

## Møteinnkalling Bystyret

**Møtested:** Bystyresalen , Gamlebyen

**Tidspunkt:** 08.10.2009 kl. 17:00

Eventuelle forfall meldes til Anita Simensen, telefon, 69 30 62 92  
e-post [ansi@fredrikstad.kommune.no](mailto:ansi@fredrikstad.kommune.no)

Varamedlemmer møter etter nærmere avtale.

### Sakliste

PS 83/09	Høring av utkast til ny forskrift om strålevern og bruk av stråling (strålevernforskriften)	3
PS 84/09	Søknad om fritak fra politiske verv - Lisbeth Martinsen (SV)	7
PS 85/09	Handlingsprogram 2010 - 2013 for hele fylkesveinetet (gammelt og nytt) - Fredrikstad kommunes høringsuttalelse	9
PS 86/09	Høring - forslag til endringer i opplæringsloven og privatskoleloven - bortvisning av elever	65
PS 87/09	Kjøp av Nygaardsgaten 17 for bygging av fremtidig kommunalt kontorbygg	69
PS 88/09	Elektronisk registrering av biler som kjører inn i Gamlebyen	75
PS 89/09	Lokal forskrift for fettavskillere – endring	77
PS 90/09	Innføring av 24-timers parkering i sentrum av Fredrikstad fra 01.01.2010	85
PS 91/09	Sykkelhovedplan for Fredrikstad	89
PS 92/09	Vertsbystatus for The Tall Ships' Races i 2014	227

PS 93/09	Søknad om ekspropriasjon av del av eiendom gnr 733, bnr 1 og 2 - Omberg - Rolvsøy Søker: Gulli Saxegaard	233
PS 94/09	Rapport: Oppfølging av forvaltningsrevisjonsprosjekt "Psykisk helsevern"	255

PS 95/09

*Ettersendt sak: Revidert budsjett/2.tertialrapport 2009 Statusrapport for Fredrikstad kommune.*

Fredrikstad, 23.09.2009



Eva Kristin Andersen  
ordfører

# FREDRIKSTAD KOMMUNE

Saksnr.: 2003/9714  
Dokumentnr.: 5  
Løpenr.: 96229/2009  
Klassering: J77  
Saksbehandler: Steinar Haugsten

## Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Formannskapet	01.10.2009	170/09
Bystyret	08.10.2009	83/09

## Høring av utkast til ny forskrift om strålevern og bruk av stråling (strålevernforskriften)

### Rådmannens innstilling

Rådmannen anbefaler formannskapet til å avgi slik innstilling til bystyret:

1. Fredrikstad kommune støtter forslaget om innføring av krav om måling og tiltak mot radon for utleieboliger.
2. Fredrikstad kommune viser til at det allerede i dag for skoler og barnehager er nedfelt krav om måling og tiltak mot radon i "Forskrift om miljørettet helsevern i barnhager og skoler" og at ansvarsforhold mellom statlige og kommunale myndigheter må avklares nærmere.
3. Fredrikstad kommune vil anbefale at man kun har en grenseverdi på 200 Bq/m<sup>3</sup>.

Fredrikstad, 17.09.09

### Sammendrag

Helse- og omsorgsdepartementet legger frem et forslag til ny forskrift om strålevern og bruk av stråling. Forslaget vil i hovedsak berøre Fredrikstad kommunes håndtering av radonproblematikken. Departementet foreslår å forskriftsfeste måling og tiltak mot radon i eksisterende barnehager og skoler og foreslår en egen tiltaksgrense på 100 Bq/m<sup>3</sup> og absoluttgrense på 200 Bq/m<sup>3</sup>. Rådmannen støtter forslaget om krav om måling og tiltak mot radon i utleieboliger. Rådmannen mener at dagens forskrift om miljørettet helsevern setter det samme kravet for skoler og barnehager og at tilsynsansvaret for denne type bygninger ved forslaget blir uklart. Rådmannen anbefaler at man kun opprettholder en grenseverdi på 200 Bq/m<sup>3</sup>.

### Vedlegg

Ingen

### Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

1. Høringsbrev av 29.06.09 fra Helse- og omsorgsdepartementet.
2. Utkast til ny forskrift om strålevern og bruk av stråling

### Saksopplysninger

Helse- og omsorgsdepartementet har sendt ut forslag til ny forskrift om strålevern og bruk av stråling til høring. Forslaget erstatter tidligere forskrift av 21.november 2003.

Forskriften omfatter både ioniserende og ikke- ioniserende stråling. Typiske eksempler på ioniserende stråling er røntgenstråling og stråling fra radioaktive stoffer, og fra radon. Elektromagnetisk stråling som for eksempel fra høyspentlinjer og stråling fra solarier er såkalt ikke- ioniserende stråling. Departementet foreslår ingen endringer eller grenseverdier for ikke- ioniserende stråling som f. eks. høyspentlinjer og stråling fra solarier. De foreslår en del strukturelle endringer hvor forebygging og tiltak mot radioaktiv forurensning i det ytre miljø flyttes fra strålevernforskriften til forurensningsloven men hvor Statens strålevern fremdeles skal ha vedtak- og tilsynsmyndighet. Av innholdsmessige endringer er det foreslått en del justeringer for medisinsk bruk og om radon.

Statens strålevern er tilsynsmyndighet etter denne forskriften. For solarier er tilsynsmyndigheten delegert til kommunene som før. Det foreslås at forskriften trer i kraft 1. januar 2010.

Dette saksfremlegget fokuserer mest på hva forslaget til ny forskrift betyr for Fredrikstad kommune for håndtering av radon.

For å tydeliggjøre en svært viktig del av forskriftens virkeområde foreslår departementet å presisere at radon i eksisterende bygninger og lokaler som hovedregel omfattes av forskriften. Et viktig unntak fra dette er radon i boliger og fritidsboliger hvor eier selv bor eller oppholder seg. Et annet viktig unntak er radon i nybygg som mest hensiktsmessig reguleres i medhold av plan- og bygningsloven. Likeledes mener man at radon i arbeidslokaler best reguleres gjennom arbeidsmiljøloven.

Det foreslås nye grenseverdier for radon i barnehager, skoler og utleieboliger. Det settes i dag krav til radonnivå gjennom forskrift av 1. Desember 1995 om miljørettet helsevern i barnehager og skoler m.v.. Departementet mener at denne forskriften ikke er klar og konkret nok med hensyn til spesifikk nivå og foreslår at kravene i forskrift om miljørettet helsevern suppleres med grenseverdier i ny strålevernforskrift.

Ut fra det skadepotensialet radon har, at 21 % av befolkningen bor i utleieboliger og 7 % i sokkeletasje hvor radonnivået er høyest, mener departementet at det også er berettiget å innføre krav ovenfor utleier med hensyn til radonnivå

De foreslår å forskriftsfeste en tiltaksgrense på 100 Bq/m<sup>3</sup> i kombinasjon med en absoluttgrense på 200 Bq/m<sup>3</sup> for skoler, barnehager og utleieboliger.

Hovedbegrunnelsen for å innføre bindende grenseverdier for den radioaktive gassen radon, er at radon, ved siden av UV (ultrafiolett stråling), er den strålekilden som tar flest liv i vårt land. Beregninger viser at radon i inneluft er årsak til ca 300 lungekreftdødsfall årlig i Norge.

Innføring av en tiltaksgrense forutsetter etter departementets mening at aktuelle radonreduserende tiltak defineres i en myndighetsgodkjent veileder. Hvis eier av bygget/lokalet kan dokumentere overfor tilsynsmyndigheten, som er Statens strålevern, at radonreduserende tiltak er iverksatt, og at radonkonsentrasjonen etter at tiltak er gjennomført er under 200 Bq/m<sup>3</sup>, vil forskriftskravet være oppfylt.

For å sikre nødvendige forberedelser både hos myndigheter og hos eiere av bygninger og lokaler foreslår departementet at kravet om grenseverdier for radon skal tre i kraft tre år senere enn resten av forskriften.

## **Økonomiske konsekvenser**

Departementet anfører at de økonomiske konsekvensene av radonreduserende tiltak vil måtte bæres av eierne av barnehager, skoler og utleieboliger.

Departementet viser imidlertid til at det allerede i dag er et krav om måling og tiltak i skoler og barnehager etter forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler, og at forslaget ikke vil påføre kommunen nye utgifter for denne type bygninger. Krav om måling og tiltak for utleieboliger er imidlertid et nytt krav og vil ha økonomiske konsekvenser for eierne., Radonmåling i en bolig vil koste ca. 500 kr. pr. bygning, mens kostnad til tiltak vil bli en del høyere, avhengig av tiltak.

## **Ansattes medbestemmelse**

Ikke aktuelt i denne saken

## **Vurdering**

Rådmannen vil anføre at man i dag gjennom Forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler allerede setter krav om kartlegging, og at måling og tiltak blir fulgt opp gjennom pålegg fra kommunens tilsynsmyndighet, avdeling Miljørettet helsevern i Seksjon for miljø og samfunnsutvikling. At man i tillegg vil forsterke kravet gjennom strålevernforskriften, hvor Statens strålevern er tilsynsmyndighet, kan medføre uklare ansvarsforhold mellom statlige og lokale myndigheter på området og må avklares nærmere.

Forslaget om å innføre en tiltaksgrense på 100 Bq/m<sup>3</sup> og en absoluttgrense på 200 Bq/m<sup>3</sup> åpner også for tolkningsmuligheter og skaper uklarhet. For de skoler og barnehager som i dag har målt og ligger mellom 100 Bq/m<sup>3</sup> og 200 Bq/m<sup>3</sup> er kravet om dokumentasjon av tiltak uklart. Det vil også bli en vanskelig pedagogisk oppgave å forklare for folk hva som er helsemessig forsvarlig, 100 Bq/m<sup>3</sup> eller 200 Bq/m<sup>3</sup>. Det er jo slik ved all stråling at man ønsker å ha den så lav som mulig og at man setter en grenseverdi ut fra en totalvurdering. Siden man fremdeles operer med en absolutt grense på 200 Bq/m<sup>3</sup>, bør man etter rådmannens mening, kun ha en grenseverdi på 200 Bq/m<sup>3</sup>.

Rådmannen støtter forslaget om krav til måling og tiltak for utleieboliger hvor det i dag ikke er satt krav. For utleieboliger bør man imidlertid også kun operere med en grenseverdi på 200 Bq/m<sup>3</sup> ut fra de samme ovennevnte argumenter.

# FREDRIKSTAD KOMMUNE

Saksnr.: 2007/12251  
Dokumentnr.: 42  
Løpenr.: 82071/2009  
Klassering: 080  
Saksbehandler: Anita Simensen

## Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Formannskapet	27.08.2009	159/09
Bystyret	03.09.2009	77/09
Formannskapet	01.10.2009	171/09
Bystyret	08.10.2009	84/09

## Søknad om fritak fra politiske verv - Lisbeth Martinsen (SV)

### Rådmannens innstilling

Rådmannen anbefaler formannskapet å gi slik innstilling til bystyret:

1. Lisbeth Martinsen fritas etter søknad fra sine politiske verv i Fredrikstad kommune
2. Som medlem til bystyret rykker 1. varamedlem Tom W. Godfredsen Dreyer automatisk inn. Marie Syversen Kleven, Vikerhavna 10, 1621 Gressvik trer inn som siste varamedlem, etter stemmetallet ved siste kommunestyrevalg.
3. Som medlem til formannskapet velges:.....
4. Som varamedlem til administrasjonsutvalget velges:.....
5. Som vararepresentant til sosial- og omsorgsutvalget velges:.....

Fredrikstad, 04.08.2009

### Formannskapets behandling 27.08.2009:

Representanten Arild Skau (SV) fremmet slikt forslag: Saken utsettes

### Votering:

Forslag fremmet av Arild Skau ble enstemmig vedtatt.

### Formannskapets innstilling 27.08.2009 til bystyret:

Saken utsettes.

### Bystyrets behandling 03.09.2009:

Formannskapets innstilling ble enstemmig vedtatt.

### Bystyrets vedtak 03.09.2009:

Saken utsettes.

## Sammendrag

Lisbeth Martinsen søker fritak for politiske verv på grunn av sin jobbsituasjon. Hun er medlem i bystyret og formannskapet, varamedlem til administrasjonsutvalget og sosial- og omsorgsutvalget. I perioden 04.12.08 – 01.09.09 er hun innvilget permisjon fra disse vervene (bystyresak 126/09).

## Vedlegg

Ingen

## Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Søknad fra Lisbeth Martinsen, 25.05.09

## Saksopplysninger

Lisbeth Martinsen søker i brev av 25.05.09 om fritak for politiske verv på grunn av sin jobbsituasjon, hun jobber i et akutt-psykiatrisk kriseteam og finner dette arbeidet svært vanskelig å forene med å være politisk aktiv. Hun er medlem i bystyret og formannskapet, varamedlem til administrasjonsutvalget og sosial- og omsorgsutvalget. I perioden 04.12.08 – 01.09.09 er hun innvilget permisjon fra disse vervene (bystyresak 126/09).

## Økonomiske konsekvenser

Ingen

## Ansattes medbestemmelse

Ikke relevant

## Vurdering

Bystyret kan med hjemmel i kommuneloven, (KL) fritta medlemmer fra sine politiske verv.

KL § 15.2:

*"Kommunestyret og fylkestinget kan etter søknad fritta, for et kortere tidsrom eller resten av valgperioden, den som ikke uten uforholdsmessig vanskelighet eller belastning kan skjønne sine plikter i vervet."*

Rådmannen mener at adgangen til fritak fra politiske verv skal tolkes strengt og at bystyret bør ha en høy terskel for å innvilge slikt fritak. Valgloven sier bl.a. i § 3-3: *"Valgbar til kommunestyret og pliktig til å ta i mot valg er alle..."* Lovgiver viser her til at det å ta i mot valg ikke bare er en demokratisk rettighet, men også en plikt. I lovkommentarene til kommuneloven heter det bl.a.: *"Kommunestyret bør være varsomme med å innvilge søknader om fritakelse. Det må imidlertid antas at søknader om fritak stort sett vil bli innvilget hvor lovens relativt strenge kriterier er oppfylt."*

Søknader om fritak fra politiske verv må nødvendigvis underlegges en stor grad av skjønn og må også inneholde vedkommendes subjektive oppfatning av hva som er "uforholdsmessig vanskelig eller belastende." I denne søknaden er det redegjort for slike forhold. Rådmannen ser at stillingen i et akutt-psykiatrisk kriseteam er av spesiell art og at klientgruppen er i en uoversiktlig og sårbar situasjon. Rådmannen anbefaler derfor at søknaden om fritak innvilges.

# FREDRIKSTAD KOMMUNE

**Saksnr.:** 2009/9296  
**Dokumentnr.:** 3  
**Løpenr.:** 84202/2009  
**Klassering:** 124  
**Saksbehandler:** Gunnar Holme

## Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Formannskapet	01.10.2009	172/09
Bystyret	08.10.2009	85/09

## Handlingsprogram 2010 - 2013 for hele fylkesveinettet (gammelt og nytt) - Fredrikstad kommunes høringsuttalelse

### Rådmannens innstilling

Rådmannen anbefaler formannskapet å avgi slik innstilling til bystyret:

Det fremlagte forslag til handlingsprogram 2010 – 2013 for fylkesvegene i Østfold tilrås med følgende kommentarer:

1. Fredrikstad kommune ber om at det raskt sikres tilstrekkelig planleggingsmidler i forbindelse med Bypakke Fredrikstad slik at man kan opprettholde fremdriften i forhold til KS1-vedtaket. (Kvalitetssikring i tidlig fase)
2. Kollektivtiltak i Mosseveien (del av ny Kråkerøyforbindelse) må bygges ut samtidig som 1. etappe av Kråkerøyforbindelsen ferdigstilles. Dette betyr at det må avsettes nødvendige midler til tiltaket i 2010.
3. Fredrikstad kommune ber om at viktige gang/sykkelvegprosjekter langs hovedinnfartene til byen prioriteres.
4. Fredrikstad kommune ber fylkeskommunen vurdere bruken av planleggings- og investeringsmidler der fremkommelighetsproblemene og potensialet for endring av reisevaner er størst.  
Dersom de eksisterende planreserver ikke er tilstrekkelige i forhold til investeringsmidlene (gitt fylkeskommunens vedtak om 50% til kollektivtiltak), bør midlene alternativt prioriteres til gang/sykkelvegtiltak.

