



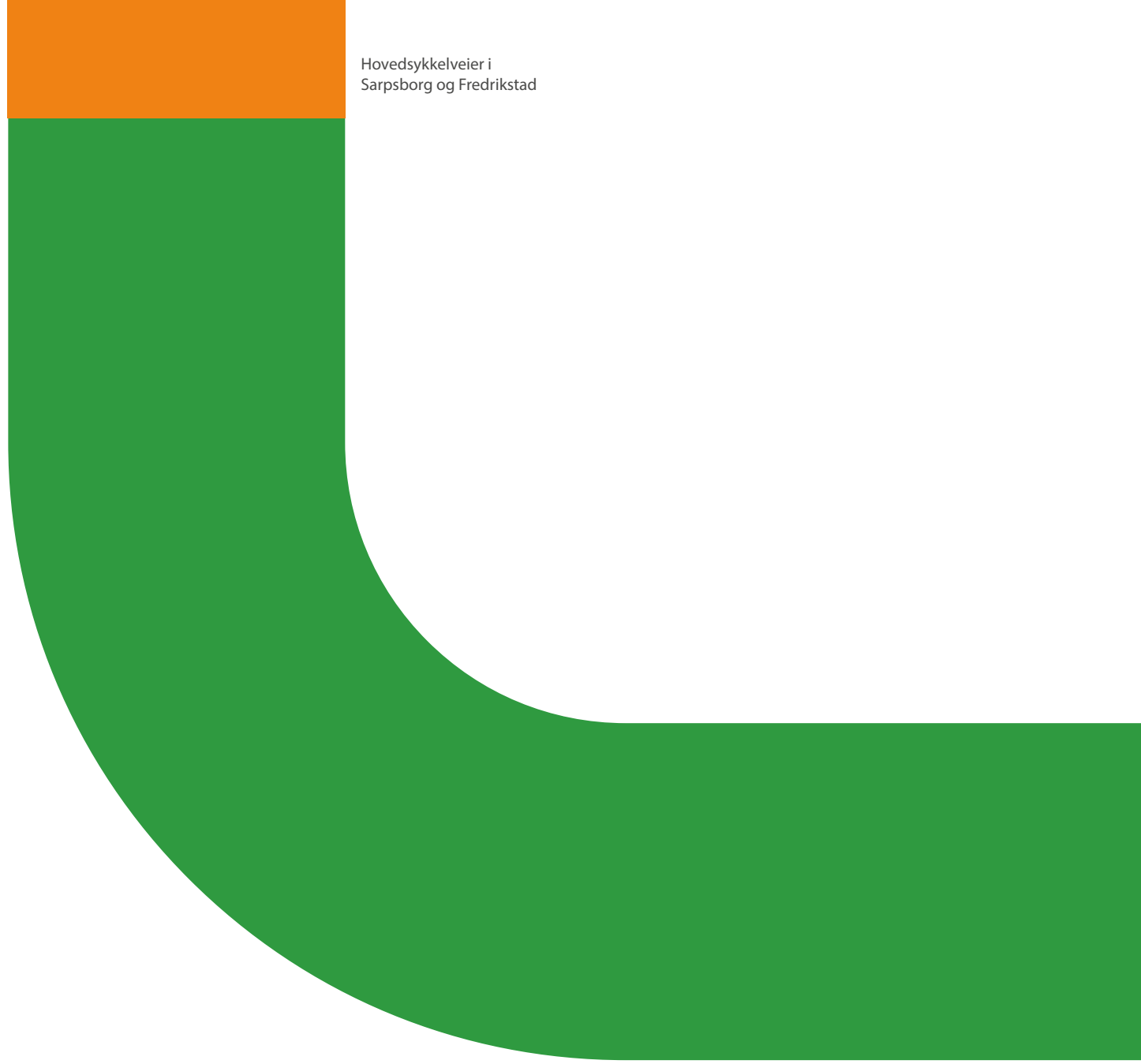
Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad

Strategi og handling



Bypakke
**Nedre
Glomma**

28.04.2017



Innholdsfortegnelse

Forord	4
1 Strategi	
1.1 Bakgrunn	6
1.2 Sykkel i Sarpsborg og Fredrikstad – status	7
1.3 Suksesskriterier for å få flere på sykkel	14
1.4 Mål for sykling	15
1.5 Framtidig hovedsykkelveinett i Sarpsborg og Fredrikstad	16
1.6 Prinsipper for prioritering av ruter	28
1.7 Investeringskostnader	28
1.8 Helsegevinster	28
1.9 Oppfølging	29
2 Handling	
2.1 Planleggingsansvar	32
2.2 Prioritering	34
2.3 Sykkelparkering	36
2.4 Skilting	37
2.5 Drift og vedlikehold	38
2.6 Holdningsskapende arbeid	39
2.7 Prioritert tiltaksliste	42
Vedlegg	
1. Kartbok	61
2. Beskrivelse av samtlige ruter	87

Forord

på 1900-tallet var sykkel et vanlig transportmiddel for mange. Så kom bilen, og den fikk en større og større plass i folks hverdag. I dag er bilen det desidert vanligste transportmiddelet i Nedre Glomma.

Sarpsborg og Fredrikstad kommuner vil sammen med Østfold fylkeskommune og Statens vegvesen utvikle miljøvennlige byområder. Sykkelen skal igjen bli et vanlig og praktisk transportmiddel. Den bidrar til bedre folkehelse og effektive transportsystemer. Erfaringer fra nordiske byer viser at dette er mulig, men at det må satses for å lykkes, blant annet på infrastruktur.

Kommunene tok initiativ til å revidere sine planer for sykkel for å gjenspeile denne ambisjonen. Planen «Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad» bygger på to tidligere planer:

hovedsykkelplan for Fredrikstad og plan for hovedvegnett for sykkel i Sarpsborg (2009).

Arbeidet med revideringen er gjort i samarbeid mellom partene i Bypakke Nedre Glomma – Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune, Østfold fylkeskommune og Statens vegvesen region øst. Planen er vedtatt i Fylkesutvalget 8. juni 2017, Sarpsborg Bystyre 15. juni 2017 og Fredrikstad Bystyre 16. juni 2017.

Planen består av en strategidel og en handlingsdel. Strategidelen viser ambisjonene for sykkelsatsingen og prinsipper for hovedsykkelveinettet, mens handlingsdelen konkretiserer tiltaksbehovet og prioriteringen mellom rutene.

Hovedbudskapet er: Vi satser på sykkel!

1. Strategi



1.1 Bakgrunn

1.1.1 Hvorfor satse på sykkel

Transportsystemet i Nedre Glomma skal utvikles til å bli mer miljøvennlig og effektivt, og sykkel har en viktig rolle å spille. Bruk av sykkel framfor bil skal bidra til å avlaste veisystemet. I tillegg gir bruk av sykkel mer hverdagsaktivitet blant befolkningen, mindre luftforurensing og mindre støy i byene, noe som bidrar til bedre folkehelse. Sykkelen er dessuten mindre arealkrevende enn bilen og kan bidra til triveligere byer.

1.1.2 Samarbeid Sarpsborg-Fredrikstad

Planen er utarbeidet av partene i Bypakke Nedre Glomma, dvs. Fredrikstad og Sarpsborg kommuner, Østfold fylkeskommune og Statens vegvesen. Sarpsborg og Fredrikstad kommune har hatt ledelsen for arbeidet.

Sykelgruppa i Nedre Glomma har vært aktivt med i utforming av planen. I sykkelgruppa deltar Syklistenes landsforening i tillegg til alle parter i Bypakka.

1.1.3 Hva er et hovedsykkelveinett?

Hovedsykkelveinettet binder bydeler sammen med hverandre og med sentrum, i tillegg til andre viktige målområder som: arbeidsplasskonsentrasjoner, skoler, rekreasjonsområder, kollektivknutepunkter med fergeleier for byfergen og større handelsområder.

1.1.4 Planens innhold

Strategidelen viser prinsipper for lokalisering og standard for hovedsykkelveinettet i Fredrikstad og Sarpsborg.

Handlingsdelen viser tiltaksbehov og ansvarsfordeling mellom kommunene, fylkeskommunen og staten. Den inneholder også en liste over prioriterte tiltak. Vedlagt følger kart og beskrivelser av alle ruter.

Sykelplanen er et overordnet dokument som viser intensjoner om hvor det bør være en hovedsykkelrute og hvilken standard som er ønskelig. Det er ikke gjort en fullverdig konsekvensutredning i planarbeidet. Nøyaktig hvor ruta plasseres og hvor bred den vil være vil kunne justeres gjennom en detaljvurdering av forholdene langs strekningen.

1.1.5 Hvordan planen skal brukes

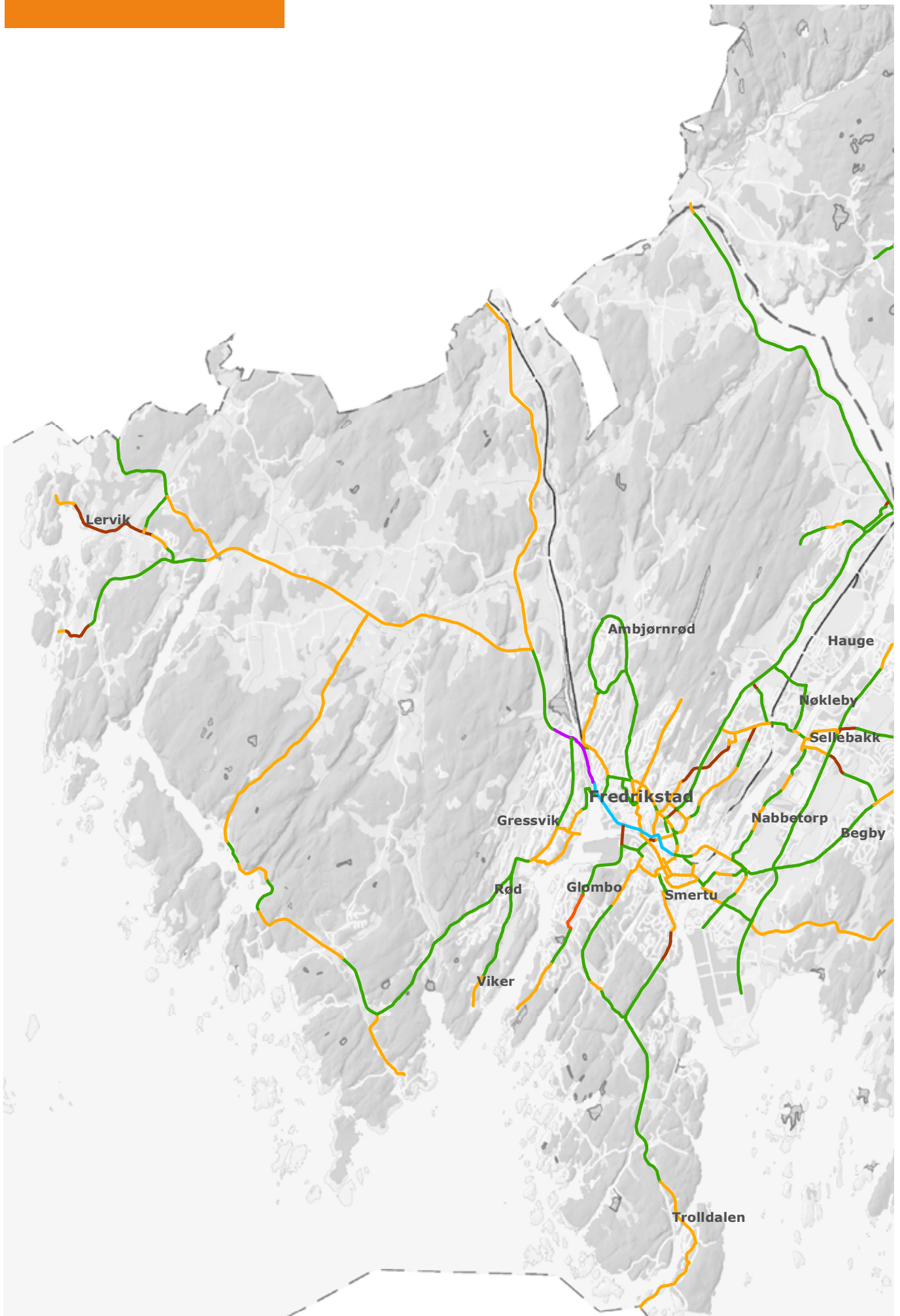
Den prioriterte tiltakslista skal ligge til grunn for prioritering av sykkeltiltak i Bypakke fase 2 og senere faser, samt i en eventuell bymiljøavtale i Nedre Glomma.

Planen skal også brukes i kommunenes arbeid med areal- og transportplanlegging.

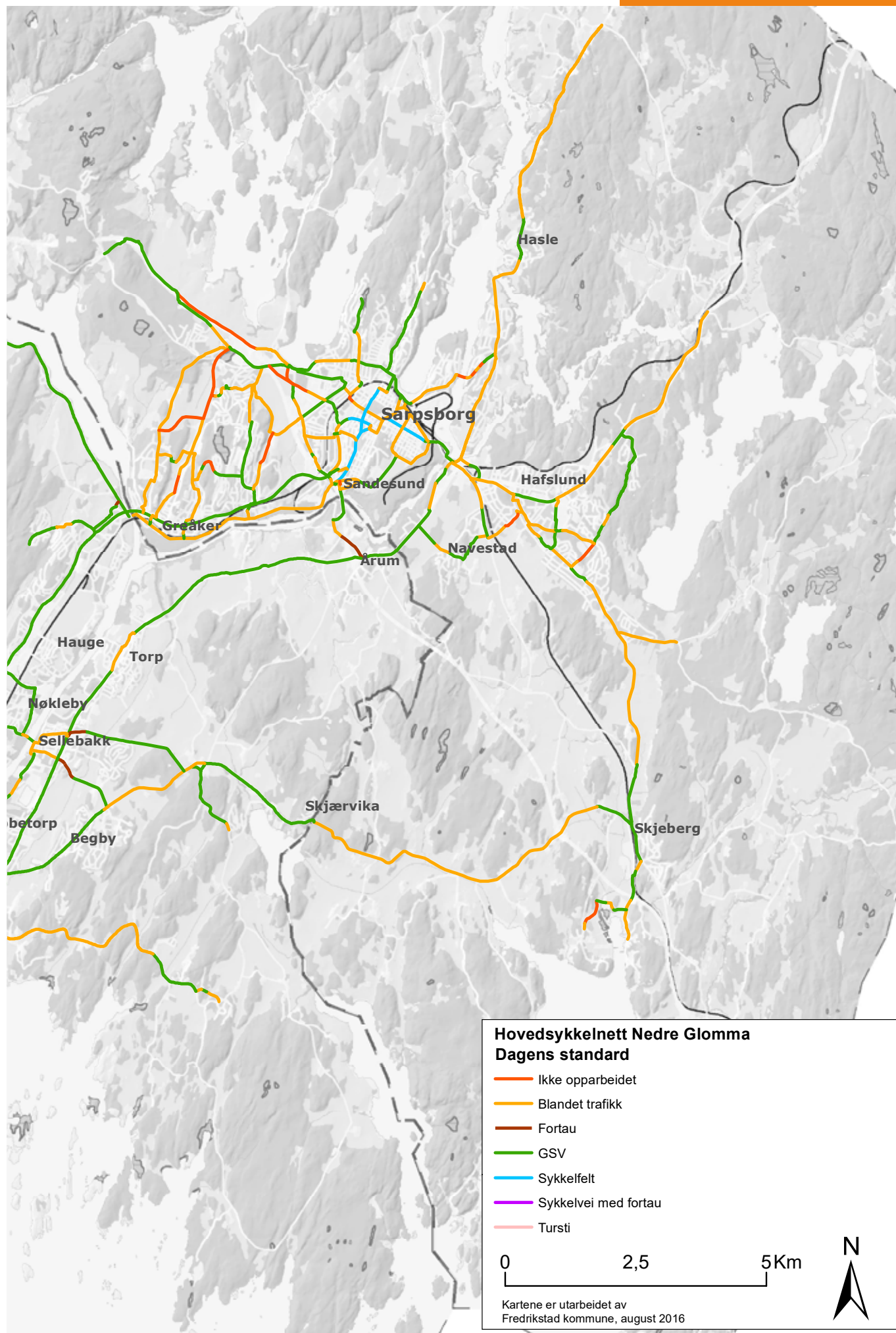
1.2 Sykkel i Sarpsborg og Fredrikstad – status

1.2.1 Dagens forhold for syklistene

Kart 1 viser dagens standard på hovedsykkelveinettet. Fremdeles gjenstår det utbygging og tilrettelegging før hovedsykkelveinettet er sammenhengende. Hovedsykkelveinettet lider også av manglende skilting, dårlig detaljutforming, for eks. skarpe svinger eller høye kantstein, og manglende vedlikehold. Kartet viser hvilke strekninger som er tilrettelagt med gang- og sykkelvei og sykkelfelt, og hvilke strekninger som har bredt fortau eller blandet bil- og sykkeltrafikk.



Kart 1 - Dagens standard på hovedsykkelveinettet, 2016





Figur 1 - reiser med sykkel. Prosent. 1985-2014/2014. Kilde: Transportøkonomisk institutt, Faktaark "Sykkelreiser", 2015

1.2.2 Dagens sykkelbruk

Nasjonal utvikling i sykling

Nasjonale reisevaneundersøkelser viser en tydelig nedgang i sykkelreiser på 1990-tallet, fra 6,5 % sykkelandel av alle reiser i 1992 til 4,4 % i 2001. Nedgangen skyldes i hovedsak en overgang til bilreiser. Siden 2001 har det nasjonalt vært stabilt, med en beskjeden tendens til økning vist i siste undersøkelse fra 2013/14.

Som fig. 2 nedenfor viser, er det store sesongvariasjoner i sykling. Den månedlige sykkelandelen er lavest i februar, med 1,5 % av alle

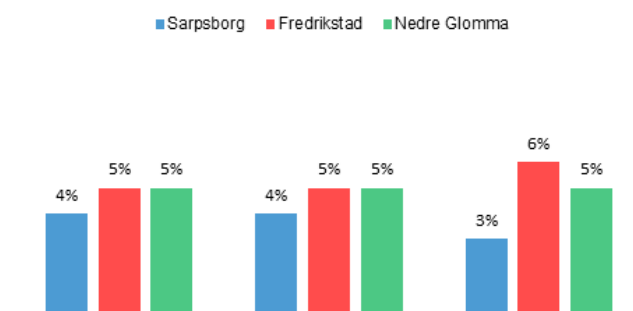


Figur 2 - Andel sykkelreiser ved ulike måneder. Prosent. 2014. Kilde: Transportøkonomisk institutt, Faktaark «Sykkelreiser», 2015

Utviklingen i sykkelbruk Nedre Glomma

Sykkelandelen i Nedre Glomma i 2013/14 var 5 %, med 3% i Sarpsborg og 6%¹ i Fredrikstad. Fra 2006 til 2013/2014 har det vært en liten økning fra 5 til 6 % i Fredrikstad, samtidig som det har vært en liten nedgang i Sarpsborg fra 4 til 3 % (Fig. 3).

Sykkelandel 2006-2013/2014, Nedre Glomma



Figur 3 - Sykkelandel i Nedre Glomma fra 2006 til 2014.

En sykkelandel på 5 % betyr at innbyggerne over 13 år i Sarpsborg og Fredrikstad gjennomfører ca. 16 000 reiser med sykkel hver dag.

Av reiser under 2 km gjennomføres ca. 10 % med sykkel, ca. 42 % til fots mens nesten 1 av 2 gjøres med bil.²

- 1 Reisevaneundersøkelse Nedre Glomma 2013/2014
- 2 Reisevaneundersøkelse Nedre Glomma 2009/2010

En tredjedel av de som jobber og bor i regionen bor under 5 km fra arbeidsstedet, men også de bruker mye bil. På arbeidsreiser under 5 km står bilen for 62 % av reisene, sykkel for 16 % og gåing for 17 %. Arbeidsreiser er en belastning for veisystemet fordi de foregår stort sett samtidig.

Av Sykkelbyundersøkelsen 2014 som Sintef gjennomførte blant 9 Sykkelby-kommuner på Østlandet framgår det at 29 % av de intervjuede i Fredrikstad og 41 % i Sarpsborg ikke hadde syklet en eneste gang i løpet av det siste året¹. Undersøkelsen viser også at tur eller trening er formålet med en vesentlig del av sykkelreisene, og at dette utgjør 41 % av sykkelreisene i Sarpsborg og 31 % i Fredrikstad.

Opplevelse av sykkelbruk

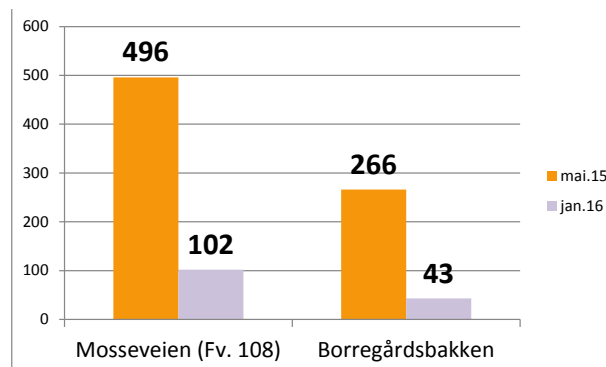
Det er en sammenheng mellom hvordan sykling oppleves og hvor mye det sykles. Sarpsborg og Fredrikstad er blant byene i Syklistenes Landsforenings (SLF) undersøkelse «Syklist i egen by». I undersøkelsen svarer medlemmene i SLF på spørsmål om hvordan de opplever sykling der de bor. Resultater viser at forholdene for sykling oppleves som noe bedre i 2014 enn 2012, med en økning fra 2,38 til 2,52 av 5 i Sarpsborg og 2,50 til 2,81 av 5 i Fredrikstad. Likevel er resultatet

lavt. Fredrikstad er plassert nr. 18 av 30 byer, mens Sarpsborg ligger på 27. plass. De beste byene er Lillestrøm (nr. 1) og Kristiansand (nr.2). I Kristiansand, der sykling oppleves som mye bedre enn i Nedre Glomma, er sykkelandelen på 10%.

Vintersykling

Det framkommer av Sykkelbyundersøkelsen 2014 at 8% av syklistene i Sarpsborg og 15 % i Fredrikstad sykler om vinteren.

Tellepunktet ved Borregårdsbakken i Sarpsborg viser at 266 syklistene syklet forbi dette punktet per dag i mai 2015. I januar 2016 var det 43 syklistene per dag (-84 %). I Mosseveien i Fredrikstad syklet 496 syklistene per dag i mai 2015. I januar 2016 var tallet 102 (-79 %).



¹ Sykkelbyundersøkelse Region øst, SINTEF, 2014



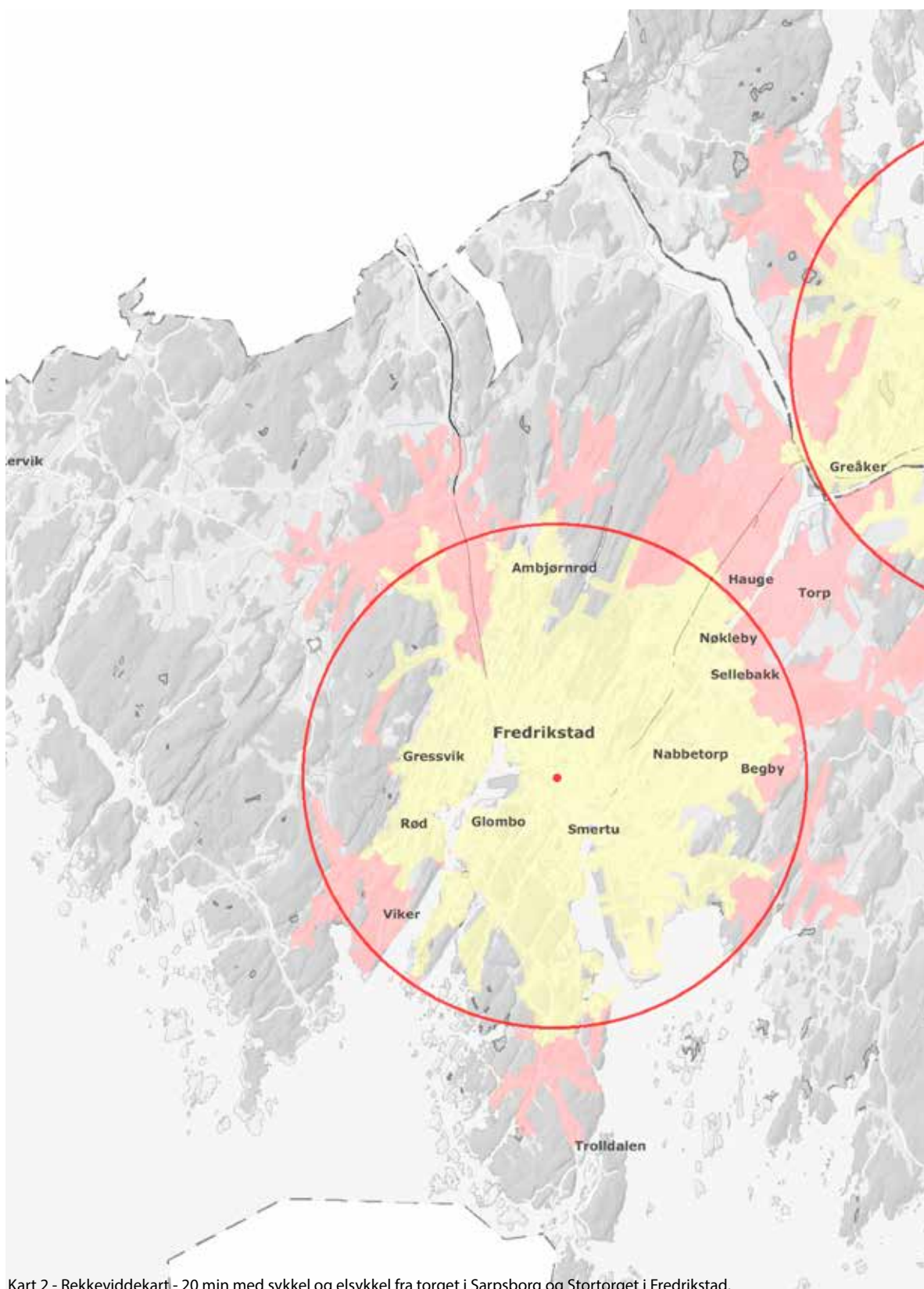
1.2.3 Et stort potensial for sykling

Mens det gjennomføres 16 000 sykkelreiser per dag i Nedre Glomma, skjer det 225 000 bilreiser. Av disse er 100 000 på under 5 km.

Det er først og fremst på de korte reisene at det er mulig å endre transportmiddel fra bil til sykkel.

En studie fra TØI anslår at ca. 35 % av de korte bilreisene kan overføres til sykkel¹.

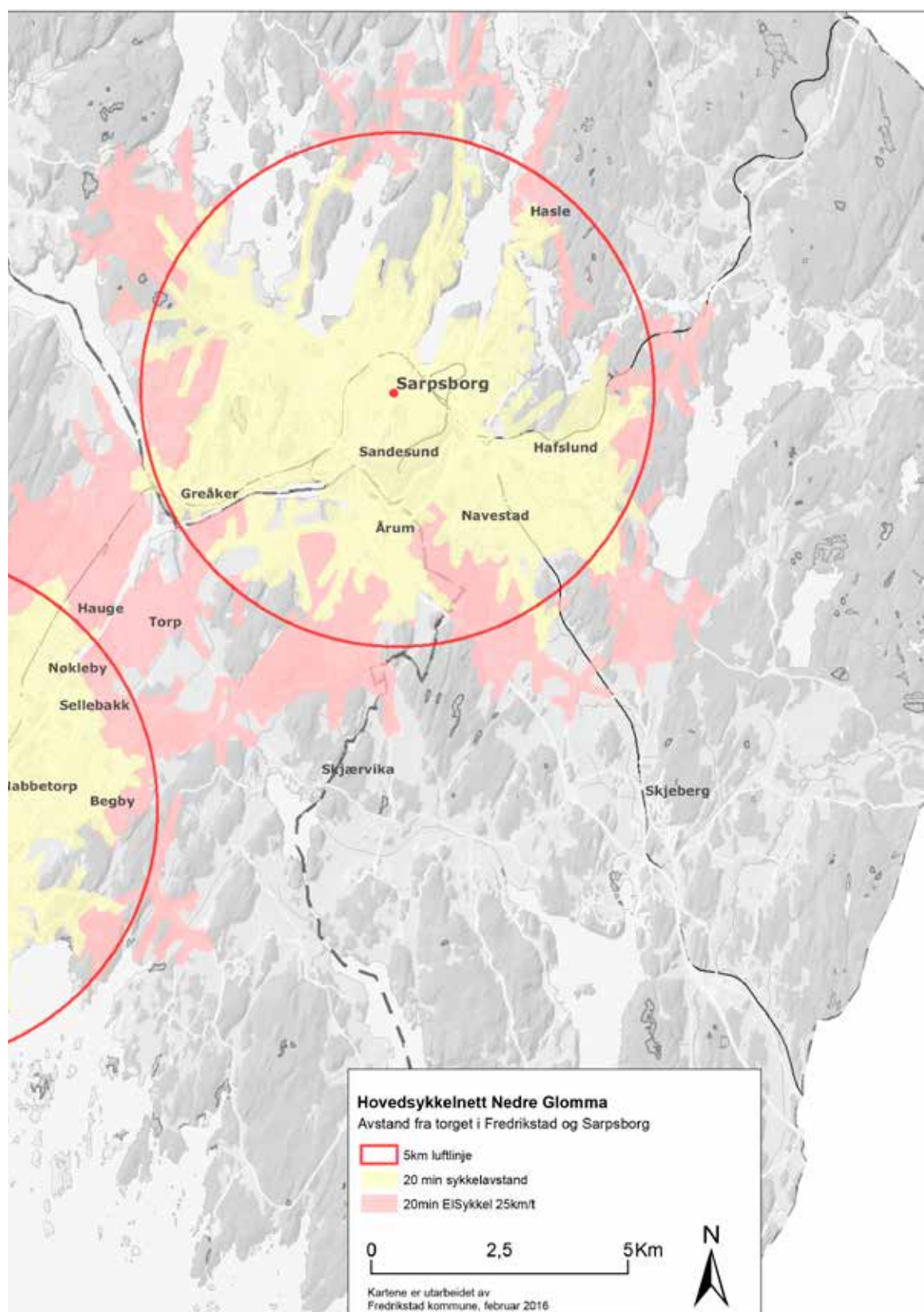
¹ Sykkelpotensialet i norske byer og tettsteder, Unni B. Lodden, Tøi, februar 2002.



Kart 2 - Rekkeviddekart - 20 min med sykkel og elsykkel fra torget i Sarpsborg og Stortorget i Fredrikstad.

Dette vil bety 35 000 flere sykkelreiser per dag i Nedre Glomma, med dagens befolkningstall. Med en årlig befolkningsvekst på 1% er potensialet for nye sykkelreiser på 40 000 per dag i 2030. Med sykkelreisene som allerede gjennomføres i dag ville det da være totalt 56 000 sykkelreiser per dag i 2030.

Kart 2 viser at det er mulig å nå mange boligområder innen en kort sykkeltur fra sentrum i hver by. Kartet viser hvilke områder man når innen 20 minutters sykling, med vanlig sykkel eller elsykkel, fra henholdsvis torget i Sarpsborg og Stortorvet i Fredrikstad.



I dag: 5 %



1.3 Suksesskriterier for å få flere på sykkel

For å endre reisevaner, må det satses på sykkel. I rapporten "Klimaeffekt av økt sykling og gåing, og suksesskriterier for økt sykling" fra 2012 har Civitas analysert forholdene og sykkelbruken i utvalgte norske, svenske og danske byer. Rapporten peker på suksesskriteriene for å få til en høy sykkelandel¹:

- Et sammenhengende og godt utbygd sykkelnett med høy kvalitet i detaljene.
- Høy kvalitet på vedlikehold og drift av sykkelnettet både sommer og vinter.
- Sykkelt kultur og sosial aksept. Med en «kritisk masse» syklist vil sykkelkulturen styrkes og bilistene vil ta større hensyn i trafikken.
- Trafikkregulerende tiltak, som for eksempel rushtidsavgift og parkeringsrestriksjoner.
- Samlet innsats på flere felt, med et bredt spekter av virkemidler, som sykkelfasiliteter, kampanjer og informasjonstiltak med positiv vinkling.
- Fokus på hverdagssyklist og tilrettelegging for alle grupper av befolkningen, spesielt barn, ungdom og kvinner.

Det kommer fram av rapporten at sykkelkulturen og de høye sykkelandelene i Sverige og Danmark er resultatet av en kontinuerlig satsing på sykkel siden 1970-årene.

Også undersøkelser om hvorfor folk ikke sykler peker på infrastrukturen som et viktig kriterium. Syklistenes landsforening gjennomførte en kort spørreundersøkelse blant denne gruppa i 2012. Av de 618 respondentene som sa at de syklet sjelden eller aldri, sa 87 % at de ønsket å sykle mer. Halvparten sier at trygge sykkelveier og

sammenhengende sykkelveier er det som skal til for at de skal sykle mer.

Dette bekreftes av en studie fra Urbanet analyse, der ca. halvparten av de som sykler sjelden eller aldri nevnte at det er på grunn av dårlig infrastruktur eller at sykling oppleves som trafikkfarlig². En tredjedel sa at det er enklere å bruke bil. Det er avgjørende for å lykkes med sykkelsatsningen at konkurranseforholdet mellom sykkel og bil endres til fordel for sykkel. Dette innebærer at sykkelsatsingen bør kombineres med restriksjoner for bilbruk.

Hvilken type infrastruktur skal til for å få flere til å sykle? Ulike typer syklist legger vekt på ulike egenskaper. I en studie gjennomført av Urbanet analyse i fire storbyer i Norge kommer det fram at sykling i veibanen uten tilrettelegging er en stor belastning. Sykling i sykkelfelt oppleves som bedre, og gang- og sykkelveien – løsningen som skiller fysisk mellom syklist og biler – oppleves som best³. Belastningen endres avhengig av hvor ofte man sykler. Sykler man sjelden, er belastningen med å sykle uten tilrettelegging i veibanen dobbelt så stor, enn for de som sykler ofte.

Sykkelt yveri er et utbredt problem som kan hindre sykling i flere sammenhenger. Forebygging av sykkeltyveri vil også være med på å øke sykkelandeler.

¹ Kriteriene følger ikke en prioritert rekkefølge.

² Markedsundersøkelse om sykkel i fire byområder, Urbanet analyse, februar 2015

³ Studien hadde ikke sykkelvei med fortau som et alternativ. Sykkelvei med fortau hadde antakelig vært enda bedre enn gang- og sykkelveien.

Mål: 12 %

1.4 Mål for sykling

1.4.1 Nasjonale og regionale føringer

Nasjonal transportplan 2014-2023 slår fast at all vekst i persontrafikk i byområdene skal tas av kollektiv, sykkel og gange. Nasjonal sykkelstrategi (2012) har fastsatt et mål om 8 % nasjonal sykkelandel, som forutsetter at byene får mellom 10 og 20 % sykkelandel. Partene i Bypakke Nedre Glomma har også vedtatt mål om 0 -vekst i personbiltrafikken og at veksten skal tas av kollektiv, sykkel og gange.

1.4.2 Mål for framtidig sykkelbruk i Nedre Glomma

Hovedmålet er å få flere til å sykle mer. Sykkelen skal bli et vanlig transportmiddel, særlig for arbeidsreiser. Sykkelandelen av alle reiser i sykkelbyen Nedre Glomma skal være 12 %.

Med et mål om 12 % sykkelandel må ca. 50 000 reiser gjennomføres med sykkel per dag i 2030, sammenlignet med 16 000-18 000 sykkelreiser i dag. Én av fire korte bilreiser må da overføres til sykkel.

1.4.3 Mål for hovedsykkelveinettet i Nedre Glomma

Hovedsykkelveinettet skal «invitere» til sykling. Hovedsykkelveinettet skal tilfredsstille transportsyklistens behov, dvs. at det skal være tilrettelagt for høy fart og høy fremkommelighet. Hovedsykkelveinettet skal også være tilpasset hverdagssyklisten og fungere som trygge skoleveier der det inngår i skolevei.

Hovedsykkelveinettet i Fredrikstad og Sarpsborg skal:

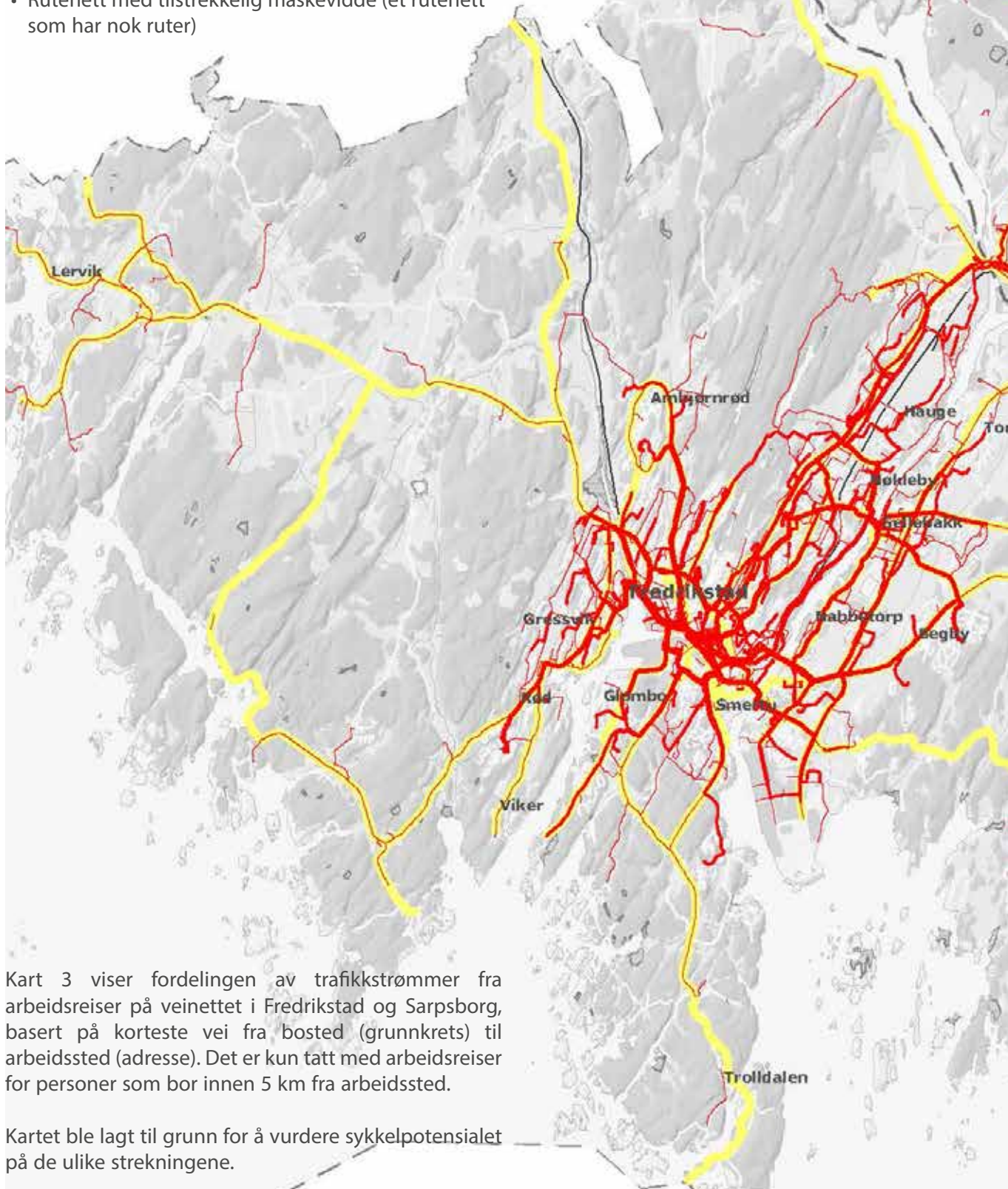
- være sammenhengende og gi mulighet for gjennomgående trafikk
- ha god fremkommelighet, trygghet, sikkerhet, komfort
- ha få og logisk utformede systemskifter
- redusere reisetid med sykkel. Hovedsykkelveinettet skal være utformet og utbygd slik at sykkelen blir et raskt og praktisk transportmiddel for flere
- skille mer mellom ulike trafikantgrupper
- være slik innrettet at lokale sykkelveier kobles på
- være godt skiltet
- driftes og vedlikeholdes slik at det til enhver tid er framkommelig med sykkel
- Det skal være rikelig med sykkelparkeringsplasser med muligheter for å låse fast sykkelen.
- være tilrettelagt for alle typer sykler, herunder elsykler og lastesykler.
- I tillegg til fysisk tilrettelegging skal det stimuleres til økt sykkelbruk og mindre bilbruk gjennom kampanjer og holdningsskapende arbeid.

1.5 Framtidig hovedsykkelveinett i Sarpsborg og Fredrikstad

1.5.1 Prinsipper for valg av hovedruter

Hovedrutene ble valgt ut fra følgende kriterier:

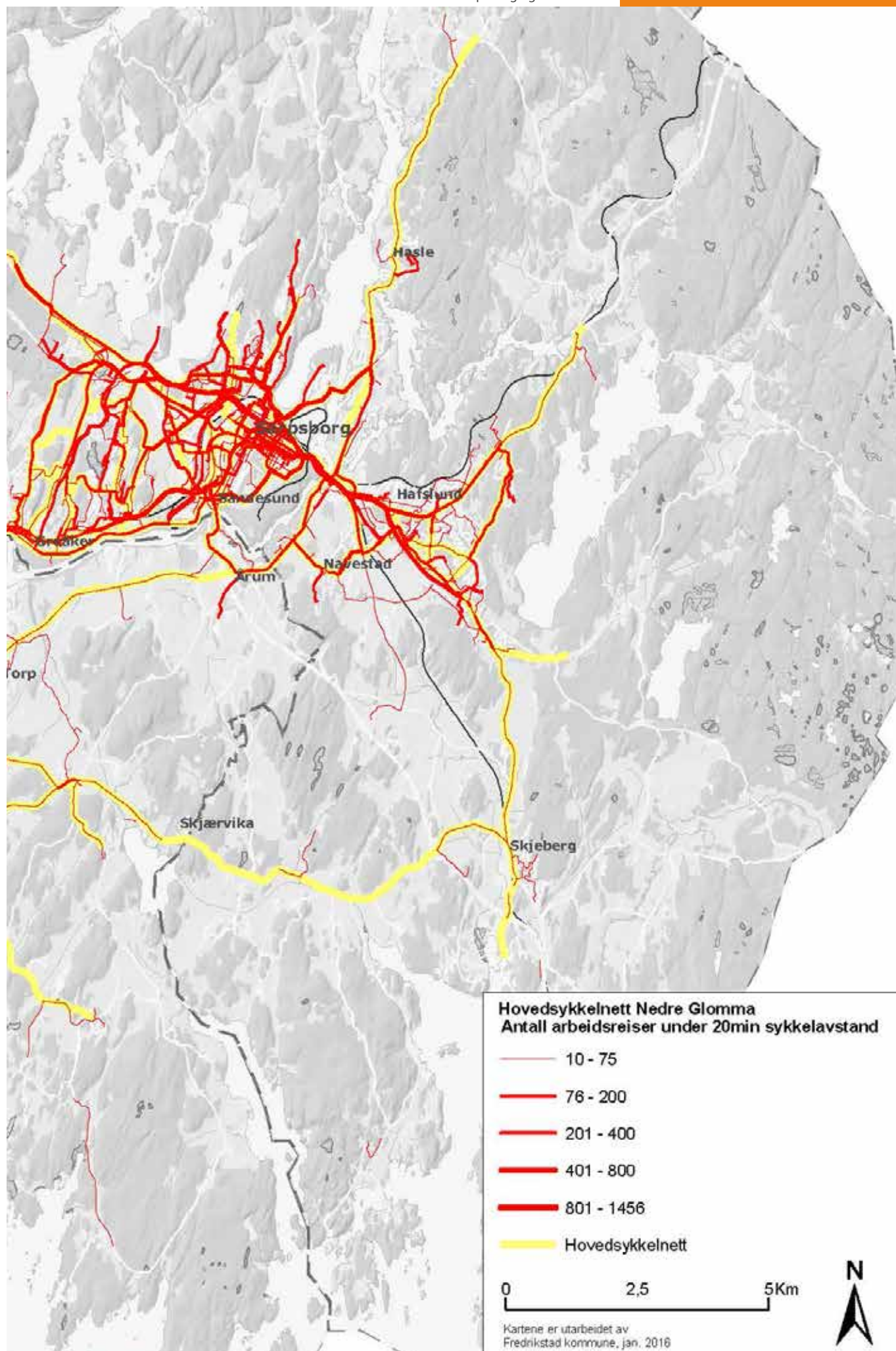
- Ruter som vil bli brukt av mange syklister
- Ruter som knytter sammen viktige målpunkter
- Direkte, logiske ruter
- Rutenett med tilstrekkelig maskevidde (et rutenett som har nok ruter)



Kart 3 viser fordelingen av trafikkstrømmer fra arbeidsreiser på veinettet i Fredrikstad og Sarpsborg, basert på korteste vei fra bosted (grunnkrets) til arbeidssted (adresse). Det er kun tatt med arbeidsreiser for personer som bor innen 5 km fra arbeidssted.

Kartet ble lagt til grunn for å vurdere sykkelpotensialet på de ulike strekningene.

Kart 3 - Trafikkstrømmer, arbeidsreiser for bosatte i Sarpsborg og Fredrikstad som bor innen 5 km fra arbeidssted



1.5.2 Prinsipper for fysisk utforming og standard

Prinsippene i Sykkelhåndboka skal legges til grunn av alle parter i detaljplanlegging og utbygging av anlegg. Sykkelhåndboka er Statens vegvesens veileder som gjengir krav og retningslinjer for tilrettelegging for sykling.

Løsninger for syklende vil i byer og tettsteder oftest være sykkelfelt eller gater med blandet sykkel- og biltrafikk. Gående og syklende bør normalt ha separate anlegg.

Løsninger utenfor tettbygd strøk vil primært være gang- og sykkelvei, sykkelvei med fortau, og utvidet skulder eller kjørebane.

I sentrumsområdene skal kollektivtransport, sykkel og gange prioriteres framfor bilen. Ved konflikt mellom sykkelfelt og gateparkering skal sykkelfelt gå foran.

Sykkelanlegg må planlegges og dimensjoneres for å kunne ta økningen i syklistene som er ønsket. Målet i Nedre Glomma er at sykkelandelen skal øke fra 5 % til 12 %. Sykkelanleggene må derfor dimensjoneres slik at infrastrukturen er tilpasset en sykkelandel på 12 %.

Løsninger med egne anlegg for syklister

Anlegg som gir syklister egne arealer er de beste for syklister og bør brukes i langt større grad enn tidligere.

