



Møteinnkalling
Teknisk utvalg

Møtested: Tomteveien 30, møterom Dampskipsbrygga
Tidspunkt: 08.10.2025 kl. 16:00

Eventuelle forfall meldes til møtesekretær Hans Jacob Sandberg, telefon 45 05 67 26, epost: hansan@fredrikstad.kommune.no.

Varamedlemmer møter etter nærmere avtale.

Dersom du ønsker å få vurdert din habilitet, send nødvendig informasjon til utvalgsleder Rita Holberg, epost: riho@fredrikstad.kommune.no med kopi til møtesekretær.

Fredrikstad, 29.09.2025
Rita Holberg (sign.)
leder

Saksliste

Saksnr.	Innhold	Hjemmel u.off.
OS 5/25	Kommuneplanens samfunnsdel: forlag til planprogram - presentasjon for råd og utvalg høsten 2025	
OS 6/25	Orientering om prosjekt Gressvik fergeleie	
OS 7/25	Orientering om prosjekt Hyke; status og avslutning	
OS 8/25	Administrasjonen orienterer	
PS 12/25	Evalueringsmessig situasjon i Fredrikstad kommune	
PS 13/25	Bygningsmessig situasjon for M klassen ved Borge barneskole	
PS 14/25	Avfallsløsning Gamlebyen	

**OS 5/25 Kommuneplanens samfunnsdel: forlag til planprogram - presentasjon for
råd og utvalg høsten 2025**
OS 6/25 Orientering om prosjekt Gressvik fergeleie
OS 7/25 Orientering om prosjekt Hyke; status og avslutning
OS 8/25 Administrasjonen orienterer



Saksnr.: 2025/16348
Dokumentnr.: 1
Løpenr.: 144291/2025
Klassering: Q50

Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Teknisk utvalg	08.10.2025	12/25
Formannskapet	16.10.2025	
Bystyret	23.10.2025	

Evaluerings av parkeringspolitikken i Fredrikstad kommune

Kommunedirektørens innstilling

Kommunedirektøren anbefaler formannskapet å gi følgende innstilling til bystyret:

1. Saken tas til orientering.

Sammendrag

Teknisk utvalg uttaler seg i saken.

Betingelser for parkering på kommunens offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i sentrumsområdene har vært behandlet i flere politiske saker de siste årene. Denne saken svarer ut bestillingen om en evaluering av parkeringspolitikken før budsjettet for 2026 fremlegges. Parkeringspolitikken er et sentralt virkemiddel i arbeidet med nullvekstmålet for personbiltrafikk, og skal støtte opp under klima-, areal- og transportmål.

Bystyret behandlet i oktober 2024 sak om fornyet parkeringspolitikk for Fredrikstad kommune, med mål om å gjøre politikken mer forutsigbar, enkel og økonomisk bærekraftig. Det ble vedtatt blant annet to timer gratis parkering i kommunale parkeringshus, videreføring av avgiftsfritak i helger og differensierte satser for elbiler, samt innføring av nattakst og forsøk på reklamesalg i parkeringshusene.

I Byvekstavtalen er det enighet om at parkeringspolitikken skal bidra til måloppnåelse av nullvekstmålet. Der kollektivtilbudet, sykkel og gange er aktuelle alternativer, skal parkeringspolitikken bidra til å begrense bilbruken. Fredrikstad har over tid redusert gateparkering og omdisponert arealer til fordel for myke trafikanter, samtidig som parkeringskapasiteten er opprettholdt gjennom etablering av parkeringsanlegg.

I Fredrikstad sentrum er det om lag 1.100 parkeringsplasser i parkeringsanleggene. I samme periode som anleggene ble etablert har det blitt fjernet om lag 150 parkeringsplasser i sentrum. I Fredrikstad sentrum har anslagsvis 80 prosent av alle offentlig tilgjengelige parkeringsplasser vært regulert og driftet av kommunen selv. I Gamlebyen er Forsvarsbygg blitt en like stor tilbyder av offentlig tilgjengelige parkeringsplasser som Fredrikstad kommune. Ved handelssenter og private kjøpesenter utenfor bysentrum kan ikke kommunen diktere parkeringsbetingelser.

Det er identifisert inntekstpotensial ved endringer i avgiftsmodeller. Parkeringspolitikken skal også bidra til sosial bærekraft ved å sikre tilgjengelighet for dem med reelt behov, og miljømessig bærekraft gjennom redusert bilbruk. Videreføring av tiltak i byvekstavtalen vurderes som viktige grep fremover.

Vedlegg

- 1 Budsjettnotat 7- Parkering som virkemiddel i areal- og transportpolitikken

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

1. Bystyresak 7.12.2023-PS 192/20237 - Budsjett 2024 og handlingsprogram 2024-2027 for Fredrikstad kommune
2. Bystyresak 24.10.2024-PS 195/2024 - Fornyet parkeringspolitikk i Fredrikstad kommune
3. Bystyresak 16.11.2017-PS 135/17 - Felles parkeringsutredning for Nedre Glomma

Saksopplysninger

Bystyret vedtok 24.10.2024 i sak 195/2024 Fornyet parkeringspolitikk i Fredrikstad kommune:

1. Parkeringspolitikken i Fredrikstad skal være forutsigbar, langsiktig, økonomisk bærekraftig og enkel.
2. Det gis fritak for parkeringsavgift de to første timene i alle parkeringshus. Deretter betales det 30 kr. pr time. Avgiftsfritak i helgene videreføres slik de er i dag,
3. Differensiert avgift for elektriske biler videreføres slik det er i dag
4. Fra klokken 20.00 til klokken 8.00 innføres det maksimalt 75 kroner i alle parkeringshus.
5. Det iverksettes salg av reklame i parkeringshusene.
6. Parkeringspolitikken evalueres før budsjett for 2026 framlegges.

Saken svarte ut følgende verbalforslag fra Budsjett og handlingsplan 2024 – 2027:

Bystyret ønsker langsiktig forutsigbarhet og stabilitet i parkeringspolitikken. Inntektskrav knyttet til parkeringsinntekter skal derfor oppheves. Kommunedirektøren bes om å komme tilbake med en sak om dette.

Denne saken svarer omhandler vedtakspunkt 6: Parkeringspolitikken evalueres før budsjett 2026 fremlegges.

Parkeringspolitikk:

Dagens parkeringspolitikk er oppsummert i sak 195/2024 Fornyet parkeringspolitikk i Fredrikstad kommune:

Målsettingen med parkeringspolitikken er primært å forhindre uønsket trafikkøkning som følge av for mange og for lett tilgjengelige parkeringsplasser. Videre er parkeringspolitikken et virkemiddel i klima-, areal- og transportpolitikken, samt at det skal bidra til økt gange- og sykkelferdsel.

Fredrikstad kommune er en parkeringskommune og håndhever bestemmelsene i parkeringsforskriften selv. Kommunen har innført avgiftsparkering og tidsbegrensning i sentrumsområder for å prioritere tilgjengelighet i indre del av sentrum, redusere letetrafikk, erstatte muligheten for heldagsparkering i sentrum med innfartsparkeringer og legge forholdene bedre til rette for gående publikum. Dette er i tråd med felles parkeringspolitikk i Nedre Glomma og forventninger til kommende byvekstavtaler. Parkering i sentrumskjernen er dyrere og har kortere tidsbegrensning enn i ytre områder. Kommunen har god oversikt over bruken av offentlig tilgjengelige p-plasser i kommunens digitaliserte p-system og kapasiteten vurderes å være god.

Kommunedelplan for klima 2019–2030 har flere tiltak som går på parkeringspolitikk, for eksempel nye parkeringsnormer og fjerning av parkeringsplasser til fordel for andre trafikanter. Planen har som mål å redusere klimagassutslipp med 60 prosent innen 2030,

sammenlignet med 2016-nivå. Kommunen mål om at veksten i persontransport skal tas gjennom gode gang-, sykkel- og kollektivløsninger og at alle kjøretøy i Fredrikstadsamfunnet skal være fossilfrie innen 2030.

Det er fremforhandlet et forslag til en byvekstavtale for Nedre Glomma som skal behandles politisk høsten 2024 og som skal gjelde i ti år. I dette forslaget heter det at «Partene er enige om at parkeringspolitikken skal bidra til nullvekstmålet». Nullvekstmålet for personbiltrafikken er det overordnede målet for avtalen og det presiseres at parkeringspolitikken må vurderes på lik linje med andre tiltak og prosjekter for å sikre god måloppnåelse. Gjennom fireårige handlingsprogram som rulleres årlig konkretiseres prosjekter og tiltak. Her vil det kunne komme tiltak som får direkte påvirkning på parkeringspolitikken i Fredrikstad.

Parkeringspolitikken har vært behandlet i et mer langsiktig og regionalt perspektiv. Det har tidligere vært både ambisjoner og visjoner om å etablere en felles parkeringspolitikk for Nedre Glomma-regionen.

I 2017 ble det vedtatt en felles parkeringspolitikk i samarbeid mellom Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune. Formålet var å utvikle en mer aktiv og samordnet parkeringspolitikk som kunne bidra til å nå nullvekstmålet, samtidig som den skulle støtte opp under en attraktiv og levende byutvikling.

Nullvekstmålet innebærer at all vekst i persontransport skal skje gjennom økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange – ikke gjennom økt bruk av privatbil.

Nedenfor gjengis prinsippene for den felles parkeringspolitikken, slik de fremkommer i vedtaksteksten til Fredrikstad bystyre, sak PS 135/17 fra 2017:

1. *Følgende prinsipper legges til grunn i en felles parkeringspolitikk for Nedre Glomma:*
 - a. *Avgiftssone i bykjernen for handlende og besøkende i sentrum med korte besøk. Pris- og tidsreguleringer skal sikre gjennomtrekk på brukere av parkeringsplassene. Avgrensingene skal komme frem i de neste reviderte sentrumsplanene.*
 - b. *Parkeringshus/-kjellere for handlende og besøkende i sentrum med lengre besøk. Etableres mellom boligsone og langtidsparkering. Avgrensingene skal komme frem i de neste reviderte sentrumsplanene.*
 - c. *Boligsone utenfor avgiftssonen. Denne sonen er forbeholdt beboere fra kl.08.00-16.00 mot beboerlisens. Avgrensingene skal komme frem i de neste reviderte sentrumsplanene.*
 - d. *Langtidsparkering i utkanten av sentrum for arbeidsparkering. Gratis/lav parkeringsavgift. Langtidsparkeringsplassene skal komme frem i de neste reviderte sentrumsplanene.*
 - e. *Prioritere viktige byutviklingsformål framfor flateparkering. Dette vurderes i sentrumsplanarbeidene.*
 - f. *Sikre bestemmelser som forbyr midlertidige parkeringsplasser i sentrum. Bestemmelsene innarbeides/videreføres i sentrumsplanene.*
 - g. *Felles pris og tidsregulering i Sarpsborg og Fredrikstad sentrum. Gjeldende parkeringsregime i Fredrikstad brukes som modell. I Sarpsborg vil det være behov for å vente noe med å avgiftsbelegge lantidsparkeringsplassene ved innfartsårene på grunn av manglende arbeidsplassetablering i sentrum. Reguleringen justeres i forbindelse med kommunenes årlige budsjett- og handlingsplanarbeid.*
 - h. *Felles parkeringsnorm i sentrum og i kommunene for øvrig. Felles parkeringsnorm drøftes i rullering av fylkesplanen. I fylkesplanens retningslinjer innarbeides en overordnet retningslinje som detaljeres ut i de neste arealplanene i kommunene.*

- i. Sikre tilstrekkelig andel kommunalt eide parkeringsplasser. I Sarpsborg skal det innen utgangen av 2017 iverksettes en utredning som ser på muligheter og kostnader knyttet til kommunalt erverv/leie av parkeringsplasser.
 - j. Sykkelparkering prioriteres foran bilparkering i tilknytning til sentrale målpunkt, og bilparkeringsplasser fjernes i gater med høyfrekvente bussruter og hovedsykkelruter i sentrum.
 - k. Sikre at parkeringspolitikken legger til rette for at det er attraktivt å velge fossilfrie kjøretøy fremfor fossile kjøretøy.
 - l. Etablering av parkeringshenvising.
2. Partene i Bypakke Nedre Glomma innfører avgifter på parkeringsplasser for egne ansatte i sentrum innen utgangen av 2018.
 3. Det foreligger en felles «mal» for mobilitsarbeidet til bruk i dialog med næringslivet og mobilitetsplanlegging i løpet av 2018.
 4. Innen utgangen av 2018 skal det foreligge en samlet vurdering for trinnvis avvikling av overflateparkering og gateparkering til fordel for byutviklingsprosjekter og sykkel-/kollektivfelt. Disse skal brukes som underlag for sentrumsplanene.
 5. Det skal prøves ut innfartsparkering ved innfartsårene til sentraene i Nedre Glomma. Det etableres 1-3 innfartsparkeringsplasser i løpet av 2018. Ordningen evalueres etter 3 – 5 år.

