

Arkivsak-dok. 14/07274-37
Saksbehandler Emilie Cosson-Eide

Saksgang
Utvalg for plan, miljø og teknikk 2016-2019

Møtedato
31.08.2016

Sak nr.

Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad - Høringsforslag

Saken er fremmet etter prinsippet om fullført saksbehandling.
Følgende har vært medsaksbehandlere: Arild O. Karlsen (Enhet Kommunalteknikk)
Saksordfører: Margrethe Motzfeldt (V)

Vedlegg:

1. Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad – høringsforslag
2. Mottatte innspill med rådmannens vurdering
3. Konsekvenser på dyrket mark, privat eiendom mm. i Sarpsborg

Sammendrag:

Saksframlegget er utarbeidet i samråd mellom Fredrikstad og Sarpsborg kommuner samt Østfold fylkeskommune.

Sykkelgruppa i Bypakka, som består av representanter fra Sarpsborg og Fredrikstad kommuner, Østfold fylkeskommune og Statens vegvesen har utarbeidet et forslag til felles plan for hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad. Rådmannen anbefaler at forslaget legges ut på høring.

I siste reisevaneundersøkelse (2013/2014) var sykkelandelen i Nedre Glomma 5 %, med 3 % i Sarpsborg og 6 % i Fredrikstad. Planutkastet har et mål om 12 % i Nedre Glomma. For å få flere til å sykle, må sykkelnettet være sammenhengende og av god kvalitet. Rådmannen mener at hovedsykkelveinettet må «invitere» til sykling.

Det foreslåtte hovedsykkelveinettet består av totalt 27 ruter. Planforslaget legger opp til at prinsippene i Sykkelhåndboka skal legges til grunn for planlegging og utbygging av hovedrutene. Løsninger som gir egne anlegg til syklistere foreslås brukt i større grad enn før fordi det gir best framkommelighet.

Planforslaget viser lokalisering av hovedsykkelveiene. Det viser dagens standard på rutene, samt ønsket framtidig standard og tiltaksbehovet. I tillegg er det foreslått en prioritering mellom tiltakene. Tiltak med prioritetsnivå 1 er allerede finansiert gjennom Bypakke fase 1, belønningsmidler, samt kommunale og fylkeskommunale midler. Tiltak med prioritetsnivå 2 og 3 er per i dag ikke finansiert. Gjennomføring av disse vil skje gjennom Bypakke fase 2 og seinere faser, samt en eventuell Bymiljøavtale. Blant disse er tiltak med prioritetsnivå 2 høyest prioritert og skal gjennomføres før tiltak med prioritetsnivå 3. Rådmannen mener at sykkelplanen vil være et viktig verktøy for prioritering av sykkeltiltak i kommende faser av Bypakka.

Utredning:

Bakgrunn

Høsten 2014 startet arbeidet med å revidere sykkelplanene i Sarpsborg og Fredrikstad kommuner, og utarbeide en felles plan for kommunene. Det ble lagt fram et oppstartsnotat i Komité for samfunnsutvikling 18.11.2014.

Sykelgruppa i Bypakke Nedre Glomma, som har representanter fra Fredrikstad og Sarpsborg kommuner, Østfold fylkeskommune og Statens vegvesen, har vært arbeidsgruppe for planarbeidet. Syklistenes landsforening har også vært med som observatør i Sykelgruppa.

I mai 2015 ble det bedt om innspill til hovedsykkelruter gjennom et interaktivt kart. Det kom totalt 132 innspill via kartet, samt 65 innspill via epost eller facebook. Innspillene er oppsummert og vurdert (se vedlegg 2).

Dette saksframlegget er skrevet i samråd mellom Fredrikstad og Sarpsborg kommuner samt Østfold fylkeskommune. Sakene er i hovedsak likelydende, men med noe utfyllende informasjon for hovedsykkelnettet i den enkelte kommunen. Saksframlegget redegjør for hovedpunktene i planutkastet (vedlegg 1).

Planutkastet består av:

- *Strategi*
 - Bakgrunn
 - Sykkel i Sarpsborg og Fredrikstad - status
 - Suksesskriterier for å få flere på sykkel
 - Mål for sykling
 - Framtidig hovedsykkelveinett i Sarpsborg og Fredrikstad
 - Prinsipper for prioritering av ruter
 - Investeringskostnader
 - Helsegevinster
 - Oppfølging
- *Handling*
 - Planleggingsansvar
 - Prioritering
 - Sykkelparkering
 - Skilting
 - Drift og vedlikehold
 - Holdningsskapende arbeid
 - Prioritert tiltaksliste
- *Vedlegg*
 - Kartbok
 - Beskrivelse av samtlige ruter

Status og mål

I siste reisevaneundersøkelse (2013/2014) var sykkelandelen i Nedre Glomma 5 %, med 3 % i Sarpsborg og 6 % i Fredrikstad. Planforslaget har et mål om 12 % i Nedre Glomma. Det betyr eksempelvis at én av fire bilreiser under 5 km må overføres til sykkel. Målet er at sykkel blir et vanlig transportmiddel i Nedre Glomma, særlig for arbeidsreiser.

