

Regional transportplan

-for Østfold mot 2050

Handlingsprogram for fylkesveger
og kollektivtransport 2017-2020



Innhold

1	Innledning	3
2	Grunnlag og forutsetninger.....	3
2.1	Mål og indikatorer	3
2.2	Økonomiske rammer.....	5
3	Oppfølging av Regional transportplan for Østfold mot 2050	5
3.1	Hva er gjort?.....	7
4	Investeringsprofil og prioriteringer	11
4.1	Generelt	11
4.2	Status og fremdrift	11
4.3	Bypakker og samarbeidsavtaler	11
4.4	Særskilte forhold og utfordringer	12
4.5	Håndtering av merverdiavgift når private aktører sørger for fylkeskommunal infrastruktur	14
5	Drift og vedlikehold.....	15
5.1	Oppgavene – kontraktregime.....	15
5.2	Behov - utfordringer	16
5.3	Prioriteringer – tilpasninger	17
6	Trafikksikkerhet.....	18
6.1	Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017	18
6.2	Ulykkessituasjonen i Østfold	19
6.3	Satsingsområder og tiltak.....	21
7	Tiltak for gående og syklende	24
7.1	Strategisk forankring	24
7.2	Satsingsområder og tiltak.....	24
8	Kollektivtrafikk	26
8.1	Overordnede planer og føringer	27
8.2	Økt fremkommelighet for kollektivtrafikken og næringstransporter	28
8.3	Et mer tilgjengelig kollektivsystem	28
8.4	Gjennomføring av fremkommelighetstiltak	28
8.5	Andre prosjekter og mindre tiltak	29
8.6	Markedstilpasning av kollektivtilbudet	29
8.7	Bedre kollektivtransportens miljøstandard.....	31
8.8	Styrke knutepunktutviklingen	32
9	Programforslag.....	32
9.1	Prosjektmøter	32
9.2	Virkningsvurderinger	35
9.3	Marginalvurderinger	35
10	Gjennomføring.....	36
10.1	Usikkerhetsvurdering	36
10.2	Planlegging – planreserve.....	36
10.3	Kostnadsberegninger – finansiering	36
10.4	Samordning	37
Vedlegg:	Handlingsprogram 2016-19, Investeringsprogram 2016, indikatorer og kart	37

1 Innledning

Regional transportplan for Østfold mot 2050 (RTP) tar utgangspunkt i fylkesplanens mål og strategier for levekår/folkehelse, verdiskaping og miljø. Foreliggende handlingsprogram tar bl.a. utgangspunkt i:

- målsettinger, føringer, strategier og indikatorer i RTP,
- bindinger fra tidligere år,
- økonomiske rammer fra fylkeskommunens økonomiplan, og
- lokale prioriteringer basert på innspill fra kommunene.

2 Grunnlag og forutsetninger

2.1 Mål og indikatorer

Fylkesplanens prioriterte områder er fulgt opp i RTP og vil derfor gi handlingsprogrammet innretning mot transport, fysisk aktivitet og klima sammen med de mål, delmål, strategier og indikatorer som er drøftet i denne forbindelse.

Som overordnet strategi, forventes oppfølging og fullføring av de prosjekter som er igangsatt, herunder planprosjekter. Disse involverer ofte tunge ressurser økonomisk, praktisk og knyttet til medvirkning/skapt forventninger. I forhold til prioriteringer ellers skal kostnadseffektivitet tillegges betydelig vekt, dernest grad av måloppnåelse for øvrig.

2.1.1 Delmål og hovedoppgaver

Det er formulert delmål over følgende tema:

1. Reduserte avstandskostnader
2. Fremkommelighet
3. 0-visjonen
4. Klima
5. Universell utforming (UU)

Delmål 1 og *2* gjelder særlig for næringstransporter, kollektivtransport og opprettholdelse av hovedtrekkene i bosettingsmønsteret. Oppgraderinger og nyanlegg i byområder – for å påvirke arbeidsreiser/rushtrafikk og endring av transportmiddelfordelingen – er relevante tiltak her. Bedret fremkommelighet og kontakt mellom fylkets delregioner og kommuner (bosettingsmønster) synes i større grad å måtte ivaretas ved utvikling av eksisterende infrastruktur gjennom intensivt vedlikehold/ «påkostning», en tilfredsstillende driftsberedskap og en generell strategi for ivaretagelse av vegkapitalen. Det er vedtatt en betydelig oppgradering av tverrforbindelsene Fv 120 og Fv 114/115.

Delmål 3 om trafiksikkerhet setter klare mål i samsvar med 0-visjonen (null drepte eller alvorlig skadde). NTPs målsetting om å halvere antall drepte og hardt skadde innen 2023 utfordrer også fylkeskommunen som stor vegeier. I handlingsprogramsammenheng krever dette at tiltak i alle kategorier tilfredsstiller krav til sikkerhetsmessig utforming slik at ønskede virkninger kan sannsynliggjøres ut ifra programmets samlede investeringsprofil.

Bypakkene og bykommunenes egne bidrag vil etter hvert kunne spille en avgjørende rolle i forhold til rushtidsutfordringer og bymiljø. Dette forholdet har sterk relevans til RTP's *Delmål 4* om miljø og klima. Bypakka for Nedre Glomma og belønningsordningen er avstemt i en slik retning. Helhetlige bymiljøavtaler for Nedre Glomma og for Mosseregionen skal stimulere til å nå miljø- og klimamålene ytterligere. Handlingsprogrammet vil legge til rette for dette.

Delmål 5 om universell utforming er et generelt krav, og vil ha størst relevans når infrastruktur knyttet til kollektivtransporten skal utformes. Det er derfor i ferd med å utvikles programmer for oppgradering av de

viktigste/mest sentrale holdeplassene i fylket og atkomsten til disse. Tiltakene er relativt ressurskrevende, både økonomisk og mht. planforberedelser.

Det er i RTP konkretisert noen oppgaver som skal gis prioritet. For programperioden frem til 2019 er anført som særlig viktig å;

- snu utviklingen med forfall på fylkesvegnettet med spesielt fokus på kritiske bruer
- utbedre ulykkespunkter, samt prioritere tiltak for elever uten fri skoleskyss
- bidra til å utvikle og gjennomføre transportpakker for å øke andelen som går, sykler og reiser kollektivt
- utbedre tilførselsveger med prioritet på tverrforbindelsene og legge til rette for kollektivbetjening av nytt fylkessykehus på Kalnes

2.1.2 Politiske føringer og bestillinger

Ved behandling av saker i fylkeskommunens politiske organer har det i vedtaks form kommet bestillinger/føringer om å vurdere tiltak på følgende områder:

- Ordning for tilskudd til ordinære GS-prosjekter der kommuner tar ansvar for utbyggingen
- Oppfølging av vedlikeholdsetterlep på fylkesveier
- Håndtering av merverdiavgift når private aktører sørger for fylkeskommunal infrastruktur Enklere og billigere løsninger for gående og syklende
- Omklassifisering av enkelte fylkesveier til riksveier
- Knutepunkt for kollektivtrafikken og tilleggsområder
- Øke markedsføringstiltak for kollektiv i Østfold
- Videreutvikling av Glommaringen
- Etablering av sykkelparkering ved kollektivknutepunkter
- Oppfølging av satsingene på tverrforbindelser, ringrute og buss til Kalnes.
- Fortgang i rehabilitering av Kjøkøysund bru m/gang- og sykkeløsning
- Gang- og sykkeløsning langs fv 108 på Hvaler
- Følge opp revidert bruprogram med låneopptak. Renter og avdrag finansieres med omdisponering av midler til bruene.
- Etablering av informasjonsknutepunkt for samferdsel, vei og kollektiv i Østfold.
- Videreutvikling av ordningen med forenklede sykkelstier og raskere fremdrift fra vedtak til realisering. Prosjekter som kan realiseres raskt prioriteres
- Gjennomføring av forkjørsregulering på fylkesveinettet

2.1.3 Indikatorer (tall for måloppnåelse)

Til delmålene er det anført indikatorer. For Delmål 2 om fremkommelighet vil standardindikatorene for veg (tillatt aksellast/andel Bk10, %-andel fast dekke, indekser for jevnhet og spor, antall km g/s-veg) og årstdøgns trafikk (ÅDT) være viktige. Ytterligere krav stilles til økt sykkelandel (8 %), antall kollektivreisende (dobling innen 2023), bedret punktlighet/regularitet og reduserte rushtidsforsinkelser. Det forutsettes at dokumentasjon på (grad av) måloppnåelse gis i årsrapport.

Delmål 3 om trafikksikkerhet forutsetter reduksjon av antall drepte og hardt skadde med 50% innen 024, med 2008-2011 som referanseår, jf. NTP. Dette krever en reell og påviselig nedgang allerede i programperioden. Dokumentasjon fremlegges i årsrapport.

Delmål 4 knyttet til klima krever en 10 % CO₂-reduksjon i 2023 relatert til 2005-nivået. I tillegg skal Østfold bidra til nasjonale mål for svevestøv og støy og dessuten arbeide for å gjøre transportsystemet mindre sårbart for klimaendringer (ekstremvær, flom).

Delmål 5 om universell utforming konkretiseres gjennom årlig rapportering på gjennomførte tiltak.

I vedlegg er vist en oversikt over indikatorer som blir benyttet i effekt- og virkningsvurderingene.

Det skal etableres et felles indikatorsett som skal ligge til grunn for inngåelse av helhetlige bymiljøavtaler.

Fylkeskommunen vil at disse indikatorene også skal innarbeides i handlingsprogrammet, da dette vil være et nyttig

verktøy for å følge med i virkemiddelbruken i arbeidet med å nå målene i klimameldingen, Nasjonal transportplan og Regional transportplan.

2.2 Økonomiske rammer

Det er tatt utgangspunkt i økonomiplanens rammer (2016-19) og Østfold fylkeskommunes årsbudsjett for 2016. Dette gir følgende økonomiske planrammer for handlingsprogrammet 2017-2020.

	2016	2017	2018	2019	2020	2017-20
Kollektivtransport, inkl. adm.	333,0	342,6	342,6	342,6	342,6	1370,4
Driftsbudsjett fylkesv. inkl. FTU	237,5	247,0	247,0	247,0	247,0	988
Investeringsbudsjett fylkesveier	132,4	139	139	139	139	556
Renter og avdrag bruprogram	-1,5	-4,1	-8,6	-16,5	-23,2	-52,4
Budsjett etter renter og avdrag	130,9	134,9	130,4	122,5	115,8	503,6
Avsetting til tverrforbindelser	18,5	12,5	15	15	10	52,5
Lånefinansiering bruprogram	40,0	25	95	105	60	285
Forskuttering planlegging Bypakke Nedre Glomma	30	30,0	35,0	10,0	5,0	80

3 Oppfølging av Regional transportplan for Østfold mot 2050

Gjeldende Regional Transportplan - for Østfold mot 2050 ble vedtatt i 2012 og var den første regionale transportplanen for Østfold. Regional transportplan (RTP) følger prioriteringer fra fylkesplanen og hvert år utarbeides det tilhørende handlingsprogram for å nå målene i de overordnede planene.

I 2016 skal rullering av Regional Transportplan starte opp. I den sammenheng vil det være nyttig å se hvordan prioriteringene og målene i gjeldende RTP er fulgt opp og gjennomført, og eventuelt hva som har hindret gjennomføring av gjeldende prioriteringer og måloppnåelse. Dette vil være verdifulle erfaringer å ta med inn i prosessen med rullering av RTP, og bidra til en mer kunnskapsbasert utvikling av Østfolds regionale transportplan.

Prioriteringene i RTP vises i tabellene under, og kan finnes igjen i kapitlene for de ulike områdene.

Nasjonale tiltak		
Kort sikt (2017)	Mellomlang sikt (2023)	Lang sikt (2050)
Prioritert rekkefølge		
1. Ferdigstille E18 og videreføre IC-utbyggingen av jernbanen gjennom Østfold, herunder sikre finansieringen.	1. Ferdigstille Intercity gjennom Østfold med kollektivknutepunkt ved stasjonene, herunder sikre finansieringen.	1. Legge til rette for godstog på Østre linje for å avlaste Vestre linje.
2. Vedta, igangsette planlegging, og gjennomføre tiltak i transportpakkene for Nedre Glomma og Mossregionen, inkludert havneforbindelsen Rv 19	2. Videreføre transport-pakkene for Nedre Glomma og Mosse-regionen, inkludert utbygging av strekningen Ørebekk-Simo.	2. Gjennomføre tiltak som sikrer god fremkommelighet på E6 på lang sikt.

- E6 med ferjeleiet Moss-Horten, herunder sikre finansieringen.		
3. Fullføre utbedringen av farleden til Borg havn og avklare utbedring av farleden til Halden havn.	3. Utbedre Rv 111/Rv 22 nordover fra Sarpsborg mot E18 og videre inn i Akershus, samt videreføre utbyggingen av Rv 110 fra Fredrikstad til Råde/E6.	
	4. Utvikle et regionalt gods- og logistikknutepunkt i Østfold/Follo.	
Uprioritert rekkefølge		
Forbedre konsesjonsvilkårene for Moss Lufthavn Rygge	Utbedre Rv 21 fra E6 til Halden	Etablere ny fast forbindelse over Oslofjorden som erstatter ferjeforbindelsen Moss-Horten
Bedre adkomsten fra E6 til Moss lufthavn Rygge fra sør	Utbedre Østre linje på strekningen Rakkestad - Ski	

Regionale og lokale tiltak		
Kort sikt (2017)	Mellomlang sikt (2023)	Lang sikt (2050)
Prioritert rekkefølge		
1. Som et minimum opprettholde dagens standard på vedlikehold, snu utviklingen med forfall på fylkesveinettet, med spesielt fokus på kritiske broer. Legge den nye bransjestandarden til grunn ved etablering av atkomster til næringsbygg og varemottak.	1. Strekningsvise utbygginger/utbedringer av følgende fylkesveier i prioritert rekkefølge: Fv fra Fredrikstad mot Kalnes, Fv 120 Moss-Elvestad, Fv 114 Sarpsborg-Nordbykrysset og videre til Askim.	1. Etablere lengre sammenhengende sykkelruter for ferie- og fritidsformål
2. Utbedre strekninger/punkter på fylkesveinettet med høy ulykkesrisiko, samt prioritere tiltak for elever uten fri skoleskyss	2. Forbedre tilbringertilbudet til Moss Lufthavn Rygge	
3. Fylkeskommunale og kommunale tiltak i transportpakker som bidrar til å øke andelen som går, sykler og reiser kollektivt, herunder forbedre fremkommeligheten for kollektivtrafikken.	3. Koble Fv 21 og 22 sammen ved Vaterland i Halden.	
4. Utbedre tilførselsveier og legge til rette for kollektivbetjening av nytt fylkessykehus på Kalnes.		
Uprioritert rekkefølge		
Markedstilpasning av kollektivtilbudet i Østfold.	Utarbeide regionale og kommunale planer som sikrer nødvendige havnearealer og tilknytninger	

Sikre arealer til nytt gods- og logistikknutepunkt i Østfold/Follo, og utrede baneforbindelse mellom Moss havn og Vestby (Dry Port)	Ny tverrforbindelse mellom E6 og Fv 22 (mot Rakkestad) i Halden.	
Videreføre havnesamarbeidet for å bidra til en utvikling som samlet sett gir den beste utnyttelsen av havnenes muligheter og ressurser	Strekningsvis ombygging av Fv 353/354 (Karlshus).	
Øke andelen av fylkesveinettet som tillater 10 tonn akseltrykk		

3.1 Hva er gjort?

I slutten av hvert kapittel i RTP er en oversikt over mål og strategier for hvert enkelt samferdselsområde (Kollektivtrafikk, Jernbane, Havner osv.). Det er hentet inn informasjon om hva som er gjort på de ulike områdene i RTP perioden.

3.1.1 Riksveger

E18 gjennom Østfold er den nest viktigste veiforbindelsene til utlandet og skal ha god kapasitet og standard, og har derfor høy prioritet i RTP. Arbeidet med de siste delene av E18 gjennom Østfold er nå under utbygging, og sommeren 2017 skal ny E18 gjennom Østfold være ferdigstilt.

De største transportutfordringene i fylket for øvrig, er knyttet til trafikksituasjonen i og omkring byene i Nedre Glomma- og Mossregionen. Det ble høsten 2015 igangsatt arbeid med strekningen Ørebekk – Simo på Rv110 (nordre innfartsåre til Fredrikstad), arbeidet er planlagt å stå ferdig høsten 2017.

Statens vegvesen (SVV) jobber med fremtidig løsning for Rv19 gjennom Moss i løpende samarbeid med Jernbaneverket og Moss kommune. Strekningen Rv 19 /Fv 120 inn mot Moss sentrum har rushtidsutfordringer i områder som påvirker kollektivtrafikkens fremkommelighet, og SVV vurderer nå tiltak som kan gjennomføres.

RV 111/Rv 22 er tverrforbindelsen fra Nedre Glommaregionen, gjennom Indre Østfold og videre mot E6 på Romerike. Her gjennomføres det løpende vedlikehold, blant annet ble det i 2015 bygget ny bru i Rakkestad (Lille Ruds bru).

Rv110 fra Fredrikstad til Råde/E6 og Rv 21 fra E6 til Halden er løftet frem i pågående NTP-arbeid som strekninger som bør prioriteres.

3.1.2 Fylkesveger

Dagens fylkesveinett dekker ulike behov og funksjoner, og trafikkmengder og standard på fylkesveinettet varierer betydelig. Dagens situasjon med et synlig forfall er et resultat av tidligere prioriteringer, derfor er det å opprettholde dagens standard på vedlikehold og snu utviklingen med et forfall på fylkesveinettet høyt prioritert, med spesielt fokus på kritiske broer. Alle fylkesvegene gjennomgår et løpende vedlikehold, og det jobbes systematisk, blant annet med forsterking av utvalgte veger før asfaltering. Fylkestinget vedtok i 2015 et brufornyingsprogram, og ulike prosjekter vil bli igangsatt i henhold til plan.

Det er de siste årene gjennomført en rekke mindre fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken. Det er etablert kollektivfelt over Rolvsøysund bru og det er gjort utbygginger på Årum (riksveg) som gir bedre fremkommelighet for Glommaringen. I Moss ble det høsten 2015 gjennomført en del mindre tiltak som har gitt forbedret fremkommelighet, spesielt for metro-bussene. Bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken er forutsetning for utbygging av Fv109 og Rv110.

Tilgangen til fylkessykehuset ved Kalnes på vestsiden av Glomma er prioritert i RTP og som en del av Bypakke Nedre Glomma er det igangsatt arbeid med reguleringsplaner for Fv109 på strekningen Råbekken – Torsbekkdalen. Prosjektet har støtt på utfordringer med dårlige grunnforhold på deler av strekningen.