Sykkelfelt

Sykkelfelt er en løsning for tettbygde strøk. I sentrumsgater med fartsgrense 50 km/t skal det være sykkelfelt uavhengig av biltrafikkmengde. Det kan også være aktuelt med sykkelfelt i gater med fartsgrense ned til 30 km/t, for eksempel hvis det er stor biltrafikk eller mye sykkeltrafikk og for å synliggjøre hovednettene for sykkeltrafikk overfor både syklende og bilister. Kombinasjonen sykkelfelt og kantparkering bør unngås.



Sykkelfelt. Kilde: Asplan Viak for Statens vegvesen og Oslo kommune

Sykkelvei med fortau

Sykkelvei med fortau er best egnet utenfor tettbygd strøk eller i utkanten av by og tettsted, der det er få veikryss og avkjørsler og høy fart for motorisert trafikk. Løsningen gir færre konflikter mellom trafikanter og bedre framkommelighet. Denne løsningen skal tas i bruk i Nedre Glomma der det er stort potensial for sykling og/eller gåing.

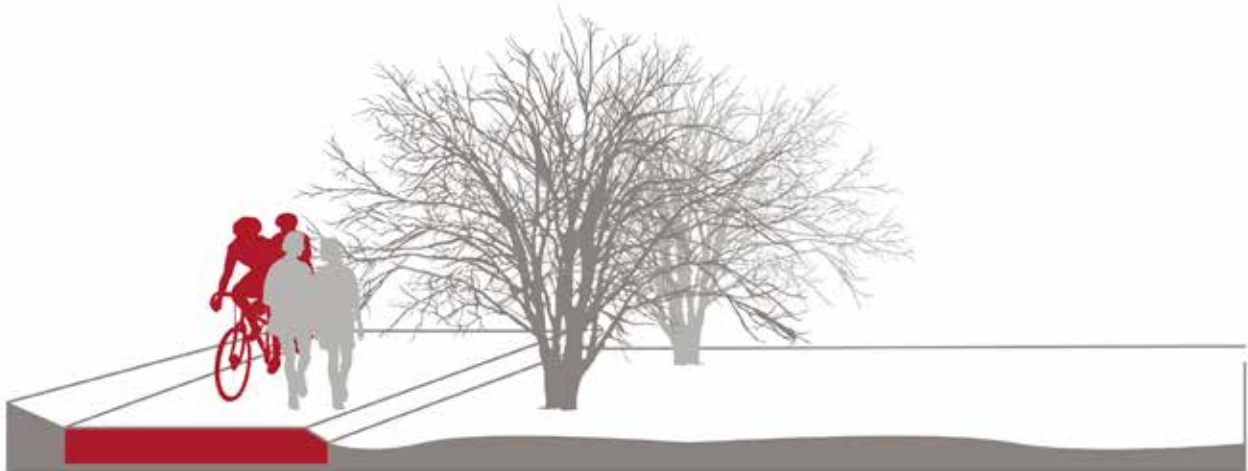


Sykkelvei med fortau. Kilde: Asplan Viak for Statens vegvesen og Oslo kommune

Løsninger med syklist i blandet trafikk

Gang- og sykkelvei

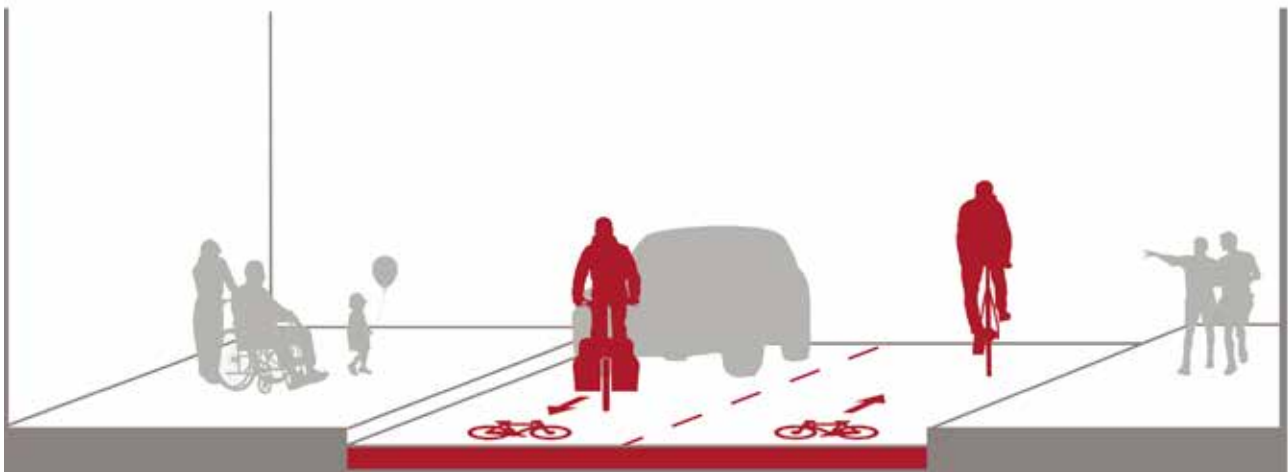
Ideelt sett bør syklist få egne anlegg. Langs strekninger med få syklist og/eller gående, kan gang- og sykkelvei være en aktuell løsning. Gang- og sykkelvei er best egnet utenfor tettbygd strøk eller i utkanten av by og tettsted, der det er få veikryss og avkjørsler og høy fart for motorisert trafikk. Frittliggende gang- og sykkelveier i byområder er mest aktuelt i parker, langs vassdrag, i nye boligområder og som snarvei til skole og viktige målpunkter.



Gang- og sykkelvei. Kilde: Asplan Viak for Statens vegvesen og Oslo kommune

Blandet syklist og biler

Ved små trafikkmengder, lav fart og liten andel tunge kjøretøy kan sykkeltrafikk og motorkjøretøyer benytte samme kjørefelt. I slike gater vil fjerning av kantparkering bidra til å bedre fremkommelighet og sikkerhet for syklende. Dette er mest aktuelt i rolige boligkater. Fartsgrensen bør være 30 km/t.



Blandet sykkel- og biltrafikk. Kilde: Asplan Viak for Statens vegvesen og Oslo kommune

Blandet syklist og biler – utvidet skulder

Skulder er den delen av veien som ligger utenfor kantlinjen. Utvidet skulder vil si at bredden av skuldrene utvides, slik at det blir mer plass til å gå eller sykle langs veien. Dette er en løsning som først og fremst er et alternativ på veier utenfor tettbygd strøk. Løsningen er aktuell ved små trafikkmengder, få gående og syklende og med fartsgrense opp til 80 km/t.

Sykkelgate

Sykkelgate er en løsning der kjørebanelen er i utgangspunktet reservert for syklist. Noe motorisert trafikk kan være tillatt (for eks. varelevering). Fotgjenger ferdes på fortaut. Løsningen er aktuell i sentrumsområder der man ønsker å prioritere sykling.

Gågater, andre strekningsløsninger

Fortaut og gågate bør ikke inngå som lenker i hovedsykkelveinettet. Det er tillatt å sykle på fortaut og i gågate, men på fotgjengeres premisser. Fortaut kan være et alternativ for syklende:

- Som alternativ til sykkelst for barn og eldre
- I områder med få gående

Spesielle hensyn gjør at dette velges.

Kryss

De fleste ulykker med syklist skjer i kryss. For å redusere ulykkesrisikoen og ulykkenes alvorlighetsgrad i kryssene er det viktig at fartsnivået er lavt og sikten er god. Belysning i kryssene er også viktig. Undergangene skal være godt belyst og brede nok. Syklist og gående bør skilles.

I sentrum bør man ta i bruk sykkelboks eller tilbaketrukket stopplinje ved lysregulerte kryss.

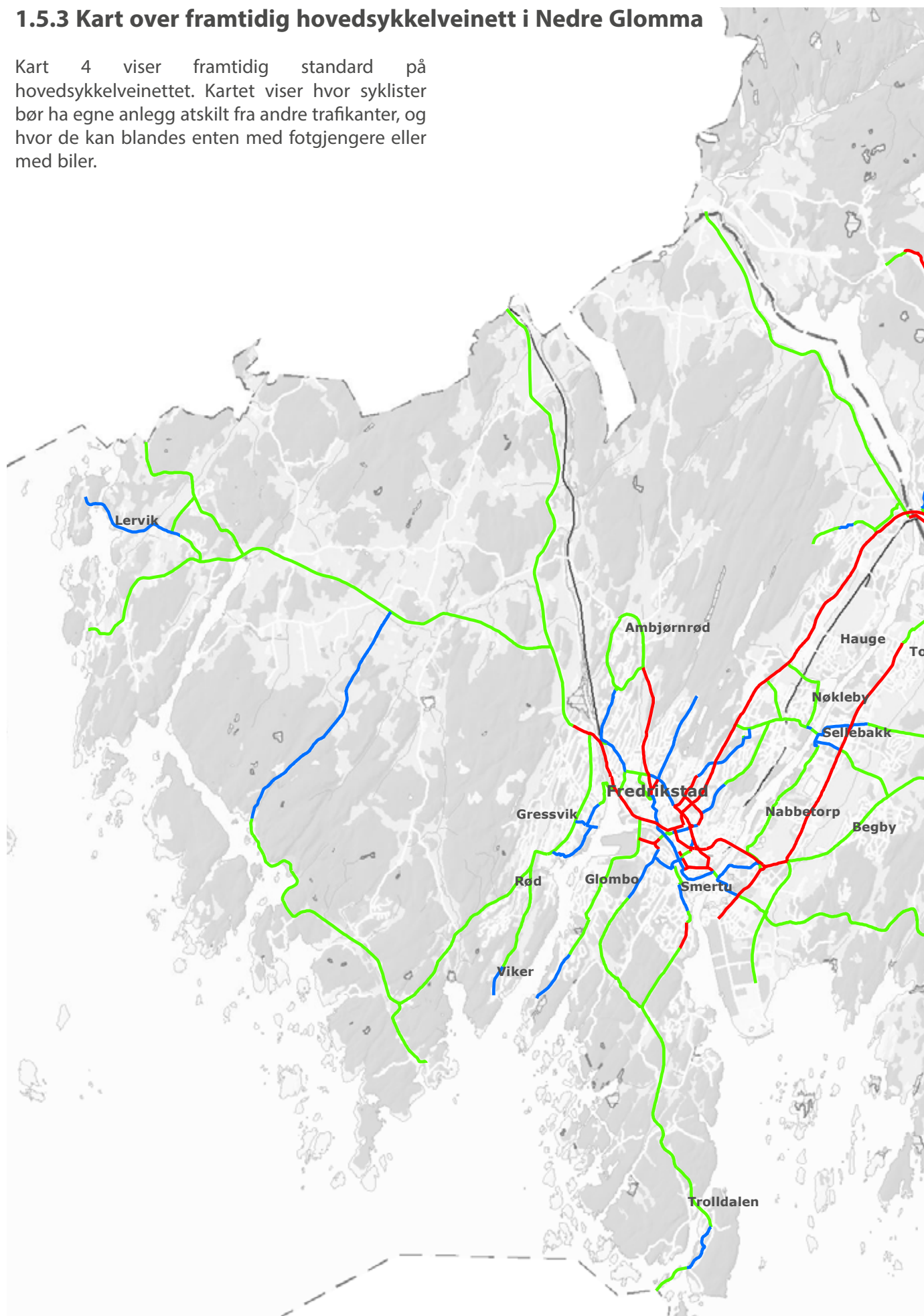
Der gang- og sykkelveien eller sykkelveien med fortaut følger en vei som er forkjørsregulert, bør trafikken på sekundærveien vike for syklist og

gående. Når en avkjørsel krysser en sykkelvei er det trafikken inn og ut av avkjørselen som har vikeplikt. Utformingen bør gjenspeile dette. Sykkelveien må være markert opp og bør ha gjennomgående kantstein på begge sider gjennom avkjørselen. Brede avkjørsler gir høyere fart og dårligere oversikt. Avkjørsler bør derfor holdes så smale som mulig ut fra dimensjonerende kjøretøy.

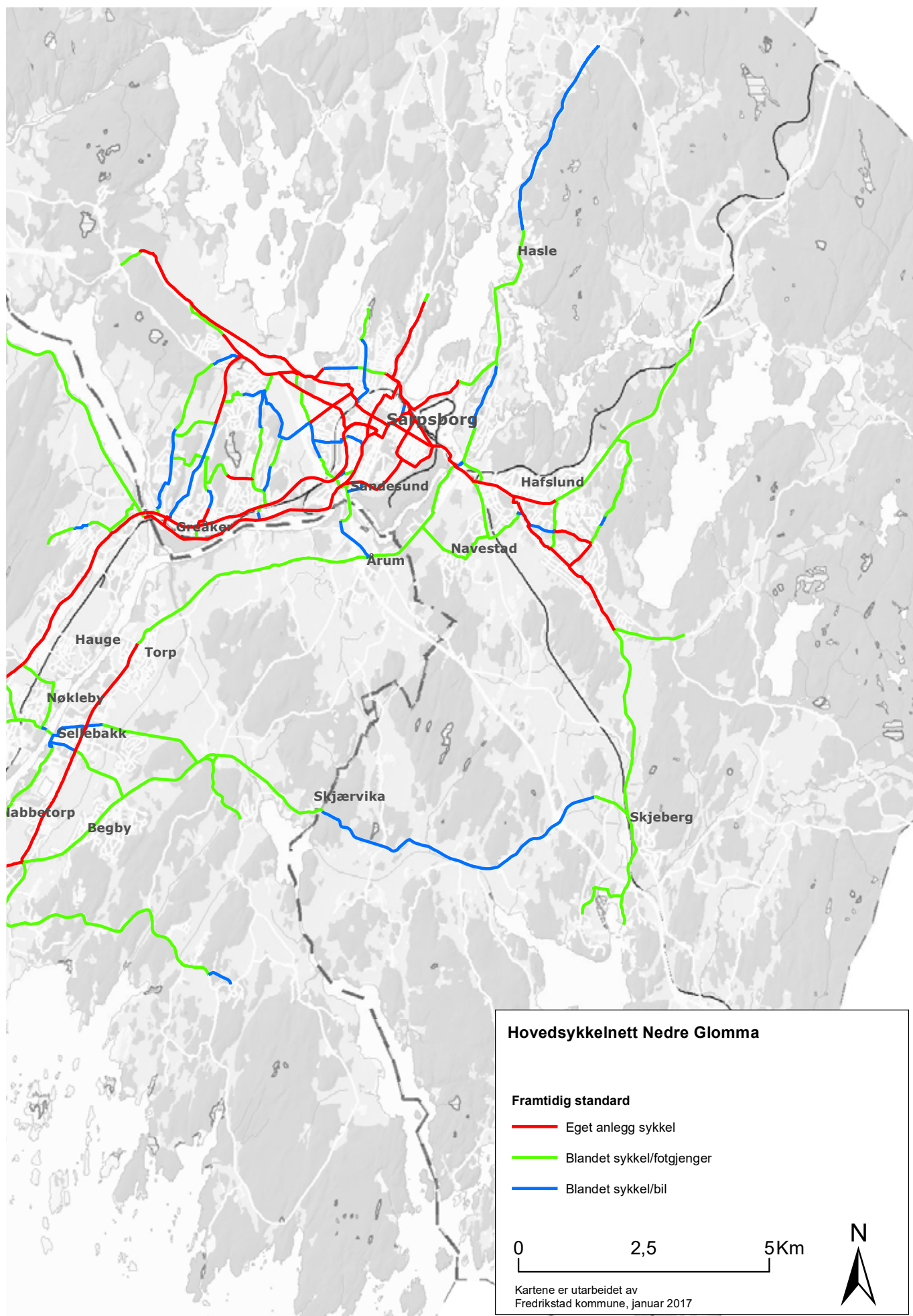
Det er viktig å legge til rette for gode koblinger for syklist mellom hovedsykkelveinettet og lokaltettet for å sikre tilgang til hovedsykkelveinettet.

1.5.3 Kart over framtidig hovedsykkelveinett i Nedre Glomma

Kart 4 viser framtidig standard på hovedsykkelveinettet. Kartet viser hvor syklistene bør ha egne anlegg atskilt fra andre trafikanter, og hvor de kan blandes enten med fotgjengere eller med biler.



Kart 4 - Framtidig standard på hovedsykkelveinettet i Sarpsborg og Fredrikstad



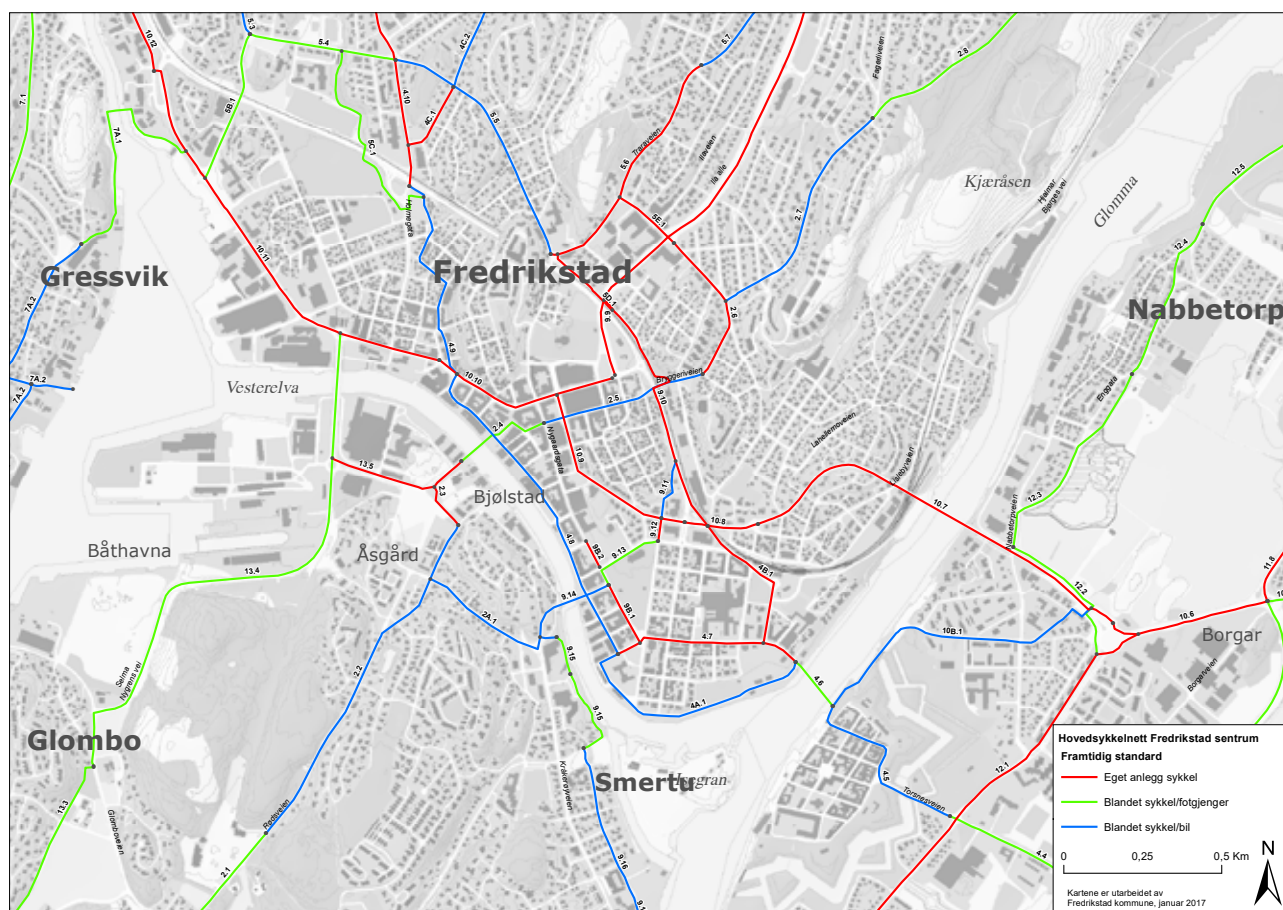
1.5.4 Sykkelløsninger i sentrumsområdene

Kart 5 og 6 viser framtidig standard på det planlagte hovedsykkelveinettet i sentrumsområdene i henholdsvis Sarpsborg og Fredrikstad.



Kart 5 - Framtidig standard på hovedsykkelveinettet, Sarpsborg sentrum





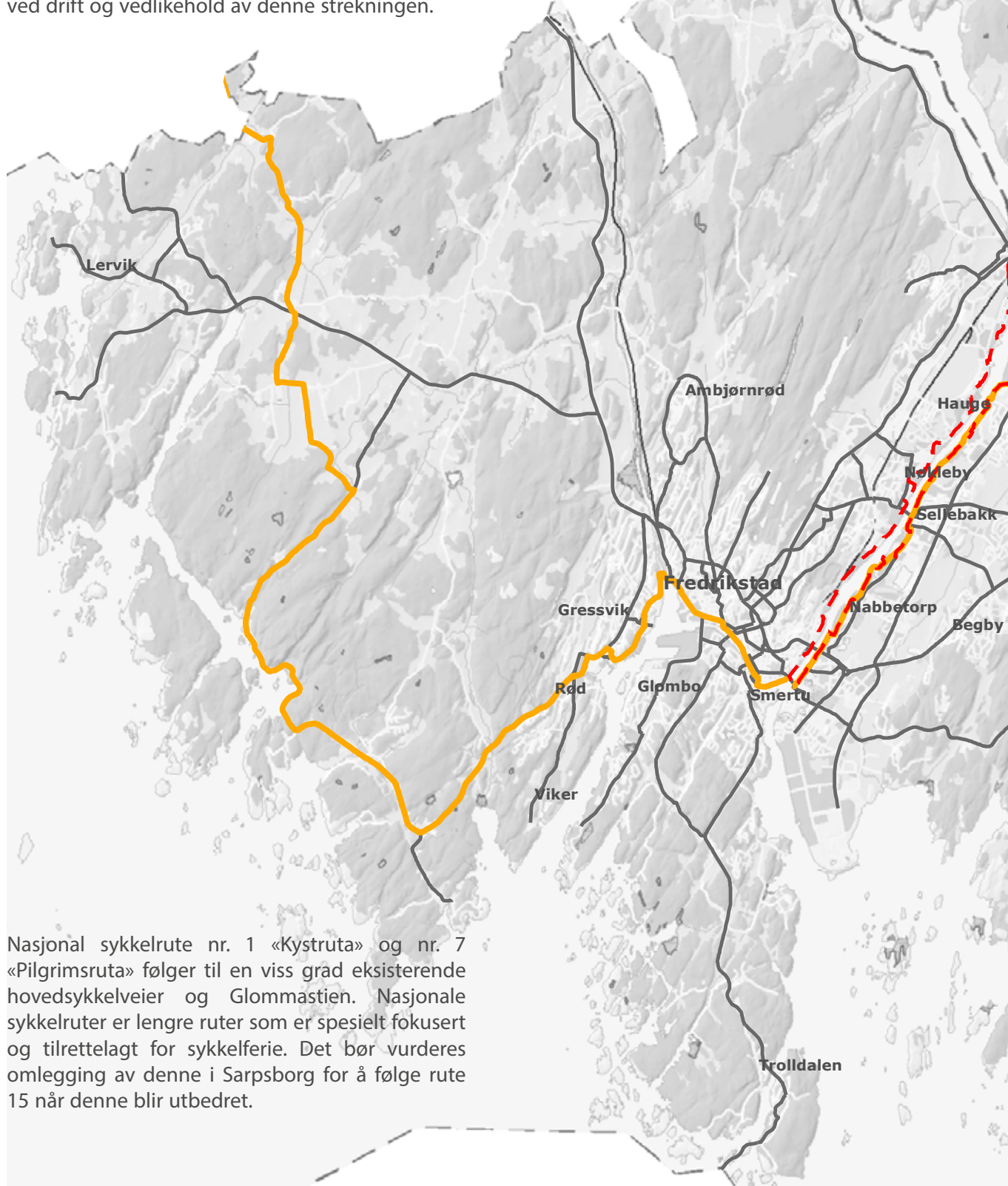
Kart 6 - Framtidig standard på hovedsykkelveinettet, Fredrikstad sentrum



1.5.6 Nasjonal sykkelrute 1, 7 og Glommastien

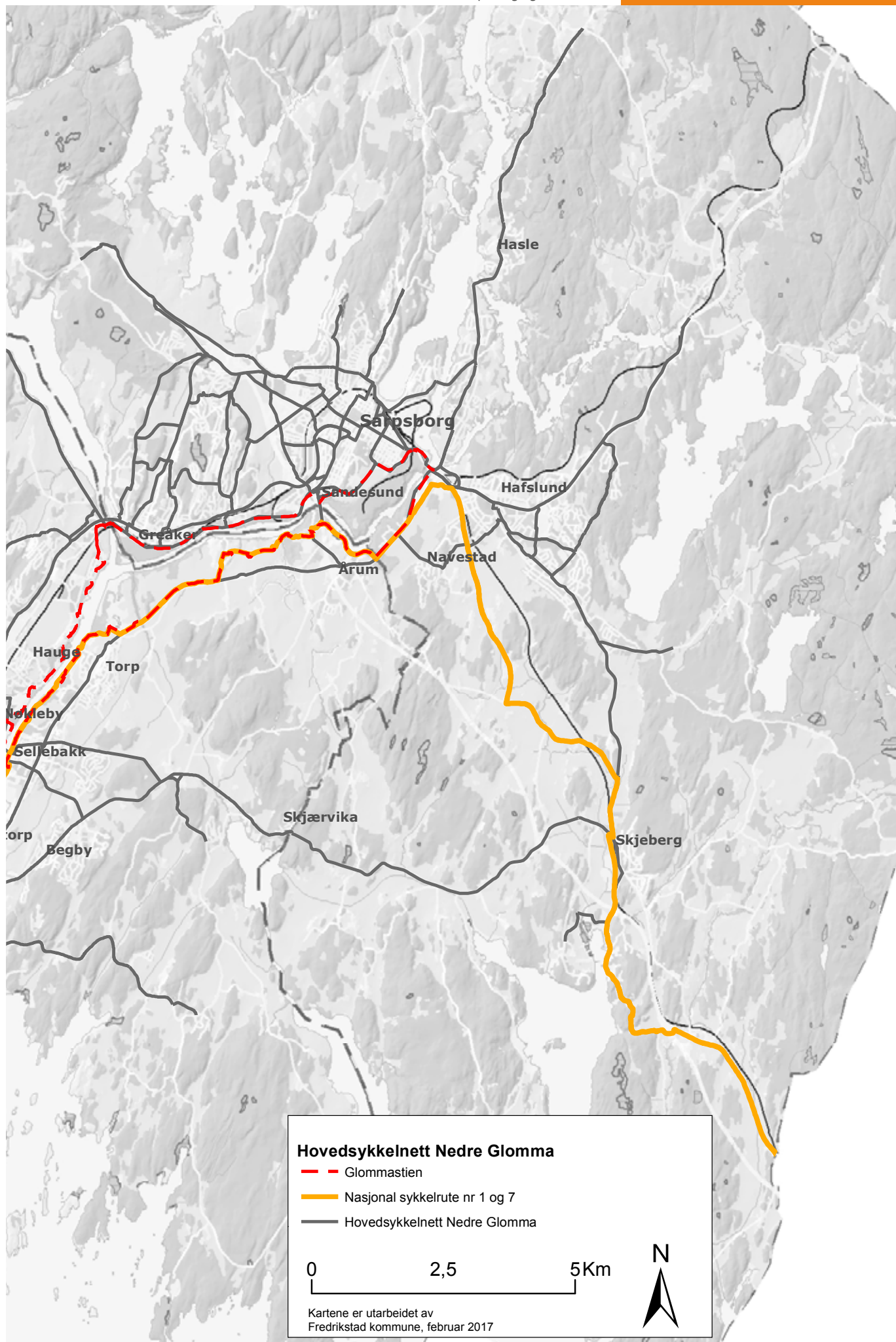
Kart 7 viser Glommastien, og nasjonal sykkelrute 1 og 7.

Glommastien betraktes primært som en tursykkelrute, men deler av den følger hovedsykkelveinettet. Etter at det ble ferge over elva fra Sellebakk til Lisleby brukes strekningen fra fergestedet på Lisleby til fergested på Cicignon som transportvei av mange. Dette må det tas hensyn til ved drift og vedlikehold av denne strekningen.



Nasjonal sykkelrute nr. 1 «Kystruta» og nr. 7 «Pilgrimsruta» følger til en viss grad eksisterende hovedsykkelveier og Glommastien. Nasjonale sykkelruter er lengre ruter som er spesielt fokusert og tilrettelagt for sykkelferie. Det bør vurderes omlegging av denne i Sarpsborg for å følge rute 15 når denne blir utbedret.

Kart 7 - Glommastien og nasjonal sykkelrute 1 og 7





1.6 Prioritering av ruter

Målet med prioriteringen er å få flest mulig over fra bil til sykkel raskest mulig. Følgende kriterier er lagt til grunn for å velge hvilke strekninger som bør bygges først:

- Strekninger i og mot sentrum
- Strekninger/ruter med størst potensial for sykkeltrafikk

I tillegg er det viktig å hensynta strekninger som kun mangler små lenker for å bli sammenhengende. Skoleveier bør også prioriteres. Det er viktig å kontinuerlig forbedre forholdene for syklister. Derfor må det også gjøres små forbedringer langs hovedsykkelnettet fortløpende.

1.7 Investeringskostnader

Nedenfor vises investeringsbehovet for utbygging av tiltak med prioritetsnivå 2:

	Nedre ramme	Øvre ramme
Sarpsborg	287 mill.	431 mill.
Fredrikstad	255 mill.	407 mill.
Totalt	542 mill.	838 mill.

Kostnadene er inkl. MVA. De er også inkludert normalt grunnverv, men ikke tyngre erverv som innløsning av hus eller store arealer. For tiltak med prioritetsnivå 3 er ikke kostnader anslått siden det ikke er angitt hvilken sykkelløsning som skal legges til grunn.

En del av tiltakene vil kreve regulering, som også har en kostnad. Kostnader til detaljplanlegging av anleggene er ikke tatt med i kostnadsanslagene.

1.8 Helsegevinster

Det er godt dokumentert at å bruke sykkelen i stedet for bil utgjør en stor, positiv forskjell også helsemessig. Oksygenopptaket og helse generelt forbedres uansett hvordan og hvor fort man sykler, så lenge bevegelsen medfører at pulsen øker. Stillesitting er en av de store helsetruslene i dag, også i Norge.

Helsedirektoratet anbefaler voksne å bevege seg slik at pulsen øker, minimum 30 minutter hver dag. Sykling i hverdagen kan utgjøre dette, gjerne oppdelt i 2x15 eller 3x10 minutters økter. Dette gjelder både for vanlig sykling og sykling med kraftbruk og tid utover minimumsanbefalingen vil bidra til ytterligere bedring av formen.

Helsedirektoratet har beregnet at samfunnsnyttens som sykling gir i form av bedre helse er på 26,38 kr/km (2014). 35 000 flere sykkelreiser per dag med et gjennomsnitt på 5,1 km per reise gir 178 500 syklet kilometer, som ville ha helsegevinster for samfunnet på 4,7 millioner pr dag¹.

Folks helse, og folkehelse, er viktige momenter i arbeidet for mer aktiv transport. Både i seg selv og gjennom bedret samfunnsøkonomisk bærekraft.

¹Gjennomsnittlig reiselengde per sykkelreise er 5,1 km ifølge den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014.



1.9 Oppfølging

1.9.1 Innarbeidelse i arealplaner

Hovedsykkelveinettet skal vises i sentrumsplanen og kommuneplanens arealdel. Dette kan gjøres gjennom et eget temakart. Minimumskrav til sykkelparkeringsplasser i nye byggeprosjekter skal innarbeides i planer.

1.9.2 Sykkelregnskap

Sykkelregnskap blir tatt i bruk for å følge opp utbyggingen av hovedsykkelveinettet og utviklingen i sykkelbruk i Nedre Glomma. Sykkelregnskapet skal utarbeides annethvert år.

For å følge utviklingen i sykkeltrafikken i Nedre Glomma-regionen har regionen satt opp automatiske tellepunkter. Ved inngangen til 2016 er det tre automatiske tellepunkter i Sarpsborg (Tune kirke, Borregårdsbakken, Borg Amfi) og fire i Fredrikstad (Nygaardsgata, Mosseveien, Wilberg atrium, Steffensjord). Det gjennomføres også tellinger på fergene i Fredrikstad.

1.9.3 Fokus på planlegging

Gjennomføring av planen vil kreve detalplanlegging. For enklere tiltak består planlegging kun av prosjektering før man kan

bygge. For mer kompliserte tiltak, for eksempel tiltak som berører privat eiendom, er det ofte nødvendig å regulere, for deretter å foreta prosjektering og grunnnerv.

Flere strekninger berører viktige samfunnsmessige verdier, for eksempel dyrket mark eller kulturminner. Det er aktuelt å starte med et forprosjekt før reguleringsplanen for å avklare standard eller trasé. Det er viktig med en god dialog med andre myndigheter i en tidlig fase.

Det er per i dag få ferdigplanlagte prosjekter. For å klare å bygge ut hovedsykkelveinettet innen rimelig tid, er det viktig å gjennomføre både detaljplanlegging og prosjektering/utbygging av anleggene i et større omfang enn til nå. Utbygging av hovedsykkelveinettet vil kreve at det settes ressurser til planlegging av sykkelanleggene. Det bør jobbes med å utarbeide en "planreserve" med ferdigplanlagte utbyggingstiltak for å sikre raskere gjennomføring.

Tiltaksplanen til Sykkelbyen Nedre Glomma er verktøyet som administrasjonen skal bruke for å gjennomføre og følge opp sykkelplanen. Den er 4-årig og rulleres årlig.



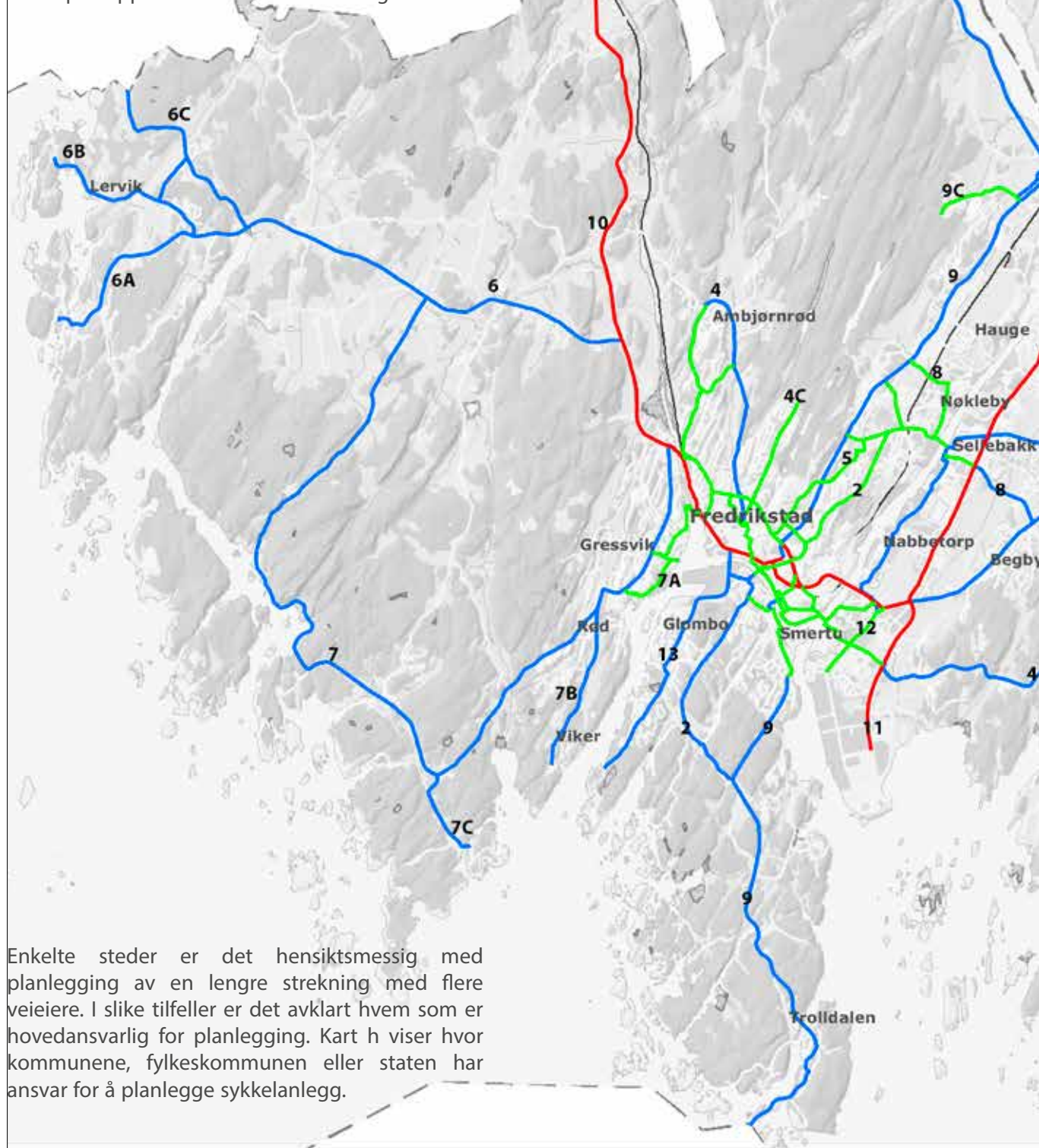
2. Handling

2.1 Planleggingsansvar

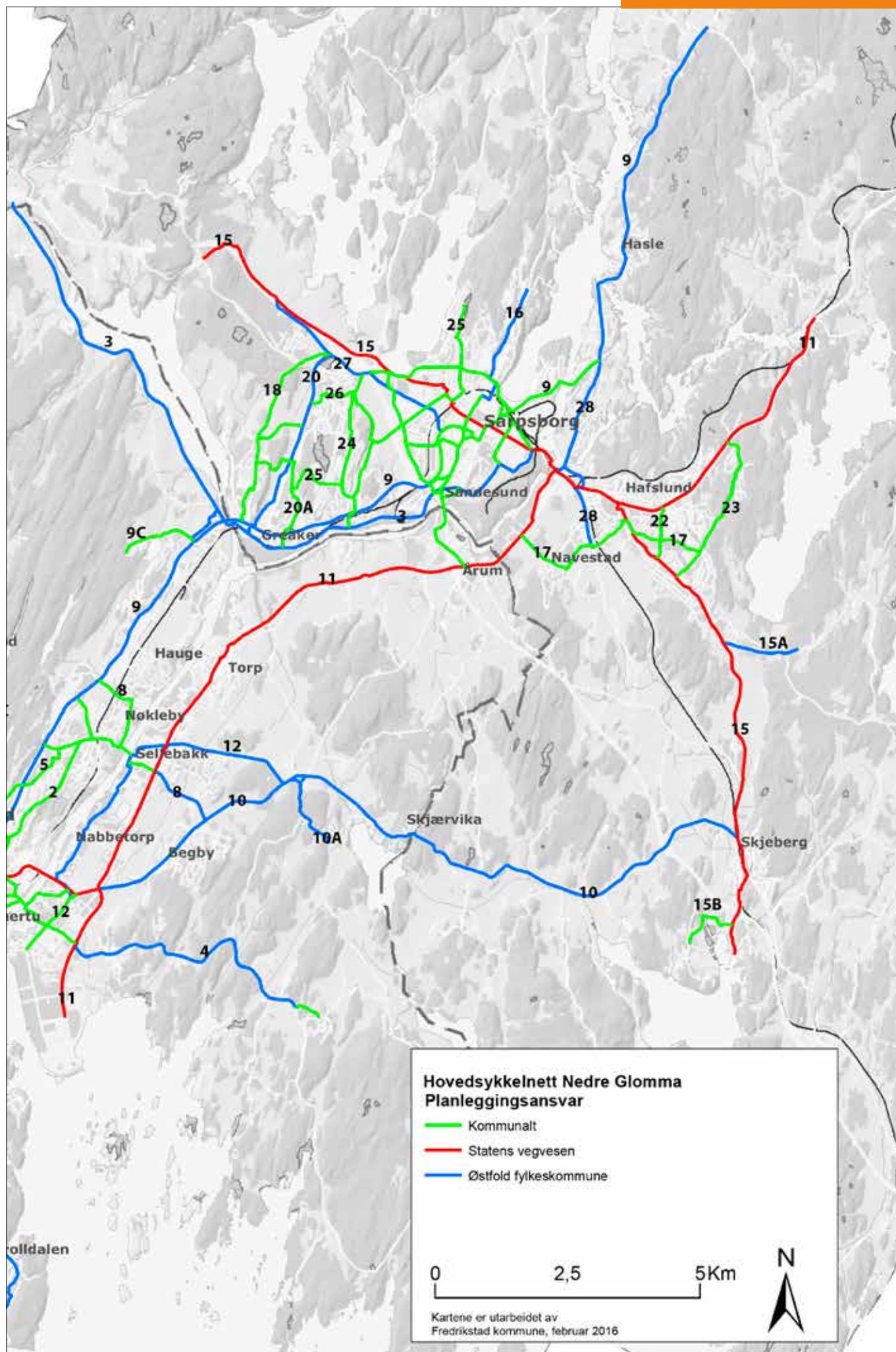
Hovedprinsippet er at veieieren har ansvar for å finansiere planlegging og utbygging av sykkeltiltak, samt drifte og vedlikeholde anleggene.

Når det gjelder finansiering av utbygging, er det nå Bypakke Nedre Glomma som vurderer hvilke tiltak som skal gjennomføres for å oppnå ønskede mål, med utgangspunkt i prioriteringen som er avklart i denne sykkelplanen.

Når det gjelder planlegging av tiltak er hovedprinsippet at veieieren er ansvarlig.



Enkelte steder er det hensiktsmessig med planlegging av en lengre strekning med flere veieiere. I slike tilfeller er det avklart hvem som er hovedansvarlig for planlegging. Kartet viser hvor kommunene, fylkeskommunen eller staten har ansvar for å planlegge sykkelanlegg.



Kart 8 - Planleggingsansvar, hovedsykkelveinett Sarpsborg/Fredrikstad

2.2 Prioritering

Kart 9 viser prioriteringsnivå for de ulike rutene. Prioriteringskriteriene som er omtalt på side 28 er lagt til grunn.

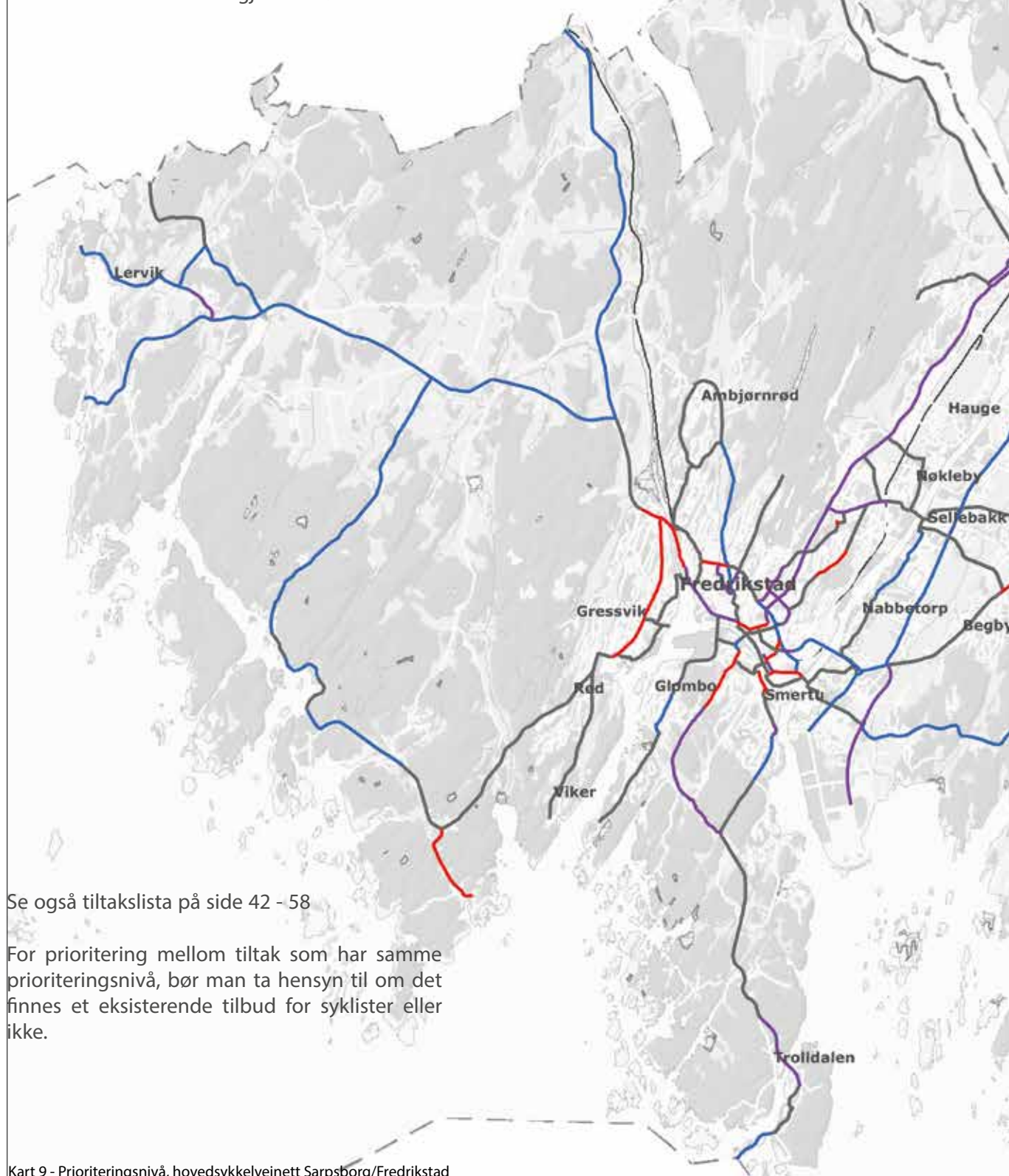
Strekninger er fordelt mellom 4 nivåer:

00 - Ingen tiltak

01 - Finansierte tiltak

02 - Høyt prioriterte tiltak for gjennomføring

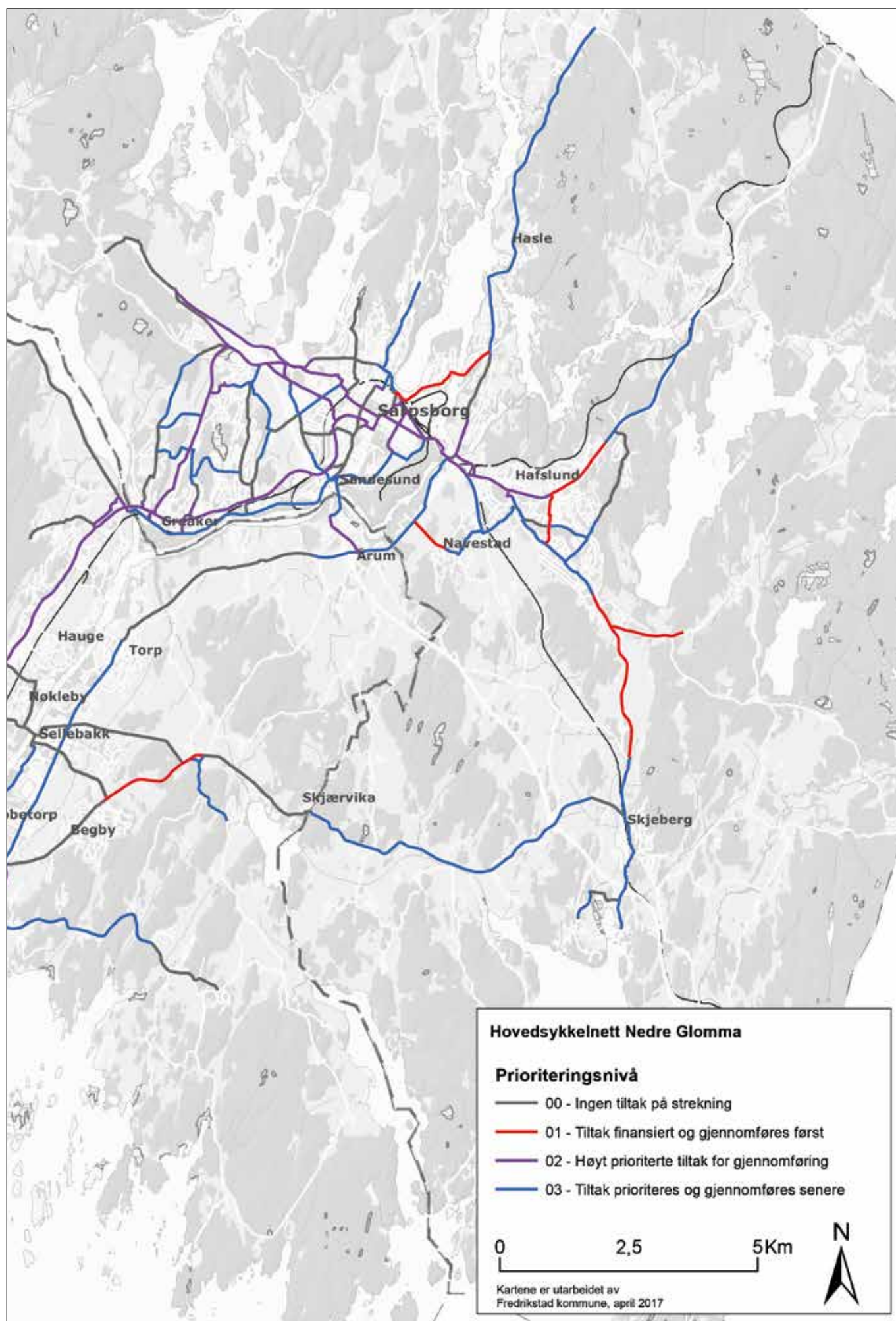
03 - Prioriterte tiltak som gjennomføres senere



Se også tiltakslista på side 42 - 58

For prioritering mellom tiltak som har samme prioriteringsnivå, bør man ta hensyn til om det finnes et eksisterende tilbud for syklistere eller ikke.

