

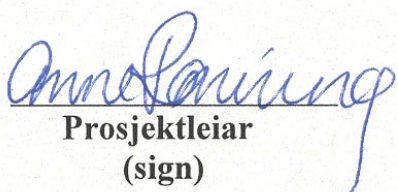
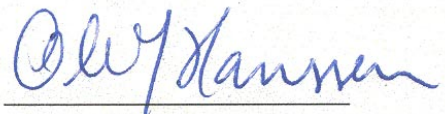
Rapport frå gang- og sykkel telling i Nedre Glomma 2005



Ingunn Saur Modahl
Anne Rønning
Siw Nordahl

STØ, Stiftelsen Østfoldforskning
September 2005
OR 20.05
www.sto.no

RAPPORTFRAMMSIDE

Rapportnr: OR 20.05	ISBN nr: 82-7520-547 ISSN nr: 0803-6659	Rapporttype: Oppdragsrapport
Rapporttittel: Rapport frå gang- og sykkelteiling i Nedre Glomma 2005		Forfattar: Ingunn Saur Modahl, Anne Rønning og Siw Nordahl
Prosjekttittel: Sykkelteiling SMARTiNG		Prosjektnummer: 481100
Oppdragsgivar: Sarpsborg kommune Kontaktperson: Unni Mathiesen		
Samandrag: I 1993 vart det gjennomført ei gang- og sykkelteiling i Sarpsborg og Fredrikstad. Teilinga vart administrert av Statens vegvesen. Årets teiling er gjennomført på tilsvarande måte, både for å kunne vurdere utviklinga og etablere eit godt målesystem for kontinuerleg oppfølging av strategiar og mål gitt i ATPNG. Det er stor forskjell på utviklinga i Fredrikstad og Sarpsborg. Dette gjeld både for gange og sykling. Antalet som går i Sarpsborg har auka ein del (37%) sidan 1993, medan det i Fredrikstad har auka svært mykje (240%). I Sarpsborg har sykkeltrafikken minka til halvparten medan den ligg stabil i Fredrikstad. Desse utviklingstrekkja gjeld også for dei fleste enkeltpunkta som er med i teilinga. Eitt punkt skil seg ut frå dei andre, nemleg Vesterelva. Dette er trafikken mellom Kråkerøy og sentrum i Fredrikstad, på gangbru og bilbru. Her har antalet som går auka frå rundt 330 per dag til over 2000, dvs. gangtrafikken er 6 gonger større enn for 12 år sidan. Gangtrafikken over bilbrua er nesten dubla sidan 1993, og i tillegg kjem all den nye trafikken over gangbrua. 1/3 bruker bilbrua når dei går medan 2/3 bruker gangbrua.		
Emneord: * Gange * Sykling * Arbeidsreiser * Miljø	Tilgjengeleg Denne sida: Åpen Denne rapporten: Åpen	Antal sider I rapporten: 13 I vedlegg: 2
Godkjent Dato: 12/10-05		
 Prosjektleder (sign)		 Fagansvarleg (sign)

INNHALD

1	INNLEIING	1
1.1	BAKGRUNN	1
1.2	MÅLSETTING.....	2
1.3	ORGANISERING AV PROSJEKTET.....	2
2	METODE OG GJENNOMFØRING.....	3
2.1	VALG AV TELLEPUNKT.....	3
2.2	TIDSPUNKT	4
2.3	TELLARAR	4
2.4	VERFORHOLD.....	5
2.5	UTREKNING AV ÅDT	5
2.6	FEILKJELDER.....	6
3	RESULTAT.....	8
3.1	GANGE.....	8
3.2	SYKLING	9
3.3	EFFEKT AV NYE GANGBRUER	10
3.4	OPPSUMMERING.....	11
4	SAMANDRAG.....	12

Vedlegg A Resultat
Vedlegg B Telleinfo

1 INNLEIING

1.1 BAKGRUNN

I 2004 vart prosjektet 'Sunne og Miljøvennlige ARbeids- og Tjenestereiser i Nedre Glomma' (SMARTiNG) gjennomført. Målet med dette prosjektet var å skaffe kunnskap, gode eksempel og løysingar for å auke andelen personar som sykklar eller går til og frå arbeid. Prosjektet vart støtta av MD og Fylkeskommunen.

Gjennom dette prosjektet såg vi at det var behov for å gjennomføre ei gang- og sykkelteiling. Grunnen til dette er at det ikkje finnst gode målesystem som fangar opp effektane av innsats for å få folk til å endre reisevanar frå bil til meir miljøvennlige reiseformer. I perioden 1994 - 1997 vart det satt av 55 mill. til utbygging av gang- og sykkelveggar. I kor stor grad har denne utbygginga hatt effekt?