Tverrforbindelsene er som nevnt tidligere prioritert, og Fylkestinget har vedtatt fremtidsstrategi for tverrforbindelsene mellom E6 og E18. Det er satt i gang noe utbedringsarbeid og det arbeides med reguleringsplaner for deler av strekningene Fv 120 Moss – Elvestad og Fv 115/114 Askim – Grålum.

Ulykkespunkter har et kontinuerlig fokus og SVV gjennomfører årlig vurdering av alle registrerte ulykker og inspeksjon av vegnettet. Som følge av dette utfører SVV større og mindre utbedringer som for eksempel ombygging av veg, redusert hastighet, fartshumper, opphøyde gangfelt og forsterket belysning.

3.1.3 Tilrettelegging for gående og syklende

Gjennom sykkelbyprosjekter samarbeidet Østfold fylkeskommune, Statens vegvesen og de ulike kommunene om å tilrettelegge for syklende. Det er i dag sykkelby i Nedre Glomma, Moss Rygge og nylig også i Askim - Mysen. Samarbeidet gjør det mulig å se på sammenhengende sykkelstrekninger på tvers av riks-, fylkes- og kommunale veier.

Mye av arbeidet med tilrettelegging for syklende skjer via sykkelbyene. Fokuset ligger på å fremme bruk av sykkel til og fra arbeid og trafikk sikre gang- og sykkelveier til skolene. Utenfor skoleområdene er det å få til sammenhengende ruter som er prioritert for å skape en reell mulighet til å bruke sykkel. Det er satt ned en arbeidsgruppe i fylkeskommunen bestående av administrasjon, fagfolk og politikere som skal se på mulighetene for å få til enklere og billigere løsninger for syklende. I tillegg skal gruppen foreslå samarbeidsordninger med kommunene for en økt tilrettelegging for syklende og gående.

Mye av arbeidet med ønskede konkrete fysiske tiltak er tidkrevende og ikke enda ferdigstilt. Prosjekter for gående og syklende er blant annet:

- Planlegging for enklere løsning på fv 108 Hvaler
- Planlegging av den manglende lenken med sykkelvei mellom på fv 110 mellom Begby og Borge skole
- Utbygging av gang- og sykkelvei Buskogen – Alshus på Kråkerøy
- Utbygging av gang- og sykkelvei Dyre – Ekholteveien i Rygge
- Utbygging av gang- og sykkelvei på Skjærhallen, Hvaler
- Sammenhengende løsning fra Rødsund – Mosseporten langs fv 120. I 2015 ble en delstrekning av sykkel og gangvei på Vålerveien mellom Moss og Våler ferdigstilt. Den er bygget på eksisterende kjerrevei (gamle riksveien) som følger fv120.
- Østfold fylkeskommune og Sarpsborg kommune har satt i gang arbeid med å få til et sammenhengende sykkeltilbud gjennom Greåkerdalen.
- Prosjektering for gang- og sykkelvei fv 410 i Fredrikstad, Fv 22/103 i Halden og fv 599 i Sarpsborg
- Utbygging av fortausløsning fv 104 Nini Roll Ankersvei –Odde bru i Halden
- Park & ride på Skåra utenfor Fredrikstad

For å tilrettelegge for enklere bytter mellom sykkel og kollektiv er det etablert sykkelparkering på busstasjonen i Fredrikstad, og ved togstasjonene i Moss, Sarpsborg og Fredrikstad. Det jobbes med en sykkelparkering på busstasjonene i Sarpsborg. I tillegg er det åpnet sykkelfelt på ulike bynære strekninger i fylket.

Vegdirektoratet utarbeidet en nasjonal gåstrategi for å fremme gange som transportform. Denne sto ferdig i 2012. Basert på dette arbeidet lager Statens vegvesen nå også en regional gåstrategi for østlandsregionen. Østfold fylkeskommune bidrar i dette arbeidet fra perspektivene folkehelse og samferdsel. Arbeid med gange som transportform handler mye om holdninger, og fylkeskommunen har blant annet arrangert seminar som handlet om å få flere skole- og barnehagebarn til å gå til skolen og legge opp til gode ferdselsvaner. Det har også vært arbeidet med avstigningsområder for skolebarn et stykke unna skolene. Skolebussene og foreldre blir bedt om å slippe av

barna her slik at en unngår trafikkaos rett utenfor skolene. Med dette tiltaket får en også barna til å bevege seg litt før skoledagen begynner.

Moss og Rygge kommuner begynte i slutten av 2014 en vurdering av å lage egen gåstrategi eller et tiltaksgrunnlag for mer gange. Fylkeskommunen har deltatt i møter og avventer framdrift i saken. Januar 2016 startet Fredrikstad kommune med å drøfte ulike innretninger og muligheter for å gjøre innsats for gående. Fylkeskommunen følger opp tiltaket.

Arbeidet med både gående og syklende henger tett sammen med arbeid som blir gjort på andre områder som for eksempel kollektiv, og blir hensynstatt i planer på ulike nivå. Enkelttiltak med høy nytteverdi blir prioritert.

3.1.4 Kollektivtransport (eksklusiv jernbane)

Prioriterte oppfølgingsområder i RTP er blant annet å bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikken og legge forholdene til rette for gående og syklende, samt å øke andelen av kollektivreisende ved å legge til rette for et bedre kollektivtilbud. Kollektivtilbudet blir løpende vurdert og justert ut i fra politiske føringer og markedsbegrep. Kollektivtiltak er også en viktig del av Bypakke Nedre Glomma som du kan lese mer om i kapittel 4.3.

Fremkommeligheten for kollektivtrafikken rundt byområdene har blitt bedre ved opprettelsen av nytt kollektivfelt over Rolvsøysund bro og på Årum. Åpningen av Storebro for busstrafikk har bedret fremkommeligheten gjennom Moss sentrum. I Sarpsborg har ØKT endret kjøretraseen i sentrum for å sørge for bedre fremkommelighet.

Markedet for pendlerreiser har prioritet i utarbeidelse av kollektivtilbudet. I sammenheng med åpningen av fylkessykehuset på Kalnes blitt opprettet mange nye pendlertilbud. Det er også prioritert å legge til rette for et kollektivtilbud i hele fylket, og dette har vært bakgrunnen for utvidelse og videreutvikling av Flexx-tilbudet rundt om i fylket.

Kollektivtransportens miljøstandard er prioritert, og mulighetene for alternative drivstoffer vurderes i Moss. I sammenheng med Bypakke Nedre Glomma fikk regionen i 2013 nye miljøvennlige busser. Et godt kollektivtilbud må utvikles ved at flere transportmidler/ linjer bindes sammen i knutepunkter, og arbeid med å få til enkle bytter er også prioritert i RTP.

3.1.5 Jernbane

Østfoldbanen betjener samtlige regioner og byer i Østfold og er mellom Ski og Sarpsborg delt i Østre og Vestre linje. Begge banestrekningene har for liten kapasitet på infrastrukturen, og regulariteten er til tider for dårlig og reisetiden er for lang. Målet er at Østfold skal ha et effektivt, tilgjengelig og driftssikkert jernbanenett med høy kapasitet for gods- og passasjertrafikk. Østfold fylkeskommune (ØFK) jobber på ulike måter for å sikre midler og prioritering av Østfoldbanen.

Sommeren 2012 vedtok fylkestinget i Østfold høringsuttalelsen for Intercity (IC) Østfoldbanen med støtte til konsept 4B (stasjoner og stopp i alle byer), som også er Jernbaneverket og Koordineringsutvalget for Vestre linjes anbefaling. Dette samsvarer med prioriteringene og strategiene i RTP. ØFK bistår Jernbaneverket i møter hvor blant annet flere kommuner er berørt eller at fylkeskonservatoren blir berørt. Koordinering med bypakken er viktig og fylkeskommunen deltar blant annet i parallelloppdrag for IC-stasjonene i både Moss, Fredrikstad og Sarpsborg. Gjennom Østlandssamarbeidets rullering av Østlandspakka, har ØFK bidratt til at utbygging av IC nå er rangert som det viktigste samferdselsprosjektet på Østlandet.

Østre linjes påkobling til Follobanen er prioritert i RTP og viktig for å sikre at byer og tettsteder langs Østre linje kan nyte godt av den reisetidsforbedring som ny Follobane vil gi mellom Ski og Oslo. I 2014 bestilte Samferdselsdepartementet konseptvalgutredning (KVU) på forbindelsen mellom Østre linje og Oslo. Fylkestinget i Østfold fylkeskommune sluttet seg i 2015 til KVUens konsept 1 med planskilt forbindelse mellom Østre og Vestre linje sør for Ski stasjon som bør utredes videre, konseptet er også anbefalt av Jernbaneverket. Østfoldbanens østre linje er Jernbaneverkets erfaringsstrekning for det nye felles europeiske signalsystemet ERTMS, og i 2015 kom banen i ordinær drift som landets første med det nye systemet. I 2014 ble stasjonene Kråkstad, Tomter, Spydeberg, Askim og Mysen oppgradert av Jernbaneverket.

I funksjon av å ha sekretariatsansvar for Jernbaneforum Øst har ØFK planlagt og gjennomført flere regionale jernbanekonferanser i perioden, og jobber aktivt for å påvirke Stortinget og sentrale politikere for å skaffe midler til planlegging og utbygging av Østfoldbanen. ØFK arbeider blant annet gjennom GO-samarbeidet (Göteborg/Oslo) for at strekningen mellom Halden og Öxnered i Sverige skal bygges ut til dobbeltspor.

3.1.6 Godstransport

Av all innenriks godstransport i Norge i 2008 utgjorde jernbanetransport 3 %, sjøtransport drøyt 8 % og lastebiltransport 89 %, og det er ønskelig å overføre en større del av godstransport på veg til bane og sjø. På kort og mellomlang sikt vil det sannsynligvis være et større potensial for å øke volumene i havnene.

IC-utbyggingen gjennom Østfold vil kunne bidra til å få mer gods over fra vei til bane, og Jernbaneverket legger til grunn at hele IC-strekningen til Halden skal være ferdig utbygd i 2030. Det arbeides også som nevnt med jernbanestrekningen videre inn i Sverige i samarbeid med svenske myndigheter (GO-samarbeidet).

Gjennom Göteborg/Oslo samarbeidet er det undersøkt om det er mulig å få overført mer av godset over fra vei til sjø. Dette vil det bli arbeidet videre med i prosjektet interreg-/EU-prosjektet Scandria 2Act.

I handlingsprogrammet for 2016-19 er det lagt en strategi for å skrive opp fylkesveiene fra 8 til 10 tonn. For øvrig er det gitt tillatelser til at flere nye strekninger på fylkesveinettet kan brukes av modulvogntog (25,25 m).

3.1.7 Havner

Det er tre trafikkhavner i Østfold. Borg og Moss er utpekt som stamnetthavner, mens Halden er en lokal industrihavn. For å nå målet om å få større del av godstransporten på sjø og bane er tilgjengelighet til havnene prioritert. Fremkommeligheten på havnevegene til Borg havn IKS (Rv 111) og Moss havn KF (Rv 19) forutsettes å løses gjennom utbyggingstiltak i bypakkene.

Det arbeides for utbedring av farledene inn til havnene. For Borg havn IKS ligger konkrete prosjekter allerede inne i handlingsprogrammet til Kystverket. Det planlegges også tiltak inn til Moss havn KF i neste Nasjonale transportplan (NTP). Når det gjelder farleden inn til Halden havn, er det avgjørende å få igangsatt arbeidet med en miljøkonsekvensanalyse av å senke Svinesundtersklene i Ringdalsfjorden noe i samarbeid med svenske myndigheter. Moss kommune er i gang med å utarbeide en områdereguleringsplan for Moss havn.»

3.1.8 Fly

Østfold fylkeskommune er medeier i Moss lufthavn Rygge med 5%, deltar som observatør i styringsgruppen og følger med dette opp utviklingen av lufthavnen.

3.1.9 Trafikksikkerhet

Østfold skal ha et transportsystem hvor trafikksikkerhet har høy prioritet, og det langsiktige målet er ingen drepte eller hardt skadde i trafikken i Østfold.

Trafikksikkerhet i forbindelse med skolevei/skolekryss er høyt prioritert i RTP, og Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) har i 2015 bevilget 6,3 mill. kr. i tilskudd til kommunene til sikring av skoleveger. Kommunene har også fått et foreløpig tilsagn om tilskudd på 12,8 mill. kr. for perioden 2016-2018. I spørsmål om særlig trafikkfarlig skoleveg gir FTU råd og anbefalinger til fylkeskommunen og kommunene.

Statens vegvesen vegavdeling Østfold har årlig oppfølging av ulykkespunkt og ulykkes-strekninger med fokus på enkle tiltak som kan gjennomføres raskt. Dette arbeidet skjer i samarbeid med politiet i Østfold og Follo med bakgrunn i ulykkes-situasjonen siste 5-årsperiode, hvor man ser etter mønster i ulykkene. Noen mindre tiltak blir utført umiddelbart av vegavdelingens driftsseksjon mens de litt større tiltak blir samlet i en egen anbudskonkurranse og gjennomført i løpet av 1 – 2 år.

FTUs tilskuddsordninger er et viktig bidrag til det holdningsskapende arbeidet. I tillegg til sikring av skoleveg har FTU bevilget ca 0,4 mill. kr til barnehager, skoler, lag og foreninger til atferdsrettede tiltak. Ellers er innsatsen i 2015 økt ved å stimulere kommunene til å inngå en forpliktende avtale om systematisk trafikksikkerhetsarbeid gjennom

konseptet «Trafikksikker kommune». Kun en kommune har signert avtalen, men flere kommuner har startet prosessen. Noen har startet prosessen i barnehagene, og flere av de største kjedene har besluttet å bli «Trafikksikker barnehage».

4 Investeringsprofil og prioriteringer

4.1 Generelt

Investeringsprogrammet for 4-årsperioden, se tabellvedlegg, er spesifisert på de tradisjonelle programområdene og på enkelte underkategorier. Programmet er ikke spesifisert på prosjekter. For 2017, som det første året i perioden, er det i eget vedlegg presentert et mer detaljert oppsett.

Programmet for 2017 gir bindinger for 2018 med hensyn på å kunne slutføre de prosjektene som er startet opp. Videre må programmene baseres på de prosjektene som hittil har vært prioritert med tanke på forberedende planlegging.

For en del prosjekter er det lagt ned betydelige ressurser i planforberedelser, som i stor grad vil representere tunge føringer for investeringsaktivitetene fremover.

I forhold til de mange innspillene og ønskene for nye prosjekter utgjør disse en stor utfordring rent gjennomføringsmessig.

4.2 Status og fremdrift

Det er de siste årene gjennomført en rekke aktiviteter for å rette opp det registrerte forfallet på fylkesvegene. Det er fattet flere vedtak og gjort en rekke beslutninger som gjør at tilstanden har utviklet seg i riktig retning og ytterligere vil bedre seg de kommende årene.

Følgende hovedelementer kan nevnes:

- Det er fattet beslutning (Fylkestinget PS 26/2014) om fremtidig standard på fv120 og fv114/115 og de første tiltakene blir gjennomført 2016. Det jobbes også med regulering/grunnerverv på flere strekninger. Det er avsatt midler for de neste 5 årene
Brufornyingsprogram er vedtatt. (Fylkestinget PS 8/2015) En rekke broer vil gjennomgå nødvendig oppgradering de kommende årene (32 bruer – 816 mill)
- Det satses fortsatt på dekkevedlikehold med ekstra innsats på grusveiene

Gjennom RTP er det foretatt en klassifisering av fylkesvegnettet i funksjonsklasser. Dette gir et nytt og forbedret utgangspunkt både i den daglige forvaltningen og i forhold til fremtidig utvikling av områder, korridorer og prioriterte strekninger.

I forlengelsen av dette er det igangsatt en prosess der målet er å fremlegge et forslag til «Vegnettsplan». Det forutsettes at et slikt dokument må forelegges fylkestinget for godkjenning. Målet er å få på plass et dokument som tydeligere definerer fremtidig standard for den enkelte veg (strekning)/gruppe av veger.

4.3 Bypakker og samarbeidsavtaler

4.3.1 Bypakke Nedre Glomma

Bypakke Nedre Glomma er et samarbeid mellom kommunene, fylkeskommunen og Statens vegvesen. Det har vært et sterkt lokalt ønske om å starte utbyggingen av de høyest prioriterte prosjektene i pakken så raskt som mulig. Siden det er knyttet usikkerhet til kostnader og gjennomføring av deler av utbyggingsplanene er det behov for å detaljere plangrunnlaget for de aktuelle prosjektene for å få et bedre bilde av kostnader og muligheter for gjennomføring. For å etterkomme lokale ønsker om raskest mulig oppstart av utbyggingen har Samferdselsdepartementet i dialog med berørte lokale myndigheter besluttet å dele Bypakke Nedre Glomma i

faser slik at modne prosjekter kan igangsettes uten å avvente planarbeid tilknyttet de prosjektene som ligger lengre ut i tid.

Bypakke Nedre Glomma fase 1 er vedtatt i Stortinget mars 2015. Vedtaket innebærer at den planlagte bypakken er delt i faser, og prosjektene i fase én av Bypakke Nedre Glomma har en økonomisk ramme på 1,2 milliarder 2014–kr. Pengene går til tiltak for gående og syklende i begge kommuner, til infrastrukturtiltak for kollektivtrafikk, planlegging samt utbygging av riksvei 110 på strekningen Ørebekk–Simo. Fase 1 finansieres med kr 536 mill i statlige midler, kr 109 mill i fylkeskommunale midler og kr 555 mill i bompenger.

Det er inngått kontrakter for reguleringsplanlegging og byggeplanlegging for FV 109 Råbekken – Torsbekkdalen. For å opprettholde fremdriften har Østfold fylkeskommune påtatt seg nødvendig forskuttering til byggeplanlegging begrenset til kr. 110 millioner inntil øvrige bypakkemidler er på plass.

Gjennom *Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene* fikk Østfold fylkeskommune og kommunene Fredrikstad og Sarpsborg et tilskudd på 215 mill.kr i perioden 2014-17. I 2015 ble tilskuddet økt med kr 10 mill. Også i 2016 er det åpnet for å søke om ekstra belønningsmidler, og Nedre Glomma har søkt om kr 34,5 mill. Dette tilskuddet vil slik det fremgår av handlingsplan godkjent av rådmanns- og koordineringsutvalgene i liten utstrekning bli benyttet til investeringstiltak på fylkesvegene, ca. 30 mill.kr totalt til en del mindre tiltak. Trafikkregistreringer i 2014 viser at veksten i personbiltrafikken i Nedre Glomma er redusert. Veksten i 2014 var 1,1% mens den årlige veksten de senere årene har variert mellom 2 og 4%. Antallet reisende med buss i Nedre Glomma viser en vekst på 3 %. Selv om det hefter noe usikkerhet med tallene, viser sykkelteillinger en fin økning i antall syklende.