Kart 9 - Prioriteringsnivå, hovedsykkelveinett Sarpsborg/Fredrikstad



2.3 Sykkelparkering

Sykkelparkering er en viktig del av infrastrukturen for å fremme sykling. Både antall plasser, lokalisering og utforming har betydning. Retningslinjene i Sykkelhåndboka bør følges.

Sykkeltyveri er et utbredt problem. Parkeringsløsningene må utformes for å forebygge at det skjer.

Det kan skilles mellom korttids- og langtidsparkering. Korttidsparkering defineres som parkering i forbindelse med innkjøp eller besøk, på opptil to timer. Langtidsparkering defineres som parkering fra to timer til en hel dag eller natt, og skjer i hovedsak i forbindelse med reise til arbeid, skole eller parkering hjemme. Langtidsparkering for sykkel skal ha overdekning og bør helst foregå i et avlåst rom eller med overvåkning.

Generelt er det i dag få sykkelparkeringer i sentrum og ved de offentlige målpunktene i kommunene. Kvaliteten varierer. Det ble registrert totalt 1300

sykkelparkeringsplasser i Fredrikstad, hvorav 140 er lokalisert ved kollektivknutepunkt, bussterminal og høyskole. De øvrige er i hovedsak lokalisert ved skoler. I Sarpsborg sentrum ble det registrert 849 sykkelparkeringsplasser, hvorav 99 er lokalisert ved stadion og 419 ved de tre skolene som er lokalisert i sentrum.

Ved både større og mindre arbeidsplasser bør arbeidsgiverne legge til rette for god og trygg sykkelparkering.

Tiltak

Tabellen nedenfor viser nødvendige tiltak angående sykkelparkering i Sarpsborg og Fredrikstad.

Det skal utarbeides en handlingsplan for sykkelparkering i Fredrikstad og Sarpsborg. Den vil vise mer konkret hvor det skal tilrettelegges med mer sykkelparkering og ha fokus på å forebygge sykkeltyverier.

Type sykkelparkering	Behov	Nødvendige tiltak
Korttidsparkering (Besøks- og innkjøpsreiser)	Flere sykkel plasser fordelt utover sentrums kjernen.	• Krav i sentrumsplanen om lett tilgjengelige sykkelparkeringsplasser for besøkende/kunder så nært inngangen som mulig ved nye byggprosjekter (gjelder forretninger, boliger og kontorarbeidsplasser) • Opparbeide flere sykkelparkeringsplasser i sentrums kjernen (fokus på områder med mange butikker)
Langtidsparkering (Arbeidsreise/pendlerparkering, skolereise, parkering hjemme)	Flere sykkel plasser ved viktige målpunkter.	• Bygge/opparbeide sykkelparkeringsplasser i innelåst rom («Sykkelhotell») ved bussterminalene, stasjonene og innfartsparkeringer. Øke tilbudet når det nærmer seg fullt. • Opparbeide flere sykkelparkeringsplasser med mulighet til å låse sykkel til stativ ved skoler og bussholdeplass. • Sette krav i kommuneplanens arealdel og kommunedelplaner om antall sykkel plasser ved nye bygg og ved bruksendringer for ansatte og beboere. • Komme i dialog med grunneiere og bedriftsledere for etablering av nye sykkelparkeringsplasser.



2.4 Skilting

Alle ruter som inngår i hovednett for sykkel, bør skiltes. Skilting er viktig for at hovednettet skal fungere fordi:

- Skilting synliggjør for den syklende at man følger en sykkelrute. Det blir lettere for syklister å finne fram.
- Skilting gir signal om at et tilrettelagt sykkelrutetilbud eksisterer.
- Skilting bidrar til at syklingen skjer på de traséene som er best tilrettelagt og tryggest å sykle på.

Det er manglende skilting langs hovedsykkelveinettet i Nedre Glomma i dag. Til en viss grad skyldes dette at nettet ikke er sammenhengende. I hovedsak er det Glommastien og ruta langs fv. 109 som er skiltet. Langs Glommastien er ulike typer skilt brukt.

Tiltak

Ruter kan skiltes selv om de ikke er fullt tilrettelagt etter standarden i sykkelplanen. Det skal utarbeides en helhetlig skiltplan for Sarpsborg og Fredrikstad. Den skal vise hvilke ruter som er gode nok til å skiltes og hvilke viktige målpunkter/stedsnavn som bør brukes på skiltene. Sykkelskiltene bør inneholde informasjon om hva man er på vei mot, helst med avstand. Skilt kun med rutenummer kan brukes i tillegg, men som «påminnelse-skilt». Det er viktig ved anleggelse av nye ruter at misvisende skilt fjernes, for eksempel der det er skiltet blindvei, men det er mulig å sykle.

Blindveier som har gjennomkjøring for syklister, bør skiltes. Det er mulig å skilte sykling mot trafikken i enveiskjørt gater.



2.5 Drift og vedlikehold

Hovedprinsipper er at veieieren er ansvarlig for drift og vedlikehold av sine anlegg. Enkelte steder kan det imidlertid være uhensiktsmessig, for eksempel langs ruter som bytter mellom kommunal og fylkeskommunal vei. Der er det naturlig at én aktør tar seg av driften. Dette vil partene avklare seg imellom.

For å få flere til å sykle må det satses på drift og vedlikehold av anleggene. Det er viktig at en rute har samme drifts- og vedlikeholdsstandard selv om ansvaret er delt mellom flere veieiere.

Det har vært en samordning av drift og vedlikehold av flere hovedruter i Sarpsborg og Fredrikstad.

Utbygging av flere sykkelveier vil bety økte drift- og vedlikeholdskostnader.

Tiltak

Det skal utarbeides en plan for drift og vedlikehold av hovedsykkelveinettet i Fredrikstad og Sarpsborg.

Sykkelveiene må holdes fri for høy vegetasjon til godt utenfor veibanen, og spesielt i veikryss er det viktig å opprettholde gode siktsoner. Sykkelveiene må holdes fri for grus, glasskår, kvist og annet løsmateriale som utgjør en trafikkfare. Klipping av hekker, trær, busker og annen vegetasjon må gjøres for at gang- og sykkelveiene skal kunne brukes i full bredde. Private grunneiere har et ansvar i tillegg til veieier.

Sykkelanleggene må feies så fort som mulig etter vinteren for å utvide sykkelsesongen. Dette er spesielt viktig for sykkelfelt som samler mye grus og smuss i løpet av vinteren. Tidlig vårfeieing medfører en risiko for at man må gjøre jobben to ganger, og dermed øke driftskostnadene.

For at sykkelveiene skal bli brukt året gjennom er det også viktig med godt vintervedlikehold. Ved snøfall må gang- og sykkelveier prioriteres framfor kjøreveier. Det må være kontinuerlig god drift, med brøyting, feieing og salting/strøing.

2.6 Holdningsskapende arbeid

Det er kombinasjonen av holdningsskapende arbeid med utbygging av sykkelinfrastruktur som gir størst effekt på sykkelbruk. Holdningsskapende arbeid omfatter både informasjon rundt utbygging av infrastruktur, forklaring av hvorfor det er viktig at flere sykler, synliggjøring av gode utviklingstrekk angående sykling og kampanjer for å oppfordre til økt sykkelbruk. Holdningsskapende arbeid krever ressurser.

Eksempler på motiverende tiltak er utarbeiding av letteste sykkelkart som viser traséer og veistandard, samt tilrettelegging for lettvint og rimelig/gratis transport av sykkel på buss og tog.

Tiltak

- Samarbeid med Bypakke Nedre Glomma om gjennomføring av holdningsskapende arbeid for å fremme sykkelbruk
- Informere publikum når nye anlegg bygges
- Utarbeide kart, digitalt og på papir, som viser hovedsykkelveinettet
- Utarbeide kart, digitalt og på papir, med forslag til sykkelturer





2.7 Prioritert tiltaksliste

Prioritetsnivå 01 - Tiltak som er finansiert og vil gjennomføres først

Infrastruktur - strekninger				
Strekning	Tiltak	Ansvar	Kostnad	Kommentarer
2.8 Lisleby Alle Fra Fagerlivn. til Lisleby Alle 33	Etablere 745 m GSV	Fredrikstad kommune		Reguleringsplanarbeidet igangsatt
4.7 Ferjestedsvn. Phønixgt. Fra Fergestedet til Tordenskioldsgt.	Etablere 600 m tosidig sykkelfelt. Ferjestedsveien gjøres enveiskjørt fra Nygaardsgata til Fergestedet.	Fredrikstad kommune		
5.4 Kniplevn. Fra Onøyvn. til Venumvn.	Opprusting av eksisterende anlegg inkl etablering av ca 250 m GSV	Fredrikstad kommune		Tosidig GSV fra Onsøyvn. til Merkurvn. Oppstramming av anlegg og tilpassing til tilsluttede sykkel-systemer
5.10 Gamle Kirkevei Forbi Rosenlund	Bygge 92 m GSV	Fredrikstad kommune		Skape sammenhengende GSV
7.1 Fv.117 Storvn. Fra Mossevn. Til Søndre Fageråsvei	Tilknytning til fv. 110, kryssninger av Storveien. Annen utbedring avklares i videre planarbeid.	Østfold fylkeskommune	12 mill.	Trafikksikkerhetstiltak
7C.1 Fv.410 Øyenkilvn. Fra Vikervn. Til Solbuktavn.	Etablere 1528 m GSV	Østfold fylkeskommune	33 mill.	Reg.plan foreligger
10.4 Fv.110 Haldenvn. Fra Grimstadvn. Til Begbyvn.	Etablere 2227 m GSV	Østfold fylkeskommune	31 mill.	Reg.plan under arbeid
10.10 Brochs gt., Farmannsgt. Fra Rolvsøyvn. til Evjekaia	Etablere og markere sammenhengende sykkelfelt så langt det er mulig. Senke fortauskanter der det ikke er mulig å komme forbi med sykkelfelt.	Fredrikstad kommune		Der det ikke er mulig å få til sammenhengende sykkelfelt, bør det legges tilrett for at det kan sykles på fortau.
10.12 Rv.110 Mossevn. Fra Simokrysset til Gamle Åleveit	Etablere 1387 m SVF	Statens vegvesen	22 mill.	Langs deler av vn. er det planlagt GSV i tillegg.

Infrastruktur - strekninger				
Strekning	Tiltak	Ansvar	Kostnad	Kommentarer
9.3, 9.4 GSV - Bruvn - Opsundvn. Fra Fv. 581 Nordbyvn. til Tømmervn.	Etablere ca. 120 m GSV (Hafslundsøy) Etablere 1000 m SVF (Opsundvn.)	Sarpsborg kommune	3,7 - 5,5 mill. 9,8 - 14,6 mill.	Tiltakene er regulert. Prosjektering igangsatt mars 2016. Utbygging planlagt igangsatt høsten 2017.
11.2 Rv. 111 Isevn. Fra Nygårdshaugen til Holmegil	Etablere 1400 m GSV	Statens vegvesen	48 mill.	Regulering igangsatt i 2015. Igangsetting av utbygging planlagt 2018.
15.5 Pellygata Fra Torggt. til Borregårdsbakken	Etablere ca. 900 m SF	Sarpsborg kommune	3 mill.	Sykkelfelt ble merket opp våren 2016. Permanent opparbeidelse igangsettes 2017 i forbindelse med VA-prosjekt.
15.8, 15.9 Fv. 118 Skjebergvn. Fra Vernervn. sør til Skadalsvn.	Etablere ca. 700 m SVF og 2700 m GSV	Statens vegvesen	70 mill.	Tiltaket er regulert. Utbygging planlagt igangsatt 2017.
15A.1 Fv. 599 Rokkevn. Fra Skjebergvn. til veien mot Tvetter idrettsbane	Etablere ca. 1400 m GSV	Østfold fylkeskommune	20 mill.	Tiltaket er regulert. Utbygging planlagt igangsatt 2017.
17.3 Navestadvn. Fra Nordbergvn. til Smelteverket	Etablere ca. 330 m GSV	Sarpsborg kommune	4,1 mill.	Kort, manglende lenke. Tiltaket er regulert. Byggestart 2017.
22.1 Rådhusvn.	Etablere ca. 150 m GSV	Sarpsborg kommune	1,1 mill.	Tiltaket er regulert sammen med rundkjøring i krysset mellom Rådhusvn. og Isevn. Byggestart 2017.

Infrastruktur - punktutbedringer				
Strekning	Tiltak	Ansvar	Kostnad	Kommentarer
2.2 Fv.451 Rødsvn. Bjølstadvn. Fra Rødsvn. 33 til gangvei ved fv 108	Kryssutbedring ved Sofus Sørensen vei. Senke fortauskant ved bussholdeplass	Østfold fylkeskommune		Mindre utbedringer for å sikre god framkommelighet for syklistene.
9.11 Badehusvn. - J.N.Jacobsens gt.	Utbedre traseen og asfaltere	Fredrikstad kommune		Ses i sammenheng med dagens trasé
9.13 Riddervoldsgt. Nygaardsgata	Senke fortauskanter og annen ytbedring av fortau og evt traseer langs Kirkeparken	Fredrikstad kommune		Bruke fortau og turveier i Kirkeparken
9.15 GSV langs Nøkkedypet	Utbedring av turvn.	Fredrikstad kommune		Beholde karakter av turvei, men unngå løs grus
3.2 Storgata	Forbedre krysset St. Halvards vei x Storgata	Statens vegvesen	2 mill.	Belønningsmidler. Under planlegging. Gjennomføring i 2016.
9.3 Opsund-brua Fra Krabbens brygge til Bruvn.	Bygge GS-bro	Sarpsborg kommune	28,5 mill.	GS-bro er regulert og prosjektert. Oppstart utbygging i 2016. Belønningsmidler.

Andre tiltak			
Tiltak	Ansvar	Kostnad	Kommentarer
Utarbeide en helhetlig skiltplan for Sarpsborg og Fredrikstad	Sarpsborg og Fredrikstad kommune		Gjennomføres i 2017.
Utarbeide en handlingsplan for realisering av sykkelparkering ved viktige målpunkter	Sarpsborg og Fredrikstad kommune		Gjennomføres i 2017.
Utarbeide en handlingsplan for drift og vedlikehold	Sarpsborg og Fredrikstad kommune		
Kampanjer og holdningsskapende arbeid	Samarbeid innenfor By-pakke Nedre Glomma		
Sette opp sykkelparkeplasser		1 mill.	
Sette opp sykkelparkeplasser		1 mill.	

Prioritetsnivå 02 - Tiltak som er høyt prioritert for gjennomføring, men som ikke er finansiert per i dag

Infrastruktur - strekninger				
Strekning	Tiltak	Ansvar	Kostnad	Kommentarer
2.1 Fv.451 En-huusvn. - Rødsvn. Fra Kråkerøyvn. til Rødsvn. 33	Etablere 312 m ny GSV Etablere 3 planfrie kryssninger	Østfold fylkeskommune	2,3 - 3,9 mill.	GSV kan bygges uavhengig av alle undergangene. Det foreligger reguleringsplan for ny fv 108.
2.6 Ryenvn. - Hassingvn. Fra Bryggerivn. til Rolvsøyvn.	Etablere 501 m 2 sidig SF	Fredrikstad kommune	1,1 - 1,9 mill.	Det må vurderes om det må lages reguleringsplan eller om sykkelfelt er i tråd med dagens formål.
3.3 Fv. 112 Solivn. Fra Rolvsøysund bru til Solivn. 36	Avklares i videre planarbeid	Østfold fylkeskommune	Inngår i fv. 109-prosjektet	Innarbeides i reguleringsplan for ny fv 109.
3B.1 Hattevn. - Orionsvei - Solivn. Fra Hattevn. Til Solivn.	Ses i sammenheng med utbygging av fv 109	Østfold fylkeskommune	Inngår i fv. 109-prosjektet	Snarvei som binder sammen Rolvsøyvn. m Solivn.. Kan endres ved utbygging av 109.
5.6 Traravn. Fra Glemmengata til Åsebråtvn.	Etablere 804 m tosidig SF	Fredrikstad kommune	2,4 - 4 mill.	GSV kan erstatte sykkelfelt der det er GSV i dag.
5.11 Leiegata - Sølandsvei Fra Rosenlund til Evjevn.	Etablere sammenhengende GSV på en side og fortau på andre siden, ca 400 m nyetablering av GSV	Fredrikstad kommune	6 - 10 mill.	Skape sammenhengende løsning langs hele Leiegata.
5C.1 Snarvei Fra Kniplevn. Til Holmengata	Utbedre eksisterende GSV	Fredrikstad kommune	5,6 - 9,4 mill.	
5E.1 Fremskridt Fra Traravn. Til Fv109	Etablere 226 m 2- sidig SF	Fredrikstad kommune	0,6 - 1 mill.	Ses i sammenheng med tilsvarende løsning i Hassingvn.

Kostnadene er inkl. mva, med en usikkerhetsmargin på +/- 25 %.

Infrastruktur - strekninger				
Strekning	Tiltak	Ansvar	Kostnad	Kommentarer
5F.1 Leiegata Fra Fv 109 til Rosenlund	Etablere sammenhengende GSV på en side og fortau på andre siden, 289 m nyetablering av GSV	Fredrikstad kommune	4,3 - 7 mill.	Ses i sammenheng med Leiegt.n forøvrig.
6B.1 Fv.401 Lervikvn. Fra Engelsvikvn. til Kjønikvn.	Etablere sammenhengende GSV forbi skole og idrettsanlegg, ca 350 m	Østfold fylkeskommune	7,6 - 12,7 mill.	Skape sammenhengende GSV forbi skole og idrettsanlegg.
9.8 Fv.109 Rolvsøyvn. Fra Rolvsøysund bru til Evjebekkn.	Etablere 4011 m SVF en side og tilsvarende GSV andre siden	Østfold fylkeskommune	Inngår i fv. 109-prosjektet	Tosidig løsning. Utbygging planlegges samtidig med 4 felts vei.
9.9 Rolvsøyvn. Fra Evjebekkn. til Torvbyen	3987 m sykkelvei med fortau	Østfold fylkeskommune	80,6 - 134,3 mill.	
9.17 Bekkhus - Turvei Fra Bjørnebyvn. til Bekkhus	Opprusting til GSV og asfaltering av 280 m strekningen	Fredrikstad kommune	2,1 - 3,5 mill.	Istandsetting av tursti til GSV
9.21 Kråkerøyvn. Fra Trollidalen til Revebakken	Etablere 1428 m GSV inkl. ny GSV-bru over Kjøkøysundet	Østfold fylkeskommune	130 - 200 mill.	
10.11 Borggata - Mossevn. Fra Evjekaia til Simokrysset	Avklares i videre planarbeid	Statens vegvesen	5,6 - 9,4 mill.	Kostnadsanslaget gjelder strekningen Simo - Fjeldberg.

Infrastruktur - strekninger				
Strekning	Tiltak	Ansvar	Kostnad	Kommentarer
3A.1 Sverres gt. - Hjalmar Wessels vei. Fra St. Nikolas gt. til O. Pedersens vei	Etablere ca. 900 m SF	Sarpsborg kommune	2 - 3,4 mill.	Tiltaket krever ikke regulering. Strekningen fra Oscar Pedersens vei til Kulåsgata, som er innenfor boligsonen Kulås øst, vil ha mindre trafikk. Vurdere en løsning med blandet sykkel/bil for denne delen av parsellen.
9.6 Sentrum (Aarslands gt. - Glengsgt. - Torggt. - Torget - Grotterødgt. - Korsgt. - Torsbekkv.) Fra togstasjonen til Torsbekkdalen	Etablere ca. 900 m SF og 1400 m SVF Forbedre krysset Korsgata x Roald Amundsens gt. (rundkjøringen ved bussterminalen). Stramme opp krysset Glengsgata x Astrids gt.	Sarpsborg kommune	43,1 - 71,9 mill.	Strekningen i Torsbekkdalen er en del av områdereguleringsplan for Torsbekkdalen/Vingulmorkvn. Ombygging av krysset Grotterødgt. X Storgt. ferdigstilles våren 2017.
9.7, 18.4, 20.3, 20A.3 Fv. 109 Fra Alvim til Rolvsøysund	Etablere ca. 4100 m SVF langs fv. 109 (9.7) Etablere ca. 150 m GSV fra fv. 109 til Klevavn. (18.4) Etablere ca. 250 m SVF fra Vetabekkv til Greåkerkn. (20.3) Etablere ca. 600 m SVF fra Høydalsvn. Til Stikkvn. (20A.3)	Østfold fylkeskommune	Inngår i fv. 109-prosjektet	Regulering igangsatt i 2015. Reguleringen må ta hensyn til koblingene mellom rute 9 og kryssende ruter (rute 18, 20, 20A, 24, 14). Behov for oppgradering av underganger (strekning 20.3, 20A.3, 24.2)
11.3 Rv. 111 Isevn. Fra Rådhusvn. til Dondern	Etablere ca. 1000 m SVF Forbedre krysset rv. 111 x Tors gt	Statens vegvesen	18,8 - 31,3 mill.	Oppgradering av eksisterende GSV til SVF. Viktig med en god kobling mellom rute 11 og rute 15. Vurdere flere kryssingspunkter over rv. 111
14.1 Manglende GSV vest for Tune kirke Fra Tunevn. til Hundskinnvn.	Etablere ca. 400 m GSV	Sarpsborg kommune	3 - 5 mill.	Tiltaket krever regulering.
15.2, 15.3 Langs E6 nord Fra Kalnes sykehus til Lekevoll	Avklares i videre planarbeid	Statens vegvesen	Avklares i videre planarbeid	Ligger i forslag til NTP 2018-2029 som sykkелеkspressveg Kalnes-Lekevoll.

Kostnadene er inkl. mva, med en usikkerhetsmargin på +/- 25 %.

Infrastruktur - strekninger				
Strekning	Tiltak	Ansvar	Kostnad	Kommentarer
15.4 Fv. 114 - Fv. 118 Tunevn. - Åsavn. Fra Lekevoll til Statm. Kolstads vei	Etablere 2200 m SVF	Statens vegvesen	24,8 - 41,3 mill.	Tiltaket vil kreve regulering.
15.5 Sentrum (St. Marie gt. - torget) Fra Statm. Kolstad vei til Pellygt.	Etablere 500 m SF i St. Marie gt.) Forbedre kryss St Marie gt. x R. Amundsens gt. og St. Marie gt. x H. N. Hauges gt.	Statens vegvesen	2 - 3,4 mill.	Tiltakene krever ikke regulering. Ses i sammenheng med regulering av Vingulmorkvn. Og evt. ny adkomst til stadion via Torsbekkdalen.
15.5 Fra Statm. Kolstads vei til St. Marie gt. (bak Sarpsborg stadion)	Etablere undergang under jernbanen	Statens vegvesen	38 mill.	Det er utarbeidet et reguleringsplanforslag. Politisk behandling avventer avklaring om trasé for nytt dobbeltspor for Intercity.
15.6 Tarris - Fv. 118 - Rv. 111 - Tors gt. - Haraldsgt. Fra Pellygata til Myravn. inkl. kryssing av Glomma	Etablere ca. 2200 m SVF Vurdere planskilt kryssing av rv 111 ved rundkjøringen.	Statens vegvesen	Inngår i Sarpebru-prosjektet	Tiltaket krever regulering. Del av Sarpebru-prosjektet.
16.3 Norkappsgt. Fra Follogata til fv. 553 Bryggeriveien	Etablere ca. 200 m SF (Norkappsgt.)	Sarpsborg kommune	0,08 - 0,13 mill.	Tiltaket i krever ikke regulering.
20.1, 26.2 Greåkerdalen nord Fra Bjørnstadvn. til Dalvn., med kobling til Kitterødvn.	Etablere ca. 1600 m SVF Etablere ca. 30 m GSV (kobling mellom Kitterødvn. og ny sykkelvei i Greåkerdalen)	Østfold fylkeskommune	14,7 - 24,5 mill.	Tiltaket krever regulering.
20.2 Greåkerdalen sør Fra Dalvn. Til Eikvn.	Etablere ca. 530 m GSV mellom Grålumvn. og Vetabekkv.	Østfold fylkeskommune	3,2 - 5,3 mill.	Tiltaket krever regulering.

Infrastruktur - strekninger				
Strekning	Tiltak	Ansvar	Kostnad	Kommentarer
21.1 Tunevn. - Fv. 118 - GSV Fra bru over E6 til Madam Arnesens vei	Etablere ca 500 m SVF Undergang under fv. 118 ved Tune kirke (under regulering, finansiert). Forbedre kryssing over Tunevn. (om undergangen plasseres sør for krysset - på barnehagens side).	Sarpsborg kommune	12 - 20 mill.	Det må vurderes om tiltaket krever regulering. Undergang under Tunevn. ved Tune kirke er under regulering. En del av strekningen (Fra Store Tune Gård barnehage) er del av analyseområdet for områdereguleringen på Grålum.
21.5 Jernbanestasjonen - St. Nikolas gate Fra Glengshølen til Borregaardsbakken via Jernbanestasjonen	Etablere ca. 750 m SVF langs St. Nikolas gate	Sarpsborg kommune	16,3 - 27,2 mill.	Tiltaket vil kreve regulering. Gjennomføring bør ses i sammenheng med utvikling av stasjonsområdet og ny Sarpsbru. Foreslåtte hovedsykkelruter er foreslått inn i parallelloppdraget for stasjonsområdet. Kostnadsanslaget tar ikke med seg planskilt kryssing av jernbanen.
27.2 Fv. 118 - Bjørnstadvn. - Tunevn. - Vingulmorkvn. Fra Gudbrandsvei til Vogts vei	Etablere ca. 2700 m SVF Tilrettelegge for kryss ved Bjørnstadvn. x Grålumvn. Og Tunevn. X Rådm. Dalens vei	Østfold fylkeskommune	44,6 - 74,3 mill.	Tiltaket vil kreve regulering. Må vurdere i hvilken grad det er viktig å gjennomføre 27.2, 14.1, 15.3 og 21.1 samtidig, eller hvilken rekkefølge som er mest hensiktsmessig. Vurdere også 15.2, som i utgangspunktet burde være lavt prioritert pga lavt sykkelpotensial, men som kan være hensiktsmessig å bygge samtidig som resten av systemet rundt Lekevoll/Grålum.
27.3 Vingulmorkvn. - GSV Fra Vogts vei til Korsgata (Vingulmorkvn.)	Etablere ca. 600 m SVF	Sarpsborg kommune	9 - 15 mill.	Tiltaket er under regulering (område-reguleringsplan for Vingulmorkvn/ Torsbekkdalen).
28.3 Fv 581 Nordbyvn. Fra E. Strands vei til Hafslundsgate øst	Etablere ca. 1000 m GSV Etablere ca. 45 m bru	Østfold fylkeskommune	18,2 - 30,3 mill.	Tiltaket vil kreve regulering. Planlegging og gjennomføring må ses i sammenheng med ny vei- og jernbanebru over Glomma.

Kostnadene er inkl. mva, med en usikkerhetsmargin på +/- 25 %.

Infrastruktur - punktutbedringer				
Strekning	Tiltak	Ansvar	Kostnad	Kommentarer
4C.1 Oredalsvn.	Etablere 246 m sykkel- felt mot kjøreretning- gen	Fredrikstad kommune	0,6 - 0,9 mill.	
9B.1 Nygaardsgata	Gjøre veistykke enveis- kjørt Etablere 208 m sykkel- felt mot kjøreretning	Fredrikstad kommune	0,8 - 1,3 mill.	Bedre forholdene for syklister til og fra Kråkerøybrua.
9B.2 Nygaardsgata	Etablere 94 m sykkel- felt mot kjøreretning- gen	Fredrikstad kommune	0,3 - 0,6 mill.	Bedre forholdene for syklister til og fra Kråkerøybrua.
10.8 St.Croix gt.	På kort sikt legges GSV bak buskur ved parkeringshuset	Statens vegvesen	0,4 - 0,6 mill.	Eget anlegg for syklister vurderes på lang sikt.
11.8 Sarpsborgvn. Fra Sulfatvn. til Haldenvn.	Planskilt kryssing av rv 111	Statens vegvesen	3,8 - 6,3 mill.	
11.9 Habornvn.	Etablere planfri kryss- ing ved Rakkestad- krysset	Statens vegvesen	Avklares senere	Planlegging pågår.
14.5 Sundløkkavn.	Vurdere noe utbedring av fortau og traseen. Avklares i videre plan- arbeid	Statens vegvesen	0,1 - 0,2 mill.	Gjennomføres i sammenheng med utbygging av kollektivfelt.

Infrastruktur - punktutbedringer				
Strekning	Tiltak	Ansvar	Kostnad	Kommentarer
16.2 H. N. Hauge gt.	Forbedre kryss H. N. Hauge gt. x O. Haraldssons gt.	Sarpsborg kommune	0,8 - 1,3 mill.	
21.1 Fv. 118, ved Tune kirke	Etablere undergang under fv. 118	Statens vegvesen	35 - 36 mill.	Tiltaket er under regulering.
24.2 Ordfører Karlsens vei	Forbedre kryssing av Fjellhøyvn.	Sarpsborg kommune	0,2 - 0,3 mill.	
25.2 GSV Fra Råkilvn. til Statm. Kolstads vei	Etablere ca. 200 m SVF ved Lande skole.	Sarpsborg kommune	1,5 - 2,5 mill.	Tiltaket vil kreve regulering.

Kostnadene er inkl. mva, med en usikkerhetsmargin på +/- 25 %.

Andre tiltak			
Tiltak	Ansvar	Kostnad	Kommentarer
Sykkelparkering: gjennomføring av handlingsplan for sykkelparkering			
Skilting: gjennomføring av handlingsplan for skilting			
Drift og vedlikehold: gjennomføring av handlingsplan for drift og vedlikehold			



Prioritetsnivå 03 - Tiltak som prioriteres men gjennomføres senere

Infrastruktur - strekninger		
Strekning	Ansvar	Kommentarer
2.3 Gangvei Fra Bjølstadvn. til Gangbru	Østfold fylkeskommune	
3.5 Solivn. Fra Seppovn. - rundkjøring	Østfold fylkeskommune	
4.3 Torsnesvn. Fra Skalle til Habornvn.	Østfold fylkeskommune	
4.10 Fv.409 Veumvn. Fra Jernbanen til Ambjørnrødvn.	Østfold fylkeskommune	
4B.1 Jernbanegata - langs jernbanen til St.Croix Fra Ferjestedsvn. til St.Croix	Fredrikstad kommune	
5D.1 Øyvind Sørensensgt. Fra Traravn. til fv 109	Statens vegvesen	
6.1 Husebyvn. Fra Skåra til Fjærå	Østfold fylkeskommune	
6.2 Saltnesvn. Fra Fjærå til Bergervn.	Østfold fylkeskommune	
6A.1 Engelsvikvn. Fra Fjæråkrysset til Engelsviken brygge	Østfold fylkeskommune	
6B.2 Lervikvn. Fra Kjonikvn. til Skjæløy	Østfold fylkeskommune	
6C.1 Bergervn Fra Saltnesvn. til Lervikvn.	Østfold fylkeskommune	
7.3 Vikanevn. Fra Vikanevn. 209 til Vikanevn. 276	Østfold fylkeskommune	
7.5 Vikanevn. Fra Vikanevn. 322 til Vikanevn. 384	Østfold fylkeskommune	
7.7 Vikanevn. Fra p-plass Hankø til Sareptavn.	Østfold fylkeskommune	
7.8 Vikanevn. Fra Sareptavn. til Mosikk	Østfold fylkeskommune	

Infrastruktur - strekninger		
Strekning	Ansvar	Kommentarer
9.10 Ø. Sørensens gt - parallelt m rv 110 / jernbane Fra Rolvsøyvn. til St Croix	Statens vegvesen	
9.18 Kråkerøyvn. Fra Bekkhus til Fuglevik Li	Østfold fylkeskommune	
9.19 Kråkerøyvn. Fra Fuglevik Li t Barkedalen	Østfold fylkeskommune	
9.23 Kråkerøyvn. Fra Puttesundbrua til Hvaler grense	Østfold fylkeskommune	
10.6 Haldenvn. Fra Sarpsborgvn. til Spinnerivn.	Statens vegvesen	
10.7 Fredrikstadbrua Fra rundkjøring på østsiden til rundkjøring v/ St. Croix (1. rundkjøring)	Statens vegvesen	
10.14 Mossevn. Fra Skårakrysset til Råde grense	Statens vegvesen	
10A.1 Grimstadvn. Fra Haldenvn. til Fiskervn.	Østfold fylkeskommune	
11.6 Sarpsborgvn. Fra Sundløkkavn. til Kilevoldvn.	Statens vegvesen	
11.8 Sarpsborgvn. Fra Sulfatvn. til Haldenvn.	Statens vegvesen	
12.1 Heibergsgt. - Gamlebyvn. Fra Skippergt.n til Rundkjøringen ved bruhodet	Fredrikstad kommune	
12.5 Capjonbakken - Galtungvn. Fra Raumagt. 14 til Høvlerivn.	Østfold fylkeskommune	
13.3 Fjellvn. - Livn. Fra Langøyvn. til Glombovn.	Østfold fylkeskommune	

Infrastruktur - strekninger		
Strekning	Ansvar	Kommentarer
3.1 Borregaardsvn. - Fv. 109 O. Pedersens vei - St. Halvards vei Fra Borregaardsbakken til Storgata	Østfold fylkeskommune	
3.2 Alvimvn. - Greåkervn. Fra Storgata til Gamle Rolvsøysundbru	Østfold fylkeskommune	
9.1 Varteigvn. Fra Varteig kirke til Ødegårdsletta	Østfold fylkeskommune	
9.2 Fv. 581 Varteigvn. Norbyvn. Fra Nipavn (Hasle) til GSV (Hafslundsøy)	ØFK	
10.2 Fv. 110 Oltidsvn. Fra Nålumvn. til Ryggeplass for buss i Skivika	Østfold fylkeskommune	Inkl. punktutbedringer beskrevet under 10.1.
11.1 Rv. 111 Isevn. Fra Ise stasjon til Holmegil	Statens vegvesen	Inkl. forbedring av kryssing over rv. 111 ved Hevingen.
11.5 Knud Bryns vei - Storhaugen - Rv. 111 Fra Hafslundsgt. til Kilevoldvn.	Statens vegvesen	
14.2 Hundskinnvn. - Albert Moeskaus vei Fra manglende GSV til Vogts vei	Sarpsborg kommune	
14.4 Skjoldens vei Fra rundkjøring ved Biltema til GSV	Sarpsborg kommune	
14A.2 Manglende strekning Fra Storgata til Sandesund terrasse	Sarpsborg kommune	
15.7 Myravn, Klevers vei, Haugvollvn., Skjebergvn. Fra Haraldsgt. til Vernervn. sør	Statens vegvesen	
15.10 Skjebergvn., Stasjonsvn., Fladebyvn., Høysandvn. Fra Skadalsvn. til P-plass ved brygga i Høysand	Statens vegvesen	
15B.2 Manglende forbindelse Fra Løenvn. til Halvorenge	Sarpsborg kommune	
16.4, 16.5 Fv. 553 Bryggerivn. - Kurlandvn - Vannverksvn. Fra Nordkappsgate til Maugestenvn.	Østfold fylkeskommune	

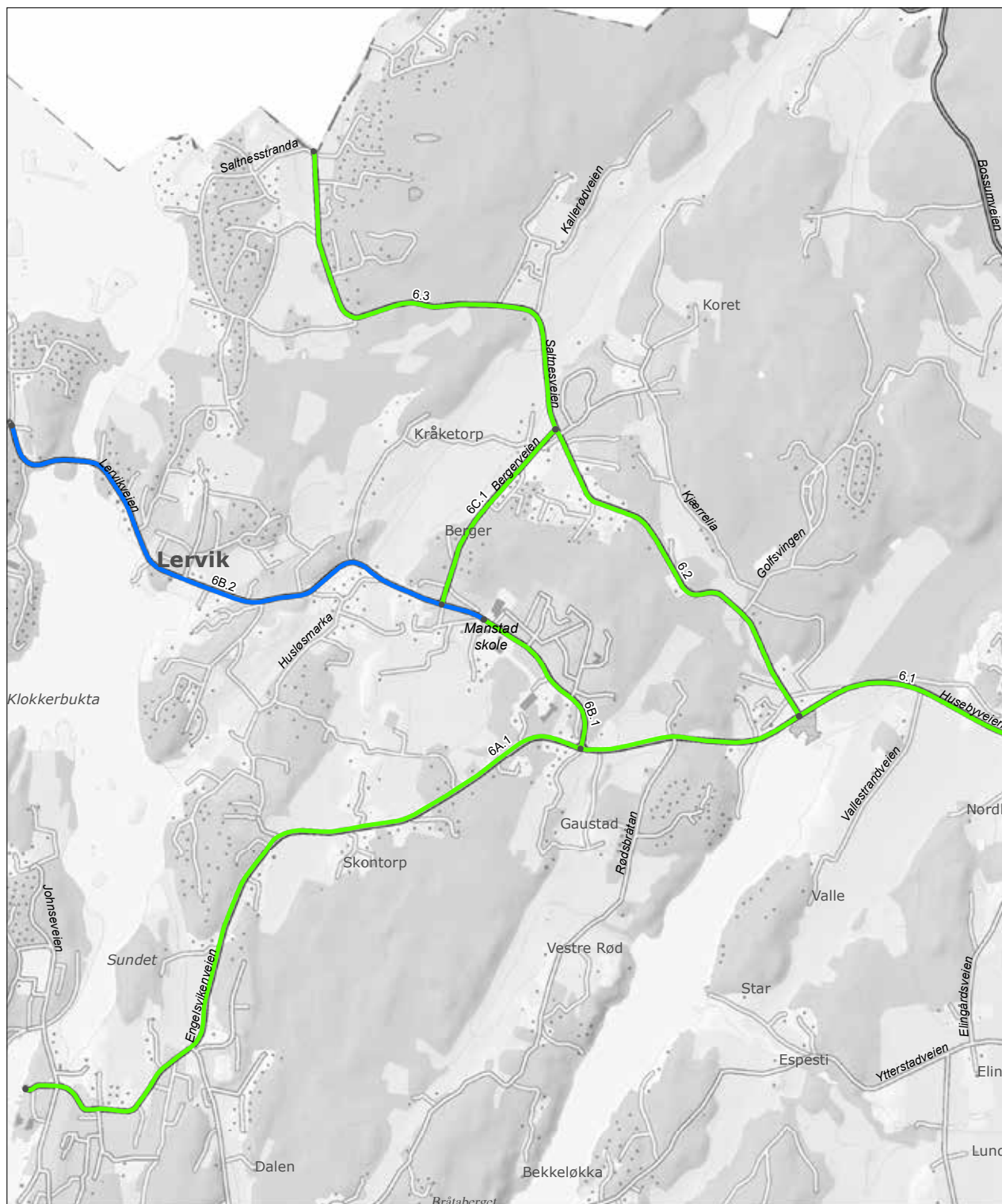
Infrastruktur - strekninger		
Strekning	Ansvar	Kommentarer
17.1 Kalavn. Fra Fjellldalvn. til Rådhusvn.	Sarpsborg kommune	
17.3 Skjebergvn. - Edonbakken - Haugevn. - Nordbergsvingen - Navestadvn. Fra Snoktinvn. til Rv 111	Sarpsborg kommune	
18.2 Opstadvn Fra Gamle Kongevei til Opstadvn. 108 B/C	Sarpsborg kommune	
20A.1 Dalvn. - Nye Tindlund vei Fra Dalvn. til Myråsvn.	Sarpsborg kommune	
21.4 Per Gyntvn. - Fv. 553 Bryggerivn. - Opsundvn. Fra Madam Arnesens vei til Jernbanestasjonen	Sarpsborg kommune	
23.3 Fjellldalvn. Fra Rundkjøringen ved Karjolvn. til Kalavn.	Sarpsborg kommune	
23.4 Kalabane-område - Myrvoldvn. Fra Kalavn. til Haugvollvn.	Sarpsborg kommune	
24.4 Østadvn. - Rådmann Dalens vei Fra Skoglivn til Tunevn.	Sarpsborg kommune	
25.3 (Åsavn.-) Vogts vei Fra Statm. Kolstads vei til A. Moeskaus vei	Sarpsborg kommune	
25.5 Manglende gang- og sykkelvei i dalen mellom Knattås og Yvenåsen Fra Rådm. Dalens vei til Yvenvn.	Sarpsborg kommune	
25.8 Damvn. Fra Ordf. Karlsens vei til Veslemyrvn.	Sarpsborg kommune	
25.9 GSV - Johan Skaus vei - Nye Tindlundvei - Veta-bekkv. - GSV - Stevnev. - Fra Damvn. til Opstadvn.	Sarpsborg kommune	
26.1 Rådmann Dalens vei - Østadvn. Fra Rådmann Dalens vei til Knattåsvn.	Sarpsborg kommune	
26.4 Manglende GSV Fra GS-vei i Greåkerdalen til Opstadvn.	Sarpsborg kommune	

Infrastruktur - strekninger		
Strekning	Ansvar	Kommentarer
28.1 Fv. 581 Nordbyvn. Fra Svingen til E. Strands vei	Østfold fylkes- kommune	
28.6 Fv. 583 Haugevn. Fra Hafslundsgt. til Nordbergs- vingen	Østfold fylkes- kommune	



Vedlegg 1. Kartbok

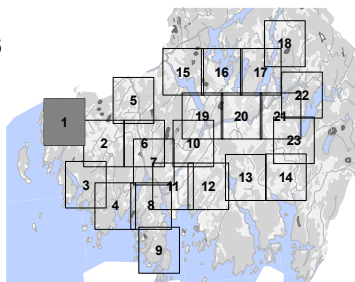
Kartblad 1



Hovedsykkelnett Nedre Glomma 2016

Framtidig standard

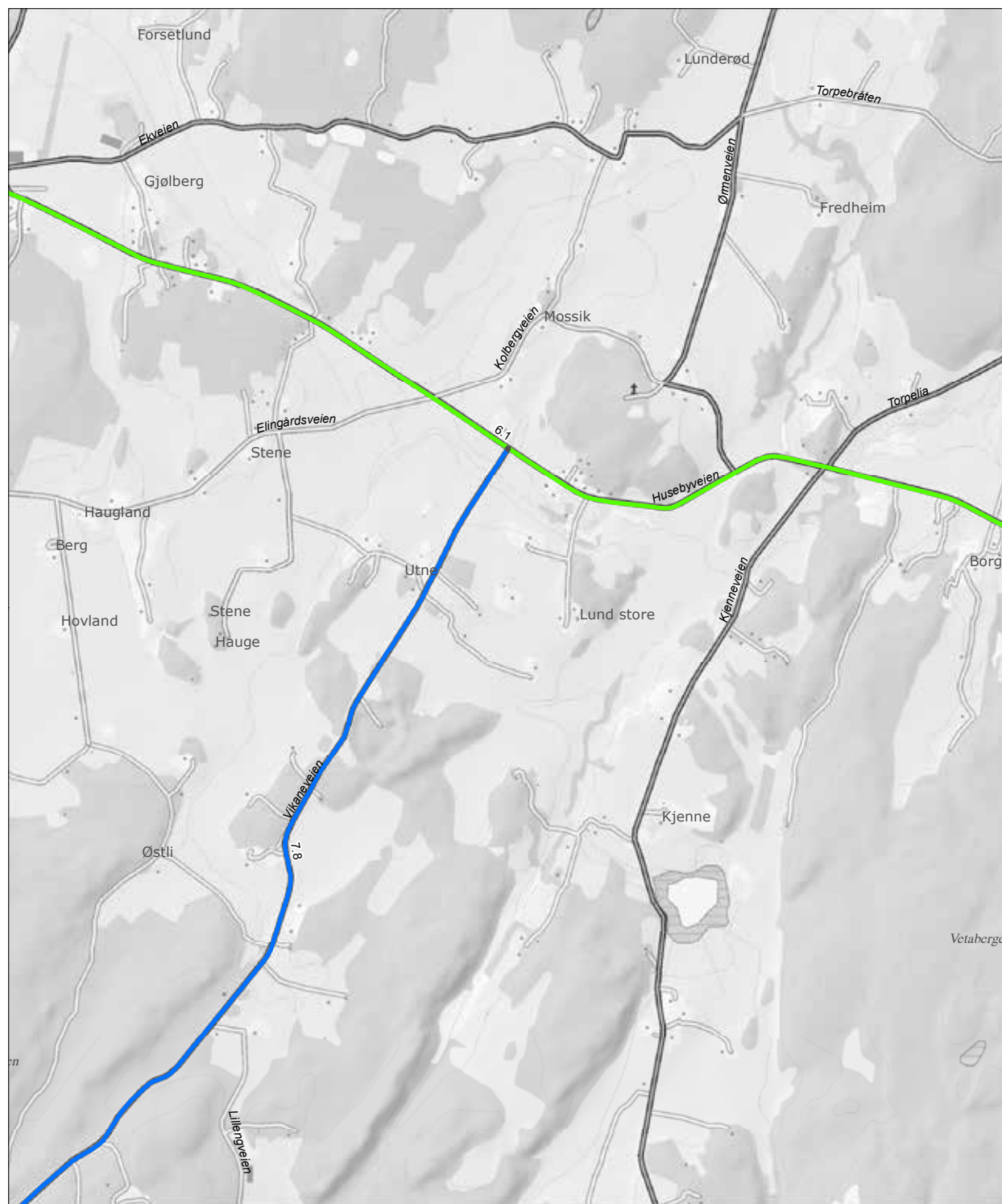
- Eget anlegg sykkel
- Blandet sykkel/fotgjenger
- Blandet sykkel/bil