I Byvekstavtale for Nedre Glomma 2024–2033 fremheves parkering som et sentralt virkemiddel for å nå målene om bærekraftig mobilitet og redusert bilbruk:

8. Parkering

Partene er enige om at parkeringspolitikken skal bidra til nullvekstmålet, og skal virke begrensende på bilbruken i områder hvor kollektivtilbud, sykkel og gange er aktuelle alternativer. Parkeringspolitikken skal bidra til en attraktiv byutvikling og gjøre kollektivtilbudet, sykkel og gange mer attraktivt. Dette kan eksempelvis være å fjerne parkeringsplasser fra gater og plasser, og legge disse til parkeringshus.

Det skal vurderes om gjeldende maksimumskrav i kommuneplanens arealdel er tilstrekkelig strenge for å nå nullvekstmålet. Å begrense parkeringstilbudet er spesielt viktig der kollektivtilbud, sykkel og gange er gode alternativer.

Reguleringsplaner med utbygging som skaper mye transport skal ha mobilitetsplaner som viser hvordan utbyggingen bidrar til å legge til rette for gange, sykkel og bruk av kollektivtrafikk.

Det skal utarbeides en strategi for parkering ved offentlige virksomheter i sentrum og områder med godt kollektivtilbud som et grunnlag for å innføre parkeringsrestriksjoner.

Innfartsparkeringer ved kollektivpunkter gjør busstilbudet mer tilgjengelig for bosatte utenfor byområdet. Fredrikstad har etablert innfartsparkeringsplasser og Sarpsborg er i gang med etablering av dette. Arbeidet videreføres i Byvekstavtalen.

En restriktiv parkeringspolitikk vil innebære at antall parkeringsplasser begrenses, at de tidsbegrenses, at de avgiftsbelegges (høyt) eller en kombinasjon av tidsbegrensning og avgifter.

Ifølge Transportøkonomisk institutt (TØI) refererer begrepet parkeringspolitikk til hvordan ulike parkeringstiltak benyttes som virkemidler for å støtte opp under overordnede mål. Dette kan for eksempel være å begrense privatbilbruk i byområder, prioritere arealbruk til fordel for ulike trafikantgrupper, eller å fremme ønsket byutvikling.

Begrepet parkeringspolitikk er benyttet flere steder i kommunens planverk. I planbeskrivelsen til Kommuneplanens arealdel 2023–2025 (KPA) fremgår det under innsatsområdet *Å møte framtiden i Fredrikstad* følgende:

«Vi skal ha en aktiv parkeringspolitikk med mål om å redusere antallet overflateparkeringer i sentrum.»

Dette understreker at parkeringspolitikken er et strategisk virkemiddel i kommunens arbeid med bærekraftig byutvikling og mobilitet.

Under bestemmelser og retningslinjer i KPA kapittel 16.1, står følgende om midlertidige parkeringsplasser i sentrum:

Midlertidig parkeringsplass på rivningstomter eller andre ubenyttede tomter tillates ikke. Midlertidig parkering i forbindelse med utbyggingsprosjekter kan tillates etter søknad

I Budsjett 2023 og økonomiplan 2023–2026 for Fredrikstad kommune er parkering som virkemiddel i areal- og transportpolitikken beskrevet i budsjettnotat 7 (vedlegg 1). Notatet presenterer en gjennomgang av praksis innenfor kommunens parkeringspolitikk, med en oversikt over tiltak som ligger i den parkeringspolitiske verktøykassa og hvilke utfordringer som finnes mot effektiv bruk av de ulike virkemidlene.

Notatet gir en gjennomgang av Fredrikstad kommunes parkeringspolitikk og hvordan parkering brukes som et strategisk virkemiddel for å støtte opp under mål om nullvekst i biltrafikken, byutvikling, næringsliv, klima og sosial bærekraft. Parkeringspolitikken har utviklet seg fra å kun møte etterspørsel og unngå feilparkering, til å bli et aktivt styringsverktøy for å påvirke transportmiddelvalg og bymiljø. Viktige virkemidler er differensierte avgifter, tidsbegrensning, parkeringsnormer, boligsoneordninger, innfartsparkering, elbilfordeler og krav til lading. Kommunen har høy andel kommunalt regulerte plasser i sentrum, noe som gir stor styringsmulighet.

Parkering i Fredrikstad sentrum

Vilkårsparkering benyttes både i sentrum og ved flere utfartssteder i Fredrikstad. Det er imidlertid kun i og i nærheten av sentrum at det kreves betaling for parkering på kommunens offentlige parkeringsplasser. Alle kommunale parkeringshus er lokalisert i sentrum.

Parkering langs fortauskanter i sentrum er primært tiltenkt brukere med behov for høy tilgjengelighet. Dette inkluderer personer som skal gjøre korte ærend, hente tunge eller store varer, eller som har nedsatt mobilitet. For denne typen korttidsparkering er det viktigere at det finnes ledige plasser enn at prisen er lav. Derfor benyttes både pris og tidsbegrensning som virkemidler for å sikre god tilgjengelighet.

Prisnivået i de kommunale parkeringshusene er satt med mål om å gjøre disse mer attraktive for brukere som har behov for parkering over lengre tid. Standard maksimaltid for kantsteinsparkering i den indre avgiftssonen i Fredrikstad er to timer.

Personer med gyldig parkeringskort for forflytningshemmede (HC-kort) kan parkere gratis på alle kommunale avgiftsbelagte parkeringsplasser, samt på parkeringsplasser i kommunens boligsoneområder.

Gateparkeringen i Fredrikstad sentrum er delt inn i tre ulike avgiftssoner; rød, gul og grønn. Rød og gul sone er i indre sentrumskjerne mens grønn sone er i gangavstand til sentrumskjernen. Parkeringsavgiftene reguleres årlig i forbindelse med budsjettbehandling, og fastsettes i egenbetalingsheftet. Vedtatt for 2025 er:

- I rød sone er prisen for å parkere for tiden 62 kroner pr time med maks parkeringstid på to timer i tidsrommet 08.00 til 21.00 - alle dager. I gul sone er det progressiv pris for å parkere. 1.time koster 44 kroner, 2.time koster 46kroner, 3. time koster 48 kroner og fra 4.time og utover er prisen 50 kroner per time. I grønn sone er prisen 30 kroner per time.
- Søndager er gratis i gul og grønn sone. Noen av plassene kan også her ha tidsbegrensning.

I parkeringshusene Apenesfjellet og St. Hansfjellet tilbys to timer gratis parkering. Deretter påløper en avgift på 30 kroner per påbegynte time, gjeldende mandag til fredag mellom kl. 09.00 og 24.00, samt mellom kl. 00.00 og 09.00 på lørdager, søndager og helligdager. Det er også innført en nattakst med maksimalpris på 75 kroner per natt, gjeldende i tidsrommet kl. 20.00 til 08.00. Differensiert elbilavgift ble avvirket i Budsjett 2025 og økonomiplan 2025-2028.

I tillegg til parkeringshusene finnes det tilbud om langtidsparkering på flere steder: Steffensensjordet og Seiersten grusplass: 16 kroner per time, med en maksimal dagspris på 60 kroner. Dammyr: 12 kroner per time, med en maksimal dagspris på 42 kroner. Disse alternativene gir et rimeligere tilbud for brukere med behov for parkering over lengre tidsrom, og bidrar til å avlaste presset på gateparkering i sentrum.

Ved kollektivknutepunkter (buss og ferge) utenfor sentrum er det etablert gratis innfartsparkeringsplasser. Disse ble etablert i forbindelse med innføringen av bompengestasjoner som en del av Bypakke Nedre Glomma. Det er ingen krav om registrering for å benytte innfartsparkeringene, men det gjelder parkeringsforbud mellom kl. 00.00 og 04.00 alle dager.

Området rundt og ved Værstetorvet består i hovedsak av private parkeringsplasser. I parkeringsanleggene under kjøpesenteret og i tilknyttede parkeringshus tilbys én times gratis parkering. Ved registrering i kjøpesenterets kundeklubb kan brukere oppnå to timer gratis parkering, forutsatt at dette skjer innenfor senterets åpningstider. Utover dette påløper en avgift på 15 kroner per påbegynte 15 minutter – både innenfor og utenfor åpningstid. Det finnes også utendørsparkering ved kjøpesenteret, hvor avgiften er satt til 2 kroner per minutt. Langs de kommunale gatene rundt Værstetorvet er det etablert korttidsparkering med 30 minutters gratis parkering, forutsatt dokumentasjon – for eksempel ved bruk av parkeringsskive (P-skive).

Parkeringsutvikling siste år

Etter innføring av ordningen med de 2 første timene gratis parkering i Apenesfjellet og St Hansfjellet, vedtatt av bystyret 24.10.2024 (sak 195/2024-Fornytt parkeringspolitikk i Fredrikstad kommune), er det marginale endringer på parkeringsbildet.

Endringene som måles kan skyldes helt andre forhold enn at publikum får de 2 første timene gratis. Fyllingsgrad, belegg, antall solgte billetter og gjennomsnittlig parkeringstid er relativt stabilt sammenlignet med tidligere år.

St Hansfjellet har i en lengre periode hatt 25 % redusert kapasitet grunnet steinsprang og påfølgende stenging av plan 3. Gjennomsnittlig parkeringstid i P-hus er litt i overkant av 5 timer. Cityterminalen har relativt lavt belegg som følge av at Torvbyen kjøpesenter er vesentlig redusert. Det er ingen indikasjoner på at andre enn de som skal besøke kjøpesenteret benytter Cityterminalen til parkering.

Det er ikke registrert endringer i parkeringsbildet på gateparkering de siste årene. Gjennomsnittlig parkeringstid for gateparkering er om lag 1 time og 40 minutter. De fleste parkeringsplassene i rød sone har maks parkeringstid 2 timer og dette påvirker

gjennomsnittlig parkeringstid på gateparkering. Takstendringene har bidratt beskjedent til inntektsbildet og det er ikke registrert endrede parkeringsvaner hos publikum som følge av økte takster.