I avtalen med departementet omtales mulighetene for en fremtidig bymiljøavtale. Dette er et virkemiddel som regjeringen har lagt frem i Nasjonal Transportplan for å fremme samarbeidet mellom bykommuner, fylkeskommuner og staten i arbeidet for mer miljøvennlig transport i byene. Ordningen gjelder de ni storbyområdene, dvs for Østfolds vedkommende Sarpsborg/Fredrikstad. Den har en økonomisk ramme i 10-årsperioden på 13,5 mrd.kr (ekskl.mva) på landsbasis, som kommer i tillegg til belønningsordningen og tilskudd til bypakker. Regjeringen går inn for å innlemme belønningsordningen i en ny ordning med helhetlige bymiljøavtaler så raskt som mulig. Så langt har de største byene i landet blitt prioritert, og det er fortsatt uvisst om og når Sarpsborg/Fredrikstad blir tilgodesett.

Trafikkregistreringene for 2015 viser at veksten i personbiltrafikken fortsatt går ned. Utviklingen i personbiltrafikken på 14 registreringspunkter på riks- og fylkesveier viser en samlet vekst på 0,9%. Trafikktellinger varierer noe fra år til år, avhengig blant annet av befolkningsvekst, samfunnsøkonomiske forhold og værforhold. Trafikkutviklingen bør derfor sees over flere år før det er mulig å si noe sikkert om virkningen av tiltak i belønningsordningen. Det er likevel naturlig at redusert vekst i personbiltrafikken henger sammen med bedre tilbud for kollektiv, sykkel og gange.

4.3.2 Samarbeidsavtale Moss Rygge

Det er utarbeidet KVV samt ekstern kvalitetssikring (KS1) for transportsystemet i Moss og Rygge i 2012/13. 5-årig samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling i Mosseregionen ble inngått i 2014 mellom Rygge kommune, Moss kommune, Østfold fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket.

Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet om å arbeide videre med planlegging av hoved-vegssystemet i Moss og Rygge med utgangspunkt i KVVens konsept 5, samtidig som det tas høyde for kollektivtiltakene i konsept 6. Samarbeidsavtalen for Mosseregionen vil følge opp dette arbeidet ved å utvikle en bypakke. Målet er en omforent bypakke som avklarer prioritering av tiltak og finansiering. Det er i tillegg opprettet en egen kollektivgruppe under samarbeidsavtalen som bl.a. vurderer muligheten for kortsiktige tiltak for særlig å støtte opp om metrobuss-satsingen.

4.4 Særskilte forhold og utfordringer

Tverrforbindelsene utgjør en utfordring for å få en bedre tilknytning mellom E6 og E18. Rv 111/Rv 22 mellom Sarpsborg og Mysen er et statlig ansvar. Når det gjelder fylkesveger er følgende prioritert i rekkefølge for

strekningsvise utbygginger/utbedringer i Regional transportplan mot 2050: Fv 120 Moss-Elvestad, Fv 115/114 Askim-Grålum (frem til fv 118).

Det er vedtatt at standarden på tverrforbindelsene skal heves. Fremtidige prioriteringer mellom de to veiforbindelsene, og mellom strekninger på den enkelte vei, skal foretas gjennom de årlige rullinger av handlingsprogram og økonomiplan. Som hovedprinsipp legges effektivitet i utbygging, mest mulig vei for investert beløp og trafikkmengder. Det pågår planlegging av fremtidige tiltak for begge fylkesveiene innenfor budsjettrammen satt av til tverrforbindelsene.

Ved budsjettbehandlingen for 2014 ble det vedtatt å sette av 24,5 mill.kr til planforberedelser og avsetting for fremtidige opprustningsprosjekter på de to angitte fylkesvegstrekningene. Dette har blitt fulgt opp i 2015 og 2016. Med planlagt ramme i perioden 2017-2020 gir dette kr 120 mill. tilgjengelig til tverrforbindelsene.

Grensesnittproblematikk i forhold til gjennomføring av bypakke kan oppstå i håndteringen av «ordinære prosjekter» (fra handlingsprogrammet) og prosjekter i Bypakke Nedre Glomma. Nye transportpakker som krever oppmerksomhet og i første omgang planressurser, kan tilkomme, jfr Mossregionen der KVVU-rapport er vedtatt av Samferdselsdepartementet.

Moss kommune, Rygge kommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Østfold fylkeskommune inngikk i 2014 en samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling i Mossregionen. Det forventes at det igangsettes arbeid med bypakke Moss/Rygge i løpet av planperioden.

Jernbaneverket vil i løpet av 2018 starte anleggsarbeidet knyttet til nytt dobbeltspor gjennom Moss og ny Moss stasjon. I årene fremover også bli iverksatt aktivitet på strekningen mellom Moss og Halden. Det er å anta at *IC-utbyggingen* vil gi utfordringer både i anleggsfasen og med tanke på permanente løsninger for en rekke fylkesveger. I denne sammenheng tenkes det spesielt på områder rundt nye stasjoner samt planoverganger og underganger.

Tunnelene på fylkesvegnettet i Østfold bedømmes å være i god forfatning. Bjølstadtunnelen på fv.108 i Fredrikstad ble bygget som en del av ny Kråkerøyforbindelse og ble åpnet i 2012. Hvalertunnelen har gjennomgått en omfattende rehabilitering de siste årene. For å tilfredsstille de nye tunnelsikkerhetsforskriftene, som fylkestinget har vedtatt også skal gjelde for tunnelene på fylkesvegene, blir det installert flere overvåkningskameraer for å få full dekning gjennom hele tunnelen. Det er også et behov for å installere nødstrømsaggregat for å sikre strømforsyning ved langvarig strømutfall. Dette vurderes prioritert i løpet av planperioden. Som en del av beredskapsopplegget for Hvalertunnelen er det forutsatt å sette i stand ferjeleiene på Skipstadsand og Korshavn i løpet av 2016.

Brufornyingsprogrammet har hatt fokus de siste årene. Statens vegvesen har på vegne av Østfold fylkeskommune foretatt en omfattende gjennomgang av alle broer på fylkesveger i fylket. Det er vedtatt at det ved rehabilitering skal legges til rette for gang og sykkelstier der dette er hensiktsmessig.

Fylkestinget har vedtatt en omfattende brufornyning i perioden 2016 – 2025. Det foreslås satt av 40 mill. kr årlig til formålet. For å forsere utbedringene legges det opp til et samlet låneopptak i overkant av 500 mill. kr. Det er til sammen 12 bruer som er listet i prioritert rekkefølge og som omfattes av låneopptaket. Avsatte årlige ramme skal gå til betjening av lån, samt at resterende beløp skal benyttes til øvrige investeringer innenfor bruområdet.

I juni 2015 vedtok fylkestinget at de ønsker å overta ansvaret for gang- og sykkelveier langs fylkesveiene, da ca 50 km fortsatt er i kommunal eie. Det vil bli sendt ut høringsbrev til aktuelle kommuner innen 1. februar 2016. Det er lagt opp til en gjennomføring 1. september 2016.

I oktober 2015 bad Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen vurdere om enkelte fylkesveger bør omklassifiseres til riksveg. Fylkestinget vedtok i desember 2015:

Dersom noen fylkesveier i Østfold skal vurderes omklassifisert fra fylkesvei til riksvei ut fra hensyn til næringstransport bør dette være fylkesvei 120 fra E6 ved Mosseporten til E18 og fv 110 fra Fredrikstad til E6 ved Solbergårnet.

4.5 Håndtering av merverdiavgift når private aktører sørger for fylkeskommunal infrastruktur

I 2004 ble Lov om kompensasjon av merverdiavgift for kommuner og fylkeskommuner vedtatt med det formål å motvirke konkurransevridninger som følge av merverdiavgiftssystemet. Etter denne loven ytes det kompensasjon for merverdiavgift til kommuner/fylkeskommuner ved kjøp av varer og tjenester fra registrerte næringsdrivende. Forutsetningen er at varen/tjenesten er til bruk i kommunens/fylkeskommunens kompensasjonsberettigede virksomhet. Ordningen er generell med mindre noen av begrensningene i lovens §4 kommer til anvendelse.

Utbygger av fast eiendom vil som hovedregel ikke ha fradragsrett. Det finnes imidlertid to modeller som kan benyttes for at merverdiavgiften avlastes privat utbygger ved opparbeidelse og bekostning av offentlig infrastruktur.

Begge modellene innebærer at den private part dekker kun nettokostnadene for offentlig infrastruktur. Modellene kalles Justeringsmodellen og Anleggsbidragsmodellen.

4.5.1 Justeringsmodell

Justeringsmodellen benyttes der det er den private part som er byggherre, prosjekterer, bygger og bekoster infrastrukturen. Avhengig av utbyggers avgiftsstatus vil fylkeskommunen kunne avtale å overta enten en justeringsrett eller en justeringsforpliktelse.

Overføring av justeringsrett

Dersom den private part utvikler områder for salg eller utleie av fast eiendom faller aktiviteten som hovedregel utenfor merverdiavgiftslovens område, og de har ikke fradragsrett for påløpt merverdiavgift på den infrastrukturen som bygges.

For å avlaste utbyggers merverdiavgift kan det imidlertid avtales at fylkeskommunen overtar en justeringsrett fra utbygger. Fordi fylkeskommunen skal bruke infrastrukturen i sin kompensasjonsberettigede virksomhet overtar fylkeskommunen da en rett til å kreve momskompensasjon fra staten med en 1/10 hvert år de neste 10 årene. En slik avtale krever at prosjektet er av en størrelse hvor merverdiavgiften utgjør minst kr 100.000.

Formålet med å overføre justeringsrett fra utbygger til mottaker av infrastrukturen er imidlertid å kunne bidra til at merverdiavgiften avlastes utbygger. Det må derfor inngås særskilte avtaler om overføring av justeringsretten mellom fylkeskommunen og privat utbygger, hvor det samtidig avtales hvordan merverdiavgiften skal refunderes til utbygger.

Krav til dokumentasjon fra den private aktøren fremgår av merverdiavgiftsloven med forskrifter og vil blant annet være ferdigstillestid, kostnad, påløpt merverdiavgift og det beløpet som kan kreves tilbake.

Overføring av justeringsforpliktelse

Ved utbyggingsprosjekter er det vanlig at fylkeskommunen/SVV krever at infrastrukturen bygges ut før resten av prosjektet påbegynnes eller er i en tidlig fase. I praksis er det da slik at utbygger på tidspunktet for bygging av den offentlige infrastrukturen kun har enkelte avtaler på plass, mens andre faller på plass etter hvert som prosjektet skrider fram. De vil derfor løpende kun ha forholdsmessig fradrag for inngående merverdiavgift, hvor andelen fradrag endres underveis i prosjektet. Overtagelse av en slik justeringsforpliktelse vil derfor ofte måtte skje parallelt med overtagelse av en justeringsrett. Dette gjør avtaleforholdet komplekst for begge parter, og det vil være vanskelig å få oversikt over den avgiftsmessige status til enhver tid.

Overføring av justeringsforpliktelse innebærer imidlertid en klar likviditetsmessig fordel for utbygger.

4.5.2 Anleggsbidragsmodellen

Anleggsbidragsmodellen benyttes der fylkeskommunen står som reell byggherre av infrastrukturen. Modellen kan brukes på alle infrastrukturtiltak og kan pålegge utbygger å dekke kostnader i medhold av plan- og bygningsloven og som fylkeskommunen har kompensasjonsrett for.

Med denne modellen inngår fylkeskommunen avtale med entreprenører, fører bilagene i sitt regnskap og krever momskompensasjon etter hvert som kostnadene påløper. Den utgiften som gjenstår hos fylkeskommunen etter at staten har kompensert merverdiavgiften dekkes av den private aktøren ved at fylkeskommunen krever refusjon av den påløpte kostnaden gjennom anleggsbidrag.

En forutsetning for denne modellen er at fylkeskommunen er reell byggherre. For at byggherreansvaret skal være reelt kreves det at byggingen skjer for fylkeskommunens regning og risiko, denne rollen kan ikke overlates til den private aktøren.

Det reelle byggherreansvar innebærer at kontraktene om prosjektering, utførelse mv er inngått mellom fylkeskommunen og den leverandøren som skal foreta leveransen. Det vil si at fylkeskommunen hefter for leverandørens vederlagskrav og eventuelle andre krav som for eksempel mislighold som følge av kontrakten.

5 Drift og vedlikehold

5.1 Oppgavene – kontraktregime

Fylkesvegnettet i Østfold omfatter et vidt spekter av veger med hensyn på funksjon, trafikkmengder, standard, omgivelser etc. og med et tilsvarende vidt spekter av behov for tiltak for å sikre at dette vegnettet til enhver tid er fremkommelig, sikkert og miljøvennlig å ferdes på.

Disse oppgavene ivaretas gjennom en rekke ulike kontrakter:

5.1.1 Driftskontraktene

De viktigste er driftskontraktene, som ivaretar den løpende driften av vegene så som vinterdrift, hull-lapping, grøntvedlikehold, feiing og renhold, rensk/ tømning av drens-systemene (grøfter, kummer og rør), renhold og mindre vedlikehold av vegutstyr (skilt, rekkverk, leskur etc.) samt daglig inspeksjon og beredskap. Disse oppgavene ivaretas innenfor kontraktens fastprisdel. Et unntak er vinterdriften og asfaltlapping, hvor det også er en mengdedel som gjøres opp etter medgåtte mengder og tilhørende enhetspriser.

I tillegg bestilles gjennom driftskontraktene en del tyngre vedlikeholdstiltak, så som grøfting, utskifting av stikkrenner og kummer, oppgrusing, mindre forsterkningsarbeider/ forarbeider til dekkelegging, utskifting av skilt og diverse annet vegutstyr. Dette er tiltak som i hovedsak gjøres opp etter enhetspriser fastsatt i kontraktens mengdedel. Noe arbeid blir også gjort opp som regningsarbeid etter fastsatte timepriser eller at entreprenøren gir en fastpris på et konkret tilleggsarbeid.

Konkurransetsettingen er basert på 4 kontraktområder, hhv Østfold Nord, Østfold Sør, Ørje og Halden med kontraktsperioder på 5 år. I tillegg er grøntvedlikeholdet i tilknytning til områdene Ørje og Halden lyst ut som en egen kontrakt. Mens vegnettet i Ørje- og Haldenkontraktene kun består av fylkesveger har Østfold Sør- og Nordkontraktene også en stor andel av riksveger og er vesentlig større i omfang.

Siden fylkeskommunen tok over ansvaret for en rekke tidligere riksveger i 2010 har kostnadsnivået i driftskontraktene steget betydelig. Dette medførte at de faste driftskostnadene steg med godt over 50 % fra 2010 til 2013 (fra noe over 50 til ca. 80 mill.kr). I dette bildet hører også med at fylkesvegnettet har økt noe i omfang som følge av nye veger (ny Kråkerøyforbindelse og gammel E18).

Når driftskontrakten for Østfold Nord skulle fornyes i 2014 fikk en derimot en betydelig prisnedgang sammenlignet med den gamle kontrakten. Dette skyldes delvis at det skjedde en vesentlig «markedstilpasning» forrige gang

denne kontrakten ble fornyet. Spesielt fastprisdelen er lavere enn tidligere i den nye kontrakten som gjelder fra september 2014.

Dette medfører at fastprisdelen (inkl. stipulerte variable vinter- og lappekostnader) nå er på ca. 74 mill.kr. Driftskontrakten for Østfold Sør fornyes nå med virkning fra 1.september 2016. Endringer i prisnivået for denne kontrakten vil kunne endre noe på det beløpet som angis som behov i avsnitt 4.3.

Høsten 2014 ble E18 parsellen Melleby – Momarken åpnet. De endringene dette medførte i veglengder er inkludert i den nye kontrakten for Østfold nord. De siste parsellene på E18, Knapstad – Akershus grense og Riksgrensen – Ørje forventes åpnet hhv senhøstes 2016 og sommeren 2017. Da vil fylkesvegnettet øke med ca. 12 km og medføre en økning i faste driftskostnader på noe over 1 mill.kr pr år. For 2016 vil effekten på driftskostnadene bli minimale, mens det for 2017 vil kunne utgjøre ca. 0,5 – 1 mill.kr.

5.1.2 Øvrige kontrakter

Tilsvarende er det inngått driftskontrakter for drift av veglys og drift og vedlikehold av tunnelutstyr og andre elektroinstallasjoner på vegnettet. Dette er også 5-årskontrakter. Tunnel- og elektrokontrakten ble inngått i 2012 (fornyes i 2017) og veglyskontrakten i 2013. Videre er det egne kontrakter for dekkelegging, vegmerking, bruvedlikehold og rekkverksarbeider. Dekkekontraktene lyses normalt ut som 1-årskontrakter, mens de øvrige kontraktene varierer noe i både i sammensetting og varighet. I tillegg blir det inngått egne vedlikeholdskontrakter for litt større vedlikeholdsprosjekter. I 2015 er det inngått en 2-årskontrakt på fjellsikringsarbeider og en på tre konkrete vedlikeholdsarbeider i indre Østfold. Tilsvarende vil det bli lyst ut egne kontrakter for de prosjektene som inngår i den strategiske vedlikeholdsplanen for fylkesvegene i Østfold, jf. omtale i kap.4.2.

5.2 Behov - utfordringer

En rapport fra Vegdirektoratet fra februar 2012 basert på forfallsregistreringene som ble foretatt i 2011 angir et vedlikeholdsmessig forfall på fylkesvegene i Østfold på 1,2 milliard kroner. Dersom man utvider beregningene til også å omfatte oppgradering til en høyere standard enn opprinnelig bygget (mhp geometri/ fremkommelighet, trafiksikkerhet eller miljø) vil behovene bli langt høyere avhengig av hvilke nivåer en legger til grunn.

Brufornyingsprogrammet er et eksempel på en slik beregning, hvor det er tatt høyde for et noe større oppgraderingsbehov enn ved forfallsberegningene. Når dette ble lagt frem første gang i 2012 var det anslått et samlet behov på ca.350 mill.kr, som fylkestinget besluttet tatt inn over 10 år, i første rekke over investeringsprogrammet. Justert for bortfallet av vegfritaket for mva og til 2015-kroneverdi tilsvarer dette nå ca. 430 mill.kr. Ved det reviderte brufornyingsprogrammet som ble lagt frem i februar 2015 var det anslåtte behovet øket betraktelig, samtidig som en da også inkluderte behovet for en gang- og sykkelvegdel på bruene til Hvaler.

Spesielt viser det seg at behovet for tiltak på flere av bruene på fv.108 mot Hvaler og Sarpebruene, inkl. St.Mariegate bru er vesentlig større enn tidligere antatt.

Brufornyingsprogrammet er vedtatt finansiert over investeringsbudsjettet og er nærmere omtalt i kap.8.