0 1 Km

Kartene er produsert av
Fredrikstad kommune
Februar 2016

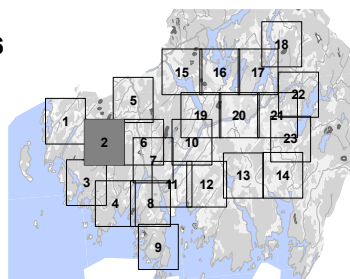
Kartblad 2



Hovedsykkelnett Nedre Glomma 2016

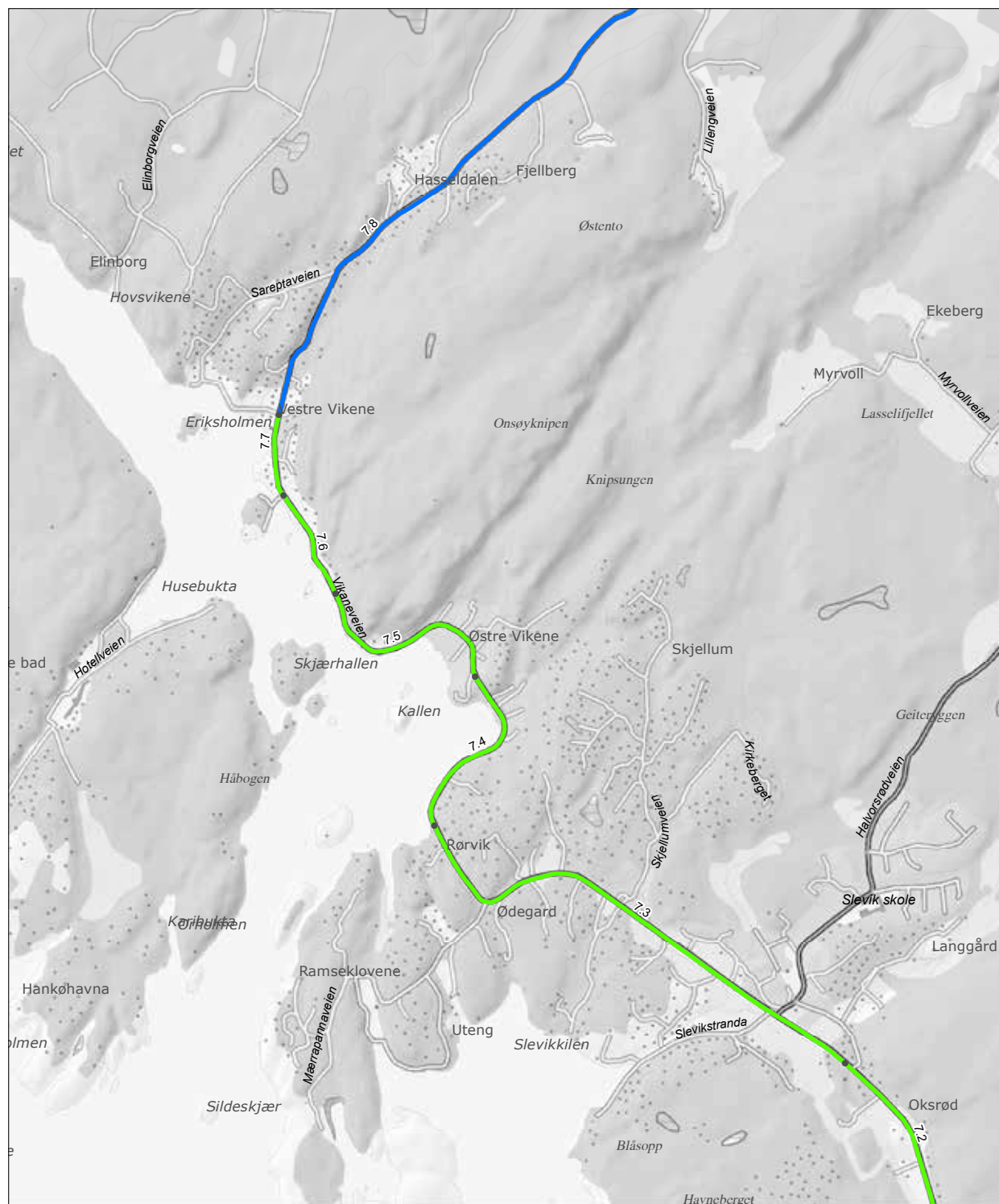
Framtidig standard

- Eget anlegg sykkel
- Blandet sykkel/fotgjenger
- Blandet sykkel/bil



Kartene er produsert av
Fredrikstad kommune
Februar 2016

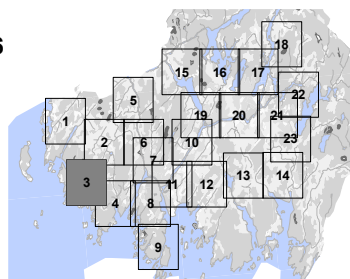
Kartblad 3



Hovedsykkelnett Nedre Glomma 2016

Framtidig standard

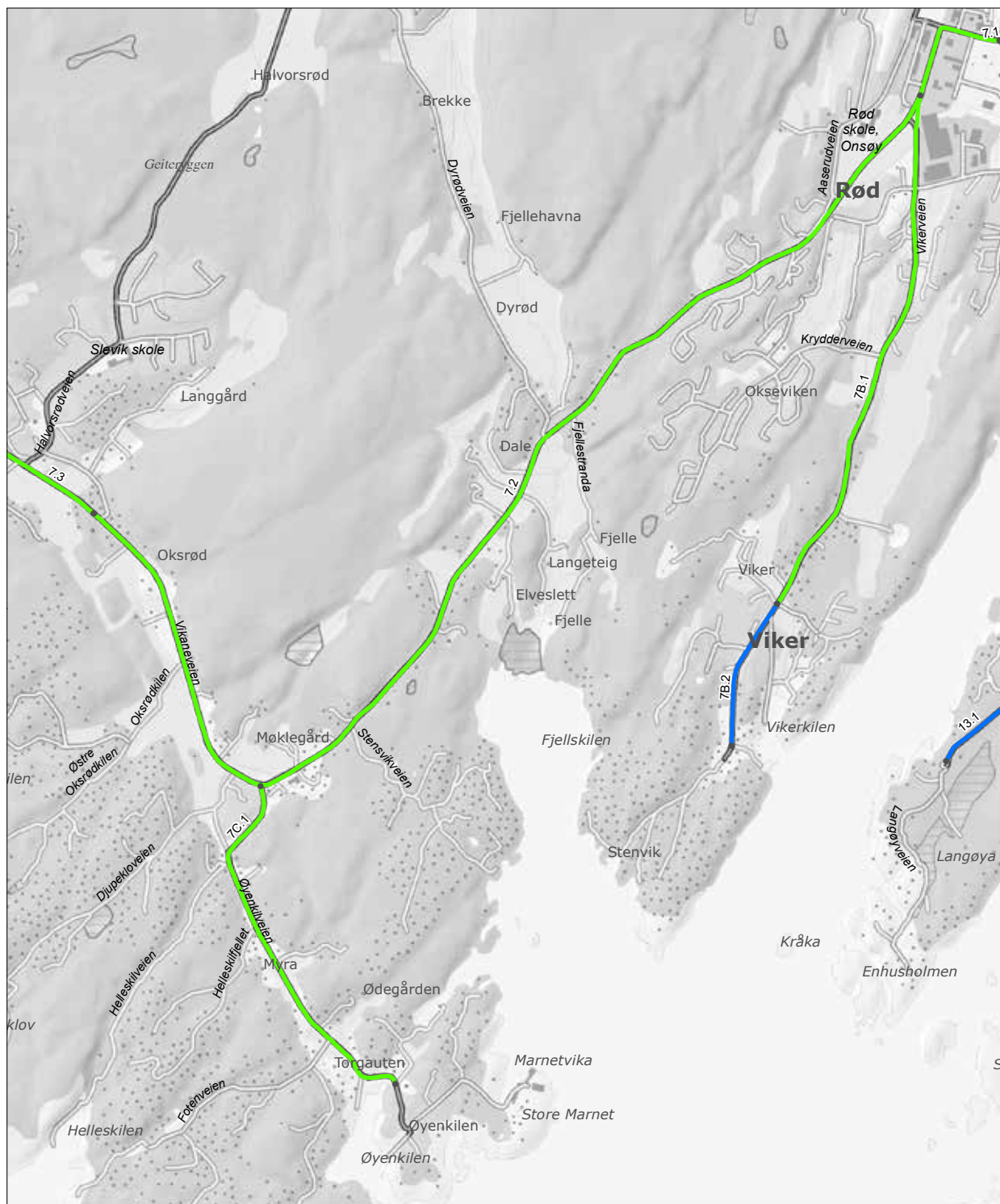
- Eget anlegg sykkel
- Blandet sykkel/fotgjenger
- Blandet sykkel/bil



0 1 Km

Kartene er produsert av
Fredrikstad kommune
Februar 2016

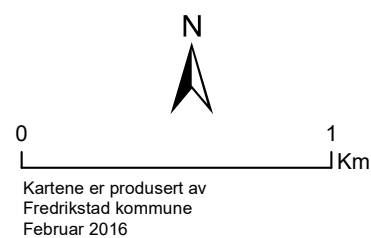
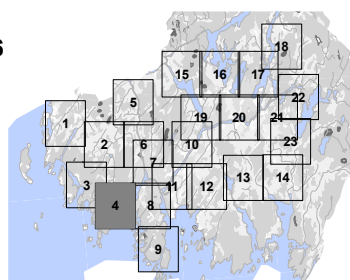
Kartblad 4



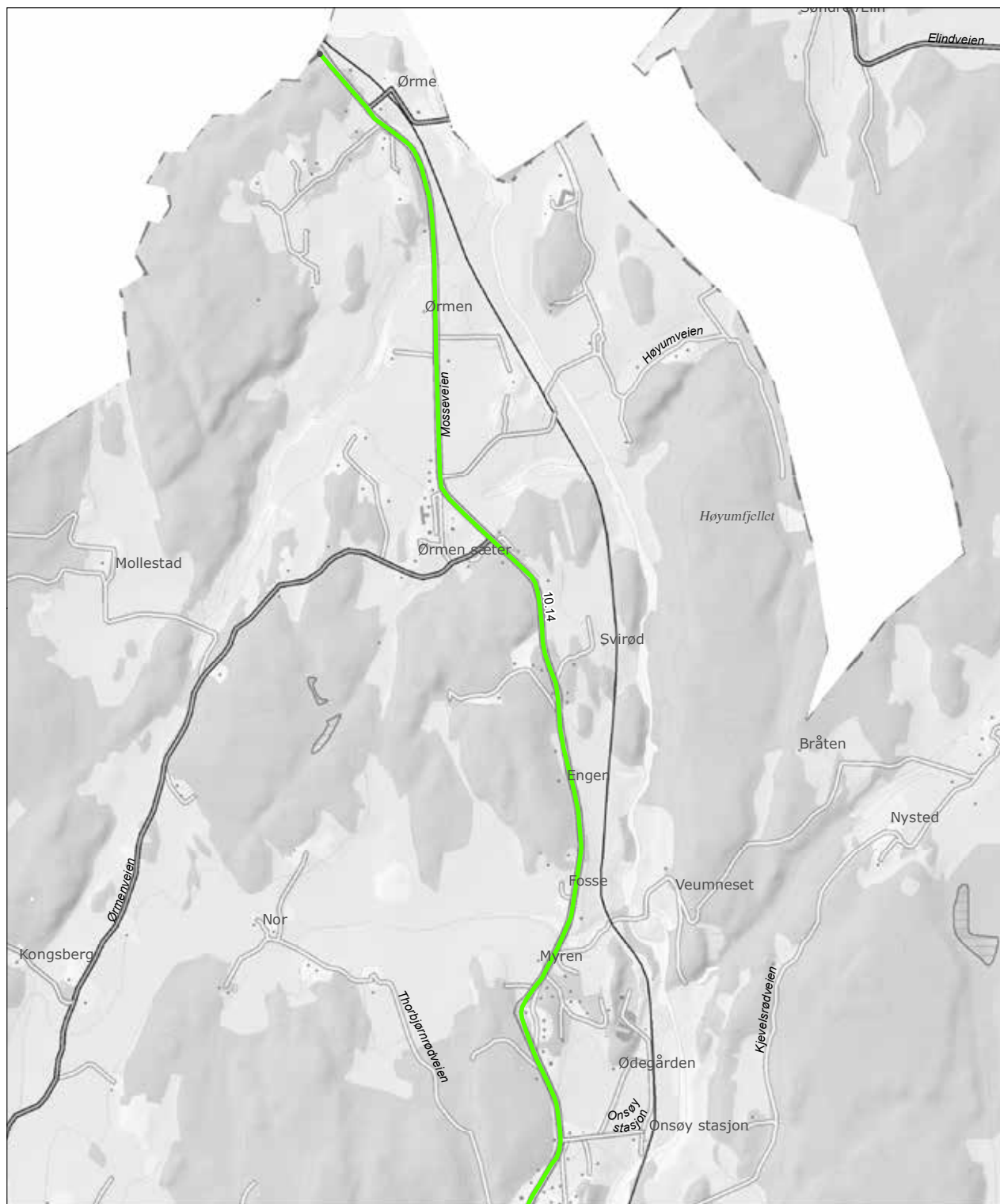
Hovedsykkelnnett Nedre Glomma 2016

Framtidig standard

- Eget anlegg sykkel
- Blandet sykkel/fotgjenger
- Blandet sykkel/bil



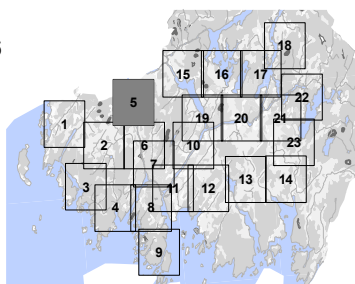
Kartblad 5



Hovedsykkelnett Nedre Glomma 2016

Framtidig standard

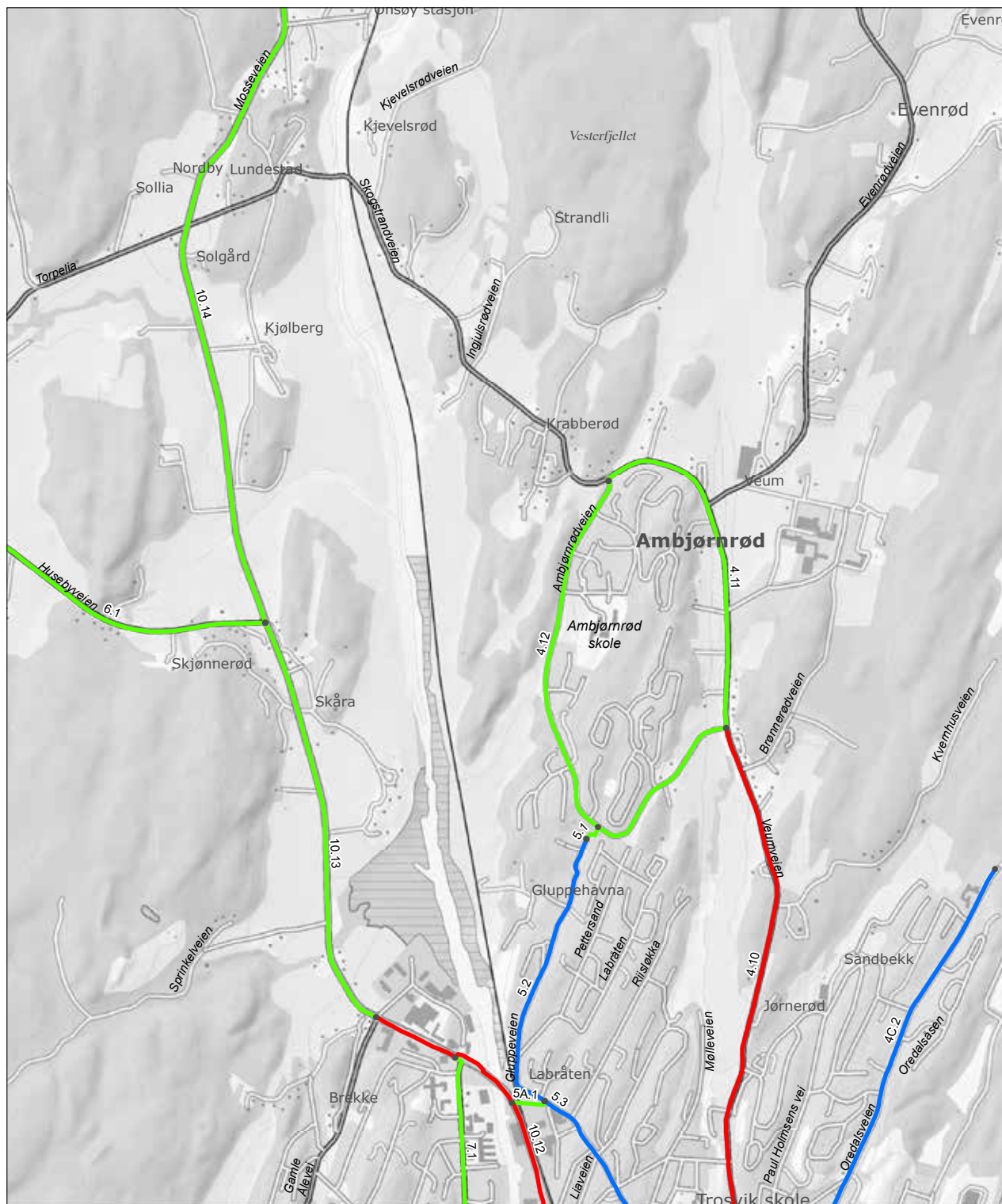
- Eget anlegg sykkel
- Blandet sykkel/fotgjenger
- Blandet sykkel/bil



0 1 Km

Kartene er produsert av
Fredrikstad kommune
Februar 2016

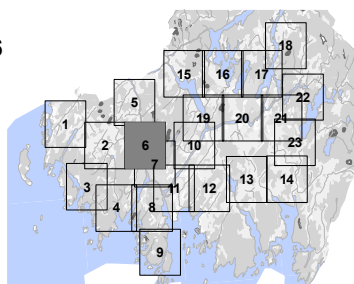
Kartblad 6



Hovedsykkelnett Nedre Glomma 2016

Framtidig standard

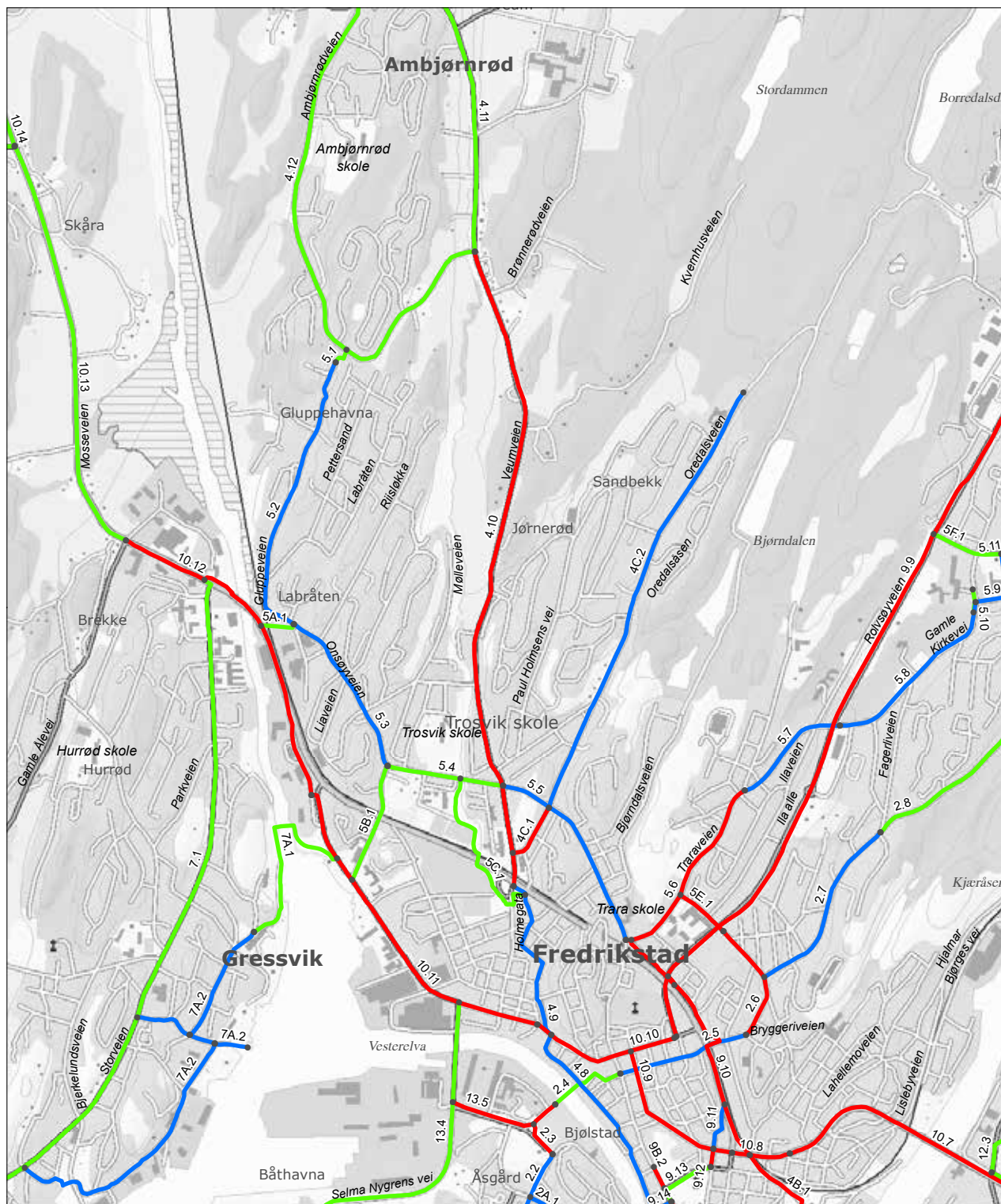
- Eget anlegg sykkel
- Blandet sykkel/fotgjenger
- Blandet sykkel/bil



0 1 Km

Kartene er produsert av
Fredrikstad kommune
Februar 2016

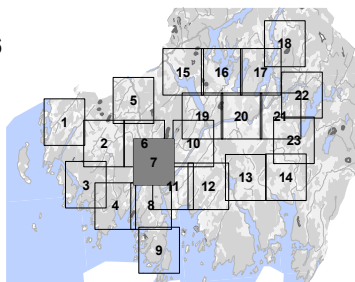
Kartblad 7



Hovedsykkelnett Nedre Glomma 2016

Framtidig standard

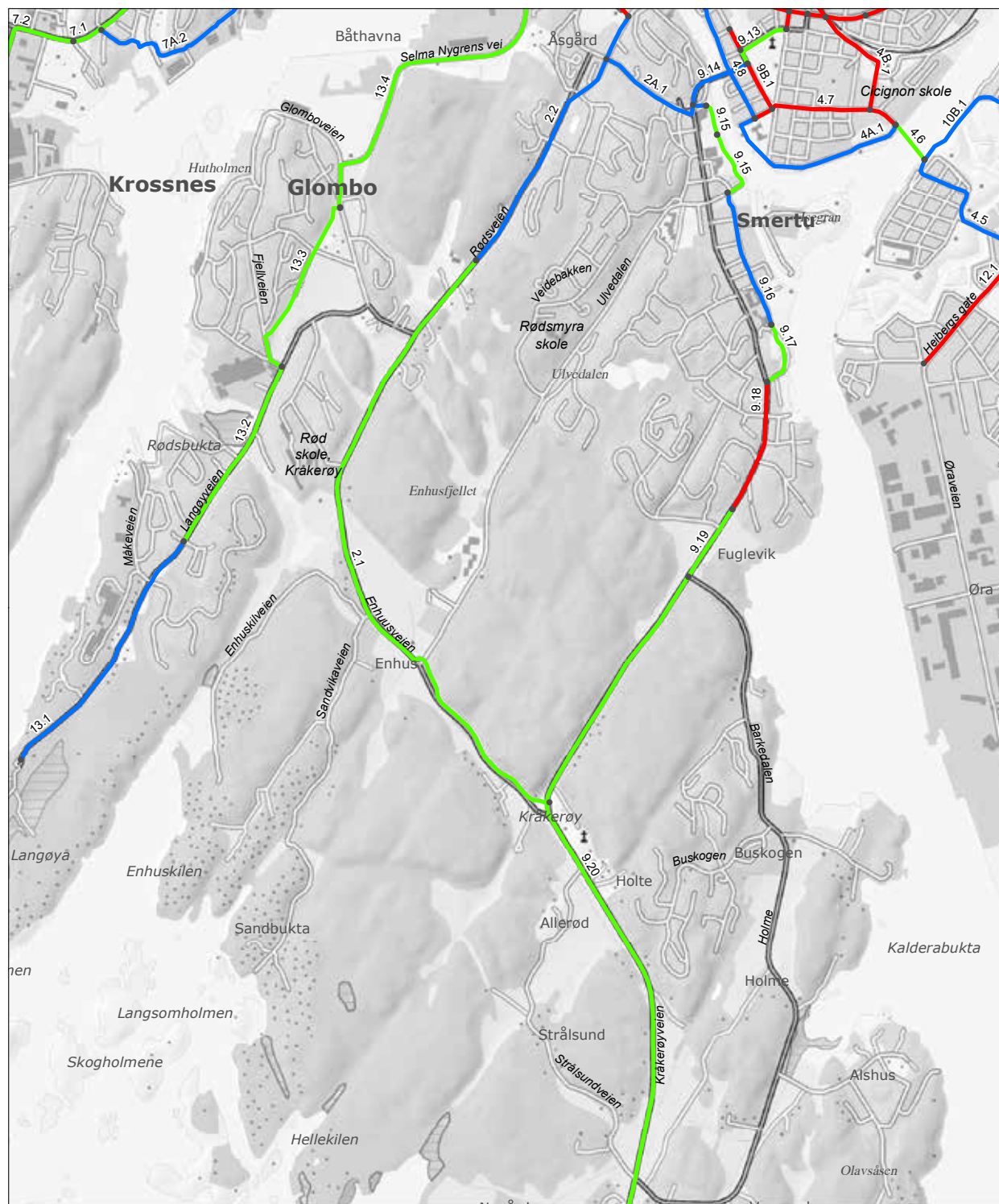
- Eget anlegg sykkel
- Blandet sykkel/fotgjenger
- Blandet sykkel/bil



0 1 Km

Kartene er produsert av
Fredrikstad kommune
Januar 2017

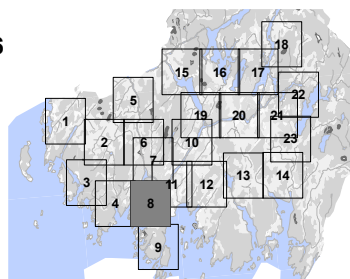
Kartblad 8



Hovedsykkelnett Nedre Glomma 2016

Framtidig standard

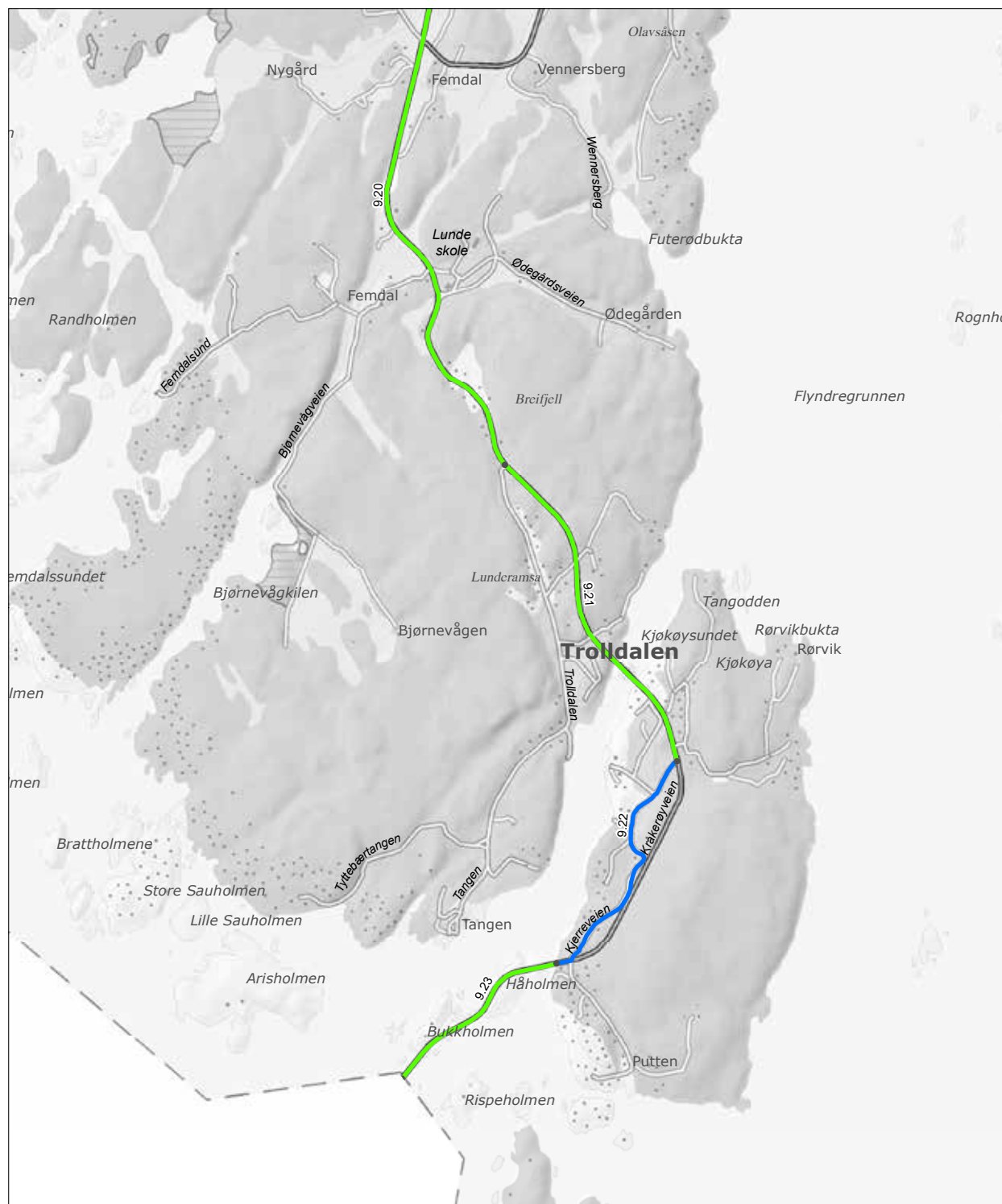
- Eget anlegg sykkel
- Blandet sykkel/fotgjenger
- Blandet sykkel/bil



0 1 Km

Kartene er produsert av
Fredrikstad kommune
Februar 2016

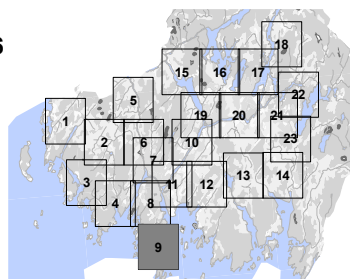
Kartblad 9



Hovedsykkelnett Nedre Glomma 2016

Framtidig standard

- Eget anlegg sykkel
- Blandet sykkel/fotgjenger
- Blandet sykkel/bil



0 1 Km

Kartene er produsert av
Fredrikstad kommune
Februar 2016

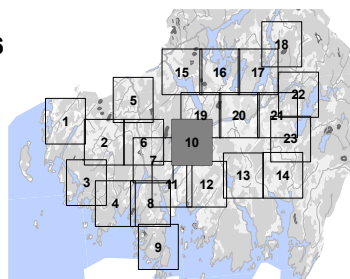
Kartblad 10



Hovedsykkelnett Nedre Glomma 2016

Framtidig standard

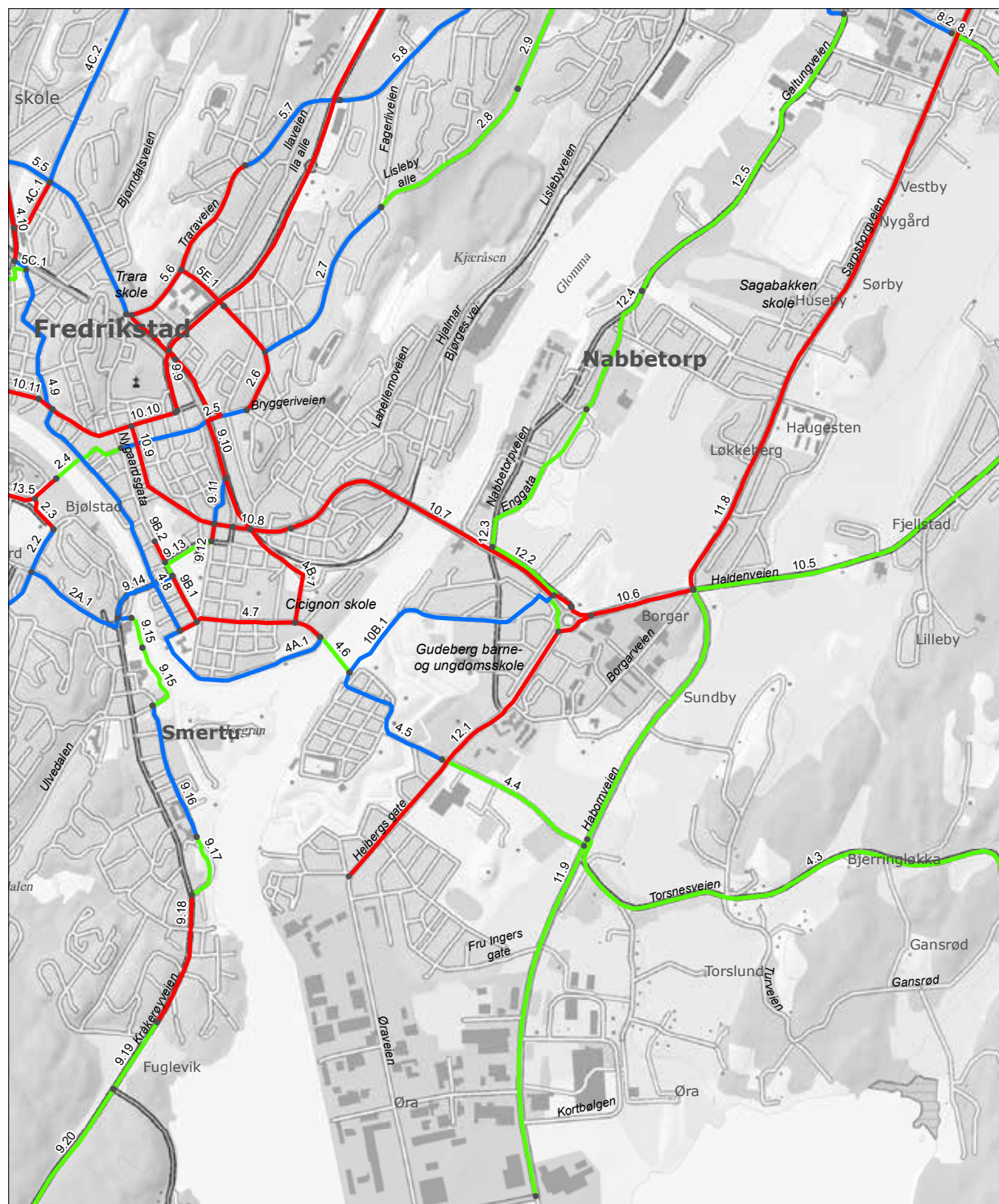
- Eget anlegg sykkel
- Blandet sykkel/fotgjenger
- Blandet sykkel/bil



0 1 Km

Kartene er produsert av
Fredrikstad kommune
Februar 2016

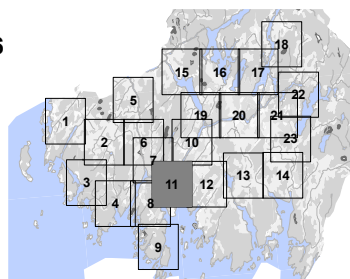
Kartblad 11



Hovedsykkelnett Nedre Glomma 2016

Framtidig standard

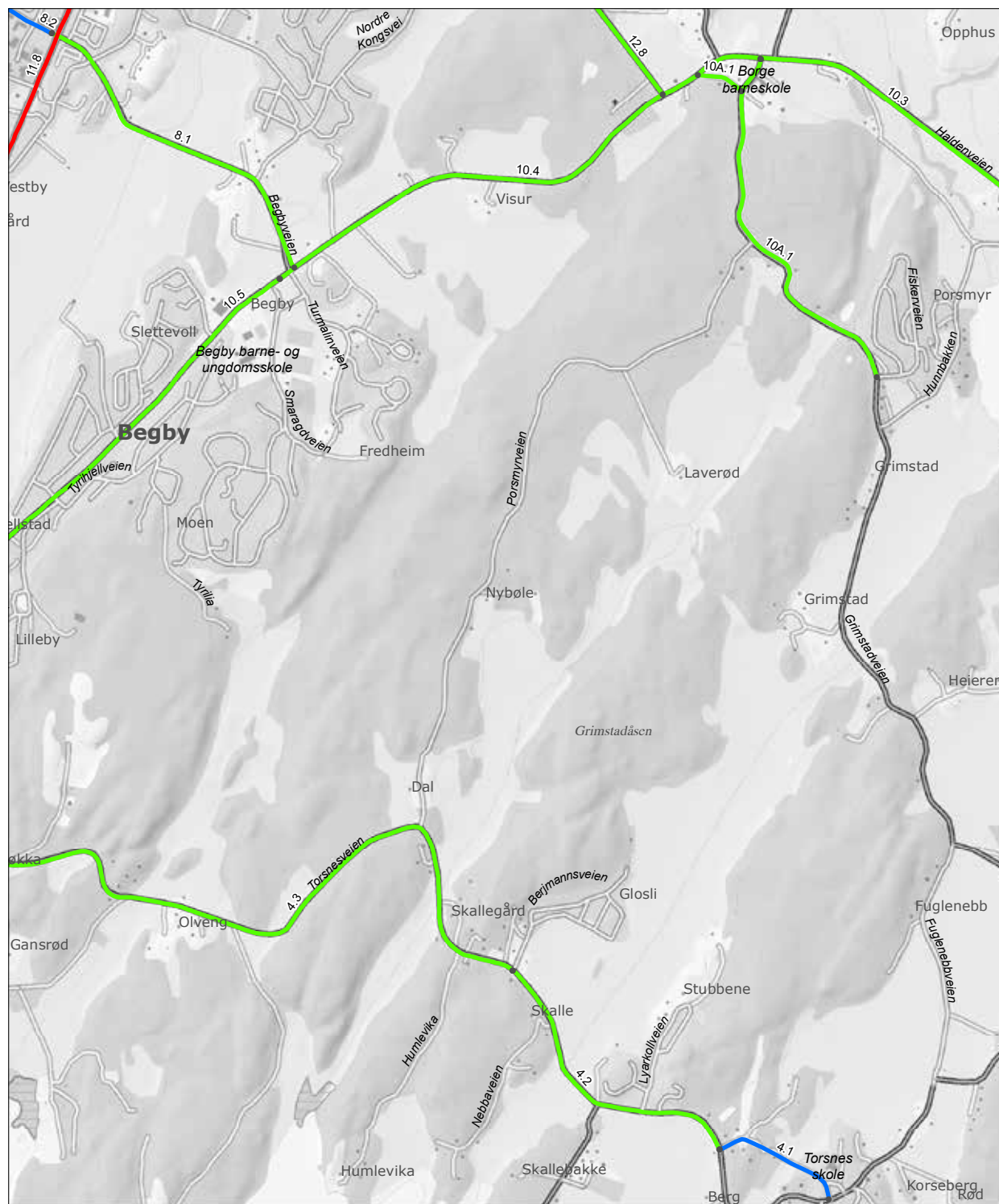
- Eget anlegg sykkel
- Blandet sykkel/fotgjenger
- Blandet sykkel/bil



0 1 Km

Kartene er produsert av
Fredrikstad kommune
Februar 2016

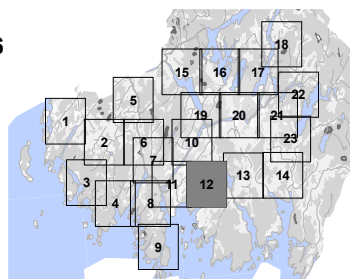
Kartblad 12



Hovedsykkelnett Nedre Glomma 2016

Framtidig standard

- Eget anlegg sykkel
- Blandet sykkel/fotgjenger
- Blandet sykkel/bil



0 1 Km

Kartene er produsert av
Fredrikstad kommune
Februar 2016

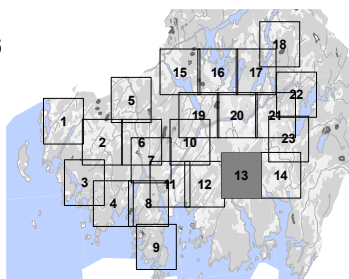
Kartblad 13



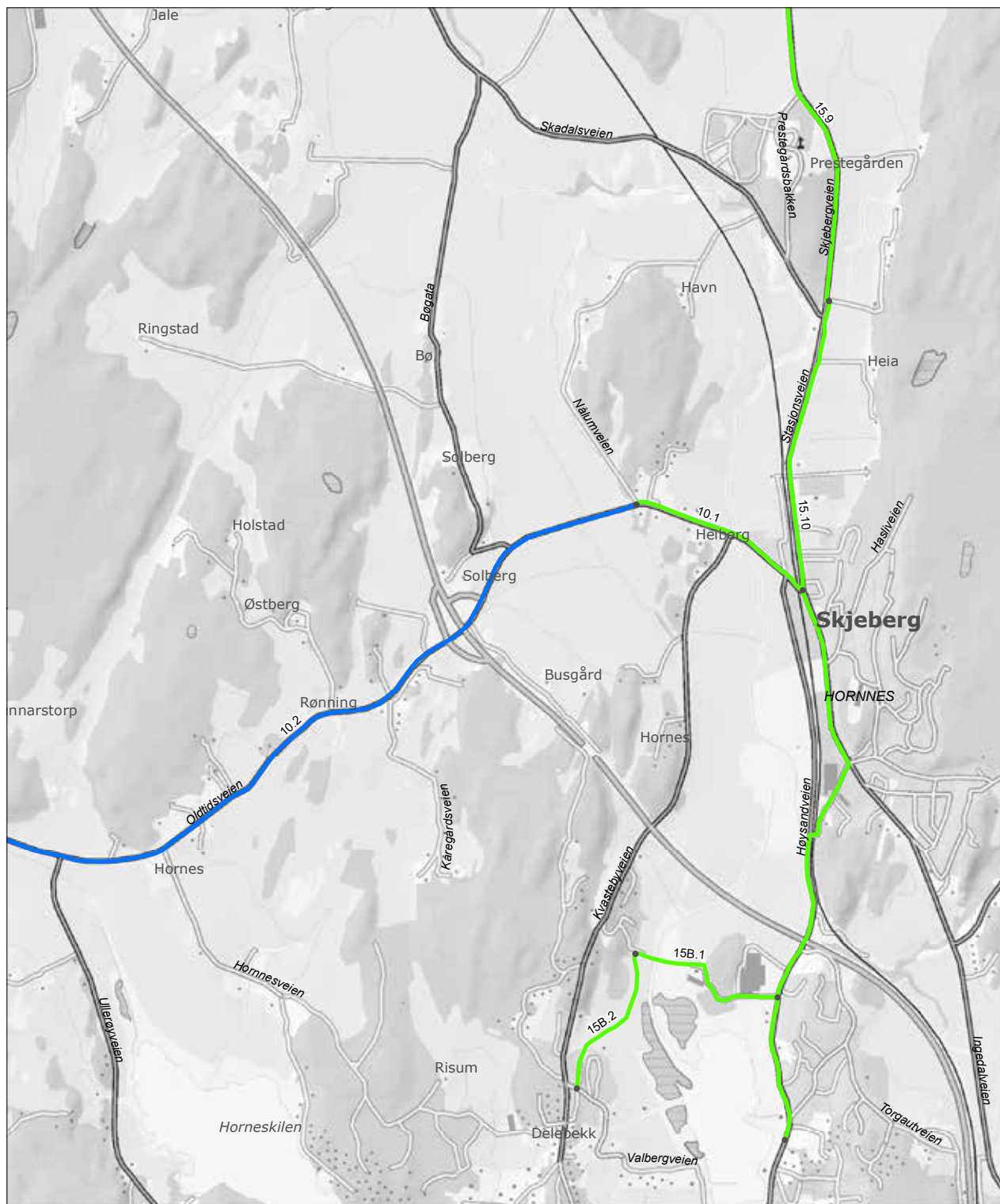
Hovedsykkelnett Nedre Glomma 2016

Framtidig standard

- Eget anlegg sykkel
- Blandet sykkel/fotgjenger
- Blandet sykkel/bil



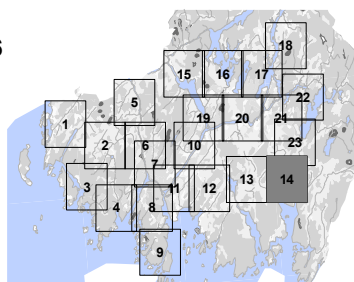
Kartblad 14



Hovedsykkelnett Nedre Glomma 2016

Framtidig standard

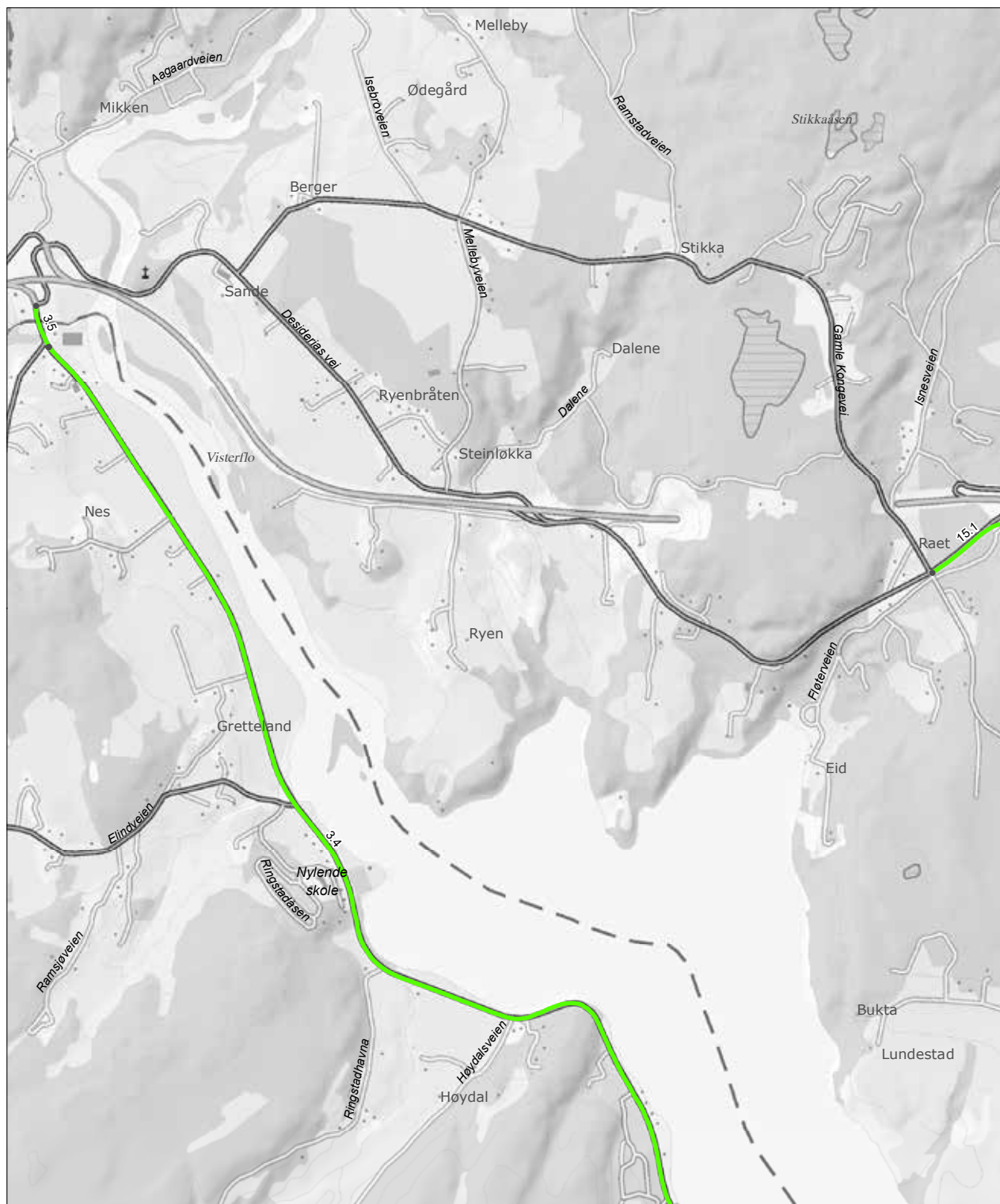
- Eget anlegg sykkel
- Blandet sykkel/fotgjenger
- Blandet sykkel/bil