Ordningen med de 2 første timene gratis er beregnet til 8 millioner kroner i reduserte inntekter pr år.

Evaluering av parkeringspolitikken:

Over tid kan det konstateres at målsettingen med parkeringspolitikken i stor grad er realisert. I løpet av de siste årene har antallet parkeringsplasser på gateplan og offentlige parkeringsområder i Fredrikstad sentrum blitt betydelig redusert. Tidligere parkeringsarealer som Stortorvet, Dampskipsbrygga og Blomstertorvet er nå omdisponert til andre formål. Etableringen av parkeringsanlegg og parkeringshus i sentrum har vært en avgjørende forutsetning for at denne omstillingen har latt seg gjennomføre på en hensiktsmessig måte.

Den overordnede målsettingen med parkeringspolitikken har vært å motvirke uønsket vekst i biltrafikken, som kan oppstå dersom det tilbys for mange og lett tilgjengelige parkeringsplasser. I Byvekstavtalen for Nedre Glomma fra 2024 fremheves parkering og regulering av parkeringsplasser som viktige virkemidler for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken. Flere av prinsippene i den felles parkeringspolitikken for bysentra, utviklet i samarbeid med Sarpsborg kommune, er implementert i Fredrikstad. Likevel har det vist seg utfordrende å etablere felles parkeringsbestemmelser og en samordnet prispolitikk mellom kommunene. Det er derfor sannsynlig at det i årene fremover vil bli vurdert flere tiltak for å styrke samordningen av parkeringsreguleringer mellom Sarpsborg og Fredrikstad.

Over tid har parkeringspolitikken utviklet seg fra å være et virkemiddel for å møte etterspørselen etter parkeringsplasser og forhindre feilparkering, til å bli et strategisk verktøy for å redusere privatbilbruk i definerte områder og sikre tilgjengelighet for prioriterte trafikantgrupper.

Flere tiltak i den nylig vedtatte planen for bruk av gatenettet i Fredrikstad sentrum innebærer også at antallet gateparkeringsplasser kan bli redusert over tid. Dette vil ytterligere bidra til å realisere målsettingene i parkeringspolitikken særlig med hensyn til redusert bilbruk og mer effektiv arealutnyttelse. Dette får direkte konsekvenser for parkeringsmulighetene i flere sentrumsgater. Spesielt gjelder dette Storgata og tilhørende sidegater, som er blant de mest berørte områdene i alle faser av planens gjennomføring.

Et sentralt premiss for at Storgata skal fungere som sykkelprioritert gate med biltrafikk som gjest, er at dagens 2-timers parkering erstattes med korttidsstopp for raske ærender. Erfaringer fra lignende tiltak, som i Torggata i Oslo, viser at dette reduserer biltrafikk knyttet til leting etter parkering, og gjør gaten bedre egnet som sykkeltrase – også der sykling tillates mot kjøreretningen. Kortere parkeringstid vil dessuten kunne gi bedre tilgjengelighet for varelevering til næringsdrivende, ved at plasser ikke opptas over lengre tid.

Samtidig finnes det områder hvor bestemmelsen i mindre grad er fulgt opp. Et eksempel er de store arealene på FMV-området, hvor det er avsatt plass til et betydelig antall parkeringsplasser. Et annet eksempel er branntomten i Sun-Chris-kvartalet ved Kråkerøybrua, hvor det også er etablert parkering i strid med intensjonen om redusert overflateparkering. På nordre Kråkerøy er det store private parkeringsanlegg der private eiere selv definerer vilkår og priser. Ved handelssenter og private kjøpesenter utenfor bysentrum kan heller ikke kommunen diktere parkeringsbetingelser.

Parkeringspolitikken i Fredrikstad er utviklet som et strategisk virkemiddel for å støtte opp under overordnede mål om bærekraftig byutvikling, redusert bilbruk og økt bruk av miljøvennlige transportformer. Ifølge Transportøkonomisk institutt (TØI) handler

parkeringspolitikk om hvordan ulike tiltak benyttes for å fremme ønsket arealbruk, byutvikling og mobilitet, og dette er tydelig forankret i kommunens planverk. I Kommuneplanens arealdel 2023–2025 er det et uttalt mål å redusere antallet overflateparkeringer i sentrum, og parkeringspolitikken er løftet frem som et sentralt virkemiddel for å nå dette.

Budsjettnotat nr 7 (vedlegg 1) gir en grundig gjennomgang av praksis og virkemidler i kommunens parkeringspolitikk. Politikken har gått fra å være reaktiv – med fokus på å møte etterspørsel og unngå feilparkering – til å bli et aktivt styringsverktøy for å påvirke transportmiddelvalg, bymiljø, klima og næringsliv. Viktige virkemidler er differensierte avgifter, tidsbegrensning, parkeringsnormer, boligsoneordninger, innfartsparkering, elbilfordeler og krav til lading. Kommunen har høy andel kommunalt regulerte plasser i sentrum, noe som gir stor styringsmulighet og fleksibilitet til å tilpasse tiltak etter behov.

I notatet fremkommer det at parkeringspolitikken er tett koblet til klima- og arealpolitikken, med mål om å redusere klimagassutslipp og stimulere til gange, sykkel og kollektivtransport. Det er innført strengere parkeringsnormer for nye bygg, særlig for arbeidsplasser og handel, samt økte krav til sykkelparkering og elbillading. Felles parkeringspolitikk i Nedre Glomma-regionen prioriterer langtidsparkering utenfor sentrum og korttidsparkering for handel og service i sentrum. Inntekter fra parkering går inn i kommunens samlede økonomi, men har ikke vært hovedmål for politikken.

Per i dag finnes det om lag 1 100 parkeringsplasser i sentrumsnære parkeringsanlegg, fordelt på St. Hansfjellet, Apenesfjellet og den kommunale delen av Torvbyen parkeringshus. I samme periode er det fjernet omtrent 150 parkeringsplasser på gateplan i sentrum. Etableringen av parkeringsanlegg har vært avgjørende for å kunne redusere overflateparkering og samtidig opprettholde nødvendig kapasitet. Dette har lagt til rette for omdisponering av sentrale arealer til byliv, grøntområder og myke trafikanter.

Bystyret vedtok i 2024 å åpne for salg av reklame i kommunens parkeringshus som et tiltak for å øke inntektene. I forbindelse med arbeidet med reklamesalg på byfergene, ble det også gjort forsøk på å selge reklameplass i parkeringshusene. Disse forsøkene har imidlertid ikke ført frem, og det har så langt ikke lyktes å inngå avtaler om reklamesalg i p-husene.

Kommunen har også innført restriksjoner mot midlertidige parkeringsplasser på rivningstomter, men etterlevelsen varierer. Eksempler som Torvbyen kjøpesenter og Cewex-kvartalet viser god etterlevelse, mens FMV-området og Sun-Chris-kvartalet har fått flere midlertidige plasser enn ønsket.

Andelen kommunalt regulerte plasser i sentrum har falt fra rundt 80 % til ca. 70 % etter at Forsvarsbygg og private aktører har etablert egne parkeringsplasser. Dette gir kommunen mindre direkte styring, og gjør det vanskeligere å oppnå full samordning av vilkår og prispolitikk. I Sarpsborg er andelen private plasser enda høyere, noe som påvirker muligheten for felles regulering i Nedre Glomma-regionen.

Avslutningsvis viser evalueringen at Fredrikstad kommune har lyktes med å bruke parkeringspolitikken som et effektivt virkemiddel for å redusere bilbruk, fremme miljøvennlige transportformer og styrke byutviklingen. Samtidig gjenstår det utfordringer knyttet til etterlevelse, samordning og videreføring av tiltak for å nå nullvekstmålet og sikre en helhetlig og bærekraftig utvikling.

Relevante bestemmelser

Vegtrafikkloven, forvaltningsloven og Forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften).

Konsekvenser for sosial bærekraft

En aktiv parkeringspolitikk kan bidra til å tilrettelegge områder og omgivelser slik at de fremmer trivsel. En aktiv utøvelse av parkeringspolitikk kan også sørge for tilrettelegging av parkeringsmuligheter for de menneskene som virkelig trenger å parkere.

Konsekvenser for økonomisk bærekraft

a) Økonomiske konsekvenser – drifts- og investeringsbudsjett

I henhold til årsbudsjettet for 2025 forventer Fredrikstad kommune et overskudd på om lag 26,5 millioner kroner fra parkeringsområdet. De største inntektene – og hele overskuddet – kommer fra gateparkering i sentrum. Kommunens parkeringshus drives tilnærmet i balanse, ettersom det foreligger betydelige investeringer som fortsatt skal nedbetales.

For regnskapsåret 2025 er det budsjettet med omtrent 6,5 millioner kroner til nedbetaling av investeringene knyttet til etableringen av parkeringsanleggene i St. Hansfjellet og Apenesfjellet. I tillegg er det forventet leiekostnader på 2,4 millioner kroner for den kommunale delen av parkeringsanlegget i Torvbyen (Cityterminalen).

Kommunens økonomiske situasjon tilsier at inntektsmuligheter tillegges betydelig vekt i vurderingen av parkeringspolitikken. Økonomiske hensyn vil i mange tilfeller være styrende for den praktiske utformingen og gjennomføringen av tiltak på parkeringsområdet.

Det er identifisert flere tiltak som kan bidra til økte inntekter. Tidligere beregninger har vist at det er et inntektspotensial på om lag 4 millioner kroner årlig dersom ordningen med to timers gratis parkering i parkeringshusene avvikles med halvårseffekt.

Basert på dagens parkeringsmønster er det estimert et ytterligere inntektspotensial på om lag 8 millioner kroner i 2026 dersom ordningen med to timers gratis parkering i kommunens parkeringsanlegg fjernes.

b) Samfunnsmessige konsekvenser

Parkeringspolitikken skal bidra til et levende sentrum, samtidig som det legges til rette for næringsvirksomhet og tilgjengelighet for brukere med reelt behov for parkering. Ved å utforme parkeringsreguleringer som sikrer at plasser er tilgjengelige for dem som trenger det mest – for eksempel kunder, varelevering eller personer med nedsatt mobilitet – kan politikken også gi positive samfunnsmessige effekter.

I den vedtatte Byvekstavtalen for Nedre Glomma 2024–2033 har Fredrikstad kommune forpliktet seg til å bruke parkeringspolitikken som et virkemiddel for å nå nullvekstmålet. Dette innebærer at all fremtidig vekst i persontransport skal skje gjennom økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange – ikke gjennom økt bruk av privatbil. Parkeringspolitikken skal derfor støtte opp under dette målet, særlig i områder hvor alternative transportformer er tilgjengelige og realistiske.

Konsekvenser for miljømessig bærekraft

Parkeringspolitikk kan benyttes for å komme nærmere målet om nullvekst i personbiltrafikk slik kommunen har forpliktet seg til gjennom byvekstavtalen.

Ansattes medbestemmelse

Ikke aktuelt i saken.

Vurdert for uttalelser i rådene

Ikke vurdert i saken.

Vurdering

Fredrikstad kommune har de senere årene hatt ansvar for majoriteten av de offentlige parkeringsplassene i sentrum. Etableringen av større kommunale parkeringsanlegg har gjort det mulig å flytte mange parkeringsplasser fra gater og torg og inn i parkeringshus. Dette er i tråd med det grønne skiftet og kommunens overordnede mål om nullvekst i privatbilbruk, der flere skal velge sykkel, gange eller kollektivtransport.