I 2015 gjennomførte Statens vegvesen, region Øst en ny kartlegging av vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene i Østfold hvor en også tok høyde for en viss grad av oppgradering til en høyere standard. Rapporten ble lagt fram for fylkestinget i juni og anslår en total kostnad på minimum 3-5 milliarder kroner. Det blir understreket at dette er svært grove anslag med en stor grad av usikkerhet. Det som videre ble klargjort var at det med et etterslep i denne størrelsesorden ikke vil være mulig å innhente etterslepet på fylkesvegene med dagens budsjettammer innenfor en ønsket tidsrom på 10-15 år. Dette ville ha krevd en årlig tilleggsbevilgning på 200-300 mill.kr. Rapporten anbefaler imidlertid at det utarbeides en strategisk vedlikeholdsplan innen eksisterende rammer og antyder at det med visse omdisponeringer bl.a. fra dekkebudsjettet vil kunne være mulig å stille til disposisjon ca. 15-20 mill.kr pr år for dette formålet. Fylkestinget sluttet seg til dette forslaget og ba Statens vegvesen utarbeide en slik plan i løpet av 2015. Planen ble vedtatt i Samferdselskomiteen i februar med tillegg om at det skal vurderes samtidig tilrettelegging for sykkel. Forventes iverksatt allerede i 2016.

Planen har en tidshorisont på 10 år og anbefaler at innsatsen konsentreres om konkrete strekninger, hvor en gjennomfører reguleringsplan for å kunne erverve nødvendig grunn. Tiltakene omfatter

- Utskifting av dreneringssystemer.
- Etablering av nye grøfter.
- Fjerning av farlige sidehindre (hindrer vannavrenning og er trafikkfarlige).
- Forsterkning og masseutskifting av vegkroppen.
- Kantforsterkning.
- Nytt vegdekke.

Planen anbefaler å konsentrere seg om det regionale og lokale hovedvegnettet, og de strekningene som foreslås prioritert er:

2016-2017: Fv. 123 Ramstad-Havnås (3,73 km)

2017-2018: Fv. 124 Sekkelsten-x fv. 689 (6,54 km)

2018-2020: Fv. 115 Skjønnerød-Nordby (14,3 km)

2021-2023: Fv. 110 Solberg-Skjærviken (5,22 km)

2024-2025: Fv. 120 Elvestad -Akershus grense (7,1 km)

I tillegg vil de planlagte oppgraderingene av tverrforbindelsene og bruprogrammet være viktige bidrag til å redusere vedlikeholdsetterselepet.

Ut over disse programmene er det viktig å sette av tilstrekkelige midler til vedlikeholdstiltak på det øvrige vegnettet. Tiltak knyttet til vedlikehold og oppgradering av dreneringssystemene anses som lønnsomme og kostnadseffektive tiltak, spesielt der manglende drenering er årsak til bæreevnesvikt og nedbryting av vegdekkene. Også økte nedbørsmengder og hyppigere flomsituasjoner tilsier økt innsats på drens-systemene. En økt innsats innen vedlikehold/oppgradering av drens-systemet og mindre forsterkningstiltak (bestilt via driftskontraktene) er ønskelig. Disse tiltakene bør koordineres med dekkefornyelsene og fortrinnsvis utføres året i forveien. Den tyngste delen av slike tiltak bør kunne finansieres over investeringsbudsjettet.

I den strategiske vedlikeholdsplanen redegjøres det for at store deler av fylkesvegnettet har vesentlig redusert dekkelevetid sammenliknet med normert dekkelevetid. På enkelte parseller har en opplevd dekkelevetid helt ned mot 3 år, mens en forventet levetid for de mest anvendte dekketyper på en gjennomsnitts fylkesveg ligger på 12-16 år. Dersom en la en slik dekkelevetid til grunn for hele vegnettet ville et årlig behov til dekkefornyelser på fylkesvei beløpe seg til ca 80 mill.kr. (ekskl.mva). Det reelle behovet vil være en del høyere. I praksis vil utviklingen av etterslepet på dekkensiden måtte følges opp gjennom oppfølging av standard på vegnettsnivå, jfr måleindikatorer for jevnhet og sporstandard.

Et område som har behov for større oppmerksomhet i de nærmeste årene er sikring av fjellskjæringer. Det er foretatt befaringer med geolog i en del fjellskjæringer i indre del av fylket som har avdekket behov for tiltak på enkelte steder. Det er derfor inngått en egen toårskontrakt for fjellsikring, jf. pkt.4.1.2. En del arbeid vil også bli utført gjennom driftskontraktene.

Ca. 20 % av beregnet forfall er knyttet til vegutstyr. Veglys, rekkverk, skilt og støyskjermer er de største bidragsyterne her.

5.3 Prioriteringer – tilpasninger

Den største delen av drift- og vedlikeholdsbudsjettene er knyttet til de rene driftsoppgavene. En stor del av disse kan karakteriseres som bundne utgifter. De største postene gjelder fastprisdelen i driftskontraktene, men også strømutgifter og hoveddelen av det som inngår i de ulike fagkontraktene (veglys, elektro etc.) tilhører denne kategorien.

Siden hoveddelen av driftsbudsjettet består av mer eller mindre bundne utgifter, gikk den store økningen i de faste kostnadene i driftskontraktene etter 2010 i første rekke ut over vedlikeholdspostene. Men med de økte tildelingene de siste årene og den gunstige prisutviklingen ved fornying av driftskontrakten for Østfold nord har budsjettsituasjonen blitt langt lysere. Det har derfor vært mulig å øke tildelingene til dekkefornyelser noe, samtidig som det er satt av et beløp til vedlikeholdsentrepriser i tilknytning til den strategiske vedlikeholdsplanen. Det åpnes

for å kunne gjøre omposterings mellom denne posten og postene satt av til dekkefornyelser og andre oppgaver i driftskontraktene.

I tabellen nedenfor er angitt et forslag til budsjetttilpasset ramme for de ulike tiltaksområdene. Siden Statens vegvesens budsjettopplegg er basert på bruttobudsjetter er også budsjettforslag inkl. mva gjengitt. Mill 2017 kroner

Tiltaksområde	Ekskl.mva	Inkl.mva
Driftskontraktenes fastprisdel ¹⁾	74,0	92,5
Andre oppgaver i driftskontraktene	34,0	42,5
Vedlikeholdsentrepriser	7,0	8,8
Strømutgifter	6,2	7,8
Andre fagkontrakter	12,3	15,4
TS-inspeksjoner og strakstiltak	2,0	2,5
Tilskudd til sykkel- og kollektivtiltak	3,0	3,8
Dekkefornyelser	73,1	91,4
Vegmerking	8,0	10,0
Bruvedlikehold	8,0	10,0
Sum drift og vedlikehold:	227,6	284,5
FTU:	9,1	11,4
Sum fylkesveier:	236,7	295,9

1) Inkl. stipulerte variable vinterkostnader med oppgjør etter mengde

5.3.1 Østfold fylkes trafikksikkerhetsutvalg

FTU-posten omfatter midler Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) bruker til egen drift og tilskudd til aksjoner med mer. Det angitte beløpet er en videreføring av budsjettet for 2016.

Av den totale budsjettposten på kr 9,1 mill utgjør kr 6,5 mill tilskudd til kommunene for skolevegstiltak (med kommunal egenandel på 25 %). Andre utgiftsposter er tilskudd til kommuner og andre for spesielle TS-tiltak/prosjekter, tilskudd til Trygg trafikk, og drift av FTU's øvrige virksomhet (møter, kurs konferanser med mer).

6 Trafikksikkerhet

6.1 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2014-2017 er utarbeidet av Vegdirektoratet, Politidirektoratet, Helse- og sosialdepartementet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, 18 fylkeskommuner og syv storbykommuner.

Planen bygger på Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2014-2017, Strategiplan for politiets trafikkteneste 2012-2015, Trygg Trafikk strategiplan 2014-2017, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Formålet med planen er å vise hvilke utfordringer vi står overfor og hvilke tiltak som vil bli gjennomført i planperiode for å sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP, som innebærer at antall drepte og hardt skadde skal reduseres fra om lag 1000 per år til maksimalt 500 innen 2024.

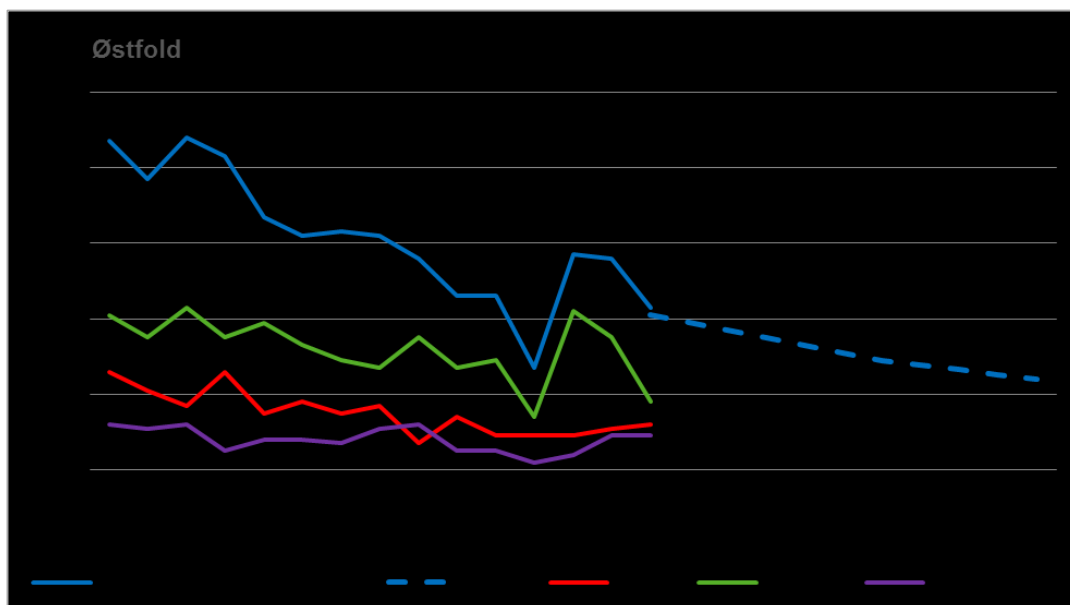
Trafikksikkerhetsarbeidet skal fortsatt bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i transportsektoren. Det er også satt et etappemål som viser hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen. Ambisjonen er at antall drepte og hardt skadde i trafikken skal halveres innen 2024, sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2008-2011.

Det betyr at det i 2024 maksimalt skal være 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken for hele landet mens tallet for Østfold er 24.

6.1.1 Mål og utfordringer for Østfold

Ulykkesstatistikken for Østfold viser en kraftig og vedvarende reduksjon i drepte og hardt skadde fra 2000 til 2014. Imidlertid ble antallet mer enn fordoblet fra 2011 til 2012, holdt seg stabilt fra 2012 til 2013 og så har vi hatt en klar nedgang i 2014. Økningen i 12/13 gjaldt i sin helhet antall hardt skadde. De foreløpige tallene for 2015 er 8 drepte mens antallet hardt skadde er 37.

Figuren nedenfor viser en målkurve for utviklingen i antall drepte og hardt skadde fram til 2024. Den tar utgangspunkt i at Østfold tar sin forholdsmessige andel av reduksjonen i drepte og hardt skadde, med sikte på at vi skal nå det nasjonale målet om at det maksimalt skal være 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Norge i 2024.



Nasjonale mål for ulykkesutviklingen for Østfold

Drepte og hardt skadde i Østfold – Utvikling 2000-2014 og målkurve for 2014-2024

6.2 Ulykkesituasjonen i Østfold

Trafikkveksten i Østfold har vært høyere enn den generelle veksten i Norge. Siden 1990 har det vært en vekst i Østfoldtrafikken på 58,6 % og en vekst på 37,8 % i hele landet.

Ulykkesstatistikken for 2010-2014 viser viktige trekk ved ulykkesbildet i Østfold:

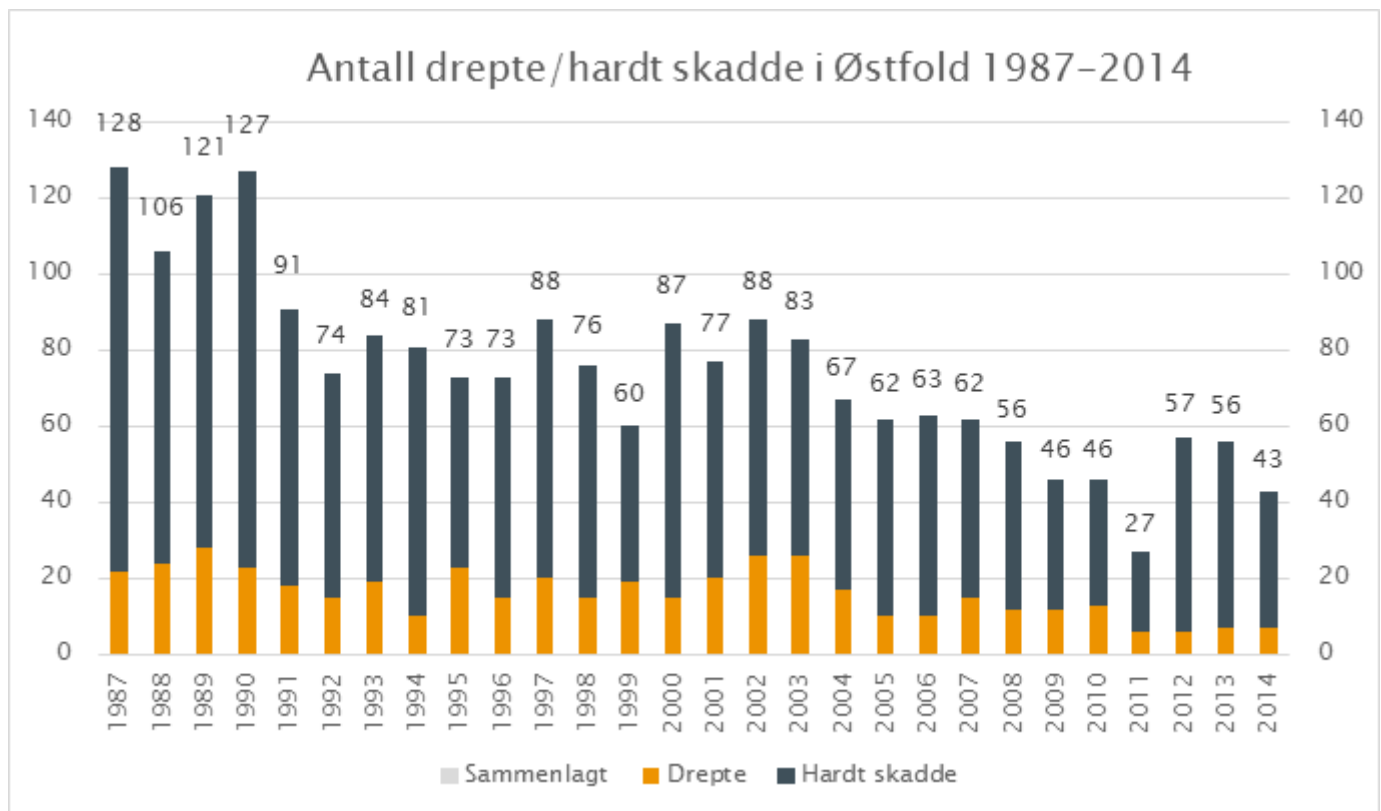
Østfold har nest færrest drepte og hardt skadde sett i forhold til trafikkarbeidet. Det betyr at det sammenliknet med de fleste andre fylker er relativt trygt å ferdes i trafikken i Østfold.

Østfold er blant fylkene der ulykkesbildet i størst grad domineres av ulykker på fylkesvegnettet. 51 prosent av alle drepte og hardt skadde i Østfold blir drept eller hardt skadd på fylkesvegnettet, mens tallene er 19 % på kommunal veg og 18 % på riksveg.

72 prosent av de drepte og hardt skadde i Østfold var menn.

I 2014 omkom 147 personer på norske veger, foreløpige tall for 2015 er 125. Antall drepte i vegtrafikken i Norge økte i takt med trafikkøkningen fra 1954 frem til 1970 da hele 560 personer omkom i trafikken. I perioden fra 1970 til 2014 har det vært mer enn en halvering i antall drepte samtidig som trafikkvolumet er tredoblet. Dermed har ulykkesrisikoen pr. kjørt kilometer blitt betydelig redusert. Dette tyder på at trafikksikkerhetsarbeidet har vært forebyggende og effektivt.

Nedenfor vises utviklingen i antall drepte og hardt skadde i Østfoldtrafikken de siste 27 årene. Når det gjelder utviklingen på totalt antall personskadeulykker har den hatt et litt annet forløp. I perioden frem til 2007 lå antallet relativt konstant på 7-800 drepte og skadde pr år. De siste 5 årene har også dette tallet sunket og i 2014 var det 339 drepte/skadde.



6.2.1 Hvor skjer ulykkene?

I Østfold har 73 % av alle vegtrafikkulykker med personskade i perioden 2010-2014 skjedd utenfor tettbebygd strøk. I tillegg ser vi at det er her alvorlighetsgraden ved ulykkene er størst. Godt og vel halvparten av alle personskadeulykker i Østfold skjer på vegstrekninger mellom kryss og avkjørsel (54 %). En typisk Østfoldulykke skjer på fylkesveg, utenfor tettbebygd strøk og på en vegstrekning mellom kryss og avkjørsel.

6.2.2 Når skjer ulykkene?

Det skjer flest ulykker i juni og færrest i januar. Antall lettere trafikkskadde følger den samme kurven for antall ulykker, mens antallet drepte og hardt skadde er forholdsvis høyt i sommermånedene juni og juli.

Ulykkene fordeler seg ganske jevnt utover på de forskjellige ukedagene, men det skjer flest ulykker på fredager og minst i helgene. Ser vi på klokkeslett er det mandag og fredag mellom kl. 14-16 hvor det skjer flest ulykker.

6.2.3 Ulykkestyper i perioden 2010-2014

Ulykker med kryssende kjøreretning (28 %) - og Utforkjøringsulykker (27 %) er de vanligste ulykkestypene i Østfold. Ulykker med samme kjøreretning utgjør 20 %, møteulykker 10 % og fotgjengere 8 %.

Utforkjøringsulykker (35 %), møteulykker (20 %) og kryssende kjøreretning (20%) forårsaker flest drepte og hardt skadde i trafikken. For ulykker med fotgjengere er tallet 8 %.

6.2.4 Trafikanten i perioden 2010-2014

Det er mennesker i aldersgruppen 15-29 år er mest utsatt for å bli drept og skadd i vegtrafikken. De utgjør 39 % av alle skadde og drepte i Østfold i denne perioden. Menn er betydelig mer ulykkesutsatt enn kvinner. Tre ganger så mange menn som kvinner ble drept eller hardt skadd i trafikken i Østfold de siste fem årene. 38 % av alle som ble drept eller hardt skadd i perioden 2010-2014 var bilførere.

I perioden er 159 syklistere drept og skadd i Østfoldtrafikken. De aller fleste politirapporterte sykkelulykkene er kryssulykker (71 %).