Fredrikstad, 18.09.09

## Sammendrag

Fylkestinget har behandlet vegvesenets forslag til handlingsprogram for hele fylkesvegnettet for perioden 2010 – 2013 og vedtatt å sende planforslaget ut på høring til fylkets kommuner. Høringsforslaget består av :

Handlingsplan 2010 – 2013 for fylkesveiene i Østfold som omfatter :

- a. Generell omtale av fylkesvegnettet slik det fremstår etter 1.1.2010.
- b. Omtale av den delen av dagens riksvegnett som blir fylkesvei fra samme dato.
- c. Dagens fylkesvegnett.

I tillegg inneholder forslaget til handlingsprogram et eget kapittel som omhandler sidevegstiltak knyttet til E18 og Østfoldpakke fase 1.

Fylkesvegnettet utvides betydelig, samtidig som fylkeskommunen får fullt finansierings- og prioriteringsansvar for dette vegnettet.

Grunnlaget for endringen av eierskapet til det offentlige vegnettet er gitt i Stortingsmelding nr.12 (2006 – 2007).

Byggherreoppgaver knyttet til fylkesveinettet skal, for å sikre helhetlig administrasjon, fortsatt tilligge og finansieres av Statens Vegvesen.

Kommunalt vegnett er ikke berørt av endringene.

## Vedlegg

1. Brev fra Østfold fylkeskommune datert 14.05.2009 – oversendelse av handlingsplan 2010 – 2013 for hele fylkesveinettet.
2. Brev fra Østfold fylkeskommune datert 27.07.2009 – oversendelse av vedlegg i saken.

## Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

3. Sakens øvrige dokumenter.

## Saksopplysninger

Med bakgrunn i Stortingsmelding nr.12 (2006-2007) Regionale fortrinn – regional fremtid, fremlegges nå fylkeskommunens forslag til "Handlingsprogram for fylkesveger for perioden 2010 – 2013".

Handlingsprogrammet omfatter i tillegg til det eksisterende fylkesvegnettet også den delen av riksvegnettet som nedklassifiseres til fylkesveg i h.h.t. reformen.

Fredrikstad kommune har etter invitasjon fra Statens vegvesen tidligere fremmet innspill m.h.t. sine investeringsbehov i vegnettet.

Fordeling på vegtype før og etter gjennomføring av reformen fremgår av nedenstående tabell.

Vegtype	Dagens status	Status pr. 01.01.2010
Stamveg	150,8km	150,8km
Riksveg	771,5km	*117,0km
Fylkesveg	1003,7km	1658,2km
<b>Sum</b>	<b>1926,0km</b>	<b>1926,0km</b>

\* riksvei som fortsatt er et statlig ansvarsområde.

Grunnlaget for eierskiftet til det offentlige vegnettet ligger i St.meld.nr.12 (2006-2007). Dette innebærer en endring av vegholderansvaret og øker fylkeskommunens andel av det offentlige vegnettet.

Det er dokumentert et stort behov for vedlikehold for ikke å forringe vegkapitalen. Manglende vedlikehold kan også føre til kapasitetsbegrensninger i vegnettet og økning i ulykkesfrekvensen.

Fredrikstad har flere av de sterkest trafikkerte vegstrekningene i fylket og de fleste av disse overføres nå til fylkeskommunen.

Flere strekninger har betydelig behov for utbedring og kapasitetsutvidelse, og en rekke strekninger mangler fortsatt gang og sykkelvei. Det er også behov for ulike trafikksikkerhetstiltak på flere strekninger.

Investeringsprofil 2010 – 2013:

Investeringsområde	"Nye" fylkesveger	Dagens fylkesveger	Samlet fylkesvegbudsjett
Strekn.vise invest.	0	0	0
Mindre utbedringer	68	130	198
Gang/sykkelveger	50	28	78
Trafikksikkerhet	50	34	84
Miljø/Servicetiltak	16	3	19
Kollektivtiltak	168	5	173
Planl. og grunnerv.	48	8	56
<b>Sum</b>	<b>400</b>	<b>208</b>	<b>608</b>

Tall i mill.kr.

Det er en uttalt målsetting å søke å doble kollektivandelen og få flere over på bruk av sykkel. Fylkestinget forutsetter at minst 50% av de ordinære midler til "øvrige riksveger" benyttes til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken. Byområder prioriteres.

Kostnader til byggherreoppgaver dekkes av Statens Vegvesen i flg. kommuneproposisjonen 2010.

Faste/bundne vedlikeholdsutgifter er beregnet til 32,5mill.kr./år i perioden og bergnet etterslep er angitt til ca.10mill.kr./år. I tillegg til dette kommer div. andre fagkontrakter og avtaler knyttet til det øvrige rv.-nettet med ca.14mill.kr./år.

Det angis særlige behov knyttet til mangelfullt bruvedlikehold anslått til i størrelsesorden 200 mill.kr.

Samlet gir dette et gjennomsnittlig årlig finansieringsbehov for å forhindre økt etterslep på 11mill.kr. i følge de foreløpige beregninger.

I handlingsprogrammet for perioden 2010-2013 er det på anmodning fra Østfold fylkeskommune tatt inn et eget avsnitt om marginalvurderinger som beskriver virkningene av 30% økning resp. reduksjon av foreslåtte investeringsrammen.

## Lokale tiltak i Fredrikstad.

### Tiltak i nytt fylkesvegnett.

For Fredrikstad kommune er det viktig at det i første omgang sikres tilstrekkelig finansiering av planlegging i tilknytning til Bypakke Fredrikstad allerede i første del av planperioden. Dette for å opprettholde nødvendig fremdrift i forhold til KS1-vedtaket. Med unntak av deler av Rv110 og Rv.111 vil resten av tiltakene i "bypakken" etter 1.1.2010 være et fylkeskommunalt ansvar. Handlingsprogrammet omtaler spesielt disse investeringspostene i Fredrikstad:

Tiltakstype	Strekning	Vegnr.	Kostnad	År
Forsterkning	Saltnes - Kjærre	Rv116	4,0	2010-2013
"	Begby - Solberg	Rv110	38,0	2014-2019
Bru og tunnel	Kjøkøysund	Rv108	5,0	2014-2019
Gang/sykkelveg	Gml.Rolvsøysund bru	Rv109	1,0	2010-2013
" "	Saltnes-Kjærre	Rv116	11,0	2010-2013
" "	Råkollvn.- H.N.Haugesvei	Rv109	12,0	2010-2013
" " /fortau	Torsnesveien	Rv107	8,0	2010-2013
" "	Begby-Borge krk.	Rv110	14,0	2014-2019
Punkttiltak sykkel	Sykkelparkering i by		8,5 6,0	2010-2013 2014-2019
Kryssutbedringer	X Vardevegen	Rv110	5,0	2014-2019
Kollektiv/ fremkommelighet	Mosseveien - Simo	Rv108 (Fremtidig)	18,0	2010-2013
Trafikk/ miljøprosjekter	Storvn. Gressvik	Rv117	13,0	2010-2013
Tilskudd bypakker	Hele fylket		196,0	2014-2019
Holdeplasser/ terminaler	" "		35,0 53,0	2010-2013 2014-2019
Busslommer/ leskur	" "		53,0	2014-2019

#### Tiltak i eksisterende fylkesvegnett.

Føringene i gjeldende langtidsplan 2007 -2010 for det eks. fylkesvegnettet fastholdes i det nye handlingsprogrammet for perioden 2010 – 2013.

Midlene som fylkeskommunen foreslår til tiltak i Fredrikstad fordeler seg som følger:

Tiltakstype	Strekning	Vegnr.	Kostnad	År
Forsterkning	Solbrekke-Torp	B409	2,1	2009
Fast dekke	Prestegårdskr. - Huseby	B405	4,1	Etter 2013
" "	Storhaug - Veberg	B523	2,9	" "
Rehabilitering av bruer	Kjølberg Bru	B409	2,8	" "
Gang/sykkelveg og fortau	Manstad - Lervik	B401	7,6	3,0 i 2009 4,6 i 2010
" "	Veum - Veumlia	B381	1,0	2009
" "	Buskogen - Alshus	B455		
" "	Møklegård - Øienkilen	B410	10,4	Etter 2013
" "	Kilevoldveien - Sundløkka	B521	2,3	" "

" "	Kroken - Bilett	B536	4,0	" "
Sykkelvegnett i byer	Emil Mørchsv.1 – Høvlerivn.	B432	1,0	" "
" "	Repslagervn. – Veumvn.36	B409	0,5	" "

Kostnader i mill.kr.

I kommunens vedtatte trafiksikkerhetsplan for perioden 2006 – 2009 finnes en detaljert registrering og prioritering av en rekke registrerte utbedringsbehov i vegnettet og her finnes flere tiltak som bør vurderes i tillegg til de som er anført i fylkeskommunens handlingsprogram.

### Økonomiske konsekvenser

Handlingsprogrammet omhandler fylkesvegnettet og har ingen direkte økonomiske konsekvenser for kommunen.

### Ansattes medbestemmelse

Ikke relevant i denne saken.

### Vurdering

Nasjonal Transportplan 2010 -2019 gir føringer for innretningen av de regionale strategier og planer med bedret fremkommelighet og reduksjon av vegtrafikkulykker og miljøskadelige påvirkninger fra vegtrafikken.

Fra Fredrikstad kommunes side vektlegges særlig behovet for fremkommelighet i byområdet for alle trafikantkategorier. Videre har man behov for utbygging av gang/sykkelvegnettet langs sterkt trafikkerte deler av vegnettet, og en rekke trafiksikkerhetstiltak som bl.a. fremkommer i trafiksikkerhetsplanen.

Fylkestinget har gitt signaler om en økt satsning på kollektivtransport for å øke kollektivandelen. Det er derfor tatt inn i planforslaget en forutsetning om at 50% av investeringsmidlene skal brukes til kollektivfremmende tiltak. Det blir da viktig at disse midlene settes inn i tiltak der potensialet er størst, d.v.s. i de sterkest trafikkerte strekningene inn til og i sentrum. Kollektivfelt langs Mosseveien bør prioriteres og ses i sammenheng med utbyggingen av ny Kråkerøyforbindelse.

Samtidig overtar fylkeskommunen et vegnett fra staten med et betydelig økonomisk etterslep, spesielt i tilknytning til bruvedlikehold. (Foreløpige beregninger tilsier 111mill.kr. pr.år).

På investeringssiden er det et etterslep i størrelsesorden 60mill.kr, i hovedsak knyttet til de omfattende utbedringstiltakene i Hvalertunnelen.

I kommunens høringsuttalelse til NTP 2010-2019 påpekes behovet for å øke økonomisk ramme til "øvrige" riksveier som fra 2010 vil inngå i fylkesvegnettet.

Sykkelhovedplanen for Fredrikstad opererer med et investeringsbehov i størrelsesorden 500mill.kr. og dette viser det store behovet for videre utbygging av denne type vegnett.

I planen prioriteres ruter inn til og i bysentrum.

Planlegging og realisering av disse strekningene bør prioriteres, også med hensyn til å avlaste kritiske veglenker. Dette gjelder i stor grad det fremtidige fylkesvegnettet.

En ramme på 100mill.kr. pr. år i planperioden er svært lite i forhold til de oppgaver som venter, og vi frykter at vegkapitalen forringes.



# FREDRIKSTAD KOMMUNE

Saksnr.: 2009/10377  
Dokumentnr.: 3  
Løpenr.: 85924/2009  
Klassering: B0  
Saksbehandler: Bjørnar Rødje

## Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Oppvekstutvalget	09.09.2009	28/09
Formannskapet	01.10.2009	173/09
Bystyret	08.10.2009	86/09

## Høring - forslag til endringer i opplæringsloven og privatskoleloven - bortvisning av elever

### Rådmannens innstilling

Rådmannen anbefaler Oppvekstutvalget å avgi slik innstilling til Formannskapet:

1. Fredrikstad kommune ønsker at forslag om å endre bestemmelsene i opplæringsloven og privatskoleloven om delegering av myndighet til bortvisning av elever fra undervisningen ikke gjennomføres

Fredrikstad, 26.08.2009

### Oppvekstutvalgets behandling 09.09.2009:

#### Votering:

Rådmannens innstilling er enstemmig vedtatt.

### Oppvekstutvalgets innstilling 09.09.2009 til Formannskapet:

1. Fredrikstad kommune ønsker at forslag om å endre bestemmelsene i opplæringsloven og privatskoleloven om delegering av myndighet til bortvisning av elever fra undervisningen ikke gjennomføres

### Sammendrag

Kunnskapsdepartementet ønsker å endre opplæringsloven og privatskoleloven slik at rektor kan delegerer myndighet til å bortvise elever i inntil en dag til lærere. Dette begrunnes med at dette vil være ett tiltak som styrker lærernes autoritet. Rådmannen deler ikke kunnskapsdepartementets syn på saken og går i mot lovendringen. Rådmannen frykter at en delegering av denne myndighet kan føre til svært ulik praksis mellom lærerne og skolene. Rådmannen har heller ikke registrert at skoleledere eller lærere i Fredrikstad kommune har ytret ønske om endringer av loven på dette punkt.

### Vedlegg

Ingen

## Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

1. Høring – Forslag til endring i opplæringsloven og privatskoleloven – bortvisning av elever med høringsnotat

## Saksopplysninger

Kunnskapsdepartementet ønsker å endre opplæringsloven og privatskoleloven slik at det åpnes for å delegere til lærere myndighet til å bortvise elever inntil en dag. Departementet begrunner endringsforslaget i at de ønsker å legge til rette for å bevare og styrke lærernes autoritet i undervisningssituasjon gjennom å åpne for at rektorenes myndighet til å fatte avgjørelse om bortvisning fra undervisning for inntil en dag kan delegeres til lærerne. Avgjørelser om bortvisning for mindre enn en dag vil ikke være å regne som et enkeltvedtak.

Følgende lovendringer foreslås :

1. Forslag til lovtekst opplæringsloven § 2-10 (endring i kursiv)

Kommunen kan fastsette i ordensreglementet at elever på årstrinna 8-10 som alvorleg eller fleire gonger bryt reglementet, kan visast bort frå undervisninga i inntil tre dagar, og at elever på årstrinna 1-7 kan visast bort frå undervisninga for enkelttimar eller for resten av dagen.

Rektor sjølv vedtek bortvisning etter å ha rådført seg med lærarane til eleven. Før det blir gjort vedtak, skal ein ha vurdert å bruke andre hjelpe- eller refsingstiltak. Foreldre til elevar på årstrinna 1-7 skal varslast før det blir sett i verk bortvisning for resten av dagen. *Rektor kan bestemme at lærarane skal ha mynde til å treffe avgjerd om bortvisning frå undervisninga for inntil ein dag.*

2. Forslag til lovtekst opplæringsloven § 3-8 første ledd (endring i kursiv)

Fylkeskommunen kan fastsette i ordensreglementet at elevar som alvorleg eller fleire gonger bryt reglementet, kan visast bort frå undervisninga i inntil fem dagar. Rektor sjølv vedtek å vise bort ein elev etter leddet her etter å ha rådført seg med lærarane til eleven. *Rektor kan likevel bestemme at lærarane skal ha mynde til å treffe avgjerd om bortvisning frå undervisninga for inntil ein dag.*

3. Forslag til lovtekst privatskoleloven § 3-10 (endring i kursiv)

Skolen kan fastsette i ordensreglementet at elevar som alvorleg eller fleire gonger bryt reglementet, kan visast bort frå undervisninga. På årstrinna 1-7 kan visast bort frå for enkelttimar eller for resten av dagen, og på årstrinna 8-10 kan elevar visast bort inntil tre dagar. Elevar i vidaregåande opplæring kan visast bort i inntil fem dagar. Den daglege leiaren av skolen vedtek sjølv bortvisning etter å ha rådført seg med lærarane til eleven. *Dagleg leiar kan likevel bestemme at lærarane skal ha mynde til å treffe avgjerd om bortvisning frå undervisninga for inntil ein dag.* Foreldre til elevar på årstrinna 1-7 skal varslast før det blir sett i verk bortvisning for resten av dagen.