Gjennom byvekstsamarbeidet har Fredrikstad kommune også forpliktet seg til å bruke parkeringspolitikken som et virkemiddel for å nå nullvekstmålet. Et konkret eksempel på dette er forpliktelsen til å fjerne gratis parkeringsplasser for kommunalt ansatte med arbeidssted i sentrum, eller på steder hvor det finnes gode alternativer for kollektivtransport. Denne forpliktelsen er gjennomført i deler av sentrum, men det finnes fortsatt gratis parkeringstilbud ved skoler og brannstasjon i sentrum samt ved flere kommunale arbeidsplasser utenfor sentrum.

Ved en eventuell innføring av betalingsparkering ved disse lokasjonene vurderes det som sannsynlig at nærliggende gater og boligområder vil kunne oppleve økt belastning fra parkerte kjøretøy tilhørende kommunalt ansatte.

Erfaringene viser at reguleringstiltak har reell effekt med fortsatt bruk av parkeringsanlegg samtidig som at takstendringene har bidratt beskjedent til inntektsbildet og det er ikke registrert endrede parkeringsvaner hos publikum som følge av økte takster.

Som del av kommunens budsjettarbeid må det legges til grunn realistiske anslag for inntekter fra avgiftsbelagt parkering. Inntektskravene kan ikke fravikes, ettersom kommunedirektøren er ansvarlig for å sikre økonomisk balanse ved årsavslutning. Når kommuneøkonomien er presset og kostnadene overstiger budsjett, er det naturlig at kommunen søker å øke inntektene der det er mulig.

Flere faktorer utenfor kommunens kontroll påvirker kostnadsbildet. Eksempler på dette er klimarelaterte vinterkostnader og sviktende parkeringsinntekter som følge av lavere besøksnivå og redusert parkeringsfrekvens.

En annen faktor utenfor kommunens kontroll er endringer i handelsmønstre. Flytting av handelspunkt fra sentrum til Værstetorvet, og nedleggelsen av Torvbyen kjøpesenter, har ført til betydelig nedgang i bruken av parkeringsanlegget i sentrum. Ved Værstetorvet og under Fredrikstad stadion er det private parkeringsanlegg, og kommunen har ingen rolle som tilbyder der.

I kommuneplanens arealdel er området som nå transformeres fra industri til en blanding av bolig, næring og sentrumsformål. I tråd med vedtatt byomformingsstrategi har det vært viktig å legge til rette for variert aktivitet på det tidligere FMV-området.

Alternative løsninger

Ikke aktuelt i saken

Konklusjon

Kommunedirektøren redegjør i saken for evaluering av parkeringspolitikken de senere år og anbefaler at saken tas til orientering.



NOTAT

Saksnr.: 2022/24708
Dokumentnr.: 1
Løpenr.: 308624/2022
Dato: 17.11.2022
Gradering:
Klassering: 109

Til: Bystyret v/gruppeledere og ordfører/varaordfører

Fra: Kommunedirektøren

Budsjettnotat 7: Parkering som virkemiddel i areal- og transportpolitikken

Som et ledd i oppfølgingen av verbalbestillingen om parkeringspolitikk fra bystyret i forbindelse med økonomiplan for 2022–2025, og felles parkeringspolitikk i Nedre Glomma vedtatt i 2017, oversendes et kunnskapsnotat om kommunens parkeringspolitikk.

Dette notatet presenterer en gjennomgang av praksis innenfor kommunens parkeringspolitikk, med en oversikt over tiltak som ligger i den parkeringspolitiske verktøykassa og hvilke utfordringer som finnes mot effektiv bruk av de ulike virkemidlene.

Verbalbestillingen lyder som følger:

Kommunedirektøren bes utarbeide en tverrfaglig (TD og KMB) sak der det beskrives hvordan de ulike hensynene blir ivaretatt innenfor kommunens parkeringspolitikk.

Disse hensynene, og evt. flere ønskes belyst:

- *Regulere og redusere bilkjøring (oppnå nullvekstmålet, unngå trafikkork mm.)*
- *Stimulere overgang til el-biler*
- *Sikre tilgjengelighet til sentrum, sentrumsutvikling og sentrumsbutikkene attraktivitet vs. andre handelsområder, som Østfoldhallene*
- *Kommunens inntekter, blant annet til fergetilbudet*
- *Sosiale hensyn med tanke på parkeringsavgift*

P-virkemidlene og målkonflikter

De aller fleste bil- og sykkelreiser starter og slutter ved en parkeringsplass. Egenskaper som tilgjengelighet, pris og lokalisering av disse parkeringsplassene har stor betydning for hva slags transportmiddel en velger å reise med, for eksempel til Fredrikstad sentrum, og vil dermed også påvirke det totale trafikkbildet.

Parkeringspolitikken har over tid dreid seg fra det å kun legge til rette for etterspørselen og unngå feilparkeringer, til at parkering inngår som ett av flere virkemidler for å nå ambisiøse mål for areal- og transportpolitikken. Det har også blitt vanligere å strategisk øke tilgjengeligheten for prioriterte brukergrupper.

Tabellen under viser typiske egenskaper som ble vektlagt tidligere, sammenlignet med det som ofte vektlegges nå¹:

Tidligere parkeringspolitikk	Moderne parkeringspolitikk
Parkering er et sosialt gode	Parkering er ingen rettighet
Etterspørsel er gitt	Etterspørsel avhenger av pris og tilgjengelighet
Jo flere plasser jo bedre	Antall parkeringsplasser avhenger av mål for parkeringspolitikken
Greit at kostnadene skjules	Brukerbetaling reflekterer f.eks. miljøkostnad
Tradisjonelle løsninger (mynt, manuelt)	Innovasjon (Apper, trafikkdatasimulasjoner mv.)
Parkeringsstyring er siste utvei	Styring fremmer p-effektivitet
Prising slik at kapasitet utnyttes	Prising slik at det alltid er ledig plass
Tidsbegrensning for turnover	Prismekanisme for turnover

Befolkningsvekst, støy, utslipp, kø og begrensninger i veikapasitet og parkeringsplasser gjør at Fredrikstad og mange kommuner i Viken står overfor utfordringer med å utforme en areal- og transportpolitikk som bidrar til å nå det politisk vedtatte nullvekstmålet for personbiltrafikken og mål knyttet til attraktiv stedsutvikling, næringsutvikling, byliv, lokalmiljø og klima.

Fredrikstad har, som de fleste andre kommuner, innført tiltak som regulerer parkering i byområdet på ulike måter. Tilgang og pris for parkeringsplasser er med på å påvirke biltrafikken og framkommeligheten på veiene².

Noen av de mest vanlige virkemidlene, og på følgende måte ivaretatt i Fredrikstad i dag, er:

Parkeringsregulering: Egenskaper ved parkeringstilbudet, som pris, tilgjengelighet, skiltregulering og lokalisering, eller å fjerne gateparkering for å etablere bredere fortau eller sykkelfelt etc.

Differensierte parkeringsavgifter: Parkeringsavgifter kan differensieres etter formål, tid, sted og/eller kjøretøytype. Det er betaling for parkering på offentlige parkeringsplasser i Fredrikstads sentrumsområder, men ikke generelt på offentlige veier og gater i kommunen. Det er i tillegg differensiert betaling i de ulike sonene i bykjernen. Gul sone har progressive avgifter med økte takster over tid, og er et virkemiddel for å stimulere til økt turnover i sentrumsområder, slik at flere kan få tilgang til parkering.

Maksimumsoner: Rød, gul og grønn sone.

Tidsbegrensning: Tidsbegrensning er et vanlig virkemiddel for å sikre tilgjengelighet til handel og service i sentrumsområder. Det kan innføres både med og uten betaling. Det gjør at plassene er mindre egnet til arbeidsparkering og andre formål som innebærer parkering over lengre tid. Det bidrar til høyere turnover slik at flere kan få handlet eller utført tjenester i løpet av en vanlig dag. Det er tidsbegrensning på offentlig regulerte parkeringsplasser i Fredrikstads sentrumsområder i dag.

¹ Kilder: AS Civitas 2021, Virke og liveablecity.org

² TØI 2016

Parkeringsnormer: Kommuneplanens arealdel (KPA 2020–2032) har bestemmelser om p-normer for sykkel og bil, inkludert normkrav om p-plasser tilgjengelig kun for personer med nedsatt funksjonsevne og minimumskrav for andel parkeringsplasser i anlegg som skal ha lademuligheter for elbil.

P-avgift på arbeidsplasser: En svært stor andel av arbeidstakerne i Nedre Glomma (90 prosent i 2013/2014) har god tilgang på parkeringsplass hos arbeidsgiver. Det er ikke avgiftsfri ansattparkering for kommunens ansatte i sentrum.

Parkering under terreng: En stor andel av parkeringsplassene i Fredrikstad sentrum er i p-kjeller eller p-hus. Kommunens arealstrategi har blant annet mål om å redusere antallet overflateparkeringer i sentrum.

Sambruksløsninger: Det er i liten grad etablert sambruksløsninger for ulike arealformål, annet enn offentlig tilgjengelige parkeringsplasser som alle kan benytte. Kommuneplanens arealdel 2020–2032 legger opp til at det bør tilrettelegges for sambruk av sykkel- og bil p-plasser der ulike funksjoner med besøkstopper i forskjellige deler av døgnet og/eller uka samlokaliseres (for eksempel skole og idrettsanlegg).

Frikjøp av parkering: Fjernet i kommuneplanens arealdel 2020–2032, men planen åpner i større grad for frikjøp av arealer til offentlige uteoppholdsarealer gjennom utbyggingsavtaler.

Boligsone/beboerparkering: Kommunen har kommunal p-avtale med beboere, og kommunen tilbyr også p-avtale for næringsdrivende. Prisen er lik for beboere over hele byen, uavhengig av elbil eller fossildrevne kjøretøy, og bestemmes av bystyret.

Innfartsparkering for bil og sykkel: Belønningsmidler fra Bypakke Nedre Glomma finansierer Fredrikstad kommunes gratis p-plasstilbud utenfor bomringen for bilpendlere ved brohodet på Østsiden, Ålekilen, Ørebekk, Kråkerøy/Smertu og Skårasletta, totalt cirka 200 plasser. De fleste har også sykkelhotell, lademuligheter samt gode kollektivmuligheter til Fredrikstad sentrum, de andre Østfoldbyene og Oslo, via VY.

Elbilparkering og ladepunkt: På offentlige parkeringsplasser i Fredrikstad kommune (per 2022) parkerer nullutslippsbiler gratis i parkeringshusene St. Hansfjellet og Apenesfjellet, men må forholde seg til tidsbegrensingen. I de grønne, røde og gule sonene betaler elbilistene avgift på lik linje med fossilbiler, dette for å stimulere til parkering i parkeringshusene. Det er etablert kommunale ladestasjoner i de to nevnte parkeringshusene, ved innfartsparkeringene på Smertu og brohodet/Østsiden, samt ved Gressvikbrygga, Heibergskrysset, Kongstenhallen og Lykkeberg. Det er krav om lading og betaling på offentlige plasser med ladepunkt.

Bilfrie soner/gågater: Byen har én «ren» gågate, bilfritt Blomstertorg og shared-space løsning på Dampskipsbrygga.