6.2.5 Dødsulykker

I tidsrommet 2010-2014 var det i Østfold 39 dødsulykker der 39 personer omkom. 14 av disse ble drept i utforkjøringsulykker, 9 ble drept i kryssulykker, 7 mistet livet i møteulykker, 4 ble drept etter påkjørsel bakfra/samme kjøreretning, en mistet livet i en akeulykke og en dødsulykke med sykkel hvor skadeforløpet er uvisst. De resterende 3 ble drept i fotgjengerulykker.

15 av de omkomne var bilførere, 5 var bilpassasjerer, 6 var MC-førere, 9 syklistere, 3 fotgjengere og en akende.

Den yngste av de omkomne var en syklist på 11 år, mens den eldste var en bilpassasjer på 80 år. 31 av de omkomne var menn.

24 av ulykkene skjedde på tørr og bar veg. 9 på våt bar veg, 5 av ulykkene skjedde på glatt føre. 28 av ulykkene skjedde i dagslys.

3 av dødsulykkene har skjedd på jernbaneoverganger, en med bil en på sykkel og en på moped/MC.

6.3 Satsingsområder og tiltak

Basert på ulykkesstatistikk og solid lokalkunnskap gjennomføres årlige befaringer av Østfolds vegnett i samarbeid med politiet og kommunene, dette som grunnlag for konkret tiltaksplanlegging og budsjettmessige prioriteringer. De siste 20 årene er det gjennomført en rekke til dels enkle og lite kostnadskrevenne tiltak med svært gode resultater. Selv om ulykkesstedene – definert etter nasjonalt omforente kriterier – heldigvis blir færre, er det viktig å fortsette dette systematiske samarbeidet. I tillegg gjennomføres mer formelt anlagte inspeksjoner og TS-revisjoner, også av planlagte tiltak.

Nedenfor er angitt og beskrevet noen av de viktigste tiltakene som spinner ut av prosessene nevnt over.

6.3.1 Tiltak mot møte- og utforkjøringsulykker

Statistikken viser at møte- og utforkjøringsulykker er de mest dominerende ulykkestypene i Region øst. Slike ulykker resulterer ofte i alvorlige personskader. Medvirkende faktorer er ofte mørke/tussmørke, glatt føre, høy fart, alkohol, tretthet, samt unge/uerfarne bilførere. 35 % av alle drepte og hardt skadde var involvert i utforkjøringsulykker i Østfold i perioden 2009-2013. Aktuelle tiltak mot utforkjøringsulykker på veggen er;

- kurveutretting/breddeutvidelse
- forvarsling/bakgrunnsmarkering
- vegrekkverk
- belysning
- siktrydding
- justering av tverrfall
- vegmerking

I tillegg gjennomføres tiltak for å redusere konsekvensene forbundet med en utforkjøring; som fjerning av sidehindre og utflating av sideterreng.

Tiltakene over har ofte god effekt også i forhold til å hindre møteulykker. I tillegg kommer tyngre tiltak, som etablering av midtrekkverk, eventuelt forsterket midtoppmerking.

6.3.2 Tiltak mot viltulykker

Østfold har store områder med betydelig innslag av større vilt som ferdes langs og på tvers av vegen og der ulykker med påkjørsel av vilt er et problem. I perioden 2009-2013 har det vært 20 ulykker med vilt involvert. 16 med elg og 4 med Rådyr/hjort.

De mest effektive tiltakene for å hindre viltulykker er oppsetting av viltgjerder, der viltet eventuelt ledes mot egnet krysningspunkt, samt vegetasjonsrydding. På fylkesvegene vil vegetasjonsrydding være det mest aktuelle tiltaket.

6.3.3 Tiltak mot ulykker med myke trafikanter

Viktige tiltak for å bedre trafiksikkerheten for fotgjengere og syklistene er utvikling av et sammenhengende transportnett for disse gruppene, samt å sikre potensielle konfliktpunkter som kryss og avkjørsler.

6.3.4 Forkjørregulering

Forkjørregulering av veger er foreslått av Vegdirektoratet som et eget tiltak i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014 – 2017.

I tillegg har Vegdirektoratet kommet med nye føringer for forkjørregulering som sier at:

- alle riks- og fylkesveger utenfor tettbygd strøk bør være forkjørsveger
- alle riksveger og primære fylkesveger innenfor tettbygd strøk bør være forkjørsveger (hovedveger og samleveger)
- kommunale veger/gater med funksjon som hovedveg eller samleveg bør også være forkjørsveger

De fleste riksveger og primære fylkesveger er forkjørregulerte, mens sekundære og øvrige fylkesveger, samt kommunale veger både i og utenom tettbygde strøk ofte er uregulerte med generell vikeplikt for trafikk fra høyre. Det er også stor forskjell mellom fylkene når det gjelder omfanget av forkjørregulering av fylkesveger. Bakgrunnen for dette er hovedsakelig forskjellige vurderinger av effekten av forkjørregulering, primært knyttet til ulykkesutvikling og fartsendring.

Nyere undersøkelser viser at forkjørregulering av veger gjennomgående har ført til en reduksjon i antall ulykker og antall skadde personer. Kryssulykkene har i hovedsak blitt redusert. Det er særlig fotgjengerulykkene som har opplevd en nedgang i antall ulykker etter forkjørregulering.

Hensikten med tiltaket er å avklare vikepliktsforholdene i kryss der det kan oppstå misforståelser og usikkerhet. I tillegg oppnås et helhetlig og klart definert overordnet fylkesvegnett som trafikantene lettere kan orientere seg i. Tiltaket forventes å redusere antall konflikter og lette/bedre trafikkavviklingen i kryss. Basert på resultater fra undersøkelser kan en videre vente en nedgang i fotgjengerulykkene.

Etablering av forkjørsveg kan bidra til bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken.

Østfold er et av fylkene i landet som har færrest andel forkjørregulerte veger. Alle tidligere riksveger (før forvaltningsreformen 2010), som nå er fylkesveger og som har høy trafikkbelastning, er forkjørregulert. Arbeidet med å forkjørregulere resterende vegnett vil derfor omfatte fylkesveger og kommunale veger.

Det er et relativt stort og ressurskrevende arbeid som gjenstår. Dette er ca. 190 fylkesveger, til sammen ca. 1080 km.

Fylkesvegene prioriteres ut fra følgende kriterier:

1. Gamle riksveger, regionale hovedveger og vegene prioritert i rapport «Vurdering av forkjørregulering av veger i Østfold» - 2010.
2. Lokale hovedveger ÅDT over 1000 kjøretøy
3. Resterende lavtrafikkerte fylkesvegnett

I tillegg ser vi på områder slik at vi forkjørregulerer de fleste fylkesveger i et område samtidig.

Punkt 1 og 2 utgjør ca. 90 veger med en lengde på til sammen 640 km.

Vi vurderer at det skal være realistisk å gjennomføre 10 – 15 strekninger i året, avhengig av behov for ombygging av kryss og lengde på strekningene.

Statens vegvesen har laget en enkel modell for kostnadsberegning og kostnader for kun skilt og oppmerking på alle fv i Østfold, i forbindelse med innføring av forkjørsregulering, er grovt anslått til 15-20 millioner kr.

Dersom det er nødvendig å bygge om kryss, vil kostnaden med forkjørsreguleringer øke vesentlig.

Det settes av i størrelsesorden 2-5 millioner kr årlig for gjennomføring. Summen vil variere noe på bakgrunn av ønsket om å ta flere strekninger og veger under ett. I tillegg kommer kostnaden med ombygging av kryss der det er nødvendig.

I 2016 prioriteres Fredrikstad og Sarpsborg, siden vil Halden, Askim og Indre Østfold bli tatt fortløpende.

6.3.5 Mindre trafikksikkerhets- og miljøtiltak (TM-tiltak)

Denne tiltakskategorien har sitt utspring i et mangeårig fokus på tettsteder med gjennomgangstrafikk der omkjøringsveg kunne synes ønskelig, men samtidig budsjettmessig i overkant krevende. Strategien som ble valgt, innebar å «utvikle eksisterende veg på stedets og de myke trafikantenes premisser». Strategien i noe tillempet form er nå sist et forenklet prosjekt som gjennomføres på Gressvik. Vi har flere «kandidater» med tilsvarende utfordringer ellers i fylket, bl. a Halmstad i Rygge og Stasjonsbyen i Skjeberg, begge på fv. 118.

6.3.6 FTU- Fylkets trafikksikkerhetsutvalget

Vegtrafikkloven §40 a lyder: «Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket.» Etter endring i den politiske styringsstrukturen vedtok Fylkestinget (24. april 2015) at organiseringen av fylkestrafikksikkerhetsarbeidet viderefører som en del av ansvars- og oppgaveområdet til samferdselskomiteen på følgende måte:

- Trafikksikkerhetsutvalgets medlemmer er personidentisk med samferdselskomiteen
- Konsultative medlemmer tiltrer med møte- og talerett, og er fastsatt med følgende sammensetning:
 - 3 representanter fra Politiet (representert ved Østfold politidistrikt, Follo politidistrikt og UP-distrikt 1).
 - 3 representanter fra Statens vegvesen (2 fra avd Østfold og 1 fra Trafikant og kjøretøyavdelingen)
 - Trygg Trafikk v/distriktsleder.

Statens vegvesens fylkesavdeling har sekretariatsfunksjonen til FTU, og trafikksikkerhetssakene legges fram etter instruks vedtatt av Fylkestinget.

Trafikksikkerhetsarbeidet er forankret i Regional transportplan for Østfold mot 2050 hvor følgende prioriteringer legges til grunn:

1. Trafikksikkerhet i forbindelse med skolevei/skoleskyss.
2. Utbedre ulykkesutsatte punkt og strekninger på veinettet
3. Øke innsatsen på holdningsskapende tiltak og samarbeid med andre aktører.

I tillegg til samarbeidet med kommunene og tilskudd til skoleveistiltak vil et viktig satsingsområdet i planperioden være å styrke det lokale trafikksikkerhetsarbeidet gjennom konseptet «Trafikksikker kommune», og et framtidig mål er at hele Østfold skal ha status som Trafikksikkert fylke.

7 Tiltak for gående og syklende

7.1 Strategisk forankring

Utvikling av tiltakspakker i samarbeid med lokale myndigheter vil være et viktig strategisk grep for å gi gående og syklende et godt tilbud i byer og tettsteder. For å oppnå en gunstig effekt på den totale reisemiddelfordelingen ønsker fylkeskommunen særlig å fokusere på reiser til og fra arbeid og skole, samt på gode overgangsmuligheter mellom sykkel og kollektivtilbud. I sentrumsområder vil det på viktige/gjennomgående ruter være nødvendig å benytte eksisterende gateareal på bekostning av kantsteinsparkering og generell fremkommelighet for bil. Utenfor byer og tettsteder vil det reelle behovet måtte analyseres med sikte på å etablere enklere og mindre kostnadskrevenne løsninger.

Universell utforming skal ligge til grunn for planlegging og bygging av gang- og sykkelanlegg i Østfold.

7.2 Satsingsområder og tiltak

7.2.1 Plan for hovednett for sykkeltrafikk

Det er utarbeidet planer for hovednett for sykkeltrafikk i alle byområdene i Østfold; Sarpsborg, Fredrikstad, Moss/Rygge, Askim, Halden og Mysen. Planene vil danne grunnlag for prioriteringer av sykkelanlegg i byene i Østfold. Plan for hovednett for sykkeltrafikk i Nedre Glomma er under rullering. Planen vil bli sendt ut på høring i løpet av våren 2016. Det vil også settes i gang arbeid med å rullere plan for hovednett for sykkeltrafikk i Moss Rygge i løpet av 2016.

7.2.2 Sykkelby

Det er to etablerte sykkelbyer i Østfold; Nedre Glomma og Moss Rygge. Askim og Eidsberg kommuner har også søkt om å få sykkelbystatus og dette er behandlet i fylkestinget. Arbeidet med etablering av sykkelbyen Askim Eidsberg starter våren 2016.

Sykkelbyen Nedre Glomma jobber kontinuerlig med oppfølging av prosjektplanen (både fysiske og ikke-fysiske tiltak). Sykkelbyen Moss Rygge er i gang med å utarbeide prosjektplan.

I Nedre Glomma er Sykkeldag (Fredrikstad), Forbausende Byfest (Sarpsborg), piggdekk-kampanje og rullering av plan for hovednett for sykkeltrafikk noen saker det ble jobbet med i 2015. Innendørs sykkelparkering på Sarpsborg stasjon og på Torvbyen i Fredrikstad ble etablert i 2015. Det er også satt opp 2 servicestasjoner i byene. Sykkelbyen Nedre Glomma er en viktig samarbeidsarena for sykkelarbeidet i regionen.

I Moss Rygge ble sykkelbygruppa etablert i 2015. Det er satt opp 2 servicestasjoner i Moss sentrum.

7.2.3 Forenklet tilbud til syklist og gående

Fylkestinget har tidligere vedtatt samarbeidsordninger med kommunene på tiltak for gående og syklende. Det har kommet tilbakemeldinger som tyder på at kommunene synes det er vanskelig å forholde seg til disse ordningene. Det er derfor satt ned en arbeidsgruppe med deltagere fra samferdselskomiteen, administrasjonen i fylkeskommune og Statens vegvesen. Mandatet til gruppen er; å konkretisere hva som legges i begrepet enklere og billigere løsninger for gående og syklende og å foreslå en modell for samarbeidsløsninger med kommunene for å oppnå økt utbygging av gang- og sykkelveger langs fylkesveg. Arbeidsgruppen skal legge frem et forslag i løpet av våren 2016, som skal ut på høring sommeren 2016. Det er planlagt at endelig vedtak i saken kommer i oktober 2016.

7.2.4 Høyhastighetssykkelveg

Høyhastighetssykkelveg er en ny variant av sykkelveger der det skal være mulig å holde høy hastighet. De skal utgjøre et supplement til de eksisterende sykkelvegene. Høyhastighetssykkelveg ansees å være relevant sykkeltiltak spesielt langs hovedårene inn mot sentrum og skal være tilrettelagt for transportsyklist til rask og direkte sykling

over lengre avstander mellom relevante mål. Det er gjennomført et forprosjekt på strekningen Fredrikstad-Sarpsborg.

7.2.5 Lokale gåstrategier

Vegavdelingen deltar i utarbeidelsen av regional handlingsplan for gange i Region øst. Utover dette har Moss og Rygge kommune samt Fredrikstad og Sarpsborg kommune ytret ønske om å utarbeide egne lokale gåstrategier. Vegavdelingen og fylkeskommunen vil bistå med en representant i dette arbeidet.

7.2.6 Eksisterende gang- og sykkelanlegg

Drift og vedlikehold

Gang- og sykkelveger langs Glommaringen har inntil vinteren 2015/2016 blitt vinterdriftet med barveg-strategi. I ny kontrakt fra september 2016 endres dette til vintervei med forsterket vinterdrift hvor prioriteringen er å koste og strø, i tillegg til brøyting. Høy standard på vinterdrifting er viktig for alle som ønsker å bevege seg utendørs på vinteren; eldre, de som reiser kollektivt, de som ønsker å gå og de som ønsker å sykle. Barveg-strategien har ført til mye salting. Det er ønske om å redusere /fjerne saltbehovet, men uten å redusere den høye standarden på vinterdriftingen. Ved rullering av driftskontrakten i Østfold sør blir det stilt krav om kosting og strøing i tillegg til brøyting. Syklustiden vil være 2 timer langs Glommaringen.

Frisikt

God sikt i kryss og avkjørsler er et viktig bidrag til trafiksikkerheten langs fylkesvegene. Det er utarbeidet en informasjonsbrosjyre som er delt ut til utvalgte husstander der det er dårlig sikt i avkjørsel. Brosjyren vil bli delt ut hvert år etter behov.

Sykkelveginspeksjon

Sykkelvegnettet i byer og tettsteder har stedvis mangler i sammenheng, struktur og detaljutforming. Sykkelveginspeksjoner kartlegger feil og mangler som grunnlag for å gjennomføre strakstiltak langs sykkelvegnettet. Tiltakene skal rette seg mot trafiksikkerhet og fremkommelighet.

Nødvendige tiltak kan være: økt belysning av krysningspunkt, opphøyet gangfelt, etablering av trafikkøy, utbedring av siktforhold etc.

Sykkelparkering

Sykkelparkeringsløsninger bør etableres i tilknytning til hovednett for sykkeltrafikk og andre naturlige reisemål for sykkel. Kollektivknutepunkter som jernbanestasjoner og bussholdeplasser er sentrale steder for etablering av sykkelparkeringer. Det samme er sentrumstorg, servicefunksjoner, rekreasjonsområder, skoler og offentlige institusjoner. Det er etablert sykkelparkering i byene Fredrikstad, Sarpsborg og Moss, og prosjektene er finansiert over kommunale, fylkeskommunale og statlige budsjetter. Det er sikker sykkelparkering (sykkelparkeringshus/låsbar overvåket løsning) på Fredrikstad stasjon og på Moss stasjon. Det må etableres sikker sykkelparkering også på bussterminalene og jobbes videre med å få til gode sykkelparkeringsløsninger på viktige bussholdeplasser. I Nedre Glomma er det etablert sykkelparkering på bussterminalen i Fredrikstad og man ser på muligheten for å etablere sykkelparkering på bussterminalen i Sarpsborg.

Behovet for sykkelparkering på sentrale knutepunkter langs de primære kollektivrutene vil bli utredet.

Sykkeltiltak i by

Det er behov for å gjennomføre mindre tiltak i tråd med vedtatte planer for hovednett for sykkeltrafikk i byene Sarpsborg, Fredrikstad, Moss, Halden, Askim og Mysen. Det er tiltak som kan gjennomføres uten reguleringsplan og innenfor eksisterende vegareal. Eksempler på slike tiltak er: nedsenking av kantstein, sikre krysningspunkt, oppstramming av kryss, sykkelfelt, skilting, flytte gang- og sykkelveger til baksiden av lehus ved bussholdeplasser, skifte ut slukrister, heve/senke kumlokk. Det vil jobbes videre med utvikling av ruteplanlegger for syklistene i Østfold.

7.2.7 Tursykling/nasjonale sykkelruter

I Østfold er det tre nasjonal sykkelruter:

- Nasjonal sykkelrute nr. 1, Nordsjøruta (The North Sea Cycle Route) mellom Svinesund og Moss.
- Nasjonal sykkelrute nr. 7, Pilgrimsruta mellom Halden og Akershus grense nord for Kambo.
- Nasjonal sykkelrute nr. 9, Villmarksruta mellom Halden og Akershus grense i Rømskog.

Villmarksruta er skiltet i 2010. Det er behov for å oppgradere og supplere Nordsjøruta og Pilgrimsruta, og det pågår arbeid med å lage skiltplaner for rutene. Delstrekninger av Pilgrimsruta er ferdigskiltet.