0 1 Km

Kartene er produsert av
Fredrikstad kommune
Februar 2016

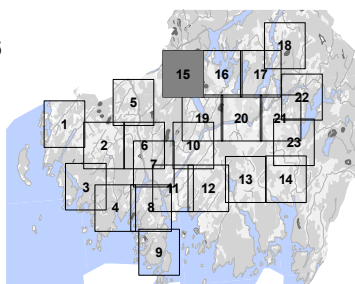
Kartblad 15



Hovedsykkelnett Nedre Glomma 2016

Framtidig standard

- Eget anlegg sykkel
- Blandet sykkel/fotgjenger
- Blandet sykkel/bil



0 1 Km

Kartene er produsert av
Fredrikstad kommune
Februar 2016

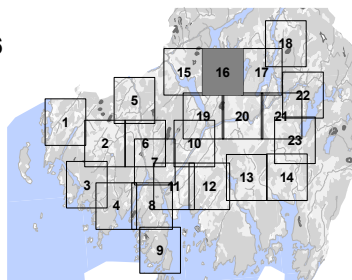
Kartblad 16



Hovedsykkelnett Nedre Glomma 2016

Framtidig standard

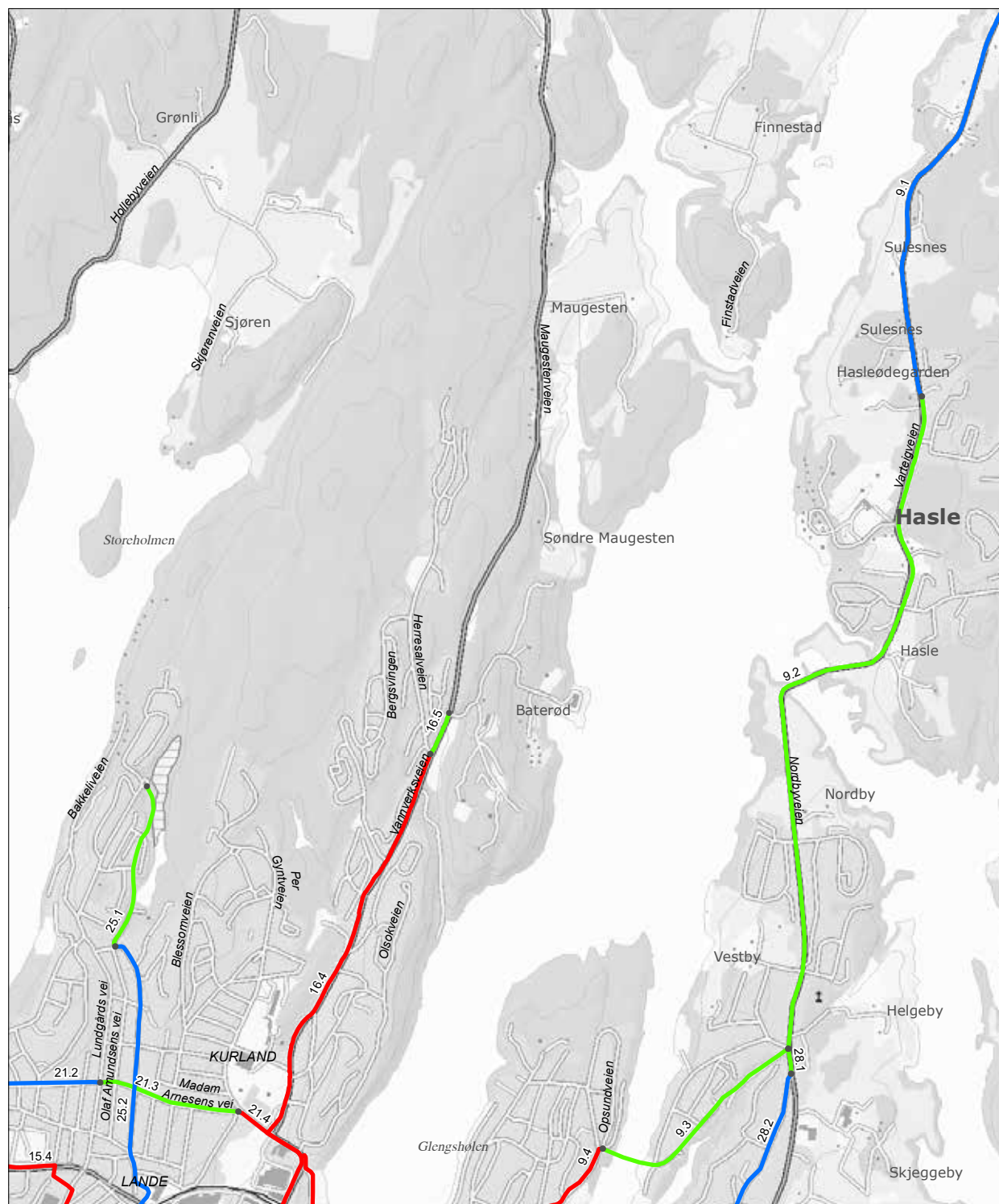
- Eget anlegg sykkel
- Blandet sykkel/fotgjenger
- Blandet sykkel/bil



0 1 Km

Kartene er produsert av
Fredrikstad kommune
Februar 2016

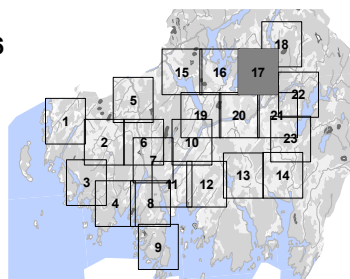
Kartblad 17



Hovedsykkelnnett Nedre Glomma 2016

Framtidig standard

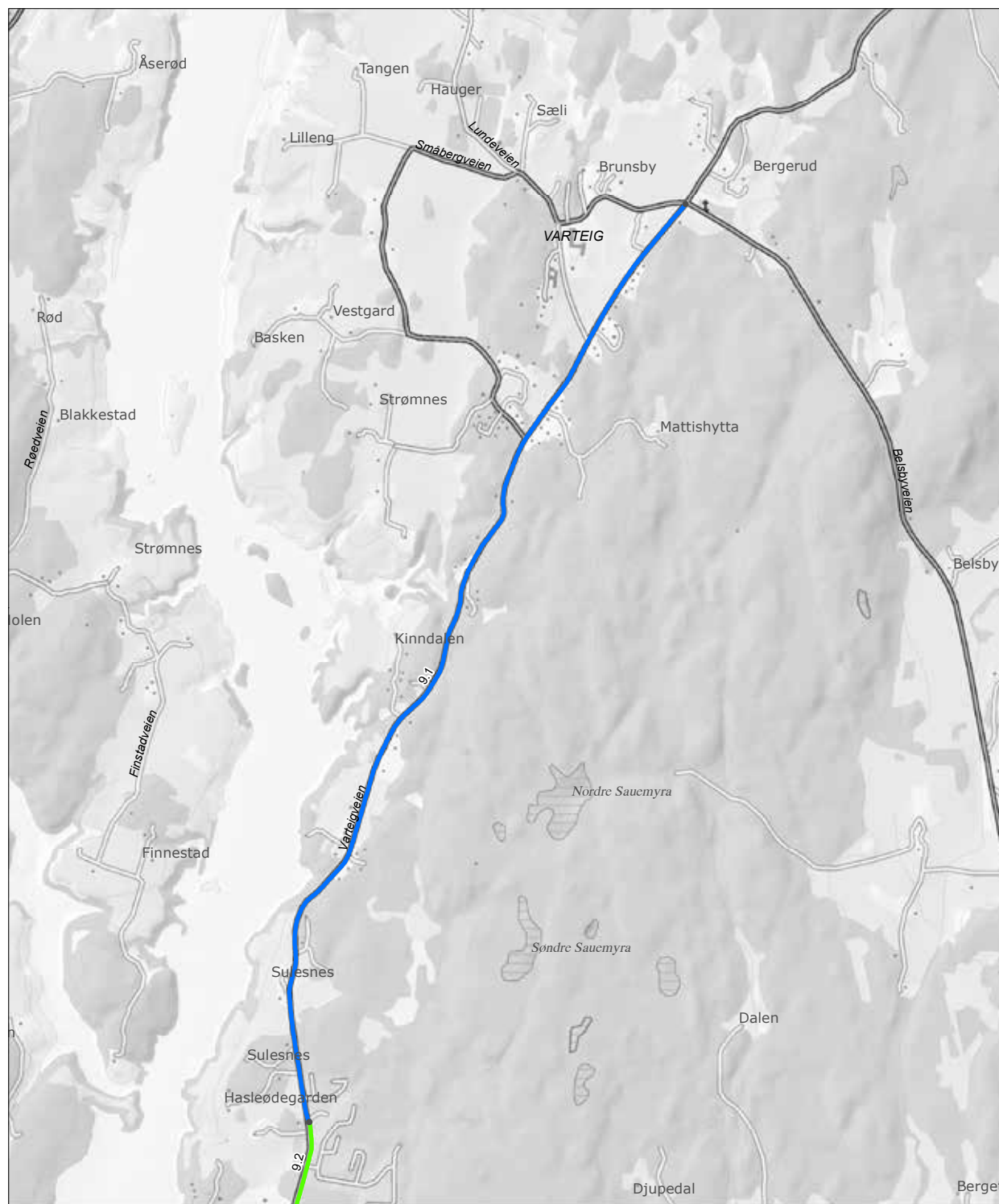
- Eget anlegg sykkel
- Blandet sykkel/fotgjenger
- Blandet sykkel/bil



0 1 Km

Kartene er produsert av
Fredrikstad kommune
Januar 2017

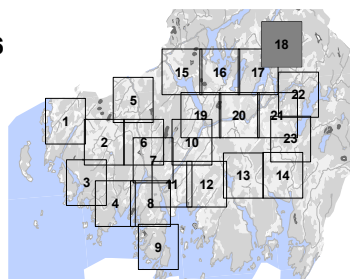
Kartblad 18



Hovedsykkelnett Nedre Glomma 2016

Framtidig standard

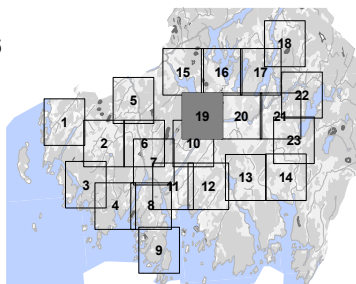
- Eget anlegg sykkel
- Blandet sykkel/fotgjenger
- Blandet sykkel/bil



0 1 Km

Kartene er produsert av
Fredrikstad kommune
Februar 2016

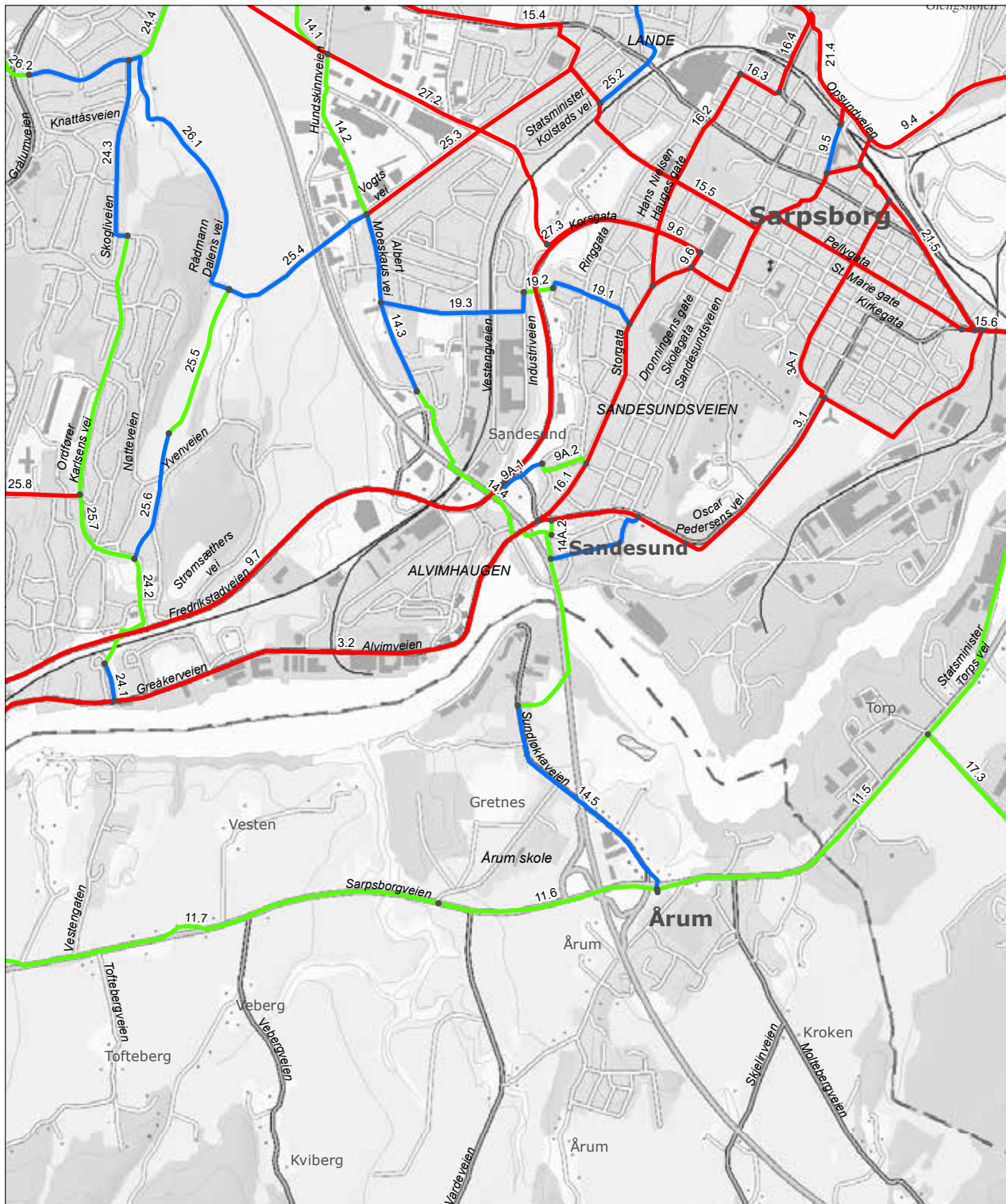
- Eget anlegg sykkel
- Blandet sykkel/fotgjenger
- Blandet sykkel/bil



A horizontal scale bar with a vertical tick at the left end labeled '0' and a vertical tick at the right end labeled '1 Km'.

Kartene er produsert av
Fredrikstad kommune
Februar 2016

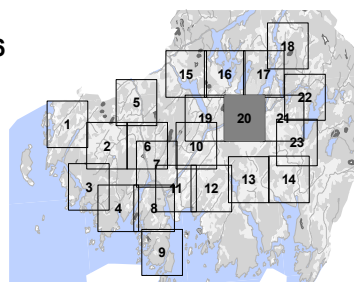
Kartblad 20



Hovedsykkelnett Nedre Glomma 2016

Framtidig standard

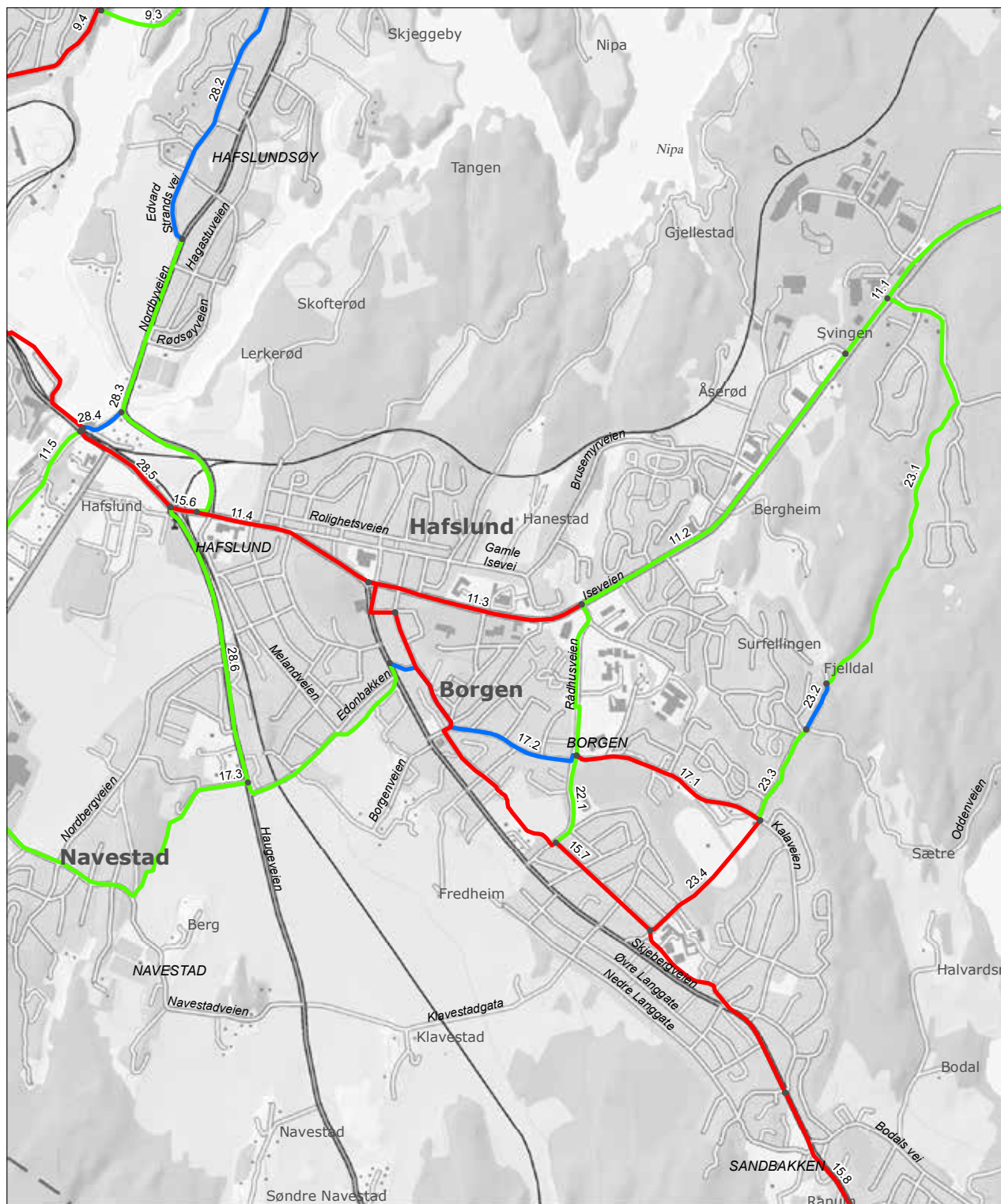
- Eget anlegg sykkel
- Blandet sykkel/fotgjenger
- Blandet sykkel/bil



0 1 Km

Kartene er produsert av
Fredrikstad kommune
Januar 2017

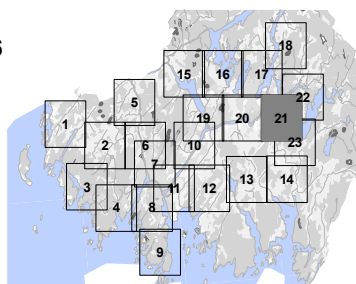
Kartblad 21



Hovedsykkelnett Nedre Glomma 2016

Framtidig standard

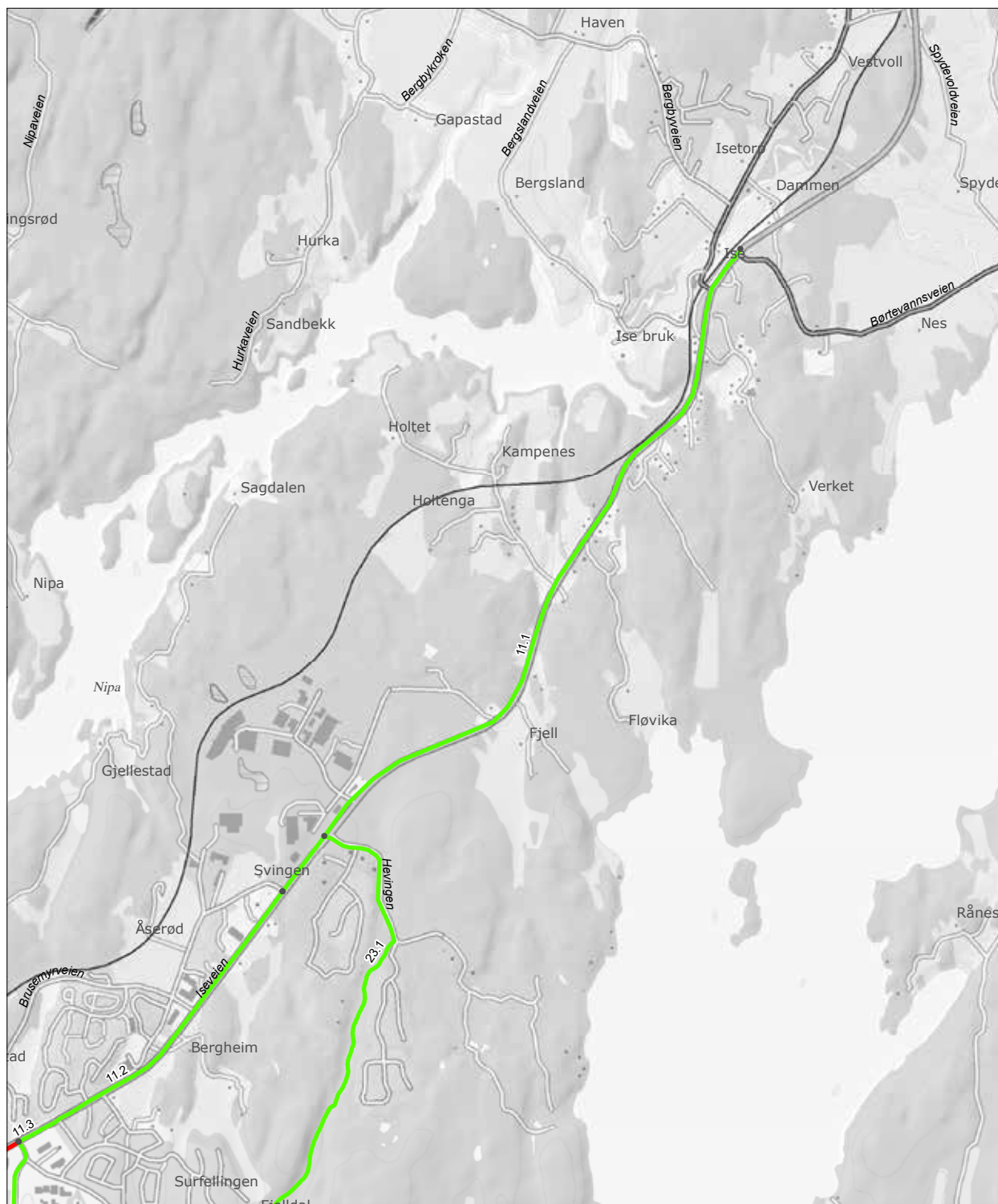
- Eget anlegg sykkel
- Blandet sykkel/fotgjenger
- Blandet sykkel/bil



0 1 Km

Kartene er produsert av
Fredrikstad kommune
Februar 2016

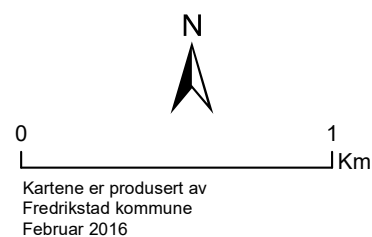
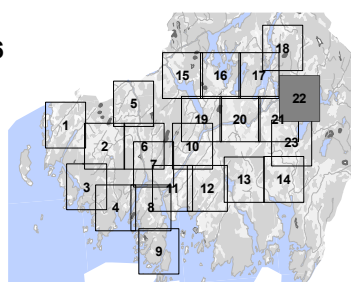
Kartblad 22



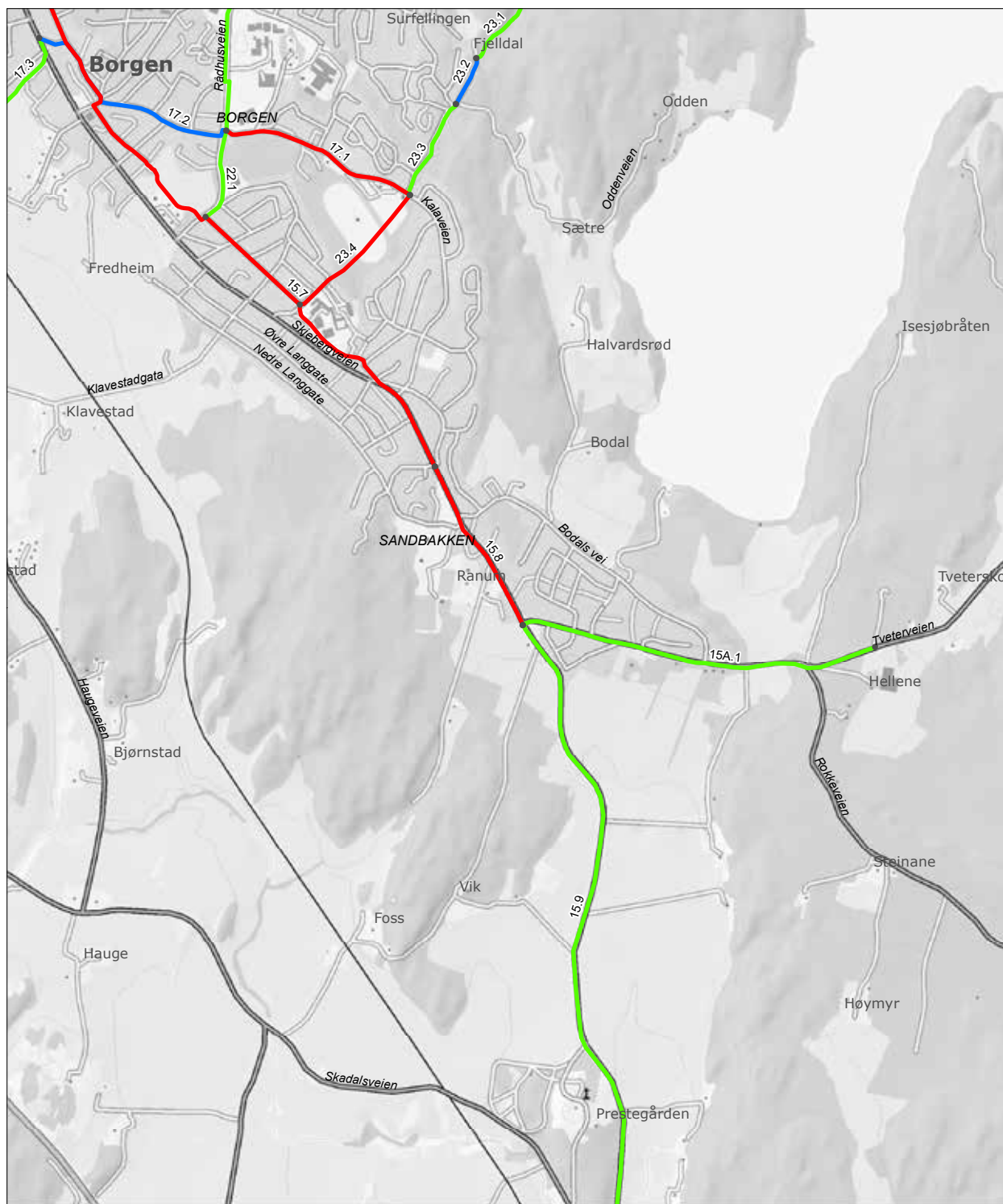
Hovedsykkelnett Nedre Glomma 2016

Framtidig standard

- Eget anlegg sykkel
- Blandet sykkel/fotgjenger
- Blandet sykkel/bil



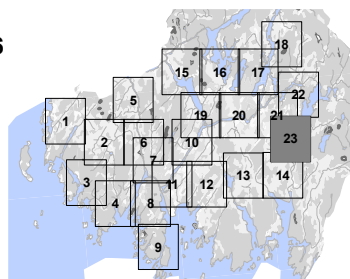
Kartblad 23



Hovedsykkelnett Nedre Glomma 2016

Framtidig standard

- Eget anlegg sykkel
- Blandet sykkel/fotgjenger
- Blandet sykkel/bil



0 1 Km

Kartene er produsert av
Fredrikstad kommune
Februar 2016



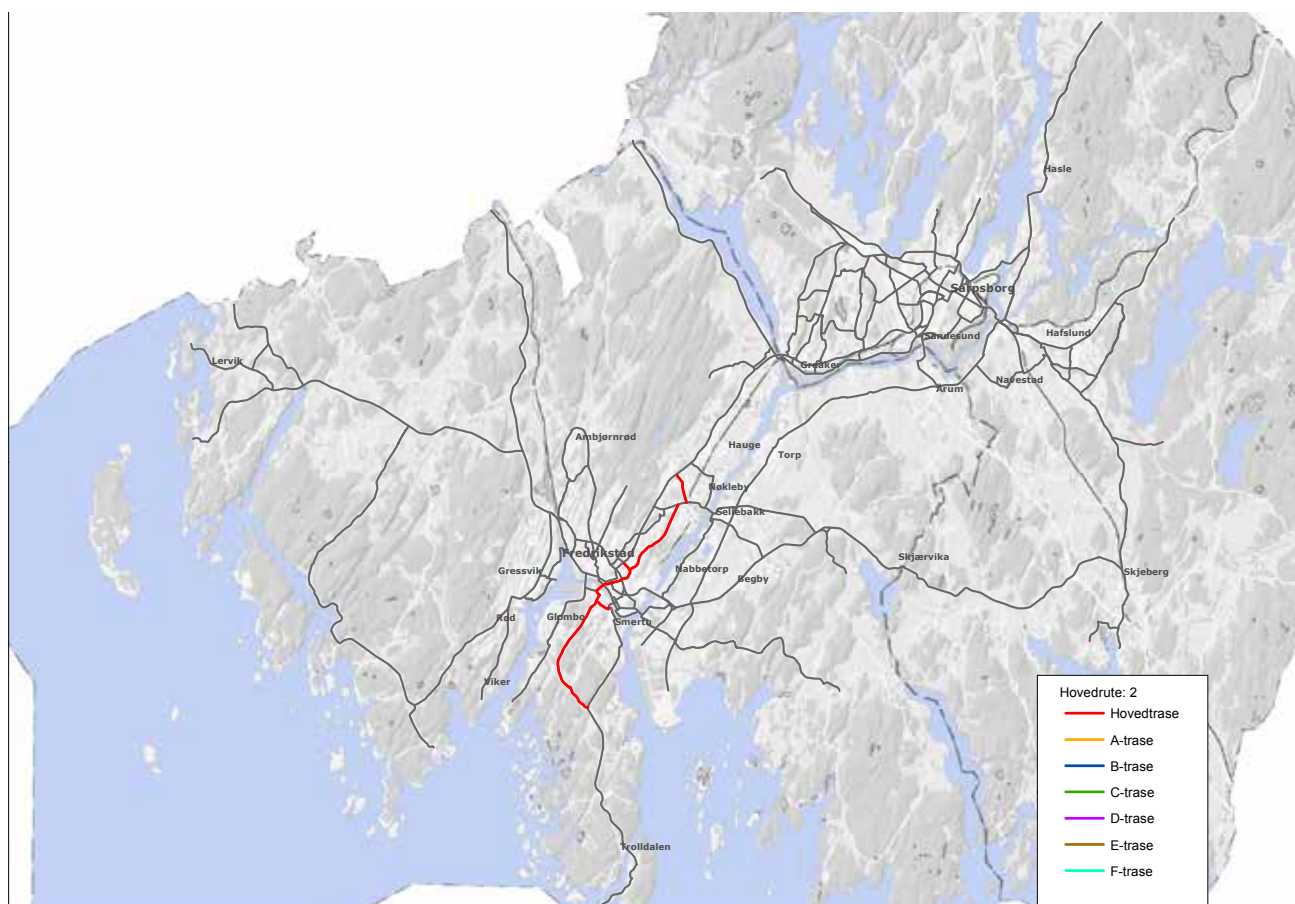
Vedlegg 2. Beskrivelse av samtlige ruter

Rute 2 Kråkerøy kirke - Lisleby

Kartblad nr 8, 11, 10

Ruta går fra Kråkerøy kirke via Enhuusveien, Rødsveien og gang- og sykkelbrua til Fredrikstad sentrum. Videre følger den Bryggeriveien, Fagerliveien, Lisleby Allé og Lislebyveien til fv 109 ved Råbekken.

Lengde: hovedstrekning: ca. 8700 m / delstrekning: ca. 500 m



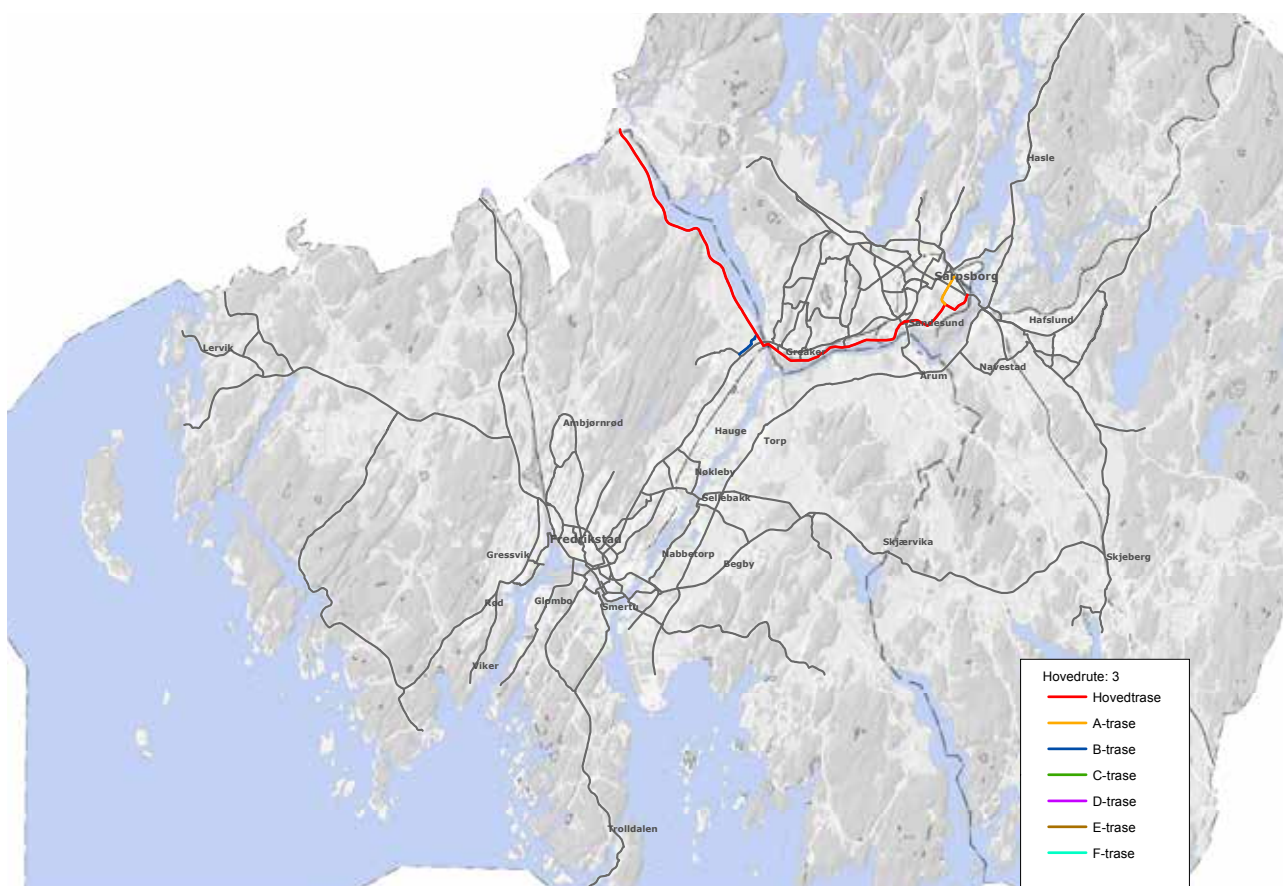
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
2.1 Enhuusvn. - Rødsvn. Fra Kråkerøyvn. til Rødsvn. 33	Delvis GSV Delvis blandet trafikk	Blandet syk/fotgj	2708	Etablere 312 m ny GSV Etablere 3 planfrie krysninger	GSV kan bygges uavhengig av alle undergangene. Det foreligger reguleringsplan for ny fv 108
2.2 Rødsvn. - Bjølstadvn. Fra Rødsvn. 33 til gangvei ved fv 108	Delvis blandet trafikk Delvis bredt fortau	Blandet syk/bil	1169	Kryssutbedring ved Sofus Sørens vei. Senke fortauskant ved buss-holdeplass	Mindre utbedringer for å sikre god framkommelighet for syklister.
2.3 Gangvei Fra Bjølstadvn. til Gangbru	GSV	Eget anl syk	270	Etablere 270 m SVF	Må innarbeides i varslet reguleringsplan
2.4 Gangbru - Stortorget - Bryggerivn. Fra Brohodet Kr.øy til Gunnar Nilsens gt.	Blandet syk/fotgj	Blandet syk/fotgj	322	Ingen tiltak	Sykling på Stortorget og i gågt.område
2.5 Bryggerivn. Fra Gunnar Nilsens gt til Ryenvn.	Blandet Trafikk	Blandet syk/bil	530	Ingen tiltak	Burde vært sykkelfelt, men gata er nylig tilrettelagt med fortau på begge sider og er for smal til å anlegge sykkelfelt.
2.6 Ryenvn. - Hassingvn. Fra Bryggerivn. til Rolvsøyvn.	Blandet syk/bil	Eget anl syk	501	Etablere 501 m 2 sidig sykkelfelt	Det må vurderes om det må lages reguleringsplan eller om sykkelfelt er i tråd med dagens formål.
2.7 Fagerlivn. Fra Hassingvn. til Lisleby Alle	Blandet trafikk Ensidig fortau	Blandet syk/bil	776	Ingen tiltak	Det er tilrettelagt med fortau langs vn.
2.8 Lisleby Alle Fra Fagerlivn. til Lisleby Alle 33	Blandet trafikk	Blandet syk/fotgj	745	Etablere 745 m GSV	Reguleringsplanarbeidet igangsatt.
2.9 Lisleby alle Fra Lisleby alle 33 til leiegata	GSV	Blandet syk/fotgj	841	Ingen tiltak	
2.10 Lislebyvn. Fra Sølandsgt. til Rolvsøyvn.	GSV	Blandet syk/fotgj	835	Ingen tiltak	
2A.1 Vennelystvn. Fra Bjølstadvn. til rundkjøring ved brohodet	Blandet	Blandet syk/bil	451	Ingen tiltak	Ikke gjennomkjøringsvei.

Rute 3 Sarpsborg sentrum - Solli

Kartblad nr 20, 19, 15

Ruta går fra togstasjonen og Borregårdsbakken til Sandesund, og videre til Greåker, Rolvsøy og Solli.

Lengde: hovedtrekning: ca. 14 700 m / delstrekning: ca. 1 700 m



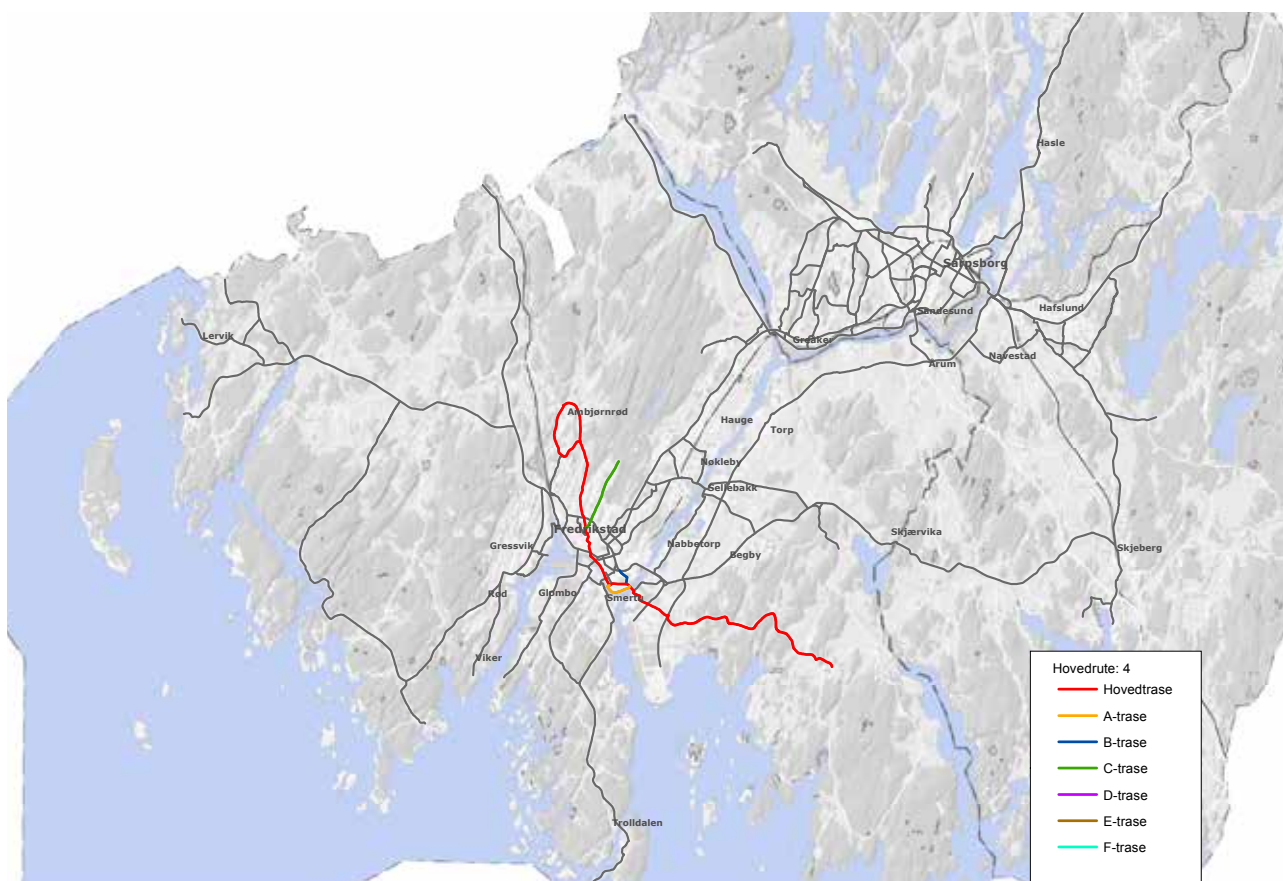
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
3A.1 Sverres gt. - Hjalmar Wessels vei Fra St. Nikolas gt. til Fv. 109 O. Pedersens vei	Delvis blandet syk/bil, Delvis blandet syk/bil/fotgj	Eget anl syk	928	Etablere ca. 900 m SF	Tiltaket krever ikke regulering. Strekningen fra O. Pedersens vei til Kulåsgt., som er innenfor boligsonen Kulås øst, vil ha mindre trafikk. Vurdere en løsning med blandet sykkel/bil for denne delen av parsellen.
3.1 Borregårds- vn. - Fv. 109 O. Pedersens vei - St. Halvards vei Fra St. Marie gt. til Storgata	Delvis GSV, Delvis blandet syk/bil, Delvis blandet syk/bil/fotgj	Eget anl syk	2371	Etablere ca. 2300 m SVF	Tiltaket vil kreve regulering. Usikkert om den beste løsningen i St. Halvards vei er SF eller SVF. Behov for et forprosjekt for avklaring.
3.2 Fv. 557 Alvim- vn. - Greåkervn. Fra Storgata til Gamle Rolvøysundbru	Blandet syk/bil, GS-bro over Rolvøysund	Eget anl syk	4600	Forbedre kryss Storgata x St. Halvards vei. Strekningssløsning avklares i videre planarbeid	Vurdere bedre kobling til Fredheimvn.
3.3 Solivn. Fra Rolvøysund bru til Solivn. 36	GSV	Blandet syk/fotgj	345	Avklares i videre planarbeid	Innarbeides i reguleringsplan for ny fv 109
3.4 Solivn. Fra Solivn. 36 til Seppovein	GSV	Blandet syk/fotgj	7227	Ingen tiltak	
3.5 Solivn. Fra Seppovn. til rundkjøring	Blandet trafikk	Blandet syk/fotgj	176	Etablere 176 m GSV inkl. GSV-bru	Ny GSV bru over Skinnerflo. Binder sammen GSV langs fv 112 med GSV over E6
3B.1 Hattevn. - Orionsvei - Solivn. Fra Hattevn. til Solivn.	GSV	Blandet syk/fotgj	797	Ses i sammenheng med utbygging av fv. 109	Snarvei som binder sammen Rolvøyvn. m Solivn.. Kan endres ved utbygging av 109.

