

Fagnotat samferdsel



Virksomhet bærekraftig
samfunnsutvikling

01.06.2022

Innhold

INTRODUKSJON AV TEMA.....	2
1.1 Gjeldende regelverk, planer og føringer (eller under arbeid)	3
2 KARAKTERISTIKK / STATUS / PROBLEMBESKRIVELSE.....	15
2.1 Bypakke Nedre Glomma	15
2.2 Jernbane	16
2.3 Sykkel.....	17
2.4 Gange.....	20
2.5 Buss	21
2.6 Ferge	22
2.7 Vei/personbiltrafikk	22
2.8 Parkering	24
2.9 Trafikksikkerhet	26
2.10 Havn.....	27
2.11 Generelle utfordringer	27
3 MÅLBESKRIVELSE	28
3.1 Nullvekstmål i personbiltrafikken	28
3.2 Nullvisjonen	29
3.3 Mål for sykkelbruk.....	29

Dette fagnotatet er utarbeidet som en del av grunnlaget for rullering av kommuneplanens arealdel 2023-35 for Fredrikstad kommune. Notatet bygger på foreliggende kunnskap, og nivået på vurderinger er tilpasset kommuneplanens arealdel. Ansvarlig for utarbeidelse av fagnotatet er Seksjon for kultur miljø og byutvikling ved virksomhet bærekraftig samfunnsutvikling.

INTRODUKSJON AV TEMA

Samferdsel og arealbruk henger tett sammen. Transportplanleggingen og arealplanleggingen må bygge opp under hverandre, ikke trekke i motsatt retning for å få privatpersoner og bedrifter til å ta mer miljøvennlige transportvalg. Gode og langsiktige planer er viktig, men i praksis ser man gjerne at transportvaner er vanskelige å endre, selv med bruk av både gulrot og pisk.

Undersøkelser av reisevanene til folk bosatt i Fredrikstad viser at bilen er mye brukt, også på kortere turer. Dette innebærer at det er en relativt liten andel av reisene foretas med kollektivtransport, sykkel eller til fots. Potensialet for å få innbyggerne i Fredrikstad til å ta mer miljøvennlige transportmiddelvalg i hverdagen er dermed stort. Sykkelforholdene er gode med relativt flatt terreng i kommunen, og sammenlignet med mye av landet er det lite nedbør og korte og milde vintre. Kommunens satsning på gratis ferge har resultert i en mangedobling av passasjertallet siden 2012, og viser at kollektivtransport kan bli et naturlig og foretrukket valg i hverdagen om tilbudet gjøres rimelig og enkelt nok.

Elvene og sjøområdene i og nær de sentrale delene av byen tilfører mange kvaliteter, men i et samferdselsperspektiv har det også noen uheldige sider. Et begrenset antall bruer betyr at mye trafikk nødvendigvis må sluses gjennom disse krysningspunktene. Transportnettverket er sårbart for helt eller delvis stengte bruer, enten dette skyldes planlagt vedlikeholdsarbeid eller uforutsette hendelser og trafikkulykker. Dette rammer ikke bare privatbilister, men også kollektivtrafikken, næringstrafikken og samfunnsberedskapen.

Med bypakkeprosjektene, samt forhåpentligvis en byvekstavtale samt InterCity-utbygging, vil det bli stor samferdselsmessig utvikling i Fredrikstad og Nedre Glomma-regionen de kommende tiårene. Det er imidlertid usikkerhet om når prosjektene kan forventes å være ferdig utbygget, noe som er uheldig av flere grunner. Det mest opplagte er naturligvis at de positive effektene av utbyggingene utsettes, men kanskje vel så viktig er de negative konsekvensene for de som berøres av planleggingsarbeid som trekker ut i tid eller får utsatt oppstart. I sentrale deler av Fredrikstad blir også store områder båndlagt i påvente av ny stasjon og kollektivknutepunkt på Grønli, noe som setter en midlertidig stopper for byutviklingen i disse områdene.

Statusbeskrivelsene i denne temarapporten bygger på eksisterende kunnskap og tallgrunnlag, hovedsakelig fra følgende rapporter og utredninger:

- Lokal reisevaneundersøkelse for Sarpsborg og Fredrikstad 2013/2014 (utarbeidet av Transportøkonomisk institutt som et tilleggsutvalg til den nasjonale undersøkelsen)
- Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/2019

- PROSAM-rapport 242: Reisevaner i Oslo og Viken. En analyse av nasjonal reisevaneundersøkelse 2018/19
- Utredning om felles parkeringspolitikk i Sarpsborg og Fredrikstad (2017)
- Årsrapporter for belønningsordningen Nedre Glomma

1.1 Gjeldende regelverk, planer og føringer (eller under arbeid)

Under følger en oversikt over de viktigste regelverkene, planene og føringene på nasjonalt, regionalt og kommunalt nivå. Viktig pågående arbeid er også omtalt. Det er fokusert på det som har direkte med samferdsel å gjøre. Samferdsel kan også være et tema innenfor overordnede føringer for eksempelvis klima og folkehelse, men dette er ikke omtalt under.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023

Hvert fjerde år utarbeider regjeringen et sett med forventninger som skal legges til grunn for regional og kommunal planlegging. De gjeldende forventningene er sortert i fire hovedkategorier. Under er forventningene som er direkte relevante for samferdsel er listet opp under aktuell kategori:

- Planlegging som verktøy for helhetlig og bærekraftig utvikling
 - Fylkeskommunene formulerer klare behov og prioriteringer som innspill til konseptvalgutredning for store statlige samferdselstiltak. Fylkeskommuner og kommuner legger vedtatte statlige planer til grunn for egen planlegging.
- Vekstkraftige regioner og lokalsamfunn i hele landet
- Bærekraftig areal- og transportutvikling
 - Fylkeskommunene og kommunene legger til rette for vekst og utvikling i kompakte og klart avgrensede byområder gjennom regionale bolig-, areal- og transportplaner. Planene fastsetter regionalt utbyggingsmønster, senterstruktur og hovedtrekk i transportsystemet.
 - Fylkeskommunene og kommunene legger til rette for videre utbygging av et godt samferdselsnett i hele landet.
 - Fylkeskommunene og kommunene legger til rette for sykling og gange i byer og tettsteder, blant annet gjennom trygge skoleveier, ved å planlegge for gange og sykling fra kollektivknutepunkt og ut til friluftslivsområder, og for transportløsninger for grupper som er mindre mobile.
 - By- og omlandskommuner, sammen med fylkeskommunene, videreutvikler samarbeidet om transport på tvers av administrative grenser der dette bidrar til effektiv ressursbruk, næringsutvikling, bosetting og sosial bærekraft i ulike deler av fylket.
- Byer og tettsteder der det er godt å bo og leve
 - Kommunene har en aktiv og helhetlig areal- og sentrumpolitikk med vekt på styrking av sentrumsområdene. Boliger, næringsvirksomhet, arbeidsplasser og tjenestetilbud lokaliseres i eller tett på sentrum, med god tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange.

Statsforvalteren i Oslo og Vikens forventninger til kommunal arealplanlegging 2022

Statsforvalteren i Oslo og Viken har i et forventningsbrev av januar 2022 utdypet hva kommunene bør prioritere å følge opp i sin arealplanlegging for å bidra til en bærekraftig utvikling. Følgende samferdselsrelaterte temaer og forventninger kan trekkes fram fra forventningsbrevet:

- Reduksjon av klimagassutslipp og kompakt by- og tettstedsutvikling
 - *Vi ber kommunene fortsatt prioritere arbeidet med å minimere transportbehovet og legge til rette for at Stortingets mål om at vekst i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange, jf. statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.*
 - *Vi har en klar forventning til kommunene om å avgrense byggesonen, utvikle kompakte byer og tettsteder, og konsentrere framtidig utbygging rundt kollektivknutepunkt. Dette for at innbyggernes transport ved daglige gjøremål i størst mulig grad kan skje med kollektivtrafikk, sykkel og gange, men også for å ta vare på dyrka jord og natur.*

Fylkesplan for Østfold – Østfold mot 2050

Denne regionale planen, vedtatt av Østfold fylkesting juni 2018, gjelder fram til ny, felles plan for hele Viken vedtas. Fylkesplanen består av to hoveddeler: samfunnsdel og arealstrategi. I tillegg er det regionale strategier for Nedre Glomma. For å sikre en arealforvaltning i tråd med målene for fylkesplanen, har planen juridisk bindende regionale planbestemmelser og retningslinjer (ikke juridisk bindende) som gir føringer for kommunenes planarbeid.

Samfunnsdel

Samfunnsdelen av fylkesplanen består av mål og strategier inndelt etter de tre bærekraftsdimensjonene: klima og miljø (miljømessig bærekraft), verdiskaping og kompetanse (økonomisk bærekraft) og levkår og folkehelse (sosial bærekraft). Innenfor hver av de tre hovedtemaene er det delmål og strategier. Under er hovedmålene, delmålene og strategiene som har direkte med samferdsel å gjøre:

Klima og miljø: Østfold skal være et fylke som ivaretar klima, natur, kulturminner og kulturlandskap, og som tar miljøhensyn i offentlig og privat sektor.

- Klima og energi: I 2050 er all energibruk i Østfold fossilfri, og jordbruk og industri er ledende i å minimere annen type klimagassutslipp per produserte enhet. Østfold skal være et lavutslippsamfunn med høyeffektiv energi- og ressursbruk. For å nå målet for 2050 skal det settes delmål for 2020, 2030 og 2040. Transporten i Østfold skal være fossilfri i 2030. Målet er at dette skal gjelde all transport.
 1. Transporteffektivitet skal være førende for arealbruken i Østfold. Lokalisering av rett virksomhet på rett sted skal bidra til å redusere transportbehovet. Bolig-, areal- og transportplanlegging skal samordnes. Det skal legges vekt på å utvikle gode, kompakte tettsteder og byer. Det er her størstedelen av befolkningsveksten skal komme.