7.2.8 Sikre skoleveger - bedre helse blant barn og unge

At barn og unge beveger seg for lite har blitt en stor utfordring, og man ser en tydelig økning i overvekt og fedme blant denne aldersgruppen. Alle gang- og sykkelveger i nærheten av skoler skal bygges og oppgraderes til trafiksikre og attraktive skoleveger. Et virkemiddel for å påvirke reisevaner er å gjennomføre holdningsskapende tiltak som henvender seg til elever i grunnskole og videregående skole og deres foreldre. Det er gjennomført en kartlegging av skoleveger i Østfold.

7.2.9 Samarbeidsavtale om formidlings- og undervisningsopplegg for samferdsel i Østfold

Høsten 2014 ble det inngått en langsiktig samarbeidsavtale mellom Østfold fylkeskommune og Inspiria science center som skal bidra til økt kunnskap og bedre holdninger om transportsystemer, miljø, energi og klima hos barn og unge i Østfold. I tillegg skal avtalen bidra til å skape en supplerende arena for å bedre kunnskap og holdninger rundt trafiksikkerhetsarbeidet i Østfold.

Det er utarbeidet en foreløpig tiltaksplan innenfor 6 hovedområder med utgangspunkt i aktiviteter som er godt egnet for gjennomføring på et vitensenter, som supplerer det som ellers skjer på skoler og på annen måte i kommunene, appellerer til brukere på forskjellig vis og som forsterker hverandre.

1. Undervisningsprogrammer for skoler og barnehager forankret i læreplan og kompetansemål.
2. Science show med fokus på temaene som beskrevet i skoleprogrammene
3. Sykkelløype hvor målet er å øve til sykkelknappen. Uteområdet etableres også med en «miljøby» med kunnskapsløype om trafikkregler og spørsmål rundt temaene miljø, energi og klima.
4. Temahelg med utvidet program og med aktiviteter og arrangement knyttet til det aktuelle temaet.
5. Faktabasert og interaktiv kunnskapskonkurranse for ungdommer
6. Miljøtog og -buss med undervisning for skoleklasser på vei til vitensenteret

Samarbeidsavtalen er foreløpig inngått for 3 år med mulighet for forlengelse.

8 Kollektivtrafikk

Handlingsprogrammet er begrenset til å omfatte fylkeskommunens ansvar for kollektivtrafikken, samt berøringspunkter mot togtilbudet og ekspressbussene gjennom Østfold, herunder knutepunktutvikling og korrespondanse.

I byområdene Moss og Nedre Glomma pågår det nå omfattende planleggingsarbeid knyttet til blant annet Bypakker, arealdisponering, Belønningsordningen og utbygging av dobbeltspor for jernbane. Samlet vil dette påvirke den fremtidige situasjonen for kollektivtrafikken i regionen i stor grad, og vil derfor likevel omtales her.

Som overordnet føring for kollektivtrafikken, skal kapasiteten utnyttes på en måte som gir flest mulig reisende, kombinert med en fortsatt satsing på bestillingstilbud. Politisk prioriterte oppfølgingsområder i økonomiplanen for 2016-2019 er blant annet bruk av kollektivtransport for å nå samfunnsmessige mål, og tiltak er bl.a. knyttet til anleggsfasen for store prosjekter og satsing på Flexx. Det legges for øvrig til grunn at trafikktilbudet utvikles i samsvar med økonomiske rammer for det enkelte år.

Totalt 7,6 millioner passasjerer reiste med buss lokalt i Østfold i 2015. Dette er om lag 1 % nedgang fra året før. Nedgangen skyldes først og fremst færre skolereiser i videregående opplæring samt en betydelig nedgang for TIMEkspressen linje 3 på strekningen Halden-Sarpsborg og linje 9 fra Mysen og Askim mot Oslo. Glommaringen mellom Sarpsborg og Fredrikstad hadde en passasjervekst på 8,5 % hvis vi ser bort fra skolereiser. Det ble gjennomført mange og til dels omfattende ruteendringer i 2015, blant annet med innføring av Metrobuss i Moss og nye tilbud til Kalnes i Sarpsborg. Passasjerutviklingen viser en vekst i nye tilbud mot slutten av 2015 og det forventes at dette fortsetter i 2016.

8.1 Overordnede planer og føringer

I byene Moss, Sarpsborg og Fredrikstad har kollektivtransporten betydelig større potensial dersom fremkommeligheten bedres. Det er gjennomført flere registreringer og vurderinger av ulike tiltak i disse byene. I Moss følger vi opp samarbeidsavtalen for areal- og transport, mens Nedre Glomma er kommet lenger i fremdriften og tilretteleggingen skjer i vedtatt bypakke og tildelte belønningsmidler.

Belønningstilskuddet har blant annet blitt brukt til å øke frekvensen på Glommaringen, opprette nye linjer til sykehuset Østfold på Kalnes, redusere priser og en omfattende holdningskampanje om å reise kollektivt. Belønningstilskudd har også blitt brukt til økt frekvens for byfergene i Fredrikstad, nytt fergeleie og en kampanje for økt bruk av fergene.

I handlingsplanperioden er det aktuelt å starte opp arbeid med kollektivstrategier for alle de store byområdene i Østfold.

8.1.1 Planleggingsaktivitet i Nedre Glomma

På bakgrunn av KVVU og Bypakke Nedre Glomma er det satt i gang flere andre store plan- og byggeprosjekter som i ulik grad vil påvirke situasjonen for kollektivtransporten i Nedre Glomma, bla:

- Utbygging av rv. 110 Simo – Ørebekk
- Utbygging av kollektivfelt på Årum
- Planavklaring knyttet til fremtidig løsning for fv.109 på strekningen Råbekken – Alvim og Alvim - Torsbekkdalen, samt løsning for mest mulig sammenhengende sykkelveg.
- Indre sentrumsring i Fredrikstad
- Ny Glommakrysning både i Fredrikstad og Sarpsborg
- Planer for utbygging av dobbeltspor for jernbane med nytt kollektivknutepunkt på Grønli.

Prosjektenes samlede effekt for kollektivtransporten er noe usikker. Som del av det forberedende arbeidet er det derfor utarbeidet en kollektivstrategi som vurderer tiltak for best mulig utnyttelse av tilgjengelig veikapasitet. Her er det foretatt viktige strategiske avklaringer knyttet til bruk av kollektivfelt/sambruksfelt/tungtrafikkfelt, kantstopp/busslomme og signalregulering med kollektivprioritering. I tillegg inneholder strategien forslag til flere konkrete tiltak som må avklares i det videre planarbeidet.

8.1.2 Sømløst i sør

For å gjøre det enklere å reise kollektivt i områdene langs Østfoldbanen i Østfold og Akershus, inngikk Østfold kollektivtrafikk, NSB og Ruter en samarbeidsavtale i april 2013. Målet er at planleggingen av kollektivtrafikk skal imøtekomme kundenes behov, uavhengig av transportmidler og fylkesgrenser. Prosjektet har fått navnet «Sømløst i sør» og har som målsetting å få til konkrete tilbudsforbedringer og integrerte løsninger mellom buss og tog når Follobanen er ferdig utbygd, etter planen i 2021.

En prosjektrapport ble ferdigstilt i desember 2014 og partene vil jobbe videre med oppfølging av anbefalingene i rapporten både på kort og lengre sikt.

Østfold er allerede godt i gang med tilpasning av prisstruktur og tilbringertilbud gjennom en større omlegging av prisene fra februar 2015 og tilbudsendringer i 2015 blant annet knyttet til åpning av Sykehuset Østfold Kalnes. Det er etablert korresponderende busstilbud i Moss, Råde, Fredrikstad og Sarpsborg til de fleste togavgangene.

Manglende prissamarbeid mellom buss og tog er en stor utfordring for å få flere til å benytte togtilbudet ved lokale reiser i Østfold. Prisforskjellen er betydelig og Østfold fylkeskommune har valgt å etablere nye busstilbud parallelt

med togtilbudet for å kunne gi et akseptabelt tilbud ved reiser mellom Østfoldbyene. Østfold fylkeskommune vil i kommende periode opprettholde og forsterke innsatsen for bedre korresponderende rutetilbud og enkle overganger, men det vil være en forutsetning at pristilbudet ved lokale reiser også vurderes som en viktig del av tilbudet.

8.2 Økt fremkommelighet for kollektivtrafikken og næringstransporter

Økt fremkommelighet er viktig for et mer pålitelig kollektivtilbud og er en forutsetning for bedre busstilbud og flere passasjerer. Det er mange virkemidler og tiltak som kan bidra til å bedre forholdene for kollektivtrafikken, fra større ombygninger av fylkesvegene til mindre tiltak som signalprioritering av buss i lyskryss.

På fylkesvegnettet vil det bli prioritert å gjennomføre fremkommelighetsprosjekter i tilknytning til hovedtraseene for de viktigste bussrutene. Særlig prioritert er Glommaringen i Nedre Glomma, metrobuss i Moss og busslinjene som skal betjene nytt sykehus på Kalnes.

Bedre publikumsinformasjon gjennom sanntid og avviksinformasjon underveis på reisen vil også prioriteres så lenge det er mange og store avvik i kjøretidene, spesielt for bybussene i rushtiden. Igangsatt prosjekt i Nedre Glomma gjennom Bypakka bør etterhvert utvides til hele Østfold.

8.3 Et mer tilgjengelig kollektivsystem

Det arbeides med å gjøre kollektivsystemet mer tilgjengelig, blant annet gjennom oppgradering av holdeplasser til universell standard. Universelt utformete holdeplasser vil kunne bidra til raskere av- og påstigning for de reisende, og dermed redusere kjøretiden til bussene på strekninger med mange passasjerer.

Det gjennomføres en strekningsvis oppgradering for å gi et godt tilbud på de mest benyttete linjene. Det oppgraderes i tillegg en del holdeplasser årlig som følge av ulike arbeider i tilknytning til stoppestedene, og i Indre Østfold velges det ut enkeltstopp som får økt standard.

Det er svært varierende standard på bussholdeplasser. Samtidig er det ofte avsatt for lite areal til nødvendige oppgraderinger, og det må derfor normalt beregnes minst ett år fra oppstart av prosjektering, gjennomføring av reguleringsprosessen til ferdigstillelse av holdeplassen. I planperioden vil det utarbeides tiltakspakker for fylkesveger i byene samt kollektivforbindelsene til nytt sykehus på Kalnes. Oppgraderinger av holdeplasser på fylkesveg vil bli gjennomført fortløpende i hele planperioden.

8.4 Gjennomføring av fremkommelighetstiltak

Kollektivtiltak prioriteres på strekninger hvor det er store fremkommelighetsutfordringer for bussene. Følgende fremkommelighetstiltak planlegges for oppstart/ ferdigstillelse i planperioden 2016-19.

Nedre Glomma

Vegnr.	Prosjekt	Fase	Tilhørighet
Fv. 109	Kollektivfelt Kirkestien	2015: Byggeplan 2016: Bygging og ferdigstillelse	Belønningsordningen
Fv. 118	Signalprioritering i kryss på fv. 118, Sarpsborg	2015-16: Oppstart bygging og ferdigstillelse	Belønningsordningen
Rv. 111	Kollektivfelt Fjellstad - Rakkestadsvingen	2015: Planlegging 2016/17: Bygging:	Belønningsmidler

Rv. 110	Tiltak for prioritering av buss i kryssene på begge sider av Fredrikstadbrua	2015-2016: Planlegging 2016-2017: Bygging	Belønningsordningen
---------	--	--	---------------------

Knutepunktsutvikling

Vegnr.	Prosjekt	Fase	Tilhørighet
E18/ fv.22	Terminalutvikling ved Mysen stasjon	2014-2016: Planlegging 2017-18: Bygging og ferdigstilling	Nasjonal Transportplan

Gjennomføring av kollektivtiltak langs fv.109 i planperioden må ses i sammenheng med pågående planavklaringer, samt planlegging og utbygging av prosjekter som inngår i Bypakka.

Det er etablert nye busslinjer i Nedre Glomma og Moss i 2015, og nødvendige fremkommelighetstiltak på enkelte strekninger må sees i sammenheng med dette.

I planperioden vil det arbeides med å etablere en ytterligere planreserve for fremkommelighetsprosjekter på fylkesveg og riksveg. Tiltak som ikke krever regulering eller annen form for formell planlegging vil prioriteres. Ved økt ramme vil denne typen prosjekter kunne realiseres i løpet av planperioden.

8.5 Andre prosjekter og mindre tiltak

Det er igangsatt et arbeid med å gjennomgå holdeplasstrukturen i Østfold for å vurdere antall, plassering og utforming. Antall holdeplasser bør reduseres for å øke fremkommeligheten. Samtidig vil dette bety at flatedekningen kan bli noe dårligere enn i dag, men eventuelle økte gangavstander for noen kan oppveies av kortere ventetid og høyere framføringshastighet. Det er også satt i gang et arbeid med en større oppgradering av bussterminalen i Sarpsborg i 2016-17. Oppgraderingen omfatter først og fremst ny og moderne belysning samt en betydelig utvidelse av publikumsarealene og bedre muligheter for sykkelparkering. Det vil også legges stort vekt på sikkerhet og trivsel gjennom belysning, kunst og universell utforming.

Det bør samtidig foretas en gjennomgang av og vedta holdeplassnavn i hele Østfold.

Ut fra kollektivstrategien og den politiske behandlingen av denne, prioriteres Nedre Glomma i dette arbeidet.

8.6 Markedstilpasning av kollektivtilbudet

8.6.1 Nye busstilbud i Nedre Glomma

Nytt sykehus på Kalnes i Sarpsborg ble åpnet høsten 2015 og har omlag 3.500 ansatte og nærmere 2.000 innleggelser og behandlinger pr dag i tillegg til besøkende. I henhold til reguleringsplan for området, vil sykehuset anlegge totalt 1400 parkeringsplasser, og det er forutsatt at andelen som benytter egen bil ikke skal overstige 60 %.

Tilbudene til Kalnes er i størst mulig grad tilpasset arbeidstidene, men det er et stort potensiale for flere bussreiser gjennom bedre tilrettelegging av skiftenes start- og sluttider, og særlig ettermiddagsskiftene.

Det er etablert nye pendlertilbud fra tre områder i Fredrikstad og fra Halden sentrum. Hovedlinjene fra Fredrikstad stasjon (linje 2460), fra Råde og Skjeberg (linje 211) og fra Sarpsborg sentrum (linje 215) har hatt en positiv utvikling på slutten av 2015. Justeringer i tilbudet bør vurderes fortløpende, men det er vedtatt en større evaluering først etter 2 års drift, altså i løpet av høsten 2017.

Alle tilbud til Kalnes er samlet og markedsført under navnet «Puls». Markedsføringsinnsatsen var omfattende i 2015 med annonsering, ulike aktiviteter og omfattende priskampanjer. Innsatsen bør opprettholdes fremover og utvides til andre bedrifter i Grålumområdet.

Tilbudet med Linje 200 Glommaringen mellom Sarpsborg og Fredrikstad ble utvidet i 2014 til åtte avganger pr time i rushtiden på hverdager i begge retninger, både på øst- og vestsiden av Glomma. Tilbudet er endret i 2016 med noe reduser tilbud på strekningen Sarpsborg-Moum samtidig som ekstrabussene som ble satt inn i 2014 har sentrum som endeholdeplass, altså at disse avgangene ikke kjøres som ringrute men snur i sentrum og har noe reguleringstid. Hensikten har vært å redusere forsinkelsene og øke kapasiteten gjennom å spre avgangene bedre enn i 2015. Målet om minst 10 prosent passasjervekst pr år ble nådd i 2014 og målet om nærmere 1,5 mill passasjerer ble nådd i 2015. Utvidelse av tilbudet finansieres med 10 mill kr fra belønningsordningen og om lag 4 mill kr fra Østfold fylkeskommune.

Det er behov for en større gjennomgang og omlegging av tilbudsstrukturen i Nedre Glomma, først og fremst i Fredrikstad. Målet må være et enkelt og oversiktlig linjenett som betjener de største bo- og arbeidsstedene i regionen.

8.6.2 Metrobuss i Moss

Bybussene i Moss omfatter 2 Metrolinjer og 3 øvrige lokale bybusstilbud med 15/30 min frekvens i rushtiden og 30/60 min ellers. Det er i løpet av de siste ti årene prøvd en rekke kombinasjoner av busslinjene i Moss både med utgangspunkt i sentrum og som gjennomgående pendelruter.

Oppstart for metrobuss-prosjektet sommeren 2015 var utfordrende, men det var først og fremst øvrige lokale tilbud som fikk en passasjeredgang som følge av redusert tilbud. Tilbudet er gjennomgått på nytt høsten 2015 og det er gjennomført betydelige endringer fra januar 2016. Kjøretrasèene for Metrobussene er endret og øvrige tilbud er styrket. Tilbudet vil evalueres fortløpende og justeringer vil foretas ved behov.

8.6.3 Regionale busstilbud

Nettbuss AS har etablert et omfattende ekspressbusstilbud med TIMEkspressen mellom flere Østfoldbyer og Oslo. Ekspressbussene utgjør en viktig del av det lokale busstilbudet mellom byene og bidrar til å nå viktige samferdselspolitiske mål. Tilbudet omfatter to linjer gjennom Østfold til Oslo med Linje 3 fra Sarpsborg og Moss og Linje 6 fra Hvaler og Fredrikstad.

Pendleravgangene med Linje 9 mellom Mysen-Askim-Oslo er vedtatt videreført av Østfold fylkeskommune.

8.6.4 Videreføre satsing på Flexx

Flexx ble etablert i juni 2012 som et overordnet konsept for bestillingstrafikk utenfor byområdene i Østfold. Tilbudene inngår som en del av det ordinære kollektivtilbudet i Østfold, men betjenes av taxi eller minibuss og kjører fra adresse til adresse. Flexx forutsetter bestilling slik at turene kan planlegges med mest mulig samordning.

Det er et mål å videreføre og videreutvikle Flexx- tilbudet med fokus på markedstilpasning og effektive driftsopplegg. I henhold til økonomiplanen er det etablert flere nye Flexx tilbud i Østfold i perioden 2014- 16, også som nattilbud for ungdom i helgene og utvidelse av tilbudet med transporttjenesten (TT-ordningen) i Nedre Glomma.

8.6.5 Trafikksikker skoleskyss

Skoleelevene utgjør en vesentlig del av markedsgrunnlaget for kollektivtrafikk i Østfold. Krav til sikkerhetsbelter i hele Østfold samt alkolås og ryggekamera i Nedre Glomma og deler av Indre Østfold bidrar til økt trafikksikkerhet. Alle busser i Østfold er universelt utformet. Det vil jobbes videre med å redusere antall ståplasser på skolebussene gjennom økt setekapasitet og/eller bedre organisering av skyssen. Krav om alkolås vil fremover også gjelde for drosjer og minibusser som kjører på oppdrag for fylkeskommunen.

Skolevegen er en viktig arena for bevegelse og sosialt fellesskap, men har etter hvert blitt en passiv transportetappe for mange skolebarn. Utgangspunktet for læring blir også dårligere, siden barna er mindre opplagt etter å ha blitt kjørt helt frem til skolen.

