

FREDRIKSTAD KOMMUNE

Saksnr.: 2005/3207
Dokumentnr.: 28
Løpenr.: 37377/2007
Klassering: 024
Saksbehandler: Trine Huitfeldt Nygaard

Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Formannskapet	03.05.2007	67/07
Bystyret	10.05.2007	55/07

Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad - tiltak og finansiering

Rådmannens innstilling

Rådmannen anbefaler Formannskapet å gi slik innstilling til Bystyret:

1. Kapittel 2 Transportsituasjonen i Fredrikstad i dag og kapittel 3 Trafikkutvikling i Fredrikstad fram mot 2030 i rapporten "Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad - revidert versjon", datert april 2007, tas til orientering.
2. Målsetting med Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad, slik den fremgår av nevnte rapport, vedtas.
3. 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 trase.
4. Pakkas innhold og prioriteringsrekkefølge, slik den framgår av rapporten "Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad - revidert versjon", datert april 2007, legges til grunn for videre planarbeid.
5. Samtidighet i utbyggingen av rv 110, kryss rv 110/rv 109 og ny kollektivterminal med jernbanestasjon på Grønli er svært viktig. Betydningen av koordinering av Jernbaneverkets og Vegevesenets planlegging og gjennomføring i området, må derfor kommuniseres tydelig og umiddelbart.
6. En realisering av Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad vil kreve lokal brukerfinansiering. Det må imidlertid arbeides for en størst mulig statlig finansieringsandel.
 - a) I arbeidet med å øke den statlige finansieringsandelen må det synliggjøres, overfor statlige myndigheter, at en realisering av Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad er en forutsetning for å kunne realisere miljøpotensialet som ligger i vedtatt kommuneplan.
7. Bompenger vedtas som lokal brukerfinansiering.
 - a) Nytteprinsippet, en mest mulig optimal utnyttelse av vegnettet og inntekspotensialet vektlegges ved valg av bomstasjonslokalisering.
 - b) Det etableres en bomring i Fredrikstad, i tråd med prinsipp C i rapporten "Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad - Finansiering - korrigert versjon", datert april 2007.
 - c) Antall bomstasjoner og endelig detaljert lokalisering av disse avklares i det videre planarbeidet.
 - d) Ved en evt. endring av innholdet og rekkefølgen på prosjektene i pakka, kan en tilpasning evt. supplering av bomringen vurderes
 - e) For å oppnå en mest mulig optimal utnyttelse av vegnettet må antall bomstasjoner og endelig detaljert lokalisering avklares i det videre planarbeidet.

- f) Det legges til grunn et takstnivå for enkeltbilletter på 20 kr for lette kjøretøy og 40 kr for tunge kjøretøy.
 - g) Endelige rabattordninger, i tråd med gjeldende regelverk, vedtas på bakgrunn av mer detaljerte finansieringsanalyser.
 - 1. Så langt gjeldende lovverk og økonomien i prosjektet tillater det, foreslås både timesregel og passeringstak på 50 passeringer pr måned innført.
 - 2. Tidsdifferensierte takster vurderes i det videre planarbeidet.
 - h) Det forutsettes et helautomatisk innkrevningssystem.
8. Det må arbeides for at Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad, både mht innhold, viktighet og finansielt, prioriteres høyt av sentrale myndigheter.
- a) Viktigheten av en rask og mest mulig samtidig realisering av tiltakene må synliggjøres overfor sentrale myndigheter.
 - b) I kommunikasjonen overfor sentrale myndigheter er det flere aktører som må ta ansvar. Hvem dette er, hvordan og hva som skal kommuniseres bør koordineres.
 - c) Rådmannen får i oppdrag, i samarbeid med Statens vegvesen, å utarbeide følgende:
 - 1. Et forslag til videre prosjektorganisering.
 - 2. En strategi for hvordan prosjektet, både mht finansieringsbehov, innhold og byutviklingsmessig betydning, skal fremmes overfor sentrale administrative og politiske myndigheter.

Dette fremmes for formannskapet til endelig vedtak så fort som mulig, og fortrinnsvis innen september 2007.

