

Arkivsak-dok. 26/18260-1
Saksbehandler Terje Gjeltén Bakken

Saksgang
Formannskapet 2023 - 2027

Møtedato
29.10.2026

Sak nr.
140/26

Status for gjennomførte, igangsatte og planlagte gang- og sykkelveiprosjekter i regi av Bypakke Nedre Glomma

Innstillingssak.

Medsaksbehandlere: Kari Marie Lindqvist

Kommunedirektørens innstilling:

1. Sarpsborg kommune går inn for at plan for Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad revideres i samarbeid med Fredrikstad kommune, Østfold fylkeskommune og Statens vegvesen.
2. Sarpsborg kommune forankrer dette arbeidet i Bypakke Nedre Glomma.
3. Vurdering av gang- og sykkelvei mellom Skarpnord og Opsundbrua inngår i revidering av hovedsykkelplanen, jf. sak 21/25.

Vedlegg:

1. Skjema, status for gjennomføring av tiltak i hovedsykkelplanen i Sarpsborg
2. Kart, status for gjennomføring av hovedsykkelnettet i Sarpsborg

Sammendrag:

Denne saken beskriver status for gjennomførte, igangsatte og planlagte gang- og sykkelveiprosjekter i Sarpsborg kommune, og tar utgangspunkt i tiltakene definert i planen *Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad (2017)*.

Per oktober 2026 er til sammen ti av de 61 tiltakene i Sarpsborg definert som strekninger og punktutbedringer i handlingsdelen til hovedsykkelplanen ferdig. 15 tiltak er under arbeid, 14 tiltak er delvis ferdig/under arbeid, og 22 tiltak er ikke påbegynt.

Kommunedirektøren anbefaler at plan for *Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad* revideres, og at revideringen gjennomføres i samarbeid med Fredrikstad kommune, Østfold fylkeskommune og Statens vegvesen.

Kommunedirektøren har i denne saken ikke vurdert endringer i hvilke prosjekter som planlegges gjennomført, standard på strekninger og vurdering av muligheter for å redusere kostnader, og anbefaler at dette gjøres i forbindelse med en revidering av hovedsykkelplanen. Plan for hovedsykkelveier ble vedtatt i 2017, og kommunedirektøren

vurderer at en revisjon vil kunne gi et oppdatert og helhetlig grunnlag for videre utvikling av sykkelnettet og tilhørende investeringsbehov. Dette vil kunne gi et oppdatert grunnlag for videre arbeid med å styrke tilrettelegging for sykkel, og bidra til måloppnåelse i byvekstavtalen.

Kommunedirektøren anbefaler at vurdering av gang- og sykkelvei mellom Skarpnord og Opsundbrua inngår i revidering av hovedsykkelplanen.

Utredning:

Kommunedirektøren viser til bystyrets vedtak 11.12.2025, i sak 104/25:

Det legges fram en egen sak som beskriver status for gjennomførte, igangsatte og planlagte gang- og sykkelveiprosjekter i regi av Bypakke Nedre Glomma, herunder kostnader. Saken skal vurdere om det bør gjøres endringer i hvilke prosjekter som planlegges gjennomført. Det ses også på muligheter for å forenkle standarden og redusere kostnadene. Som del av dette vurderes det om planen «Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad» bør revideres.

Plan for Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad, heretter kalt hovedsykkelplanen, ble vedtatt i juni 2017. Planen skal ligge til grunn for prioritering av sykkeltiltak i Bypakke Nedre Glomma fase 2. Planen brukes også i kommunens arbeid med areal- og transportplanlegging. Kommunedirektøren har på bakgrunn av dette gjort en status på handlingsdelen slik den er definert i hovedsykkelplanen, herunder hva som er gjennomført, igangsatt og planlagt. Saken gir ikke en oversikt over hvilke tiltak som vil inngå i en fremtidig revidering av hovedsykkelplanen.

Hovedsykkelplanen er et overordnet dokument, som viser intensjoner om hvor det bør være hovedsykkelruter og hvilken standard som er ønskelig. Hovedsykkelplanen består av en strategidel som viser ambisjonene for satsing på sykkel, og en handlingsdel som konkretiserer tiltaksbehovet, ansvarsfordeling og prioriteringen mellom de definerte rutene.