"Aksjon skolestart" for 6-åringene har vært en svært vellykket satsning og har blitt en godt innarbeidet kampanje hvor både foreldre, barn og skolene deltar aktivt. Med utgangspunkt i erfaringene fra aksjon skolestart, bør det prøves ut transportfrie skolevegsoner ved noen skoler i Østfold i løpet av planperioden, der målet er å få alle barn til å gå i hvert fall et stykke av skoleveien. Det skal ikke være tillatt å kjøre nærmere skolen enn det som er angitt

som skolevegssone, og det må etableres hensiktsmessige stoppesteder eller «droppsoner» for skolebussene og for foreldre som kjører barna til skolen. Fra disse stoppestedene skal alle barna gå den siste biten frem til skolen. På denne måten får alle en tilnærmet lik skolevei å gå, både de som bor i nærmiljøet, de som kjøres av foreldrene og de som må ta buss.

Tilbudet om gratis buss og tog for russeren i russetiden har vært en stor suksess og bør videreføres som et trafiksikkerhetstiltak fremover. Det bør også gjennomføres en informasjonskampanje for økt beltebruk i bussene.

8.6.6 Redusert billettsalg og kontanthåndtering i bussene

Det er et overordnet mål å redusere bruken av kontanter ved betaling om bord i bussene.

Billettsalg i bussene har lenge vært begrenset til enkeltbilletter og fornyelse av periode- og verdikort. Det er mulig å betale med bankkort og kjøpe eller fornye busskort direkte på bussen. Salg i nettbutikken har ikke vært tilfredsstillende og tjenesten bør gjennomgås og forbedres for å øke salget. Kjøp av enkeltbilletter på mobiltelefon har vært mulig fra 1. februar 2015 med betydelig reduserte priser og med en utvidet gyldighetstid. Det ble solgt om lag 150.000 billetter på mobiltelefon i 2015 og tilbudet bør etter hvert utvides med salg av ulike periodekort. Det er fra samme dato innført økte rabatter ved bruk av verdi- og periodekort mens prisen på enkeltbilletter har økt. Resultatet er en økning i antall reiser med periode- og verdikort på 8,8 % mens det er en nedgang i salg av enkeltbilletter på 7,5 %. Det er et mål å øke antall salgssteder betydelig i 2016-17 gjennom tilrettelegging av salg fra kiosk. Dette vil gjøre det mulig å innføre et ombordtillegg ved kjøp av billetter og kort på bussen.

8.6.7 Bedre trafikantinformasjon

Lett tilgjengelig og enkel reiseinformasjon er viktig for et tilgjengelig kollektivtilbud. Nye og mer tilgjengelige tjenester åpner nye muligheter for å gi bedre, mer tilgjengelig og oppdatert reiseinformasjon. Samtidig vil det fortsatt være behov for skriftlig informasjon på holdeplasser og terminaler. Mulighet for personlig kontakt med et kundesenter ved oppmøte eller på telefon er også viktig for mange kunder.

Sanntidsinformasjon og avviksinformasjon underveis på reisen på mobil, nett og skilt blir viktige satsingsområder i årene fremover. Sanntidsinformasjon er foreslått finansiert gjennom belønningsordningen for Nedre Glomma med et samlet investeringsbehov på om lag kr 9 mill i perioden 2016-17. Tilbudet bør utvides til andre deler av fylket hvis prosjektet blir vellykket og godt mottatt av passasjerene. For å sikre en god oppfølging med utsendelse av avviksinformasjon må kundesenteret til Østfold kollektivtrafikk involveres og styrkes.

Tilbud om gratis wifi er innført på utvalgte busslinjer i Østfold i løpet av 2015 med totalt 45 busser. Prosjektet bør vurderes utvidet til flere linjer, og kanskje i første omgang til bybussene i Moss. Sosiale medier har vært et prioritert medium for informasjon, markedsføring og kundekontakt de siste to årene og i hovedsak med gode erfaringer så langt.

8.7 Bedre kollektivtransportens miljøstandard

Østfold fylkeskommune har inngått langsiktige avtaler om drift av lokale busstilbud i Østfold. Tilsvarende gjelder for båt- og fergetilbudet til øyene utenfor Hvaler.

Busstilbudet i Nedre Glomma betjenes av biogassbusser. Biogass produseres av organisk avfall, for eksempel avløps slam, jordbruksavfall og matavfall, som brytes ned i et oksygenfritt miljø. Østfold har vært et pionerfylke for biogass til transportformål. Produksjonen er nesten 100 % klimanøytral, og representerer det mest miljøvennlige drivstoffet. Det gir også lave utslipp av svevestøv og nitrogenoksider og bidrar dermed til redusert lokal luftforurensning. Biogass er et lokalt produsert drivstoff basert på avfallsressurser. Biogjødsel er et restprodukt fra produksjonen, og kan erstatte kunstgjødsel i jordbruket. Dette bidrar til at næringsstoffene i avfallet beholdes i kretsløpet. Studier fra Østfoldforskning viser at det å produsere biogass av matavfall er den avfallsbehandlingsmetode som gir best klimaeffekt.

Busstilbudet i Østfold har en gjennomført og helhetlig miljøprofil med en betydelig satsing på biogass i Nedre Glomma og miljøklasse EURO 5 og EURO 6 på materiellet for øvrig. I tillegg benytter en betydelig andel av bussene biodiesel.

Tilsvarende miljøkrav er ikke innført i avtaler med drosjer og minibusser, og dette bør vurderes i forbindelse med inngåelse av nye avtaler. Utfordringen er først og fremst behov for store investeringer i relativ kortsiktige avtaler.

Fylkestinget har bedt om at det etableres et prosjekt for å kunne bruke biogass som drivstoff til drosjer.

Avtalene om lokale busstilbud i regionene Moss, Halden og Askim utløper sommeren 2017, men kan forlenges til 2020. En forlengelse vil gi bedre tid til en grundig gjennomgang av miljøkrav og drivstoffalternativer i nye avtaler. Tilsvarende gjelder for avtalen om fergetilbudet på Hvaler som utløpet ved årsskiftet 2017/18, men her er det ikke mulig med forlengelse.

8.8 Styrke knutepunktutviklingen

I Sarpsborg, Fredrikstad og Moss er bussterminalene samlokalisert med større kjøpesenter i sentrum. I Halden er det foreløpig usikkerhet knyttet til fremtidige terminalforhold.

For å oppnå korrespondansepunkter mot jernbanen, har flere av busslinjene mot Kalnes start- og slutt på jernbanestasjonen. Det er fortsatt behov for tilpasninger av tilbudene og bedre informasjon til pendlerne. Tilbudet med bybussene i Moss gir tilsvarende korrespondansemuligheter der.

Vurdering knutepunkt og behov for tiltak på disse vil bli gjennomført fortløpende gjennom planperioden for knutepunkt på riksveg/fylkesveg. I forbindelse med Jernbaneverkets IC-utbygging utarbeides det planer for utvikling av knutepunkt tilknyttet jernbanestasjonene i Moss, Fredrikstad og Sarpsborg.

Det er ikke etablert egne bussterminaler i Askim og Mysen, men det er tilrettelagt for bussoppstilling ved jernbanestasjonene. Det er startet et arbeid for å se på løsningen i Mysen med mulige tiltak i 2017/2018, jamfør handlingsprogrammet for riksveger.

I NTP 2014 – 2017 ligger i tillegg til Kollektivterminal Mysen stasjon følgende knutepunkt/pendlerparkering (park & ride) inne i handlingsprogrammet:

- E6: Utvidelse av pendlerparkering Grålum/Lekevollkrysset – Bygges 2016
- E6: Svingenskogen (knutepunkt og park & ride) – 2017
- Rv. 110: Knutepunkt Karlshus – 2016
- Universell utforming Moss fergekai – 2017

Det er foreløpig uavklart om alle disse knutepunktene/pendlerparkeringene vil bli realisert i løpet av planperioden.

Det er igangsatt samarbeidsprosjekter for å få til felles kortordninger for buss og tog innenfor og på tvers av fylkene på Østlandet. Østfold har allerede innført nye kort som kan benyttes i andre fylker, men det er foreløpig kun reisepenger som kan benyttes og det er ikke inngått avtale om felles kortprodukter. Målet er å forenkle kollektivtilbudet for kunder som reiser med ulike transportmidler og på tvers av fylkesgrensene.

9 Programforslag

9.1 Prosjektomtaler

Til grunn for programforslaget ligger politisk vedtatte føringer som binder store deler av den totale budsjettammen for investeringer i de nærmeste årene. De viktigste er:

- Årlig avsetning til brufornyingsprogrammet på 40 mill.kr
- Årlig fylkeskommunal andel til gang- og sykkelveger og kollektivtiltak på til sammen 20 mill.kr
- Fylkeskommunalt bidrag til fv.109 på 100 mill.kr

Når det gjelder bidraget til fv.109 var dette opprinnelig knyttet til kollektivområdet og prosjektet Alvim bru (Alvim – Torsbekkdalen). Senere har dette vært splittet på kollektiv og mindre utbedringer (bruinvestering). Nå er dette bidraget flyttet til posten Strekningsvise investeringer, hvor også de øvrige prosjektene på fv.109 hører hjemme. Dette endrer ikke det faktum at det i prosjektet ligger betydelige føringer på virkninger for kollektivtrafikken.

For å sikre fremdriften for utbyggingen av fv.109 har prosjektet, i tillegg til de garantiene som fylkestinget har stilt for planlegging/ byggeplanlegging, behov for midler til grunnerverv i perioden fram mot en vedtatt fase 2 av bypakke NG. Det foreslås derfor at deler av fylkeskommunens planlagte andel på 100 mill.kr benyttes til dette formålet for hele strekningen Råbekken – Torsbekkdalen. Det totale behovet for grunnerverv på hele strekningen er anslått til ca. 270 mill.kr. Takten i dette grunnervervet er ennå noe usikkert. Etter hvert som det foreligger godkjente reguleringsplaner har berørte grunneiere krav på å få innløst sine eiendommer. Ellers vil det kunne være hensiktsmessig å foreta strategisk eiendomskjøp også før det foreligger godkjent reguleringsplan. Det er også ønskelig i en viss grad å ta hensyn til boligeiere eller næringsvirksomheter, som av ulike grunner ønsker å selge eiendommene sine før det er nødvendig ut fra prosjektets framdrift.

I finansieringen av fase 1 av bypakka er det ikke forutsatt mere enn 109 mill.kr (inkl. planleggingsmidler) i fylkeskommunale midler frem til 2021. For å kunne møte et tilsvarende krav om fylkeskommunal finansiering i fase 2 foreslås at det fremdeles legges opp til en årlig andel til gang- og sykkelveger og kollektivtiltak på til sammen 20 mill.kr.

Med de bindingene som ligger i brufornyingsprogrammet og fylkeskommunale bidrag til bypakka i Nedre Glomma gir dette begrensede muligheter til å gjennomføre prosjekter av noen størrelse i de øvrige programkategoriene. Dette gjelder så vel kollektivprosjekter og gang- og sykkelvegprosjekter som større kryssutbedringer eller strekningsvise trafiksikkerhets- og miljøtiltak innen TS-området. Etter hvert som de største bidragene til fv.109 antas innfridd i løpet av 2019 vil det igjen være rom for å prioritere prosjekter i disse programkategoriene.

I denne perioden vil det allikevel være viktig å planlegge, prosjektere og sørge for grunnerverv for de høyest prioriterte prosjektene slik at man er i posisjon til å starte bygging når midler er tilgjengelig.

Ved revisjon av handlingsprogrammet for 2017–2020 er det ellers foretatt justeringer i forhold til nye rammer og de føringene som ble gitt av fylkestinget ved behandlingen av budsjettet for 2016.

I vedlagte program for 2017-20 er det angitt hvor mye som foreslås anvendt i de enkelte programkategoriene. Samtidig er det angitt hvor mye som anses nødvendig å forskuttere for byggeplanlegging på fv.109. Likeledes er det i tilknytning til brufornyelsesprogrammet angitt en sannsynlig takt i låneopptakene. Det understrekes at planleggingen knyttet til brufornyingsprogrammet er i en tidlig fase. Det er derfor knyttet betydelig usikkerhet til de tallene som er presentert i det vedlagte programmet.

Som det fremgår av forslaget til investeringsprogram vil ikke den avsatte rammen til programområdet «Tiltak for gående og syklende» være tilstrekkelig til å slutføre alle prosjektene som er forutsatt startet opp i løpet av 2016. I forslaget gjenstår et restbehov på fv.410 Møklegård – Øyenkilen, som er det av prosjektene som har senest oppstart.

Revidert 2017-program vil bli en del av budsjettbehandlingen i desember 2016.

Enkeltprosjekter som foreslås prioritert i 2017 er vist i eget vedlegg. Prosjektomtalen fremgår nedenfor med kartreferanse i parentes.

9.1.1 Mindre utbedringer

(1) *Fv.209 Hobøl Pukkverk - Foss x E18* gjelder forsterkning og breddeutvidelse av en 2,8 km lang strekning mellom Hobøl pukkverk og E18. prosjektet startes opp i 2015 og antas slutført i 2016.

(2) *Fv.108 Kjøkkøysund bru*, bygget i 1970 ligger på fv.108, Hvalerveien, i Fredrikstad kommune. Ved behandlingen av brufornyingsprogrammet ble det besluttet å gå videre med alternativet som omfattet forsterkning av eksisterende bru kombinert med bygging av ny gang- og sykkelvegbru. Prosjektering av forsterkningsarbeidene vil skje i 2016, og arbeidet forutsettes oppstartet i 2017. Planleggingen av gang- og sykkelvegbrua inngår i reguleringsplanen for strekningen Trollaldalen – Kjøkkøya, som er varslet oppstartet januar 2016. Nødvendig tid til planlegging og grunnerverv medfører at byggingen av brua tidligst kan starte i 2018.

(3) *Fv.120 Huls bru*, bygget i 1938, krysser en mindre sideelv til Hobølelva 4,5 km sør for Elvestad i Hobøl kommune. Det skal bygges ny bru på samme sted som dagens. Prosjektet omfatter således også bygging av en parallell omkjøringsveg og interimsbru. Det er forutsatt oppstart i 2016. Prosjektet vil bli dyrere enn angitt i brufornyingsprogrammet. Dette skyldes først og fremst at grunnforholdene har vist seg å være mer kompliserte enn antatt.

(4) *Fv.204 Bliksland Bru* krysser jernbanen ved Tomter stoppested på Østre linje. Dagens bru er bygget i 1945 og er kun tillatt for bruksklasse Bk6, dvs 6 tonns aksellast. Ny bru bygges på samme sted som den gamle. Det vurderes ikke å bygge noen interimsbru siden det er omkjøringsmuligheter og relativ beskjeden trafikk. Arbeidet er forutsatt gjennomført i 2016.

(5) *Fv.118 St.Mariagate bru* er en av de 5 Sarpebruene forbi Sarpsfossen ved Borregård. Brua, som er bygget i 1933 er i dårlig forfatning, men det er foretatt midlertidige tiltak/ forsterkning av eksisterende bru i 2015. Det pågår reguleringsplanarbeid for bygging av ny bru. Selve byggingen kan ikke igangsettes før kommunedelsplanen for ny Sarpebru og trasevalg for denne er klar.

(6) *Fv.118 Sarpebruene* omfatter de øvrige Sarpebruene. Tiltakene består i rehabilitering av stål- og betongkonstruksjoner samt utskifting av fuger.

9.1.2 Tiltak for gående og syklende

((7) *Fv.314 Dyre N – Ekholtveien* består i bygging av gang- og sykkelveg på en 1250 meter lang strekning i Rygge kommune. På en mindre strekning forbi noen boligeiendommer bygges fortau. Prosjektet har blitt forsinket pga en hovedvannledning, som lå høyere enn forutsatt, noe som har ført til behov for omprosjektering på deler av strekningen. Prosjektet startes opp i 2016.

(8) *Fv.22/103 v/ Øberg* består i bygging av i alt 1200 meter gang- og sykkelveg ved Øberg, i retning Halden langs fv.22 og i retning Øberg skole langs fv.123. Det pågår grunnnerv og prosjektering, og oppstart av prosjektet er forutsatt sommeren 2016.

(9) *Fv.455 Buskogen – Alshus* består i bygging av gang- og sykkelveg på en 1400 meter lang strekning. Med dette prosjektet blir det sammenhengende gang- og sykkelveg på hele vegruta mellom Fuglevik og Femdal. Prosjektet inngår i bypakka i Fredrikstad. Oppstart forventes tidlig i 2016.

(10) *Fv.410 Møklegård – Øyenkilen* består i bygging av gang- og sykkelveg på en 1700 meter lang strekning. Prosjektet inngår i bypakka i Fredrikstad. Det pågår grunnnerv og prosjektering, og oppstart forventes høsten 2016.

(11) *Fv.599 Tveterveien – Sandbakken* består i bygging av gang- og sykkelveg på en 1200 meter lang strekning. Det er forutsatt å gjennomføre grunnnerv og prosjektering i 2016. Prosjektet bør sees i sammenheng med bygging av gang- og sykkelveg på fv.118 Skjeberg – Sandbakken (finansiert av riksvegmidler som GS-veg i E6 korridoren) på grunn av planlagt felles avløpssystem. Byggestart vil ikke kunne skje før i 2018 innenfor dagens rammer.

(12) *Fv.685 v/ Trømborg* består i bygging av gang- og sykkelveg på en 1100 meter lang strekning fra kryss med rv.22. Det kan være aktuelt å vurdere en noe kortere variant, og en forutsetter å starte grunnnerv og prosjektering i 2016, men byggestart vil ikke kunne skje før i 2018 innenfor dagens rammer. Prosjektet bør sees i sammenheng med bygging av gang- og sykkelveg på rv.22. Dette prosjektet står oppført i NTP i inneværende periode, men har foreløpig ikke fått bevilgning.

Tilrettelegging for sykkel i by består av mindre tiltak langs fylkesvegnettet i bykommunen fremkommet som ønsker gjennom samarbeid med kommunen, som ikke krever formelle planer og som kan bestilles gjennom eksisterende kontrakter.

9.1.3 Trafikksikkerhetstiltak

(13) *Fv.117 Storveien, Gressvik*. Prosjektet består av en rekke tiltak som inngår i en trafikksikkerhets- og miljømessig opprustning av fv.117 gjennom Gressvik. Prosjektet ble startet opp i 2014, hvor det basert på forprosjektet ble gjennomført tiltak hvor det ikke var nødvendig å gjennomføre reguleringsplan. I 2016 er det forutsatt å gjennomføre kryssombygginger ved Ålekilene og Parkveien (nord). Når dette er utført vil strekningen bli skiltet som

forkjørsvog. Det angitte restbehovet omfatter resterende tiltak fra forprosjektet. Dette lar seg imidlertid ikke gjennomføres de nærmeste årene innenfor dagens rammer.