2. Infrastruktur, for eksempel lade- og fyllestasjoner, må legges til rette for fossilfri transport. Det offentlige skal gå foran i omleggingen til utslippsfrie alternativer og biogass, blant annet gjennom investeringer og anskaffelser.
 3. Østfoldsamfunnet skal sammen stimulere til overgang fra privatbil til gange, sykkel, el-sykkel og kollektive transportløsninger. Disse transportformene må sikres god fremkommelighet og høy brukervennlighet. Bilbruk i byer og tettsteder bør reduseres gjennom bilbegrensende tiltak, kombinert med at nullutslippsbiler og biogasskjøretøy gis fordeler framfor fossilkjøretøy
- Jordvern: Den årlige omdisponeringen av dyrka mark i Østfold skal reduseres til et absolutt minimum.

Ved utbygging av nødvendig infrastruktur i Østfold skal forbruket av dyrka mark begrenses. Kravet gjøres strengest for infrastruktur som har negativ klimaeffekt. Dersom det ikke kan unngås å bygge på matjord, bør denne tas vare på og brukes til jordforbedring eller nydyrking.

Verdiskaping og kompetanse: Østfold skal være attraktivt for mennesker og kapital, og tilby et velfungerende arbeidsmarked. Vi skal ha et bærekraftig næringsliv preget av nyskaping, riktig kompetanse og samhandling.

- Infrastruktur og samferdsel: Østfold skal ha et transportsystem som fremmer helse, miljø, kultur og verdiskaping. Transportsystemet skal bidra til positiv regional utvikling med attraktive byer og bygder i Østfold. Eksisterende infrastruktur skal utnyttes og vedlikeholdes på en god måte.

Arealstrategien i Østfold skal sikre fornuftig plassering av næringsvirksomhet tilknyttet eksisterende eller ny infrastruktur. Rekkefølgebestemmelser bør benyttes der utbygging utløser behov for ny infrastruktur.

Infrastruktur og samferdselstiltak må ses i sammenheng med arbeid for å utvikle næringsmiljøer i fylket. Det skal gjøre miljøene effektive og muliggjøre reduksjon av transportarbeidet.

Østfold må samles om en felles strategi for overføring av gods fra vei til sjø og bane ved at de alternative transportmidlene blir konkurransedyktige.

Arbeidet med å utvikle regionale havner og fiskerihavner skal videreføres.

Fra nasjonalt hold er det gitt tilsagn om store investeringer til jernbane i Østfold. Østfold må stå samlet for å sikre at denne utbyggingen blir gjennomført. Det skal arbeides for effektive jernbaneforbindelser med tilstrekkelig kapasitet i og gjennom fylket, utnyttelse av østre linje, dobbeltspor på vestre linje fram til svenskegrensen, og at svenske myndigheter forlenger dobbeltsporet videre inn i Sverige.

Østfold må jobbe for å forbedre standarden på riksveiene til og i fylket. Av riksveiene skal prosjektene som ligger inne i NTP, dvs. ferdigstillelse av E18 gjennom Akershus, RV19 og 111/22, prioriteres.

Fylkesvegnettet og kommunale veier i Østfold må sikres god nok standard. De viktigste transportårene i og gjennom fylket skal prioriteres. Godt vedlikehold skal vektlegges.

God planlegging skal sikre effektive og sammenhengende kollektivløsninger i byområdene. Det må etableres bedre løsninger for å knytte de forskjellige delene av fylket sammen. Det er avgjørende å tilby gode kollektivløsninger mellom utpekte knutepunkter.

Veinettet i byene skal utvikles i samsvar med målene i eksisterende og fremtidige byvekstavtaler/samarbeidsavtaler. Det innebærer blant annet mål om nullvekst i personbiltrafikken.

Østfold skal bruke tilgjengelige virkemidler for å få et reisemønster som i størst mulig grad er fossilfritt. Derfor må sykkel-/gangstier prioriteres i hele fylket.

Østfold skal jobbe sammen for at Rygge flyplass kan reetableres som en sivil lufthavn med konkurransedyktige rammevilkår, og den bør vurderes å få rollen som avlaster for Gardermoen i et nasjonalt perspektiv. Østfold fylkeskommune skal jobbe for at Rygge skal kunne være ledende på fossilfri og bærekraftig flytransport.

Jordvern må prioriteres sterkere ved utbygging av infrastruktur. Det må søkes alternative løsninger for å spare dyrket mark, jf. strategi 24-27 i hovedtema klima og miljø.

Arealstrategi

Fylkesplanens arealstrategi skal sikre en arealforvaltning i tråd med målene i samfunnsdelen. Under arbeidet med forrige fylkesplan ble det konsekvensvurdert flere mulige utviklingsmodeller som kunne ligge til grunn for arealstrategien. Det ble konkludert med at transporteffektivitetsmodellen ga best måloppnåelse og det ble holdt fast ved denne modellen for gjeldende fylkesplan. De delene av arealstrategien som vurderes å være mest relevante for samferdsel er listet opp under:

- Fortetting og mindre transportomfang: Fortetting og styrking av sentrumsfunksjoner i byer vil gi folk flere servicetilbud i kort avstand fra bosted. Dette gjør at det kan bygges ut gang- og sykkelveinett mer effektivt og at kundegrunnlaget for kollektivtrafikken styrkes.
- Spredt utbygging må reduseres til et minimum: Slik utbygging øker transportbehovet med personbil.
- En næringsstruktur for fremtiden: Lokaliseringen av næringsvirksomheter skal skje etter ABC-prinsippet ("rett virksomhet på rett plass") blant annet av trafikkmessige forhold. De påpekes også at det er viktig at havnene i fylket har nødvendige rammebetingelser for effektiv drift i form av veier, annen infrastruktur og areal.
- Byutvikling og samferdselsutfordringer: Utbygging av dobbeltspor på Østfoldbanen er viktig for både gods- og persontransport. Gode kollektivknutepunkt i tilknytning til jernbanestasjoner vektlegges fra statlig hold. Bypakker og byvekstavtaler er viktige for å utløse statlige midler til utbygging av transportsystemet. Fylkesplanen må støtte opp om kravene i en framtidig byvekstavtale.

Regionale strategier for Nedre Glomma

Fylkesplanen inneholder også regionale strategier for fire regioner i Østfold, blant annet Nedre Glomma (Fredrikstad, Sarpsborg, Hvaler og Rakkestad kommuner). De regionale strategiene for Nedre Glomma er utarbeidet av Nedre Glomma regionråd, og de direkte samferdselsrelevante strategiene lyder:

- Vi legger til rette for et effektivt og miljøvennlig transportsystem.
- Vi videreutvikler samarbeidet om areal og transport.
- Vi lokaliserer nye virksomheter etter areal- og transportprinsippet.

Planbestemmelser og retningslinjer

Fylkesplanen har to juridisk bindende regionale planbestemmelser, som begge delvis har med samferdsel å gjøre:

- Regional planbestemmelse for lokalisering av handel
- Regional planbestemmelse for lokalisering av arbeids- og/eller besøksintensive virksomheter

Planbestemmelsene er så lange at de ikke gjengis her.

I tillegg har fylkesplanen en rekke retningslinjer (ikke juridisk bindende) som gir føringer innenfor mange temaer. Under gjengis retningslinjene knyttet til samferdselsrelaterte temaer:

1.9 Kollektivtilbud

- 1.9.1 I kommuneplanens arealdel må knutepunkt og arealbruk knyttet til disse drøftes. Ved lokalisering av boliger, arbeidsplasser og service skal det legges avgjørende vekt på et godt kollektivtilbud.
- 1.9.2 Det skal sikres trygg og effektiv overgang mellom ulike transportmidler.
- 1.9.3 Veieier skal sikre framføringshastigheten i kollektivtrafikkens stamnett ved egne traséer (bussgater, kollektivfelt/sambruksfelt og lignende), aktive prioriteringstiltak (trafikkstyring) og lignende.
- 1.9.4 Tiltak på kollektivtrafikkens stamnett skal ikke redusere framføringshastigheten for kollektivtrafikk.

1.10 Gang- og sykkelveier

- 1.10.1 Av trafiksikkerhetshensyn skal alle boligområder i lokalsentre ha gang- og sykkelvei til barneskole og nærturområder.
- 1.10.2 I utviklingen av sammenhengende nettverk for sykkel og gange, prioriteres først strekninger i og mot sentrum, så strekninger med størst potensial for bruk.
- 1.10.3 I trafikkerte sentrumsområder skal det etableres separate anlegg for sykkel. Løsninger utenfor tettbygd strøk vil primært være gang- og sykkelveg. Det bør vurderes separate sykkelanlegg til områder utenfor sentrum hvor det er stort potensial for bruk.
- 1.10.4 Det skal etableres tilstrekkelig og god sykkelparkering i by- og områdesentra.

- 1.10.5 I områder utenom bysentra bør veier utvides med svært brede skuldre, eller andre løsninger med forenklede sykkel - veier, for å styrke sykkelvegnettet i hele fylket.

1.11 Veinettet

- 1.11.1 Avvikling av trafikk i by- og tettstedsområdene skal primært løses gjennom godt vedlikehold og effektivisering av eksisterende vei- og gatenett, forbedring av kollektivtilbudet og gang- og sykkelvegnettet.
- 1.11.2 For at kollektivtilbudet i tillegg til areal- og parkeringspolitikken skal kunne bidra til å nå nullvekstmålet, er det nødvendig med betydelige investeringer i veinettet i de største byene. Prioriteringene avklares i felleskap mellom nasjonale, regionale og kommunale myndigheter i bypakker og andre avtaler.

1.12 Virkemidler for å redusere biltrafikk

- 1.12.1 Det skal utvikles et parkeringstilbud i bysentrum som bygger opp under byliv og reduserer biltrafikken. Besøksparkering i by-/tettstedsområder skal prioriteres foran arbeidsrelatert parkering.
- 1.12.2 Gjennom kommuneplanen skal kommunene etablere restriktive parkeringsnormer i byene, herunder vurdere:
 - Maksimumsnormer for parkering i bysentra.
 - Boligsoneparkering
 - Avgrensning av sentrumskjernen med avgiftsparkering
 - Lokalisering og avklaring av forhold mellom langtidsparkering i utkanten av sentrumsområdet og innfartsparkering
- 1.12.3 Kommunene bør vurdere alternativ bruk av parkeringsplasser til byutviklingsformål
- 1.12.4 Kommunene skal vurdere lokalisering av pendlerparkeringsplasser
- 1.12.5 For byene i Nedre Glomma skal det innføres avgiftsbetaling på kommunale og fylkeskommunale arbeidsplasser i sentrum.
- 1.12.6 Det bør utarbeides mobilitetsstrategi for offentlig virksomhet. Fylkeskommunen og kommunene bør ta initiativ overfor private virksomheter for å gjennomføre mobilitetsplanlegging.
- 1.12.7 Parkeringspolitikk bør drøftes over kommunegrenser.
- 1.12.8 Der bompenger er aktuelt, bør differensierte avgifter vurderes.
- 1.12.9 Framkommelighet for kollektivtrafikk, sykkel og gange skal prioriteres i byene. Dette kan gjøres gjennom helhetlige fysiske tiltak.
- 1.12.10 Trafikkregulering, teknologi for trafikkstyring og helhetlige gatebruksplaner bør nyttes som bilbegrensende virkemidler.