Det er sammenheng mellom hvordan sykling oppleves og hvor mye det sykles. For å få flere til å sykle, må hovedsykkelveinettet være sammenhengende og av god kvalitet. Det må gi god framkommelighet, sikkerhet og komfort for syklistene. Rådmannen mener at hovedsykkelveinettet må «invitere» til sykling. Planforslaget legger opp til en framtidsrettet sykkelnettverk som er nødvendig for å nå målene for miljøvennlig og effektiv transport i Nedre Glomma.

Prinsipper for hovedsykkelveinettet

Hovedveinettet for sykkel i Sarpsborg og Fredrikstad består av totalt 27 ruter. Hovedrutene er valgt ut fra følgende kriterier:

- Ruter som vil bli brukt av mange syklistene
- Ruter som knytter sammen viktige målpunkter
- Direkte, logiske ruter
- Rutenett med tilstrekkelig dekkning (finmasket nok)

Planforslaget legger opp til at prinsippene i Sykkelhåndboka skal legges til grunn for planlegging og utbygging av hovedrutene. Løsninger som gir egne anlegg til syklistene foreslås brukt i større grad fordi det gir best framkommelighet. I sentrumsområdene er det sykkelstige som er mest egnet, mens utenfor sentrum er det sykkelstige med fortau. Der det ikke er stort potensial for sykling eller vil være liten konflikt med andre trafikanter, foreslås det å blande syklistene med andre trafikanter, enten med en gang- og sykkelstige eller med sykling sammen med biler i kjørebane. Planen viser på overordnet nivå hvor de ulike løsningene er aktuelle. I detaljplanlegging av tiltakene vil man se nærmere på forholdene langs den aktuelle strekningen og eventuelt tilpasse traséen og standarden.

Prioritering av strekninger og gjennomføring

Det er foreslått å prioritere strekninger basert på følgende kriterier:

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

I tillegg er det tatt hensyn til manglende, korte lenker og strekninger ved skoler i prioriteringen.

Det er foreslått tre prioriteringsnivåer:

- Nivå 1: Finansierte tiltak
- Nivå 2: Ikke finansierte tiltak som er høyt prioritert
- Nivå 3: Ikke finansierte tiltak som prioriteres men gjennomføres seinere

Tiltak med prioritetsnivå 1 er finansiert gjennom Bypakke fase 1, belønningsmidler samt kommunale og fylkeskommunale midler. De er enten ferdig regulert eller under regulering/prosjektering og vil gjennomføres fra 2016/2017.

Tiltak med prioritetsnivå 2 og 3 er per i dag ikke finansiert. Gjennomføring av disse vil skje gjennom Bypakke fase 2 og seinere faser, samt en eventuell Bymiljøavtale. Det er også aktuelt å søke om statlige tilskudd, som for eksempel tilskudd for økt sykkelbruk. Sykkeltiltak som skal gjennomføres i Bypakke fase 2 vil bli valgt blant tiltakene som har prioritetsnivå 2. For disse strekningene er det angitt hvilken sykkelstige som bør legges til grunn i videre planlegging og utbygging, for eksempel sykkelstige eller sykkelstige med fortau. Det er også gjennomført grove kostnadsanslag. Arbeidet med å velge hvilke tiltak som skal gjennomføres i Bypakke fase 2 vil gjøres gjennom utarbeidelsen av handlingsprogrammet for Bypakke fase 2 med bakgrunn i tiltaksplanen til Sykkelbyen Nedre Glomma, som er en 4-årig tiltaksplan som rulleres årlig.

Rådmannen mener det er viktig å ha en «planreserve» for sykkelprosjekter. Det vil si at man må ha prosjekter som er klare til gjennomføring før midlene blir tilgjengelige. 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. Enkelte strekninger krever i tillegg et forprosjekt før reguleringsplanen for å avklare standard eller trasé. Dette er prosesser som til sammen kan ta flere år. Rådmannen mener at det er viktig å unngå situasjoner med forsinkede prosjekter og understreker behovet for å utarbeide en «planreserve». Dette gjør det også mulig å søke om tilskudd som forutsetter at prosjekter er ferdigplanlagte og kan gjennomføres i løpet av året. I tillegg vil en «planreserve» gjøre at sykkeltiltak som skal finansieres gjennom Bypakke fase 2 kan gjennomføres med en gang midlene er tilgjengelige. Det gjør det mulig å bygge ut større deler av sykkelveinettet før bomringen settes opp. Dette gir et alternativ til privatbilen.