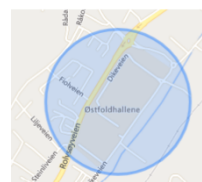
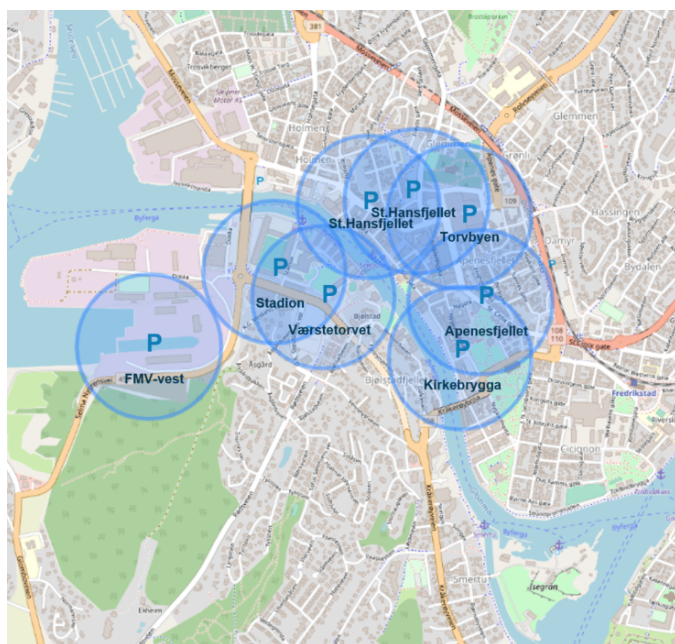
Prioriterte p-plasser til bildelingsordning: Kan også være et sosialpolitisk virkemiddel. Er ikke etablert.

Felles parkeringspolitikk i Nedre Glomma

Felles parkeringspolitikk i Nedre Glomma ble vedtatt av bystyret i 2017, og skal bidra til styrking av sentrumsområdene som sosiale, kulturelle og kommersielle arenaer, og være i tråd med de føringer som ligger i målet om nullvekst for personbiltrafikken. Som grunnlag for en felles parkeringspolitikk ble det gjort utredninger som har gitt solid kunnskap om parkeringssituasjonen i både Sarpsborg og Fredrikstad.

Hovedgrepene i parkeringspolitikken er å legge langtidsparkering under bakken eller utenfor bykjernen, samtidig som at korttidsparkering prioriteres for dem som kjøper varer eller tjenester i sentrumsområdene. Innfartsparkering skal bidra til å gjøre kollektivtransport, gange og sykkel mer konkurransedyktig sammenliknet med å bruke bilen helt til sentrum.

Kart 1: Bykjernens dekning av P under terreng, i gangavstand på 250 meter radius ut fra de eksisterende og planlagte P-husene i Fredrikstad. **Kart 2:** 250 meter radius rundt Østfoldhallene.



Omtale av parkeringspolitikken i Fredrikstad kommune

Fredrikstad kommune er en parkeringskommune og håndhever bestemmelsene i parkeringsforskriften selv. Kommunen har innført avgiftsparkering og tidsbegrensning i sentrumsområder for å prioritere tilgjengelighet til handel og innfartsparkeringer ved bomringen i sykkelavstand og med gode kollektivmuligheter til sentrum. Dette er i tråd med felles p-politikk i Nedre Glomma og forventninger til kommende byvekstavtaler. Parkering i sentrumskjernen er dyrere og har kortere tidsbegrensning enn i ytre områder.

Det foreligger mye informasjon om bruken av offentlig tilgjengelige p-plasser i kommunens digitaliserte p-system og det er mulig med kontinuerlig kartlegging av belegg, p-tider og -avgift. Kapasiteten vurderes å være god / for god.

Fredrikstad kommune har dermed gode forutsetninger for å kunne drive en aktiv parkeringspolitikk, sammenliknet med mange andre kommuner. Den høye andelen kommunale p-plasser i sentrum (cirka 75 prosent av alle offentlig tilgjengelige p-plasser ved en kartlegging i 2017), kombinert med at kommunen har tilgjengelig god kunnskap, og ikke minst kapasitet til å benytte seg av mer restriktive parkeringsnormer, kan stimulere til nye mobilitetsløsninger.

Kommunen knytter også deler av parkeringspolitikken – for eksempel nye parkeringsnormer og fjerning av parkeringsplasser til fordel for andre trafikantgrupper – til strategi for klimavennlig mobilitet, vedtatt i Kommunedelplan for klima 2019–2030. Planen har som mål å redusere klimagassutslipp med 60 prosent innen 2030, sammenlignet med 2016-nivå, og sier uttrykkelig at kommunens parkeringspolitikk skal bidra til å redusere klimagassutslipp. I tillegg har kommunen mål om at veksten i persontransport skal tas gjennom gode gang-, sykkel- og kollektivløsninger og at alle kjøretøy i Fredrikstadsamfunnet skal være fossilfrie innen 2030.

Kommunen har i senere år strammet inn parkeringsnormer for bil for arbeidsplasser og handel. Kravene blir strengere og mer detaljerte. I tidligere arealplan har det vært minimumskrav, mens det nå er hovedsakelig restriktive maksimumskrav til parkering for formålene bolig, hotell, kontor, forretning, kjøpesenter, forsamlingslokaler, barnehage og skole. Samtidig økte normkravene for sykkelparkeringsplasser for å stimulere til økt sykkelbruk. I kommuneplanens arealdel gis det føringer om at parkeringsanlegg ved større bygge-prosjekter skal etableres i parkeringskjeller, og at boligbygg med felles parkeringsanlegg skal ha infrastruktur for lading av el-bil på samtlige plasser.

Næringsutvikling i Fredrikstad sentrum

Dagens parkeringspolitikk beveger seg i retning av målsetningene i felles parkeringspolitikk for Nedre Glomma, men «arven» etter tidligere utbygging med høyere p-normer, gir mye tilgjengelig privateid parkering for bedrifter og kjøpesentre, ikke minst rundt Østfoldhallene.

Kjøpesenterområdet genererer store mengder trafikk på grunn av omfanget av bilbasert handel, og næringsdrivende i Fredrikstad sentrum opplever konkurransen fra Østfoldhallene som betydelig.

Parkeringsregulering hører ikke til de virkemidler kommunene kan ta i bruk for å redusere biltrafikk til Østfoldhallene. Storbyer som Oslo og Bergen har foreslått at dette lovverket bør endres, slik at kommuner har dette som et virkemiddel for kjøpesenterområder. Etter dagens lovverk kan ikke kommunen (eller andre offentlige myndigheter) regulere bruken av privateide plasser, for eksempel gjennom å kreve innføring av parkerings- og miljøavgift, eller redusere antall tilgjengelige parkeringsplasser. Kommunen som planmyndighet kan kun begrense antall parkeringsplasser ved framtidige utbygginger. Parkeringsnormer er i så måte et langsiktig virkemiddel, siden det bare angår nybygging eller ombygging.

Kjøpesentra, som Østfoldhallene og Borg Storsenter, er begge gode eksempler på at ulik parkeringspolitikk mellom kommuner og ulike deler av samme kommune, kan innebære konkurransevridninger mot områder med gode muligheter for parkering. Restriktive parkeringsnormer jevnt over, for eksempel arbeidsplassintensive virksomheter, vil derimot stimulere til lokalisering der kollektivtilbudet er godt. Kollektivdekningen er for øvrig god for Dikeveien.

Tilgjengelighet til sentrum

Felles parkeringspolitikk i Nedre Glomma skal bidra til styrking av sentrumsområdene som sosiale, kulturelle og kommersielle arenaer. Dette innebærer et Fredrikstad sentrum som er effektivt tilgjengelig også for kunder og næringsdrivende som ikke kommer med bil. I tillegg må det være universelt utformet, slik at varetransport og annen bydrift enkelt kan gjøre sine ærend.

Offentlige tilbydere av parkering, som Fredrikstad kommune, skal i utgangspunktet regulere parkering for en effektiv og sikker trafikkavvikling, samt åpne for allmenn tilgjengelighet. Parkeringsavgiften vil være det sterkeste regulerende tiltaket for å styre parkeringen slik at bilister skal ha en tilgjengelig parkeringsplass i sentrum etter behov. Prismekanismene og tidsbegrensingene benyttes aktivt for jevnlig utskiftning av biler og generell framkommelighet.

Fredrikstad Næringsforening ønsker omlegging av konkrete parkeringsbestemmelser basert på sine inngående analyser av bilbruk, besøkende og omsetningstall for Dikeveien og Fredrikstad sentrum. Forslagene arbeides videre med i kommunens pågående arbeid med gatenett- og gatebruksplan, og er blant annet gjenstand for digitale simulasjoner av trafikkavviklingen i og rundt Fredrikstad sentrum.

P-inntekt

Bystyret vedtar årlig prissettingen for parkering og transport i forbindelse med behandlingen av økonomiplan og budsjett. Det er imidlertid slik at inntjening lenge har vært underordnet de vedtatte politiske føringene for parkeringspolitikken, og den øvrige klima-, areal- og transportpolitikken. Målsettingen med parkeringskravene er primært å forhindre uønsket trafikkøkning som følge av for mange og for lett tilgjengelige parkeringsplasser.

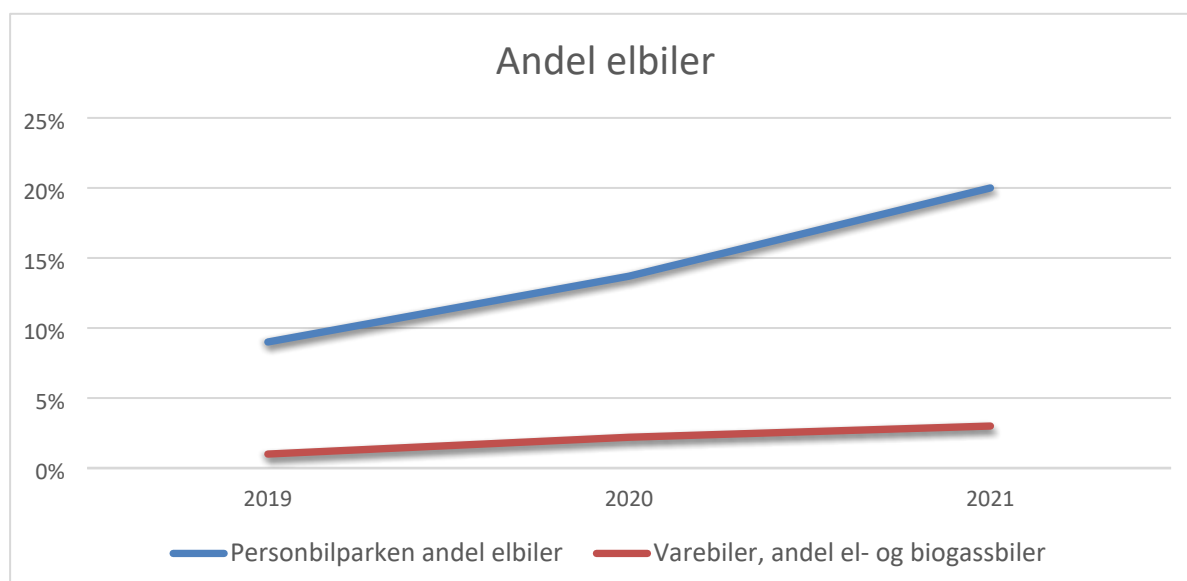
Inntektene som genereres fra parkeringsavgiftene går til å finansiere andre deler av kommunens drift. Inntektene er ikke øremerket noe spesielt formål i kommunen, men vil bidra inn i den samlede rammen som skal disponeres av kommunen. I dag har kommunens ferge drift organisasjonsmessig tilhørighet i virksomhet Parkering og transport, der også den delen av kommunen som håndhever parkeringsbestemmelsene er plassert. Den organisasjonsmessige tilhørigheten mellom ferge drift og parkering gjør at disse områdene ofte sees i sammenheng, men det er ingen direkte kobling mellom inntekter på parkeringsavgifter og ferge driften.