Regional transportplan for Østfold mot 2050

Denne regionale planen, vedtatt av Østfold fylkesting juni 2018, gjelder fram til ny, felles plan for hele Viken vedtas. Regional transportplan (RTP) er en helhetlig plan for alle samferdselsområder og regioner i Østfold, og den skal bidra til at samfunnsmålene i fylkesplanen nås innenfor transportfeltet. RTP skal følges opp med fireårige handlingsprogram for fylkesveier og kollektivtrafikk som viser hvordan konkrete tiltak skal bidra til måloppnåelse.

RTP har følgende samfunns mål: *"Østfold skal ha et transportsystem som fremmer helse, miljø, kultur og verdiskaping. Transportsystemet skal bidra til positiv regional utvikling med attraktive byer og bygder i Østfold."*

Følgende hovedstrategier er listet opp:

- Geografisk tilpasning av tiltak ut fra transportutfordringer og regionale samarbeidsavtaler.
- Fullføring av påbegynte og oppfølging av vedtatte prosjekter.
- Iverksetting av tiltak som gir:
 - a. bedre utnyttelse av de ulike transportformenes fortrinn
 - b. økt verdiskaping og flere arbeidsplasser basert på lokale/regionale fortrinn
 - c. økt fysisk aktivitet og bedret folkehelse for befolkningen generelt og for prioriterte mål grupper spesielt for lavest mulig kostnad og minimerte miljø- og målkonflikter.

RTP har også separate mål og tilhørende strategier for ulike samferdselsområder/transportmidler. Av plasshensyn gjengis kun målene under:

- Mål for gående: I Østfold skal det være attraktivt for alle å gå, og andelen gående skal øke minimum tilsvarende nasjonale mål.
- Mål for syklende: I Østfold skal det være attraktivt å velge sykkel som transportmiddel, og andelen syklende skal øke minimum tilsvarende nasjonale mål. Sykkeltilbudet skal være trafikksikkert og tiltak skal være tilpasset potensialet for økt sykkelbruk.
- Mål for kollektivtransport (inkl. jernbane): Kollektivtransport skal være et attraktivt valg i hverdagen, og bruken av kollektivtransport skal øke. De ulike kollektivtransportformene skal sees i sammenheng, og bytter mellom de miljøvennlige transportformene skal være effektive.
- Mål for offentlige veier i Østfold: De offentlige veiene i Østfold gis en fremkommelighet, kapasitet og utforming som er basert på trafikksikkerhet og veiens funksjon for person- og næringstransport, samt tar hensyn til trafikkmengder, trafikantgrupper, omgivelser og tilrettelegging for miljøvennlige transportformer.
- Mål for trafikksikkerhet: Østfold skal ha et transportsystem hvor trafikksikkerhet har høy prioritet. Det langsiktige målet er ingen drept eller hardt skadd i trafikken i Østfold. Antall drepte og hardt skadde skal reduseres med 1/3 frem mot 2030.
- Mål for godstransport (inkl. havn): Godstransporten i og gjennom Østfold skal være effektiv, miljøvennlig og trafikksikker, og den skal bidra til forutsigbarhet for næringslivet. Potensialet for mer miljøvennlige transportløsninger skal utnyttes, herunder redusert karbonavtrykk fra veitransporten og bedre arbeidsdeling mellom godstransport på vei, sjø og bane.

RTP inneholder også føringer, både for fylkeskommunale (kap. 5) og andre oppgaver (kap. 6) på samferdselsfeltet. Føringene gir grunnlaget for prioriteringene som gjøres i de fireårige handlingsprogrammene for fylkesveier og kollektivtransport. Av plasshensyn gjengis ikke føringene her.

Planprogram for regionale planer i Viken

I tråd med Vikens regionale planstrategi for 2020–2024, skal om lag 30 regionale planer fra de tre gamle fylkene Østfold, Akershus og Buskerud erstattes av tre nye planer som skal være felles for Viken:

- Regional plan for økt livskvalitet, deltakelse og likeverd
- Regional plan for kompetanse og verdiskaping
- Regional plan for areal og mobilitet

Særlig sistnevnte er relevant for samferdselsfeltet. Selv om tre separate planer skal utarbeides, skal planprogram og mye av planprosessen være felles. Viken fylkeskommune vedtok felles planprogram for de tre regionale planene i desember 2021.

Formålet for den kommende regionale planen for areal og mobilitet er å "*gi overordnede rammer og konkrete føringer for kommunal, regional og statlig areal- og mobilitetsplanlegging i Viken. Planen skal beskrive hvordan vi skal bruke ulike areal- og mobilitetsgrep for å nå de langsiktige utviklingsmålene i regional planstrategi.*"

Planen skal erstatte den gjeldende fylkesplanen for Østfold. Det er imidlertid sannsynlig at mange av de sentrale føringene i gjeldende plan videreføres ettersom innretningen av den i stor grad samsvarer med oppdraget til ny plan.

I likhet med de to andre regionale planene som er under utarbeidelse, skal regional plan for areal og mobilitet i følge planprogrammet fokusere på seks innsatsområder:

- Livskvalitet, velferd og like muligheter
- Bærekraftig og rettferdig økonomisk system
- Bærekraftig arealbruk, matproduksjon og ernæring
- Redusert klimagassutslipp og energiomlegging
- Helhetlig by- og stedsutvikling
- Miljø, økosystem og biologisk mangfold

Samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling i Nedre Glomma 2021–2026

Fredrikstad og Sarpsborg utgjør en felles bo- og arbeidsmarkedsregion med mange av de samme utfordringene innenfor arealbruk og transport. Siden 2011 har de to kommunene derfor vært del av et formelt samarbeid om areal- og transportutvikling i Nedre Glomma. De øvrige partene i samarbeidet er Viken fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet (fra 2016). Gjeldende samarbeidsavtale gjelder for 2021–2026. Bypakke Nedre Glomma, med en politisk styringsgruppe på toppen, er etablert som organisasjonen som skal følge opp samarbeidsavtalen.

Samarbeidets overordnede mål er å oppnå nullvekstmålet for personbiltrafikken og nullvisjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken. For å oppnå disse overordnede målene er følgende delmål utformet (i et separat måldokument vedlagt selve samarbeidsavtalen):

- Kollektivandelen skal øke i Nedre Glomma
- Sykkelandelen skal øke
- Utslippene fra veitrafikken skal reduseres
- Utvikle gode knutepunkter
- Kollektiv- og næringstransporten skal få bedre fremkommelighet

Avtale om belønningsmidler til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk for 2020–2023

Fredrikstad og Sarpsborg kommuner samt Viken fylkeskommune har gjennom samarbeidet i Bypakke Nedre Glomma inngått en avtale med Samferdselsdepartementet om tildeling fra belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdet. Avtalen inneholder også midler øremerket lavere kollektivpriser i Nedre Glomma. Totalt omfatter avtalen 220 millioner kr i tilskudd i fireårsperioden.

Gjennom avtalen har Fredrikstad forpliktet seg til å oppnå nullvekstmålet, det vil si at *"all vekst i persontransporten med bil skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange"*. Måлиндikatorene som skal brukes for å følge resultatoppnåelsen er:

- Endring i årsdøgntrafikk (ÅDT) for lette kjøretøy i byområdet
- Endring i antall kollektivreiser og reiser med sykkel og gange

I tråd med avtalen rapporterer sekretariatet i Bypakke Nedre Glomma årlig til Samferdselsdepartementet om trafikkutvikling og hvordan belønningsmidlene har blitt brukt.

Kommuneplanens samfunnsdel 2018–2030

Kommuneplanens samfunnsdel er plassert i toppen av det kommunale planhierarkiet, og legger føringer for all kommunal planlegging og virksomhet. I kommuneplanens samfunnsdel 2018–2030, vedtatt i bystyret 26.04.2018, opereres det med tre innsatsområder: å leve i Fredrikstad (sosial bærekraft), å skape i Fredrikstad (økonomisk bærekraft), å møte framtiden i Fredrikstad (miljømessig bærekraft).

Hvert innsatsområde har et hovedmål, som har flere delmål ("slik vil vi ha det"), og disse har igjen flere strategier ("slik gjør vi det") knyttet til seg. Under er alle tre hovedmålene tatt med, samt delmålene (kulepunktnivå to) og strategiene (kulepunktnivå tre) som har med samferdsel å gjøre:

- Å leve i Fredrikstad: Fredrikstad er et godt sted å leve, hvor alle kan ta gode valg og oppleve mestring.
 - Alle opplever trygghet, mestrer hverdagen og har flere aktive leveår med god helse og trivsel.
 - Legge til rette for at folk tar sunne valg.
 - Forebygge skader, vold og ulykker i hjem, skole, fritid og i trafikken.
 - Alle bor godt i rause og aktive lokalsamfunn.
 - Overløpstrafikk¹ inn i bo-områdene skal reduseres.
 - Sikre arealer og planlegge for gode grøntområder, friluftsområder, møteplasser og infrastruktur, gjennom blant annet universell utforming, som er tilgjengelig for alle.

¹ Overløpstrafikk er når bilister velger å kjøre småveier gjennom boområder, i stedet for hovedveier, for å unngå kø.