Fredrikstad, 20. april 2007

Sammendrag

For at Fredrikstad og Nedre Glommaregionen skal kunne konkurrere med andre byer som bo- og arbeidsmarked, må byen oppleves som attraktiv. Skal vi ivareta eksisterende arbeidsplasser samt legge til rette for nye arbeidsplasser, er et godt fungerende transportsystem en av forutsetningene. Nærhet til E6 og god kommunikasjon internt i kommunen er vesentlig. Andre forutsetninger er blant annet et attraktivt sentrum, attraktivt boligtilbud og godt oppvekstmiljø og et godt offentlig servicetilbud. Dette er forhold som direkte eller indirekte også krever et godt fungerende transportsystem.

De transportmessige utfordringene må løses med en sammensatt prosjektpakke. Rådmannen mener at foreslått Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad i hht hva som anbefales i rapporten "Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad - revidert versjon", er en god tiltakspakke, både innholds- og rekkefølgemessig. Rådmannen gir sin tilslutning til pakka og til pakkas målsetting slik den fremgår av rapporten. Tiden fram til realisering av tiltak i prioritet 5 bør imidlertid søkes å bli så kort som mulig.

I lys av de transportmessige utfordringene Fredrikstad står overfor mener rådmannen innholdet i Østfoldpakka fase 2 i Fredrikstad bør realiseres så fort som mulig. Behovet for en raskest mulig realisering av tiltakene innebærer at en ikke bør vente på eventuelle framtidige lovendringer og forskrifter, som blant annet veipricing og lokal bilavgift krever.

En bompengfinansiering, i tillegg til statlig finansiering, anses som det mest realistiske alternativet, for å løse de transportmessige utfordringene Fredrikstadsamfunnet står overfor innen en rimelig tidshorison. Rådmannen anbefaler bompengfinansiering, og da i tråd med rapportens anbefalinger både mht lokalisering og rabattordninger.

Rådmannen anbefaler også at det i det videre arbeidet søkes å maksimere det statlige bidraget, samt å påvirke prioriteringene slik at det statlige bidraget kommer så raskt som mulig. Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad må markedsføres som mer enn en ren

infrastrukturpakke. Pakkas innhold og betydning for å få til en ønsket miljøvennlig byutvikling, og hvor samordning med statlige aktører er en forutsetning for å lykkes, må formidles på en best mulig måte overfor sentrale administrative og politiske myndigheter.

Hvordan dette og det videre planarbeidet skal organiseres legges fram for formannskapet så fort som mulig.

Vedlegg

- 1 Sammen drag av rapport "Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad - korriger t versjon" (egen trykksak)
- 2 Sammen drag av rapporten "Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad - finansiering - korriger t versjon" (egen trykksak)

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Rapportene:

- a. Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad - korriger t versjon
- b. Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad - finansiering - korriger t versjon

Saksopplysninger

Bakgrunnen for saken er at Kommunestyret i mars 2005 behandlet "Videreføring av Østfoldpakke fase 2 - Forslag til prinsipp for lokalisering av bomstasjoner i Fredrikstad". Kommunestyret vedtok da følgende:

"Forslag til finansiering med bomring slik det framkommer av saksunderlaget støttes ikke.

- Rådmannen bes om å videreføre konsekvensvurderingen av tiltakene i Østfoldpakke fase 2 og Strategisk analyse for Fredrikstad, for derigjennom redegjøre for hvilke tiltak som bør prioriteres, for å videreføre den utbyggingspolitikken gjeldende kommuneplan legger opp til.
- Rådmannen bes videre om å utrede ulike finansieringsløsninger, deriblant en finansieringsløsning som innehar et regionalt perspektiv.
- Rådmannen fremmer for formannskapet, så rakst som mulig, en prosjektplan for dette."

Formannskapet vedtok prosjektplan for Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad 27. april 2006.

Prosjektplanen innebar følgende føringer for utredningsarbeidet:

- Utarbeide en målsetning for Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad.
- Gi en beskrivelse av dagens og framtidig trafikksituasjon i Fredrikstad.
- Konsekvensvurdere og prioritere tiltakene i opprinnelig Østfoldpakke fase 2 og Strategisk analyse for Fredrikstad.
- Kostnadsberegne og utrede finansieringsløsninger.

Økonomiske konsekvenser

Realisering av Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad vil kreve ytterligere planarbeid. Fredrikstad kommunes kostnader vil måtte avklares som del av arbeidet med en prosjektorganisering, i hht rådmannens innstilling punkt 8.

Ansattes medbestemmelse

Ikke relevant for saken.

Vurdering

Rådmannens vurdering og innstilling baseres i stor grad på innholdet i rapportene:

- Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad - korrigert versjon, datert april 2007
- Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad - finansiering - korrigert versjon, datert april 2007.