TØI gjennomfører jamnlege reisevaneundersøkingar. Vi har fått tilbakemelding frå TØI på at desse undersøkingane i Østfold blir gjort på et utvalg på omlag 1000 personar rundt i heile fylket. Dette grunnlaget kan difor ikkje brukast til å måle om ein i Nedre Glomma har lykkast med iverksetting av måla i areal- og transportplana (ATPNG). Talla er derimot representative for gjennomsnittet i heile fylket.

I SMARTiNG vart det i mai 2004 gjennomført ei reisevaneundersøking (spørreundersøking) (Rønning, 2004). Responen på undersøkinga var relativt liten, og det er truleg slik at det er personar som frå før av er opptatt av å sykle som har svart på undersøkinga. Reisevaneundersøkingane gir altså ikkje god nok informasjon om lokale forhold. Det var derfor ønskeleg med ei sykkelteiling.

I 1993 vart det gjennomført ei gang- og sykkelteiling i Sarpsborg og Fredrikstad. Teilinga vart administrert av Statens vegvesen. Vi ønskte difor å gjennomføre ei tilsvarande teiling, både for å kunne vurdere utviklinga og etablere eit godt målesystem for kontinuerleg oppfølging av strategiar og mål gitt i ATPNG.

Kort om teilinga i 1993:

Teilinga vart gjennomført ein tirsdag og torsdag i september der snittet av dei to dagane ga resultatet. Totalt var det 27 tellepunkt i Nedre Glomma. Det var to personar per tellepunkt i

tidsromma 06-09 og 15-18. Både syklistar og gåande vart telt, men rapporten fokuserer på syklistane.

1.2 MÅLSETTING

Gjennomføre ei gang- og sykkel telling i Nedre Glomma for å kunne vurdere utviklinga frå 1993 i tillegg til å etablere eit godt målesystem for kontinuerleg oppfølging av strategiar og mål gitt i ATPNG.

1.3 ORGANISERING AV PROSJEKTET

STØ har administrert prosjektet og analysert resultatane. Sjølv tellinga er gjort av medlemmar i Fredrikstad Skiklubb (Fredrikstad) og Sparta/Trøsken IL (Sarpsborg) på dugnad.

2 METODE OG GJENNOMFØRING

2.1 VALG AV TELLEPUNKT

Utgangspunktet var at vi ønska å bruke dei samme tellepunkta som i 1993 for å kunne samanlikne resultatane. For å få til dette, vart det lagt til telling på to nye gangbruer i Fredrikstad; over Vesterelva og Seutelva (punkt 30 og 31).

I tillegg til desse to vart det tatt med eitt ekstra punkt i Fredrikstad (Gamlebyferja, punkt 32) og to nye i Sarpsborg (gang/sykkelveg-kryssing av jernbana ved Alvim og kryssing av jernbana ved Sarpsborgveien/Byfogd Olsensvei, punkta 12 og 13). Tilsaman var det 32 tellepunkt; 27 frå 1993 og 5 nye.

Tellinga på Veumveien (punkt 17) er flytta. I 1993 låg tellepunktet like nord for Jorunnsvei, medan vi har valgt å gjere tellinga i krysset ved den nybygde ungdomsskolen (Kvernhuset). Dette er gjort for å få med trafikk nordfrå til skolen.

Tellingane på dei to nye gangbruene er tatt med i samanlikningsgrunnlaget fordi dei er bygd etter siste telling, og fordi dei er alternative transportruter inn til Fredrikstad sentrum frå Gressvik og Kråkerøy. Desse gangbruene vil naturleg nok avlaste dei opprinneleg tellepunkta som er bilbruer med fortau. Til orientering var det ikkje ferje mellom Fredrikstad sentrum og Kråkerøy i 1993 (Fredrikstad kommune, 2005). Ferjetransporten av gåande og syklende på denne distansen i 2005 er antatt å vere neglisjerbar.

Tellingane på Gamlebyferja og dei to ekstra punkta i Sarpsborg er ikkje tatt med i samanlikningsgrunnlaget, fordi desse transportrutene også fannst i 1993, men utan at det vart gjennomført telling der. Desse tre tellepunkta vart tatt med no i 2005 for å få eit breiare samanlikningsgrunnlag med framtidige tellingar.

Tellinga har både tatt med gåande og syklende. Dette vart også gjort i 1993, men i rapporten er det sykkeltellingane det er fokusert på (Statens vegvesen, 1993). Rapporten frå 1993 tilrår også å kutte ut telling av gåande i framtida. Grunnen til at vi likevel har valgt å fokusere på gåande, er at byutviklinga dei siste åra har vore svært konsentrert om bykjernen. I Fredrikstad har det vore (og er) fleire store byggeprosjekt beregna på folk som vil ha gangavstand til servicetilbud og arbeid i sentrum. Fleire av desse er lokalisert langs Vesterelva. Værsteområdet på Nordre Kråkerøy er også eit sentrumsnært område der det kan bli snakk om

bolegutbygging. Vi ønska difor å ta med gåande for å sjå korleis byutviklinga har påverka trafikkutviklinga, spesielt i Fredrikstad.