## Økonomiske konsekvenser

En eventuell endring av opplæringsloven og privatskoleloven på dette området vil ikke medføre økonomiske konsekvenser for Fredrikstad kommune

## **Ansattes medbestemmelse**

Ikke relevant. Ansattes organisasjoner er en del av høringsinstansene, slik at organisasjonene blir hørt der.

## **Vurdering**

Departementet vurderer at bortvisning fra opplæringen for en kortere eller lengre tidsperiode er en alvorlig sanksjon. Rådmannen deler det synspunktet. Faktisk er bortvisning den sterkeste sanksjon som opplæringsloven åpner for. Og bortvisning for inntil en dag er maksimaltiden en elev på første til syvende årstrinn kan bortvises.

Rådmannen deler departementets syn på at en bør legge til rette for å bevare og styrke lærernes autoritet i undervisningssituasjon, men ser ikke at det å åpne for delegering av myndighet til bortvisning vil være ett godt virkemiddel for å oppnå dette. Rådmannen frykter at det ved en slik delegering av myndighet kan oppstå situasjoner hvor elever behandles ulikt fra lærer til lærer. Elever og foresatte vil oppleve dette som meget urettferdig og ingen vil være tjent med at så sterke virkemidler som bortvisning blir benyttet forskjellig fra lærer til lærer. I tillegg vil da avgjørelsen om bortvisning måtte fattes rask og ofte i en "opphetet" situasjon. Rådmannen anser at avgjørelsen om bortvisning vil være best ivare tatt dersom myndigheten forblir hos rektor. Rådmannen er heller ikke kjent med at rektorer eller lærere i kommunen noen gang har oppfattet gjeldende lovverk som en hindring på dette området, eller at det har medført problemer for noen av skolene i Fredrikstad. En anser heller ikke at dette skal ha vesentlig betydning verken i forhold til at enkeltlærerens autoritet opprettholdes eller i forhold til å få iverksatt sanksjoner i forhold til elever. Det er også i denne sak viktig å huske at bortvisning er opplæringslovens sterkeste straffereaksjon i forhold til elever og rådmannen anbefaler derfor at denne myndighet fortsatt tilhører rektor selv og at den ikke kan delegeres videre til lærere.

# FREDRIKSTAD KOMMUNE

**Saksnr.:** 2009/10171  
**Dokumentnr.:** 2  
**Løpenr.:** 82624/2009  
**Klassering:** 300/869  
**Saksbehandler:** Hilde Garfelt

## Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Teknisk utvalg	16.09.2009	46/09
Formannskapet	01.10.2009	174/09
Bystyret	08.10.2009	87/09

## Kjøp av Nygaardsgaten 17 for bygging av fremtidig kommunalt kontorbygg

### Rådmannens innstilling

Under forutsetning av at Teknisk utvalg gir sin tilslutning til innstillingen i sak 45/2009, vil Rådmannen anbefale Teknisk utvalg å avgi slik innstilling til Formannskapet:

1. Rådmannen gis fullmakt til å innløse opsjon for kjøp av eiendommen Nygaardsgaten 17, gnr 300 bnr 869 i henhold til avtale av 15.06.2009.
2. Utgifter til kjøp av eiendommen, 12,2 millioner kroner med tillegg av dokumentavgift og gebyrer, belastes fritt investeringsfond UK2004.
3. Videre investeringer på eiendommen vurderes ved rullering av handlingsplanen.

Fredrikstad, 31. august 2009.

### Teknisk utvalgs behandling 16.09.2009:

#### Votering

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt

### Teknisk utvalgs innstilling 16.09.2009 til Formannskapet:

1. Rådmannen gis fullmakt til å innløse opsjon for kjøp av eiendommen Nygaardsgaten 17, gnr 300 bnr 869 i henhold til avtale av 15.06.2009.
2. Utgifter til kjøp av eiendommen, 12,2 millioner kroner med tillegg av dokumentavgift og gebyrer, belastes fritt investeringsfond UK2004.
3. Videre investeringer på eiendommen vurderes ved rullering av handlingsplanen.

### Sammendrag

Rådmannen har inngått avtale om opsjon på kjøp av bebygd eiendom Nygaardsgaten 17 (gnr 300 bnr 869), 731 m<sup>2</sup>. Opsjonsavtalen innebærer at Fredrikstad kommune har rett, men ikke

plikt til å kjøpe eiendommen for den avtalte sum. Opsjonen gjelder inntil 8. oktober 2009. Dersom Fredrikstad kommune velger å ikke tiltre opsjonen vil avtalen falle bort uten kostnader for kommunen.

Det er videre fremforhandlet en avtale om makeskifte for Nygaardsgaten 15. Avtale om makeskifte for Nygaardsgaten 15 og Storgata 5 blir lagt frem for Teknisk utvalg i forkant av behandling av denne saken. Hensikten med erverv av eiendommene er oppføring av et arealeffektivt kontorbygg vis-à-vis rådhuset, som erstatning for flere store leiekontrakter.

Et fremtidig kontorbygg kan realiseres i kommende fireårsperiode - eller det kan inngå i mer langsiktige planer. Forutsatt godkjenning av makeskifte for Nygaardsgaten 15 vil Rådmannen anbefale Teknisk utvalg å gi sin tilslutning til kjøp av Nygaardsgaten 17. Rådmannen vil ikke anbefale kjøp av Nygaardsgaten 17 dersom det ikke inngås avtale om makeskifte for Nygaardsgaten 15.

## Vedlegg

1. Kartskisse

## Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

2. Avtale om opsjon på kjøp av Nygaardsgaten 17.
3. Sak 45/2009 til Teknisk utvalg. Avtale om makeskifte for eiendommene Nygaardsgaten 15 og Storgata 5.

## Saksopplysninger

### *Bakgrunn for saken*

Ved seksjon for regulering og teknisk drift blir det løpende vurdert tiltak for arealeffektivisering og reduserte kostnader til drift av bygg. Kostnader for leie av lokaler utgjør i dag en betydelig kostnad for kommunen. Leiekostnader for 2009 vil komme opp i over 25 millioner kroner<sup>1</sup>. Fredrikstad kommune har flere store langsiktige leiekontrakter som utløper i perioden 2012-2014.

I denne saken legger Rådmannen frem forslag om kjøp av eiendom for bygging av et fremtidig kommunalt kontorbygg, som erstatning for flere store leiekontrakter. Fredrikstad kommune har fått mulighet til å erverve eiendommene Nygaardsgaten 15 og Nygaardsgaten 17, to eiendommer på til sammen 1.174 m<sup>2</sup>, vis-à-vis rådhuset. Samlet areal for eiendommene gir mulighet for oppføring av et sentralt kontorbygg som kan erstatte flere leieavtaler.

### *Avtale om opsjon på kjøp av Nygaardsgaten 17*

Rådmannen har inngått avtale om opsjon på kjøp av bebygd eiendom Nygaardsgaten 17 (gnr 300 bnr 869), 731 m<sup>2</sup>. Opsjonsavtalen innebærer at Fredrikstad kommune har rett, men ikke plikt til å kjøpe eiendommen for den avtalte sum. Opsjonen gjelder inntil 8. oktober 2009. Dersom Fredrikstad kommune velger å ikke tiltre opsjonen vil avtalen falle bort uten kostnader for kommunen.

Det er videre fremforhandlet en avtale om makeskifte med Multi AS, der Fredrikstad kommune blir eier av Nygaardsgaten 15 (gnr 300 bnr 867), 443 m<sup>2</sup>, mens Multi AS overtar kommunal

---

<sup>1</sup> Inkludert leiekostnader for NAV, hvor staten refunderer halvparten av kostnadene. Ikke inkludert innleide boliger og leiekostnader i borettslag.

grunn på 346 m<sup>2</sup> som tilleggsareal til Storgata 5. Eiendommene er verdsatt til lik verdi og gjennomføring av makeskifte vil være et "nullspill". Teknisk utvalg har fullmakt til å godkjenne avtaler om makeskifte. Avtale om makeskifte for Nygaardsgaten 15 og Storgata 5 blir lagt frem for Teknisk utvalg i forkant av behandling av denne saken.

Kjøpesummen for Nygaardsgaten 17 er fremforhandlet til 12,2 millioner kroner. Forutsatt at Teknisk utvalg godkjenner avtale om makeskifte ber Rådmannen om fullmakt til å innløse opsjonen. Rådmannen anbefaler at kjøpesummen samt gebyrer belastes fritt investeringsfond UK2004.

#### *Mulig fremtidig kontorbygg*

Totalt tomteareal for Nygaardsgaten 15 og 17 vil være 1.174 m<sup>2</sup>, noe som gir mulighet for oppføring av et kontorbygg med totalt areal 6.500 m<sup>2</sup>. Oppføring av administrasjonsbygg på eiendommen(e) er i henhold til gjeldende reguleringsbestemmelser. Eksisterende bygg på eiendommen Nygaardsgaten 17 må rives og en trafo-stasjon på eiendommen må flyttes. Kjøp av Nygaardsgaten 17, uten erverv av Nygaardsgaten 15, vil ikke gi mulighet for oppføring av et hensiktsmessig kontorbygg.

Det er gjort en foreløpig vurdering av hvilke leiekontrakter som kan avvikles dersom det oppføres et nytt kontorbygg. Følgende leiekontrakter representerer kostnader til husleie og fellesutgifter på totalt 8,2 millioner kroner (eks mva) i inneværende år:

<b>Leieforhold</b>	<b>m2</b>	<b>Avtale utløper</b>	<b>Virksomheter som bruker lokalene</b>
Bjørnstadbygget, Hassingv 34	1.000	31.12.2011	• Helsevern og barn og unge
Bayardbygget, Hassingv 40	3.556	31.08.2014	• Dag- arbeid og avlastningstjeneste • PP-tjenesten • Sosiale og psykiske fellestjenester
Hanco-bygget, Glemmengt 55	1.696	31.12.2012	• Barnevernet
Karlandergården, Storgt 4	1.086	31.12.2011	• Kemneren
Karlandergården, Storgt 4	329	31.03.2013	• Brukerombud

Det presiseres at dette er en foreløpig oversikt, utarbeidet som grunnlag for kalkyler. Avtaler om mulig kjøp og makeskifte er fremforhandlet sommeren 2009 og planleggings- og prosjekteringsarbeid for oppføring av kontorbygg er ikke satt i gang. Planleggingsarbeid blir satt i gang i 2010, forutsatt at eiendommene erverves av kommunen og at oppføring av kontorbygg innarbeides i handlingsplanen. Berørte virksomheter vil da bli involvert i planleggingen.

Ved å erstatte de aktuelle leiekontraktene med et arealeffektivt kontorbygg på 6.500 m<sup>2</sup> oppnås en arealreduksjon på 15 %. Redusert areal vil gi reduserte renholds- og energikostnader. Byggekostnad for et nøkternt kontorbygg på 6.500 m<sup>2</sup> er anslått til 138 millioner kroner eks mva (ikke inkludert tomtekostnad). Med beliggenhet vis-à-vis rådhuset kan kontorbyggets behov for kantine og lignende samordnes med eksisterende fasiliteter i rådhuset.

Med utgangspunkt i ovenstående er det gjort kalkyler for sammenligning av kostnader ved investering i nytt kontorbygg og kostnader ved alternativ videreføring av leieforhold. Beregninger av nåverdi og internrente over en periode på 30-40 år, viser at vil lønne seg å investere i et nytt kontorbygg fremfor å videreføre leieavtaler.

I kalkylene er forutsatt 2,5 % årlig prisstigning, 3,5 % årlig lønnsvekst og 6 % rente. For alternativ videreføring av leieavtaler er det forutsatt samme betingelser som i gjeldende avtaler. Effekt av reduserte renholds- og FDV-kostnader er tatt med. Kontantstrømanalyse med de samme forutsetninger, hensyntatt betaling av renter og avdrag ved lånefinansiering, viser at de første årene vil investering i nybygg gi høyere likviditetsbelastning, men at man etter en periode på 5-10 år får redusert likviditetsbelastning ved investering i nybygg.

## **Økonomiske konsekvenser**

Teknisk utvalg blir i denne saken bedt om å ta stilling til kjøp av en sentral eiendom. Kjøp av eiendommen er foreslått finansiert ved bruk av fond.

Kjøp av eiendommen gir mulighet til oppføring av et nytt, sentralt kontorbygg. Forslag til fremdrift og finansiering for fremtidig kontorbygg er forutsatt behandlet ved rullering av handlingsplanen. Et fremtidig kontorbygg vil gi økte finansieringskostnader og reduserte leiekostnader for kommunen.

## **Ansattes medbestemmelse**

Tillitsvalgte og virksomhetsleder i aktuelle virksomheter er informert om saken.

## **Vurdering**

Med et nytt kontorbygg i Nygaardsgaten vil en rekke sentrale administrative funksjoner kunne samles i lokaler med umiddelbar nærhet til rådhuset. En slik plassering vil legge forholdene til rette for god kontakt og samordning med rådmannsfunksjonen og sektoradministrasjonene, noe som er viktig for å sikre en velfungerende administrasjon. Rådmannen mener det er viktig at det også blir lagt vekt på denne type forhold - som ikke uten videre lar seg innarbeide i økonomiske kalkyler.

Det er gjort kalkyler som viser at det vil lønne seg å investere i et nybygg fremfor fortsatt innleie av kontorlokaler. Det vil alltid være usikkerhet knyttet til forutsetninger som legges til grunn for denne type beregninger og det er vanskelig å gi endelige svar på hvorvidt det er lønnsomt å investere i egen eiendom fremfor å leie lokaler. I et langsiktig perspektiv vil det normalt være lønnsomt å investere i egen eiendom. Med et mer kortsiktig perspektiv kan det være lønnsomt å leie fremfor å eie. Rådmannen er av den oppfatning at det normalt vil være ønskelig å legge et langsiktig perspektiv til grunn for kommunens virksomhet.

Rådmannen anbefaler at investering i et nytt kontorbygg vurderes ved rullering av handlingsplanen. Det vil i 2012-2014 være mulig å utvikle en rekke større leiekontrakter, og det vil derfor være ønskelig å ha mulighet til å erstatte disse med et nytt kontorbygg.

Rådmannen vurderer kjøp av Nygaardsgaten 17 som en godt begrunnet langsiktig investering og anbefaler kjøp av eiendommen. Anbefalingen gis under forutsetning av at det gjennomføres makeskifte for eiendommen Nygaardsgaten 15.

# FREDRIKSTAD KOMMUNE

Saksnr.: 2003/21969  
Dokumentnr.: 66  
Løpenr.: 82256/2009  
Klassering: Q8  
Saksbehandler: Hilde Evensen

## Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Teknisk utvalg	16.09.2009	49/09
Formannskapet	01.10.2009	175/09
Bystyret	08.10.2009	88/09

## Elektronisk registrering av biler som kjører inn i Gamlebyen

### Rådmannens innstilling

Rådmannen anbefaler Teknisk utvalg og avgi slik innstilling til Formannskapet:

1. Bystyrets vedtak i sak 33/08, av 27.03.08, pkt. 8, om innføring av elektronisk registrering av antall biler i Gamlebyen, med opplysningsskilt i krysset ved Heibergsgate, oppheves.

Fredrikstad, 05.08.09

### Teknisk utvalgs behandling 16.09.2009:

#### Votering

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

### Teknisk utvalgs innstilling 16.09.2009 til Formannskapet:

Det innføres ikke elektronisk registrering av antall biler i Gamlebyen.

### Sammendrag

I bystyresak 33/08 "Evaluering av Trafikkplan Gamlebyen 2008", ble det vedtatt som en del av Trafikkplan, at det snarest innføres elektronisk registrering av antall biler i Gamlebyen. Dette skulle skje ved montering av opplysningsskilt i krysset ved Heibergsgate, som til enhver tid skulle angi antall ledige plasser i Gamlebyen. Informasjonen som dette skiltet ga skulle redusere trafikken inn i byen.