Planen er felles for Sarpsborg og Fredrikstad kommuner, og definerer til sammen 27 hovedsykkelruter. Fem av rutene strekker seg over begge kommunene, og 14 ruter er kun i Sarpsborg. Totalt omfattes Sarpsborg kommune av 19 hovedsykkelruter.

I Hovedsykkelplanen er det definert et behov for tiltak på totalt 61 strekninger og punkter på sykkelruter i Sarpsborg, i en prioritert tiltaksliste, fordelt på tre prioriteringsnivå.

Status for gjennomføring av tiltakene per oktober 2026

Definisjoner av status:

Tiltak med status *under arbeid* er tiltak som enten er under detaljregulering, inngår i en vedtatt detaljreguleringsplan, er under byggeplanlegging eller er under gjennomføring. Hvilke tiltak dette gjelder fremgår av vedlegg 1 (Skjema, status for gjennomføring av tiltak i hovedsykkelplanen i Sarpsborg).

Tiltak med status *delvis ferdig/under arbeid* er tiltak hvor deler av definert tiltak er ferdig eller under arbeid, mens øvrige deler av tiltaket gjenstår. Det foreligger per i dag ikke finansiering eller planer for gjennomføring for de deler av tiltaket som gjenstår.

Tiltak med status *ikke påbegynt* er hvor det verken er gjennomført tiltak, pågår planlegging eller foreligger planer for gjennomføring.

På prioritetsnivå 1 er det totalt ni tiltak. Dette er tiltak som hadde finansiering da sykkelplanen ble vedtatt, og som skulle gjennomføres først. Sju av disse tiltakene er ferdig, og to tiltak er under arbeid.

På prioritetsnivå 2 er det totalt 22 tiltak. Disse tiltakene var prioritert for gjennomføring, men hadde ikke finansiering. Her er ett tiltak ferdig, åtte er under arbeid, sju er delvis ferdig/under arbeid, og seks tiltak er ikke påbegynt.

På prioritetsnivå 3 er det totalt 30 tiltak. Disse tiltakene hadde lavere prioritet, ikke finansiering, og skulle gjennomføres senere. På nivå 3 er to tiltak ferdig, fem er under arbeid, sju delvis ferdig/under arbeid, og 16 av tiltakene er ikke påbegynt.

Oppsummert er ti av tiltakene definert i handlingsdelen ferdig, 15 tiltak er under arbeid, 14 tiltak er delvis ferdig/under arbeid, og 22 tiltak er ikke påbegynt.

Prioritetsnivå	Sum tiltak	Ferdig	Under arbeid	Delvis ferdig/under arbeid	Ikke påbegynt
01	9	7	2	0	0
02	22	1	8	7	6
03	30	2	5	7	16
SUM	61	10	15	14	22

Kart

Som en del av denne saken er det utarbeidet et kart som viser status for gjennomføring av hovedsykkelrutene i Sarpsborg, jf. vedlegg 2. Kartet viser status for gjennomføring opp mot de behovene som er definert i sykkelplanen, med utbyggingsstatusene *ferdig*, *under arbeid* og *ikke påbegynt*. Hovedsykkelplanen omfatter også strekninger i hovedsykkelnettet der det ved utarbeidelse av planen ble vurdert at det ikke var behov for tiltak. Dette er strekninger hvor eksisterende standard ble vurdert som tilfredsstillende. Dette kunne være strekninger som for eksempel allerede var tilrettelagt med gang- og sykkelvei eller der boliggate med blandet trafikk ble vurdert som tilfredsstillende løsning for syklende. Strekninger uten identifisert tiltaksbehov er derfor vist med status *ferdig* i vedlagte kart, på samme måte som strekninger hvor nødvendige tiltak er gjennomført.

I tillegg omhandler handlingsdelen følgende andre tiltak:

- Utarbeide og gjennomføre en helhetlig skiltplan for Sarpsborg og Fredrikstad.
 - Dette arbeidet er gjennomført.
- Utarbeide en handlingsplan for realisering av sykkelparkering ved viktige målpunkter.
 - Arbeidet med å kartlegge, planlegge og etablere sykkelparkering pågår.
- Utarbeide en handlingsplan for drift og vedlikehold.
 - Dette arbeidet er ikke gjennomført.
- Kampanjer og holdningsskapende arbeid.
 - Dette er et kontinuerlig pågående arbeid, og hovedvekten av arbeidet gjøres i regi av Bypakke Nedre Glomma. I tillegg er det prioritert midler til Sarpsborg kommune til dette i Byvekstavtalen.