Rute 4 Torsnes – Veum

Kartblad nr 12, 11, 7, 6

Ruta går fra Torsnes til Gamlebyen der den krysser Glomma. Videre følger den Ferjestedsveien, langs Vesterelva, mindre trafikkerte veier i Holmenområdet og Veumveien til Ambjørnrød. Den har en siderute forbi jernbanestasjonen til St.Croix krysset og Oredalsveien

Lengde: hovedstrekning ca. 16 100 m / delstrekning: ca. 3 400 m



Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
4.1 Toresvei Fra Torsnes skole til Torsnesvn.	Blandet trafikk GSV	Blandet syk/bil/fotgj	544	Ingen tiltak	Lite trafikkert vei.
4.2 Torsnesvn. Fra Toresvei til Skalle	GSV	Blandet syk/fotgj	1215	Ingen tiltak	
4.3 Torsnesvn. Fra Skalle til Habornvn.	Blandet trafikk	Blandet syk/fotgj	4284	Etablere 4285 m GSV	
4.4 Torsnesvn. Fra Habornvn. til Gamlebyvn.	GSV	Blandet syk/fotgj	671	Ingen tiltak	

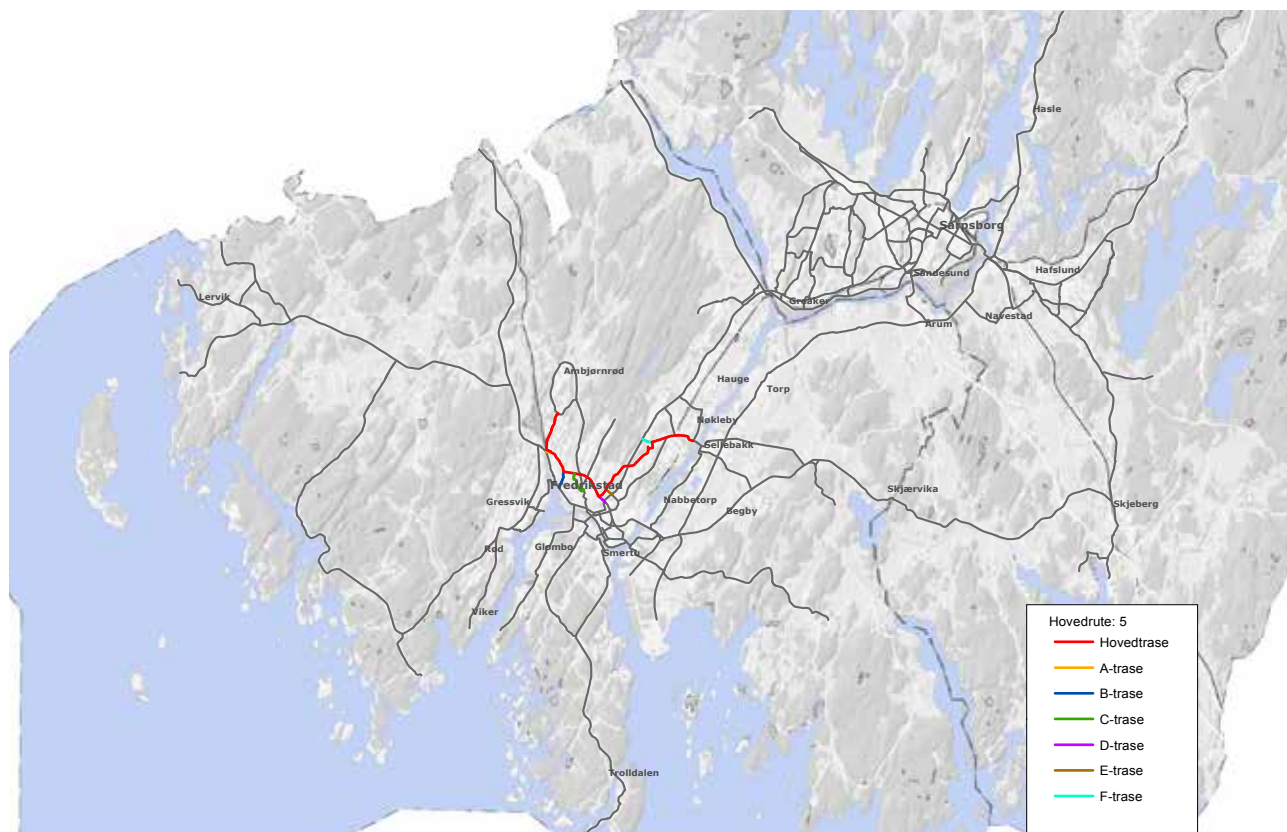
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
4.5 Torsnesvn., Voldportgt. Fra Gamlebyvn. til fer- gestedet	Blandet syk/ bil	Blandet syk/bil	615	Ingen tiltak	
4.6 Kryssing av Glom- ma (Fergerute)	GSV	Blandet syk/fotgj	183	Ingen tiltak	
4.7 Ferjestedsvn. Phønixgt. Fra Fergestedet til Tor- denskioldsgt.	Blandet syk/ bil	Eget anl syk	600	Etablere 600 m tosidig sykkel- felt. Ferjesteds- veien gjøres enveiskjørt fra Nygaardsgata til Fergestedet.	
4.8 Tordenskioldsgt., Kirkebrygga, Bank- brygga, Dampskips- brygga, Storgata Fra Phønixgt. til Far- mannsgt.	Blandet syk/ bil	Blandet syk/bil	1069	Ingen tiltak	
4.9 Brogata, Myragata, Hjørnerødgate, Molvadsgt. Fra Farmannsgt. til Hol- mengata v/ jernbanen	Blandet syk/ bil	Blandet syk/bil	696	Ingen tiltak	Følger lite trafikerte veier. Kan legges om ved evt åpning av Veumbekken.
4.10 Veumvn. Fra Jernbanen til Am- bjørnrødv. GSV	Blandet syk/ bil GSV	Eget anl syk	2623	Etablere 2623 m sykkelvei med fortau	Vurdere spesielt strekket forbi Fredrik II VGS og Christian- slundkrysset.
4.11 Veumvn. - Am- bjørnrødv. Ring	GSV	Blandet syk/fotgj	3629	Ingen tiltak	
4A.1 Toldbodbrygga - Strand-promenaden Fra Fergestedet til Tor- denskjoldsgt.	Blandet syk/ bil	Blandet syk/bil	813	Ingen tiltak	Alternativ trase til Ferjesteds- vn.
4B.1 Jernbanegata - langs jernbanen Fra Ferjestedsvn. til St.Croix	Blandet bil og sykkel / GSV	Eget anl syk	474	Etablere 474 m sykkelvei med fortau	Delstrekning i sammenheng- ende sykkelvei m fortau fra Trara til Ferjestedsvn.
4C.1 Oredalsvn. Fra Veumvn. til Kni- plevn.	Blandet trafikk	Eget anl syk	246	Etablere 246 m sykkelfelt mot kjøreretningen	
4C.2 Oredalsvn. Fra Kniplevn. til Furutun	Blandet trafikk	Blandet syk/bil/ fotgj	1844	Ingen tiltak	

Rute 5 Trosvik- Trara - Lisleby

Kartblad nr 7, 10

Ruta går fra Gluppe om Trosvik, Trara og Leie til fergeleiet på Lisleby. Den er forbundet med andre ruter i Onsøyveien på 2 steder, en snarvei ved Frydenberg, gjennom Øyvind Sørensensgate, Hassingveien og del av Leiegata

Lengde: hovedstrekning: ca. 7 000 m / delstrekning: ca. 2 100 m



Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
5.1 Skogssti Fra Ambjørnrødfeltet til Gluppevn.	GSV	Blandet syk/fotgj	81	Ingen tiltak	
5.2 Gluppevn. Fra Skogssti til Onsøyvn.	Blandet trafikk	Blandet syk/bil/fotgj	1169	Ingen tiltak	
5.3 Onsøyvn. Fra Industrivn. til Kniplevn.	Blandet trafikk	Blandet syk/bil	702	Ingen tiltak	
5.4 Kniplevn. Fra Onsøyvn. til Veumvn.	GSV	Blandet syk/fotgj	470	Opprusting av eksisterende anlegg inkl etablering av ca 250 m GSV	Tosidig GSV fra Onsøyvn. til Merkurvn. Oppstramming av anlegg og tilpassing til tilsluttede sykkelssystemer.
5.5 Kniplevn. - Glemmengata Fra Veumvn. til Traravn.	Blandet trafikk	Blandet syk/bil	833	Ingen tiltak	Strekningen burde hatt sykkelfelt, men dette er vanskelig å få til.

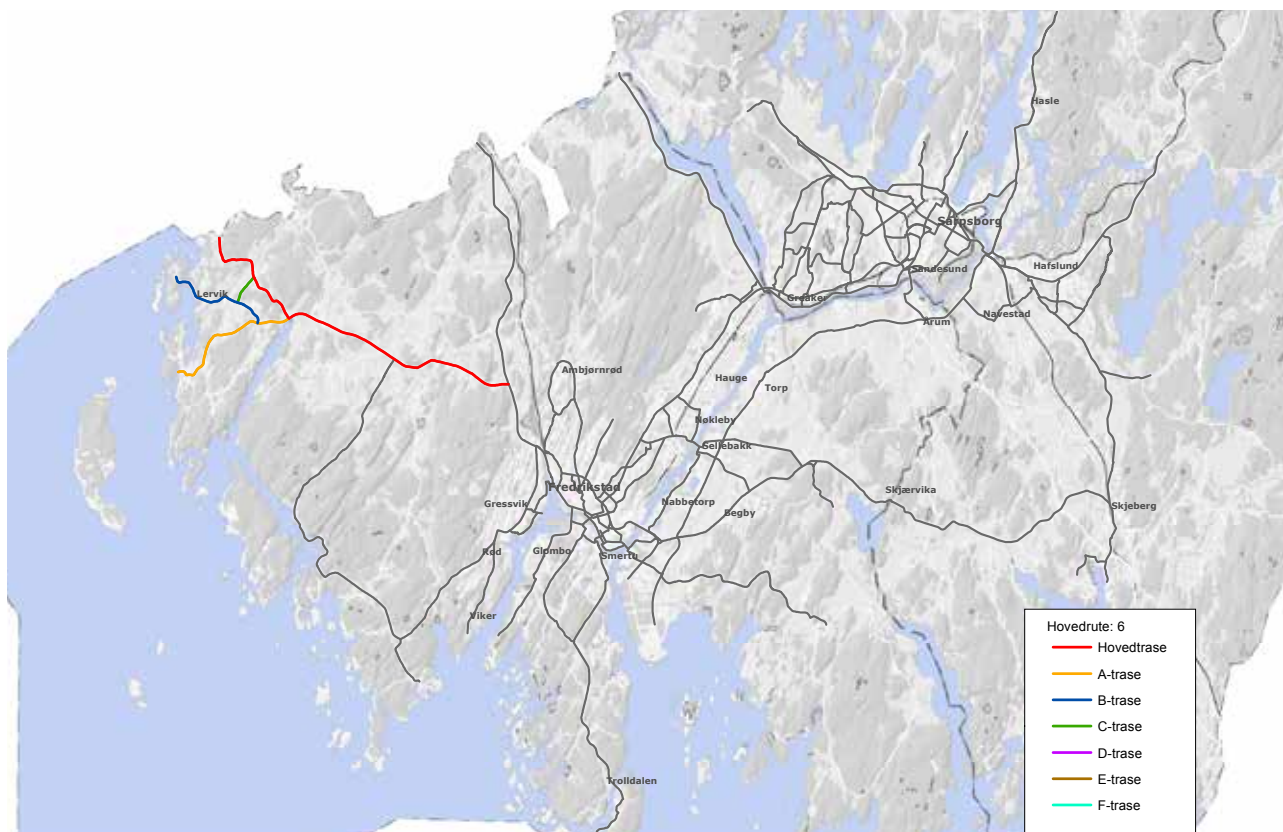
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
5.6 Traravn. Fra Glemmengata til Åsebråtvn.	Blandet trafikk	Eget anl syk	804	Etablere 804 m tosidig sykkelfelt	GSV kan erstatte sykkelfelt der det er GSV i dag.
5.7 Traravn. Fra Åsebråtvn. til over fv 109	Blandet syk/bil	Blandet syk/bil	492	Ingen tiltak	Det er tilrettelagt med fortau. Vanskelig å oppnå bedre standard.
5.8 Gamle Kirkevei Fra fv109 til Rosenlund	Blandet syk/bil	Blandet syk/bil	786	Ingen tiltak	Det er tilrettelagt med fortau. Vanskelig å oppnå bedre standard.
5.9 Rosenlund Fra Gamle Kirkevei til Leiegt.	Blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/bil/fotgj	296	Ingen tiltak	
5.10 Gamle Kirkevei Forbi Rosenlund	Blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/fotgj	92	Bygge 92 m GSV	Skape sammenhengende GSV.
5.11 Leiegata - Sølandsvei Fra Rosenlund til Evjevn.	Blandet trafikk	Blandet syk/fotgj	758	Etablere sammenhengende GSV på en side og fortau på andre siden, ca 400 m nyetablering av GSV	Skape sammenhengende løsning langs hele Leiegata.
5.12 Dr Opsalsvei Fra Evjevn. til Tomtevn.	GSV	Blandet syk/fotgj	486	Ingen tiltak	
5A.1 Onsøyvn. Fra Industrivn. til Rv 110	GSV	Blandet syk/fotgj	142	Ingen tiltak	
5B.1 Onsøyvn. Fra Kniplevn. til Mossevn. (Fjellberg)	GSV	Blandet syk/fotgj	487	Ingen tiltak	
5C.1 Snarvei Fra Kniplevn. til Holmengata	GSV	Blandet syk/fotgj	723	Utbedre eksisterende GSV	
5D.1 Øyvind Sørensenst. Fra Traravn. til fv 109	Blandet trafikk	Eget anl syk	254	Etablere 254 m sykkelvei m fortau. Avklares i videre planarbeid	Delstrekning i sammenhengende sykkelvei m fortau fra Trara til Ferjestedsvn.
5E.1 Fremskridt Fra Traravn. til Fv109	Blandet trafikk	Eget anl syk	226	Etablere 226 m 2-sidig sykkelfelt	Ses i sammenheng med tilsvarende løsning i Hassingvn.
5F.1 Leiegata Fra fv. 109 til Rosenlund	Blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/fotgj	289	Etablere sammenhengende GSV på en side og fortau på andre siden, 289 m nyetablering av GSV	Ses i sammenheng med Leiegt. forøvrig

Rute 6 Skåra – Saltnes

Kartblad nr 6, 2, 1

Ruta går fra Skårakrysset via Husebyveien og Saltnesveien til Saltnes. Fra Fjæråkrysset går det sideruter til Engelsviken og Lervik, og det er rute fra Kjærre til manstad.

Lengde: hovedstrekning ca. 10 300 m / delstrekning ca. 7 900 m



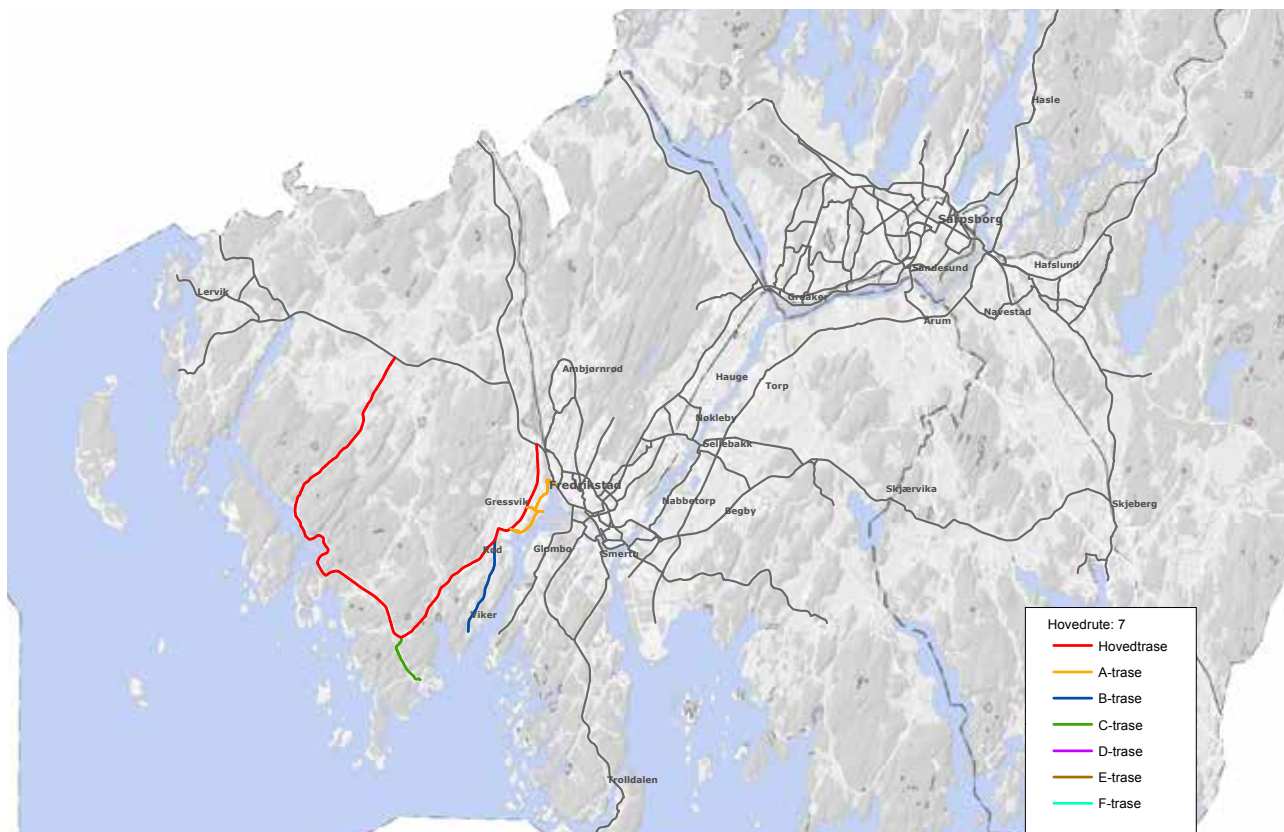
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
6.1 Husebyvn. Fra Skåra til Fjærå	Blandet syk/ bil/fotgj	Blandet syk/fotgj	6759	Etablere 6759 m GSV	Ikke tilrådelig å ferdes for syklende og gående. Stor biltrafikk
6.2 Saltnesvn. Fra Fjærå - Bergervn.	Blandet syk/ bil/fotgj	Blandet syk/fotgj	1598	Etablere 1598 m GSV	Ikke tilrettelagt for syklende og gående
6.3 Saltnesvn. Fra Bergervn. til Saltnes grense	Sep syk/ bil-blandet syk/fotgj	Blandet syk/fotgj	1916	Ingen tiltak	
6A.1 Engelsvikvn. Fra Fjæråkrysset til Engelsviken brygge	Sep syk/ bil-blandet syk/fotgj	Blandet syk/fotgj	3986	Etablere ca 225 m GSV i fjæråkrysset	Etablere sammenhengende GSV i fjæråkrysset
6B.1 Lervikvn. Fra Engelsvikvn. til Kjønikvn.	Blandet trafikk	Blandet syk/fotgj	698	Etablere sammenhengende GSV forbi skole og idrettsanlegg, ca 350 m	Skape sammenhengende GSV forbi skole og idrettsanlegg
6B.2 Lervikvn. Fra Kjønikvn. til Skjæløy	Blandet syk/ bil	Blandet syk/bil	2363	Etablere 460 m fortau over Skjæløysund og på Skjæløy	Det er bredt fortau fra Kjønikvei til Skjæløysund
6C.1 Bergervn. Fra Saltnesvn. til Lervikvn.	Hovedsakelig GSV kort strekning med blandet trafikk	Blandet syk/fotgj	852	Fullføre bygging av 77 m GSV til Lervikvn.	

Rute 7 Vikaneruta

Kartblad nr 7, 4, 3, 2

Ruta går fra Ørebekk gjennom Gressvik og rundt Vikane til Mosikk. Ruta er forbundet med Fjeldberg via mindre trafikkerte veier på Gressvik og Floabrua og har sideruter til Viker og Øyenkilen

Lengde: hovedstrekning ca. 18 100 m / delstrekning ca. 7 200 m



Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
7.1 Storvn. Fra Mossevn. til Søndre Fageråsvei	GSV Blandet (fortau)	Blandet syk/fotgj	2718	Tilknytning til rv 110, kryssninger av Storveien. Annen utbedring avklares i videre planarbeid	Utbygging av GSV ved Ørebekk ses i sammenh. med bygging av ny Rv 110. Fortau bør på sikt erstattes med GSV.
7.2 Storvn. /Vikanevn. Fra Søndre Fagerås vei til Vikanevn. 209	GSV	Blandet syk/fotgj	5780	Ingen tiltak	
7.3 Vikanevn. Fra Vikanevn. 209- Vikanevn. 276	Blandet trafikk	Blandet syk/fotgj	2081	Etablere 2081 m GSV	Eldre reguleringsplan foreligger for deler av strekket

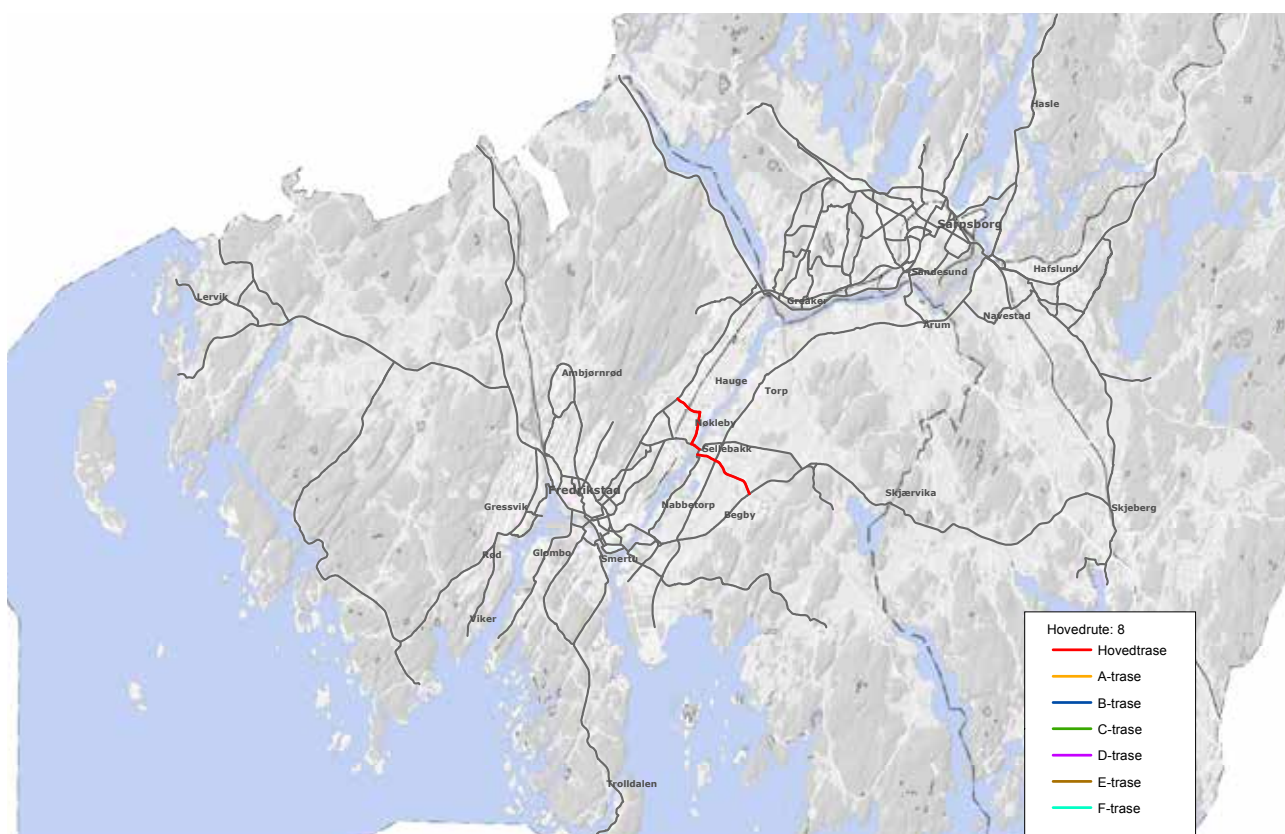
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
7.4 Vikanevn. Fra Vikanevn. 276 til Vikanev. 322	GSV	Blandet syk/fotgj	771	Ingen tiltak	
7.5 Vikanevn. Fra Vikanevn. 322 til Vikanevn. 384	Blandet trafikk	Blandet syk/fotgj	866	Etablere 866 m GSV. Vanskelige byggeforhold	
7.6 Vikanevn. Fra Vikanevn. 384 til p-plass Hankø	GSV	Blandet syk/fotgj	454	Ingen tiltak	
7.7 Vikanevn. Fra p-plass Hankø til Sareptavn.	Blandet trafikk	Blandet syk/fotgj	332	Etablere 322 m GSV	
7.8 Vikanevn. Fra Sareptavn. til Mosikk	Blandet trafikk	Blandet syk/bil/fotgj	5131	Etablere 5131 m utvidet skulder	
7A.1 Floabrua med tilførselsveier Fra Mossevn. til Habekkn.	GSV	Blandet syk/fotgj	802	Ingen tiltak	
7A.2 Habekkn., Gressvikvn., Julius Jacobsensvei, Gressvik Torg, Bruket, Gunnevn., Ålestrandvn. Fra Habekkn. til Storvn.	Blandet trafikk	Blandet syk/bil/fotgj	2121	Ingen tiltak	
7B.1 Vikervn. Fra Vikanevn. til Vikerfjellet	GSV	Blandet syk/fotgj	2169	Ingen tiltak	
7B.2 Vikervn. Fra Vikerfjellet til Vikerkilen	Blandet trafikk	Blandet syk/bil/fotgj	617	Ingen tiltak	
7C.1 Øyenkilvn. Fra Vikervn. til Solbuk-tavn.	Blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/fotgj	1528	Etablere 1528 m GSV	Reg.plan foreligger

Rute 8 Begbyveien - Sellebakk fergested - Tomteveien

Kartblad nr 12, 10

Ruta går fra Begby via Begbyveien, Ferge over Glomma, Nøklebystranda, Tomteveien og Evjebekkveien til Råbekken

Lengde: ca. 3 900 m



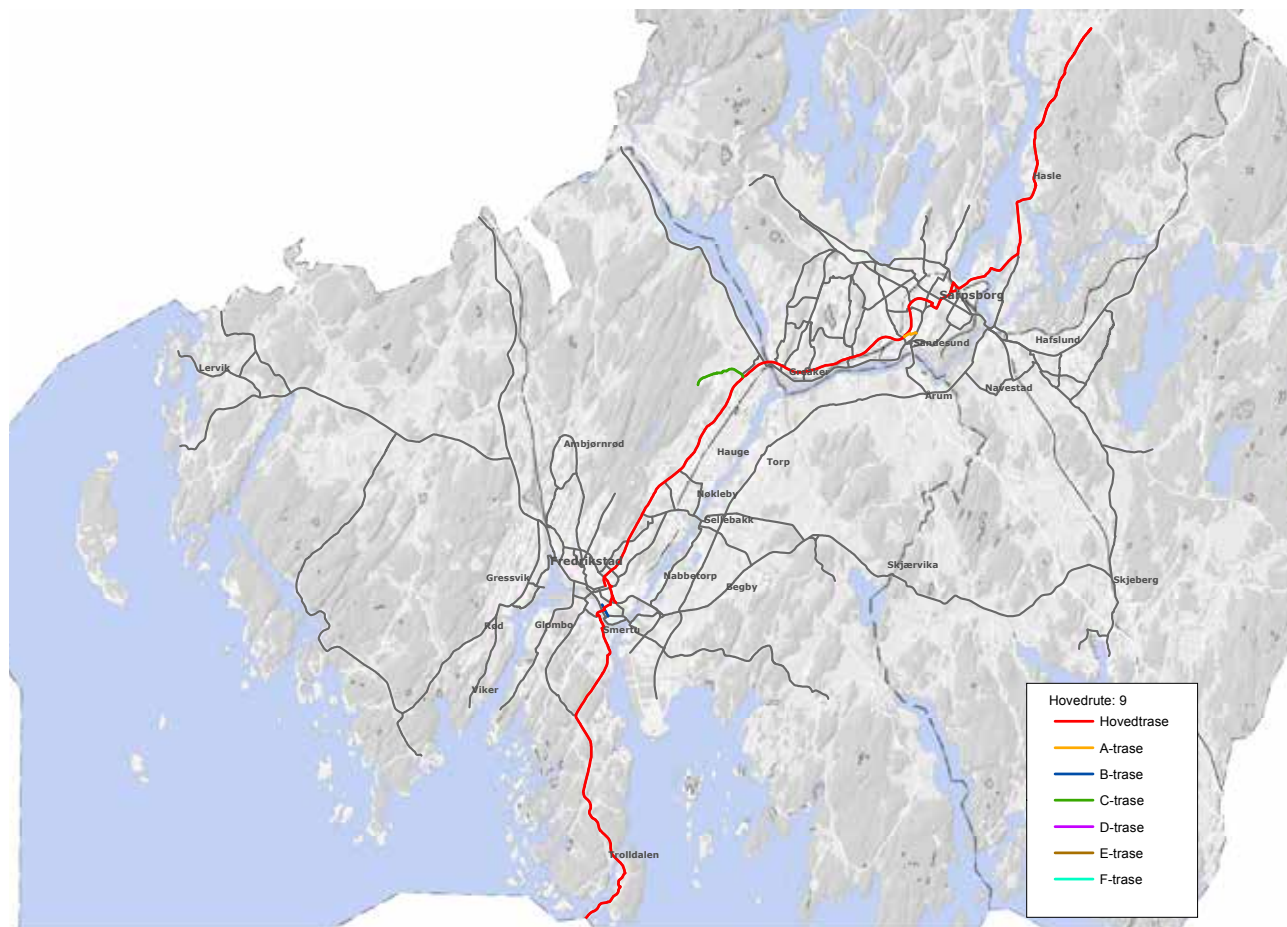
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
8.1 Begbyvn. Fra Haldenvn. til Begbyvn. 23	GSV	Blandet syk/fotgj	928	Ingen tiltak	
8.2 Begbyvn. Fra Begbyvn. 23 til Ferge	Blandet syk/bil	Blandet syk/bil	1026		
8.3 Ferge Fra Sellebakk fergeleie til Lisleby Fergeleie	Ferge	Blandet syk/fotgj	176	Ingen tiltak	
8.4 Nøklebystranda Fra Lisleby fergeleie til Tomtevn.	Blandet trafikk	Blandet syk/bil/fotgj	104	Ingen tiltak	
8.5 Tomtevn. Fra Nøklebystranda til Evjebekkv. n.	GSV	Blandet syk/fotgj	910	Ingen tiltak	
8.6 Evjebekkv. n. Fra Tomtevn. til fv 109	GSV	Blandet syk/fotgj	782	Ingen tiltak	

Rute 9 Varteig – Hvalergrensa

Kartblad nr 18, 17, 20, 19, 10, 7, 11, 8, 9

Ruta går fra Varteig til Hasle, Hafslundsøy, Opsund og togstasjonen. Videre går den gjennom Sarpsborg sentrum, via bussterminalen, i Torsbekkdalen til Amfi Borg. Den følger fv. 109 videre til Fredrikstad sentrum, langs innfartsåra og Kråkerøybrua til Kråkerøy og til grensa med Hvaler.

Lengde: hovedstrekning ca. ca. 36 400 m / delstrekning ca. 2 300 m



Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
9.1 Fv. 581 Varteigvn. Fra Varteig kirke til Ødegårdsletta	Blandet syk/ bil/fotgj	Blandet syk/bil/ fotgj	4146	Strekningsløsning avklares i videre planarbeid	
9.2 Fv. 581 Varteigvn. - Nordbyvn. Fra Ødegårdsletta til GSV	Delvis GSV Delvis blandet syk/bil Delvis blandet syk/bil/fotgj Delvis ikke opparbeidet	Blandet syk/fotgj	2959	Strekningsløsning avklares i videre planarbeid	
9.3 GSV - Bruvn. - GS-bro Fra Nordbyvn. til Krabbens brygge	Delvis blandet syk/bil/fotgj Delvis ikke opparbeidet	Blandet syk/fotgj	939	Etablere ca. 120 m GSV Etablere GS-bro	Den manglende GSV-en er regulert. Prosjektering gjennomføres våren 2017. På en del av strekningen går ruta i boligater. Noe er regulert men ikke bygd ennå (reguleringsplan Del av Neset). GS-bro ferdigstilles sommeren 2017.
9.4 Opsundvn. Fra Kryssing over Glomma til Glengsgt.	Delvis GSV Delvis blandet syk/bil	Eget anl syk	1418	Etablere 1000 m SVF	Tiltaket er regulert. Prosjekteres våren 2017. Byggestart høsten 2017.
9.5 Glengsgt. Fra Opsundvn. til Aarslands gt.	Delvis GSV Delvis blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/bil/ fotgj	201	Ingen tiltak	
9.6 Aarslands gt. - Glengsgata - Torggata - Torget - Grotterødgata - Korsgata - Torsbekkvn. Fra togstasjonen til Torsbekkdalen	Delvis blandet syk/bil Delvis sykkel-felt Delvis GSV	Eget anl syk	2780	Etablere ca. 900 m SF og 1400 m SVF. Forbedre krysset Korsgata x Roald Amundsens gt. (rundkjøringen ved bussterminalen). Stramme opp krysset Glengsgata x Astrids gt.	Tiltaket vil kreve regulering.
9.7 Fv. 109 Torsbekkvn. - Fredrikstadvn. Fra GSV til Rolvsøysundbrua	Delvis GSV Delvis blandet syk/bil	Eget anl syk	4196	Etablere ca. 4100 m SVF	Regulering igangsatt i 2015. Reguleringen må ta hensyn til koblingene mellom rute 9 og kryssende ruter (rute 18, 20 - to bransjer, 24, 14).

Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
9A.1 Nils J. Nilsens vei - Peter Radichs vei Fra Storgata til GSV	Blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/bil/fotgj	197	Ingen tiltak	
9A.2 GSV Fra Peter Radichs vei til Torsbekkdalen	GSV	Blandet syk/fotgj	215	Ingen tiltak	
9.8 Rolvsøyvn. Fra Rolvsøysund bru til Evjebekkn.	GSV	Eget anl syk	4011	Etablere 4011 m sykkelvei med fortau en side og tilsvarende GSV andre siden	Tosidig løsning. Utbygging planlegges samtidig med 4 felts vei
9.9 Rolvsøyvn. Fra Evjebekkn. til Torvbyen	GSV	Eget anl syk	3987	Etablere 3987 m sykkelvei med fortau	Tosidig GSV hvorav en med fortau
9.10 Ø. Sørensens gt. - parallellt m rv 110 / jernbane Fra Rolvsøyvn. til St Croix	Blandet trafikk GSV	Eget anl syk	876	Etablere 826 m sykkelvei med fortau	Ses i sammenheng med flytting av stasjon til Grønli.
9.11 Badehusvn. - J.N.Jacobsens gt. Fra Rv 110 til St. Croix gt.	Blandet trafikk	Blandet syk/bil/fotgj	197	Utbedre traseen og asfaltere	Ses i sammenheng med dagens trasé
9.12 J.N.Jacobsens gt. Fra St.Croix gt. til Riddervoldsgt.	Blandet trafikk	Eget anl syk	73	Etablere 73 m sykkelfelt mot kjøreretningen	
9.13 Riddervoldsgt - Nygaardsgata Fra J.N.Jacobsensgt. til Kråkerøybrua	Blandet trafikk	Blandet syk/fotgj	257	Senke fortauskanter og annen ytbedring av fortau og evt traseer langs Kirkeparken	Bruke fortau og turveier i Kirkeparken
9.14 Kråkerøyvn. (Kråkerøybrua) Fra Nygaardsgata til Verkstedvn.	Blandet trafikk	Blandet syk/bil	352	Ingen tiltak	Må benytte eksisterende bru
9.15 GSV langs Nøklédypet Fra Verkstedvn. til Prestegårdsvn.	GSV	Blandet syk/fotgj	426	Utbedring av turvn.	Beholde karakter av turvei, men unngå løs grus
9.16 Bjørnebyvn. Fra Prestegårdsvn. til Tursti	Blandet trafikk	Blandet syk/bil/fotgj	560	Ingen tiltak	Lite trafikkert vei
9.17 Bekkhus, Turvei Fra Bjørnebyvn. til Bekkhus	Blandet trafikk	Blandet syk/fotgj	280	Opprusting til GSV og asfaltering av 280 m strekningen	Istandsetting av tursti til GSV

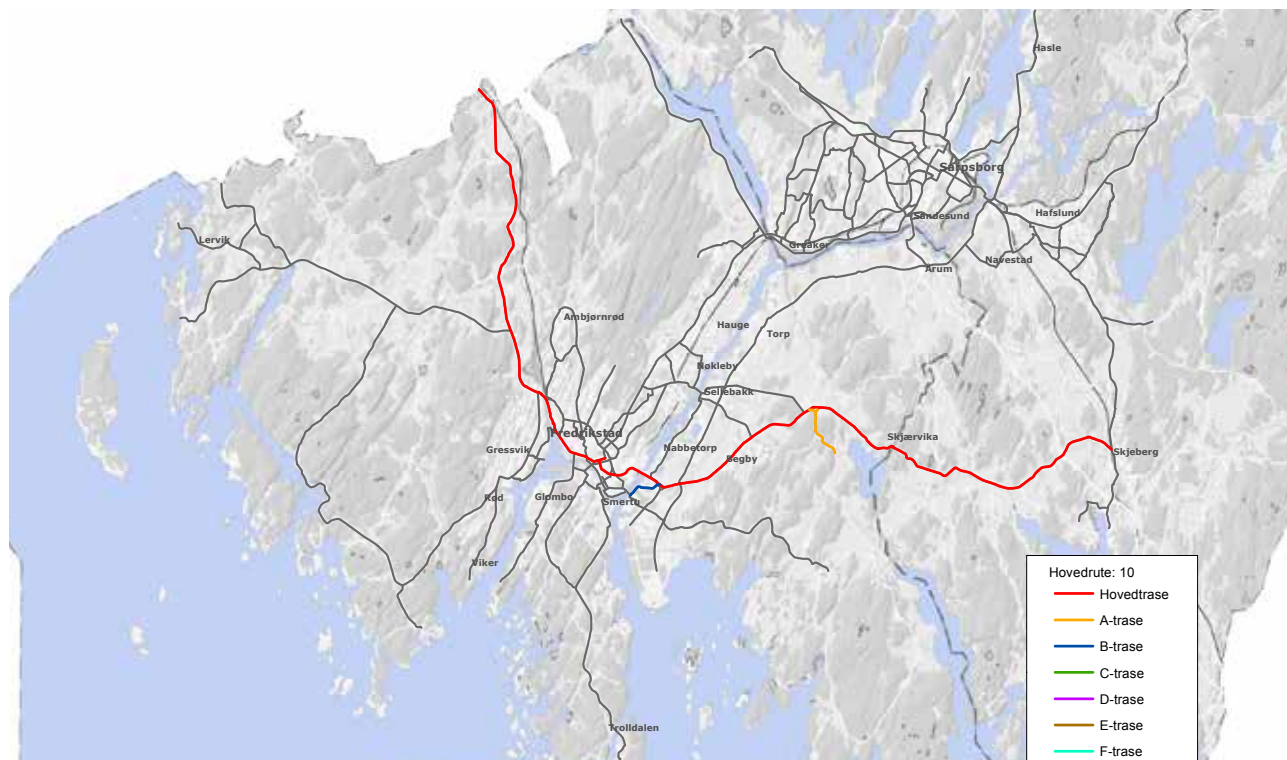
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Len - ge (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
9.18 Kråkerøyvn. Fra Bekkhus til Fuglevik Li	Fortau	Eget anlsyk	538	Etablere 538 m utvidet skulder eller sykkelfelt på østsiden av veien.	Fortau på vestsiden beholdes i forlengelse av GSV fra Barkedalen
9.19 Kråkerøyvn. Fra Fuglevik Li til Barkedalen	GSV	Blandet syk/fotgj	323	Etablere 323 m GSV på østsiden av Kråkerøyveien Planfri kryssing av Barkedalen	Ny GSV fra Barkedalen til bebyggelsen
9.20 Kråkerøyvn. Fra Barkedalen til Trollaldalen	GSV	Blandet syk/fotgj	4598	Ingen tiltak	
9.21 Kråkerøyvn. Fra Trollaldalen til Revebakken	Blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/fotgj	1428	Etablere 1428 m GSV inkl ny GSV bru over Kjøkøysundet	
9.22 Kjerrevn. Fra Revebakken til Puttesundbruen	Blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/bil/fotgj	1066	Ingen tiltak	Følger gammel vei med liten trafikk
9.23 Kråkerøyvn. Fra Puttesundbrua til Hvaler grense	Blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/fotgj	804	Etablere 727 m GSV inkl ny GSV bru over Puttesundet	Stor trafikk, lite tilrådelig å ferdes for gående og sykklende slik det er
9B.1 Nygaardsgata Fra Kråkerøybrua til Ferjestedsvn.	Blandet trafikk	Eget anlsyk	208	Gjøre veistykke enveiskjørt Etablere 208 m sykkelfelt mot kjøretning	Bedre forholdene for syklister til og fra Kråkerøybrua
9B.2 Nygaardsgata Fra Vibes gt. til Ridervoldsgt.	Blandet trafikk	Eget anlsyk	94	Etablere 94 m sykkelfelt mot kjøretningen	Bedre forholdene for syklister til og fra Kråkerøybrua
9C.1 Hattevn. Fra Rolvsøyvn. til Råkollvn.	GSV	Blandet syk/fotgj	564	Behov for nyasfaltering	
9C.2 Hattesvingen Fra Råkollvn. til Gunbjørgsvei	Blandet trafikk	Blandet syk/bil/fotgj	307	Ingen tiltak	
9C.3 Hattevn. Fra Gunbjørgsvei til Rekustad skole	GSV	Blandet syk/fotgj	665	Ingen tiltak	

Rute 10 Stasjonsbyen - Rådegrensa

Kartblad nr 14, 13, 12 11, 7, 6, 5

Ruta går langs fv. 110 fra Stasjonsbyen til Skjærviken. Den går videre via Fredrikstad sentrum og langs Mosseveien til grensa med Råde.

Lengde: hovedstrekning ca. 29 500 m / delstrekning ca. 2 800 m



Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
10.1 Fv. 110 Oldtidsvn. Fra Stasjonsvn. til Nålumvn.	GSV	Blandet syk/fotgj	777	Tilrettelegge for kryssing av Oltidsvn. Flytte gangfelt over fv. 118 nærmere Oltidsvn.	Prioriteringsnivå for punktutbedringene er 03. Gjennomføring i sammenheng med strekningsløsningen 10.3.
10.2 Fv. 110 Oldtidsvn. Fra Nålumvn. til Ryggeplass for buss i Skjærviken	Blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/bil/fotgj	6462	Strekningssløsning avklares i videre planarbeid	Det skal vurderes om ruta skal gå via gårdsvei/skogsbilvei fra Lilledal til Haugenfeltet i Skjærviken.
10.3 Fv. 110 Oldtidsvn. - Haldenvn. Fra Ryggeplass for buss i Skjærviken til Grimstadvn.	GSV	Blandet syk/fotgj	2559	Ingen tiltak	
10.4 Haldenvn. Fra Grimstadvn. til Begbyvn.	Blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/fotgj	2227	Etablere 2227 m GSV	Reg.plan under arbeid
10.5 Haldenvn. Fra Begbyvn. til Sarpsborgvn.	GSV	Blandet syk/fotgj	2404	Ingen tiltak	

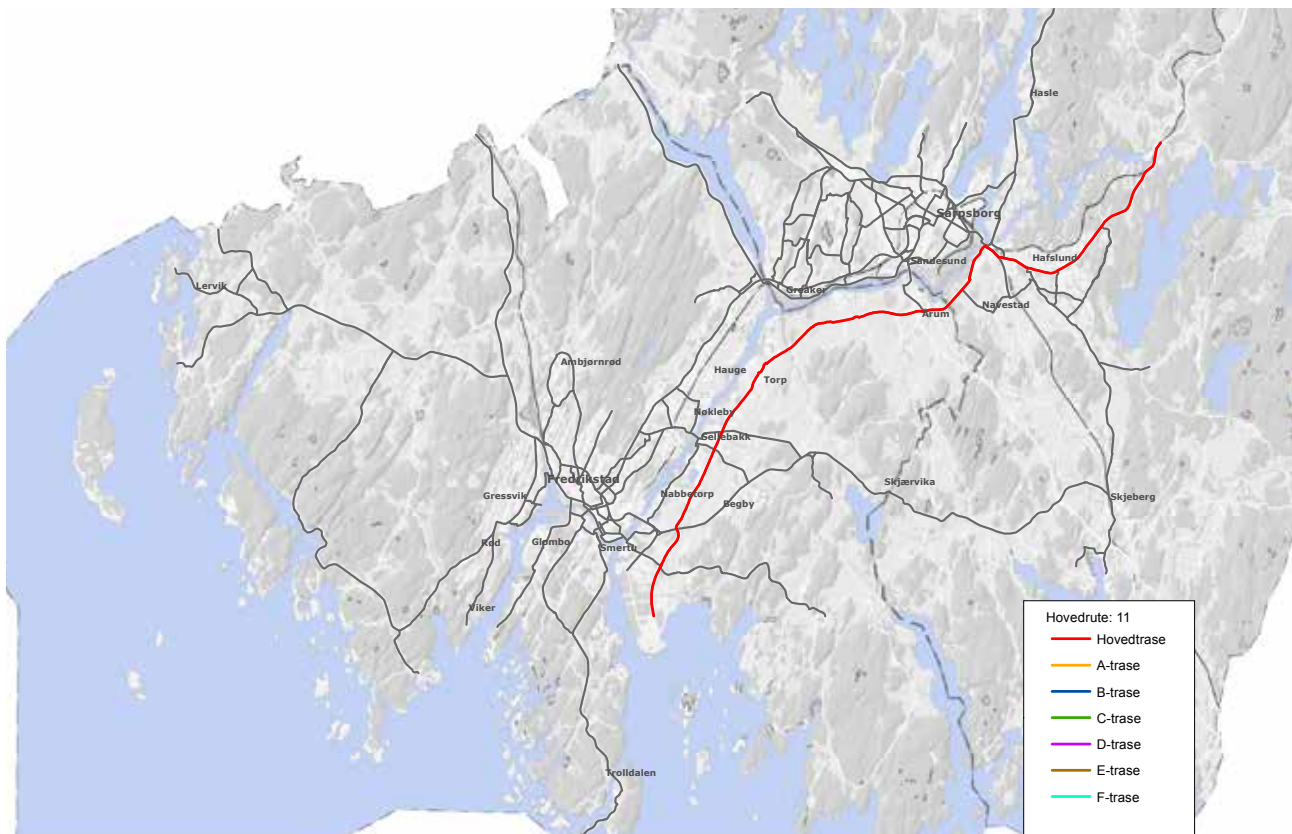
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
10.6 Haldenvn. Fra Sarpsborgvn. til Spinnerivn.	GSV	Eget anl syk	522	Etablere 522 m GSV på sydsiden av vn. Etablere 522 m sykkelvei m fortau på en av sidene av vn.	Sykkelvei med fortau ses i sammenheng med sykkelveiløsning over Fredrikstadbrua
10.7 Fredrikstadbrua Fra rundkjøring på Østsiden til rundkjøring v/St. Croix gt. (1. rundkjøring)	Blandet trafikk	Eget anl syk	1343	Tiltak avklares i senere planarbeid.	
10.8 St.Croix gt. Fra rundkjøring St. Croix gt. til St. Croix krysset	GSV	Eget anl syk	235	På kort sikt legges GSV bak busstur ved parkeringshuset	Eget anlegg for syklist vurderes på lang sikt
10.9 St. Croix gt. - Gunnar Nilsens gt. Fra St.Croix krysset til Brochsgt.	Sykkelfelt	Eget anl syk	634	Ingen tiltak	Sykkelfelt starter ved J.N. Jacobsensgt.
10.10 Brochs gt. - Farmannsgt. Fra Rolvsøyvn. til Evjekaia	Sykkelfelt	Eget anl syk	606	Etablere sammenhengende sykkelfelt så langt det er mulig. Senke fortauskanter der det ikke er mulig å komme forbi med sykkelfelt.	Der det ikke er mulig å få til sammenhengende sykkelfelt, bør det legges tilrett for at det kan sykles på fortau.
10.11 Borggata - Mossevn. Fra Evjekaia til Simokrysset	Sykkelfelt	Eget anl syk	1391	Avklares i videre planarbeid	Ses i sammenheng med standarden på ny RV 110 til Simokrysset
10.12 Mossevn. Fra Simokrysset til Gamle Åleveit	GSV	Eget anl syk	1387	Etablere 1387 m SVF	Langs deler av vn. er det planlagt GSV i tillegg
10.13 Mossevn. Fra Gamle Åleveit til Skårakrysset	GSV	Blandet syk/fotgj	1689	Ingen tiltak	
10.14 Mossevn. Fra Skårakrysset til Råde grense	Blandet trafikk	Blandet syk/fotgj	7304	Etablere 7304 m GSV	
10A.1 Grimstadvn. Fra Haldenvn. til Fiskervn.	GSV / Blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/fotgj	1767	Etablere ca 150 m GSV	Forlenge GSV fra Notvn. til Fiskervn.
10B.1 Gudevoldvn., Mossinsgt., Prestlandet Fra Spinnerivn. til Fergestedet	GSV / Blandet trafikk	Blandet syk/bil	997	Ingen tiltak	Alternativ rute i stedet for Fredrikstadbrua

Rute 11 Ise - Øra

Kartblad nr 22, 21, 20, 19, 10, 11

Ruta går fra Ise i Sarpsborg langs rv. 111 til Hafslund. Så går ruta øst for Glomma til Årum og videre til Øra.

Lengde: ca. 22 600 m



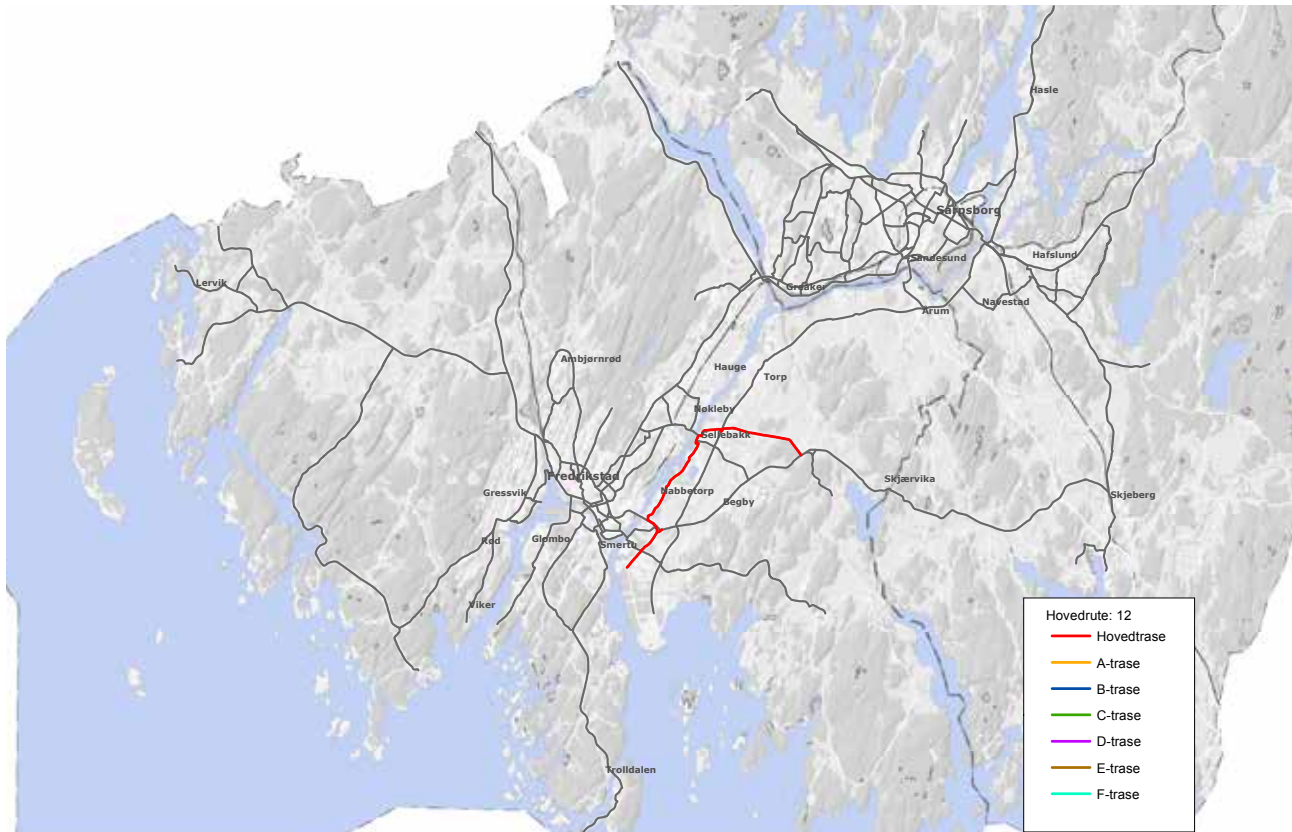
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Len- ge (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
11.1 Rv. 111 Isevn. Fra Ise stasjon til Holmegil	Delvis blandet syk/bil/fotgj, Delvis blandet syk/fotgj	Blandet syk/fotgj	3308	Etablere 2900 m GSV Forbedre kryssing av rv. 111 ved Hevingen	Tiltaket vil kreve regulering.
11.2 Rv. 111 Isevn. Fra Holmegil til Rådhusvn.	Blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/fotgj	1485	Etablere 1400 m GSV	Regulering igangsatt i 2015. Igangsetting av utbygging planlagt fra 2017.
11.3 Rv. 111 Isevn. Fra Rådhusvn. til rundkjøring ved Dondern	GSV	Eget anl syk	886	Etablere ca. 1000 m SVF Forbedre krysset rv. 111 x Tors gt.	Viktig å med en god kobling mellom rute 11 og rute 15. Tiltaket vil kreve regulering.
11.4 Rv. 111 - Hafslundsgt. Fra rundkjøring ved Dondern til Knud Bryns vei			1340		Se rute 15.
11.5 Knud Bryns vei - Storhaugen - Rv. 111 Fra Hafslundsgt. til Kilevoldvn.	Delvis GSV, Delvis blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/fotgj	2778	Strekningssløsning avklares i videre planarbeid	
11.6 Sarpsborgvn. Fra Sundløkkavn. til Kilevoldvn.	Blandet	Blandet syk/fotgj	891	Etablere ca 900 m GSV lang rv 111	GSV etableres langs rv 111 over E6
11.7 Sarpsborgvn. Fra Kilevoldvn. til Sulfatvn.	GSV	Blandet syk/fotgj	4352	Ingen tiltak	
11.8 Sarpsborgvn. Fra Sulfatvn. til Haldenvn.	GSV	Eget anl syk	4965	Etablere 4965 m SVF. Etablere planskilt kryssing av rv. 111 ved Begbyveien	
11.9 Habornvn. Fra Haldenvn. til Løyt-nant Dons vei	GSV	Blandet syk/fotgj	2639	Etablere planskilt kryssing ved Rakkestadkrysset	Kryssutbedring

Rute 12 Østsiden – Borge Gravlund

Kartblad nr 11, 10, 12

Ruta går fra Vaterland til Nabbetorp og Sellebak og ender ved Borge Gravlund.

Lengde: ca. 8 200 m



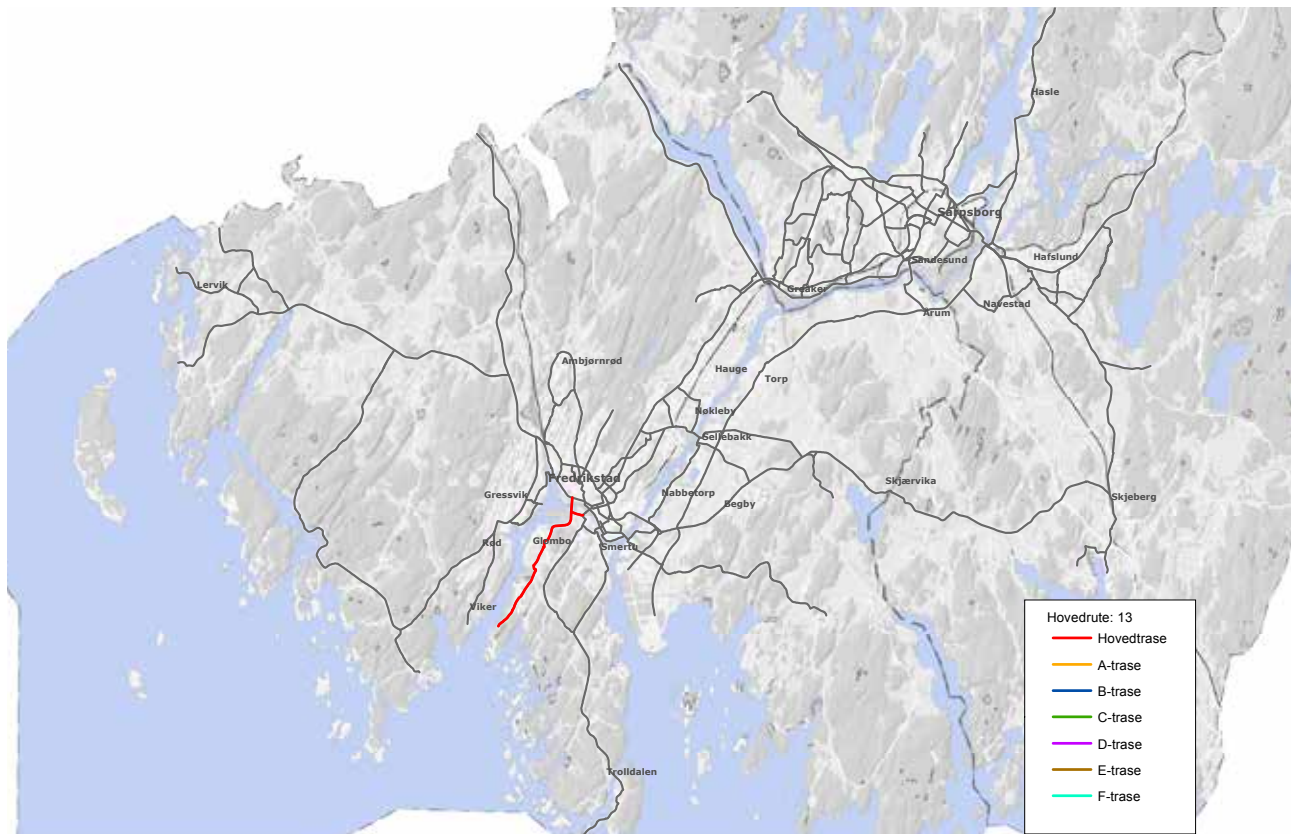
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
12.1 Heibergsgt. - Gamlebyvn. Fra Skippergt. til rundkjøringen ved bruhodet	GSV	Eget anlegg syk	1455	Avklares i videre planarbeid	Etablere helhetlig løsning hele strekket (2 sidig GSV)
12.2 Spinnerivn. Fra undkjøringen til Nabbetorpvn.	GSV	Blandet syk/fotgj	491	Ingen tiltak	
12.3 Nabbetorpvn. Fra Spinnerivn. til Enggt.	GSV	Blandet syk/fotgj	702	Ingen tiltak	
12.4 Enggt. - Nabbetorpvn. - Capjonbakken Fra Nabbetorpvn. til Raumagt. 14	Delvis GSV Delvis blandet trafikk	Blandet syk/fotgj	537	Ingen tiltak	
12.5 Capjonbakken - Galtungvn. Fra Raumagt. 14 til Høvlerivn.	Delvis GSV Delvis blandet trafikk	Blandet syk/fotgj	1413	Etablere ca 400 m GSV ved Sorgenfri-dammen	Etablere sammenhengende GSV langs strekningen.
12.6 Høvlerivn. - Apotekervn. - Kjølborggt. - Borgevn. Fra Galtungvn. til Sarpsborgvn.	Blandet syk/bil	Blandet syk/bil	1079	Ingen tiltak	
12.7 Borgevn. Fra Sarpsborgvn. til R. Amundsens vei	Blandet syk/bil / Fortau	Blandet syk/bil	390	Ingen tiltak	
12.8 Borgevn. Fra R. Amundsens vei til Haldenvn.	GSV	Blandet syk/fotgj	2134	Ingen tiltak	

Rute 13 Langøyruta

Kartblad nr 8, 7

Ruta går fra Langøya via Glombo og ender ved Værstebrua.

Lengde: ca. 4 900 m



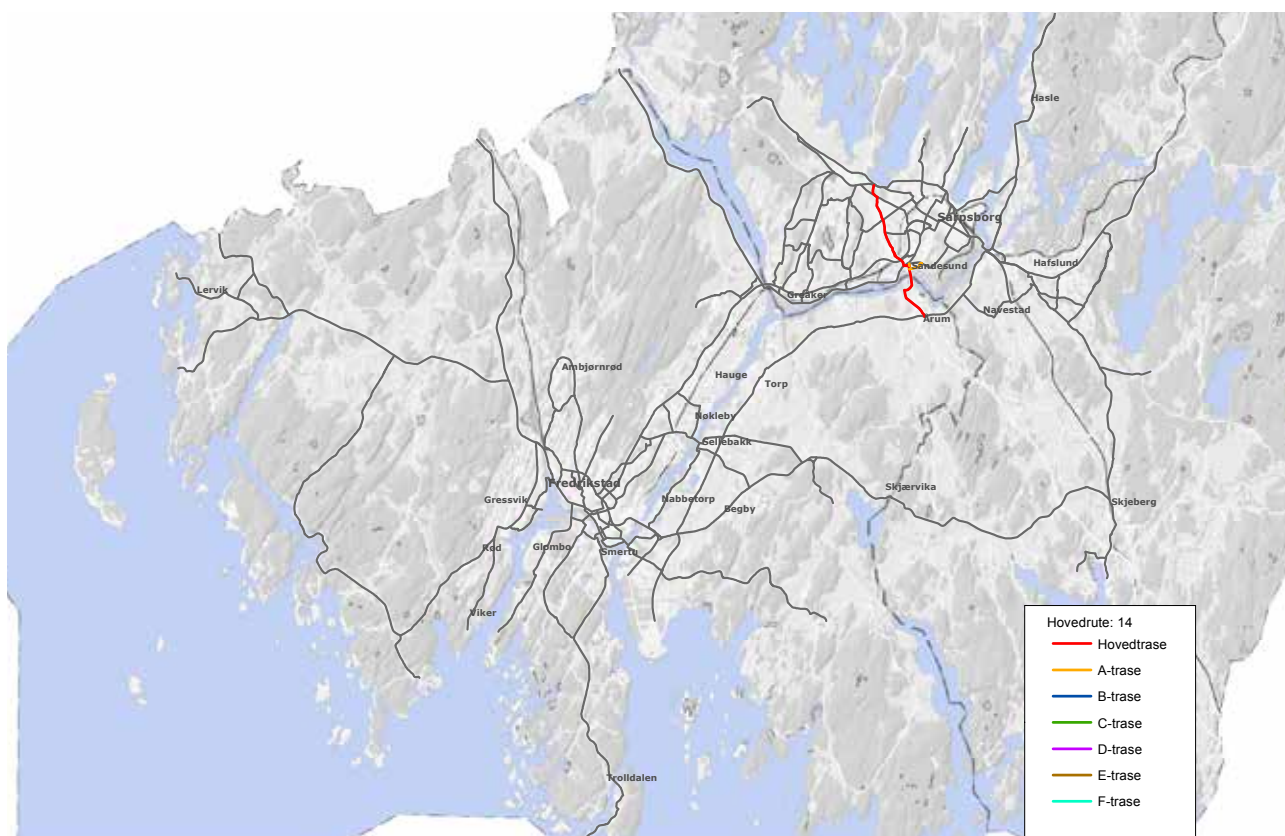
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	L e n g - de (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
13.1 Langøyvn. Fra Langøya bedehus til Jegervn.	Blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/bil/fotgj	1110	Ingen tiltak	Fra Måkevn. til Jegervn. er vn. bred. Med lav fart <40 km/t, er siden GSV.
13.2 Langøyvn. Fra Jegervn. til Glombovn.	GSV	Blandet syk/fotgj	807	Ingen tiltak	
13.3 Fjellvn. - Livn. Fra Langøyvn. til Glombovn.	Delvis blandet trafikk Delvis ingen tilrettelegging	Blandet syk/fotgj	767	Etablere 767 m GSV. Avklares i videre planarbeid	Alternativt kan det lages tosidig GSV langs Langøyvn. fra Tørkopp til Glombovn.
13.4 Glombovn.- Selma Nygrens vei - Værstebrua Fra Glombovn. til Borggata	GSV	Blandet syk/fotgj	1865	Ingen tiltak	Det er sykkelvei m fortau langs Jens Wilhelmsens gt.
13.5 Jens Wilhelmsens gt. Fra Selma Nygrensvei til Gamle Beddingvei	GSV	Eget anl syk	340	Ingen tiltak	Det er sykkelvei m fortau langs Jens Wilhelmsens gt.

Rute 14 Tune kirke - Årum

Kartblad nr 16, 20

Ruta går fra Tunekirke gjennom Tunejordet til Alvim, over Sandesundbrua og til Gretnes/Sundløkka og Årum, med forbindelse til rute 11.

Lengde: hovedstrekning ca. 4 600 m / delstrekning ca. 500 m



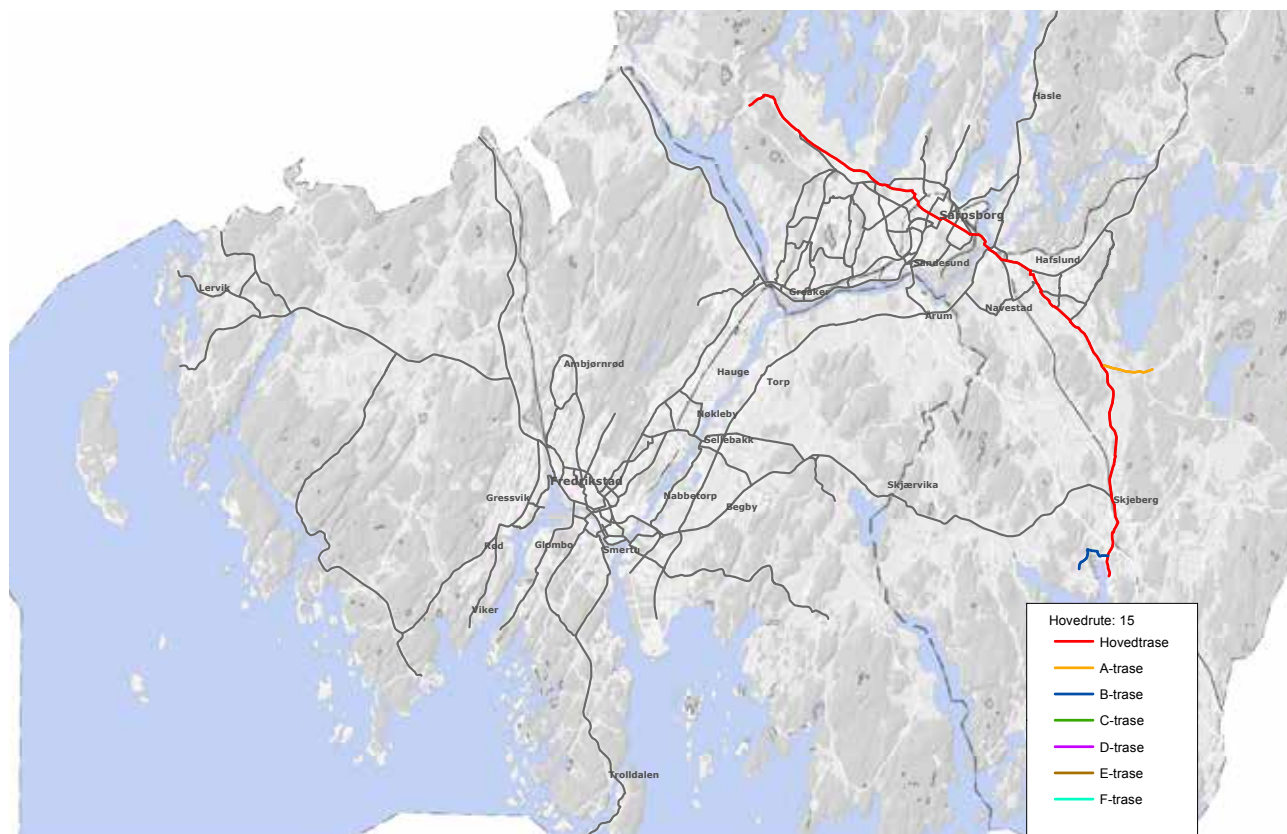
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
14.1 Manglende GSV Fra Tunevn. til Hundskinnvn.	Ikke opparbeidet	Blandet syk/fotgj	387	Etablere ca. 400 m GSV	Tiltaket krever regulering. Gjennomføring sammen med manglende GSV som del av rute 27 mot Grålum.
14.2 Hundskinnvn. - Albert Moeskaus vei Fra manglende GSV til Vogts vei	Delvis GSV, Delvis blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/fotgj	682	Strekningssløsning avklares i videre planarbeid Kryss Hundskinnvn. X Lilletunvn. bør strammes opp eller trafikkøya forstørres.	
14.3 Albert Moeskaus vei Fra Vogts vei til Brevikvn	Blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/bil/fotgj	742	Ingen tiltak	
14A.1 Sandesund terrasse Fra GSV til St. Halvards vei	Blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/bil/fotgj	435	Ingen tiltak	
14A.2 Manglende strekning Fra Storgata til Sandesund terrasse	Ikke opparbeidet	Blandet syk/fotgj	58	Strekningssløsning avklares i videre planarbeid	
14.4 GSV - Skjoldens vei - Tunebakken - Sandesund terrasse - Sandesundbrua Fra A. Moeskaus vei til Sundløkkavn.	Delvis GSV, Delvis blandet syk/bil/fotgj, Delvis GS-bro	Blandet syk/fotgj	1764	Type anlegg avklares i videre planarbeid	
14.5 Sundløkkavn. Fra Sundløkkavn. 16 til Sarpsborgvn.	Blandet syk/bil	Blandet syk/bil	978	Vurdere noe utbedring av fortau og traseen. Avklares i videre planarbeid	

Rute 15 Eidet – Høysand

Kartblad nr 15, 16, 20, 21, 23, 14

Ruta går fra Eidet til Kalnes, Tunevannet og videre gjennom sentrum til Hafslund, Borgenhaugen og Sandbakken. En delroute går derfra langs Rokkevn. mot Tveter idrettsplass, mens resten av ruta følger Skjebergvn. til Stasjonsbyen og videre til Høysand.

Lengde: hovedstrekning ca. 19 900 m / delstrekning ca. 1 500 m



Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
15.1 Fv. 118 Fra Gml. Kongevei til Kalnes sykehus	GSV	Blandet syk/fotgj	750	Ingen tiltak	
15.2 E6 Fra Kalnes sykehus til Sandtangen	GSV	Eget anl syk	1200	Strekningsløsning avklares i videre planarbeid	Strekningen ligger i forslag til nasjonal transportplan 2018-2029 som sykkelekspressvei.
15.3 E6 Fra Sandtangen til avkjøringsrampa til E6 v/ Lekevoll	Ikke opparbeidet	Eget anl syk	1900	Strekningsløsning avklares i videre planarbeid	Strekningen ligger i forslag til nasjonal transportplan 2018-2029 som sykkelekspressvei.

Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
15.4 Fv. 114 - Fv. 118 - Åsavn. Fra avkjøringsrampe til E6 til Statsm. Kolstads vei	Delvis GSV, Delvis blandet syk/bil	Eget anl syk	2234	Etablere 2200 m SVF	Tiltaket vil kreve regulering. Kryssing av Tuneveien ved Landekrysset er et problematisk punkt i dag.
15.5 Sentrum Fra Statsm. Kolstad vei til Borregårdsbakken	Delvis ikke opparbeidet, Delvis SF, Delvis blandet syk/bil	Eget anl syk	1834	Etablere ca. 500 m SF (St. Marie gt) Etablere undergang under jernbanen ved stadion Forbedre kryss St Marie gt. x R. Amundsens gt. og St. Marie gt. x H. N. Huges gt.	Det er utarbeidet et reguleringsplanforslag for undergang enved stadion (mellom Statm. Kostads vei og St. Marie gt.). Politisk behandling avventer avklaring om trasé for nytt dobbeltspor for Intercity.
15.6 Tarris, Hafslundsgt. - Rv. 111 - Tors gt. - Haraldsgt. Fra Pellygata til Myravn.	Delvis GSV, Delvis blandet syk/bil	Eget anl syk	2384	Etablere ca. 2200 m SVF Vurdere planskilt kryssing av rv 111 ved rundkjøringen.	Tiltaket vil kreve regulering. Tas med i reguleringsplan for ny bru over Glomma.
15.7 Myravn - Klevers vei - Haugvollvn. - Fv. 118 Skjebergvn. Fra Haraldsgt. til Vernervn. sør	Delvis blandet syk/bil/fotgj, Delvis blandet syk/bil, Delvis GSV	Eget anl syk	2623	Strekningssløsning avklares i videre planarbeid Opphøyd gangfelt over Rådhusvn.	
15.8 Fv. 118 Skjebergvn. Fra Vernervn. sør til Rokkevn.	Blandet syk/bil	Eget anl syk	730	Etablere ca. 700 m SVF	Tiltaket er regulert. Utbygging planlagt igangsatt fra 2017.
15.9 Fv. 118 Skjebergvn. Fra Rokkevn. til Skadalsvn.	Blandet syk/bil	Blandet syk/fotgj	2685	Etablere ca. 2700 m GSV	Tiltaket er regulert. Utbygging planlagt igangsatt fra 2017.
15.10 Fv. 118 Skjebergvn. - Stasjonsvn. - Fladebyvn. - Fv. 592 Høysandvn. Fra Skadalsvn. til p-plass ved brygga i Høysand	Delvis blandet syk/bil/fotgj, Delvis blandet syk/bil, Delvis GSV	Blandet syk/fotgj	3521	Strekningssløsning avklares i videre planarbeid	

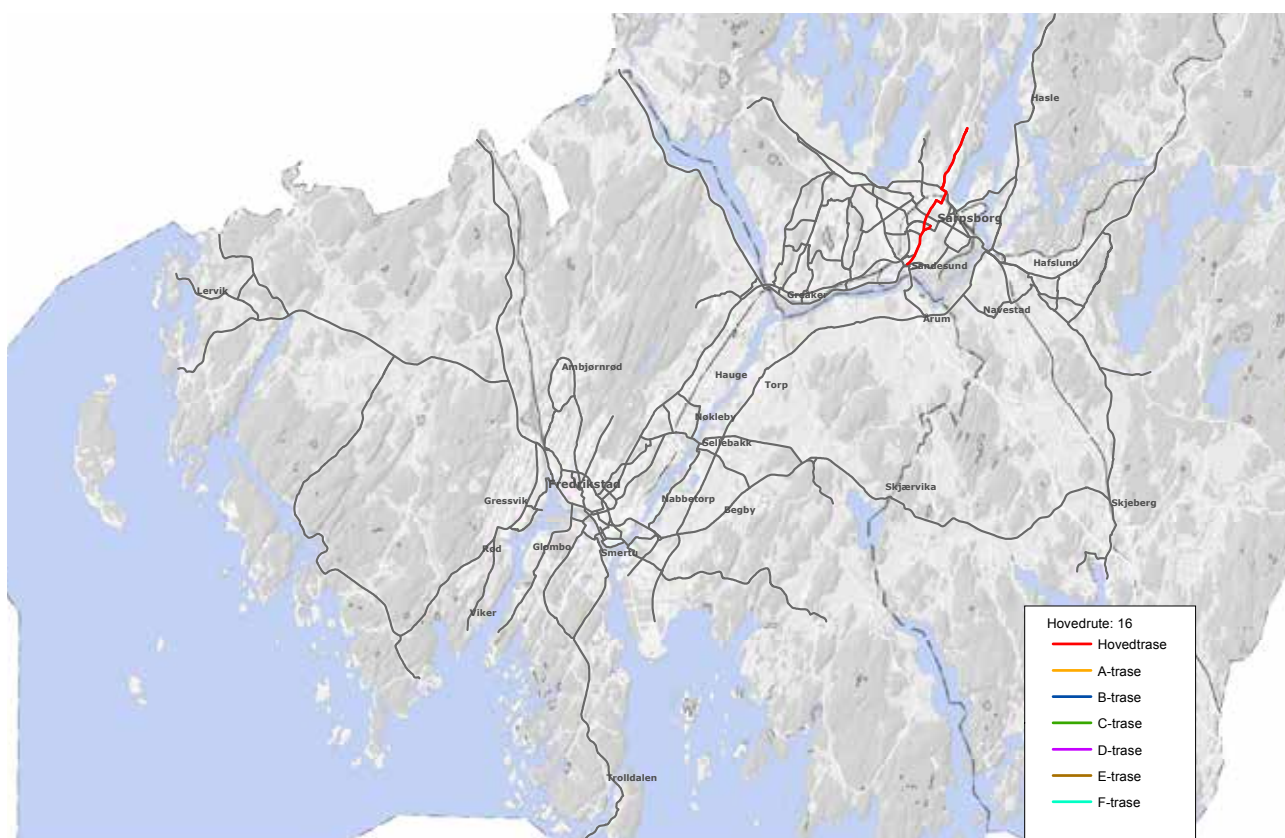
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
15A.1 Fv. 599 Rokkevn. - Fv. 601 Tvetervn. Fra Skjebergvn. - vn. til Tvetervn. idrettsbane	Blandet syk/bil	Blandet syk/fotgj	1456	Etablere ca. 1400 m GSV	Tiltaket er regulert. Utbygging planlagt igangsatt fra 2017.
15B.1 Løenvn.Fra Høysandvn. til manglende forbindelse	Delvis GSV, Delvis blandet syk/bil/fotgj	GSV		Ingen tiltak	
15B.2 Manglende forbindelse Fra Løenvn. til Halvorenge	Ikke opparbeidet	GSV		Etablere ca. 570 m GSV	

Rute 16 Sandesund – Maugesten

Kartblad nr 20, 17

Ruta går fra Sandesund til sentrum via Storgata, videre i Hans Nielsen Hauges gate gjennom Fritznerbakken, til Kurland og Ravneberget.

Lengde: ca. 4 800 m



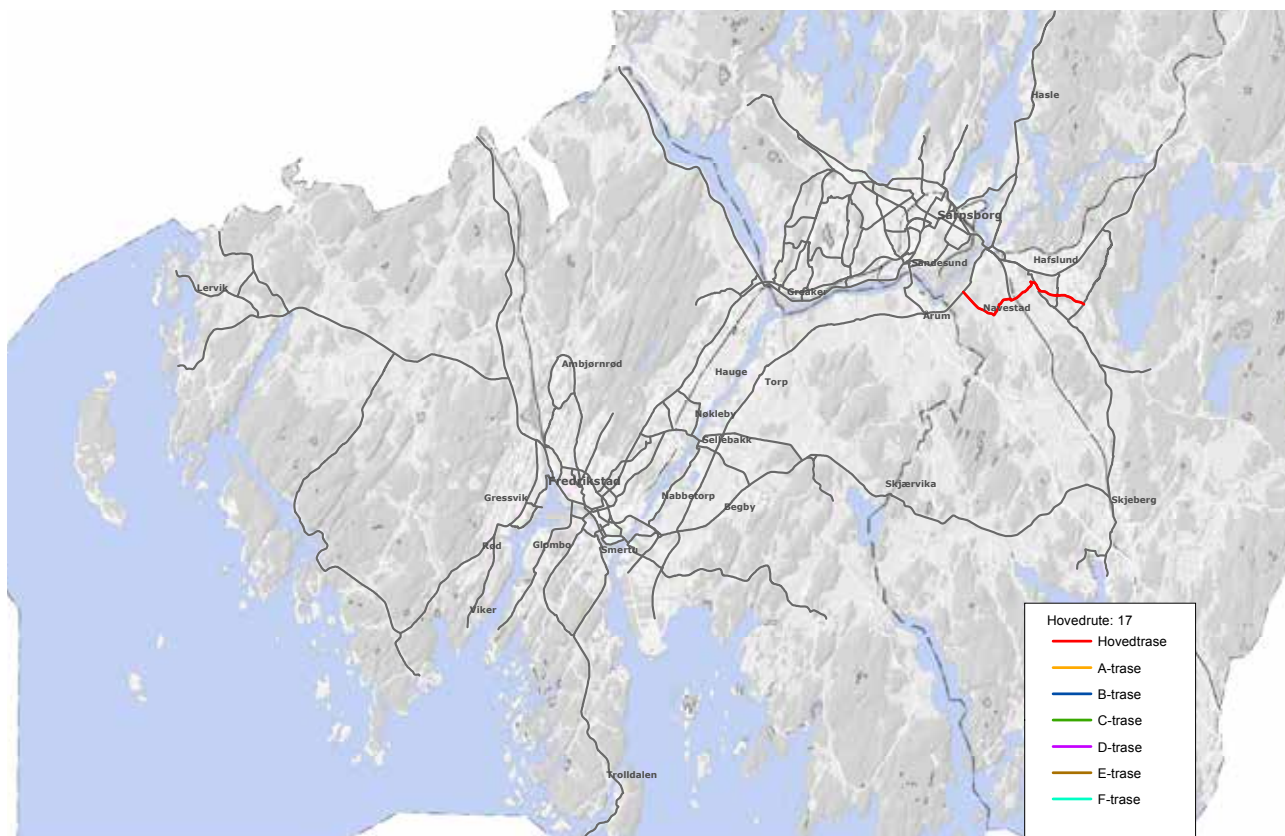
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Len- ge (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
16.1 Storgata - R. Amundsens gate Fra St. Halvards vei til Korsgt. (rundkjøring ved bussterminalen)	Tosidig SF	Eget anl syk	1313	Ingen tiltak	
16.2 H. N. Hauges gt. - Follogata Fra Storgt. til Nordkappsgt.	Tosidig SF	Eget anl syk	935	Forbedre kryss H. N. Hauges gt. x O. Haraldssons gt.	Prioriteringsnivå for punktutbedringen er 02.
16.3 Nordkappsgt. Fra Follogt. til Fv. 553 Bryggeriveien	blandet syk/bil	Eget anl syk	200	Etablere ca. 200 m SF	
16.4 Fv. 553 Bryggerivn. - Kurlandvn. - Vannverksvn. Fra Nordkappsgt. til Herresalvn.	Delvis blandet syk/bil, delvis GSV	Eget anl syk	2155	Etablere ca. 1700 m SVF	
16.5 Fv. 553 Vannverksvn. Fra Herresalvn. til Maugestenvn.	Blandet syklistre/fotgjenger/biler	Blandet syk/fotgj	181	Strekningsløsning avklares i videre planarbeid	Det vil være hensiktsmessig å gjennomføre samtidig som strekning 16.4.

Rute 17 Borgenhaugen - Smelteverket

Kartblad nr 21, 20

Ruta går langs Kalaveien (rute 23), Myraveien og videre ned Edonbakken og over Navestad/Bede. Ruta ender i Torps vei (rute 11).

Lengde: ca. 4 500 m



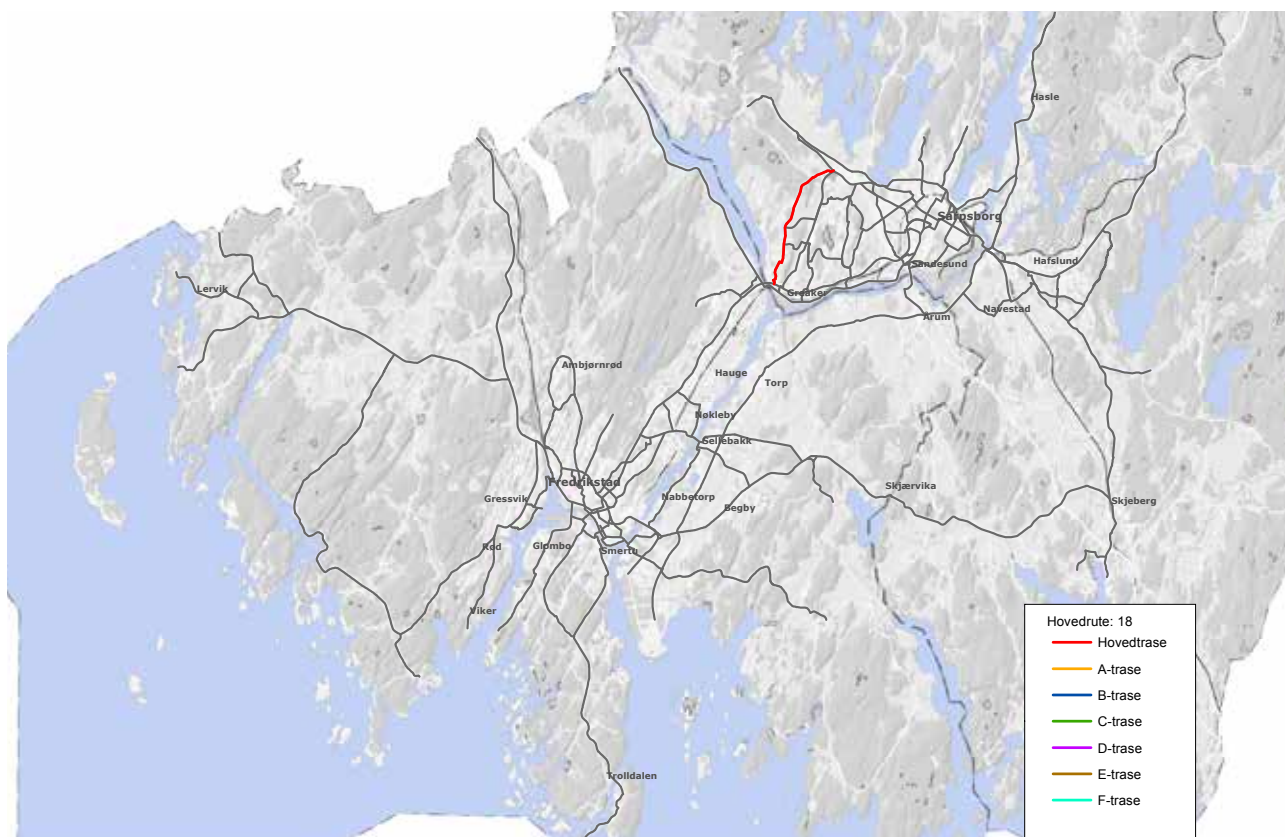
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
17.1 Kalavn. Fra Fjelldalvn. til Rådhusvn.	Delvis blandet syklist/biler, delvis GSV	Eget anlegg syk	805	Strekningsløsning avklares i videre planarbeid	Ved regulering av Kalabane-området må det avsettes plass til en sykkelløsning av type sykkelvei med fortau.
17.2 Kalavn. - Myravn. - Snoktinvn. Fra Rådhusvn. til Skjebergvn.	Delvis GSV Delvis blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/bil	942	Ingen tiltak	Behov for å skilte at sykling er tillatt mot enveiskjøring i Snoktinvn.
17.3 Fv. 118 Skjebergvn. - Edonbakken - Fv. 583 Haugevn. - Nordbergsvingen - Navestadvn. Fra Snoktinvn. til rv. 111 Statsm.Torps vei	Delvis GSV Delvis blandet syklist/biler Delvis ikke opparbeidet	Blandet syk/fotgj	2708	Strekningsløsning avklares i videre planarbeid Tilrettelegge for kryssing av fv. 118 Skjebergvn., Haugevn., Løkkebråtn. Og Sikatunet.	Strekningen langs Navestadvn. mellom Smelteverket og Norbergsvingen er regulert (ca. 300 m). Det mangler tilrettelegging: - Fra Norbergsvingen til Haugevn. (ca. 200 m) - Langs Edonbakken (ca. 750 m) - Langs Skjebergvn. (ca. 90 m) Disse er ikke regulert.

Rute 18 Bjørnstad – Greåker

Kartblad nr 16, 19

Ruta går i hovedsak langs Opstadveien fra Bjørnstadveien til Greåker.

Lengde: : ca. 4 100 m



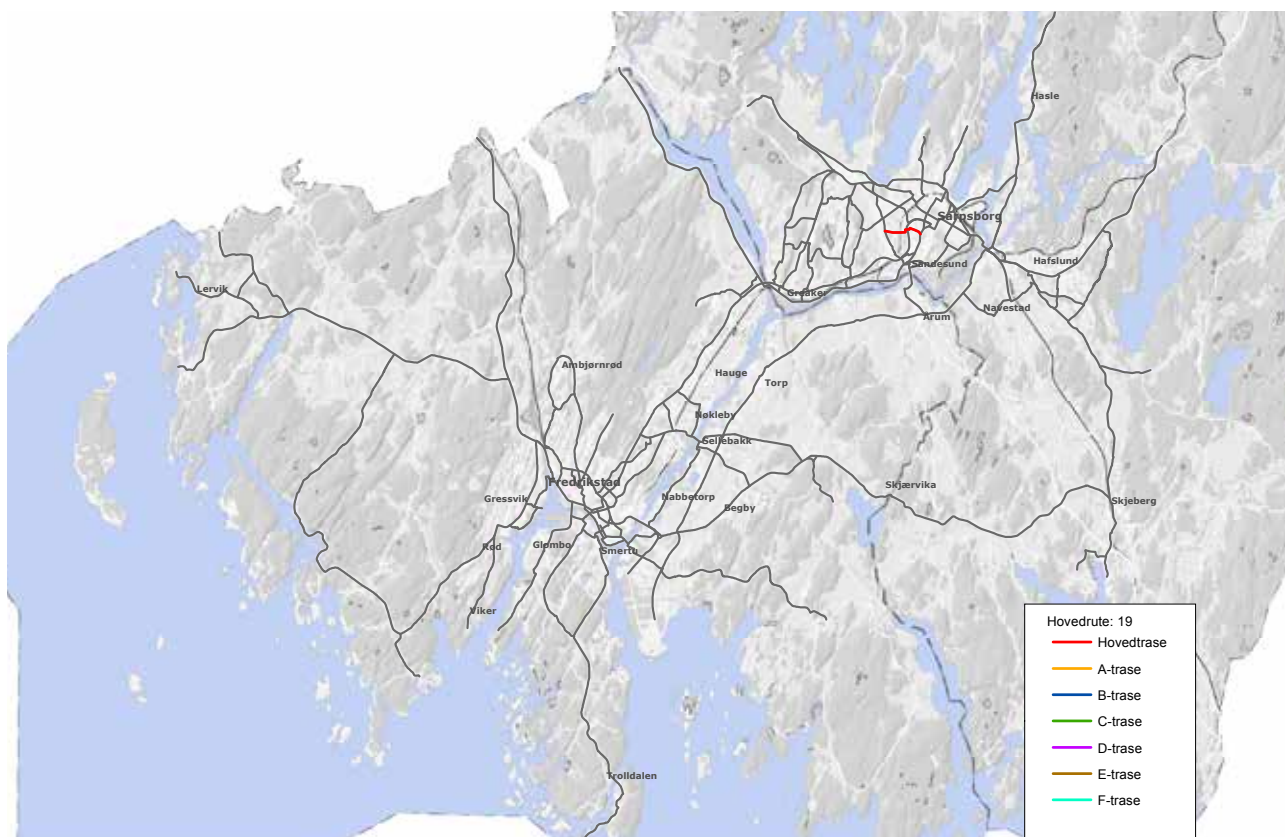
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
18.1 Hjulvn. - Hovslagervn. Fra Bjørnstadvn. til Gml. Kongevei	Blandet syk/bil	Blandet syk/bil/fotgj	622	Ingen tiltak	
18.2 Opstadvn. Fra Gml. Kongevei til Opstadvn. 108 B/C	Blandet syk/bil	Blandet syk/fotgj	1558	Strekningsløsning avklares i videre planarbeid	
18.3 Opstadvn. - Fortunavn. - Klevavn. Fra Opstadvn. 108 B/C til Greåkervn.	Delvis blandet syk/bil, Delvis blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/bil	1772	Ingen tiltak	Det bør vurderes å legge om ruta i forlengelse av Klevaveien ved en eventuell utbygging av ny skole.
18.4 Fv. 557 Greåkervn. Fra Klevavn. til Fredrikstadvn.	Delvis GSV, Delvis blandet syk/bil	Blandet syk/fotgj	121	Etablere ca. 150 m GSV	Strekningen er tegnet langs Greåkervn., men det kan være aktuelt å kjøre den mer rett mellom huset og kirken. Dette må vurderes i reguleringen av fv. 109, siden krysset vil endres. Kobling for syklende mellom v. 109 og Klevavn. må tas med i arbeidet.