Virksomhet Parkering og transport har vært i kontakt med leverandører av slikt elektronisk telleutstyr. Utstyret som finnes i markedet er kun egnet til bruk i p-hus og avgrensede områder hvor det ikke er blandingstrafikk. Av den grunn anbefales det og ikke installere elektronisk telleutstyr ved innkjøringen til Gamlebyen. De øvrige tiltakene som ble vedtatt i saken bør være tilstrekkelige for å redusere bilbruken og gjøre Gamlebyen mer miljøvennlig.

### Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

1. Bystyresak 33/08 "Evaluering av Trafikkplan i Gamlebyen"

## Saksopplysninger

Tidligere trafikkplan for Gamlebyen ble vedtatt av kommunestyret som sak 96/04. I ettertid har det fremkommet misnøye med flere av tiltakene i planen, og i bystyrets møte 20.09.07 ble det fremmet en interpellasjon om saken. Bystyret gjorde her følgende enstemmige vedtak:

"Arbeidet med rullering/evaluering av Plan til trafikk- og parkeringsregulering for Gamlebyen startes høsten 2007. I rulleringen er det viktig at ønsker og innspill fra foreningene i Gamlebyen tas med i behandlingen av planen." Etter dette ble det nedsatt en egen prosjektgruppe bestående av representanter for kommunen, antikvariske myndigheter, forsvarsbygg og interesseorganisasjonene, som i samarbeid har utarbeidet et forslag til nye tiltak i forbindelse med evaluering av trafikkplanen i 2008. Planen ble justert på en rekke punkter med bakgrunn i prosjektgruppens gjennomgang av innkomne merknader og erfaringer med tidligere vedtatt planer.

I innstilling i bystyresak 33/08 var ikke elektronisk registrering av antall biler i Gamlebyen med som forslag i trafikkplanen, men kom til under den politiske behandlingen.

I etterkant av vedtak om "Ny trafikkplan 2008" har det vært møte mellom interesseparter i Gamlebyen og Fredrikstad kommune med ordfører og varaordfører i spissen, vedrørende trafikksituasjonen ved store arrangementer. Etter møtet er det bestemt at arrangører ved større arrangementer, særlig kulturarrangementer, er pålagt å ha vakter i krysset Torsnesveien/Heibergsgate, slik at de kan regulere trafikken på en informativ måte å påse at p-plassene ved innkjøringen i størst mulig grad blir benyttet. Erfaringer fra årets store arrangementer (Kongen kommer, Fredrikstad Cup og Månefestiavlén) har vært god.

## Økonomiske konsekvenser

Installasjon av elektronisk utstyr for registrering, vedlikehold samt behandling av innkomne data ville ha påført virksomheten Parkering og transport en engangsinvestering på ca 200.000 kroner pluss mva. I tillegg vil det tilkomme årlige kostnader på drift /vedlikehold av utstyret. Det forslåtte tiltaket er ikke hensyntatt i virksomhetens budsjett i 2009, og ville ha medført at andre investeringer måtte bli skjøvet ut. Bruken av det elektroniske telleutstyret vil få en forholdsvis kort brukstid per år, da det kun er i sommermånedene som det er trafikkproblemer i Gamlebyen.

## Vurdering

Ut fra de signaler som er kommet etter at strakstiltakene i trafikkplan er satt i verk, har trafikk- og parkeringssituasjonen blitt bedre. Arbeidet med trafikkregulering i Gamlebyen preges av bydelens egenart og man vil måtte akseptere avvik fra tradisjonell trafikkregulering og særordninger bl.a. pga antikvariske myndigheter. Den beste måten å redusere biltrafikken inn og ut av bydelen på, er å anlegge tilstrekkelig med parkeringsplasser rett på utsiden av byen, slik det er gjort vedtak om å utrede i pkt. 4 i bystyresak 33/08. Intensjonene med å ha elektronisk overvåking av parkerte biler i Gamlebyen for å redusere biltrafikken inn og ut er god, men byr på problemer i og med at Gamlebyen er en levende bydel med boligparkering og næringsdrift blandet med turisttrafikk. Et elektronisk tellesystem vil ha problemer med å skille hva som er bolig-/næringstrafikk og turisttrafikk m.v. Installasjonen vil derfor ikke bli det effektive verktøyet i trafikkstyringen som var hensikten.

# FREDRIKSTAD KOMMUNE

**Saksnr.:** 2006/12625  
**Dokumentnr.:** 3  
**Løpenr.:** 52960/2009  
**Klassering:** M30  
**Saksbehandler:** Hanna Lorentzen

## Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Teknisk utvalg	16.09.2009	48/09
Formannskapet	01.10.2009	176/09
Bystyret	08.10.2009	89/09

## Lokal forskrift for fettavskillere - endring

### Rådmannens innstilling

Rådmannen anbefaler Teknisk Utvalg å innstille følgende til Formannskapet:

1. Vedta endringer i "Forskrift for fettholdig avløpsvann, Fredrikstad kommune, Østfold" vedtatt i kommunestyret 7. desember 2006

Fredrikstad, 31.08.09

### Teknisk utvalgs behandling 16.09.2009:

#### Votering

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

### Teknisk utvalgs innstilling 16.09.2009 til Formannskapet:

1. Vedta endringer i "Forskrift for fettholdig avløpsvann, Fredrikstad kommune, Østfold" vedtatt i kommunestyret 7. desember 2006

### Sammendrag

Forskrift for fettholdig avløpsvann, Fredrikstad kommune, Østfold ble vedtatt i kommunestyret 7. desember 2006, vedlagte forslag til endring omhandler fastsettelse av maks grense for fettinnhold i avløpsvann.

### Vedlegg

1. Forskrift for fettholdig avløpsvann, endring
2. Forskrift for fettholdig avløpsvann, Fredrikstad kommune, Østfold. 7. desember 2006

### Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Ikke relevant

## Saksopplysninger

I "Lokal forskrift" av 2006 ble det ikke angitt maksimalgrense for tillatt fettinnhold i avløpsvann. Alle bedrifter som har fett- eller oljeholdig avløpsvann skal ha fettavskiller, følgende bedriftstyper omfattes av forskriften:

- Restauranter
- Kafeer
- Konditorier
- Gatekjøkken
- Pizza- og hamburgerbarer
- Catering
- Ferdigmatprodusenter
- Kantiner
- Stormarkeder med ferskvaredisk
- Selskapslokaler med kjøkken
- Sykehjem, aldershjem og andre institusjoner med kjøkken
- Andre virksomheter med fettholdig avløpsvann

Mange fettavskillere er gamle og ikke dimensjonerte etter bedriftens produksjon, og mye fett slipper gjennom og ender opp i kommunalt ledningsnett. Fett avkjøles i ledningsnettet og avsettes på innsiden av rørveggen, og minsker diameteren på røret, noe som fører til økt fare for kloakkstopp og tilbakeslag fra ledningsnettet.

Den foreslåtte endringen i lokal forskrift innebærer at det kan gis pålegg om funksjonskrav, <150mg fett /L. Bedrifter med fettholdig avløpsvann må installere målekum nedstrøms fettavskiller, og kan bli pålagt å analysere avløpsvannet.

## Økonomiske konsekvenser

Foreslåtte endringer medfører ikke økonomiske konsekvenser for kommunen, forskriften kan føre til lavere driftskostnader på avløpssiden. Endringen er i tråd med prinsippet forurenser betaler, der bedrifter som slipper store mengder fett til kommunalt ledningsnett må treffe tiltak på sitt interne avløpssystem.

## Ansattes medbestemmelse

Ikke relevant

## Vurdering

Avsetning av fett i kommunalt ledningsnett fører til hyppigere episoder med tilbakeslag av kloakk og høyere driftskostnader mtp spyling av avløpsnettet, redusering av mengde tilført fett vil øke driftssikkerheten på kommunalt ledningsnett.

Kommunen kan gi pålegg om installering av fettavskiller, men har til nå ikke hatt virkemiddel til å sette funksjonskrav til avskilleren. Den foreslåtte endringen i forskriften gjør at det kan stilles krav til maks fettinnhold i tilfeller der det viser seg at fettavskilleren ikke fungerer etter hensikten.

# FREDRIKSTAD KOMMUNE

Saksnr.: 2009/12767  
Dokumentnr.: 1  
Løpenr.: 90027/2009  
Klassering: Q50  
Saksbehandler: Hilde Evensen

## Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Teknisk utvalg	16.09.2009	47/09
Formannskapet	01.10.2009	177/09
Bystyret	08.10.2009	90/09

## Innføring av 24-timers parkering i sentrum av Fredrikstad fra 01.01.2010

### Rådmannens innstilling

Rådmannen anbefaler Teknisk utvalg og avgi slik innstilling til Formannskapet:

1. Fra 01.01.2010 innføres 24-timers parkeringsavgift på kommunens parkeringsplasser i Fredrikstad sentrum.
2. Det innføres differensierte avgifter på forskjellige tidspunkt av døgnet, hhv dag, kveld og natt.

Fredrikstad, 28.08.2009

### Teknisk utvalgs behandling 16.09.2009:

På vegne av AP, H, FrP, KrF, SP og V fremmet representanten Ulf Trenum slikt forlag:

"Det innføres ikke 24-timers parkering i sentrum av Fredrikstad fra 01.01.2010"

### Votering

Rådmannens innstilling fikk ingen stemmer og falt.

Forslag fremmet av Ulf Trenum ble enstemmig vedtatt.

### Teknisk utvalgs innstilling 16.09.2009 til Formannskapet:

Det innføres ikke 24-timers parkering i sentrum av Fredrikstad fra 01.01.2010.

### Sammendrag

Rådmannen anbefaler å innføre 24-timers avgiftsparkering i Fredrikstad sentrum. Områdene som foreslås regulert til 24-timers parkering er selve sentrumskjernen samt tiliggende gater hvor det er kort gangavstand til sentrum. To parkeringshus i sentrum får 24-timers avgiftsparkering, det nye p-huset i Apenes fjellet samt p-huset på St. Croix.

Parkeringsplassene som i dag stort sett brukes til langtidsparkering, dvs. parkeringsplassen på Værste, Tollbodplassen, Steffensjordet og Seiersborg holdes utenfor den nye ordningen. Det samme gjelder for parkeringsplassene i Gamlebyen. Det blir mulig for de som ønsker å gå noen meter fortsatt å parkere gratis på kveld og natt. Avgiften på dagtid i sentrum og sentrumsnære områder opprettholder dagens struktur, dvs. en blanding av progressive og flate prissatser. Det foreslås en flat timepris på kvelden og natten. I rådmannens budsjettforslag er det foreslått kr. 10,- per time fra kl. 17.00-24.00 og kr. 5 per time fra kl. 24.00-08.00.

Forslaget om innføring av 24-timers parkeringsavgift har ikke vært ute på høring hos berørte interessegrupper i sentrum. Forslaget har ikke bakgrunn i vanskelige trafikkmessige forhold i sentrum på kvelden og natten, men er forårsaket av kommunens vanskelige økonomiske situasjon.

### **Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)**

Ikke vedlagt.

### **Saksopplysninger**

I budsjettforslaget 2010 (første versjon) er 24-timers avgiftsparkering lagt til grunn som inntektskilde..

Det er ikke gjort noen analyse av hva som kan bli konsekvensene ved en slik innføring for kommunen, nærings- og kulturliv og befolkningen for øvrig. Forslaget er ikke forårsaket av trafikale hensyn og miljøhensyn, men har bakgrunn i kommunens vanskelige økonomiske situasjon.

Økonomiske beregninger som er gjort vedrørende 24-timers avgiftsparkering viser en netto gevinst på ca 4 millioner kroner på årsbasis. Slike beregninger vil alltid være forbundet med en viss usikkerhet.

Innføring av døgnparkering medfører at virksomheten må øke antallet parkeringsbetjener med 2 stillinger. Nye skilter og omprogrammering av p-automater som følge av de foreslåtte endringene, vil bli en merkostnad for virksomhet Parkering og transport.

Parkeringsvirksomheten i Fredrikstad kommune driver per i dag offentlig parkering og ikke privatrettslig parkering. I hht intensjonen i forskriften skal parkeringsetaten sørge for trafiksikkerhet, fremkommelighet og et godt bymiljø. Inntektene fra parkering skal dekke behovet som virksomheten har for å serve driften av og utvikle parkeringstjenesten.

Dersom ny parkeringsforskrift blir vedtatt i 2011, kan det bli krav om å skille offentlig- og privatrettslig parkering.

### **Økonomiske konsekvenser**

Det er foretatt grundige beregninger av hva kommunen kan forvente å få i merinntekter ved å avgiftsbelegge 24 timer i døgnet. 1833 parkeringsplasser vil få parkeringsavgift på kvelden men noe lavere antall på natten. Årsaken til at det blir færre avgiftsbelagte plasser på natten, er at parkeringshusene i St. Hansfjellet, Kirkebygga og Cityterminalen som i dag vil holdes stengt pga sikkerhetsmessige hensyn.

I beregningen som er gjort er utnyttelsesgraden på kveld og særlig natt satt lavt, da det erfaringsmessig ikke er mange biler som står parkert i sentrum av byen om natten.

Konsekvensene av den nye ordningen kan medføre at folks brukermønster endres, og at det blir færre som parkerer i sentrum om kvelden og natten. Beregninger viser at man kan forvente en merinntekt på ca 5,3 millioner kroner årlig. Økte utgifter forbundet med ordningen vil være ca 1,3 millioner kroner årlig. Beregnet netto inntekt blir ca 4 millioner kroner.

## **Ansattes medbestemmelse**

Ansatte i parkeringsvirksomheten er orientert om innholdet i saken.

## **Vurdering**

Virksomhet Parkering og transport har i mange år gitt av sitt overskudd til andre formål i Fredrikstad kommune, bl.a. drift av fergene, gangbro, miljøtiltak i Gamlebyen m.v. Med forslag om 24-timers parkeringsavgift beveger kommunen seg over på prinsipper som gjelder privatrettslig parkering, dvs. hvor størst mulig overskudd har hovedfokus og ikke lenger trafikale forhold, miljø og framkommelighet.

Under de rådende økonomiske forhold må kommunen finne nye muligheter for inntekter for å opprettholde dagens tjenestnivå. Om det er riktig å belaste aktiviteter i sentrum av byen på kvelden med parkeringsavgift er ikke vurdert. Hvor stor motbør eventuelt 24-timers avgiftsparkering vil bli møtt med av byens næringsdrivende og kulturliv er vanskelig å ha noen formening om uten forutgående drøftelser. Hvordan befolkningen som bruker sentrum på kveldstid vil reagere på enda dyrere parkering, er også en usikkerhetsfaktor som man må forholde seg til. Slik forslaget om 24-timers parkering er utformet, gis brukerne av sentrum en mulighet til å parkere gratis på kveld og natt på flere langtidsplasser rundt sentrumskjernen. Erfaringer fra andre store byer som delvis har innført 24-timers parkering er ikke kjent. De største byene har i dag en større blanding av privatrettslig- og offentlig parkering enn Fredrikstad.

# FREDRIKSTAD KOMMUNE

Saksnr.: 2007/9114  
Dokumentnr.: 53  
Løpenr.: 77009/2009  
Klassering: N01  
Saksbehandler: Anne Skauen

## Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Teknisk utvalg	16.09.2009	44/09
Planutvalget	17.09.2009	130/09
Formannskapet	01.10.2009	178/09
Bystyret	08.10.2009	91/09

## Sykkelhovedplan for Fredrikstad

### Rådmannens innstilling

Planutvalget og Teknisk utvalg anbefaler Formannskapet å avgi slik innstilling til Bystyret:

1. Sykkelhovedplanen for Fredrikstad vedtas og legges til grunn for prioriteringene i framtidige budsjett og handlingsplaner.
2. Ved rullering av kommuneplanen skal det vurderes å legge inn hovedsykkelnettet som "viktige ledd i kommunikasjonssystemet".