Behov for tiltak

Dagens trafikksituasjon, med et svært sårbart vegnett med til tider store trafikkavviklingsproblemer, vil bli forsterket ytterligere med den forventede trafikkveksten. De mest kritiske strekningene er Rv 110 Simo - Ørebekk, Rv 110 Grønli - Østsiden, Rv 109 Råbekken - Rolvsøysund bro.

Utredningen viser at vi ikke kan bygge ut enkeltstrekninger, men at trafikkproblemene i Fredrikstad må løses med en pakke sammensatt av flere prosjekter.

En videre utvikling av dagens trafikksituasjon er ikke forenelig med tidligere vedtatte mål om at Nedre Glommaregionen skal utvikles som en motor i Østfold. For at Fredrikstad og Nedre Glommaregionen skal kunne konkurrere med andre byer som bo- og arbeidsmarked, må byen oppleves som attraktiv. Skal vi ivareta eksisterende arbeidsplasser samt legge til rette for nye arbeidsplasser er et godt fungerende transportsystem en av forutsetningene. Nærhet til E6 og god kommunikasjon internt i kommunen er vesentlig.

Andre forutsetninger er blant annet et attraktivt sentrum, attraktivt boligtilbud og godt oppvekstmiljø, godt kulturliv og et godt offentlig servicetilbud.

Alle disse forholdene påvirkes direkte og indirekte av transportsystemet:

- Utvikling av et attraktivt bysentrum, i tråd med prinsippene i byomformingsstrategien, krever store investeringer både mht veg, jernbane, parkering, buss, ferge og sykkel.
- Et godt fungerende overordnet vegnett er viktig for å unngå unødig fremmedtrafikk i de sentrumsnære boligområdene, med de negative konsekvenser det gir mht støy, støv og trafiksikkerhet.
- Videre vil et godt utbygd, vedlikeholdt og driftet sykkelvegnett kunne bidra til å redusere biltrafikk i boligområdene.
- Deler av det eksisterende overordnede vegnettet har i dag også funksjon som samlevei og adkomstvei. Storveien på Gressvik og Kråkerøyveien er eksempler på dette. Dette er veier med mye trafikk, mange avkjørsler og bebyggelse tett inntil vegen. At en vei har ulike funksjoner, medfører et uryddig trafikkbilde. Ulykkesrisikoen øker. Storveien er en av de mest ulykkesutsatte strekningene i Fredrikstad. I tillegg til trafiksikkerhetsproblemer er barrierevirkningen vesentlig. For å legge bedre til rette for gode oppvekst- og bomiljø er det viktig å redusere barriereeffekten.
- Å legge til rette for at innbyggerne i større grad skal kunne velge alternative transportformer til privatbilen vil kunne bidra til å redusere den totale biltrafikken. Dette vil igjen kunne ha effekt på miljøet i Fredrikstad samt innbyggernes helse og trivsel.
- Et brukertilpasset og godt kommunalt servicetilbud overfor ulike innbyggergrupper er avhengig av kommunens totale inntekter. Et utviklingsorientert, dynamisk og velfungerende næringsliv, med stor variasjon i arbeidsplassstilbudet, er gjennom skattesystemet en svært viktig bidragsyter til kommunens service-evne. Alle Fredrikstad-samfunnets ulike private og offentlige aktører bør derfor ha en fellesinteresse i å legge til rette for velfungerende transportsystem.

Ser en på ulykkesituasjonen medfører dagens trafikksituasjon store kostnader for samfunnet totalt sett, i tillegg den enkeltes lidelser og savn. Med økt trafikkvekst vil vi kunne forvente en økning i antall ulykker.

Tall fra SSB viser at vegtrafikken i 2004 sto for 34 % av det totale utslipp av klimagasser i Fredrikstad. Videre er vegtrafikken en betydelig kilde til svevestøv i Fredrikstad. Rådmannen mener at det ut fra et miljø- og trafikksikkerhetshensyn er behov for å bedre trafikksituasjonen i Fredrikstad.

Pakkas målsetting

Å definere en enkel målformulering er vanskelig, da det er flere forhold som skal vektlegges ved utvikling av en by og dens transportsystem. Rådmannen mener målene for Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad, slik de er presentert i kapittel 4 i rapporten "Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad - korrigert versjon", april 2007, gjenspeiler mange av de samfunnsmessige utfordringene Fredrikstad-samfunnet står overfor, og at målformuleringen legger opp til at disse skal løses på en mest mulig helhetlig og langsiktig bærekraftig måte. Rådmannen legger derfor foreslått målsetting til grunn.

Innretningen på pakka

Rådmannen mener at det er en klar sammenheng mellom pakkas innhold og tiltaksrekkefølge og den målsetting som er foreslått for pakka.

Å fokusere på å bedre persontransportkapasiteten anser rådmannen som et viktig og riktig grep.

Analysene for dagens situasjon viser at en stor del av trafikken på de kritiske veglenkene er trafikk som skal til og fra sentrum og sentrumsnære områder. Trafikkberegningene av de forskjellige aktuelle tiltakene viser at utfordringene med rv 110 og rv 109 må løses først også når en ser på forventet trafikksituasjon i 2013, (gitt en arealbruk i tråd med gjeldende kommuneplan).

I rapporten vises det til retningslinjene til transportetatens arbeid med Nasjonal Transportplan 2010-2019, hvor man for bypakker vil kunne forvente krav om kvalitetssikring i tidlig fase (KS1). Dette innebærer krav om en kvalitetssikring av en behovsanalyse, og at behovene for tiltak skal søkes dekket i tråd med firetrinnsprinsippet, dvs at utfordringene søkes dekket på høyest mulig nivå innen følgende tiltaksrekkefølge;

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 trase.

Rådmannen mener dette er en riktig tilnærming, også sett i fht dagens transportmønster og transportmiddelfordeling i Fredrikstad. Transportmønsteret i Fredrikstad er svært bilbasert. Resultatene fra reisevaneundersøkelsen som ble gjennomført høsten 2006 i Sarpsborg og Fredrikstad viser at vi har et stort potensial mht å redusere bilbruken. 80 % av våre arbeidsreiser blir foretatt med bil, og av disse er det 88 % som kjører alene. 4% er kollektivreiser, 5 % er gange og 10 % er sykkelreiser. Norske byer av tilsvarende størrelse har til sammenlikning en bilandel på 64 % og en kollektivandel på 14 %. Undersøkelsen viste også at 24 % av alle bilreiser er under 2 km og 55 % av alle reiser er under 5 km. Sett i fht utfordringene knyttet til utslipp av klimagasser, nevnt over, og helseaspektet er vårt reisemønster et paradoks.

En tilnærming i tråd med firetrinnsprinsippet vil være nødvendig for å muliggjøre en endring i reisemønster og reisemiddelvalg. Videre vil en slik tilnærming også være nødvendig for å kunne realisere det miljøpotensialet som ligger i en arealbruk i tråd med gjeldende kommuneplan, hvor fortetting i bybåndet er en viktig premisse. De kapasitetsøkninger som det legges opp til vil også vare lenger når dette prinsippet legges til grunn.

Tiltakene er prioritert. Å prioritere var en del av oppdraget gitt av kommunestyret. Prioriteringen er blant annet gjort ut fra hvilken effekt tiltakene forventes å ha for hele

transportsystemet i Fredrikstad sett under ett. Rådmannen mener at alle tiltakene som ligger i tiltaksrekkefølge 1-5 er viktige mht en ønsket utvikling av Fredrikstad. En prioritering er imidlertid nødvendig, spesielt mht videre planlegging.

Nærhet til E6, i tid, er en av hovedutfordringene Fredrikstad står overfor. Som i dag vil vi også i framtida ha flere atkomster til E6. Rådmannen anbefaler at aksene rv 109 / rv 112 videreutvikles som en hovedakse først. Ideelt sett burde også strekningen rv 109 Rolvsøysund - Alvim utvikles. Dette anses imidlertid ikke som aktuelt så lenge det statlige bidraget er såpass begrenset, samt at Sarpsborg ikke ønsker lokal brukerfinansiering. Rådmannen mener prioriteringen av rv 109 er hensiktsmessig ut fra flere forhold;

1. En kapasitetsforbedring her vil også tjene trafikk til og fra Sarpsborg, i tillegg til lokaltrafikk
2. 4 felt her vil øke framkommeligheten for Glommaringen, som er et satsningsområde for kollektivtrafikken
3. Andelen gjennomgangstrafikk er større enn ved rv 111.
4. Viktig å fullføre utbyggingen av eksisterende 4-feltsveg.

Rådmannen er klar over at en utbygging av rv 109 vil medføre økt trafikk på rv 112. Det videre planarbeidet må avklare behov for miljø og trafikksikringstiltak her.

Rv 111 er en sentral forbindelse til E6 for trafikk til og fra Østsiden. Framkommeligheten på denne strekningen er svært viktig for utviklingen av Øra Havn. At ny rv 111 er prioritert som tiltakspakke 5 kommer av dens effekt for trafikkavviklingen totalt sett. Rådmannen mener tiltakene prioritert 1-4 må realiseres først, men at tiden fram til realisering av tiltakene i prioritert 5 må søkes å bli så kort som mulig.

Hvorvidt framkommeligheten på rv 111 skal bedres med en ny rv 111 eller en utbedring av dagens rv 111, er for tidlig å fastslå. I det videre planarbeidet vil det bli stilt krav om konsekvensutredning av alternative traseer.

Rådmannen ser det som svært viktig å ferdigstille utbyggingen av rv 108 ut til Kråkerøy kirke, slik prosjektet er regulert. Prosjektet inngår derfor som en del av prioritert 2.

Finansiering

Rådmannen tar konklusjonene i rapporten Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad - finansiering, til etterretning. Behovet for en raskest mulig realisering av tiltakene, er så viktig at en ikke bør vente på eventuelle framtidige lovendringer og forskrifter. Rådmannen anbefaler derfor bompenger som lokalt finansieringsbidrag.

Det må imidlertid i det videre arbeidet nå søkes å maksimere det statlige bidraget, samt å påvirke prioriteringene slik at det statlige bidraget kommer så raskt som mulig. Pakka må markedsføres som mer enn en ren infrastrukturpakke. Pakkas innhold og betydning for å få til en ønsket miljøvennlig byutvikling, og hvor samordning med statlige aktører er en forutsetning for å lykkes, må formidles på en best mulig måte overfor sentrale administrative og politiske myndigheter.

Ved vurdering av lokaliseringsprinsipp har følgende blitt sterkt vektlagt:

Nytteprinsippet, mest mulig optimal utnyttelse av infrastrukturen, inntektsgrunnlag og rettferdighet i fht gjeldende vedtak knyttet til bomstasjonslokalisering på ny og gammel Kråkerøy-bro. Rådmannen er enig i denne vurderingen.

Rådmannen anbefaler, i likhet med utredningen, en lokalisering i tråd med prinsipp C. Rådmannen vil imidlertid anbefale at bomstasjoner på Årum og i Skjærviken etableres så fort utbedring av kapasiteten på rv 111 er aktuelt.

Når det gjelder Åledalslinjen, bør det ved realisering av denne vurderes hvorvidt det skal etableres en bomstasjon i tilknytning til tiltaket. Rådmannen ser at dette kan være noe problematisk, mht en mest mulig optimal utnyttelse av vegnettet. Dersom Storveien blir uten

bomstasjon vil en stor del av trafikken trolig fortsette å bruke denne vegen. En bomstasjon i Storveien vil "splitte" Gressvik som lokalsamfunn. Rådmannen tilrår at dette vurderes nærmere ved realisering av Åledalslinja.

Lokaliseringene som foreslås, må forstås som et prinsipp. I det videre planarbeidet må endelig detaljert lokalisering og antall bomstasjoner vurderes nærmere. Rådmannen mener det er viktig at man ved endelig lokalisering vektlegger en mest mulig optimal utnyttelse av vegnettet. Fremmedtrafikk i boligområder, for å unngå passering av bomstasjoner, bør unngås.

Bomstasjoner på ny og gammel Kråkerøybro er vedtatt i fbm rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse. Disse vil bli satt i drift i 2009, når ny bro til Kråkerøy er ferdig. I hht St. prp. nr. 41 (2006-2007) Om utbygging og finansiering av rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse forventes det en innkrevingsperiode på 14,5 år. Med en lokalisering i hht prinsipp C, ser rådmannen at innbyggerne på Kråkerøy får en større ulempe enn Fredrikstadbefolkningen for øvrig, da de på lengre reiser må betale både på vei fra og til. Rådmannen ber om at det i det videre utredningsarbeidet vurderes hvorvidt disse bomstasjonene kan tas ned når første trinn av rv 108 er nedbetalt, dvs 2023/2024. Dette vi i tilfelle være før hele rv 108 fra til Kråkerøy kirke er ferdig nedbetalt og tidligere enn de øvrige bomstasjonene i en sentrumsring.