Tellingane har ikkje som mål å få telt alle som sykklar eller går den aktuelle dagen; det vil vere mange som ikkje blir telt, og det vil også vere mange som blir telt fleire gonger. Tellingane er derimot meint å vere ein indikator for gange- og sykkelaktivitet.

2.2 TIDSPUNKT

Det vart gjennomført tellingar tirsdag 31.mai og torsdag 2.juni. Dagane vart valgt fordi det også i 1993 vart telt på tirsdag og torsdag. Helst skulle vi ha gjort tellinga september 2004 (veke 37 som i 1993), men pga sein tildeling av midlar vart det ikkje tid til å planlegge dette. Overgangen mai/juni vart valgt fordi dette var tidlegast tidspunkt som kunne samanliknast med resultatata frå 1993.

Fire punkt vart valgt ut som heildagstillepunkt; nr. 2, 6, 15 og 22. Dette er dei samme punkta som var heildagstillepunkt i 1993. På grunn av mangel på tellarar og misforståingar vart ikkje punkt 15 og 22 telt heile perioden (06-21). Det er difor kun punkt 2 og 6 (begge i Sarpsborg) som er heildagstellingar i denne undersøkinga.

Alle dei andre punkta vart telt i tidsromma 06-09 og 15-18.

2.3 TELLARAR

Tellingane vart gjort på dugnad av Fredrikstad Skiklubb (Fredrikstad) og Sparta/Trøsken IL (Sarpsborg). Idrettslaga organiserte sjølv kven som skulle stå på kvart enkelt tellepunkt. Representantar frå idrettslaga hadde på førehand fått informasjon og opplæring som dei formidla vidare til sine respektive tellarar.

Det vart laga ein konvolutt med telleskjema og telleinstruks for kvart tellepunkt. Telleskjemaet inneheldt eit kart med spesifiserte tellesnitt og kolonner for markering av antal trafikantar i kvart tellesnitt. Tellarane bytta telleskjema kvar time. I Fredrikstad vart ferdig utfylte telleskjema innlevert direkte til STØ eller i resepsjonen på Rådhuset (Fredrikstad). I Sarpsborg vart dei samla inn på trening i dei to idrettslaga og deretter levert STØ.

2.4 VERFORHOLD

Veret var lettare på dag to enn på første telledag, og det var ikkje så mykje vind. Det var lokale regnbyger begge dagane. Temperaturen var 8-15 °C.

Tabell 1 Verforhold på telledagane

	Temperatur	Lys	Nedbør	Vind
Tirsdag 31.mai	10-15 °C	Grått	Kraftige, lokale regnbyger på morgonen, lettare etterkvart.	Moderat til kraftig på morgonen, lett vind utover dagen.
Torsdag 2.juni	8-15 °C	Lettsky/ grått	Lett nedbør på morgonen, lokale regnbyger på kvelden.	Stille/moderat.

I 1993 var veret så og seie identisk på dei to telledagane; frå 3-12 °C, grått, utan nedbør og med moderat vind.

2.5 UTREKNING AV ÅDT

Resultata er basert på gjennomsnittet av dei to dagane for kvart enkelt punkt, og ÅDT er utrekna ut frå resultata i heildagspunkta.

Heildagspunkta skulle tellast i 15 timer. For å finne ÅDT vart telleresultatet for den sist telte timen (20-21) lagt til resultatet for dei 15 telte timene (06-21). Ved å sjå på kor stor trafikken var på heildagspunkta i perioden 06-09 og 15-18 i forhold til ÅDT, vart ÅDT utrekna for dei andre punkta også.

Tabellen under viser kor mange som går og sykklar i periodane 06-09 og 15-18 i forhold til over heile dagen i dei to heildagspunkta.

Tabell 2 Trafikk i periodane 06-09 og 15-18 i forhold til ÅDT

	Trafikk deltid i % av ÅDT			
	Gående		Syklende	
	31.mai	2.juni	31.mai	2.juni
Punkt 2	44%	47%	57%	43%
Punkt 6	40%	42%	47%	49%
Snitt	43%		49%	

Både for gåande og syklende vart det valgt å bruke gjennomsnittsverdien ved utrekning av ÅDT for deltidspunkta.

2.6 FEILKJELDER

Dei viktigaste feilkjeldene er:

- Årstid Tellinga er gjort i mai/juni mot september (veke 37) i 1993. Med like verforhold og temperatur vil vi likevel tru at feilkjelda ikkje er så stor.
- Ver 1993: 3-12°C, grått u/nedbør, moderat vind.
2005: 8-15 °C, grått, lokale regnbyger, tidvis kraftig vind.