Fredrikstad, 31.08.2009

### Teknisk utvalgs behandling 16.09.2009:

Forslag fremmet på vegne av AP til nytt pkt. 3 til Rådmannens forslag "Rådmannen bes om å innarbeide tiltak i budsjettet allerede for 2010"

#### Votering

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt

Forslag fremmet av Arbeiderpartiet falt med 4 stemmer (AP 3 stemmer og SP 1 stemme) mot 5 stemmer (H, KrF, FRP og V – med formannens dobbeltstemme).

#### Protokolltilførsel

Følgende protokolltilførsel ble fremmet av Høyres representant Bjørn Kjelsaas Andersen: *Stemmegivning mot AP's forslag i saken pkt. 3 innebærer ikke at partiene V, FrP, KrF og H er imot at tiltak i henhold til sykkelhovedplanen innarbeides i budsjett og handlingsplan for 2010.*

### Teknisk utvalgs innstilling 16.09.2009 til Formannskapet:

1. Sykkelhovedplanen for Fredrikstad vedtas og legges til grunn for prioriteringene i framtidige budsjett og handlingsplaner.
2. Ved rullering av kommuneplanen skal det vurderes å legge inn hovedsykkelnettet som "viktige ledd i kommunikasjonssystemet".

## **Planutvalgets behandling 17.09.2009:**

### Votering:

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

### Protokolltilførsel:

På vegne av AP og Bym fremmet Kirsti Sand Aune følgende protokolltilførsel:

AP og Bym har et sterkt ønske om at igangsettelse av enkelttiltak i sykkelhovedplanen skal igangsettes tidligere enn det saken legger opp til.

## **Planutvalgets innstilling av 17.09.2009 til Formannskapet:**

1. Sykkelhovedplanen for Fredrikstad vedtas og legges til grunn for prioriteringene i framtidige budsjett og handlingsplaner.
2. Ved rullering av kommuneplanen skal det vurderes å legge inn hovedsykkelnettet som "viktige ledd i kommunikasjonssystemet".

## **Sammendrag**

Fredrikstad kommunestyre vedtok i 2004, ved behandling av Sykkelmeldingen, at det skulle utarbeides en sykkelhandlingsplan for Fredrikstad. Statens vegvesen har gjennom Nasjonal Transportplan (NTP) 2006-2009 fått ansvar for å være pådriver i arbeidet med økt satsing på sykkel.

Fredrikstad kommune har i samarbeid med Statens vegvesen utarbeidet Sykkelhovedplanen for Fredrikstad.

Intensjonen med planen er å fastsette et hovedsykkelvegnett, avdekke behov for tiltak og prioritere tiltak, slik at man på en best mulig måte fysisk kan tilrettelegge for at flere vil velge sykkel framfor bil. Sykkelhovedplanen fokuserer først og fremst på arbeidsreiser.

Det totale sykkelvegnettet i Fredrikstad vil bestå av både et hovedsykkelvegnett og et lokalvegnett. Definisjonen på hovedsykkelvegnettet er at det binder bydeler sammen med hverandre og med sentrum, i tillegg til andre viktige målområder som; arbeidsplass-konsentrasjoner, skoler, rekreasjonsområder og fergeleier for byfergen. Lokalvegnettet er forbindelser innenfor og mellom boligområder. Det gir forbindelser til hovedvegnettet for sykkel, busstopp, skoler, nærbutikker og fritidsaktiviteter. Lokalvegnettet inngår ikke i sykkelhovedplanen.

Planen har en målsetting om 16 % sykkelandel, og vil sette Fredrikstad på sykkelkartet i nasjonal sammenheng. Gjennom målrettet og systematisk satsning på sykkel, vil vi kunne oppnå fordeler som favner bredt både i helse- og miljøsammenheng. I tillegg vil en endring i folks reisevaner i mer miljøvennlig retning kunne bidra til at trafikkbelastningen på vegnettet dempes.

I hvilken grad Fredrikstad kommune vil lykkes avhenger av takten på framtidige statlige, fylkeskommunale og kommunale investeringer, og samhandling mellom disse aktørene. Planen som nå er utarbeidet danner et grunnlag for å prioritere mellom ulike ruter og tiltak.

Planen har vært på høring våren 2009. Mottatte innspill er vurdert, og flere av dem er tatt inn i planen. I vurderingen av innspillene er det tatt inn endringer som både forlenger det totale sykkelvegnettet med ca 10 km, og som øker kostnaden med ca 60 mill kr. Hovedsykkelvegnettet har en lengde på ca 160 km og et tiltaksbehov pålydende 500 mill kr (2006 kr).

Dersom hele eller deler av sykkelhovedplanen skal kunne realiseres og målsettingen nås, er det behov for midler til videre planlegging og til iverksetting av tiltak.

Gjennom bystyrets vedtak knyttet til Fredrikstadpakka ble det avsatt midler til sykkeltiltak. Arbeidet med KVV (konseptvalgutredning), KS1 (kvalitetssikring i tidlig fase) og kommende politisk behandling vil avklare hvor store investeringer som vil kunne finansieres med bompenger.

Dersom det skal iverksettes tiltak før Fredrikstadpakka kan realiseres, noe som anslås at tidligst vil kunne skje i 2016, må det avsettes midler over de ordinære kommunale, fylkeskommunale og statlige budsjetter. Gjenstående arbeid knyttet til skilting, parkering, drift og vedlikehold vil måtte finansieres over rammene til seksjon for regulering og tekniske tjenester. Det er pr i dag ikke tatt høyde for dette i Handlingsplanen for 2009-2012.

Prioritering mellom ruter er viktig når det ikke er finansieringsgrunnlag for å realisere alle tiltakene samtidig. Med bakgrunn i definisjonen av hovedsykkelnettet og målsettingen med hovedsykkelvegnettet i Fredrikstad, prioriteres sentrum først. Dette fordi sentrum er selve navet i hovedsykkelvegnettet, og det er også i tråd med høringsinnspillene som har kommet.

Prioriteringsrekkefølge:

1. Ruter i sentrum
2. Ruter som representerer innfart til sentrum og som direkte avlaster kritisk veglenke
3. Ruter som avlaster kritisk veglenke
4. Ruter med spesielt stort potensial knyttet til store arbeidsplasskonsentrasjoner
5. Andre ruter inn mot sentrum
6. Øvrige ruter i Fredrikstads hovedsykkelnett

Videre vil det være riktig å prioritere innfartsårene til sentrum, spesielt med fokus på de deler som ligger innenfor en 5 km radius fra sentrum. Dette sammenfaller med intensjonen om å få flere til å sykle slik at vi bedrer transportsystemets totale persontransportkapasitet. I dag har vi enkelte strekninger hvor kapasiteten er for liten, og hvor det ikke finnes alternative kjøreruter. Disse strekningene er definert som kritiske veglenker. I Fredrikstadpakka har det vært satt fokus på sykkeltiltak for å avlaste disse.

Rådmannen anbefaler at det videre arbeidet forankres gjennom handlingsplan og budsjett.

## **Vedlegg**

1. Sykkelhovedplanen
  2. Rutevis tiltaksrapport
  3. Høringsinnspill
  4. Kart som viser hovedsykkelnett
- (Vedlegg 1 – 3 følger som eget vedlegg).

## Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

5. Rutevise kart som viser hvordan rutene er planlagt utformet og hvilke tiltak som er nødvendig for å oppnå ønsket utforming

## Saksopplysninger

Fredrikstad kommunestyre vedtok i 2004, ved behandling av Sykkelmeldingen, at det skulle utarbeides en sykkelhandlingsplan for Fredrikstad.

Statens vegvesen har gjennom Nasjonal Transportplan (NTP) 2006-2009 fått ansvar for å være pådriver i arbeidet med økt satsing på sykkel. Det er en målsetting å igangsette arbeid med å lage planer for hovedsykkelvegnettet i halvparten av alle byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere.

Fredrikstad kommune har i samarbeid med Statens vegvesen Region Øst, utarbeidet Sykkelhovedplan for Fredrikstad. Planutvalget vedtok i januar 09 å legge planen ut på høring. Planforslaget har vært på høring i seks uker og det har kommet inn 32 innspill. Det er avholdt møter og befaringer med seksjon for regulering og tekniske tjenester og med Statens vegvesen Region øst, i forbindelse med planarbeidet.

Sykkelhovedplanen definerer et hovedsykkelvegnett i Fredrikstad, og viser lokalisering av sykkelvegnettet, prinsipper for utforming, omfang og kostnader knyttet til et fullt utbygd og tilrettelagt hovedsykkelvegnett, samt en prioritering av ruter.

Hovedsykkelvegnettet består av til sammen 21 hovedruter og 18 kortere ruter og utgjør totalt ca 160 km fordelt mellom riksvegnettet, fylkesvegnettet og kommunalvegnettet. Fordelingen er hhv 58 % på riksvegnettet, 17 % på fylkesvegnettet og 25 % på kommunalvegnettet. Det er behov for tiltak på ca 40 % av nettet. Med dagens vegholderansvar er det Staten som bærer det største ansvaret for oppfølging av tiltakene. Dette vil endre seg når Fylket overtar store deler av riksvegnettet.

Kommunen står for 25 % av det totale sykkelvegnettet. Det er behov for tiltak på ca 50 % av dette. Det vil si at på 20 km av det definerte sykkelvegnettet (på totalt 160 km), som går på det kommunale vegnettet, er det behov for små eller større tiltak for å få til ønsket utforming.

Planen omtaler også sykkelparkering, skilting, drift og vedlikehold. Dette er tema det er knyttet en del gjenstående arbeid til. Det har i denne omgang ikke blitt prioritert, da fokuset først og fremst har vært på hovedsykkelvegnettet.

I forbindelse med Fredrikstadpakka (Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad) vedtok Bystyret at 160 mill kroner skulle avsettes til sykkeltiltak. Satsing på sykkel ligger inne som 1. Prioritet, og Sykkelhovedplanen vil danne grunnlag for videre detaljplanarbeid og iverksetting av tiltak, finansiert blant annet gjennom Fredrikstadpakka.

I vedtaket heter det;

”Transportutfordringene i Fredrikstad løses med en helhetlig tiltakspakke, hvor tiltaksrekkefølgen blir basert på det såkalte firetrinnsprinsippet slik: 1. Tiltak som kan påvirke transportbehovet og valg av transportmiddel 2. Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøyer 3. Begrensede ombyggingstiltak 4. Større ombygginger eller utbygging i ny trasé.

## **Økonomiske konsekvenser**

Dersom hele eller deler av sykkelhovedplanen skal kunne realiseres og målsettingen nås, er det behov for midler til videre planlegging og til iverksetting av tiltak. Tiltaksbehovet er kostnadsberegnet til ca 500 mill kr (2006 kr). Det er pr i dag vanskelig å anslå nivået på planleggingskostnadene.

Gjennom bystyrets vedtak knyttet til Fredrikstadpakka ble det avsatt midler til sykkeltiltak. Arbeidet med konseptvalgutredning og KS1 og den kommende politiske behandlingen av dette vil avklare hvor store investeringer som vil kunne finansieres av bompenger.

Dersom det skal iverksettes tiltak før Fredrikstadpakka kan realiseres, noe som anslås at tidligst vil kunne skje i 2016, må det avsettes midler over de ordinære kommunale, fylkeskommunale og statlige budsjetter. Gjenstående arbeid knyttet til skilting, parkering, drift og vedlikehold vil måtte finansieres over rammene til Teknisk Drift. Det er pr i dag ikke tatt høyde for dette i Handlingsplanen for 2009-2012.

Rådmannen anbefaler at det videre arbeidet forankres gjennom handlingsplan og budsjett.

## **Ansattes medbestemmelse**

Ikke av betydning for saken

## **Vurdering**

Ved å legge til rette for økt sykkelbruk i Fredrikstad, slik det foreslås i planen, vil flere velge sykkel som transportmiddel. Effekten som vil kunne oppnås ved at flere velger aktive transportmidler, som sykkel eller gange, på sine daglige arbeidsreiser, er stor.

Først og fremst vil framkommeligheten inn og ut av sentrum kunne bedres. Et sårbart vegnett med stadig økende trafikkmengder medfører lengre rushtid og store framkommelighetsproblemer både for personbiltrafikken og for nyttetransporten. Pga redusert framkommelighet på det overordnede vegenettet flyttes trafikken over på lokalvegnettet, som ikke er tilrettelagt for denne type trafikk. Dette medfører negative konsekvenser for trafikksikkerhet og miljø.

Helsegevinsten ved daglig bruk av aktive transportmidler som sykkel eller gange, vil være stor for mange. Undersøkelser viser at helseeffekten er aller størst hos de som går fra å være fysisk inaktive til å bli moderat aktive. Rådene fra helsemyndighetene er at voksne mennesker bør være fysisk aktive i minimum 30 minutter per dag. For mange mennesker vil det å sykle til og fra arbeid være tilstrekkelig. Bedriftsregisteret viser nemlig at 60 % av de som bor og arbeider innenfor Fredrikstads kommunegrense har mindre enn 5 km til arbeid. 5 km er den avstanden de aller fleste av oss kan sykle. Økt tilrettelegging for sykling samsvarer også med målene innenfor folkehelsearbeidet i kommunen.

I en rapport fra Helsedirektoratet 2008<sup>1</sup>, konkluderes det med at den samfunnsøkonomiske gevinsten ved tilrettelegging for sykling og gange er langt større enn tidligere beregnet. Tradisjonelt har man estimert med at verdien ved at en person går fra å være fysisk inaktiv til moderat fysisk aktiv er 350.000 kr (årlige besparelser oppsummert gjennom 37 år). Helsedirektoratet hevder at en riktigere verdi er 3 millioner kr per person.

Trafikksikkerhet knyttet til skoleveg er og et viktig punkt. Mange foreldre hevder at de ikke ønsker å la barna gå til skolen på grunn av farlig biltrafikk<sup>2</sup>. Denne belastningen er det i stor grad foreldrene selv som representerer, spesielt på vei til skolen om morgenen.

I et mer langsiktig perspektiv er det interessant å se at de barna som har foreldre som selv bruker sykkel til daglig, vil selv velge sykkel eller gange som transportmetode, når de selv blir eldre<sup>3</sup>.

I Fredrikstad bidrar biltrafikken til 35 % av CO2 utslippene. I Klima- og energiplanen som ble vedtatt i juni 2007, er det et mål at de totale klimagassutslippene, inklusive CO2, skal reduseres med 30 % innen 2012, med 1990 som basis. Et av målene i planen er å; "Bygge ut sykkelvegene og lage sykkelparkering under tak ved offentlige bygg og ellers i byens sentrum og ved sentrale plasser i lokalmiljøene, slik at det blir lettere å velge sykkel framfor bilen. Et godt oppgradert gang- og sykkelvegnett kan være avgjørende for at flere vil bruke sykkel både til jobb og i fritiden. Bedre vedlikehold av gang- og sykkelveger må prioriteres for å legge til rette for økt sykkelbruk og et bedre miljø." Punktene i Klima- og energiplanen bør følges opp i handlingsplan for sykkel.

Fredrikstad har en topografi som gjør det enkelt å velge sykkel, likeledes har vi et mildt klima som gjør det mulig å sykle de fleste av årets måneder. Færre biler på veiene vil bety mindre forurensing, mindre støy, mindre køkjøring og tryggere trafikk. Miljøgevinstene ved at flere velger sykkel på strekninger hvor de tradisjonelt velger bil, er mange, men målet om et bedre byklima, handler om mer enn utslipp av CO2. Det handler om trivsel, trygghet, helse og livskvalitet. Ved å legge bedre til rette for de som vil velge sykkel framfor bil, vil vi kunne nå målsettingen om en langt høyere sykkelandel enn vi har i dag. Med en målsetting om 16 % sykkelandel setter vi Fredrikstad på sykkelkartet i nasjonal sammenheng. Gjennom målrettet og systematisk satsning på sykkel, vil vi kunne oppnå fordeler som favner bredt både i helse- og miljøsammenheng. I tillegg vil en endring i folks reisevaner i mer miljøvennlig retning kunne bidra til at trafikkbelastningen på vegnettet dempes.