(14) *Fv.311 Rundkjøring x Peer Gyntsvei*. Består i ombygging fra T-kryss til rundkjøring i krysset Osloveien /Peer Gyntsvei (veg til Moss sykehus). Reguleringsplanlegging starter opp i januar 2017 og en forutsetter å gjennomføre grunnerverv og prosjektering/ utlysning i 2017.

Diverse TS-tiltak omfatter mindre TS-tiltak som mindre kryssutbedringer, etablering av fartshumper og opphøyde gangfelt, kurveutbedringer etc. Dessuten vil denne posten omfatte skilting av forkjørsvog på utvalgte strekninger.

9.1.4 Miljø- og servicetiltak

Støysolering av boliger over 42 dBA. De boligene langs fylkesveger som hittil har vært registrert med behov for tiltak ble utbedret i løpet av 2015. Det foreslås å avsette 1 mill.kr til tiltak på boliger som kan forventes å overskride den lovfestede tiltaksgrensen.

9.1.5 Kollektivtiltak

Det pågår et arbeid for å klarlegge hvilke prosjekter som skal gjennomføres innenfor den foreslåtte rammen i 2017.

Økonomiske rammer og innhold knyttet til planleggingsaktivitetene er i stor grad innrettet mot forestående/forventede transportpakker og andre samarbeidsarenaer. Igangværende formelle prosesser vil bli sluttført, og det skal ytterligere etableres en relevant planreserve innenfor gang/sykel og kollektiv. Et eventuelt behov for formelle avklaringer av prosjekter i brufornyingsprogrammet vil også bli prioritert. Innenfor bypakke Nedre Glomma er utvikling av fv. 109 til 4-feltsveg mellom Råbekken i Fredrikstad og Torsbekkdalen i Sarpsborg, samt to nye bruforbindelser over Glomma, de viktigste og mest ressurskrevende enkeltoppgavene.

Det understrekes at foreliggende investeringsprogram for 2017 må anses som et foreløpig utkast, som vil kunne bli gjenstand for justeringer i løpet av 2016. Kostnadsanslagene som er basert på ferdig reguleringsplaner anses å ha en usikkerhet på $\pm 10\%$. For bruprosjektene er usikkerheten, slik det fremgår av brufornyingsprogrammet betydelig større.

Planlegging og tilrettelegging av tiltak på tverrforbindelsene er godt i gang på utvalgte delstrekninger på både fv.114, 115 og Fv.120. Planleggingen rettes i første omgang inn på å erverve tilstrekkelige sidearealer på deler av strekningene med tanke på å gjennomføre vegetasjonsrydding, utjevning av sidearealer, etablere tilfredsstillende grøfteprofiler og forsterke vegkantene. Det foreligger godkjent reguleringsplan for flere av delstrekningene og arbeidet vil starte opp i 2016 etter hvert som grunnervervet er klart. Omfanget av tiltak de første to årene vil ikke «fylle opp» den årlige rammen som er forutsatt avsatt til tverrforbindelsene. Det er foreløpig vanskelig å anslå noe eksakt omfang på tiltakene i 2017. I neste omgang er det aktuelt å utbedre konkrete delparseller til fremtidig definert standard. Omfanget vil etter hvert som det foreligger godkjente planer kunne øke raskt slik at de avsatte midlene kommer til anvendelse.

9.2 Virkningsvurderinger

Måleindikatorer fremgår av vedlagt tabell. Ulykkesstatistikken, og i hvilken grad vi nærmer oss 0-visjonen, fremstår som et avgjørende suksesskriterium. Programmets investeringsprofil, i kombinasjon med virkninger som forventes fra bypakken, utgjør i Østfold en samlet strategi for trafikksikkerhet, miljø og klima. For parametere knyttet til disse områdene må virkninger vurderes over tid (reisevaneundersøkelser, data fra målestasjoner). De «harde» parametere (km, antall, %) beskriver i større grad hvorvidt planlagte tiltak kommer til utførelse. Dokumentasjon forutsettes gitt i årsrapport.

9.3 Marginalvurderinger

Vedtatte mål og strategier er utgangspunktet for marginalvurderingene. Det legges til grunn at *trafikksikkerhet*, *reisemiddelfordeling* og *kapitalbevaring* blir naturlige stikkord og derved førende for prioriteringene.

En 20 % økning av investeringsrammene (inkl. avsatt beløp til tverrforbindelser) utgjør i 4-årsperioden ca. 130 mill. kr.

Dette vil gi rom for å øke takten i bygging av nye GS-veger samt å kunne foreta flere kryssutbedringer og T/M-tiltak (ref. fv.117 gjennom Gressvik). Likeledes vil fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken og programmet for universell utforming naturlig tilgodeses ved økte rammer, sammen med andre tiltak som planlegges innenfor belønningsordningen.

Det vil videre være ønskelig å øke omfanget av tiltak som kan bidra til å hindre ytterligere forfall på vegnettet (ut over brutiltakene).

En eventuell tilsvarende reduksjon av investeringsrammene vil måtte tas av de tyngste postene. Summen utgjør eksempelvis halvparten av posten for mindre utbedringer. I praksis vil eventuelle kutt også kunne tillempes innenfor poster der det på det aktuelle tidspunkt råder størst usikkerhet omkring prosjektforberedelser eller samordning med andre aktører.

10 Gjennomføring

10.1 Usikkerhetsvurdering

«Historisk» er det i prosjektgjennomføringen registrert en del avvik i fremdrift og kostnader i forhold til oppsatte program. Ofte skyldes dette mangelfull kunnskap om prosjekttinnhold på programmeringstidspunktet (tidlig planstadium). Kapasitetsbegrensninger innen visse fagdisipliner, eksempelvis geoteknikk og byggeledelse, har også medvirket og byr stadig på utfordringer.

Spesielt vil gjennomføringen av bypakke i Nedre Glomma og brufornyelsesprogrammet nødvendiggjøre en styrking av byggherrekapasiteten i Statens vegvesen både gjennom tilsetting av egne medarbeidere og engasjering av konsulenter.

Kapasiteten innen planlegging og prosjektledelse søkes i tillegg forbedret gjennom personellutvikling og organisatoriske grep.

Stimulering og realisering av bypakker vil være avgjørende for å lykkes i forhold til klimamål og endret reisemiddelfordeling. Innhold/omfang og fremdrift er delvis avhengig av prosesser og beslutninger som ligger utenfor fylkeskommunens direkte myndighetsområde.

10.2 Planlegging – planreserve

I løpet av de siste årene er det etablert en reserve av godkjente reguleringsplaner for gang- og sykkelveger. Også for trafikkisikkerhets- og kollektivprosjekter arbeides det med planlegging og prosjektering med tanke på opparbeiding av planreserver. Det avsettes årlige beløp til prosjektering og grunnerverv slik at utvalgte objekter fremstår som reelle reserveprosjekter.

10.3 Kostnadsberegninger – finansiering

Kostnadsberegninger foregår gjennom de ulike planstadiene etter en normert prosess kalt «Anslagsmetoden». Dette skal på reguleringsplannivå gi overslag med nøyaktighet innenfor +/- 10 %. Prosjektering og grunnerverv året før anleggsstart gir ytterligere trygghet for korrekte anslag på budsjetteringstidspunktet.

Økonomiplanen, som rulleres årlig, gir rammene for investeringsaktivitetene. Når bypakkene aktiveres, vil disse, via en omfattende lokal finansieringsordning, ventelig bli de dominerende arenaene for utvikling av transportnettet i Østfold.

Andre typer «samordning og spleis» kan være aktuelle utenfor virkeområdene for transportpakkene, eksempelvis koordinering mot kommunale budsjetter og aktiviteter. Der slike aktiviteter berører registrerte, men ikke prioriterte behov, bør lånefinansiering av fylkeskommunal andel kunne vurderes.

Kommunal forskuttering som finansieringsløsning kan, med utgangspunkt i avtalte rammer og premisser, være aktuelt for prosjekter utenfor 4-årsprogrammet. Videre vil fra tid til annen private utbyggere, via utbyggingsavtaler basert i reguleringsbestemmelser, finansiere konkrete elementer i transportsystemet.

10.4 Samordning

Område samferdsel omfatter mange aktører og arenaer, jf. bl.a. kap. 2.2. Fylkeskommunen har et samordningsansvar i kraft av sin posisjon som regional planmyndighet. RTP omhandler følgelig strategier og oppgaver knyttet til alle transportformer.

I perioden 2017-2020 vil samhandling med vertskommunene for bypakkene («fødselshjelp» / porteføljestyling), og med Jernbaneverket (prosjektutvikling og gjennomføring) kreve særlig oppmerksomhet.

Innenfor eget myndighetsområde vil delmålet knyttet til kostnadseffektivitet kreve at de ulike budsjettområder og enheter fokuserer på samordning av virksomheten mot en enhetlig gjennomføringsstrategi der investering og drift «spiller på lag», og der vedlikehold og ivaretagelse av eksisterende infrastruktur vies fornøden oppmerksomhet.

11 Vedlegg: Handlingsprogram 2016-19, Investeringsprogram 2016, indikatorer og kart

1. Handlingsprogram sammendrag (investeringsprofil)
2. Investeringsprogram 2016
3. Kartoversikt for investeringstiltak i 2016
4. Måleindikatorer – status 2014
5. Kart funksjonsklasser fylkesvei

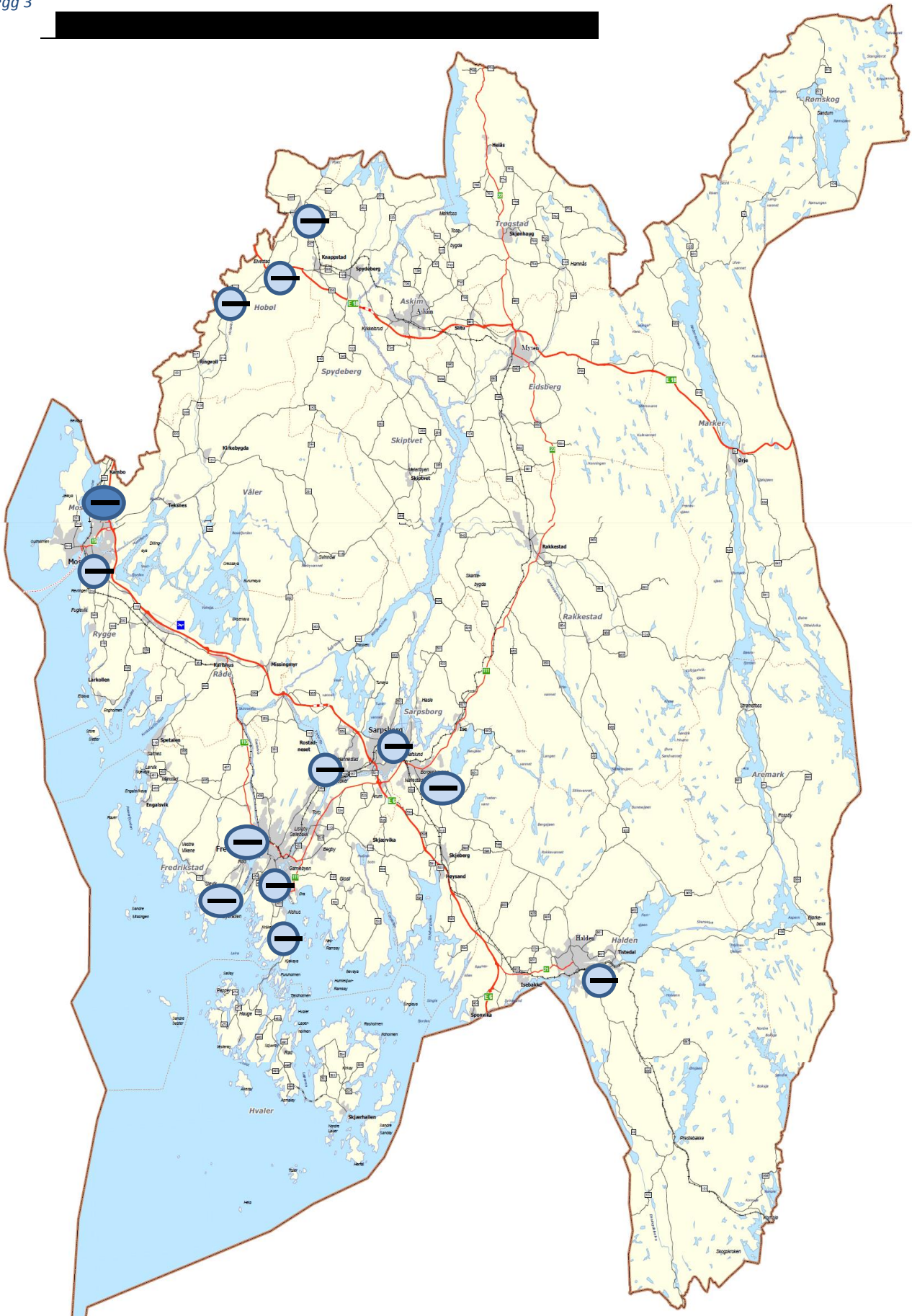
Vedlegg 1

RTP - Handlingsprogram fylkesveginvesteringer 2017-20									
Bevilgningskode/ post	2016*)	2017	2018	Handlingsprogram 2017 - 2020		2020	Sum 2017-20	%-ford.	Merknad
A310 Strekningsvise investeringer	13,0	20,0	15,0	15,0	15,0	15,0	65,0	12,9 %	
Bypakke Nedre Glomma (fv 109)	13,0	20,0	15,0	15,0	15,0	15,0	65,0		Forstettes anvendt til grunnerv
A320 Mindre utbedringer	26,9	44,9	40,4	33,5	26,8	26,8	145,6	28,9 %	
a Forarbeider til dekkefornyelser, andre utbedringer inkl. grusveger og veglys	12,0	9,0	9,0	10,0	10,0	10,0	38,0		
b Br.utv./ forsterkn./mindre vegoml.	12,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
c Fast dekke på grusveg	2,9	35,9	31,4	23,5	16,8	16,8	107,6		
d Bru- og tunnelutbedringer									
A330 Tiltak for gående og syklende	51,0	31,5	32,5	34,0	34,0	34,0	132,0	26,2 %	
a G/s-veger og fortau	27,5	15,5	16,5	17,0	17,0	17,0	66,0		
b Bypakke Nedre Glomma (årlig bidrag)	23,5	16,0	16,0	17,0	17,0	17,0	66,0		
A340 Trafikksikkerhetstiltak	17,0	11,0	15,0	16,0	16,0	16,0	58,0	11,5 %	
Kryssutbedringer, T/M-prosjekter og mindre TS-tiltak	17,0	11,0	15,0	16,0	16,0	16,0	58,0		
A350 Miljø- og servicetiltak	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	4,0	0,8 %	
a Støytillat eller andre miljøtiltak	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	3,0		
b Raste- / hvile- og kontrollplasser	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
A360 Kollektivtiltak	7,0	7,0	7,0	7,5	7,5	7,5	29,0	5,8 %	
b Holdeplasser og fremkommelighetstiltak	4,0	4,0	4,0	4,5	4,5	4,5	17,0		
c Bypakke Nedre Glomma (årlig bidrag)	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	12,0		
A370 Planlegging	14,0	18,0	18,0	14,0	14,0	14,0	64,0	12,7 %	
a Planlegging for bypakker	8,0	12,0	12,0	8,0	6,0	6,0	38,0		
b Øvrig planlegging fylkesveger	6,0	6,0	6,0	6,0	8,0	8,0	26,0		
A380 Grunnerv	1,0	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	6,0	1,2 %	
Sum fylkesinvesteringer	130,9	134,9	130,4	122,5	115,8	115,8	503,6	100,0 %	
Rammer	130,9	134,9	130,4	122,5	115,8	115,8			
Øvrig finansiering									
Fylkeskommunal forskuttering til byggeplanlegging Bypakke fase 2 - fv.109	30	30	35	10	5	80,0			
Antatt brutto lånebehov til bruutbedringer	40	25	95	105	60	285,0			
Avsetning til tverrforbindelser	67,5**)	12,5	15	15	10	52,5			
	**): o.m. 2016								
*) I budsjettoppsettet for 2016 ble det tatt høyde for i størst mulig grad å reversere om Disposisjoner foretatt i 2015. Ubrukte midler fra 2015 kommer i tillegg (bl.a. til grunnerv for St. Mariegate bru)									

Vedlegg 2



Vedlegg 3



Vedlegg 4

Måleindikatorer for fylkesvegnettet spesifisert på funksjonsklasser						
Pr. 01-01-2015	Regionale hovedveger	Lokale hovedveger	Lokale samleveger	Lokale adkomstveger	Sum fylkesveger	Nasjonale hovedveger (Alle Rv)
Vegnett og trafikk:						
Veglengde, meter	557 531	455 057	574 718	96 035	1 683 341	272 233
gj.snittlig ÅDT	3 549	1 901	513	231	1 869	12 800
Trafikkarbeid (kjt.km/døgn)	1 978 601	865 063	294 830	22 184	3 146 164	3 484 582
Andel av trafikkarbeid på fv	62,9 %	27,5 %	9,4 %	0,7 %	100,0 %	
Andel av trafikkarbeid på rv+fv	29,8 %	13,0 %	4,4 %	0,3 %	47,4 %	52,6 %
Gs-veger og fortau:						
Gs-veger tilhørende vegholder	108 591	29 846	-	-	138 437	39 974
Gs-veger tilhørende kommunen	3 227	29 916	14 475	30	47 648	-
Fortau	54 425	51 309	8 511	222	114 409	16 500
Tillatt aksellast:						
Andel Bk10, meter	556 359	438 845	329 399	16 550	1 341 153	272 233
Andel Bk10, %	99,8 %	96,4 %	57,3 %	17,2 %	79,7 %	100,0 %
Bruer (som driftes av Svv):						
Samlet brulengde, vegbru meter	6 325	1 329	1 036	58	8 748	13 770
Antall bruer	170	64	64	9	307	233
herav ikke Bk10	-	4	16	6	26	
Samlet brulengde, gs-vegbru meter	308	221	-	-	529	676
Antall Gs-bruer (over og langs)	16	4	-	-	20	10
Dekkestandard:						
Lengde grusveg	-	-	136 316	58 090	194 406	
Lengde fast dekke	557 531	455 057	438 402	37 945	1 488 935	272 233
%-andel fast dekke	100,0 %	100,0 %	76,3 %	39,5 %	88,5 %	0,0 %
Jevnhetsindikator (90% IRI)						
Beregnet verdi	4,2	4,8	5,5	5,7	4,9	2,7
Sporindikator (90% spor)						
Beregnet verdi	18,4	14,7	16,5	23,0	17,0	11,1
Ulykker: (2013-tall)						
Antall ulykker	117	59	14	1	191	121
Antall drepte	3	1	1	-	5	1
Antall hardt skadde	14	8	6	1	29	10
Antall drepte og skadde totalt	145	80	18	1	244	154
Andel av drepte og skadde rv+fv	36,4 %	20,1 %	4,5 %	0,3 %	61,3 %	38,7 %