Årets telling hadde altså meir vind og regn enn i 1993, men det var også varmare. Om dette fører til fleire eller færre gåande og syklistar er vanskeleg å seie.

- Trafikkomleggingar og flytting av institusjonar Det er bygd to nye gangbruer i Fredrikstad sidan 1993, og desse er telt og slått saman med telleresultatet for dei opprinnelege bilbruene. Gangbruene kan gjere det meir attraktivt å gå og sykle.

Høgskolen i Østfold er flytta frå jernbaneområdet til nordre Kråkerøy sidan 1993. Antall studieretningar og studentar har auka. Saman med gangbru til sentrum har nok dette påverka trafikken. Dette er ikkje nødvendigvis ei feilkjelde – byutviklinga kan (og bør) styrast for å få ei ønska trafikkutvikling.

Det er også bygd ny ungdomsskole i Fredrikstad sidan 1993. Den gamle låg i sentrum. No ligg den nye Kvernhuset ungdomsskole midt mellom sentrum og Ambjørnrød, slik at dei fleste elevane har grei gå- og sykkelavstand.

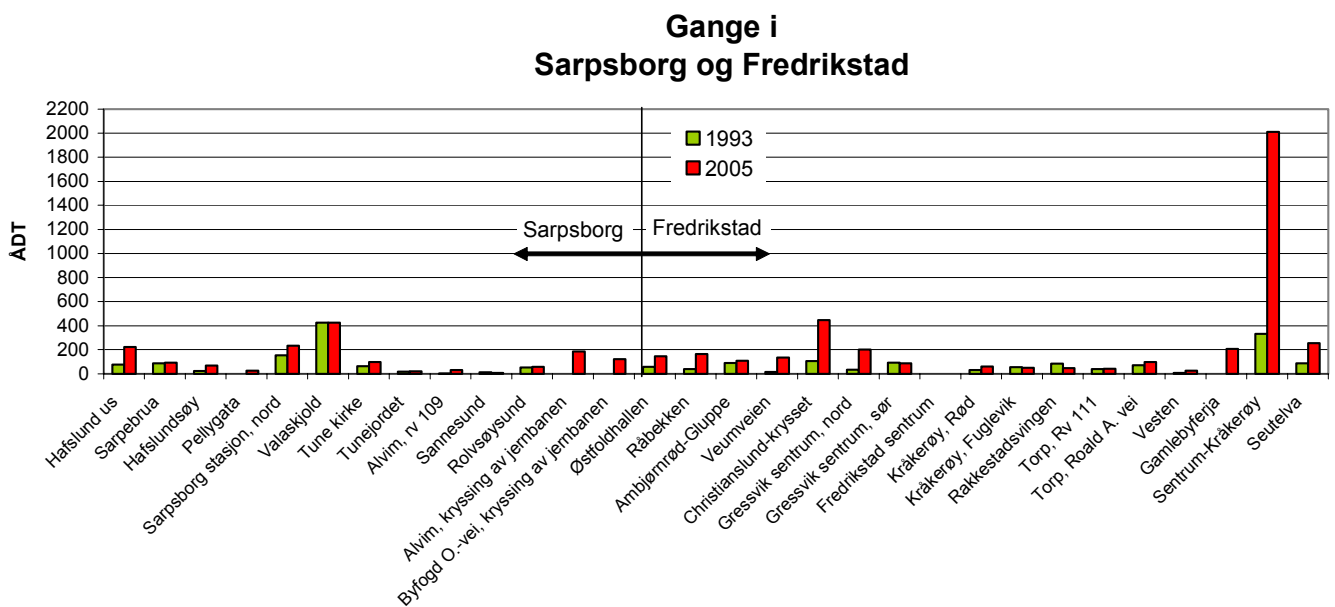
- Få heildagspunkt Grunnlaget for å rekne ut ÅDT er basert på berre 2 heildagspunkt. Begge desse ligg i Sarpsborg. Dette gjer at feilkjelda kan vere stor her. I 1993 vart 50% brukt som andel deltidstrafikk av ÅDT for syklende. I vår kartlegging har vi kome fram til 49% for syklende, så dette er i praksis likt som i 1993. For gåande har vi kome fram til 43%. Her er det ikkje oppgitt tal for 1993 (men ved bruk av tallmaterialet har vi rekna ut dette til å bli 46%).

3 RESULTAT

3.1 GANGE

Figur 1 viser telleresultatet for kvart enkelt punkt når det gjeld gange. Ein kan sjå at i dei fleste punkta som er telt begge dei gjeldande åra, er antalet som går likt eller større i 2005 enn i 1993. Dette gjeld både for Sarpsborg og Fredrikstad.