- Å skape i Fredrikstad: Fredrikstad og Nedre Glomma er en foretrukket næringsdestinasjon i Osloregionen, hvor verdiskaping og arbeidsplasser prioriteres. Sysselsettingsveksten skal være større enn befolkningsveksten.
 - Det er attraktivt å drive næringsvirksomhet, og eksisterende bedrifter finner rom for vekst.
 - Legge til rette for infrastruktur med god kapasitet, som vei, havn, jernbane, tilgang til flyplass, vann og avløp og Internet of Things.
 - Næringslivet og offentlig sektor har tilgang til relevant kompetanse for morgendagens utfordringer.
 - Utvikle et transportsystem som gjør det lett å komme seg til og fra arbeidsplasser i Nedre Glomma.
- Å møte framtiden i Fredrikstad: Fredrikstad er en grønn by som møter lokale og globale miljø- og klimautfordringer med bærekraftige løsninger.
 - Fredrikstad er en kompakt by der klimavennlig transport, og nye og eksisterende bygg bidrar til å løse klimautfordringene.
 - Utvikle en by der de funksjoner innbyggerne trenger i hverdagen ligger i gang- og sykkelavstand.
 - Prioritere fossilfrie og effektive transportløsninger.
 - Det utvikles analysegrunnlag for transportsystemet slik at de beslutninger som tas sikrer god måloppnåelse.
 - Utvikle et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Med denne samfunnsdelen til kommuneplanen har Fredrikstad for første gang en arealstrategi. Arealstrategien gir føringer for hvordan det tre innsatsområdene skal ivaretas i planlegging og bruk av kommunens arealer. Av de overordnede strategiene som skal gjelde for all arealplanlegging i kommunen, er de følgende direkte relatert til samferdsel:

- Oppnå mål om nullvekst i personbiltrafikken gjennom bolig, areal- og transportplanlegging.
 - Legge til rette for at veksten i persontransport tas gjennom gode gang-, sykkel- og kollektivløsninger.
- Ha en aktiv parkeringspolitikk, med mål om å redusere antallet overflateparkeringer i sentrum.

Planen "Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad"

I juni 2017 ble hovedsykkelplanen vedtatt i Fredrikstad bystyre, Sarpsborg bystyre og Fylkesutvalget. Planen inneholder en strategidel, som viser ambisjoner for sykkelsatsingen og prinsipper for hovedsykkelveinettet, samt en handlingsdel, som konkretiserer tiltaksbehovet og prioriteringen mellom rutene.

Målet for framtidig sykkelbruk i Nedre Glomma er at 12 prosent av alle reiser i Nedre Glomma skal gjøres med sykkel. Det nasjonale målet fra Nasjonal Transportplan for byområder som Nedre Glomma er på 20 prosent. Skal det lokale målet på 12 prosent

nås i 2030, betyr det en tredobling av sykkelreisene sammenlignet med 2019; fra 4 til 12 prosent.

Målet for hovedsykkelveinettet i Nedre Glomma er at det skal "invitere" til sykling, både for transportsyklisten og hverdagssyklisten. Der skoleveier sammenfaller med hovedsykkelveinettet, må de fungere som trygge skoleveier. Videre nevnes at hovedsykkelveinettet 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 sykkel blir et raskt og praktisk transportmiddel for flere.
- Skille mer mellom ulike trafikanter.
- Være slik innrettet at lokale sykkelveier kobles på.
- Være godt skiltet.
- Driftes og vedlikeholdes slik at det til enhver tid er fremkommelig med sykkel.
- Det skal være rikelig med sykkelparkeringsplasser med muligheter for å låse fast sykkel.
- 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.

Planen har satt opp tiltak i tre prioriteringsnivåer:

1. Finansierte tiltak
2. Høyt prioriterte tiltak for gjennomføring
3. Prioriterte tiltak som gjennomføres senere

Strekningene som ligger i eller går inn til sentrum og strekninger/ruter med størst potensial for sykkeltrafikk er prioritert høyest. Skoleveier og strekninger hvor det kun mangler korte lenker for å bli sammenhengende, er også gitt høy prioritering.

Tiltakene i planen ligger både langs kommunal, fylkeskommunal og statlig vei. Hovedprinsippet er at veieieren har ansvar for å finansiere planlegging og utbygging av sykkeltiltak, samt drifte og vedlikeholde anleggene. Med utgangspunkt i prioriteringene som er avklart i sykkelplanen, vurderer Fredrikstad sykkelprogram og Bypakke Nedre Glomma hvilke tiltak som skal gjennomføres for å oppnå ønskede mål.

Noen av tiltakene i planen er gjennomført, noen er under gjennomføring eller planlegging, mens andre ligger langt fram i tid. Flere av tiltakene er også bakt inn i større samferdselsprosjekter eller bør utsettes til mer er avklart rundt disse (f.eks. fv. 109 og InterCity).

Felles parkeringspolitikk i Nedre Glomma

Fredrikstad bystyre vedtok i 2017 en felles parkeringspolitikk for Nedre Glomma sammen med Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune. Bakgrunnen var et ønske om en mer aktiv parkeringspolitikk som kan bidra til oppnåelse av nullvekstmålet. Samtidig må parkeringspolitikken støtte opp om en aktiv og levende by.

Under er prinsippene for felles parkeringspolitikk oppgitt, slik de framkommer av vedtaksteksten i bystyresak 135/17:

1. *Følgende prinsipper legges til grunn i en felles parkeringspolitikk for Nedre Glomma:*
 - a. *Avgiftssone i bykjernen for handlende og besøkende i sentrum med korte besøk. Pris- og tidsreguleringer skal sikre gjennomtrekk på brukere av parkeringsplassene. Avgrensingene skal komme frem i de neste reviderte sentrumsplanene.*
 - b. *Parkeringshus/-kjellere for handlende og besøkende i sentrum med lengre besøk. Etableres mellom boligsone og langtidsparkering. Avgrensingene skal komme frem i de neste reviderte sentrumsplanene.*
 - c. *Boligsone utenfor avgiftssonen. Denne sonen er forbeholdt beboere fra kl.08.00-16.00 mot beboerlisens. Avgrensingene skal komme frem i de neste reviderte sentrumsplanene.*
 - d. *Langtidsparkering i utkanten av sentrum for arbeidsparkering. Gratis/lav parkeringsavgift. Langtidsparkeringsplassene skal komme frem i de neste reviderte sentrumsplanene.*
 - e. *Prioritere viktige byutviklingsformål framfor flateparkering. Dette vurderes i sentrumsplanarbeidene.*
 - f. *Sikre bestemmelser som forbyr midlertidige parkeringsplasser i sentrum. Bestemmelsene innarbeides/videreføres i sentrumsplanene.*
 - g. *Felles pris og tidsregulering i Sarpsborg og Fredrikstad sentrum. Gjeldende parkeringsregime i Fredrikstad brukes som modell. I Sarpsborg vil det være behov for å vente noe med å avgiftsbelegge lantidsparkeringsplassene ved innfartsårene på grunn av manglende arbeidsplassetablering i sentrum. Reguleringen justeres i forbindelse med kommunenes årlige budsjett- og handlingsplanarbeid.*
 - h. *Felles parkeringsnorm i sentrum og i kommunene for øvrig. Felles parkeringsnorm drøftes i rullering av fylkesplanen. I fylkesplanens retningslinjer innarbeides en overordnet retningslinje som detaljeres ut i de neste arealplanene i kommunene.*
 - i. *Sikre tilstrekkelig andel kommunalt eide parkeringsplasser. I Sarpsborg skal det innen utgangen av 2017 iverksettes en utredning som ser på muligheter og kostnader knyttet til kommunalt erverv/leie av parkeringsplasser.*
 - j. *Sykkelparkering prioriteres foran bilparkering i tilknytning til sentrale målpunkt, og bilparkeringsplasser fjernes i gater med høyfrekvente bussruter og hovedsykkelruter i sentrum.*
 - k. *Sikre at parkeringspolitikken legger til rette for at det er attraktivt å velge fossilfrie kjøretøy fremfor fossile kjøretøy.*
 - l. *Etablering av parkeringshenvisning.*

Trafikksikkerhetsplan 2018–2021

Ny trafikksikkerhetsplan er under arbeid, men denne, vedtatt i bystyret høsten 2019, er gjeldende inntil ny er vedtatt. Hensikten med planen er å øke og samordne kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette skal redusere antall ulykker og utrygghetsfølelsen, særlig blant myke trafikanter. Planen inneholder også en handlingsdel med prioritert oversikt over trafikksikkerhetstiltak med handlingsprogram og investeringsbehov.

Trafikksikkerhetsplanen bygger på de visjoner og mål som er satt i planer på nasjonalt og regionalt nivå. Planens visjon for trafikksikkerhet er: *"Fredrikstad skal være et samfunn der ingen blir drept eller hardt skadd i trafikken"*. Som delmål på vei mot nullvisjonen settes følgende mål: *"Antall drepte eller hardt skadde personer i veitrafikken i Fredrikstad skal halveres² innen 2024. På det kommunale veinettet skal ingen bli drept eller hardt skadd i trafikken."*

Ny veinorm for Fredrikstad kommune

Etter sommeren 2022 skal arbeidet med ny veinorm for Fredrikstad kommune i gang. Denne skal erstatte den gjeldende veinormen vedtatt i 2016. Hensikten med en veinorm er å gi generelle rammer for utforming og standard på det kommunale veinettet.

2 KARAKTERISTIKK / STATUS / PROBLEMBESKRIVELSE

2.1 Bypakke Nedre Glomma

Status

Bypakke Nedre Glomma er ikke kun organisasjonen som følger opp samarbeidsavtalen om areal- og transportutvikling i Nedre Glomma 2021–2026, det er også en prosjektportefølje bestående av store og små samferdselstiltak i byregionen. Etter lokalpolitiske vedtak om en stor tiltakspakke med over 20 prosjekter og samlepotter i 2013, vedtok Stortinget kun deler av denne i 2015 (Bypakke Nedre Glomma fase 1). Denne første fasen inneholder kun ett stort veiprojekt (rv. 110 Ørebekk–Simo) i tillegg til mindre "programområdetiltak" for gående, syklende og kollektivtrafikken. Det nevnte veiprojektet åpnet høsten 2019 sammen med seks bomstasjoner rundt Fredrikstad som skal delfinansiere bypakkens fase 1. Hele fase 1 er snart ferdig bygget ut og det er anslått at den er nedbetalt våren 2023.

Fase 2 av Bypakke Nedre Glomma ble lokalpolitisk vedtatt i Fredrikstad og Sarpsborg kommuner i desember 2021 og i Viken fylkeskommune februar 2022. Deretter skal den gjennom en prosess med blant annet ekstern kvalitetssikring (KS2) før den etter planen skal vedtas i Stortinget før sommerferien 2023.