Det er i Bypakke fase 1 ikke midler til planlegging av sykkeltiltakene med prioritetsnivå 2, bortsett fra følgende som inngår i større veiprosjekter:

- Fv. 109 fra Råbekken til Torsbekkdalen (strekninger 9.8, 3.3, 9.7, 18.4, 20.3, 20A.3)

For å bygge opp en «planreserve» bør partene avsette midler til planlegging av tiltak med prioritetsnivå 2 i sykkelplanen. Rådmannen vil komme tilbake til dette gjennom de årlige behandlingene av kommunens handlingsplan.

For strekninger som er gitt prioritetsnivå 3 ligger gjennomføringen lenger fram i tid og finansieringskilde vil være seinere faser av Bypakka, samt en eventuell Bymiljøavtale. I planforslaget er det ikke tatt med hvilken sykkeløsning som bør legges til grunn for disse strekningene, siden retningslinjer for sykkelplanlegging sannsynligvis vil endre seg før gjennomføring. Planen ville da fort kunne bli utdatert. For disse strekningene er det kun definert om syklistene bør ha egne sykkelanlegg eller om de kan blandes med biler og/eller fotgjengere.

Rådmannens anbefaling

Rådmannen anbefaler at planen legges ut på åpen høring i seks uker.

Miljømessige konsekvenser:

Mer sykling på bekostning av bilbruk vil redusere klimagassutslippene, bedre luftkvaliteten og være positivt for folkehelsen. Det vil også på sikt redusere behovet for nye arealer til bilveier og parkeringsanlegg.

Utbygging av det foreslåtte hovedsykkelveinettet vil ha konsekvenser for dyrket mark, skog, privat eiendom, kulturminner/-landskap, gateparkering og naturmangfold jf. vedlegg 3. Vedlegget gir en oversikt på overordnet nivå av mulige konsekvenser i Sarpsborg. På over halvparten av rutene vil dyrket mark og/eller skog bli berørt. Det er også et stort antall av rutene som vil berøre private hager og/eller hus. Over halvparten av rutene går i områder med registrerte kulturminner/kulturlandskap. Den videre detaljvurderingen gjennom reguleringsplan og/eller prosjektering vil kunne føre til at enkelte konflikter faller bort mens nye framkommer. Gjennom detaljvurderingen vil nøyaktig plassering av ruta samt standard avgjøres.

Økonomiske konsekvenser:

Det er anslått at utbygging av prosjekter som er gitt prioritetsnivå 2, dvs. prosjekter som er høyest prioritert blant de som ikke allerede er finansiert, vil koste mellom 317 og 529 mill. kr i Sarpsborg og mellom 251 og 418 mill. i Fredrikstad.

Oversikt over kostnadsanslag for nivå 2-prosjekter i Sarpsborg og Fredrikstad:

	Kostnadsanslag - nedre	Kostnadsanslag - øvre
Sarpsborg ¹	317 mill.	529 mill.
Fredrikstad ²	251 mill.	418 mill.
Totalt	568 mill.	947 mill.

Kostnadene er inkl. MVA. De er også inkludert normalt grunnnerv, det vil si grunnnerv som er nødvendig til mindre kjøp av grunn for utvidelse av trase, 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.

I tillegg til utbyggingskostnader vil det være kostnader knyttet til detaljplanlegging av tiltakene. Disse er ikke tatt med i kostnadsanslagene. Detaljplanlegging vil også kreve ressurser. Rådmannen vil foreslå å avsette midler til detaljplanlegging av tiltak fra sykkelplanen i forslag til Handlingsplan 2017-2020.

Utbygging av nye sykkelveier vil også medføre økte kostnader til drift og vedlikehold. For å nå målet om 12 % sykkelandel er det avgjørende at hovedsykkelveiene er framkommelige året rundt.

Rådmannens innstilling:

Saksordførersak. Ingen innstilling.

¹ Følgende strekninger med prioritetsnivå 2 er ikke tatt med i kostnadsanslagene i Sarpsborg: fv. 109 med tilstøtende strekninger, Lekevoll - Kalnes, Pellygata - Dondern.

² Følgende strekninger med prioritetsnivå 2 er ikke tatt med i kostnadsanslagene i Fredrikstad: fv. 109, Fredrikstadbrua, planfri kryssing ved Rakkestad-krysset.