Eitt punkt skil seg ut frå dei andre, nemleg Vesterelva. Dette er trafikken mellom Kråkerøy og sentrum i Fredrikstad, på gangbru og bilbru til saman. Her har antalet som går auka frå rundt 330 per dag til over 2000, dvs. gangtrafikken er 6 gonger større enn for 12 år sidan.

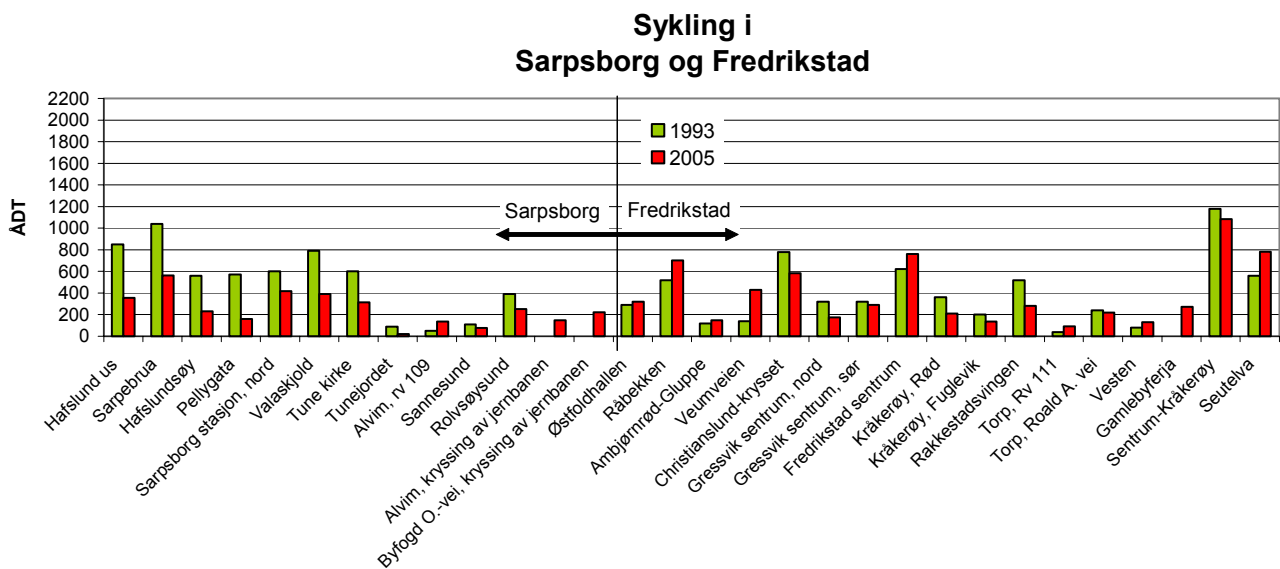


Figur 1 Resultat for alle tellepunkta (gange).

3.2 SYKLING

Figur 2 viser telleresultatet for kvart enkelt punkt når det gjeld sykling. I Sarpsborg er det berre eitt punkt der sykkeltrafikken har auka litt sidan 1993. For alle dei andre punkta som er telt begge dei gjeldande åra, er antalet som sykklar redusert, og ofte halvert. I Fredrikstad har sykkeltrafikken auka i halvparten av punkta og minka i halvparten.

Når det gjeld sykling er endringane i kvart enkelt punkt i Fredrikstad (+ eller -) jamnt over mindre enn i Sarpsborg, og det er ingen punkt som skil seg ut på den måten Vesterelva gjorde for gange.



Figur 2 Resultat for alle tellepunkta (sykling).

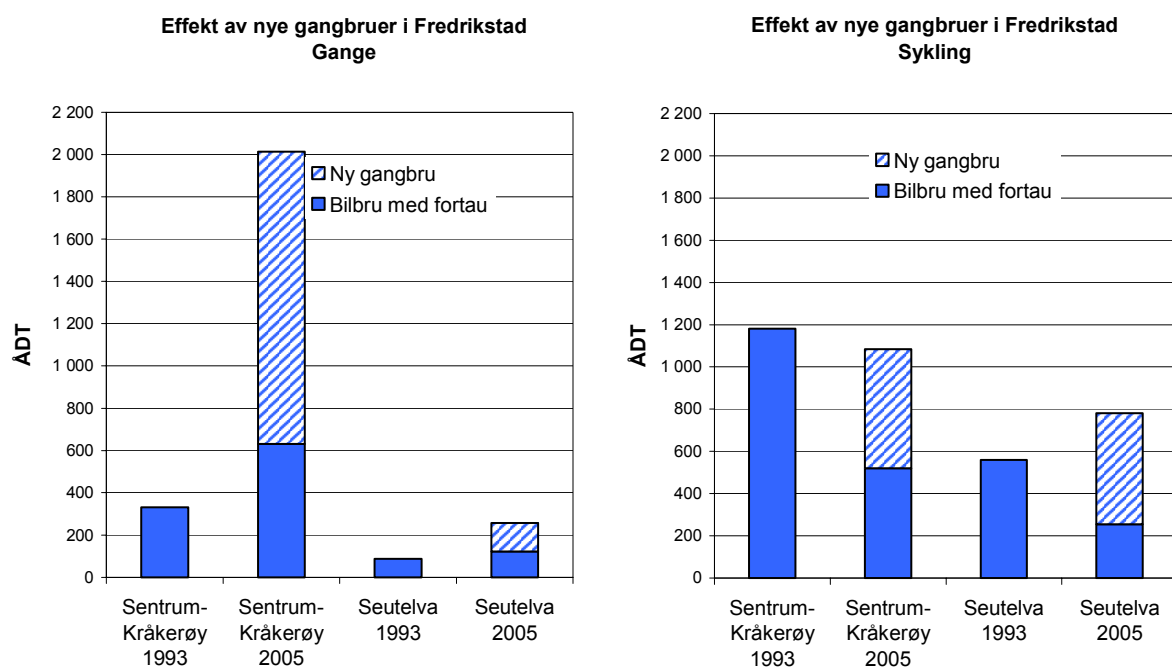
3.3 EFFEKT AV NYE GANGBRUER

Figur 3 viser telleresultatet for trafikken over Vesterelva og Seutelva. Etter 1993 er det bygd to nye gangbruer som kan avlaste dei gamle bilbruene. Gangbrua over Vesterelva forbind nordre Kråkerøy med Fredrikstad sentrum, og gangbrua over Seutelva er ein snarvei frå Gressvik sentrum til Fredrikstad sentrum.

Når det gjeld gange, har trafikken over begge dei gamle bilbruene auka. Men i tillegg har det kome ny gangtrafikk over gangbruene. Sykling over Vesterelva har minka litt frå 1993, medan sykkeltrafikken har auka over Seutelva.

For Vesterelva er gangtrafikken over bilbrua nesten dobla sidan 1993, og den 'nye' trafikken over gangbrua er over 4 gonger større enn kva den totale gangtrafikken over Vesterelva var i 1993. Totalt har gangtrafikken over Vesterelva auka med 500% på desse 12 åra. Sykkeltrafikken har minka litt, og har fordelt seg om lag likt mellom bilbrua og den nye gangbrua.

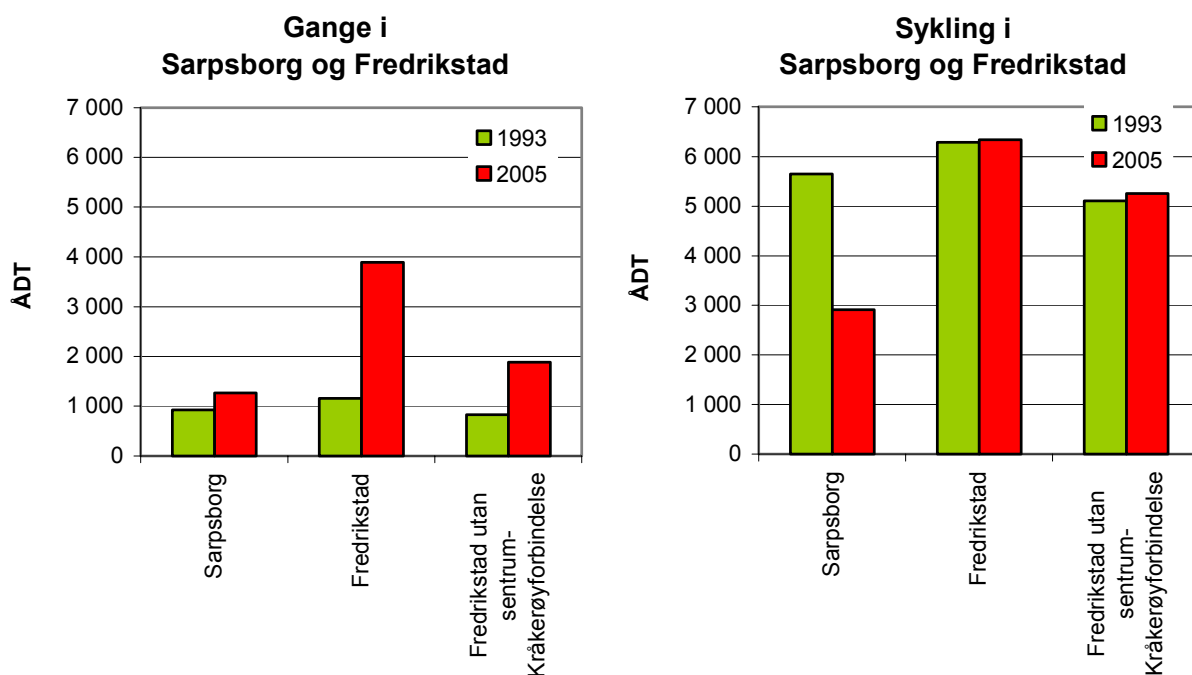
Når det gjeld Seutelva har gangtrafikken over bilbrua auka med 40% i tillegg til at det går 150% 'nye' fotgjengarar over gangbrua. Sykkeltrafikken over bilbrua har minka til om lag halvparten sidan 1993, og det er 90% 'nye' syklistar på gangbrua. Totalt foregår 1/3 av sykkeltrafikken over Seutelva på bilbrua medan 2/3 bruker gangbrua.



Figur 3 Effekt av nye gangbruer i Fredrikstad (gange og sykling)

3.4 OPPSUMMERING

Figur 4 viser telleresultatet for alle punkta under eitt når det gjeld gange og sykling. Berre dei tellepunkta som har vore med både i 1993 og 2005 er vist i figurane. Dei nye gangbruene er inkludert.



Figur 4 Samla resultat for gange og sykling

Figurane viser at det er stor forskjell på utviklinga i Fredrikstad og Sarpsborg. Dette gjeld både for gange og sykling. Antalet som går i Sarpsborg har auka ein del (37%) sidan 1993, medan det i Fredrikstad har auka svært mykje (240%). Sjølv utan å ta med trafikken over Vesterelva, som utgjer ein relativt stor del av samanlikningsgrunnlaget, er auken når det gjeld gange stor i Fredrikstad (130%).

I Sarpsborg har sykkeltrafikken minka til halvparten medan den ligg stabil i Fredrikstad. Dette gjeld også dersom ein kuttar ut Vesterelva frå samanlikningsgrunnlaget.

4 SAMANDRAG

Det er stor forskjell på utviklinga i Fredrikstad og Sarpsborg. Dette gjeld både for gange og sykling. Antalet som går i Sarpsborg har auka ein del (37%) sidan 1993, medan det i Fredrikstad har auka svært mykje (240%). I Sarpsborg har sykkeltrafikken minka til halvparten medan den ligg stabil i Fredrikstad. Desse utviklingstrekka gjeld også for dei fleste enkeltpunkta som er med i tellinga.

Eitt punkt skil seg ut frå dei andre, nemleg Vesterelva. Dette er trafikken mellom Kråkerøy og sentrum i Fredrikstad, på gangbru og bilbru. Her har antalet som går auka frå rundt 330 per dag til over 2000, dvs. gangtrafikken er 6 gonger større enn for 12 år sidan. Gangtrafikken over bilbrua er nesten dobla sidan 1993, og i tillegg kjem all den nye trafikken over gangbrua. 1/3 bruker bilbrua når dei går medan 2/3 bruker gangbrua.

REFERANSAR

Fredrikstad kommune, telefonsamtale med Roar Hovde/Bernt Olsen, 18.juli 2005.

Rønning. A. Og Modahl, I.S.: SMARTiNG, STØ-rapport OR 19.05, februar 2005.

Statens vegvesen Østfold: Rapport fra gang- og sykkel tellingen, september 1993.