Finansiering

Gjennomføring av hovedsykkelplanen har pågått siden 2017. Investeringsoversikten i kommunens handlingsprogram for 2026–2029 er ikke sammenfallende med oversikten over tiltak i hovedsykkelplanen. Investeringsoversikten omfatter både tiltak fra hovedsykkelplanen og tiltak innen trafiksikkerhet, blant annet skoleveitiltak. I disse prioriteringene ser kommunedirektøren også til hvilke vann- og avløpsprosjekter og eventuelt andre pågående kommunale prosjekter som skal gjennomføres. Hvilke tiltak som prioriteres for

gjennomføring, og når de kan gjennomføres, må derfor ses i sammenheng med fremdriften i andre prosjekter og tilgjengelig finansiering.

Bypakke Nedre Glomma, fase 2

Stortingsprop. 41 S (2022–2023) forutsetter at Sarpsborg kommune sammen med Fredrikstad kommune skal bidra med en lokal egenandel i Bypakke Nedre Glomma fase 2. Den kommunale egenandelen skal være minimum 15 prosent av de samlede prosjektkostnadene i kommunale og fylkeskommunale prosjekter. Prosjektporteføljen i stortingsproposisjonen legger til grunn 532 millioner 2022-kroner til programområdetiltak på kommunal og fylkeskommunal vei. For den prosjektporteføljen og kostnadene som ligger til grunn i Handlingsprogram Byvekstavtale Nedre Glomma 2026–2029, jf. sak 104/25, utgjør dette om lag 25 millioner kroner eks mva. per år. Sarpsborg kommunes egenandel går til mindre infrastrukturtiltak for kollektiv, sykkel og gange. Dette er tiltak som bygger opp under nullvisjonen og nullvekstmålet.

Byvekstavtale

I byvekstavtalen er det i tillegg prioritert statlig tilskudd for infrastrukturtiltak for kollektiv, sykkel og gange på 418 millioner (2024-kr) for 10-årsperioden. For Sarpsborg innebærer dette ca. 10 millioner kroner i 2026 til tiltak innenfor området «vedlikehold, TS (trafikksikkerhet), kollektiv og sykkeltiltak Sarpsborg».

Utbyggingsavtaler

Hovedsykkelplanen legges også til grunn i private reguleringsplaner og kan danne grunnlag for utbyggingsavtaler. Utbyggingsavtaler kan dermed også være en medfinansieringskilde for gjennomføring av planen.

Kommunedirektørens vurdering

Statusgjennomgangen av hovedsykkelplanen viser at mange tiltak i prioritetsnivå 1 og 2 er ferdige eller under gjennomføring. Flere av tiltakene med status *under arbeid* inngår i de store prosjektene i Bypakke Nedre Glomma. Kommunedirektøren legger til grunn at disse tiltakene blir gjennomført. Gjennomgangen viser også at det fortsatt gjenstår flere tiltak som ikke er ferdige. Kommunedirektøren viser til at det jobbes kontinuerlig med å øke gjennomføringskapasitet og å utnytte tilgjengelige midler best mulig, slik at flere tiltak kan realiseres.

Hovedsykkelplanen inneholder også tiltak med ulike forutsetninger for gjennomføring. For enkelte av tiltakene som ikke er påbegynt vurderer kommunedirektøren at det er behov for nye vurderinger av blant annet trasévalg, arealbeslag, kostnader og standard. Dette gjelder blant annet strekninger hvor gjennomføring forutsetter større omdisponering av dyrket mark eller større investeringer i ny infrastruktur. For noen av strekningene i planen bør det også vurderes om behovet kan ivaretas med en enklere standard enn den som opprinnelig ble lagt til grunn.