Prosjektporteføljen for fase 2 inneholder fire store veiprojekter:

- Rv. 22 Hafslund–Dondern
- Fv. 109 Råbekken–Torsbekkdalen
- Fv. 118 Ny bru over Glomma i Sarpsborg
- Ny bru over Glomma i Fredrikstad (fylkesvei)

Prosjekt nummer to og fire ligger helt eller delvis i Fredrikstad kommune. I tillegg til de store veiprojektene er det satt av drøyt 1 mrd. kr til programområdetiltak. Totalt har prosjektporteføljen en ramme på ca. 9 mrd. kr, hvorav ca. 6,6 mrd. kr skal finansieres med bompenger. Innkrevingen vil foregå i totalt 24 bomstasjoner i Nedre

² Dette innebærer maksimalt tre drepte og hardt skadde per år. I tråd med det nasjonale målet er det årlige gjennomsnittet drepte og hardt skadde i Fredrikstad i 2008–2011 (6 personer) brukt som referanse.

Glomma, hvorav 12 vil ligge i Fredrikstad eller ved kommunegrensen mot Sarpsborg. Dette inkluderer de seks eksisterende bomstasjonene satt i drift høsten 2019. Bomstasjonene på Kråkerøybrua og Værstebrua inngår imidlertid ikke i bypakke fase 2, og skal tas ned når fv. 108 Kråkerøyforbindelsen er nedtbetalt.

Det skal utøves porteføljestyring av prosjektporteføljen i bypakke fase 2. Det innebærer at den økonomiske rammen ligger fast og at eventuelle kostnadsoverskridelser for prosjektene og/eller inntektssvikt i bomstasjonene må håndteres gjennom kutt i porteføljen, enten ved å nedskalere prosjekter eller å ta de helt ut.

2.2 Jernbane

Status

Østfoldbanens vestre linje går gjennom Fredrikstad og Vy linje R20 gir Fredrikstad direkte jernbaneforbindelse til Oslo og Halden/Göteborg. På hverdager utenom sommersesongen går togene med timesfrekvens og med halvtimesfrekvens i rushtiden (i "rushretningen"). I helger og i sommersesongen er frekvensen lavere og mer ujevn. Avhengig av ukedag starter/ender 1–4 avganger per døgn i Göteborg framfor Halden. Reisetiden Fredrikstad–Oslo S er ca. 1 time og 10 minutter, mens reisetiden fra Fredrikstad til Göteborg er ca. 2 timer og 30 minutter.

Koronapandemien har medført en halvering av antall togpassasjerer på InterCity-strekningen Oslo–Halden fra 2019 (2 631 912) til 2020 (1 334 763). I perioden 2012–2019 har imidlertid veksten i passasjertall vært på ca. 20 prosent. Til sammenligning var økningen på landsbasis ca. 28 prosent.

Planlegging og utbygging av InterCity-dobbeltspor

InterCity-prosjektet går ut på å bygge dobbeltsporet jernbane mellom mange av byene på Østlandet, med Oslo som knutepunkt i midten. I flere av byene skal det etableres nye stasjoner som skal fungere som kollektivknutepunkter og bidra til byutvikling. Bakgrunnen for satsingen er den ventede befolkningsveksten på Østlandet, som vil gi økt behov for persontransport. InterCity-prosjektet skal bidra til at dette behovet dekkes på en bærekraftig måte. Etter hvert som dobbeltsporstrekninger bygges ut vil antall avganger øke mens reisetider og sårbarheten for forsinkelser og kanselleringer vil reduseres.

Fire InterCity-prosjekter ligger helt eller delvis i Fredrikstad kommune. Planstatus for disse er som følger (per mai 2022):

- Dobbeltspor Haug–Seut
 - Kommunedelplan vedtatt april 2021, reguleringsplan ikke påbegynt.
- Dobbeltspor Seut–Rolvøy (inkl. rv. 110 Simo–St. Croix)
 - Kommunedelplan vedtatt november 2020, reguleringsplan ikke påbegynt.
- Dobbeltspor Rolvsøy–Borg Bryggerier/Klavestad
 - Forslag til kommunedelplan var på høring høsten 2020, usikkert når planforslaget vil komme til politisk sluttbehandling.
- Hensetting (togparkering) Fredrikstad–Sarpsborg

- Forslag til planprogram for kommunedelplan var på høring vinteren 2018/2019, usikkert når planprogrammet vil komme til politisk sluttbehandling.

Hva som vil skje videre med disse InterCity-prosjektene er uavklart. Bane NOR har satt videre planlegging på vent, og kan heller ikke si noe konkret om når planleggingen eventuelt vil starte opp igjen. Det avhenger av at prosjektene prioriteres og får bevilget planleggingsmidler.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er ikke videre planlegging og utbygging av InterCity sør for Moss prioritert og det står: *"På Østfoldbanens vestre linje pågår det arbeid for å vurdere mulige tilbudsforbedringer til reduserte kostnader, som alternativer til sammenhengende dobbeltspor på hele strekningen til Halden."*

Etter regjeringsskiftet i 2021 har det imidlertid kommet signaler om videre InterCity-satsing, og i Hurdalsplattformen heter det at regjeringen vil: *"Utarbeide en plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbanen og ferdigstille allerede vedtatte jernbaneutbygginger" og "Opprettholde ambisjonene om InterCity-utbyggingen på Østlandet som Stortinget vedtok i 2013. Frem til det er gjennomført må det jobbes med vesentlige tilbudsforbedringer på indre og ytre InterCity."*

Kommuneplanens arealdel 2020–2032

I plankartet er eksisterende jernbanestasjon markert som eksisterende kollektivknutepunkt og Grønli er markert som framtidig kollektivknutepunkt. Eksisterende jernbanelinje samt planlagt dobbeltspor på strekningen Skogstrand–Grønli–Rolvssøysund er tegnet inn. Fra Kiæråsen til Rolvsøysund er det to alternative traseer for dobbeltsporet, men etter vedtak av kommuneplanens arealdel har det blitt vedtatt en kommunedelplan for dobbeltsporet basert på det vestlige alternativet. Det østre alternativet gjennom Lisleby vil dermed ikke tas med videre til eventuell reguleringsplanlegging.

For de fire InterCity-prosjektene listet opp i kapittel 2.2.2 er det lagt inn båndleggingssoner med bestemmelser som bl.a. skal hindre tiltak som kan være til hinder for planlegging og utbygging av prosjekter (se kap. 38). Avgrensningen for disse sonene er basert på varslet planavgrensning (for flere alternative trasékorridorer) ved oppstart av kommunedelplanarbeidet. For strekningene Haug (Ørmen)–Seut og Seut–Rolvøy har det blitt vedtatt kommunedelplaner etter vedtaket av kommuneplanens arealdel og båndleggingssonen har for disse strekningene blitt avgrenset til vedtatt kommunedelplan (basert på én trasékorridor).

2.3 Sykkel

Status

Reisevaneundersøkelser viser en synkende tendens for sykkelbruken i Fredrikstad. Andelen reiser som gjennomføres med sykkel har sunket fra 6 prosent i 2013/14 til 4 prosent i 2018/19. I samme periode har andelen på landsbasis økt fra 4 til 5 prosent.

Sykkeltellepunktene fra Statens vegvesen, fylkeskommunen og Fredrikstad kommune, underbygger svarene fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene: selv om vi har blitt flere innbyggere i kommunen, så har ikke *antallet* sykklister økt. Det gir i sum en nedgang i *sykkelandelen*. Koronapandemien har heller ikke gitt en betydelig

økning i sykkeltrafikken slik mange forventet. Tvert i mot har sykkelandelen i de fleste store byer sunket. Situasjonen for andelen som sykler i Fredrikstad per 2021/2022, vil kommunen få svar på sommeren 2022, gjennom Fredrikstads sykkelundersøkelse.

Fredrikstad kommune opprettet sommeren 2020 Fredrikstad sykkelprogram, en tverrsektoriell satsing som har som mål å øke sykkelandelen i kommunen. Dette skal gjøres både ved å bygge ut og oppgradere strekninger i tråd med hovedsykkelplanen og ved å vedlikeholde og drifte eksisterende sykkelinfrastruktur på en god måte gjennom hele året. I tillegg skal det etableres flere sykkelparkeringsplasser.

Kommuneplanens arealdel 2020–2032

Hovedsykkelveinettet fra hovedsykkelplanen er lagt inn i plankartet. Status er eksisterende eller planlagt avhengig av om planlagt standard er oppnådd eller ikke.

Under er de generelle planbestemmelsene (vanlig skrift) og retningslinjene (i kursiv) som har direkte med tilrettelegging for sykling å gjøre. I tillegg finnes det for FMV-vest (se kap. 9 i planbestemmelsene) samt enkelte andre utbyggingsområder særskilte bestemmelser knyttet til sykkeltilrettelegging, men disse gjengis ikke her.

16 TRANSPORT

jf. pbl § 11-9 nr. 3 og nr. 8

16.1 Sykkel og gange

a. Korte og trafikksikre gang- og sykkelforbindelser til viktige målpunkt, herunder lokale tjenestetilbud og kollektivholdeplass, skal ivaretas i all arealplanlegging.

b. I planfrie krysninger i byområdet skal gående og syklende prioriteres ved at de krysser på samme nivå som bygulvet.

c. Nye utbyggingsområder skal tilrettelegges med effektive sykkelforbindelser til hovedsykkelveinettet.

d. Ved regulering og opparbeiding av eksisterende og nye gater/veier som omfatter sykkelhovedruter skal sykkel separeres fra øvrige trafikantgrupper.

16.2 Mobilitetsplan

Ved regulering av utbyggingsprosjekter større enn 1.000 kvm BRA eller som beregnes å gi mer enn 50 arbeidsplasser, skal det utarbeides mobilitetsplan.

Mobilitetsplan skal analysere muligheter for minst bilavhengighet. Mobilitetsplan skal i tekst og tegning vise løsninger for gange, sykkel, kollektivtrafikk, bil, varetransport og fossilfrie kjøretøy og hvordan disse danner sammenhengende ruter.

18 PARKERING FOR SYKKEL

jf. pbl. § 11-9 nr. 5

jf., pbl § 11-11 nr. 2

18.1 Parkeringsplasser for sykkel

SYKKELPARKERING	MIN PER BOENHET
Leiligheter, rekkehus < 50 kvm BRA	1
Leiligheter/rekkehus > 50 kvm BRA	2
Eneboliger	2
Omsorgsboliger	0,5
	MIN PER 100 KVM BRA
Kjøpesenter	2
Forretning	2
Kontor/administrasjon	3
Tjenesteyting	3
	MIN
Barnehage	1 per ansatt 0,1 per barn
Grunnskole	1 per ansatt 0,25 per elev
VGS	1 per ansatt 0,25 per elev

18.2 Krav til utforming

- Minst 25 prosent av sykkelplassene skal ha overbygg. Sykkelparkering skal plasseres på terreng, i førsteetasje eller i parkeringskjeller.
- Minst 5 prosent av sykkelplassene skal være tilrettelagt for lastesykkel/sykkel med vogn. For sykkelplassene beregnet for elever ved grunnskoler settes kravet til minst 1 prosent.
- Ved sykkelparkeringsplass i tilknytning til offentlige bygg skal det være mulighet for lading av elektriske sykler.

18.3 Plassering

Virksomheter bør ha lett tilgjengelige sykkelplasser for besøkende nær inngangsparti.

18.4 Sambruk av sykkelparkeringsplasser

Der ulike funksjoner med besøkstopper i forskjellige deler av døgnet og/eller uka samlokaliseres (for eksempel skole og idrettsanlegg), bør det legges opp til sambruk av sykkelparkeringsplasser.

2.4 Gange

2.4.1 Status

Reisevaneundersøkelsen i 2018/2019 viser at bosatte i Fredrikstad velger å gå på 15 prosent av alle reiser. Dette er en nedgang fra reisevaneundersøkelsen i 2013/2014 (17 prosent), og også lavere enn andelen på landsbasis i 2018/2019 (20 prosent).

Fredrikstad kommune har hatt planer om å gjennomføre en lokal gåstrategi, gjerne i samarbeid med Sarpsborg kommune/Bypakke Nedre Glomma, men dette har blitt satt på vent. Det er derfor ingen lokale, overordnede planer eller strategidokumenter som direkte omhandler gange. Hovedsykkelplanen inneholder imidlertid mange tiltak for nye gang- og sykkelveier, som også gående vil nyte godt av.

Ønsket om en lokal gåstrategi bunner blant annet i den nasjonale gåstrategien utarbeidet av Statens vegvesen i 2012. Et tiltak som trekkes fram i den nasjonale strategien er: "bidra til å få utarbeidet lokale gåstrategier med mål om økt gange og strategier for hvordan kommuner, fylkeskommuner, stat og private aktører skal samarbeide for å nå disse". Strategiens to hovedmål er:

- Det skal være attraktivt å gå for alle
- Flere skal gå mer

Innsatsområdene som trekkes fram er:

- Ansvar og samarbeid
- Utforming av fysiske omgivelser
- Drift og vedlikehold
- Samspill i trafikken
- Aktiv gåkultur
- Kunnskap og formidling

Kommuneplanens arealdel 2020–2032

Under er de generelle planbestemmelsene som har direkte med tilrettelegging for gående å gjøre. I tillegg finnes det for FMV-vest (se kap. 9 i planbestemmelsene) samt enkelte andre utbyggingsområder særskilte bestemmelser knyttet til slik tilrettelegging, men disse gjengis ikke her.

16 TRANSPORT

jf. pbl § 11-9 nr. 3 og nr. 8

16.1 Sykkel og gange

a. Korte og trafikksikre gang- og sykkelforbindelser til viktige målpunkt, herunder lokale tjenestetilbud og kollektivholdeplass, skal ivaretas i all arealplanlegging.

b. I planfrie krysninger i byområdet skal gående og syklende prioriteres ved at de krysser på samme nivå som bygulvet.

16.2 Mobilitetsplan

Ved regulering av utbyggingsprosjekter større enn 1.000 kvm BRA eller som beregnes å gi mer enn 50 arbeidsplasser, skal det utarbeides mobilitetsplan. Mobilitetsplan skal analysere muligheter for minst bilavhengighet. Mobilitetsplan skal i

tekst og tegning vise løsninger for gange, sykkel, kollektivtrafikk, bil, varetransport og fossilfrie kjøretøy og hvordan disse danner sammenhengende ruter.

2.5 Buss

Status

Kollektivreiser³ utgjør ifølge reisevaneundersøkelsen i 2018/2019 8 prosent av alle reiser bosatte i Fredrikstad foretar seg. Det er en økning på ett prosentpoeng fra undersøkelsen i 2013/2014. Det er imidlertid under nivået på landsbasis (henholdsvis 10 og 11 prosent i 2013/2014 og 2018/2019). Når det gjelder arbeidsreiser har kollektivandelen økt fra 10 til 15 prosent.

Tilgangen til kollektivtransport, målt på bakgrunn av avstand mellom holdeplass og bolig samt avgangsfrekvens på dagtid, er i 2018/2019-undersøkelsen svært god for 13 prosent av bosatte i Fredrikstad og god for 27 prosent. Dette er en nedgang fra henholdsvis 22 og 24 prosent i 2013/2014-undersøkelsen. På landsbasis er tilsvarende tall 29 og 26 prosent, omtrent uendret siden 2013/2014.

Etter den store omleggingen av rutetilbudet for buss i Nedre Glomma i 2018, har passasjerutviklingen hatt en positiv utvikling fram til koronapandemien. Passasjerstatistikken viser faktisk flere passasjerer i 2020 og 2021 enn i 2019, men det er stor usikkerhet knyttet til tallene for de to siste årene ettersom man under pandemien ikke har kunnet registrere antall passasjerer på samme måte og med samme nøyaktighet som tidligere.

Kommuneplanens arealdel 2020–2032

I plankartet er bussterminalen markert som kollektivknutepunkt.

Under er de generelle planbestemmelsene som har direkte med tilrettelegging for gående å gjøre. I tillegg finnes det for FMV-vest (se kap. 9 i planbestemmelsene) samt enkelte andre utbyggingsområder særskilte bestemmelser knyttet til slik tilrettelegging, men disse gjengis ikke her.

16 TRANSPORT

jf. pbl § 11-9 nr. 3 og nr. 8

16.2 Mobilitetsplan

Ved regulering av utbyggingsprosjekter større enn 1.000 kvm BRA eller som beregnes å gi mer enn 50 arbeidsplasser, skal det utarbeides mobilitetsplan. Mobilitetsplan skal analysere muligheter for minst bilavhengighet. Mobilitetsplan skal i tekst og tegning vise løsninger for gange, sykkel, kollektivtrafikk, bil, varetransport og fossilfrie kjøretøy og hvordan disse danner sammenhengende ruter.

³ Inkluderer reiser med ferge, som i Fredrikstad utgjør en relativt stor andel av totalen for kollektivreiser.

2.6 Ferge

Status

Fredrikstad kommune eier og drifter passasjerferger som trafikkerer tre strekninger:

- Cicignon–Gamlebyen
- Sellebakk–Lisleby
- Gamlebyen–Ålekilene

De to førstnevnte er korte strekninger på tvers av Glomma med en overfartstid på ca. ett minutt. De går kontinuerlig i rushtiden på hverdager og med avganger hvert kvarter ellers. Driftsdøgnet til Lisleby/Sellebakk-ferga er kl. 05:30–23:02 på hverdager, 08:00–21:02 på lørdager og 09–18:02 på søndager og helligdager. Cicignon/Gamlebyen-ferga kjører hele døgnet.

Gamlebyen–Ålekilene-fergen betjener fergeleiene Gamlebyen, Isegran (kun for forflytningshemmede og større grupper etter avtale med fergefører), Smertu, Sentrum, Værste, Gressvik og Ålekilene. Turen tar 32–37 minutter. Det kjøres tre avganger i timen i hver retning på dagtid alle ukedager, men færre avganger på kveldstid. Driftsdøgnet er kl. 05:40–22:32 på hverdager, 08:00–20:52 på lørdager og 09:20–18:37 på søndager og helligdager. November–januar kjøres det færre avganger på grunn av rutinemessig vedlikehold av fergene.

Fra 01.01.2013 har det vært gratis å benytte seg av fergetilbudet. Dette tiltaket, og senere utvidelser av fergetilbudet med flere avganger og fergeleier, har gitt stor passasjervekst. I 2012, det siste året med betaling, var antallet passasjerer 375 000. Året etter økte passasjertallet til 825 000, og veksten har fortsatt år for år fram til 2019 med 1 470 000 passasjerer. I 2020 og 2021 har passasjertallet sunket til ca. 1 250 000 på grunn av koronapandemien. Dette tilsvarer omtrent 2016-nivå. Statistikken viser imidlertid at det har blitt satt flere månedsrekorder for antall passasjerer i perioder med lettere koronarestriksjoner. Det gir håp om at koronapandemien ikke vil gi varige konsekvenser for bruken av fergetilbudet etter at pandemien er over.

Kommuneplanens arealdel 2020–2032

I plankartet er ni eksisterende og seks framtidige fergeleier markert som kollektivknutepunkt. Siden vedtaket av planen har ett av de framtidige fergeleiene blitt etablert (Ålekilene).

2.7 Vei/personbiltrafikk

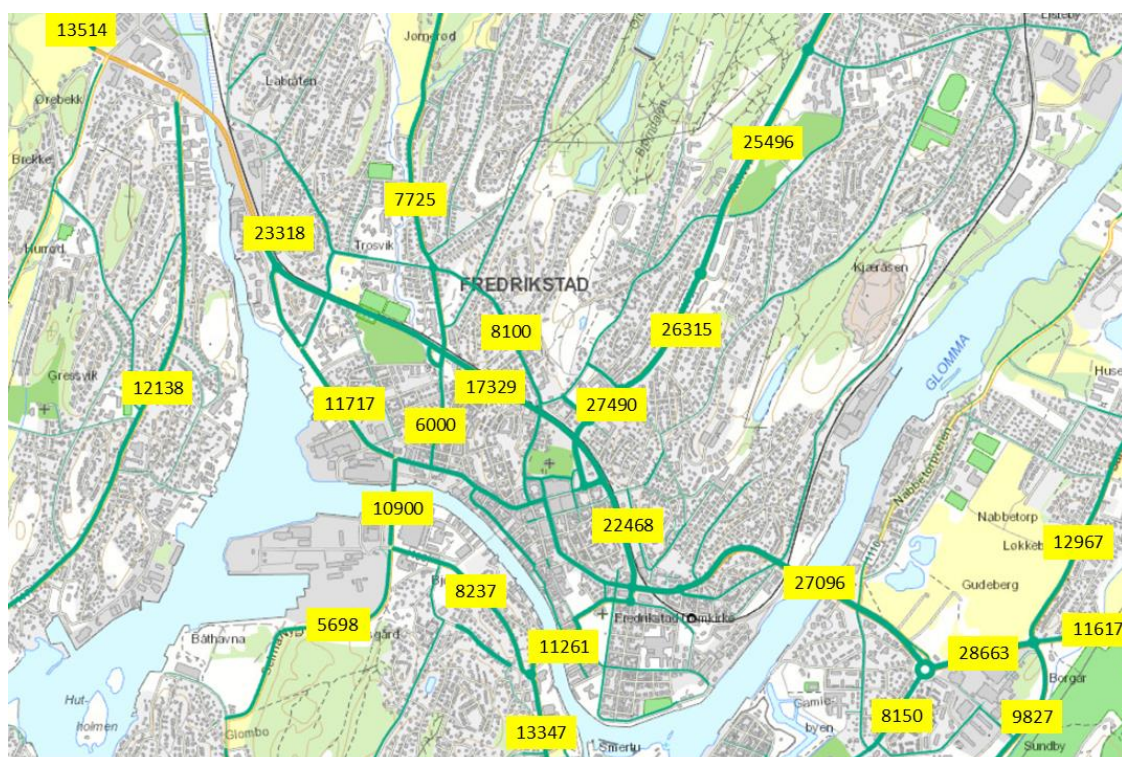
Status

Reisevaneundersøkelsen gjennomført i 2018/2019 viser at bosatte i Fredrikstad foretar 71 prosent av alle reiser med bil, enten som fører eller passasjer. Tilsvarende andel på landsbasis er 63 prosent. Siden den forrige store reisevaneundersøkelsen i 2013/2014 har andelen bilreiser økt med ett prosentpoeng i Fredrikstad, mens den er uendret for landet som helhet. Bilbruken er også stor på kortere reiser: 36 prosent av reiser på opptil 1 km og 61 prosent av reiser på 1–2,9 km foretas som bilfører eller bilpassasjer. På landsbasis er de tilsvarende andelene 26 og 59 prosent.

Tabell 1 viser at antall passeringer i tellepunktene sank de to årene før koronaåret 2020. Ikke uventet sank antallet ytterligere i 2020, men i 2021 er antall passeringer på vei opp igjen.

Tabell 1: ÅDT for lette/korte kjøretøy (opptil 5,6 m) i Fredrikstads tellepunkter som det rapporteres på i forbindelse med belønningsordningen. Hentet fra årsrapport for belønningsordningen 2021. Tellepunktet for Fredrikstadbrua er ikke med ettersom det har vært ute av drift i 2021.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Værstebrua (fv. 108)	9641	9960	9976	10239	9591	12468
Kråkerøy bru (fv. 108)	10649	10769	10902	10831	10323	10318
Simo (rv. 110)	20995	22276	20422	16609	19908	21172
Veumveien (fv. 381)	7434	7665	7449	7351	6023	6310
Glemmen (fv. 109)	21099	23600	23727	23083	20482	22178
Stabburet (fv. 109)	23929	24823	24586	24077	20899	21797
SUM	93747	99093	97062	92190	87226	94243



Figur 1: Kartet viser ÅDT-tall hentet fra Nasjonal vegdatabank for utvalgte veistrekkninger i og rundt Fredrikstad sentrum. Tykkere strek indikerer mer trafikk. Tallene er registrert i perioden 2015–2019 og samsvarer ikke med de seneste tallene i tabell 1.

Kommuneplanens arealdel 2020–2032

I plankartet er eksisterende riks- og fylkesveier i all hovedsak tegnet inn. Innenfor sentrumsområdet er alle veier og gater tegnet inn, inkludert boliggate. I plankartet er det også tegnet inn flere framtidige veistrekkninger. For disse er det et stort spenn i hvor langt planleggingen av det enkelte veiprojekt har kommet. Veiprojektene med vedtatt kommunedelplan (bru over Glomma mellom Omberg og Torp samt rv. 110

Simo–St. Croix (planlagt sammen med InterCity dobbeltspor Seut–Rolvøy)) har tilhørende båndleggingssoner med bestemmelser som skal forhindre tiltak som kan være til hinder for planlegging og utbygging av veiprosjektene (se kap. 38 i bestemmelsene).

2.8 Parkering

Status

En kartlegging av parkeringsforholdene i Fredrikstad i 2016 viser at det er ca. 6750 parkeringsplasser i Fredrikstad sentrum (ikke inkludert privat boligparkering). Av disse er:

- ca. 5000 kommunalt eid
- ca. 3700 avgiftsbelagt
- ca. 5750 plasser i parkeringshus og overflateparkeringsplasser, resten i gatene

Gateparkering i Fredrikstad sentrum er inndelt i tre avgiftssoner: rød, gul og grønn, hvor rød sone er mest sentral og dyrest. Innenfor de ulike avgiftssonene er det ulike regler for maksimal parkeringstid og hvilke deler av døgnet som er avgiftsbelagt. Elbiler betaler avgift på lik linje med fossilbiler. I sentrumsgatene finnes det også enkelte avgiftsfrie parkeringsplasser, men hvor det er forbudt å stå parkert i mer enn 10 minutter. Det er fire parkeringshus i og tett på sentrum hvor det er gratis parkering fra kl. 14 på hverdager og fra kl. 09 i helger.

I utkanten av sentrum er det enkelte parkeringsplasser tilrettelagt for langtids-/arbeidsparkering med lav dagspris. Det er innført boligsoneparkering (avtaleparkering) i flere boligområder nær sentrum for å prioritere gateparkering for beboere framfor andre grupper.

Ved innfartsårene til sentrum fra øst, vest og sør finnes det avgiftsfrie innfartsparkeringsplasser. Disse ligger utenfor bomringen og i tilknytning til buss- og/eller fergetilbud.

Utenfor sentrumsområdet er det store parkeringsarealer ved handelsområdene i Dikeveien og på Råbekken. Det store flertallet av disse parkeringsplassene er privat eid og uten parkeringsavgift.

Kommuneplanens arealdel 2020–2032

Under er de generelle planbestemmelsene (vanlig skrift) og retningslinjene (i kursiv) som gjelder for bilparkering. I tillegg finnes det for FMV-vest (se kap. 9 i planbestemmelsene) samt enkelte andre utbyggingsområder særskilte bestemmelser knyttet til parkering, men disse gjengis ikke her.

17 PARKERING FOR BIL

jf. pbl. § 11-9 nr. 3, nr. 4, nr. 5 og nr. 6

jf., pbl § 11-11 nr. 2

17.1 Midlertidige parkeringsplasser

Midlertidig parkeringsplass på rivningstomter eller andre ubenyttede tomter tillates ikke.

17.2 Parkeringsplasser for bil

Det skal avsettes parkeringsplasser for bil i henhold til følgende bestemmelser. Byområdet defineres som bestemmelsesområde # 2 i plankartet. Antall ordinære parkeringsplasser og parkeringsplasser tilpasset funksjonshemmede beregnes hver for seg og vil til sammen utgjøre totalt antall parkeringsplasser. Beregnet antall parkeringsplasser avrundes til nærmeste hele antall (1,50 plasser = 2 plasser, 1,49 plasser = 1 plass). Parkeringsdekning for andre formål enn det som er nevnt i tabellen og bestemmelse 17.4 løses gjennom reguleringsplan:

	ORDINÆR PARKERING		PARKERING FOR FUNKSJONSHEMMEDE
FORMÅL	MIN PER BOENHET	MAKS PER BOENHET	MIN PER BOENHET
Leiligheter, rekkehus	Utenfor byområdet: 0,5	1,2	0,1
Eneboliger	Utenfor byområdet: 1	2	
Omsorgsboliger	0,2	0,5	0,025
Hotell		0,25	0,025
FORMÅL	MIN PER 100 KVM BRA	MAKS PER 100 KVM BRA	MIN PER 100 KVM BRA
Forretning		2	0,15
Kjøpesenter		1	0,15
Kontor/administrasjon		2	0,075
Forsamlingslokaler		5	0,25
FORMÅL	MIN	MAKS	MIN
Barnehage	0,1 per barn	0,2 per ansatt 0,25 per barn	0,05 per ansatt
Grunnskole		0,2 per ansatt	0,05 per ansatt
VGS		0,2 per ansatt 0,2 mopedplasser per elev	0,05 per ansatt

17.3 Utforming av parkeringsplasser

- a. Parkering skal ved større byggeprosjekter etableres i parkeringskjeller. Der parkering etableres under bygning, kan maksimumsnorm avvikes. Parkering for funksjonshemmede tillates etablert på bakkeplan.
- b. Ved avkjørsel til samlevei, kan det kreves opparbeidet snuplass for biler på egen grunn.
- c. I boligbygg med felles parkeringsanlegg skal alle p-plassene i hvert parkeringsanlegg ha framlagt felles infrastruktur for lading. I andre bygg og anlegg med felles eller offentlig parkering skal minst 30 prosent av parkeringsplassene ha framlagt infrastruktur for lading, der minst 10 prosent skal ha ladepunkt før det gis brukstillatelse.
- d. *Parkeringsanlegg under terreng bør være vist på plankart. Nedkjøringsramper bør plasseres inne i bygning.*

17.4 Parkering småbåthavn

- a. Landareal avsatt til parkeringsformål i tilknytning til småbåthavn, kan nyttes både til båttopplag og til parkering. Det stilles krav om at det etableres mellom 0,2 og 0,3 parkeringsplasser til bil per båtplass. Ved binding av tilhørighet til området for båtplassene i reguleringsplan kan antallet parkeringsplasser reduseres tilsvarende.
- b. Det skal ikke settes av parkeringsplasser til gjestehavner.

17.5 Sambruk av parkeringsplasser

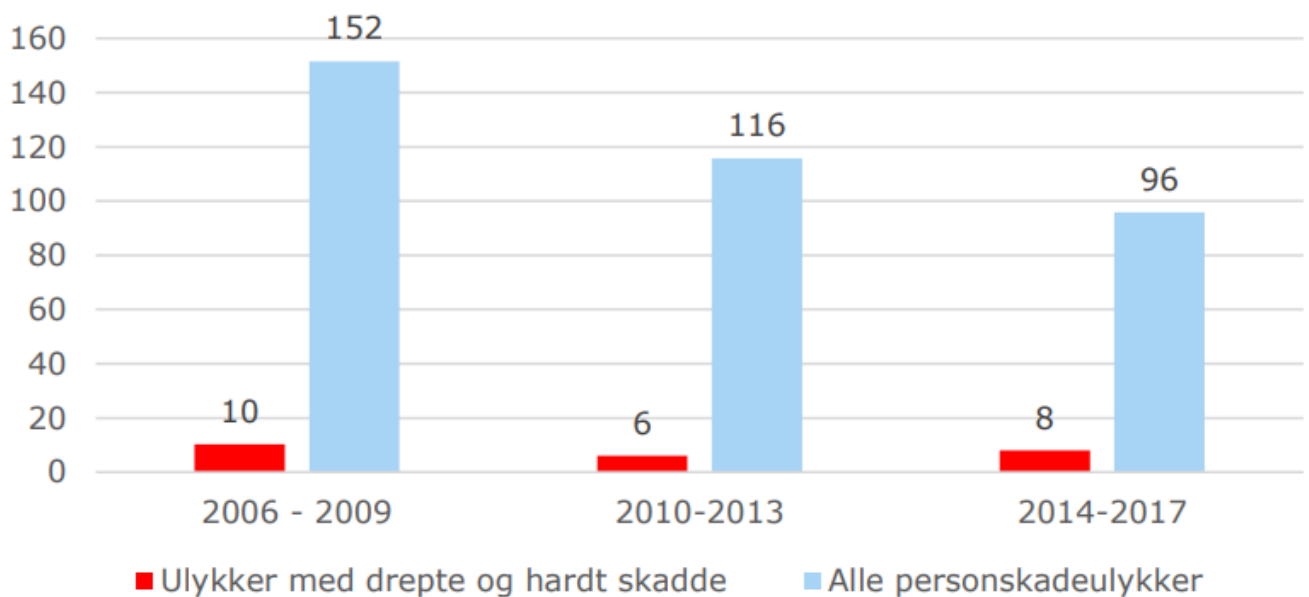
Der ulike funksjoner med besøkstopper i forskjellige deler av døgnet og/eller uka samlokaliseres (for eksempel skole og idrettsanlegg), bør det legges opp til sambruk av parkeringsplasser.

2.9 Trafikksikkerhet

Status

Tallmateriale i kommunens trafikksikkerhetsplan 2018–2021, viser at Fredrikstad i perioden 2014–2017 lå noe over landsgjennomsnittet for antall personskadeulykker i trafikken (4,61 vs. 3,42 per 1000 innbyggere). For antall drepte og hardt skadde er situasjonen motsatt med 0,4 per 1000 innbyggere i Fredrikstad og 0,61 på landsbasis.

Figur 2 viser at antall personskadeulykker i Fredrikstad-trafikken har hatt en tydelig nedadgående trend i perioden 2006–2017, mens antallet ulykker med drepte og hardt skadde har steget litt igjen.



Figur 2: Antall personskadeulykker og ulykker med hardt skadde. Gjennomsnitt per år i fireårsperioder.

2.10 Havn

Status

Havnen på Øra er en av 32 stamnetthavner i Norge. Den eies og driftes av Borg Havn IKS, et interkommunalt selskap eid av Fredrikstad, Sarpsborg og Hvaler kommuner.

Kommuneplanens arealdel 2020–2032

Borg havns område på Øra har hovedsakelig arealformål havn, men også noe næringsbebyggelse.

2.11 Generelle utfordringer

Øke sykkelandelen

Den største utfordringen for å få flere til å velge sykkel i sine daglige reiser, er mangelen på trygge, sikre og sammenhengende sykkelnett. Dette er særlig tydelig i sentrum, men det er også flere eksempler på større boområder i omlandet som mangler tilbud for syklende (og gående) til/fra sentrum, og innad i boområdet. Det er også mangelfull prioritering av drift av sykkelveiene, noe som er både trafikkfarlig og utforutsigbart. Til sist mangler det tilbud om trygg sykkelparkering, både i sentrum og i omlandet.

Konkurransforholdet mellom sykkel og bil er i favør bilen, gitt den gode biltilgjengeligheten i blant annet sentrum, og den manglende sykkeltilretteleggingen. Sykkel er konkurransedyktig på reiser opp til 4-6 kilometer. Med den svært høye bilandelen på korte reiser – 36 prosent kjører bil på reiser under 1 kilometer, og 61 prosent kjører bil på reiser mellom 1 og 2,9 kilometer – kombinert med et godt klima og en flat topografi, er potensialet for å overføre reiser fra bil til sykkel betydelig.

Kollektivtransport og reisevaner etter koronapandemien

Kollektivtrafikken har blitt hardt rammet av koronapandemien. Dette har særlig skjedd gjennom myndighetenes oppfordringer om å unngå bruk av kollektivtrafikk og den utstrakte bruken av hjemmekontor. I løpet av pandemien har det vært flere eksempler på kollektivselskaper som på grunn av synkende billettinntekter varslet kutt i rutetilbud hvis ikke det ble tilført ekstra midler gjennom krisepakker.

Når koronapandemien og smitteverntiltakene er over, er det store spørsmålet om bruken av kollektivtransport vil returnere til gammelt nivå (og vokse videre) eller om bruken vil holde seg på et lavere nivå enn før pandemien. For mange yrkesaktive vil det trolig være mulig og ønskelig å kunne jobbe på hjemmekontor deler av arbeidsuken, noe som kan ha stor betydning for bruken av kollektivtransporten. I en slik situasjon vil det trolig bli aktuelt for kollektivselskapene å fokusere på mer fleksible billettyper.

For oppnåelsen av nullvekstmålet kan det være positivt med økt bruk av hjemmekontor, og det kan føre til mindre køproblemer, som også kan gi bedre framkommelighet for kollektivtrafikken.

Parkering og handel i og utenfor sentrum

Handelsområder utenfor sentrumsområder har ofte en viktig konkurransefordel sammenlignet med butikker i sentrumskjernen: store, avgiftsfrie parkeringsplasser på privat grunn. Med gjeldende lovverk mangler kommunen og andre offentlige instanser verktøy til å regulere bruken av slike parkeringsplasser for å jevne ut konkurranseevnen mellom butikker i og utenfor sentrum. Å lette på avgiftene på de kommunale parkeringsplassene i sentrum vil ikke være i tråd med nullvekstmålet og ønsket om at bilen skal være mindre dominerende i bybildet. Det er også krevende å stramme til parkeringsrestriksjonene i sentrum ettersom dette kan svekke sentrumshandelens konkurranseevne (og dermed bylivet i sentrum generelt) ytterligere.

Parkeringsinntekter som delfinansierer fergetilbudet

Inntektene fra de kommunale parkeringsplassene er den viktigste av tre finansieringskilder for driften av fergetilbudet i Fredrikstad. I perioden 2014–2019 sto parkeringsinntektene for 42 prosent av kostnadene ved å drifte fergene. Det er utfordrende å balansere behovet for inntekter til et stadig utvidet fergetilbud opp mot behovet for parkeringsrestriksjoner for å bidra til å oppnåelse av nullvekstmålet.

3 MÅLBESKRIVELSE

3.1 Nullvekstmål i personbiltrafikken

Fredrikstad kommune har gjennom samarbeidsavtalen om areal- og transportutvikling i Nedre Glomma og belønningsavtalen med staten forpliktet seg til nullvekstmålet i personbiltrafikken. I kjølvannet av Solberg-regjeringens bompengeforlik ble det sommeren 2020 presentert en justert målformulering for nullvekstmålet som fortsatt er gjeldende: *"I byområdene skal klimagassutslipp, kø,*

luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange."

I belønningsavtalen er følgende målindikatorer for nullvekstmålet oppgitt:

- Endring i ÅDT for lette kjøretøy for byområdet (ÅDT i tellepunkter og byindeksen)
- Endring i antall kollektivreiser og reiser med sykkel og gange

Referanseår er ikke oppgitt i avtalen, men sekretariatet i Bypakke Nedre Glomma, som har ansvar for årlig rapportering av trafikkutviklingen til Samferdselsdepartementet, bruker 2016 som referanseår.

3.2 Nullvisjonen

Nullvisjonen om null drepte og hardt skadde i veitrafikken ble først fastsatt av Stortinget i 2001. I Nasjonal transportplan 2022–2033 er ambisjonen om at dette skal oppnås innen 2050. Som et delmål er det en ambisjon om at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken (hvorav maksimalt 50 drepte).

Nullvisjonen er et mål både i kommunens trafiksikkerhetsplan og i samarbeidsavtalen om areal- og transportutvikling i Nedre Glomma 2021–2026. I gjeldende trafiksikkerhetsplan (som er under rullering), er det et delmål å halvere antall drepte og hardt skadde i veitrafikken i Fredrikstad innen 2024. Dette innebærer maksimalt tre drepte og hardt skadde per år. I tråd med det nasjonale målet er det årlige gjennomsnittet drepte og hardt skadde i Fredrikstad i 2008–2011 (6 personer) brukt som referanse.

3.3 Mål for sykkelbruk

Målet for framtidig sykkelbruk i Nedre Glomma er at 12 prosent av alle reiser i Nedre Glomma skal gjøres med sykkel. Det nasjonale målet fra Nasjonal Transportplan for byområder som Nedre Glomma er på 20 prosent. Skal det lokale målet på 12 prosent nås i 2030, betyr det en tredobling av sykkelreisene sammenlignet med 2019; fra 4 til 12 prosent.

Fredrikstad sykkelprogram ble etablert sommeren 2020, og igangsatte da et arbeid med å kartlegge status for sykkelbruken i Fredrikstad (hvor mange som sykler, og hvordan innbyggerne vurderer Fredrikstad som en sykkelby). Når de første resultatene foreligger sommeren 2022, så vil Fredrikstad sykkelprogram vurdere om målsetningen om 12 prosent sykkelandel innen 2030 bør justeres.