I hvilken grad Fredrikstad kommune vil lykkes avhenger av takten på framtidige statlige, fylkeskommunale og kommunale investeringer, og samhandling mellom disse aktørene. Planen som nå er utarbeidet danner et grunnlag for å prioritere mellom ulike ruter og tiltak.

1 *Positive effekter av fysisk aktivitet* av Kjartan Sælensminde, Helsedirektoratet 2008

2 *Reisevaneundersøkelse i barneskolen 1*. Trinn 2008/2009. Grønn Hverdag

3 *Barns reiser til skolen*, TØI Rapport 616/2002 Aslak Fyhri

## Mål

Sykkelhovedplanen tar utgangspunkt i den vedtatte Sykkelmeldingen, hvor målsettingen er at minst 15 % av bilreisene skal overføres til sykkel. Med utgangspunkt i reisemiddelfordelingen som reisevaneundersøkelsen fra 2006 avdekket innebærer dette en sykkelandel på 16 %, fra dagens 5 %.

I norsk målestokk er målet høyt, men anses å være realistisk gitt at man legger til rette for syklende i tråd med anbefalingene i planen. Dette fordi potensialet for å øke andelen syklende i Fredrikstad er stort. Mange bor i sykkelavstand fra arbeidet og mange av dagens reiser er korte reiser. Reisevaneundersøkelse fra 2006 viste at ca 50 % av alle bilreiser i Nedre Glomma regionen er på under 5 km.

I Nasjonal sykkelstrategi 2010 – 2019 defineres et hovedmål om at "det skal være attraktivt å sykle for alle". Delmålene er som følger:

1. Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8 % av alle reiser
2. I byer og tettsteder skal sykkeltrafikken dobles (i forhold til dagens nivå)
3. 80 % av alle barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen

Fredrikstad har et mer ambisiøst mål enn hva som ligger til grunn i Nasjonal sykkelstrategi, og dette er riktig sett i forhold til det ovenstående. Målet er ikke tidsfastsatt fordi framdriften i arbeidet er avhengig av både statlig, fylkeskommunal og kommunal finansieringsevne og -vilje.

#### Prinsipper for lokalisering og utforming av hovedsykkelvegnettet

Statens vegvesens håndbok 233 "Sykkelhåndboka" lagt til grunn i arbeidet med Sykkelhovedplanen for Fredrikstad.

Hovedsykkelvegnettet skal omfatte de viktigste traséene mellom boligområder, arbeidsplasser og sentrumsfunksjoner. Ved valg av traseer er det tatt hensyn til lokalisering av skoler, idrettsanlegg og lignende. Traseene skal fremstå som naturlige valg og tilby sykkelistene framkommelighet og sikkerhet. Rutene er sammenhengende og ikke brattere enn bilvegen. Det er forsøkt å legge rutene slik at de framstår som snarveger. Boliggater med fartsgrense 40 km/t eller lavere regnes i denne planen som fullverdige sykkeltraséer. Turvegene vil være et supplement, og ikke en del av selve hovedsykkelvegnettet. Turvegene i Marka og det meste av Glommastien er vurdert som turveger.

Når det gjelder utforming av sykkelvegnettet skilles det mellom i og utenfor bysentrum. I bysentrum har sykkelfelt blitt valgt som hovedprinsipp i flere sentrumsgater. Det innebærer eget felt i vegbanen som er merket og skiltet for syklister. I noen bygater vil sykkeltrafikk og biltrafikk være blandet på hovedvegnettet, mens sykkeltrafikk og gående er blandet på hovedgangaksene, gågata og bryggepromenaden. Dette prinsippet er i tråd med anbefalingene i Sykkelhåndboka og innspillene som er kommet gjennom høringsrunden. Løsningen i sentrum byr på utfordringer knyttet til et begrenset gatetverrsnitt enkelte steder, slik at en separering av syklende slik det gjøres med sykkelfelt, ikke er mulig å få til, dersom det også skal være plass til personbil, buss og gående.

Rådmannen anbefaler at det gjennomføres en analyse av trafikkmønsteret i sentrum. En slik analyse bør gjennomføres i forbindelse med rullering av sentrumsplanen.

#### Innspill tatt til etterretning etter høringsprosessen

Sykkeltilbudet i sentrum prioriteres tydeligere. Rute 21 Sentrumsruta er gjennomgående fra undergangen ved St. Croix til ny rundkjøring for rv 108 ved NTP. Utformingen innebærer tosidig sykkelfelt i St. Croixgate, Gunnar Nilsensgate, Brochsgate, Farmannsgate og Borggata. Ruta avløses av Rute 5 som begynner ved ny rundkjøring ved NTP. I Mosseveien fram til Fjeldberg bru vil også tosidig sykkelfelt bli valgt. Det planlegges også sykkelfelt i Glemmengata fra Hancobygget og ned til sentrum og i Ryenveien og Bryggeriveien.

I planen foreslås det at ruter i sentrum og inn/ut av sentrum prioriteres først, fordi sentrum utgjør selve navet i sykkelvegnettet, og det er på disse strekningene vi i dag har de største kapasitetsproblemerkene på vegnettet.

Elva representerer en barriere for syklister, noe som er påpekt i høringsinnspillene. I sykkelhovedplanen legges det inn fergeforbindelse mellom Lisleby og Selbak, som en delstrekning på Rute 1C Leiegata.

Tre ruter er blitt forlenget; Rute 7 Vikaneruta, Rute 11 Langøyruta og Rute 19 Trosvik – Trara.

To nye ruter etableres. Rute 21 Sentrumsruta er omtalt tidligere. Rute 7B Øyenkilen foreslås etablert, med bakgrunn i å bedre tilgjengeligheten til viktige rekreasjonsområder. I denne sammenheng er det badestedet Foten det siktes til.

På noen ruter har traséene blitt endret, for å gi en mer naturlig sykkeltrasé. Rute 1 Rolvsøyruta, Rute 12 Østsiden og rute 18 Borgeruta er eksempler på det.

Flere av innspillene som berører trafiksikkerhetstiltak er tatt til etterretning i Sykkelhovedplanen. Alle trafiksikkerhetstiltak kanaliseres videre gjennom arbeidet med trafiksikkerhetsplanen.

Utenfor bysentrum har det vært viktig å få til en mest mulig enhetlig utforming av rutene. Plassmangel og eksisterende anlegg for syklende har lagt føringer for hvilke tiltak som foreslås. Det er lagt spesielt vekt på å unngå farlige kryssinger.

Behov for tiltak er vurdert ut fra skiltet hastighet, kunnskap om trafikkmengder og stedlige forhold.

#### Fokus på arbeidsreiser

Sykkelhovedplanen tar utgangspunkt i arbeidsreiser. Dette er det flere grunner til. Arbeidsreiser er mer forutsigbare og homogene enn andre reiser som fritidsreiser og skolereiser.

Ser en på reisevaneundersøkelsen fra 2006 viste den at 80 % av arbeidsreisene i Nedre Glomma-regionen er bilreiser. Sammenliknet med tilsvarende norske byer, som har en andel på 64 %, er bilandelen her stor.

I Fredrikstad har ca 60 % av de som bor og jobber innenfor kommunegrensen en akseptabel sykkelavstand (5 km) mellom bosted og arbeidssted. Å endre reisevaner på korte reiser er enklere enn på lange reiser.

Arbeidsreisene er i mange tilfeller en enklere reise å endre, sett i fht andre reisehensikter. Reisevaneundersøkelsen fra 2006 viste at 61-82 % av reisene ikke kombineres med andre gjøremål som dagligvareinnkjøp og henting/bringing av barn. Reiser som går direkte til og fra målpunktet er ofte enklere å endre enn mer sammensatte reiser. Overført til Fredrikstad betyr det at vi her har et potensial på mellom 7000 og 9500 daglige arbeidsreiser på sykkel.

Hovedtyngden av arbeidsreisene utføres innenfor avgrensede tidsrom morgen og ettermiddag, rushtiden. Det er i disse periodene vi i dag har og i flere år framover vil ha de største framkommelighetsproblemene på vegnettet. Ved å få flere til å velge sykkel som transportmiddel, vil en bidra til å dempe presset noe på de mest kritiske vegstrekningene.

#### Prioritering mellom ruter

Prioritering mellom ruter er viktig når det ikke er finansieringsgrunnlag for å realisere alle tiltakene samtidig. Med bakgrunn i definisjonen av hovedsykkelnettet og målsettingen med hovedsykkelvegnettet i Fredrikstad, prioriteres sentrum først, da sentrum er selve navet i hovedsykkelvegnettet. Dette er også i tråd med innspillene som har kommet gjennom høringen av Sykkelhovedplanen.

Prioriteringsrekkefølge:

7. Ruter i sentrum
8. Ruter som representerer innfart til sentrum og som direkte avlaster kritisk veglenke
9. Ruter som avlaster kritisk veglenke
10. Ruter med spesielt stort potensial knyttet til store arbeidsplasskonsentrasjoner
11. Andre ruter inn mot sentrum
12. Øvrige ruter i Fredrikstads hovedsykkelnett

Videre vil det være riktig å prioritere innfartene til sentrum, og da spesielt med fokus på de deler som ligger innenfor 5 km radius fra sentrum. Dette sammenfaller med intensjonen om at

gjennom å få flere til å sykle vil vi bedre transportsystemets totale persontransportkapasitet. I dag har vi enkelte strekninger hvor kapasiteten er for liten, og hvor det ikke finnes alternative kjøreruter. Disse strekningene er definert som kritiske veglenker. I Fredrikstadpakka har det vært satt fokus på sykkeltiltak for å avlaste disse. Tanken er da at ved å legge til rette for sykling på disse strekningene, vil flere velge sykkel og presset på vegnettet blir mindre.

De aktuelle strekningene er: Rv 110 Ørebekk – Simo, Rv 110 Grønli – St.croix – Østsiden, Rv 109 Råbekken – Rolvsøysund. Av rutene inn mot sentrum bør de som avlaster kritisk veglenke prioriteres først.

Ruter eller deler av ruter hvor potensialet for å endre reisevaner er stort søkes også prioritert. Dette gjelder spesielt ved store arbeidsplasskonsentrasjoner. Øra er et slikt eksempel.

#### Videre arbeid

I arbeidet med Sykkelhovedplanen er det avdekket behov for ytterligere planarbeid, både mht detaljering av tiltak, utarbeidelse av parkeringsplan og skiltplan, samt behov for samordning av drift og vedlikeholdsnormene mellom kommunen og Statens vegvesen. Likeledes er holdningsskapende og motiverende arbeid i befolkningen viktig. Det anbefales at det utarbeides en handlingsplan som definerer videre framdrift i arbeidet med tilrettelegging for sykkel i Fredrikstad.

Videre anbefales det at det ved kommende rullering av kommuneplanens arealdel vurderes å legge inn det definerte hovedsykkelvegnettet som "viktige ledd i kommunikasjonssystemet". Dette fordi arealdelen representerer en sterkere juridisk binding enn en temaplan.

# FREDRIKSTAD KOMMUNE

**Saksnr.:** 2009/9536  
**Dokumentnr.:** 7  
**Løpenr.:** 98775/2009  
**Klassering:** C03  
**Saksbehandler:** Bjørg Johnsrud Western

## Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Formannskapet	01.10.2009	179/09
Bystyret	08.10.2009	92/09

## Vertsbystatus for The Tall Ships' Races i 2014

### Rådmannens innstilling

Rådmannen anbefaler formannskapet å avgi slik innstilling til bystyret:

1. Fredrikstad kommune vil søke vertsbystatus for The Tall Ships' Races i 2014
2. Bystyret godkjenner utkast til budsjett og forslag til finansiering.

Fredrikstad, 21. september 2009

### Sammendrag

I bystyrets vedtak 60/2007 og i formannskapetets vedtak 25.6.2009 (sak 135/09) har man gjort rede for at Fredrikstad kommune har til hensikt å fremme søknad om The Tall Ships' Races til Fredrikstad i 2014. Formannskapet nedsatte en arbeidsgruppe som skal utarbeide søknad og utkast til budsjett med forslag til finansiering. Forslag til søknad og utkast til budsjett skulle legges frem for ny politisk behandling.

I denne saken legger rådmannen frem hovedpunkter til den planlagte søknaden, utkast til budsjett og forslag til finansiering som bygger på en revidert sponsorstrategi. For ikke å komme på etterskudd i konkurransen med andre søkerbyer, har arbeidsgruppen vurdert at vi må starte forankringen i Fredrikstad-samfunnet, markedsføringen og profileringen så snart som mulig. Det legges derfor opp til en noe raskere behandling enn det som er beskrevet i forrige sak.

### Vedlegg

Utkast til budsjett og finansieringsplan

### Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

1. Sluttrapport The Tall Ships' Races 2005
2. Bystyresak 60/2007
3. Stiftelsen Østfoldforsknings rapport 10/06 The Tall Ships' Races i Fredrikstad
4. Port Manual – STI
5. Formannskapssak 135/09 Søknad om versbystatus for The Tall Ships' Races 2014.

## Saksopplysninger

Bystyret vedtok i sak 60/07, 10. mai 2007: ” Fredrikstad kommune vil søke om å delta i arrangementet Tall Ships Races i framtiden.” Formannskapet vedtok 25.6.2009 (sak 135/09) at Fredrikstad kommune har til hensikt å fremme søknad om å få The Tall Ships’ Races tilbake til Fredrikstad i 2014. Formannskapet nedsatte en arbeidsgruppe som skal utarbeide søknad og utkast til budsjett med forslag til finansiering. Arbeidsgruppen har utarbeidet et forslag til budsjett og arbeider sammen med eksterne krefter og samarbeidspartnere med det grunnlaget som skal utgjøre den endelige søknaden.

Søknadsprosessen er styrt av Sail Training International (STI) sin behandlingsprosedyre:

1. Fastsetting av farvann
2. Intensjonserklæring – Letter of intent – fra aktuelle byer
3. Konkretisering fra den nasjonale underorganisasjonen, i vårt tilfelle Norwegian Sail Training Association, (NSTA)
4. Synliggjøring og profilering
5. Formell invitasjon til å søke fra STI
6. Søknad
7. Fastsetting av vertsbyer
8. Inngåelse av avtale mellom vertsbyen og STI

Farvannet for 2014 ble endelig fastlagt til Nordsjøen av Sail Training International i mars 2009. Fredrikstad kommune, ved ordføreren, har sendt intensjonserklæring som tilkjenner at Fredrikstad kommune har som hensikt å søke om vertsbystatus for 2014. Brevet ble sendt 7.9.2009 med kopi til den norske medlemsorganisasjonen Norwegian Sail Training Association som kvalitetssikrer søkerbyene. På bakgrunn av intensjonserklæringer vil Sail Training International i november d.å. komme med en formell invitasjon til aktuelle vertsbyer om å søke.

Det er flere norske byer som søker om tildeling for 2014. I vårt farvann er det dessuten svenske, danske og tyske byer som kan konkurrere med Fredrikstad. Noen av byene startet med sitt profileringsarbeid allerede for ett til to år siden, blant annet ved å delta aktivt på Sail Training International sin årskonferanse i 2008. Årets konferanse finner sted i november i Istanbul. Det ansees som meget viktig at Fredrikstad, på lik linje med sine konkurrenter, er synlige på denne konferansen.

Arbeidsgruppen har videre vurdert at synliggjøring og forankring i Fredrikstad-samfunnet er viktige momenter for å skaffe sponsorer og samarbeidspartnere, og invitere til frivillig innsats. Signaler om partnerskap og frivillighet er en vesentlig forutsetning for å fremme søknad og foreslå finansiering. Igangsetting av denne prosessen er nødvendig for å være klar til å søke når Sail Training International sender sin formelle invitasjon. Før dette arbeidet igangsettes og intensiveres er det nødvendig med et vedtak om at man skal søke.