Kommunedirektøren har ikke vurdert kostnader eller standard på de tiltakene i hovedsykkelplanen som ikke er påbegynt. En oppdatert vurdering av kostnadene for gjenstående tiltak i sykkelplanen vil kreve nærmere avklaringer av standard, omfang og trasévalg. Kommunedirektøren vurderer at dette er et omfattende arbeid som ikke bør gjøres i denne saken, men i stedet i en helhetlig vurdering.

Da hovedsykkelplanen er nærmere 10 år, samtidig som det er flere tiltak som ikke er påbegynt, vurderer kommunedirektøren at det er riktig å revidere hovedsykkelplanen. I koordineringsgruppens møte 5. mars 2025 løftet Fredrikstad kommune behov for å starte

arbeid med revidering av hovedsykkelp planen. Det er i etterkant av dette gjennomført noen arbeidsmøter med partene. Kommunedirektøren mener likevel det kan være riktig å behandle revisjon av hovedsykkelp planen på nytt i Bypakke for å systematisere og forankre arbeidet.

Vurderinger av kostnader, prioriteringer og eventuelle endringer i standard bør inngå som en del av en revidering av hovedsykkelp planen. En revisjon vil kunne gi et oppdatert og helhetlig grunnlag for videre utvikling av sykkelnettet og tilhørende investeringsbehov. Dette vil også kunne gi et oppdatert grunnlag for videre arbeid med å styrke tilrettelegging for sykkel, og bidra til måloppnåelse i byvekstavtalen. I tillegg er det i byvekstavtalen signert 9. oktober 2024, gitt føringer om at tiltak som gjennomføres skal ha en nøktern standard. Det er gitt føringer om å «ta vare på det vi har, utbedre og utnytte kapasitet både i eksisterende infrastruktur og transporttilbud der vi kan, og bygge nytt der vi må». Dette er føringer som ikke lå til grunn da hovedsykkelp planen ble vedtatt i 2017, og som blir en viktig del av arbeidet med revidering av hovedsykkelp planen.

Kommunedirektøren anbefaler at hovedsykkelp planen revideres i samarbeid med Fredrikstad kommune, Østfold fylkeskommune og Statens vegvesen. Kommunedirektøren anbefaler videre at dette arbeidet forankres i Bypakke Nedre Glomma.

Kommunedirektøren viser også til bystyrets vedtak 10.04.2025, i sak 21/25. Vedtaket ber om at kommunedirektøren i arbeidet med programområdetiltak i Bypakke Nedre Glomma vurderer gang- og sykkelvei mellom Skarpnord og Opsundbrua. Kommunedirektøren anbefaler at denne vurderingen ses i sammenheng med en helhetlig gjennomgang av hovedsykkelnettet og de prioriteringene som legges til grunn for videre utvikling av sykkelinfrastrukturen. Kommunedirektøren anbefaler derfor at vurdering av gang- og sykkelvei mellom Skarpnord og Opsundbrua inngår i revidering av hovedsykkelp planen.

Konsekvenser økonomi, miljø og folkehelse:

Økonomi:

Denne saken har ingen direkte økonomiske konsekvenser for Sarpsborg kommune. Oppdaterte kostnadsvurderinger må inngå i en eventuell revidering av hovedsykkelp planen, hvor traséer, standard, prioriteringer og gjennomføringsstrategi vurderes samlet.

Miljø:

Hovedsykkelp planen har som formål å legge til rette for økt bruk av sykkel som transportmiddel gjennom utvikling av et sammenhengende og trafiksikkert hovedsykkelnett. Gjennomføring av tiltakene i planen kan bidra til at flere reiser foretas med sykkel fremfor bil, særlig på kortere reiser. Dersom en større andel av reisene foretas med sykkel, vil dette kunne bidra til redusert biltrafikk, lavere utslipp fra transportsektoren, mindre lokal luftforurensning og redusert støy fra veitrafikken. Gjennomføring av hovedsykkelp planen er derfor et viktig virkemiddel for å understøtte målsettingene i byvekstavtalen og nullvekstmålet, hvor veksten i persontransport skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport.

Folkehelse:

Utbygging av et sammenhengende og trafiksikkert hovedsykkelnett er positivt for folkehelsen, og kan også bidra til å redusere risikoen for trafikkulykker. Tiltakene understøtter dermed nullvisjonen, som legger til grunn at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken.