



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Postboks 8010 DEP  
0030 OSLO

**Deres referanse**  
20/722

**Vår referanse**  
2018/12125-14-143962/2020-EIRBER

**Klassering**  
113

**Dato**  
25.06.2020

## **Høringsuttalelse fra Fredrikstad kommune til transportvirksomhetenes prioriteringsforslag til Nasjonal transportplan 2022-2033**

Fredrikstad bystyre behandlet forslaget i møte den 19.06.2020 og vedtok følgende uttalelse:

Fredrikstad kommune leser transportvirksomhetenes prioriteringsforslag til Nasjonal transportplan 2022–2033 med bekymring. Kommunen og Nedre Glomma-regionen for øvrig er i beste fall lavt prioritert innenfor de ulike transportfeltene. I det følgende vil Fredrikstad kommune tema for tema gå gjennom de viktigste tiltakene som bør innarbeides i Nasjonal transportplan.

### Vei

Fredrikstadbrua langs rv. 110 har en restlevetid på maksimalt 16 år (2036) med full trafikkapasitet, ifølge Statens vegvesens beregninger i 2016. Av den grunn anbefaler Statens vegvesen at brua senest i 2036 omklassifiseres til lokalveibru stengt for kjøretøy over 3,5 tonn.

Tungtrafikk må kunne krysse Glomma i Fredrikstad, og dette må være et statlig ansvar. Den planlagte nye Glommakryssingen lenger nord, mellom Omberg og Torp, må derfor få riksveistatus og prioriteres i ny Nasjonal transportplan. Kommunedelplan for bru med tilførselsveier ble vedtatt i februar 2019, og det er lokalt vist stor vilje til medfinansiering (1,1 milliarder 2018-kroner) gjennom videreføringen av Bypakke Nedre Glomma høsten i forkant. Ny bru over Glomma vil spille en sentral rolle i trafikksystemet i Nedre Glomma og øke beredskapen og framkommeligheten.

### Byvekstavtale/belønningsordning

Fredrikstad og Sarpsborg kommuner samt Østfold fylkeskommune (nå Viken fylkeskommune) har i lengre tid forberedt seg både administrativt og politisk på å komme i gang med byvekstforhandlinger for Nedre Glomma. Signalene fra statlig hold har vært uklare og utsettelsene har vært mange.

At belønningsmidlene for Nedre Glomma foreslås videreført på dagens nivå, er etter transportvirksomhetenes vurdering i utgangspunktet ikke til hinder for at Nedre Glomma kan inngå byvekstavtale med staten. Fredrikstad kommune ser imidlertid liten verdi i å gå i gang

#### **Bærekraftig samfunnsutvikling**

Besøksadresse: Nygaardsgt. 16, 1606 Fredrikstad  
E-postadresse: postmottak@fredrikstad.kommune.no  
Telefon: 69 30 60 00 Org.nr: 940039541

Postadresse: Postboks 1405, 1602 FREDRIKSTAD  
Webadresse: www.fredrikstad.kommune.no  
Tlf. saksbeh.: 69 30 60 00 Bankkonto:

med tunge forhandlingsprosesser om byvekstavtale med staten hvis det ikke kan lede fram til økte belønningsmidler eller andre fordeler som ikke er inkludert i dagens belønningsordning. Fredrikstad kommune ber av den grunn om at midler omdisponeres slik at byvekstavtalene blir attraktive verktøy for å oppnå nullvekstmålet og legge til rette for bærekraftig byutvikling i forpliktende samarbeid med staten.

### Jernbane

Fredrikstad kommune opplever en stadig økende grad av usikkerhet rundt videre framdrift for planlegging og utbygging av InterCity-dobbeltspor langs Østfoldbanen sør for Moss. Målsettingen for ferdig dobbeltspor til Fredrikstad (Seut)/Sarpsborg har på kort tid gått fra 2024/2026 (NTP 2018–2029) til 2029 (Jernbanesektorens handlingsprogram 2018–2029). Svarbrevet fra Jernbanedirektoratet og Bane NOR på NTP-oppdragsbrev 9 kan i beste fall tolkes dithen at det i andre seksårsperiode (2028–2033) kan bli bygget dobbeltspor fra Haug i Råde til Seut i Fredrikstad, men ikke videre til Sarpsborg. Dermed vil heller ikke ny Fredrikstad stasjon på Grønli realiseres i kommende NTP-periode.

Usikkerhet rundt framdrift for store samferdselsprosjekter er en belastning i seg selv, men denne saken har en viktig tilleggsdimensjon ved at store og sentrumsnære områder vil bli båndlagt i en kommunedelplan uten klarhet i videre framdrift for reguleringsplanlegging og utbygging. Grønli, i den nordre utkanten av Fredrikstad sentrum, har minst siden 1990-tallet vært utpekt som framtidig stasjons- og byutviklingsområde.

I 1997 ble det vedtatt en kommunedelplan med omtrent samme dobbeltsportrasé og stasjonsplassering som i InterCity-prosjektet som nå er under planlegging. 1997-planen ble aldri realisert, men Grønli's rolle som framtidig stasjonsområde har gjort det vanskelig å legge til rette for annen utvikling på Grønli og tilstøtende områder. Ikke minst er det en belastning for lokale beboere og næringsliv ikke å vite hva som vil skje med egen eiendom og nærområde. Viktigheten av forutsigbar framdrift for InterCity-utbygging gjennom Fredrikstad henger også sammen med felles planlegging med rv. 110 Simo–St. Croix, som inngår i Bypakke Nedre Glomma.

Det er i utgangspunktet forståelig at Samferdselsdepartementet ønsker en Nasjonal transportplan som av hensyn til teknologisk og samfunnsmessig utvikling er mer overordnet og fleksibel. Fredrikstad kommune mener imidlertid at det i spesielle tilfeller må være rom for å prioritere enkeltprosjekter. Av årsakene nevnt over må InterCity-parsellen Seut–Rolvøy prioriteres i NTP 2022–2033, og få et fastsatt år for ferdigstilling for å sette sluttstrek for tiår med usikkerhet.

### Farled

Borg havn er en stamhavn, beredskapshavn og NATO-havn. Havnen har en jevn vekst i mengden gods, både privat og offentlig, og er svært viktig for næringslivet i Nedre Glomma.

Seilingsforholdene til og fra Borg havn må bedres, slik at risiko for uhell og grunnstøtinger reduseres, og flaskehalser minimeres. Den positive effekten på næringsutviklingen er viktig å opprettholde og videreføre, med mål om å bli en sentral havn i Oslofjorden.

Borg I og Borg II må igangsettes uten opphold, enten gjennom økte rammer for Kystverket i Nasjonalt transportplan 2022-2033 eller gjennom separate bevilgninger.

Med hilsen

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur*

Jon-Ivar Nygård  
ordfører

Vedlegg:

- 1 Særutskrift bystyresak 6820 - høring – transportvirksomhetenes prioriteringsforslag til Nasjonal transportplan 2022-2033



**Saksnr.:** 2018/12125  
**Dokumentnr.:** 12  
**Løpenr.:** 69008/2020  
**Klassering:** 113  
**Saksbehandler:** Eirik Berget

## Møtebok

| Behandlet av  | Møtedato   | Utvalgssaksnr. |
|---------------|------------|----------------|
| Formannskapet | 04.06.2020 | 112/20         |
| Bystyret      | 18.06.2020 | 68/20          |

## Høring – transportvirksomhetenes prioriteringsforslag til Nasjonal transportplan 2022–2033

### Ordførers innstilling

Ordfører anbefaler formannskapet å gi følgende innstilling til bystyret:

1. Vedlagte forslag til høringsuttalelse oversendes Samferdselsdepartementet som Fredrikstad kommunes uttalelse til transportvirksomhetenes prioriteringsforslag til Nasjonal transportplan 2022–2033.

Fredrikstad, 24.05.2020

### Formannskapets behandling 04.06.2020:

Erik Skauen (MDG) fremmet følgende forslag til nytt punkt:

Vedlikeholdsmudring bør startes snarest mulig og arbeidet må ta hensyn til marint liv. Sedimenter lagres i landdeponi. Videre bør det prioriteres bedre merking av farleden. Dette er et viktig sikkerhetstiltak for å forhindre ulykker og akutt forurensning.

Som erstatter:

«Borg I og Borg II må igangsettes uten opphold» i siste avsnitt under «Farleden».

### Voting

Forslag fremmet av Erik Skauen fikk 3 stemmer (MDG 1, R 1, KrF 1) og ble ikke vedtatt. Ordførers innstilling ble enstemmig vedtatt.

### Formannskapets innstilling til bystyret 18.06.2020:

1. Vedlagte forslag til høringsuttalelse oversendes Samferdselsdepartementet som Fredrikstad kommunes uttalelse til transportvirksomhetenes prioriteringsforslag til Nasjonal transportplan 2022–2033.

### Bystyrets behandling 19.06.2020:

Erik Skauen (MDG) tok opp forslag fremmet i formannskapet

### Voting:

Formannskapets innstilling ble vedtatt med 41 stemmer (Ap 19, H 8, FrP 7, SV 2, Sp 3, Pp 2) mot 12 stemmer (MDG 4, R 3, KrF 2, Bym 2, V 1) som ble avgitt for forslag fra Erik Skauen.

### Bystyrets vedtak 19.06.2020:

1. Vedlagte forslag til høringsuttalelse oversendes Samferdselsdepartementet som Fredrikstad kommunes uttalelse til transportvirksomhetenes prioriteringsforslag til Nasjonal transportplan 2022–2033.

Rett utskrift.

Fredrikstad 25.06.2020

Yvonne Meidell  
møtesekretær

Utskrift til: saksbehandler Eirik Berget, Seksjon for kultur, miljø og byutvikling  
Kopi til: direktør for Seksjon kultur, miljø og byutvikling Bente Meinert.

**Kort begrunnelse for eventuelt endret innstilling fra ordfører**  
Ingen endring.

**Kommunedirektørens kommentar**  
Ingen kommentar.

**Kommunedirektørens forslag til innstilling**

1. Vedlagte forslag til høringsuttalelse oversendes Samferdselsdepartementet som Fredrikstad kommunes uttalelse til transportvirksomhetenes prioriteringsforslag til Nasjonal transportplan 2022–2033.

**Sammendrag**

Samferdselsdepartementet har sendt transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer i ny Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2022–2033 på høring, med høringsfrist 1. juli 2020. Prioriteringsforslagene er et svar på Samferdselsdepartementets oppdragsbrev 9 om "prioriteringer av all ressursbruk i perioden 2022–2033". Oppdragsbrevet angir krav og rammer som transportmyndighetene må forholde seg til i sine svar.

Innenfor vei og jernbane foreslår transportvirksomhetene ingen prosjekter i Nedre Glomma, med unntak av et mindre utbedringsprosjekt langs rv. 22 øst for Sarpsborg. Belønningsmidlene for Nedre Glomma foreslås videreført på dagens nivå fram til 2029, deretter på et lavere nivå. Kystverket finner ikke rom innenfor de økonomiske rammene til å kunne prioritere Borg-prosjektet for å utbedre seilingsleden til Borg havn.

I forslag til høringsuttalelse argumenterer kommunedirektøren for at følgende tiltak bør prioriteres i Nasjonal transportplan 2022–2033: Ny Glommakryssing mellom Omberg og Torp (med riksveistatus), InterCity-parsell Seut–Rolvøy inkl. ny stasjon på Grønli, økte belønningsmidler i byvekstavtale og utbedring av seilingsleden til Borg Havn gjennom prosjektene Borg I og II.

Kommunedirektøren anbefaler at vedlagt forslag til høringsuttalelse sendes Samferdselsdepartementet.

**Vedlegg**

- 1 Forslag til høringsuttalelse fra Fredrikstad kommune – transportvirksomhetenes prioriteringsforslag til Nasjonal transportplan 2022–2033

**Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)**

- 1 Høringsbrev, oppdragsbrev og transportvirksomhetenes svar er tilgjengelig her:  
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing---nasjonal-transportplan-2022-2033---transportvirksomhetenes-svar-pa-oppdrag-fra-departementet/id2693954/>

**Saksopplysninger**

Samferdselsdepartementet har sendt på høring transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer i perioden 2022–2033, med høringsfrist 01.07.2020. Transportvirksomhetene Avinor AS, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Statens vegvesen hadde frist 17.03.2020 for å levere sine svar på *oppdragsbrev 9 – Prioriteringer* i forbindelse med arbeidet med ny Nasjonal transportplan for perioden 2022–2033.

Fredrikstad kommune er ingen formell høringsinstans og har derfor ikke mottatt høringsbrev, men Samferdselsdepartementet åpner for å motta uttalelser også fra andre.

#### Nasjonal transportplan og oppdrag 9 – prioriteringer

Proessen fram mot ny Nasjonal transportplan og innretningen av planen vil være annerledes enn for tidligere NTP-er. Samferdselsdepartementet legger opp til et større fokus på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og planen vil ha en mer strategisk og overordnet form. De viktigste utfordringene skal håndteres først. Departementet ønsker også en plan med større fleksibilitet og handlingsrom i gjennomføringen, blant annet av hensyn til samfunnsmessige og teknologiske endringer. Det gir seg utslag i at departementet vektlegger utfordringene som skal løses framfor konkrete virkemidler og tiltak, særlig i andre seksårsperiode (2028–2033).

Transportvirksomhetene har fra Samferdselsdepartementet fått flere oppdragsbrev, og i oppdragsbrev 9, datert 25.11.2019, er virksomhetene bedt om å "foreslå prioriteringer av all ressursbruk i perioden 2022–2033" innenfor sitt område. For første seksårsperiode (2022–2027) skal virksomhetene foreslå konkrete prosjekter/strekninger/pakker som kan løse utfordringene og presentere dem etter transportkorridor. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal være styrende for rangeringen. For annen seksårsperiode (2028–2033) skal virksomhetene presentere utfordringene i transportkorridorene på en strategisk og helhetlig måte. Basert på dette skal de foreslå fordeling av midler mellom korridorer/områder, men ikke enkeltprosjekter.

Samferdselsdepartementet presiserer at all ressursbruk skal være innenfor de beregningstekniske økonomiske rammene, som er satt per virksomhet. Det er satt en felles ramme for byområdene med byvekstavgifter eller belønningsordninger, og for disse byområdene er transportvirksomhetene bedt om å komme med felles forslag til tilskudd. Det opereres med to rammenivåer (for byområdene er ramme A og B lik):

- Ramme A (lav): Tilsvarende en videreføring av bevilgningene til NTP-formål i 2020-budsjettet.
- Ramme B (høy): Tilsvarende en videreføring av gjennomsnittlig årlig ramme i NTP 2018–2029.

Statens vegvesen (millioner 2020-kr):

|         | Gj.snitt 2022–2027 | Gj.snitt 2028–2033 | Gj.snitt 2022–2033 |
|---------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Ramme A | 31 110             | 31 110             | 31 110             |
| Ramme B | 35 210             | 42 250             | 38 730             |

Jernbanedirektoratet/Bane NOR (millioner 2020-kr):

|         | Gj.snitt 2022–2027 | Gj.snitt 2028–2033 | Gj.snitt 2022–2033 |
|---------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Ramme A | 22 550             | 22 550             | 22 550             |
| Ramme B | 25 840             | 31 480             | 28 660             |

Kystverket (millioner 2020-kr):

|         | Gj.snitt 2022–2027 | Gj.snitt 2028–2033 | Gj.snitt 2022–2033 |
|---------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Ramme A | 1 460              | 1 460              | 1 460              |
| Ramme B | 2 075              | 3 125              | 2 600              |

For Nye Veier AS skal det legges til grunn en videreføring av de årlige bevilgningene på 5,6 milliarder 2020-kroner. Samlet ramme for tilskuddene til de største byområdene, i form av byvekstavgifter og belønningsordninger, settes til 45,4 milliarder kroner for NTP-perioden.

#### Foreslåtte prioriteringer

I det følgende vil transportvirksomhetenes foreslåtte prioriteringer i Fredrikstad/Nedre Glomma bli gjennomgått.

#### *Vei*

Statens vegvesen har ingen store veiprosjekter i Nedre Glomma på sin prioriteringsliste. Det eneste som angår Nedre Glomma er utbedring av rv. 22 Kampenes–Ise, som det foreslås satt av 150 millioner kroner til (100 prosent statlig finansiert) i første seksårsperiode. Dette tiltaket faller utenfor de prioriterte tiltakene innenfor ramme A, men står øverst blant tilleggstiltakene som ramme B åpner for.

Nye Veier AS har i dag ingen veiprosjekter i eller i nærheten av Nedre Glomma i sin prosjektportefølje. I sitt svar til departementet, har Nye Veier AS foreslått 18 strekninger/prosjekter som bør overføres til deres portefølje. Blant disse er prosjektet "Transport i og rundt Oslo", som inkluderer rv. 22 Hvam–Årum. Den søndre enden av veien, fra Årum til Øra, er ikke omtalt.

#### *Byvekstavtale/belønningsordning*

Transportvirksomhetene foreslår i fellesskap at Nedre Glomma sammen med Kristiansandregionen, Buskerudbyen, Grenland og Tromsø får belønningmidler på dagens nivå fram til 2029. For Nedre Glommas del innebærer det ca. 60 millioner kroner årlig. For perioden 2030–2033 foreslås belønningsmidler på et lavere nivå.

At belønningsmidlene foreslås videreført på dagens nivå fram til 2029 er i utgangspunktet ikke til hinder for at disse midlene kan inngå i en byvekstavtale. For de siste fire årene av NTP-perioden skriver imidlertid Statens vegvesen følgende på vegne av transportvirksomhetene:

*"Et mer begrenset økonomisk handlingsrom etter 2029 betyr imidlertid at det bør vurderes om det er hensiktsmessig å legge opp til reforhandlinger av byvekstavgifter i de ni byområdene etter fremleggelse av Nasjonal transportplan 2022-2033."*

#### *Jernbane*

Jernbanedirektoratet og Bane NOR nevner ikke utbygging av konkrete InterCity-parseller langs Østfoldbanen sør for Moss i sitt svar til departementet. For første seksårsperiode er ikke dette InterCity-området omtalt, men under overskriften "*Mulige tilbudsforbedringer i andre seksårsperiode*" står følgende:

*"Ambisjonen om økt frekvens og redusert reisetid mellom Oslo og Fredrikstad/Sarpsborg, og for internasjonale transporter, opprettholdes. Økning i kostnadsestimatene for videre utvikling av InterCity på Østfoldbanen medfører behov for videre vurderinger. Arbeid med å se mulige tilbudsforbedringer uten sammenhengende dobbeltspor pågår."*

Det er imidlertid prioriterte utbyggingsprosjekter mellom Moss og Oslo som i løpet av første seksårsperiode vil bidra til et bedre togtilbud også for Fredrikstad. De påbegynte utbyggingsprosjektene Follobanen og Sandbukta–Moss–Såstad foreslås prioritert med henholdsvis 310 millioner kroner og 5,31 milliarder kroner. I tillegg foreslås det 1,18 milliarder kroner til hensettingsanlegg sør for Moss, som foreløpig er under planlegging. Alle tre tiltakene foreslås prioritert med like mange midler innenfor både ramme A og ramme B. Disse tiltakene vil gi kortere reisetid og flere rushtidsavganger for reisende mellom Fredrikstad og Oslo.

#### *Farled*

Kystverket skriver i sitt svar til departementet at verken ramme A eller B tillater prioritering av større prosjekter som Borg I og Borg II (utbedring av seilingsled fra ytre Oslofjord til Borg havn på Øra). Samlet er Borg-prosjektene estimert til 1 338 millioner kroner, som utgjør

nesten et helt årsbudsjett for Kystverket. Skal disse gjennomføres i NTP-perioden, er man avhengig av egne bevilgninger.

#### **Økonomiske konsekvenser**

Ikke relevant.

#### **Konsekvenser levekår/folkehelse**

Ikke relevant.

#### **Ansattes medbestemmelse**

Ikke relevant.

#### **Vurdering**

Kommunedirektøren vurderer at Fredrikstad og Nedre Glomma-regionen er lavt prioritert av transportvirksomhetene i deres prioriteringsforslag. I forslaget til høringsuttalelse peker kommunedirektøren på viktige samferdselstiltak i Fredrikstad og Nedre Glomma, som burde vært høyt på prioriteringslisten.

Innenfor temaet vei viser kommunedirektøren til at Fredrikstadbrua har en begrenset levetid med full trafikkapasitet og at det må være et statlig ansvar å sikre at all type trafikk kan krysse Glomma i Fredrikstad. Dermed må ny Glommakryssing mellom Omberg og Torp få riksveistatus og prioriteres i Nasjonal transportplan.

Kommunene i Nedre Glomma har i lengre tid forberedt seg både administrativt og politisk for å komme i gang med forhandlinger om byvekstavtale med staten. Det er derfor skuffende å lese at det ikke åpnes for økte belønningsmidler i en slik avtale. Etter kommunedirektørens vurdering må byvekstavtalene inneholde økte belønningsmidler eller andre fordeler for at det skal være attraktivt å inngå et slikt forpliktende samarbeid med staten.

InterCity-satsningen gjennom Fredrikstad framstår stadig mer usikker, og i prioriteringslisten fra Jernbanedirektoratet og Bane NOR inngår ingen parseller sør for Moss. Dette er særlig kritisk for Grønli-området, som minst siden 1990-tallet har vært utpekt som framtidig stasjonsområde og av den grunn er tiltenkt en sentral rolle i byutviklingen.

Kommunedirektøren skriver derfor i forslag til høringsuttalelse at InterCity-parsellen Seut–Rolvstø må prioriteres i ny Nasjonal transportplan.

Borg-prosjektet for å utbedre seilingsleden fra ytre Oslofjord til Øra er helt essensielt for videreutvikling av Borg havn, som er stamhavn, beredskapshavn og NATO-havn. Dette vil igjen ha ringvirkninger for næringslivet i regionen. Kommunedirektøren mener Borg I og II må prioriteres, enten gjennom økte rammer for Kystverket i Nasjonal transportplan eller gjennom separate bevilgninger.