Hovedpunkter i den planlagte søknaden bygger på Port Manual som er Sail Training International sin ”bestilling” til søkerbyene. Det er flere viktige punkter som vil bli belyst i søknaden:

- Fredrikstads maritime tradisjon
- skjærgården og ankomsten
- fortøyningsområde midt i sentrum
- beskrivelse av tjenester og arrangementer
- 200-årsjubileum 1814 – 2014
- sail training og rekruttering av trainees, unge medseilere
- STIs register over ”sail training-vennlige” byer, der Fredrikstad og Borg Havn allerede er med
- rekruttering av og inntekter til skuter

- bilag kart og vindforhold

Fredrikstad har allerede mye av dette på plass som følge av at man har gjennomført arrangementet tidligere. Den endelige søknaden vil klargjøres og sendes når man har mottatt en formell invitasjon fra Sail Training International om å søke.

## Økonomiske konsekvenser

### Kostnadsbudsjett

Regnskapstall fra The Tall Ships Races 2005 viste et totalforbruk på 12,7 mill.kr. Fredrikstad kommune sin andel, inklusiv forprosjekt, var 4,4 mill.kroner.

	<i>Utgifter</i>	<i>Inntekter</i>
Totale kostnader for prosjektet	11 700 000	
Fredrikstad kommune sin andel		4 400 000
Medseilere	500 000	500 000
Corporate hospitality	500 000	500 000
Servering og utleie		1 000 000
Østfold Fylkeskommune		500 000
Sponsorater, andre salgs- og gebyrinntekter		5 800 000
	12 700 000	12 700 000

Corporate hospitality (inntekter for skutene) og unge medseilere er utgifter som tilsvarer inntekter, og som ble ført i regnskapet for å vise totalaktiviteten.

Forslag til budsjett for Tall Ships Races 2014 ligger vedlagt. I vedlegget vises forslag til budsjett fordelt på årene frem mot 2014. Med en gjennomsnittlig lønns- og prisvekst på 2,5 % pr år blir justert budsjett på 14.870.000 regnet i 2010-kroner. Anslått egeninnsats er stipulert til 2.6 mill. kroner og vil gi en totalramme på 17 470 000. Pris- og lønnsvekst frem til 2014 må justeres i henhold til årlige budsjetter.

Erfaringene fra 2005 viser at det er rom for endringer og forbedringer. Disse er forsøkt ivaretatt i det nye budsjettet. Det er foreslått reduksjoner på forbruksvarer, kr 467.000,-, shuttlebuss kr. 940.000,- og leie av parkeringsareal kr. 120.000,-. Ytterligere reduksjon på innleie av buss og leie av areal ses ikke som tilrådelig, da det må ses i sammenheng med inntekter på parkering. For å sikre og styrke det viktige sponsor- og partnerskapsarbeidet, er rammen foreslått økt med kr. 500.000,- på dette området.

### Egeninnsats

Fredrikstad kommune som vert og arrangør brukte ca. 13 000 timeverk i egeninnsats på forberedelse og gjennomføring av arrangementet i 2005. Timene er hentet fra Plan- og miljøseksjonen, Kulturseksjonen, Teknisk drift, Informasjonsavdelingen, Økonomiavdelingen og Kommunearkivet. Det er viktig å understreke at dette er et anslag, og at tallene er innhentet flere år i ettertid. Innsatsen fordeler seg over flere år og inkluderer både planarbeid og gjennomføringsfasen. I forslag til budsjett og finansiering er egeninnsatsen lagt inn ved en anslått timepris til kr. 200,- og tilsvarer en totalsum på 2.6 mill. og i sin helhet lagt inn i gjennomføringsåret 2014.

Arbeidet som ble nedlagt under arrangementet i 2005 bidro til økt kompetanse på flere områder og økt fokus på service og samhandling på tvers av seksjonene. En annen verdi som

ikke kan tallfestes er stoltheten og engasjementet som ble skapt, og at ansatte fremstod som gode ambassadører for Fredrikstad som turistby og attraktivt besøksmål.

Ved en eventuell ny gjennomføring vil behovet for egeninnsats trolig bli mindre. Dette som følge av erfaringer som ble gjort, kompetanse som ble skapt og standarder som ble lagt og som kan brukes om igjen. Ved videre detaljplanlegging skal man etablere systemer som fanger opp ressursbruken, og ha som mål løpende å rapportere på egeninnsatsen i prosjektrengskapet.

### *Finansiering*

Vedlegget viser, foruten utkast til budsjett, et forslag til finansiering fordelt på år og ulike bidragsyttere. Fredrikstad kommune står, som ansvarlig arrangør og vertskap, for ca. 40% av de totale utgiftene. Perioden 2009 til og med 2011 ses som en forprosjektperiode, og finansieres i hovedsak gjennom kommunale prosjektmidler og, utover i perioden, et mulig tilskudd fra Østfold fylkeskommune og RUP. I samme periode starter arbeidet med å skaffe sponsorer og samarbeidspartnere opp. Førrige gangs sponsorstrategi er videreutviklet og legges til grunn for dette arbeidet. Signalene fra næringslivet er meget positive så langt.

Under pressekonferansen hvor intensjonserklæringen ble presentert, uttrykte lederne av handelsstanden, industriforeningen og styreleder i Borg Havn IKS entusiasme og vilje til å støtte et fremtidig arrangement. Næringslivet har vist sin støtte ved at det allerede er inngått tre intensjonsavtaler med firmaer om sponsorater. Leder av Idrettsrådet har uttalt at de ser positivt på et nytt samarbeid.

### **Ansattes medbestemmelse**

Det er foreløpig ikke gjennomført samtaler eller drøftinger med de ansatte knyttet til denne saken.

### **Vurdering**

The Tall Ships' Races gir Fredrikstad inspirasjon og mulighet til å videreføre byens historie og maritime tradisjoner, og styrke byens og regionens attraktivitet og vekstmuligheter. Fredrikstads fortrinn og identitet med utgangspunkt i elva og kaiområde i sentrum er unikt. The Tall Ships' Races vil nok en gang kunne fremheve byen både nasjonalt og internasjonalt, og bidra til å fremme Fredrikstad som havneby og turistmål.

The Tall Ships' Races i 2005 ble et viktig bidrag for å øke kompetansen som arrangementsby, bygge omdømme og skape partnerskap for vekst, utvikling og inntektsøkning for næringslivet, frivillige organisasjoner og kommunen selv. Forutsetningen for å lykkes nok en gang er å samle entusiastene, tradisjonsbærerne og næringslivet i et felles løft og spleiselag. Fredrikstad kommunes rolle som vert og ansvarlig arrangør er helt avgjørende for å realisere ett slikt løft. Fredrikstad kommunes egeninnsats i 2005-arrangementet ga mange gevinster: kompetanse ble skapt, samarbeidsrelasjoner ble utviklet, service fikk et ansikt, byen fikk oppmerksomhet og fredrikstadborgeren ble stolt og begeistret. Forventningene og selve arrangementet ble utnyttet på en positiv måte i barnehager og skoler.

Erfaringene som ble gjort og de standarder som ble lagt i 2005, kan videreutvikles og brukes om igjen og bidra til at arrangørkompetansen kan effektivisere ressursbruken.

I en orienteringssak i formannskapet om Fredrikstad sine fortrinn og muligheter ble det vektlagt at The Tall Ships' Races i 2005 ble et viktig bidrag for å øke kompetansen som arrangementsby, bygge omdømme og skape partnerskap for vekst, utvikling og inntektsøkning for næringslivet, frivillige organisasjoner og kommunen selv.

I tillegg til den lokale betydningen mener Rådmannen at The Tall Ships' Races kan bli et viktig virkemiddel i den regionale utviklingen. Arrangementet har potensial til å være et fyrtårn i fylkets satsning på opplevelsesbaserte næringer. Det legges opp til kontakt med Østfold fylkeskommune slik at de kan engasjere seg i planleggingen og gjennomføringen, stimulere til mer samarbeid mellom kommuner og regioner, og bidra til utveksling av erfaringer med andre arrangementer, som Allsang på grensen og operaen på Fredriksten festning.

# FREDRIKSTAD KOMMUNE

Saksnr.: 2003/3680  
Dokumentnr.: 96  
Løpenr.: 52680/2009  
Klassering: OMBERG  
Saksbehandler: Voica D. Imrik

## Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Planutvalget	25.06.2009	118/09
Bystyret	03.09.2009	68/09
Bystyret	08.10.2009	93/09

## Søknad om ekspropriasjon av del av eiendom gnr 733, bnr 1 og 2 - Omberg - Rolvsøy Søker: Gulli Saxegaard

### Rådmannens innstilling

Rådmannen anbefaler Planutvalget å avgi slik innstilling til Bystyret:

1. Ekspropriasjon

Gulli Saxegaard gis i egenskap av utbygger samtykke til privat ekspropriasjon av regulert adkomst til 4 nye boliger på Omberg, jfr. reguleringsplan "Omberg" med arkivnr. 560, egengodkjent av kommunestyret 15.02.07.

Samtykke gis med hjemmel i plan- og bygningslovens § 38 første ledd og gjelder følgende areal:

Parsell med et areal på 382,6 m<sup>2</sup>, av eiendom gnr 733, bnr 1 og 2, beliggende nord for bebyggelsen i Ombergveien og umiddelbart nord for eiendom Ombergveien 47 med gnr 734, bnr 80.

Eiere av eiendommen: Jorunn Aasgaard Grini

2. Frivillig avtale

Vedtak om samtykke etter punkt 1 kan frafalles dersom det oppnås frivillig avtale før saken er endelig avgjort ved rettslig skjønn.

3. Forhåndstiltredelse

Fredrikstad kommune søker på vegne av eksproprianten om Fylkesmannens samtykke til forhåndstiltredelse i medhold av oreigningslovens § 25 for areal nevnt under punkt 1.

Forhåndstiltredelse søkes for å sikre at fremdrift og nødvendig adkomst til boligfeltet skjer på en rask og hensiktsmessig måte.

Fredrikstad, 08.05.09

### Planutvalgets behandling 25.06.2009:

Forslag fremsatt i møtet:

På vegne av Frp, FS, H, Krf og V fremmet Agnes S.A. Bossum Frp følgende forslag:

1. Søknad om samtykke til ekspropriasjon etter pbl. § 38 første ledd avslås med henvisning til at det ikke foreligger en overvekt av relevante fordeler som følge av vedtaket enn ulemper for eksproprianten.
2. Rådmannens innstilling: Strykkes.

### 3. Rådmannens innstilling: Strykkes.

#### Votering:

Rådmannens innstilling falt mot 6 stemmer (2Frp, 1FS, 1H, 1Krf, 1V).

Forslag fremmet av Agnes S. A. Bossum Frp på vegne av Frp, FS, H, Krf og V ble vedtatt med 6 mot 5 stemmer (4AP, 1Bym).

#### **Planutvalgets innstilling 25.06.2009:**

Søknad om samtykke til ekspropriasjon etter pbl. § 38 første ledd avslås med henvisning til at det ikke foreligger en overvekt av relevante fordeler som følge av vedtaket enn ulemper for ekspropriaten.

#### **Bystyrets behandling 03.09.2009:**

På vegne av Sp fremsatte representanten Han Ek slikt forslag:

Saken utsettes.

#### Votering:

Utsettelsesforslaget fremsatt av Hans Ek ble enstemmig vedtatt.

#### **Bystyrets vedtak 03.09.2009:**

Saken utsettes.

### **Sammendrag**

Saken gjelder ekspropriasjon i medhold av plan- og bygningslovens § 38 første ledd av en parsell på 382, 6 m<sup>2</sup> som er del av eiendom gnr 733, bnr 1 og 2, tilknyttet Ombergveien 49 A. Hjemmelshaver er Jorunn Aasgaard Grini. Vedlagte kart, vedlegg nr. 8, viser det aktuelle arealet som skravert område.

Formålet med ekspropriasjonen er få gjennomført adkomst til et nytt mindre boligfelt med 4 boligtomter, i henhold til reguleringsplan nr. 560 "Omberg", egengodkjent av kommunestyret 15.02.07. Øvrige byggetiltak i henhold til plan er som følge av manglende adkomst ikke gjennomført. Utbygger er Gulli Saxegaard.

#### Begrepsavklaring

*Ekspropriasjon* innebærer tvungen avståelse av eiendomsrett eller andre rettigheter i henhold til lov, mot erstatning.

Ekspropriasjon er tenkt gjennomført ved at kommunestyret samtykker til at Gulli Saxegaard står som *ekspropriant* (den som krever at en annen avstår grunn) mot Jorunn Aasgaard Grini som *ekspropriat* (den som må avstå grunn ved ekspropriasjon).

Det er altså Saxegaard selv som ekspropriant som må bære omkostningene ved faktisk gjennomføring av denne prosessen.

For avklaring av begrepet *forhåndsiltredelse*, vises det til avsnittet *Ønsket fremdrift* nedenfor.

### Aktuell eiendom

Den aktuelle parsellen tilhører eiendom med gnr 733, bnr 1 og 2, og befinner seg nord for bebyggelsen i Ombergveien. Området er i dag avsatt til LNF-formål i kommuneplanens arealdel. Dette området benyttes i mer eller mindre grad som landbruksareal.

### Reguleringsplan

Området er i gjeldende reguleringsplan regulert til formålet "Offentlig trafikkområde" med underformål "Kjøreveg" og "Sideareal veg".

I innstillingen til kommunestyrets behandling av reguleringsplanen, utvalgssak nr. 3/07, under punktet *Saksopplysninger*, fra og med annet avsnitt og utover, står det følgende:

*Arealet nord for bebyggelsen i Ombergveien er i dag avsatt som LNF- område i kommuneplanens arealdel, og benyttes i mer eller mindre grad som landbruksareal. Atkomst fra Ombergveien over dette landbruksarealet medfører at det kan bli behov for ekspropriasjon av landbruksareal. Grunneier for landbruksarealet, Aasgaard Grini, motsetter seg at deler av deres eiendom benyttes som atkomst, og det må derfor påregnes at en godkjenning av planen medfører behov for ekspropriasjon av atkomstarealet over landbruksarealet. Av denne grunn er veiarealet redusert til det minimale.*

*Det opprinnelige planforslaget ble avslått i kommunestyret den 16.06.2005, saksnummer 68/05, med følgende vedtak; "Den fremlagte plan godkjennes ikke. Atkomstveien skal legges fra Ombergveien. Dette med henvisning til at det ikke er ønskelig med økt biltrafikk i Saxegaardsveien. Slik planen nå foreligger, kan den ikke godkjennes iht. plan- og bygningsloven § 27-2 nr.1. Det vises her til utvalgets vedtak i møte 20.01.05 om bl.a. adkomstvei fra Ombergveien og med gangvei fra Saxegårdsveien."*

*Planen er revidert slik at den nå er i samsvar med kommunestyrets vedtak.*

Under avsnittet *Ekspropriasjon* fremkommer følgende:

*Etter rådmannens vurdering vil en eventuell ekspropriasjon være en del av gjennomføringen av planen, og ikke en del av dette vedtaket. Dersom reguleringsplanen blir godkjent slik den foreligger, vil ekspropriasjon bli en egen sak i ettertid, som en konsekvens av planforslaget. Det er da opp til kommunestyret å vedta ekspropriasjon, eventuelt gi samtykke til privat ekspropriasjon, i tråd med de vedtak som er fattet.*

Kopi av utvalgssaken er vedlagt som vedlegg nr. 7.

### Forsøk på minnelig løsning

Det har vært gjort flere forsøk på å komme frem til en minnelig løsning partene imellom, men dette har vist seg å være nytteløst. Jorunn Aasgaard Grini viser til det opprinnelige planforslaget når det gjelder adkomst via Saxegårdsveien og motsetter seg gjennomføring av gjeldende regulering for adkomst fra Ombergveien.

### Ønsket fremdrift

Rådmannen anbefaler at kommunen, på vegne av eksproprianten, søker om forhåndstiltredelse i saken.