Rute 19 Sentrum – Brevik

Kartblad nr 20

Ruta går fra Storgata til Brevik.

Lengde: ca. 1 100 m



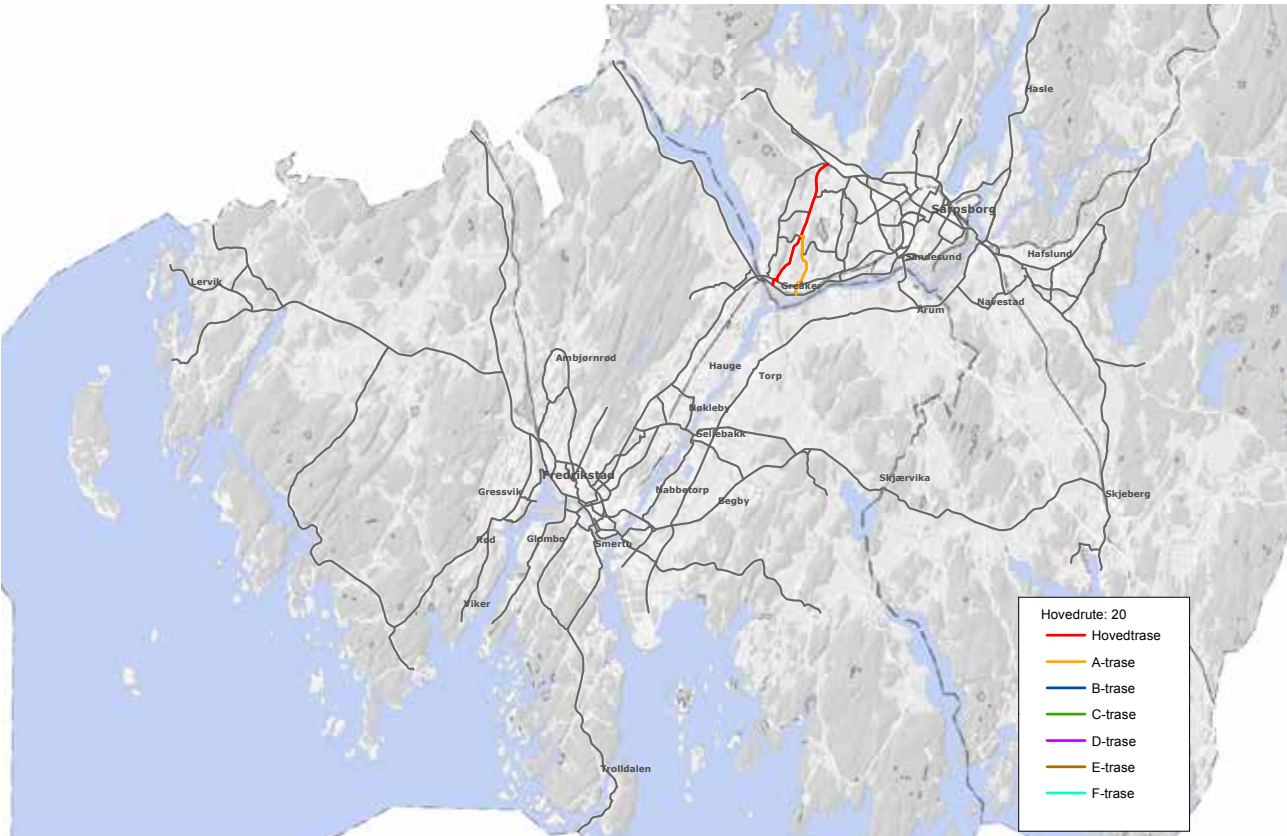
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
19.1 Dovregata - Sibberns vei Fra Storgt. til GSV	Blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/bil/fotgj	377	Ingen tiltak	
19.2 GSV Fra Sibberns vei til Industrivn.	GSV	Blandet syk/fotgj	118	Ingen tiltak	
19.3 Industrivn. - Byfogd Olsens vei - Sarpsborgvn. Fra GSV til A. Moeskaus vei	Blandet syk/bil	Blandet syk/bil	648	Ingen tiltak	

Rute 20 Lekevoll - Greåker

Kartblad nr 16, 19

Ruta går fra Grålum (Inspiria) til Greåker (rute 9 og 3).

Lengde: hovedstrekning: ca. 3 900 m / delstrekning ca. 1 900 m



Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Leng- d e (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
20.1 Manglende forbindelse Fra Bjørnstadvn. til Dalvn.	Ikke oppar- beidet	Eget anl syk	1521	Etablere ca. 1600 m SVF	Tiltaket krever regulering.
20.2 Dalvn.-Grål- umvn - Manglende forbindelse -Veta- bekkvn. Fra manglende for- bindelse til Eikvn.	Delvis blan- det syk/bil/ fotgj, Delvis ikke opparbei- det	Blandet syk/bil/ fotgj	2155	Etablere ca. 530 m GSV	Den sørlige delen av rute 20 mellom fv. 109 i sør og til og med Dalvn. i nord er en mellom- siktig løsning. Om det bygges en ny fv. 114 i Greåkerdalen må den ha med egne anlegg for sykklister som vil kobles til sykkelvn. med fortau som skal bygges mellom Gamle Kongevei og Dalvn.

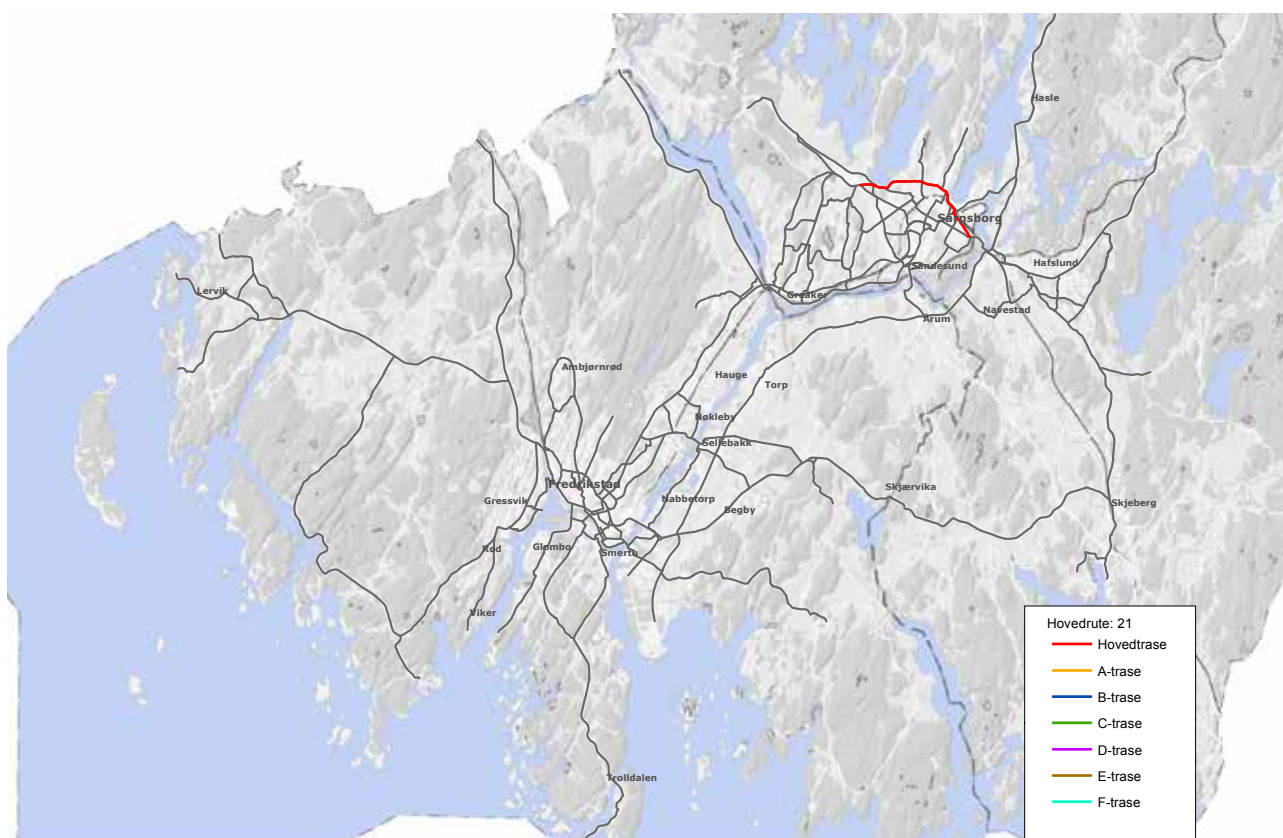
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
20.3 Eikvn. - GSV Fra Vetabekkv. til Greåkerkn.	Delvis blandet syk/bil, Delvis GSV, Delvis udefinerte parkeringsarealer	Eget anl syk	253	Etablere ca. 250 m SVF	Behov for å definere arealer for syklist gjennom parkeringsarealene. Det er ikke tilrettelagt for kryssing av Eikvn. fra Vetabekkv. Det mangler en snarvei for syklist mellom Vetabekkv. og undergangen under fv. 109. GSV-en ned til undergangen under fv. 109 er en omvei. Området er uoversiktlig, med GS-veier, fortau og bussholdeplass. Smal undergang under jernbanen. Strekningen bør tas i reguleringen av fv. 109.
20A.1 Dalvn. - Nye Tindlund vei Fra Dalvn. til Myråsvn.	Delvis blandet syk/bil, Delvis blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/fotgj	765	Strekningsløsning avklares i videre planarbeid	
20A.2 Myråsvn. Fra Nye Tindlundvei til Høydalsvn.	Blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/bil/fotgj	412	Ingen tiltak	
20A.3 Myrstadvn. - GSV Fra Høydalsvn. til Stikkvn.	Delvis blandet syk/bil/fotgj, Delvis GSV	Eget anl syk	543	Etablere ca. 600 m SVF	Strekningen bør tas i reguleringen av fv. 109.
Stikkvn. - GSV Fra GSV til Greåkerkn.	Delvis blandet syk/bil/fotgj, Delvis GSV	Blandet syk/fotgj	198	Oppgradere undergangen	Oppgradering av undergang under jernbanen må avvente flytting av jernbanen.

Rute 21 Lekevoll – Sarpebrua

Kartblad nr 16, 17, 20

Ruta går fra Lekevoll, langs Tunevannet og gjennom boligbebyggelsen på Lande fram til Kurland. Videre går den langs Glengshølen, krysser jernbanesporene ved togstasjonen og fortsetter i St. Nikolas gate til Sarpebrua.

Lengde: ca. 4 100 m



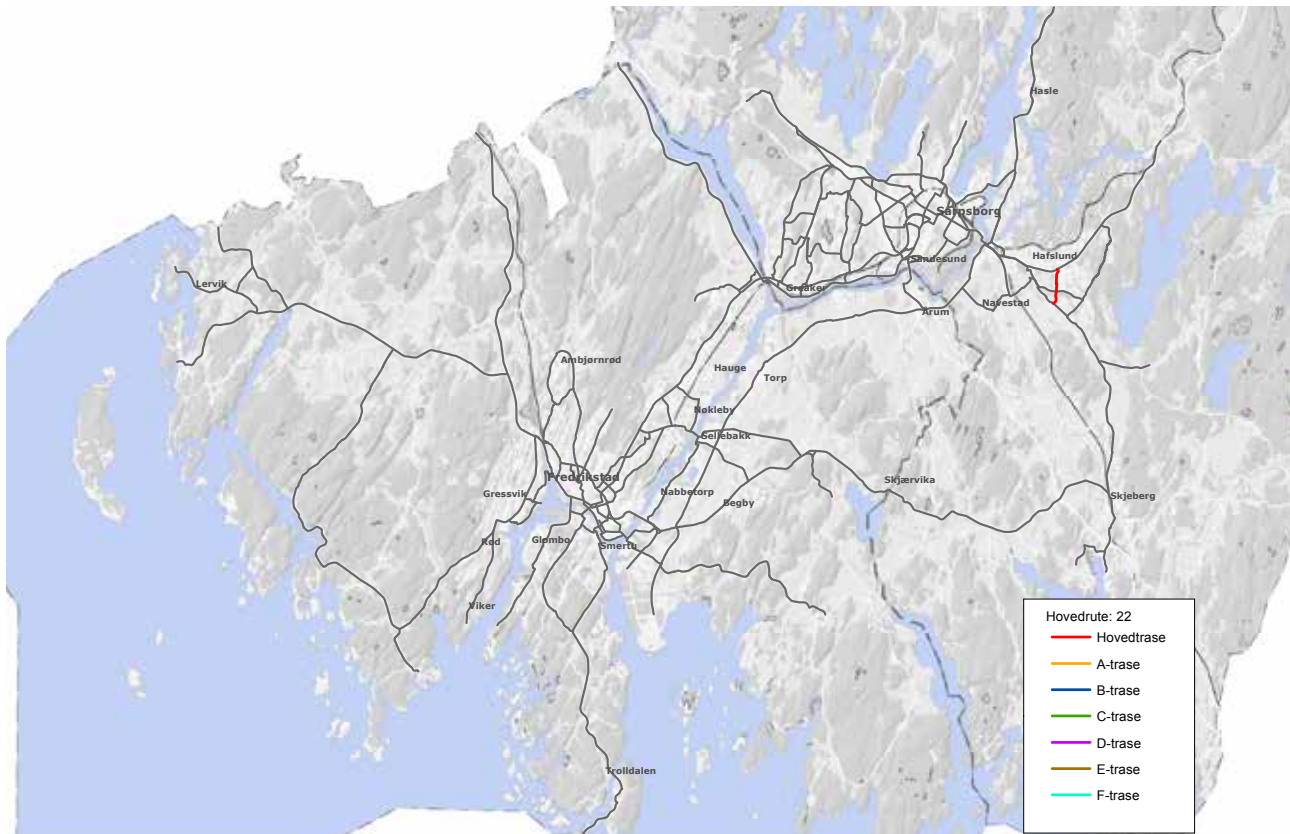
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
21.1 Tunevn. - Fv. 118 - GSV Fra Bru over E6 til Mad. Arnesens vei	GSV	Eget anl syk	1023	Etablere ca 1000 m SVF Undergang under fv. 118 ved Tune kirke (under regulering, finansiert). Forbedre kryssing over Tunevn. (om undergangen plasseres sør for krysset - på barnehagens side).	Må vurderes om tiltaket krever regulering. Undergang under Tunevn. ved Tune kirke er under regulering. Planlagt ferdig regulert i 2016. En del av strekningen (Fra Store Tune Gård barnehage) er del av analyseområdet for områdereguleringen på Grålum.
21.2 Mad. Arnesens vei Fra Tunevannvn. til Lundgårdsvei	Delvis blandet syk/bil, Delvis blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/bil/fotgj	684	Ingen tiltak	
21.3 Mad. Arnesens vei Fra Lundgårdsvei til Per Gyntvn.	GSV	Blandet syk/fotgj	572	Ingen tiltak	
21.4 Per Gyntvn. - Fv. 553 Bryggerivn. - Opsundvn. Fra Madam Arnesens vei til Jernbanestasjonen	Delvis GSV, Delvis blandet syk/bil	Eget anl syk	1034	Etablere 1800 m SVF	Tiltaket vil kreve regulering.
21.5 Jernbanestasjonen - St. Nikolas gate Fra Glengshølen til Borregaardsbakken via Jernbanestasjonen	blandet syk/bil	Eget anl syk	800	Etablere ca 750 m SVF. Etablere planskilt kryssing av jernbanen ved togstasjonen	Gjennomføring bør ses i sammenheng med utviklingen av stasjonsområdet og ny Sarpsbru.

Rute 22 Rv. 111 – Fv. 118 via Rådhusveien

Kartblad nr 21

Ruta går langs Rådhusveien fra Iseveien til Skjebergveien.

Lengde: ca. 1 000 m



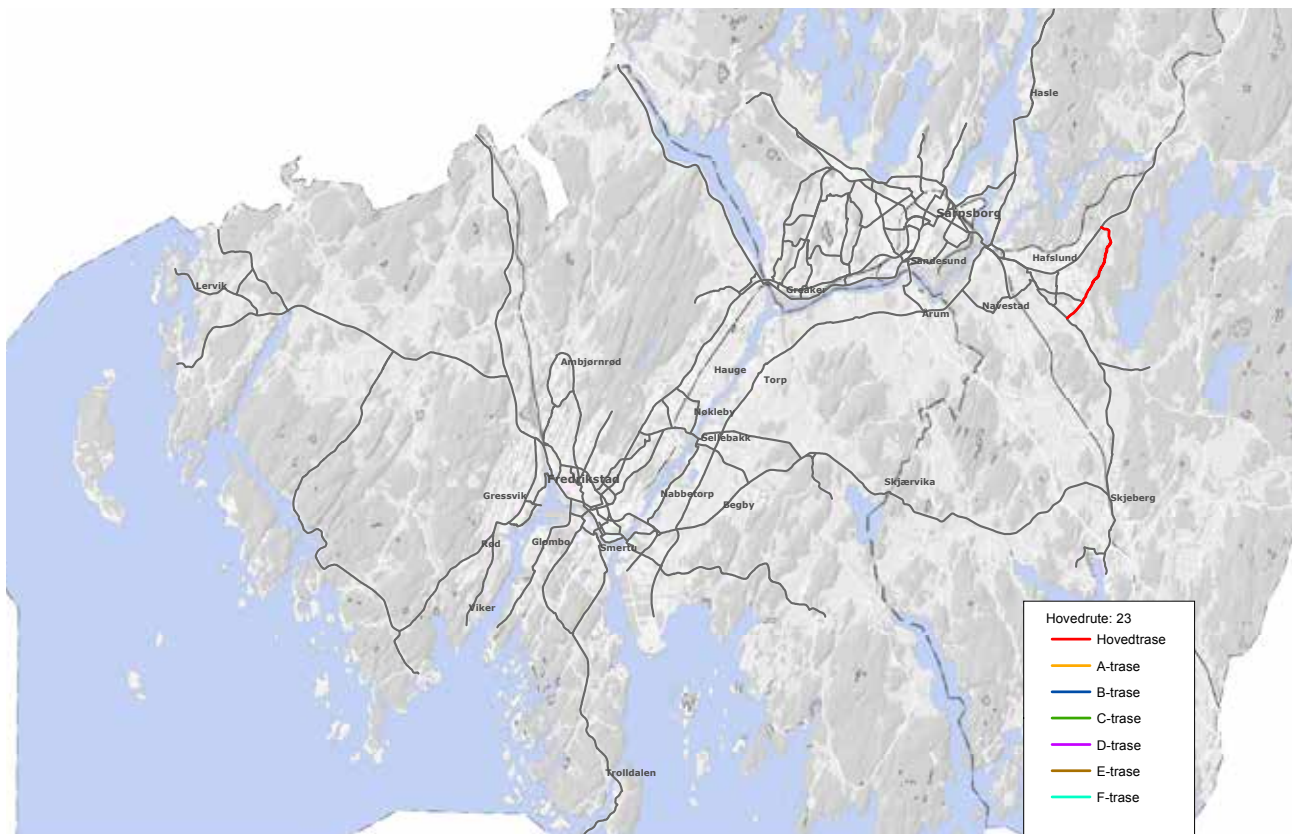
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Len- ge (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
22.1 Rådhusvn. Fra rv. 111 lsevn. til Haugvollvn.	Delvis blandet syk/bil, Delvis GSV	Blandet syk/fotgj	1026	Etablere ca. 150 m GSV	Manglende GSV bygges i 2017.

Rute 23 Hevingen – Klavestadhaugen

Kartblad nr 21

Ruta går fra Kløvningsten/Hevingen til Fjelldal og Klavestadhaugen.

Lengde: ca. 3 100 m



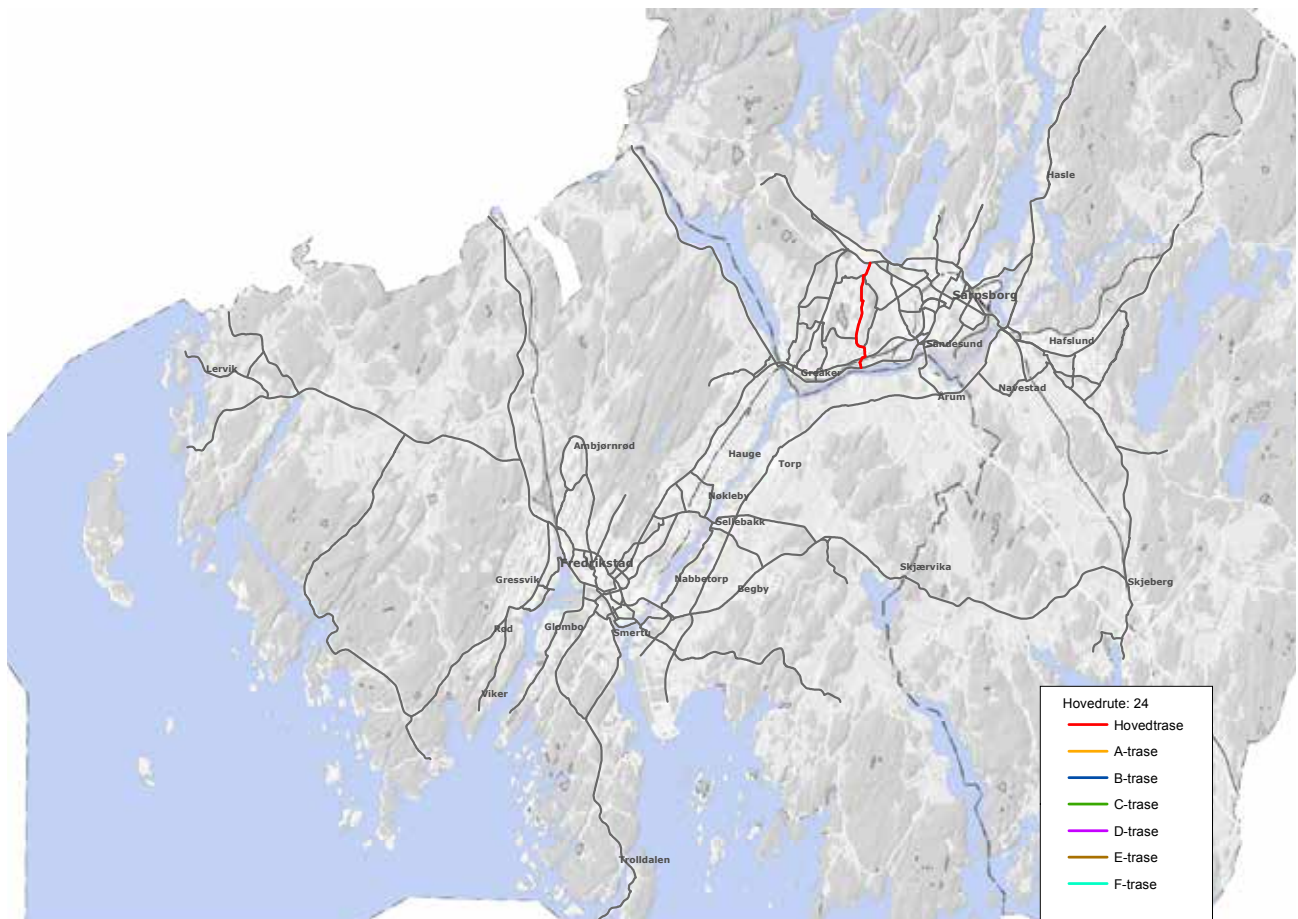
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
23.1 Hevingen - GSV Fra rv. 111 lsevn. til Fjelldalvn.	GSV	Blandet syk/fotgj	1877	Ingen tiltak	
23.2 Fjelldalvn. Fra GSV til rundkjøringen ved Karjolvn.	Blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/bil/fotgj	204	Ingen tiltak	
23.3 Fjelldalvn. Fra rundkjøringen ved Karjolvn. til Kalavn.	Delvis GSV, Delvis blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/fotgj	419	Ingen tiltak	
23.4 Kalabane - Myrvoldvn. Fra Kalavn. til Haugvollvn.	Delvis ikke opparbeidet (travbane), Delvis blandet syk/bil/fotgj	Eget anl syk	628	Strekningssløsning avklares i videre planarbeid	Gjennomføring i sammenheng med utvikling av Kalabanen.

Rute 24 Grålum – Yven via Ordfører Karlsens vei

Kartblad nr 20, 16

Ruta går fra Greåkerveien i sør til Tuneveien langs Ordfører Karlsens vei, Skoglivn. og Rådmann Dalens vei.

Lengde: ca. 3 300 m



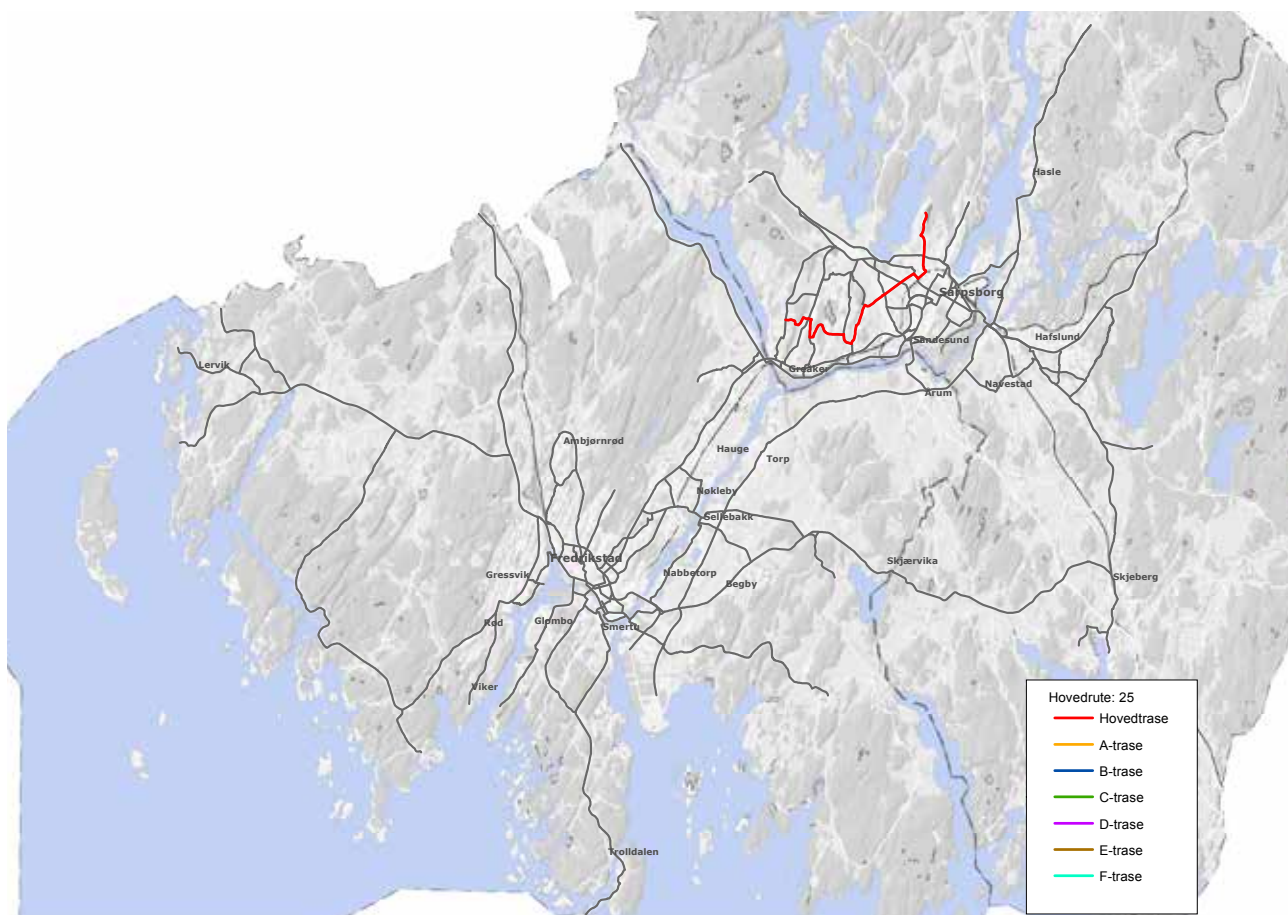
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	L e n g - de (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
24.1 Elvebakken Fra Greåkervn. til GSV	Blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/bil/fotgj	155	Ingen tiltak	
24.2 GSV - Ordf. Karlens vei - GSV Fra Elvebakken til Neslevn.	GSV	Blandet syk/fotgj	1958	Forbedre kryssing av Fjellhøyvn. Oppgradere undergangene	Smale underganger under fv. 109 og jernbanen. Må forbedres som del av fv. 109-prosjektet. Prioriteringsnivå for punktutbedringene er 02.
24.3 Neslevn. - Skoglivn. Fra GSV til Østadvn.	Blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/bil/fotgj	748	Ingen tiltak	Husk - fartsreduserende tiltak
24.4 Østadvn. - Rådm. Dalens vei Fra Skoglivn til Tunesvn.	Blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/fotgj	423	Strekningssløsning avklares i videre planarbeid	

Rute 25 Bakkeli – Opstad

Kartblad nr 17, 20, 19

Ruta går fra Bakkeli, gjennom Lande og Tunejordet til den krysser E6. Videre går den i dalen bak Yvenåsen, gjennom Hannestad og til Opstad.

Lengde: ca. 8 200 m



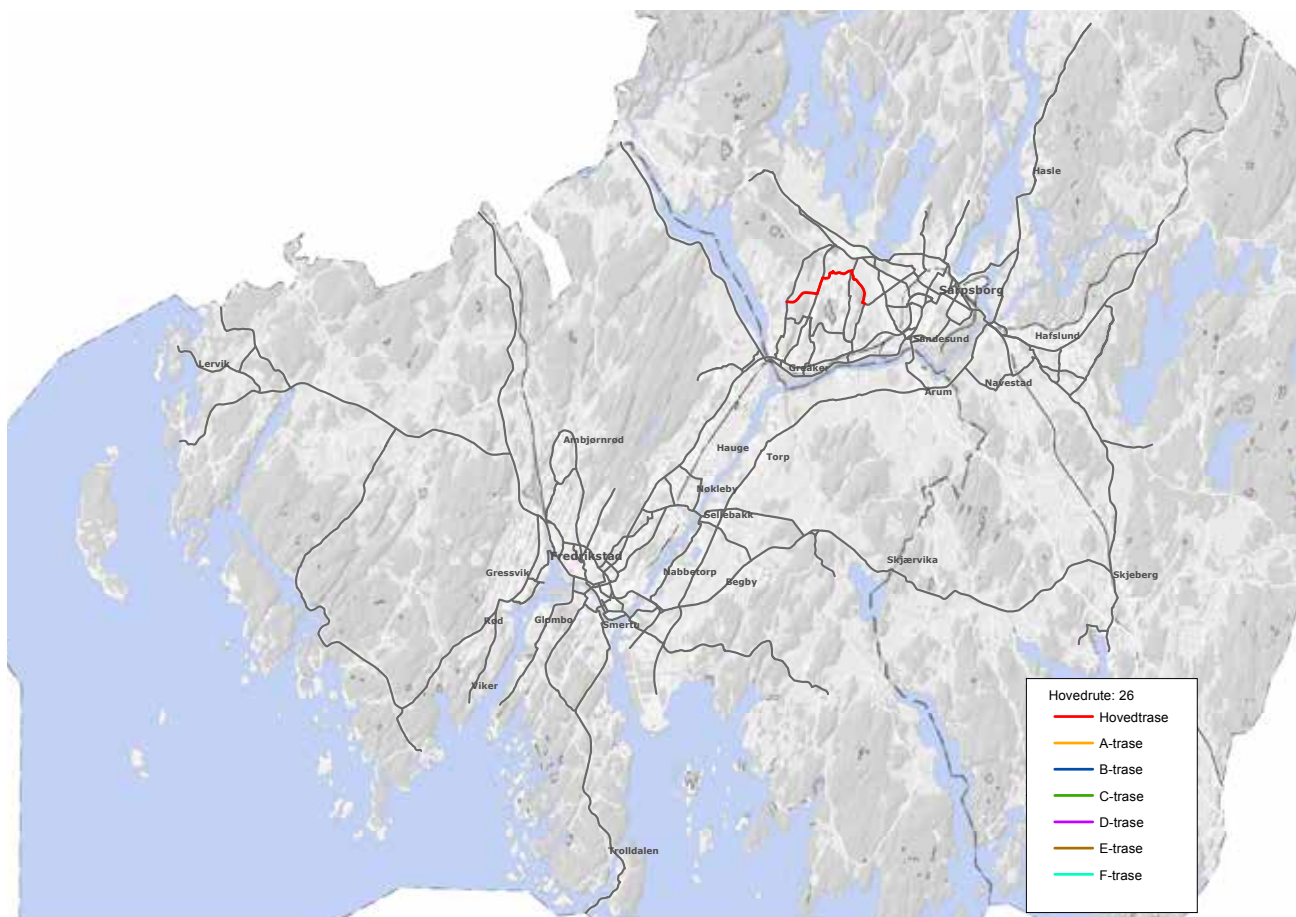
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
25.1 GSV Fra Bakkelifjellet til Geværavn.	GSV	Blandet syk/fotgj	682	Ingen tiltak	
25.2 Geværavn. - Råkilvn. - GSV - Statm. Kolstads vei Fra GSV til Åsavn.	Delvis GSV, Delvis blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/bil/fotgj	1370	Etablere ca. 200 m SVF	Prioriteringsnivå for bygging av eget anlegg for syklistar ved Landeskole har prioritetsnivå 02. Det er regulert en GSV.
25.3 Åsavn.- Vogts vei Fra Statm. Kolstads vei til A. Moeskaus vei	GSV	Eget anl syk	1180	Strekningssløsning avklares i videre planarbeid. Forbedre kryss over A. Moeskaus vei.	Strekningen i Åsavn. er del av rute 15.
25.4 Vogts vei - Ordf. Thorbjørgsens vei Fra A. Moeskaus vei -til manglende GSV mellom Yvenåsen og Knattås	Delvis blandet syk/bil, Delvis blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/bil/fotgj	666	Ingen tiltak	Tiltak på strekningen som er grusvei inngår i strekning 26.1
25.5 Manglende GSV Fra Rådm. Dalens vei til Yvenvn.	Ikke opparbeidet	Blandet syk/fotgj	632	Strekningssløsning avklares i videre planarbeid.	
Yvenvn. Fra Manglende GSV til Ordf. Karlsens vei	Blandet syk/bil	Blandet syk/bil	525		
25.7 Ordf. Karlsens vei Fra Yvenvn. til Damvn.	GSV	Blandet syk/fotgj	395	Ingen tiltak	
25.8 Damvn. Fra Ordf. Karlsens vei til Veslemyrvn.	GSV	Eget anl syk	535	Strekningssløsning avklares i videre planarbeid.	
25.9 GSV - Johan Skaus vei - Nye Tindlundvei - Vetabekkvn. - GSV - Stevnevn. Fra Damvn. til Opstadvn.	Delvis ikke opparbeidet, Delvis blandet syk/bil/fotgj, Delvis GSV	Blandet syk/fotgj	2229	Strekningssløsning avklares i videre planarbeid.	Strekningen i Nye Tindlundvei er del av rute 20.

Rute 26 Tunejordet – Opstad nord

Kartblad nr 20, 19

Ruta går fra Tunejordet til boligområdet på Grålum og videre østover til Opstad nord.

Lengde: ca. 3 600 m



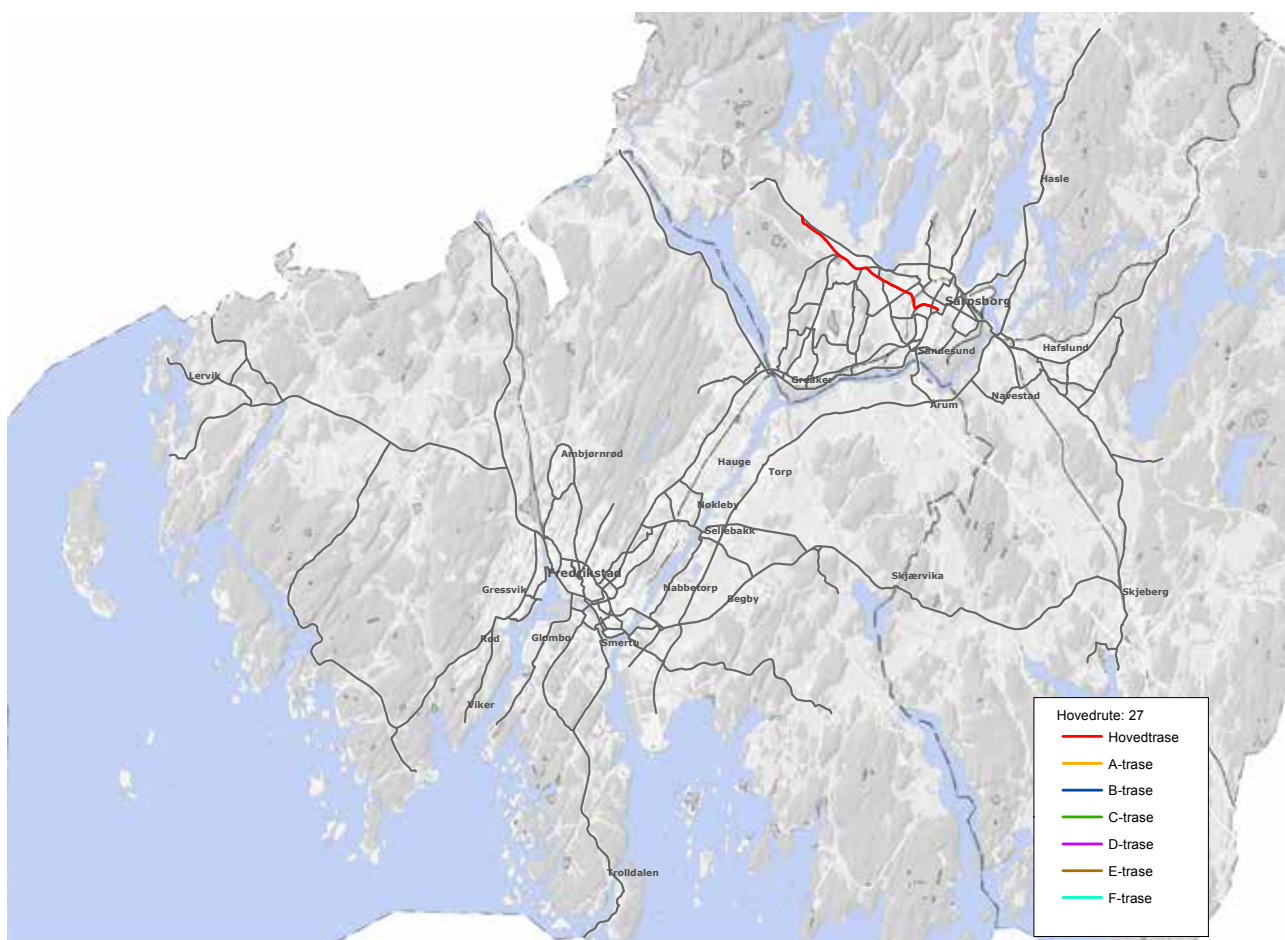
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Lengde (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
26.1 Rådm. Dalens vei - Østadvn. Fra Rådm. Dalens vei til Knattåsvn.	Blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/bil/fotgj	1604	Strekningsløsning avklares i videre planarbeid.	Rådmann Dalens vei er privat. I hovedsak en grusvei.
26.2 GSV - Åsvn. - Vestlia - GSV - Kitterødvn. - Manglende forbindelse Fra Knattåsvn. til sykkelvei i Greåkerdalen	Delvis GSV, Delvis blandet syk/bil/fotgj	Blandet syk/fotgj	576	Etablere ca. 30 m GSV (kobling mellom Kitterødvn. Og ny sykkelvei i Greåkerdalen)	Koblingen til Kitterødvn. må bygges samtidig som sykkelveien i Greåkerdalen.
26.3 Sykkelvei i Greåkerdalen			469		Se strekning under rute 20
26.4 Manglende GSV Fra sykkelvei i Greåkerdalen til Opstadvn.	Ikke opparbeidet	Blandet syk/fotgj	959	Strekningsløsning avklares i videre planarbeid.	

Rute 27 Kalnes – Sarpsborg sentrum via Vingulmorkveien

Kartblad nr 16, 20

Ruta går fra Sandtangen til Bjørnstadveien. Den er E6 i Tuneveien og krysser jordene for å koble seg til Vingulmorkveien og gå videre til Korsgata og sentrum.

Lengde: ca. 4 900 m



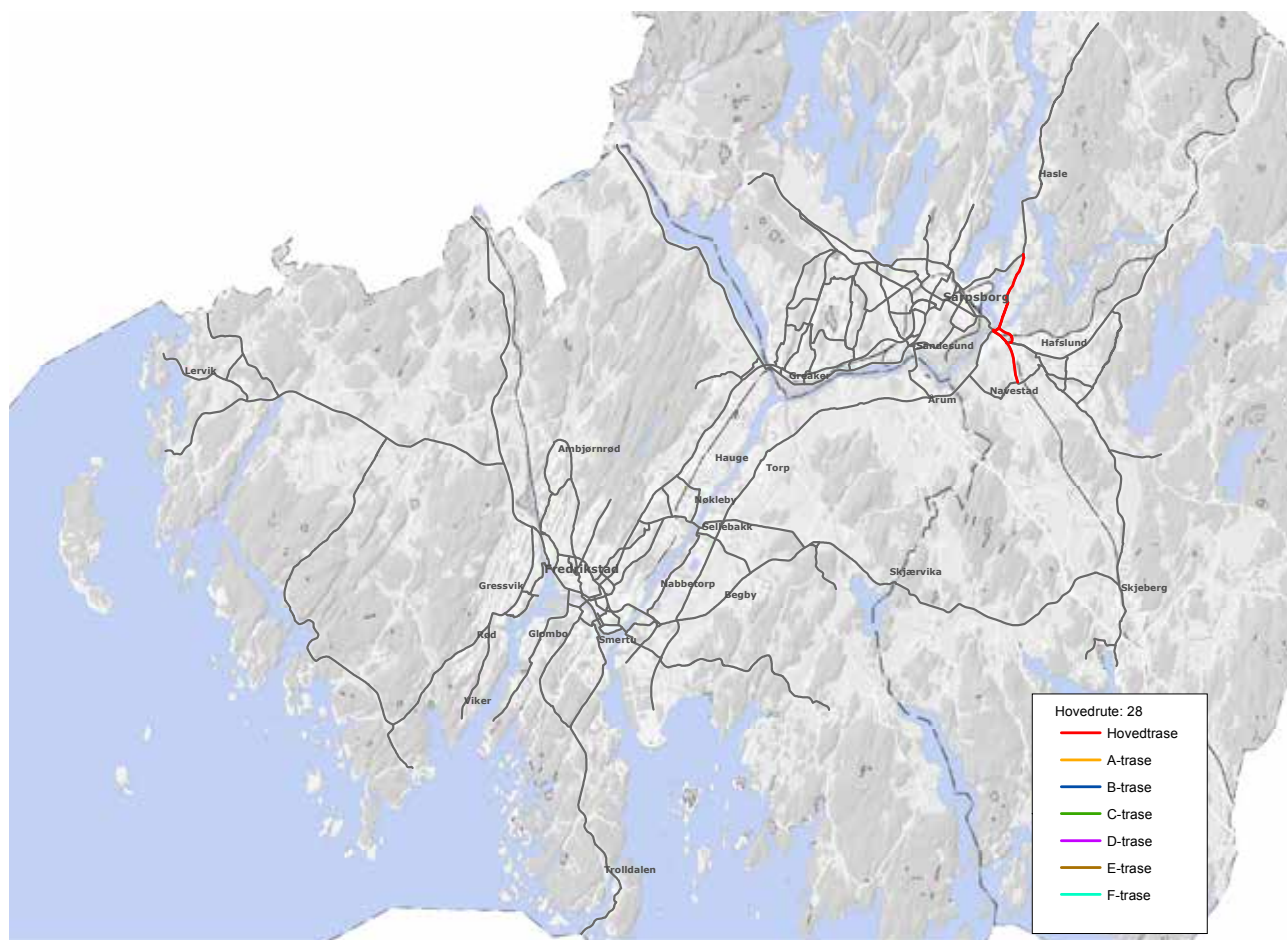
Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Le n g - de (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
27.1 Fv. 118 Fra Sandtangen til Gudbrands vei	GSV	Blandet syk/fotgj	969	Ingen	
27.2 Fv. 118 - Bjørnstadvn. - Tunevn. - Vingulmorkvn. Fra Gudbrands vei til Vogts vei	Delvis blandet syk/bil, Delvis GSV, Delvis ikke opparbeidet, Delvis blandet syk/bil/fotgj	Eget anl syk	3292	Etablere ca. 2700 m SVF Tilrettelegge for kryss ved Bjørnstadvn. x Grålumvn. Og Tunevn. X Rådm. Dalens vei	Tiltaket vil kreve regulering. En del av strekningen fra Vingulmorkvn til Hundskinnvn og litt videre (ca. 470 m) er allerede regulert som vei.
27.3 Vingulmorkvn. - GSV Fra Vogts vei til Korsgt.	GSV	Eget anl syk	671	Etablere ca. 600 m SVF	Tiltaket er under regulering (områdereguleringsplan for Vingulmorkvn/Torsbekkdalen).

Rute 28 Hafslundsøy – Nordberg

Kartblad nr 17, 21

Ruta går langs Nordbyveien (rute 9) og videre i Edvard Strands vei. Den krysser rute 11 og går videre i Haugeveien til Norsbergsvingen (rute 17).

Lengde: ca. 4 600 m



Strekning	Dagens standard	Framtidig standard	Len- ge (m)	Tiltaksbehov	Kommentarer
28.1 Fv. 581 Nordbyvn. Fra Svingen til E. Strands vei	Blandet syk- klister/biler	Blandet syk/fotgj	102	Strekningsløsning avklares i videre planarbeid.	
28.2 E. Strands vei Fra Nordbyvn. nord til Nordbyvn. sør	Blandet syk/ bil/fotgj	Blandet syk/bil/ fotgj	1344	Ingen tiltak	
28.3 Fv 581 Nordbyvn. Fra E. Strands vei til Hafslundsgt. øst	Delvis GSV, Delvis blandet syk/bil, Delvis blandet syk/bil/ fotgj	Blandet syk/fotgj	1365	Etablere ca. 1000 m GSV	Tiltaket vil kreve regulering.
28.4 Øyvn. Fra Nordbyvn. til Hafslundsgt. vest	Blandet syk/ bil/fotgj	Blandet syk/bil/ fotgj	196	Ingen tiltak	
28.5 Rv. 111 Hafslundsgt. Fra Øyvn. til Haugevn.			480		Se strekning under rute 15.
28.6 Fv 583 Haugevn. Fra Hafslundsgt. til Nordbergsvingen	Delvis blandet syk/bil/ fotgj, Delvis GSV	Blandet syk/fotgj	1161	Etablere ca. 1100 m GSV	