VEDLEGG A RESULTAT

Punkt nr.	Beskriving	Kort beskriving	By	ÅDT sykkel	ÅDT sykkel	ÅDT gange	ÅDT gange
				1993	2005	1993	2005
1	Rundkjøring ved Hafslund ungdomsskole	Hafslund us	Sarpsborg	850	354	77	223
2	Sarpsfossen, Sarpebrua	Sarpebrua	Sarpsborg	1040	563	87	94
3	Helt sør på Hafslundsøy, ved fotballbane	Hafslundsøy	Sarpsborg	560	231	24	71
4	Pellygata	Pellygata	Sarpsborg	570	158	0	26
5	Nord for Sarpsborg stasjon ved Glengshølen	Sarpsborg stasjon, nord	Sarpsborg	600	419	156	234
6	Rv.127 ved Valaskjold brua	Valaskjold	Sarpsborg	790	391	427	426
7	Krysset ved Tune kirke	Tune kirke	Sarpsborg	600	315	64	99
8	Bru over E6 ved Tunejordet	Tunejordet	Sarpsborg	90	21	20	21
9	Rv.109 ved Alvim renseanlegg	Alvim, rv 109	Sarpsborg	50	136	2	31
10	Gang/sykkelbru under Sandesund bru	Sannesund	Sarpsborg	110	76	13	8
11	Rv.109 ved Rolvsøysund bru	Rolvsøysund	Sarpsborg	390	250	53	58
12	Gang/sykkel-kryssing av jernbanen ved Alvim (ikkje på opprinneleg liste)	Alvim, kryssing av jernbanen	Sarpsborg	0	148	0	186
13	Sarpsborgvn./Byfogd Olsensvei, kryssing av jernbanen (ikkje på opprinneleg liste)	Byfogd O.-vei, kryssing av jernbanen	Sarpsborg	0	221	0	122
14	Strekning på rv 109 v/Østfoldhallen	Østfoldhallen	Fredrikstad	290	319	59	147
15	Råbekken på Rv.109 ved rundkjøring og Shellstasjon	Råbekken	Fredrikstad	520	701	40	167
16	Strekning mellom to boligfelt, Ambjørnrød-Gluppe, Fredrikstad	Ambjørnrød-Gluppe	Fredrikstad	120	149	90	110
17	Veumveien (ved Kvernhuset)	Veumveien	Fredrikstad	140	431	15	135
18	Christianslund-krysset, rundkjøring Veumveien	Christianslund-krysset	Fredrikstad	780	585	108	448
20	Gressvik sentrum, Rv. 117, telling ved Bureveien	Gressvik sentrum, nord	Fredrikstad	320	176	35	201
21	Strekning sør for Gressvik sentrum på Rv.117, ved Onsøy Parkvesen	Gressvik sentrum, sør	Fredrikstad	320	289	92	87
22	Fredrikstad sentrum, ved Mega Torvbyen	Fredrikstad sentrum	Fredrikstad	620	761	0	0
24	Ved Rød på Kråkerøy. Fv.451	Kråkerøy, Rød	Fredrikstad	360	211	33	60
25	Fuglevik p Kråkerøy RN 108	Kråkerøy, Fuglevik	Fredrikstad	200	136	57	51
26	Fredrikstad øst,Rakkestadsvingen, rundkjøring m/ Rv.107,110 og 111	Rakkestadsvingen	Fredrikstad	520	280	86	49
27	Rv.111 ved sportsplassen Torp	Torp, Rv 111	Fredrikstad	40	91	40	43
28	Strekning på Roald Amundsens vei	Torp, Roald A. vei	Fredrikstad	240	217	73	97
29	Rv.111 ved Vesten busstopp	Vesten	Fredrikstad	80	129	9	27
32	Gamlebyferja (ikkje på opprinnelig liste)	Gamlebyferja	Fredrikstad	0	272	0	207
23&30		Vesterelva	Fredrikstad	1180	1085	332	2013
19&31		Seutelva	Fredrikstad	560	781	88	256
19	Seutelva bru på Rv.110 mellom Fredrikstad og Onsøy	Seutelva bru, rv 110	Fredrikstad	560	254	88	123
31	Gangbru Seutelva	Gangbru Seutelva	Fredrikstad	0	527	0	133
23	Kråkerøy bru, Rv.108	Kråkerøy bru	Fredrikstad	1180	521	332	630
30	Gangbru Kråkerøy- Fr.stad sentrum	Gangbru Vesterelva	Fredrikstad	0	563	0	1383

VEDLEGG B TELLEINFO

Sykkeltelling i Nedre Glomma



Det skal foretas en sykkel- og gangetelling i Fredrikstad og Sarpsborg i uke 22. Fredrikstad og Sarpsborg kommune står som arrangør av denne tellingen.

Kort om tellingen

Det skal foretas telling av gående og syklende på noen bestemte punkter, ca 14 - 17 i Fredrikstodområdet. Endelig antall punkter vil bli bestemt i løpet av uke 16.

- Tellingene skal gjennomføres tirsdag 31. mai og torsdag 2. juni.
- Tidspunktene er kl. 06-09 og 15 – 18 (eller 14-17).
- Det er behov for to personer på hvert telle-punkt.
- Tellingene foretas manuelt. Det vil bli gitt opplæring.
- I tillegg foreslås det også å foreta en telling av ”tomme” bilseter for å få en oversikt over andel ”kompiskjøring”. Denne tellingen foregår på de viktigste knutepunkter inn til sentrum (ca. 5 punkter – 1 person per punkt). Rent praktisk telles det antall personer per personbil som passerer.

Det er satt av 25.000,- for denne jobben.

Kråkerøy, den 12.04.05

Anne Rønning (s)

Stiftelsen Østfoldforskning
Gamle Beddingvei 2, 1671 Kråkerøy
Boks 276
1601 Fredrikstad
Telefon 69 35 11 00
Telefaks 69 34 24 94
E-post: post@sto.no
Internett: www.sto.no



Stiftelsen Østfoldforskning er et regionalt senter for forskning, utvikling og kompetanseformidling innenfor forebyggende miljøvern og virksomhets- og næringsutvikling