Stimulere overgang til elbiler

Målet med de økonomiske fordelene for elbil er å hjelpe ny teknologi inn på markedet og å få ned utslippene fra transportsektoren. Dette reguleres både gjennom sentrale og lokale virkemidler. Kjøp av elbil har verken medført engangsavgift eller moms. Det er også rabattert takst for elbiler i bomringene. I forslag til statsbudsjett for 2023 strammes disse fordelene inn, og det blir trolig generelt dyrere å kjøpe og eie elbil, både som personbil og som firmabil.

Mulighet for gratis parkering for elbiler i offentlige parkeringshus har vært et lokalt klimavirkemiddel i Fredrikstad, for å stimulere til overgang fra fossildrevne kjøretøy, samtidig gir dette insentiv til mer bilkjøring og økt bilhold.

Andelen elbiler i personbilparken i Fredrikstad kommune har økt med over 10 prosent siden 2019. Kommunedelplan for klima 2019–2030 har målsetting om at alle kjøretøy i Fredrikstadsamfunnet skal være fossilfrie innen 2030.



Det foreslås av kommunedirektøren i økonomiplan 2023–2026 og budsjett 2023 avvikling av avgiftsfritak for elbiler. I kommunedirektørens forslag til egenbetalinger, gebyrer og betalingsbetingelser for 2023 er det innarbeidet lik parkeringsavgift for alle kjøretøy, samt økt pris per time normallading på offentlige plasser med ladepunkt.

Målsettingen med parkeringskravene er primært å forhindre uønsket trafikkøkning som følge av for mange og for lett tilgjengelige parkeringsplasser. Det er også en forskriftsmessig målsetning om at det i alminnelighet til enhver tid skal være tilstrekkelig antall ledige plasser med lademulighet.

Prispåslaget vil kunne redusere de opplevde fordelene ved det å ha elbil og dermed dempe en god vekst i omstillingen av kjøretøyparken. Samtidig kan dette virkemidlet begrense den totale bilbruken og føre til redusert behov for veikapasitet. Dersom parkeringspolitikken i Fredrikstad kommune i større grad skal belyse de relative miljøkostnadene i beregningen av brukerbetaling, ville en mulighet være å vurdere innføring av betaling for parkering av elbiler på kommunale p-plasser i p-hus, men til en lavere pris enn fossildrevne kjøretøy.

Dagens elbilbestand i Fredrikstad er 20 prosent. Innen 7 år skal den økes til 100 prosent for å være i tråd med målsettingene. I lys av dette er det trolig for tidlig å fase ut fordeler elbilene har hatt fram til nå. Det kan imidlertid være riktig å innføre en parkeringsavgift også for nullutslippsbiler. En slik avgift vil kunne bidra til at flere velger andre transportmidler enn bilen. En avgift vil også kunne frigjøre parkeringsplasser om vi skulle gå mot en kapasitetsutfordring i kommunens parkeringsanlegg.

Et tiltak for å stimulere til overgangen til nullutslippsbiler, kan være å ikke sette avgiften like høy som for biler med forbrenningsmotor. Den relative forskjellen mellom de to satsene bør i så tilfelle være stor nok til at den enkelte bilkjøper opplever det som attraktivt å velge elbil framfor en bil med forbrenningsmotor, når investeringen i ny bil skal tas.

Spørsmålet blir da hvor stor parkeringsavgiften bør være, sett i forhold til samme avgift for biler med forbrenningsmotor. I Fredrikstad kommune ble det for noen år siden innført full takst for nullutslippsbiler på gateplan for å stimulere til parkering i parkeringshusene. Ettersom elbilistene ikke har lavere takst ved andre lokasjoner, kan man tenke seg at det kan være hensiktsmessig med en gradvis innføring av en parkeringsavgift for nullutslippsbiler i parkeringshusene.

I Trondheim (elbilandel 20,8 prosent) og Bergen (elbilandel 24 prosent) betaler elbiler full takst, mens i Oslo (elbilandel 33 prosent) betaler bilistene 30 prosent av ordinær takst for parkering av elbil. Dette gjelder alle offentlige parkeringsplasser.

Det å gi nullutslippsbiler en økonomisk fordel ved parkering, vil kunne gi Fredrikstad kommune mindre parkeringsinntekter. Dersom man ønsker å dekke et slikt inntektsbortfall, vil en mulighet kunne være å øke den ordinære parkeringsavgiften noe. Da vil også parkeringsavgiften for nullutslippsbiler øke, men den relative forskjellen beholdes slik at parkeringspolitikken fortsatt vil simulere til utskifting av bilparken.

Et annet element knyttet til kommunens parkeringspolitikk som kunne stimulert til utskifting av bilparken, ville være å utnytte de kommunale laderne i parkeringshusene mer effektivt. For beboere som mangler biloppstillingsplass på egen grunn er manglende tilgang til normallading et hinder for å kjøpe elbil. Fredrikstad kommune kan bistå disse husstandene i å overkomme denne barrieren gjennom å tilby tilgang til de kommunale laderne i parkeringshusene. Eksempelvis kan man tenke seg en modell der beboere som har avtale om boligsoneparkering, kunne få betale for bruk av laderne, og ikke for parkering utover det som allerede er betalt gjennom avtalen om boligsoneparkering

Kommunens p-normer for ladepunkt i utbyggingsprosjekter er strengere enn kravene i parkeringsforskriften, og i nye boligbygg med felles parkeringsanlegg skal alle p-plassene i hvert parkeringsanlegg ha framlagt felles infrastruktur for lading. I andre bygg og anlegg med felles eller offentlig parkering skal minst 30 prosent av parkeringsplassene ha framlagt infrastruktur for lading, der minst 10 prosent skal ha ladepunkt før det gis brukstillatelse.

Målrettet parkeringspolitikk

Som omtalt i dette notatet, har Fredrikstad kommune gode forutsetninger for å kunne drive en målrettet og aktiv parkeringspolitikk, som et av mange virkemidler for å nå overordnede samfunnsmål, selv om det kan være vanskelig å isolere effekten av parkeringspolitikken i Fredrikstad fra de mange andre faktorene som påvirker bilbruk og reisevaner.

Det er ikke nødvendigvis slik at alle kommuner har behov for å bruke alle parkeringsvirkemidler like aktivt, og parkeringspolitikken må sees i sammenheng med andre aktuelle virkemidler. Eventuelle innstramminger i parkeringspolitikken kan kombineres med tiltak som gjør det mer attraktivt å velge kollektivreise, sykling eller gange.



Saksnr.: 2025/14541
Dokumentnr.: 1
Løpenr.: 127704/2025
Klassering: 661/3

Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Teknisk utvalg	08.10.2025	13/25
Formannskapet	16.10.2025	
Bystyret	23.10.2025	

Bygningsmessig situasjon for M klassen ved Borge barneskole

Kommunedirektørens innstilling

Kommunedirektøren anbefaler formannskapet å gi følgende innstilling til bystyret:

1. Saken tas til orientering

Sammendrag

Teknisk utvalg uttaler seg til saken.

Bystyret har bedt om en redegjørelse om dagens bygningsmessige situasjon for M klassen ved Borge barneskole med sikte på å gjøre midlertidige og akutte utbedringstiltak. Bystyret har videre vedtatt at M-klassen flyttes fra Borge skole til nye Begby skole.

Borge skole har i mange år benyttet midlertidige paviljonger, og manglende investeringer i permanente løsninger har ført til at disse fortsatt er i bruk langt utover planlagt tid. Skolen ble i forbindelse med plan for skolebygg mot 2040, identifisert som en skole med dårlig teknisk tilstand og lav funksjonell egnethet, og har flere mangler både når det gjelder spesialrom, personalfasiliteter og tilgjengelighet. Tekniske installasjoner og flere bygningsdeler har behov for utbedring.

Det er gjennomført tilsyn etter forskrift om miljørettet helsevern, hvor flere avvik ble utbedret umiddelbart, mens øvrige ble håndtert gjennom sommeren 2025. Inneklimamålinger viser at kravene er oppfylt, men brukerne opplever fortsatt utfordringer i paviljongene. Brannteknisk vurdering konkluderer med forsvarlig drift, men enkelte rømningsveier krever jevnlig oppfølging. Det er gjennomført tiltak for å forbedre ventilasjon, fasader og sanitæranlegg.

Arbeidstilsynets godkjenning for bruk av paviljongene utløp ved årsskiftet 2023/2024, hovedsakelig grunnet manglende personalarealer. Det er arbeidet med å finne løsninger, blant annet gjennom forhandlinger om kjøp av naboeiendom, men uten resultat. Midlertidige løsninger vurderes frem til M-klassen flyttes til Begby skole, i tråd med bystyrets vedtak.

Utbedringene som er gjennomført anses tilstrekkelige for å ivareta behovene til M-klassen frem til flytting, men det er fortsatt behov for å finne løsninger for personalfasiliteter som kan godkjennes av Arbeidstilsynet.

Vedlegg

- 1 Arbeidstilsynets godkjenning av Borge skole 2017
- 2 2025 Inneklimarapport Borge skole

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

1. Bystyresak PS 206/24 - Plan for oppgradering av skolebygg i påvente av større framtidige investeringer
2. Bystyresak PS 15/25 - Konseptutvalgsutredning Begby skole
3. Bystyresak PS 55/25 - Konseptutvalgsutredning Begby skole
4. Bystyresak PS 228/24 - Plan for oppgradering av skolebygg i påvente av større framtidige investeringer
5. Bystyresak PS 133/24 - Plan for skolebygg mot 2040
6. Bystyresak PS 153/17 - Revidert handlingsplan 2018-2021 og budsjett 2018

Saksopplysninger

Bystyret vedtok 13.02.2025 i sak 15/25 Konseptutvalgsutredning Begby skole: i vedtak 5:

Det bes om at det snarlig fremlegges egen sak om dagens bygningsmessige situasjon for M klassen på Borge barneskole. Dette med sikte på å snarlig gjøre midlertidige og akutte utbedringstiltak

Bystyret vedtok 10.04.2025 i sak 55/25 Konseptutvalgsutredning Begby skole i vedtak 1b:

M-klassen flyttes fra Borge skole til Begby skole.

Denne saken omhandler den bygningsmessige situasjonen for M klassen ved Borge skole.

Om Borge skole:

Borge skole har i en årrekke benyttet midlertidige paviljonger som undervisningslokaler. Manglende investeringer i permanente løsninger har medført at paviljongene fortsatt er i bruk langt utover den opprinnelig planlagte tidsrammen.