I beregningene er det lagt til grunn rabattordninger, både knyttet til abonnement, timesregel og passeringstak pr måned. Ut fra et miljøhensyn, er verken timesregel eller passeringstak pr måned særlig heldig. Rådmannen mener imidlertid det må tas høyde for at bompenger er en finansieringsform som aldri vil kunne bli 100% rettferdig, og at nevnte ordninger er viktige for å redusere forskjellene.

Viktigheten av å gjøre et prinsippvedtak - nå

Trafikalt, miljø- og byutviklingsmessig er det viktig å få iverksatt tiltak så fort som mulig.

Bompenger krever et lokalpolitisk initiativ og vedtak.

Bompenger skal godkjennes av Stortinget, uavhengig av størrelsen på det statlige bidraget. Det stilles da krav til at finansieringsplanen, og dermed takstene, skal baseres på godkjent reguleringsplan for de deler av pakka som skal realiseres først og kostnadsanslag godkjent etter ekstern kvalitetssikring. Dette er en planleggingsprosess som nødvendigvis vil ta noe tid. Et vedtak nå vil være et startsignal for dette planarbeidet.

Statlige midler som delbidrag i en finansieringsordning hentes fra vegbudsjettet på samme måte som vegprosjekter som fullfinansieres av staten. Dette betyr at de statlige midlene må være prioritert i Nasjonal Transportplan og i handlingsprogrammene, før bompengoordninger med statlig finansiering legges fram for Stortinget. Arbeidet med revisjon av NTP 2010-2019 er godt i gang. Det forventes at transportetatens samlede forslag til NTP sendes på høring i januar 2008, mens Stortingsmeldingen legges fram i desember 2008. Arbeidet med Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad er omtalt i fylkets innspill til NTP. Et positivt vedtak lokalt vil imidlertid være et viktig signal om sterk lokalpolitisk vilje til gjennomføring av pakka. Dette vil kunne ha betydning for i hvilken grad pakka prioriteres.

I NTP presenterer regjeringen sin strategi for transportpolitikken. Kommende NTP vil gjelde for perioden 2010-2019. På bakgrunn av denne utarbeides det et handlingsprogram for de første 4 årene i perioden. Her synliggjøres alle investeringstiltak over 5 mill kr. For siste del av perioden er handlingsprogrammet å betrakte som et planleggingsprogram. For å få en raskest mulig realisering av Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad er det viktig å bli prioritert i første 4-års periode. Ved et negativt vedtak i kommunestyret er det ikke realistisk.

Rådmannen har tidligere omtalt viktigheten av samtidighet i realiseringen av rv 110 og kryss rv 109/rv 110 og ny jernbanestasjon på Grønli. Finansiering av ny jernbanestasjon inngår ikke finansielt i pakka. Det må arbeides for at dette prioriteres av sentrale myndigheter. Et positivt

lokalpolitisk finansieringsvedtak, vil være et sterkt signal, også over for Jernbaneløstaket mht planlegging og prioritering av ny jernbanestasjon.

Ved en evt ny regionalisering, med flere sammenslåtte fylker, vil vi stå i fare for å måtte konkurrere med flere andre prosjekt i Oslo og på det sentrale Østlandsområdet. Dette er områder med minst like store trafikale utfordringer som Fredrikstad, og hvor vedtaksmyndigheten vil ligge utenfor Østfold fylke. En utsettelse av Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad vil også i lys av dette være uheldig.

Videre prosess

Samferdselsmyndighetene og Stortinget står overfor en omfattende prioriteringsoppgave når investeringsmidlene til samferdsel skal fordeles. For å få en raskest mulig realisering av tiltakene i Fredrikstad, må Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad prioriteres av de sentrale myndighetene. Hensikten med pakke og hvilke muligheter den gir mht en bærekraftig utvikling av Fredrikstad, må kommuniseres både til sentrale administrative og politiske myndigheter. Budskapet må kommuniseres godt og bredt, og flere aktører må i den sammenheng "på banen". Hvem som gjør hva, hvordan og hva som skal kommuniseres bør koordineres.

Et positivt finansieringsvedtak, er første trinn på vegen til en realisering. For å få en raskest mulig realisering, bør det videre planarbeidet startes opp umiddelbart. Videre organisering, framdrift og finansiering av dette må avklares med Statens vegvesen.

På bakgrunn av det overstående, anbefaler rådmannen at det fremmes forslag til prosjektorganisering og strategi for hvordan prosjektet skal fremmes overfor sentrale administrative og politiske myndigheter, så fort som mulig.