*Forhåndstiltredelse* er hjemlet i oreigningslovens § 25 og fastslår at styringsorgan med fullmakt etter lovens § 5 (i dette tilfellet Fylkesmannen) kan gi samtykke til at ekspropriasjonen iverksettes før det foreligger rettskraftig skjønn. (Skjønnen skal fastsette erstatningen i saken, jfr. skjønnsprosesslovens annet kapittel.) Adgangen til å søke om forhåndstiltredelse er begrunnet med at det kan ta lang tid før en ekspropriasjonssak blir endelig gjennomført. Det må gjøres oppmerksom på at selve tillatelsen til forhåndstiltredelsen ikke gir adgang til å starte

inngrepet, men at denne gir tvangsgrunnlag for dette. Forhåndstiltredelse gis ikke automatisk, men må søkes om på grunnlag av et ekspropriasjonsvedtak. Når det gjelder interesseavveiningen i forbindelse med søknad om forhåndstiltredelse etter oreigningsloven § 25 er det opp til Fylkesmannen å foreta denne.

Flere familier venter nå på muligheten til å få bygget bolig i det nye boligområdet, noe som igjen avhenger av etablering av nødvendig adkomst til feltet. Det er derfor et sterkt ønske om at en løsning kommer på plass snarest mulig, og rådmannen anbefaler derfor at det søkes om Fylkesmannens samtykke til forhåndstiltredelse samtidig som det fattes vedtak om samtykke til ekspropriasjon.

### **Vedlegg**

1. Oversiktskart
2. Utsnitt av standard grunnkart
3. Skråfoto over området (tatt fra nord mot sør)
4. Planstatus for både uregulert og regulert område
5. Reguleringsplan – kartet
6. Reguleringsbestemmelser
7. Kommunestyrets vedtak, utvalgssak nr. 3/07
8. Kart som viser aktuell parsell av eiendom gnr 733, bnr 1 og 2
9. Brev fra advokat Øystein Jarl Henriksen med anmodning om ekspropriasjon av 12.02.09, med vedlegg
10. Brev fra kommunen av 01.04.09
11. Brev fra advokat Ø. Henriksen av 20.04.09
12. Brev fra Jorunn Aasgaard og Thorvald Grini, av 26.04.09
13. E-post av 08.05.09 fra advokat Ø. Henriksen

### **Vedlegg til bystyret**

1. Oversiktskart
2. Reguleringsplan Omberg – kart
3. Reguleringsbestemmelser
4. Kommunestyrets vedtak, utvalgssak nr. 3/07
5. Kart som viser aktuell parsell av eiendom gnr 733, bnr 1 og 2
6. Brev fra advokat Øystein Jarl Henriksen med anmodning om ekspropriasjon av 12.02.09, med vedlegg

### **Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)**

Se sakmappe med nummer 2003/3680.

### **Saksopplysninger**

For saksopplysninger vises det til punktet *Sammendrag* ovenfor, samt til sakens vedlagte dokumenter.

### **Økonomiske konsekvenser**

Det kan ikke sees å foreligge noen direkte økonomiske konsekvenser for kommunen.

### **Vurdering**

For at ekspropriasjonsvedtak skal kunne settes i verk må følgende betingelser foreligge:

1. Ekspropriasjonen må ha hjemmel i lov til fordel for det aktuelle tiltak
2. Fordelen ved tiltaket må utvilsomt regnes for å være mer til nytte (for samfunnet) enn til skade (for ekspropriat), jfr. det grunnleggende kravet for ekspropriasjon i oreigningslovens § 2 annet ledd
3. Det må foreligge gyldig vedtak om ekspropriasjon

## 1. Hjemmel for samtykke til ekspropriasjon

Den vedtatte reguleringsplan danner grunnlag for vedtak om samtykke til privat ekspropriasjon for gjennomføring av reguleringsplan, jfr. plan- og bygningsloven § 38 første ledd.

Bestemmelsens første ledd, første setning lyder:

*"Hvor det i henhold til § 67 er bestemt at deling, eller bebyggelse ikke må skje med mindre veg eller hovedavløpsanlegg er lagt, kan grunneieren (festeren) med samtykke fra kommunestyret foreta ekspropriasjon til disse formål."*

Henvisningen til plan- og bygningslovens § 67 innebærer at krav om opparbeiding av atkomst må være fastsatt i reguleringsplan.

## 2. Vurdering av fordelene ved gjennomføring av ekspropriasjon

Bakgrunnen for ekspropriasjonsadgangen etter plan- og bygningslovens § 38 er først og fremst at det er en offentlig interesse i at eieren av en eiendom som er regulert til bebyggelse, skal kunne anlegge vei slik at reguleringen kan gjennomføres. I dette tilfellet vurderes det som mest hensiktsmessig at kommunen overlater gjennomføringen til den som skal bygge ut eiendommen, i form av et samtykke etter lovens § 38. Samtykke til ekspropriasjon innebærer en indirekte ekspropriasjonsrett for kommunen, i motsetning til direkte ekspropriasjon etter plan- og bygningslovens § 35 første ledd.

Det skal i utgangspunktet likevel foreligge en overvekt av relevante fordeler som følge av vedtaket enn ulemper for ekspropriaten, Jorunn Aasgaard Grini, jfr. kravet i oreigningslovens § 2 annet ledd. Her fastslås det at ekspropriasjon bare kan finne sted dersom det *"må reknast med at inngrepet villast er til meir gagn enn skade."*

I praksis har man imidlertid ansett at den avveiningen bestemmelsen foreskriver, delvis er foretatt i forbindelse med selve reguleringsbehandlingen, der denne ligger til grunn for ekspropriasjonen, noe det gjør i denne saken. Det stilles i slike tilfeller ikke samme krav til avveining ved ekspropriasjonsvedtak som i andre tilfeller.

Et holdepunkt for dette synet finner vi i Høyesteretts dom fra 1999, jfr. Rt. 199, s. 513, der følgende uttales: *"..vurderingen av inngrepet i hans eiendom ... er vurdert i forbindelse med vedtakelsen av reguleringsplanen, og... det ikke er fremkommet noe som tilsier en ny, selvstendig vurdering."*

Det anses etter dette at kommunestyret, ved sin behandling av planen, har vurdert adkomsten til boligtomtene fra Ombergveien som den mest gunstige, og er dermed også klar over risikoen for ekspropriasjon for gjennomføring av plan, som følge av trasévalget. Det vises her til vedlagte saksfremlegg, utvalgssak nr. 3/07, vedlegg nr. 7.

Når det gjelder vedtaket om samtykke til ekspropriasjon etter plan- og bygningsloven § 38 første ledd, kan nytten (for samfunnet) etter dette oppsummeres som følger:

En naturlig forståelse av reguleringsplanen forutsetter en adkomst fra Ombergveien for trafikk til og fra de fire boligene i det planlagte boligfeltet. Utbyggingen er basert på en gjennomarbeidet reguleringsplan med alle de hensyn og vurderinger som ligger til grunn for slike prosesser.

Videre knytter det seg allmenne samfunnsinteresser til utnyttelse av det aktuelle arealet til utbygging av boliger, og det vises til at flere familier ønsker å bygge på tomtene. Inngrepet vil ikke ha vesentlig betydning for bruken av eiendommen det eksproprieres fra som landbrukseiendom, da arealet det dreier seg om er relativt begrenset. Det kan i dette tilfellet

konkluderes med at de samfunnshensyn som taler for ekspropriasjon, oppfyller kravet til at det uten tvil må regnes med at inngrepet er mer til nytte enn skade.

### Konklusjon

Rådmannen er etter en gjennomgang av saken kommet frem til at det er ønskelig med en gjennomføring av reguleringsplan nr. 560 "Omberg", egengodkjent av kommunestyret 15.02.07. Ekspropriasjon er nødvendig for at planen skal kunne gjennomføres slik den er vedtatt, da partene ikke har klart å komme til enighet om en minnelig løsning.

Isolert sett anses det som lite ønskelig å fremme sak om samtykke til ekspropriasjon før alle muligheter for å søke en minnelig løsning er utprøvd. De formelle (lovmessige) krav til forhandlinger forut for et ekspropriasjonsvedtak er etter rådmannens syn likevel oppfylt i dette tilfellet, jfr. kopi av korrespondanse partene imellom, vedlegg nr. 9, 10, 11 og 12. Uten samtykke til ekspropriasjon i saken, vil gjennomføringen av planen ikke kunne la seg realisere.

Av hensyn til fremdrift i saken, er det etter rådmannens syn nødvendig at det vedtas samtykke til privat ekspropriasjon, og at det samtidig anmodes om Fylkesmannens tillatelse til forhåndstiltredelse, på vegne av eksproprianten Gulli Saxegaard.

Det er som nevnt Fylkesmannen som skal foreta en interesseavveining i forbindelse med søknad om forhåndstiltredelse etter oreigningsloven § 25.

# ØSTFOLD KONTROLLUTVALGSSEKRETARIAT

Saksnr.: 2009/202  
Dokumentnr.: 11  
Løpenr.: 78768/2009  
Klassering: 106-188  
Saksbehandler: Anne-Karin F. Pettersen

## Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Kontrollutvalget Fredrikstad	16.09.2009	09/27
Bystyret	08.10.2009	94/09

## Rapport: Oppfølging av forvaltningsrevisjonsprosjekt "Psykisk helsevern"

### Sekretariatets innstilling

Sekretariatet anbefaler kontrollutvalget å fatte slikt vedtak:

1. Kontrollutvalget tar rapport "*Oppfølging av forvaltningsrevisjonsprosjekt - Psykisk helsevern*", til etterretning. Kontrollutvalget merker seg at rådmannen har iverksatt flere tiltak for å følge opp anbefalingene fra forrige rapport og at rådmannen i sitt videre oppfølgingsarbeid vil sørge for at tjenesteområdet "Psykisk helsevern" tydeliggjøres i kommunens budsjett og handlingsplan. Kontrollutvalget tar til etterretning at rådmannen etter en vurdering, ikke finner det formålstjenlig å utarbeide en oversikt over andelen som ikke ønsker individuell plan.
2. Kontrollutvalgets innstilling til bystyret:
  - Bystyret tar rapport "*Oppfølging av forvaltningsrevisjonsprosjekt - Psykisk helsevern*", og kontrollutvalgets vedtak, til etterretning

Fredrikstad, 7.9 2009

Anne-Karin Femanger Pettersen  
Daglig leder, Østfold kontrollutvalgssekretariat

### Kontrollutvalget Fredrikstads behandling 16.09.2009:

Sekretariatets innstilling ble enstemmig vedtatt

### Kontrollutvalget Fredrikstads vedtak/innstilling 16.09.2009:

1. Kontrollutvalget tar rapport "*Oppfølging av forvaltningsrevisjonsprosjekt - Psykisk helsevern*", til etterretning. Kontrollutvalget merker seg at rådmannen har iverksatt flere tiltak for å følge opp anbefalingene fra forrige rapport og at rådmannen i sitt videre oppfølgingsarbeid vil sørge for at tjenesteområdet "Psykisk helsevern" tydeliggjøres i kommunens budsjett og handlingsplan. Kontrollutvalget tar til etterretning at rådmannen etter en vurdering, ikke finner det formålstjenlig å utarbeide en oversikt over andelen som ikke ønsker individuell plan.

2. Kontrollutvalgets innstilling til bystyret:
  - Bystyret tar rapport "Oppfølging av forvaltningsrevisjonsprosjekt - Psykisk helsevern", og kontrollutvalgets vedtak, til etterretning

## Vedlegg

Rapport: Oppfølging av forvaltningsrevisjonsprosjekt "Psykisk helsevern", datert 1.9 2009

## Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

KU-sak 07/10, 28.3 2007

KU-sak 06/58, 21.11 2006

KU-sak 06/28, 30.5 2006

KU-sak 05/66, 15.11 2005

## Saksopplysninger

I henhold til forvaltningsrevisjonsplanen for 2006-2007, gjennomførte revisjonen et prosjekt om kommunens psykiske helsevern. Hensikten med dette prosjektet var å vurdere om Fredrikstad kommune hadde tjenestetilbud innenfor psykisk helsearbeid i tråd med de forventninger til tjenestenes innhold og kvalitet som kan utledes av nyere retningslinjer for fagfeltet. Følgende tre problemstillinger ble belyst i prosjektet:

1. Har Fredrikstad kommune et tjenestetilbud i henhold til lover, forskrifter, og statlige føringer?
2. Hvordan påvirkes tjenestene av økonomiske forhold?
3. Hvordan fungerer samarbeidet mellom kommunen og andre forvaltningsnivåer?

Endelig rapport ble behandlet i kontrollutvalget 28.3 2007. Kontrollutvalget fattet da følgende vedtak.

1. *Kontrollutvalget tar rapport "Psykisk helsevern" til etterretning med følgende kommentar:  
Det fremgår av revisjonsrapporten at kommunens egeninnsats i virksomhet Psykisk helsevern ikke har økt i perioden 2002-2006. All vekst i aktivitetsnivå skyldes økte statlige tilskudd. Hovedhensikten bak St.prp.nr.63 (1997-98) "Opptrappingsplanen" er å sørge for at kommunene styrker sitt tilbud til mennesker med psykiske lidelser. Dette etablerer et generelt krav om økonomisk opprusting av tjenestene.*

*En samlet oversikt over det totale tilbudet til mennesker med psykiske lidelser fremgår ikke i kommunens handlingsplan eller budsjett. Det skaper etter kontrollutvalgets syn en utfordring fra 2008, når tilskudd ikke lenger er øremerkede, men inngår som en del av kommunens rammeoverføringer. En oversikt over kommunens samlede ressursbruk til psykisk helse vil være et viktig grunnlag for en god økonomisk planlegging av hvordan ikke-lovpålagte tilbud til brukergruppen skal opprettholdes. Kontrollutvalget er kjent med at kommunen er i ferd med å fremskaffe slik oversikt. I denne sammenhengen bør revisjonens anbefaling om å tydeliggjøre tjenesteområdet i kommunens budsjett og handlingsplan, tas til etterretning.*

2. *Kontrollutvalget ber revisjonen om å foreta en samlet kontroll av hvordan revisjonens*

anbefalinger iverksettes. En slik oppfølging skal innarbeides i Forvaltningsrevisjonsplanen for 2008-2010.

3. Rapporten sendes til kommunestyret som inviteres til å fatte følgende vedtak:
  - Kontrollutvalgets vedtak i saken tas til etterretning.

Rapporten ble behandlet i bystyret 10.5 2007. Kontrollutvalgets innstilling ble enstemmig vedtatt.

Revisjonen har nå foretatt en samlet kontroll av hvordan rapportens anbefalinger er iverksatt (se eget vedlegg til saken). Revisjonen har kontrollert disse områdene:

- Bolig og hjemmebaserte tjenester
- Tilbud rettet mot sosiale aktiviteter og fellesskap
- Individuelt tilrettelagte tilbud
- Økonomi
- Organisasjon
- Personell og kompetanse
- Saksbehandling rundt tjenester

Revisjonen oppfatter at kommunen har iverksatt flere tiltak for å følge opp anbefalingene fra forrige rapport. Når det gjelder de to siste anbefalingene: kommunens rolle med individuell plan i forhold til samarbeidspartnere og at tjenesteområdet tydeliggjøres i kommunens budsjett og handlingsplan, så er det ikke iverksatt tiltak.

Rådmannen sier i sin høringsuttalelse at han ikke finner det formålstjenlig å kartlegge de som fyller kriteriene for individuell plan, men selv velger å takke nei.

Rådmannen sier han vil sørge for at resterende anbefalinger følges opp.

## **Vurdering**

Sekretariatet anbefaler for kontrollutvalget at rapporten tas til etterretning. Kontrollutvalget bør bemerke at rådmannen har iverksatt flere tiltak for å følge opp anbefalingene fra forrige rapport og at rådmannen i sitt videre oppfølgingsarbeid vil sørge for at tjenesteområdet "psykisk helsevern" tydeliggjøres i kommunens budsjett og handlingsplan.

Rådmannen har vurdert revisjonens anbefaling om å ha en oversikt over andelen som ikke ønsker individuell plan, men han har ikke funnet dette formålstjenlig. Kontrollutvalget bør ta det til etterretning.

Sekretariatet anbefaler videre at oppfølgingsrapporten sendes til bystyret med følgende innstilling:

- Rapport: "Oppfølging av forvaltningsrevisjonsprosjekt - Psykisk helsevern", og kontrollutvalgets vedtak, tas til etterretning

## **Rådmannens kommentar:**

Rådmannen har ingen kommentar utover det som allerede er gitt i saken.