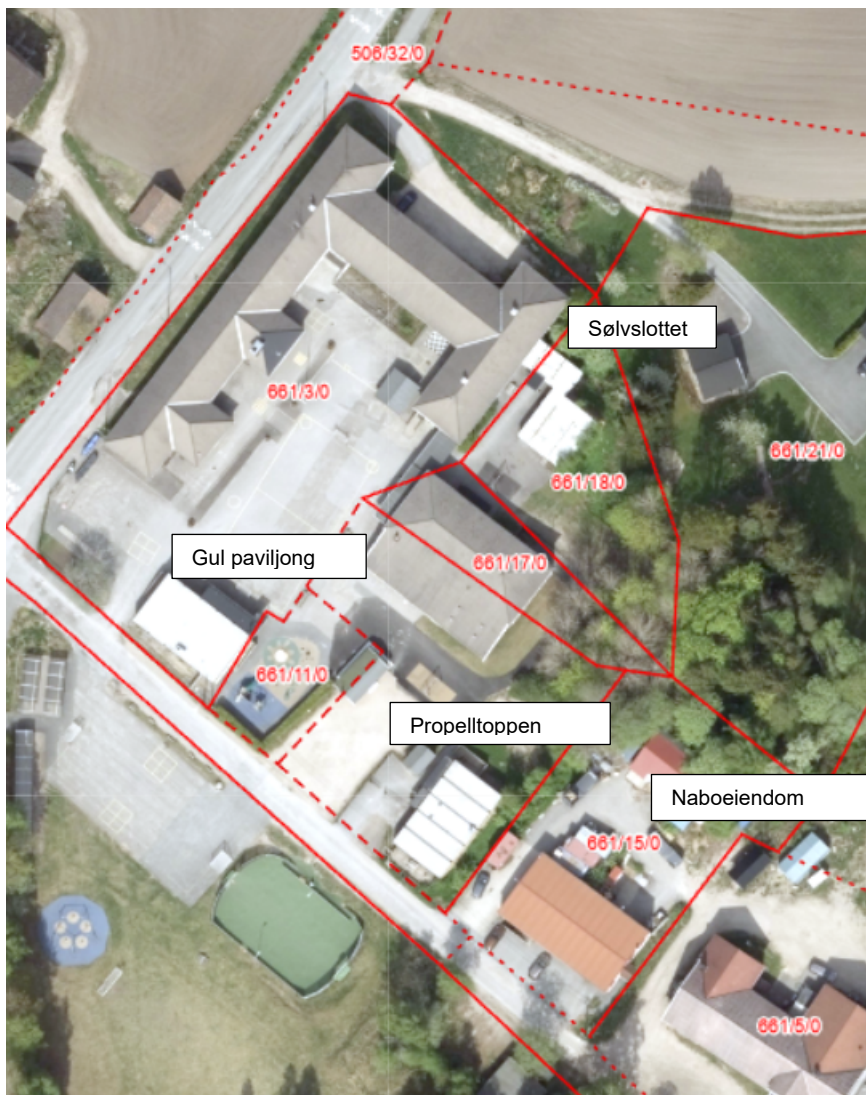
I Plan for skolebygg mot 2040 - vedtatt 13.06.2024 i sak 133/24 – er Borge skole blant de seks skolene som er prioritert for tiltak. Skolen har både dårlig teknisk tilstand og lav funksjonell egnethet. Borge skole er høyt prioritert i planen, men det er risiko for at ikke alle de mest krevende skoleprosjektene vil kunne gjennomføres innenfor planperioden. Det pekes derfor på behovet for avbøtende tiltak og mulige strukturendringer.

Skoleanlegget har flere mangler i funksjonell egnethet. Det mangler viktige rom som musikkrom, kunst- og håndverksrom, møterom og personalgarderober. Kapasiteten er tilstrekkelig med midlertidige paviljonger, men grupperomstilgangen varierer. Planløsningen er lite effektiv med stor avstand mellom bygg og funksjoner, og tilgjengeligheten er dårlig, særlig for M-klassen. Estetisk kvalitet varierer, og enkelte arealer oppleves som mørke og lite trivelige. Totalt sett er det behov for forbedringer for å møte kravene til en funksjonell og inkluderende skolehverdag.

Tidligere tilstandskartlegginger viste at flere bygningsdeler ved skoleanlegget har tilstandsgrad 2 (TG2), som indikerer moderate avvik, mens sanitæranlegget har tilstandsgrad 3 (TG3), som tilsier alvorlige avvik. Tekniske installasjoner fungerer tilfredsstillende til tross for alder. Sanitæranlegget, spesielt i 64-bygget, har oversteget forventet levetid. Utvendig kledning er delvis utbedret, men korrosjon krever videre tiltak og oppfølging.

Kilde: plan for skolebygg – del 1 Vurdering av skoleanleggene

M-klassen holder til i to paviljonger – «Propelltoppen» og «Sølvslottet» – samt i en fløy i hovedbygget. I tillegg finnes en tredje paviljong på Borge skole («Gul paviljong») med to ordinære klasserom.



Bilde: Oversikt paviljonger Borge skole

Godkjenning etter forskrift om miljørettet helsevern

Den 11.04.25 ble det gjennomført tilsyn ved miljørettet helsevern ved Borge skole hvor det ble identifisert fire avvik. De fleste avvikene ble utbedret umiddelbart, mens øvrige ble håndtert i forbindelse med planlagte tiltak gjennom sommeren og høsten. Avvikene gjaldt forhold ved lokalene og uteområdene, manglende vedlikeholdsplan, inneklima og manglende renholdsplan. I tilsynsrapporten er det i tillegg en anmerkning knyttet til elevenes sikkerhet på uteområdet og trafiksikker adkomst til skolen.

Det er gjennomført inneklimamålinger som viser at alle undervisningsarealer har verdier innenfor gjeldende krav. Til tross for dette har tilsynet påpekt at inneklimaet i paviljongene ikke oppleves som tilfredsstillende.

Videre er det gjennomført en brannteknisk risikovurdering, og det er utarbeidet en tiltaksplan. Konklusjonen fra vurderingen er at driften ved skolen er brannteknisk forsvarlig. Det ble bemerkes at rømningsveien i paviljongen «Sølvslottet» krever jevnlig oppfølging. Dette

skyldes setningsskader i grunnen, som fører til at utgangsdøren kiler seg mot asfaltdekket og dermed kan hindre effektiv evakuering.

Frist for å lukke avvikene var det gitt frist 12.06.2025 og 20.8.2025.

Følgende tiltak umiddelbart gjennomført:

- Rømningsvei til Sølvslottet ble utbedret. Virksomheten utarbeider rutiner for å sikre at døren fungerer som rømningsvei til enhver tid.
- Trær langs veggene til Sølvslottet ble fjernet
- Skadede akustikkplater ble fjernet og nye montert
- Elektriske installasjoner ble sjekket og sikret
- Diverse oppryddinger på uteområdet som kunne medføre fare for barna ble gjennomført

Før fristen den 20.8 ble følgende tiltak gjennomført:

- Det er bygget nytt tak over Sølvslottet og gulvet i garderoben er skiftet ut.
- Ventilasjon i Gul paviljong er utbedret.
- Fasaden på Gul paviljong og Propelltoppen er byttet
- Taknedløp på Gul paviljong er utbedret

I bystyresak 228/24 Plan for oppgradering av skolebygg i påvente av større framtidige investeringer, ble det satt av 3,13 millioner kroner til utbedring av sanitæranlegg, el- anlegg og ventilasjonsanlegg ved Borge skole. Tiltakene er gjennomført sommeren 2025 og ventilasjon og underfordeling gymbygg gjennomføres i løpet av høsten 2025. I tillegg er det etablert 2 grupperom i Gul brakke etter ønske fra skolen.

Status Borge barneskole:

- Nytt tak og gulv «sølvslottet» paviljong - utført
- Nytt ventilasjonsanlegg gymbygg – utføres uke 39-41
- Fjerne eksisterende aggragat og kanalrens – utføres uke 35-39
- Nye LED armaturer deler av skolen – utført
- Oppgradering underfordelinger - utført
- Ny sirkulasjonspumpe – utført
- Nye vegger «sølvslottet» - utført
- Nye veggabsorbenter «sølvslottet» – utført
- Nye varmeovner deler av skolebygg – utført
- Nytt sluk og overflater bøttekott gymbygg – utført
- Berøringsfrie blandebatterier – utført
- Vesentlig økt omfang LED armaturer - utført
- Nytt nøkkelsystem – utføres uke 40-42

Høsten 2025 gjennomføres en oppdatering av tilstandskartleggingene av skolebygg som skal legges til grunn for en riktig prioritering av investerings og vedlikeholdsmidler. Basert på dette vil det planlegges vedlikeholdstiltak for gjennomføring i 2026 innenfor vedtatte budsjetter.

Tilsynet er avsluttet men det er varslet at det vil bli foretatt nytt stedlig tilsyn ved virksomheten i løpet av 2026. Det gjennomføres oppdaterte inneklimaundersøkelser i forbindelse med dette.

Godkjenning fra Arbeidstilsynet

Sist Fredrikstad kommune søkte Arbeidstilsynet om godkjenning for bruk av paviljongene ved Borge skole, var i 2017. Godkjenningen ble da gitt frem til utgangen av 2023, basert på forutsetningen om at paviljongene skulle fungere som en midlertidig løsning i påvente av

planlagt oppgradering av skoleanlegget. I bystyresak 153/17 Revidert handlingsplan 2018-2021 og budsjett 2018, var planene at en oppgradering skulle starte i 2021 og ferdigstilles i 2023. Disse planene er imidlertid ikke blitt videreført i senere budsjett og økonomiplaner.

Arbeidstilsynet påpekte i sin vurdering at arealnormen for ansatte – seks kvadratmeter per arbeidsplass – ikke var oppfylt ved Borge skole. I tillegg ble det bemerket at lærerne kun hadde tilgang til et mindre skifterom og garderober ved gymsalen, noe som ikke tilfredsstiller kravene til personalfasiliteter. Til tross for disse manglene vurderte Arbeidstilsynet at den eksisterende løsningen hadde fungert over tid, og at det ville være urimelig å stille krav om fullverdige garderober før planlagt ombygging var gjennomført. Det ble derfor gitt et midlertidig samtykke til bruk av paviljongene frem til 2023, blant annet med hensyn til behovet for stabilitet for elevgruppen i «Sølvslottet» og «Propelltoppen».

Det er viktig å presisere at det ikke er byggenes tekniske tilstand som er årsaken til at videre godkjenning fra Arbeidstilsynet ikke er gitt, men manglende oppfyllelse av krav til personalarealer, herunder kontor- og garderobeløsninger.

Etter at Arbeidstilsynets godkjenning utløp ved årsskiftet 2023/2024, har administrasjonen arbeidet aktivt med å finne løsninger som kan imøtekomme kravene til personalarealer. Det er blant annet gjennomført forhandlinger med eier av naboeiendommen (gnr./bnr. 661/15), som er taksert til 5,5 millioner kroner, men disse forhandlingene har foreløpig ikke ført frem. Et eventuelt kjøp av denne eiendommen ville kunne bidra til å løse både arealutfordringer og trafikale forhold ved skolen, men vil samtidig medføre investeringskostnader knyttet til tilrettelegging for skoleformål.

Så langt har det ikke lyktes å identifisere alternative løsninger som ikke innebærer betydelige investeringer eller flytting av M-klassen til andre lokaler enn Borge skole. Det må derfor arbeides videre med midlertidige løsninger som Arbeidstilsynet kan akseptere, frem til M-klassen kan flyttes til Begby skole.

Relevante bestemmelser

Forskrift om miljørettet helsevern i skoler og barnehager
Arbeidsmiljøloven § 18-9

Konsekvenser for sosial bærekraft

Manglende vedlikehold av undervisningslokaler kan føre til usunt inneklima, redusert læringsmiljø og redusert trivsel på skolen.

Konsekvenser for økonomisk bærekraft

a) Økonomiske konsekvenser – drifts- og investeringsbudsjett

Så langt er nødvendige tiltak for å utbedre avvik i forhold til miljørettet helsevern dekket innenfor vedtatte investeringsmidler og driftsmidler for 2025. Dersom en ikke finner tilfredsstillende løsninger for ansatte i samarbeid med de ansatte og arbeidstilsynet vil dette kunne medføre behov for ytterligere investeringsmidler da skolens areal da må utvides.

b) Samfunnsmessige konsekvenser

Godt utformede skolebygg er viktig for læringsmiljøet og trivselen på skolen både for elever og ansatte. Gode skolebygg fungerer ofte som samlingspunkter i lokalsamfunnet og fremmer godt samhold i lokalsamfunnet.

Konsekvenser for miljømessig bærekraft

Paviljongene har dårlig isolasjon og har ett høyt energiforbruk. Utbedringer vil kunne gi bedre energieffektivitet.

Ansattes medbestemmelse

Vurdering av løsninger for å få ny godkjenning fra arbeidstilsynet må avklares i nær dialog med de ansatte ved skolen.

Vurdering

I løpet av 2025 er det gjennomført flere tiltak ved Borge skole som har bidratt til å bedre forholdene for M-klassen frem til ny Begby skole er ferdigstilt.

Etter at det er besluttet at M-klassen skal flyttes fra Borge skole, vurderes det som lite hensiktsmessig å gjennomføre en midlertidig flytting til andre lokaler før den endelige overføringen til Begby. Dette begrunnes med hensynet til elevgruppen, som er særlig sårbar og har behov for størst mulig grad av stabilitet i skolemiljøet.

Beslutningen om at M-klassen skal overføres til nye Begby skole ved ferdigstilling, medfører behov for å innhente ny godkjenning fra Arbeidstilsynet for fortsatt bruk av eksisterende bygningsmasse ved Borge skole. Målet er å sikre videre drift innenfor en akseptabel kostnadsramme. Når flyttingen er gjennomført, vil utfordringene knyttet til lærerarbeidsplasser og garderobefasiliteter bli løst.

Det arbeides videre for å identifisere løsninger innenfor dagens bygningsmasse som kan danne grunnlag for en ny midlertidig godkjenning fra Arbeidstilsynet frem til flyttingen skjer. Dersom dette ikke lar seg gjøre, må det vurderes alternative løsninger, herunder utvidelse av arealene ved Borge skole eller etablering av andre midlertidige lokaler for M-klassen.

Alternative løsninger

Kommunedirektøren bes utrede alternative midlertidige lokaler til M klassen til Begby skole er ferdigstilt.

Eller;

Kommunedirektøren bes utrede arealutvidelse av skolen.

Det kan gjennomføres ved å etablere tilbygg eller erstatte eksisterende paviljonger med nye og større paviljonger som inkluderer areal for ansatte eller kjøp av naboeiendom.

Det vil kreve investeringsmidler og utearealet ved Borge skole har begrensninger ved arealutvidelser.

Konklusjon

Utbedringene som gjennomføres ved Borge skole for å ivareta krav i forskrift for miljørettet helsevern anses å være tilstrekkelig for å ivareta behovene og sikkerheten til M-klassen fram til den skal flyttes til Begby skole.

For å kunne ivareta de ansattes behov knyttet til garderobeforhold og arbeidsplasser, vil det være nødvendig å arbeide videre med sikte på å oppnå enighet om en fortsatt midlertidig løsning som Arbeidstilsynet kan godta, frem til M-klassen flytter inn i nye Begby skole.

Kommunedirektøren anbefaler at saken tas til orientering.



FREDRIKSTAD KOMMUNE
SEKSJON FOR TEKNISK DRIFT
Postboks 1405
1602 FREDRIKSTAD

Att. Lasse Wavik

Vedtak om samtykke på vilkår og gebyr

Behandling av søknad om samtykke etter arbeidsmiljøloven § 18-9

Gnr 661 Bnr 3, 11, 17, 18, 20 Fredrikstad - Grimstadveien 3 - Sellebakk - Fredrikstad kommune - Plassering av paviljonger, Borge skole

Vi viser til søknad av 16.06.2017 om samtykke etter arbeidsmiljøloven § 18-9 mottatt fra Fredrikstad kommune Etat for Bygg og Eiendom.

Tiltaket omfatter fortsatt bruk av tre skolepaviljonger i tilknytning til Borge barneskole. De tre paviljongene er Sølvsloppet og Propellen, som benyttes av klasser for multifunksjonshemmede, samt en skolebrakke med to stk. ordinære klasserom.

I henhold til kommunens handlingsplan for 2018-2021 fremkommer at skolen har betydelig behov for permanent kapasitetsutvidelse, rehabiliteringer og bygningsmessige tilpasninger. Av vedlegg med investeringsopplysninger fremkommer videre at det er planlagt oppstart av prosjekter ved Borge skole i 2021, som tilsier at rehabilitering vil kunne stå ferdig i løpet av 2023.

Vår behandling er basert på følgende dokumentasjon:

- Søknad om Arbeidstilsynets samtykke, datert 16.06.2017
- Følgeskriv med opplysninger om personalfasiliteter og personalets kommentarer til paviljongen, signert verneombud, tillitsvalgte og virksomhetsleder, udatert.
- Kopi av møtebok – behandling av paviljonger ved Borge skole i Arbeidsmiljøutvalg seksjon utdanning og oppvekst, den 10.02.2016
- Plan, snitt og fasader av paviljongene 1, 2 og 3, alle tegninger datert 05.06.2017
- Situasjonskart datert 28.08.2009
- Lysmålinger Borge skole, utført den 07.03.2014
- Ventilasjonsopplysninger, datert 26.08.2014
- Tilleggsopplysninger, datert 18.07.2017
- Notat med supplerende opplysninger datert 20.09.2017
- Tilleggsopplysninger mottatt 29.09.2017
- Tegning eksisterende skolebygg, mottatt 17.10.2017
- Opplysninger mottatt i møte 17.10.2017



Arbeidstilsynets vurdering

Omsøkte paviljonger har allerede vært plassert midlertidig ved skolen i flere perioder. Arbeidstilsynet oppfatter imidlertid at det nå vil være en tydelig begrensning av midlertidige bruk, ved at det planlegges en rehabilitering av skolen som også omfatter erstatning av paviljongene. I henhold til opplysninger mottatt i møte med kommunen den 17.10.2017 fremkommer at det er ønske om at paviljongene kan benyttes midlertidig for en ny periode, maksimalt frem til rehabilitering av skolens lokaler er ferdig, det vil si i løpet av 2023.

Da fortsatt bruk av paviljongen vil være av midlertidig karakter vises til vår praksis for midlertidige tiltak, hvor det i større grad vil kunne være aktuelt å vurdere i hvilken grad regelverket skal benyttes fullt ut. Dette selv om Arbeidsmiljøloven i utgangspunktet ikke skiller mellom permanente og midlertidige bygg. Vi anser likevel at grunnleggende og vesentlige forhold må være ivaretatt også for midlertidige tiltak.

Arbeidstilsynet anser av dette at normal velferdsmessig standard må være ivaretatt for fortsatt bruk av paviljongene. Arbeidstilsynet viser til at det ved søknad om samtykke forelå flere forhold som tilsa at dette ikke var tilfelle for Sølvslottet og Propellen. I tilleggskdokumentasjon har vi imidlertid mottatt opplysninger om tiltak som er utført, eller snarlig vil bli utført ved paviljongene. På bakgrunn av dette oppfatter vi at standarden ved paviljongen vil forbedres vesentlig.

Tilfredsstillende inneklima og ventilasjon er også et grunnleggende forhold som må dokumenteres ivaretatt også for midlertidige forhold. Søknaden er vedlagt luftmengdemålinger fra 2014. Her fremkommer at ventilasjonskapasiteten i paviljongene vil ha luftmengder, eller nær opp til de luftmengder, som vil være nødvendig i forhold til beskrevet bruk. I henhold til følgeskriv fra skolen fremkommer imidlertid at temperaturregulering er vanskelig i alle brakkene. Videre at det er tørr og tett luft, hvor det også etterspørres behov for oppgradering og rensing av ventilasjonen.

For å oppnå et godt innemiljø er flere faktorer enn luftmengder som må ivaretas. Viser her til arbeidsplassforskriften § 2-14 hvor det settes krav til at arbeidstakerne er sikret et fullt forsvarlig inneklima, ved at arbeidslokaler skal være utformet og innredet slik at de enkelte arbeidsplasser, personalrom mv. får tilfredsstillende klima med hensyn til temperatur, fuktighet, trekk, luftkvalitet og sjenerende lukt.

Av tilleggsopplysninger fremkommer at kommunen har utført noen tiltak for å utbedre forholdene i forbindelse med inneklima. Blant annet at det er montert varmepumpe i Sølvslottet som de ansatte sies å være fornøyde med. Arbeidstilsynet anser imidlertid at en fortsatt midlertidig bruk av paviljongene vil kreve regelmessig vedlikehold og kontroll av forhold som påvirker inneklima.

Arbeidstilsynet stiller derfor vilkår om at det skal utføres regelmessig kontroll av inneklima for alle de tre paviljongene ved Borge. Dokumentasjon på at paviljongene ivaretar krav til tilfredsstillende inneklima jf. arbeidsmiljøloven § 4-4 første ledd og arbeidsplassforskriftens §§ 2-14 skal kunne fremlegges for Arbeidstilsynet ved et eventuelt tilsyn, jf. arbeidsmiljøloven § 18-5 første ledd.

For at arbeidsplasser skal være inkluderende og likeverdige for alle ansatte, stilles det i arbeidsmiljølovgivningen også krav til at arbeidslokalene skal være tilrettelagt også for arbeidstakere med nedsatt funksjonsevne. Ved skoler vil hensynet imidlertid også omfatte de arbeidstakerne som



bistår elever som har behov for hjelpemidler, slik at ansatte unngår tilleggsbelastninger som f.eks. følger av tunge løft. Alle skolens lokaler bør i utgangspunktet være tilrettelagte. Av mottatte opplysninger fremkommer at det vil bygges rampe for trinnfri adkomst til Propelltoppen og «skolebrakke», Sølvslottet har videre direkte adkomst fra eksisterende skolebygg. Vi kan til tross for dette ikke se at «skolebrakken» vil være fullt ut tilrettelagte også med HC toalett.

Selv om ikke alle deler av omsøkte arealer er tilrettelagt anser Arbeidstilsynet, denne konkrete saken, at organisatoriske tiltak vil kunne ivareta eventuelt behov for tilrettelegging av skolepaviljongen. Viser her til at tiltaket er midlertidig, samt at arealene som ikke er tilrettelagte, er en mindre del av skolens totale areal.

For de ansattes personalrom og kontorarbeidsplasser fremkommer at dette ivaretas på linje for alle skolens ansatte. Arbeidstilsynet viser derfor til vår praksis for tilbygg/nye lokaler der personalrom eller andre funksjoner skal ivaretas i eksisterende bygg. Vi ønsker i disse tilfellene dokumentasjon hvor det fremkommer at eksisterende funksjoner også har kapasitet og kan ivareta eventuelle ekstra ansatte som følge av tiltaket. Lokalene må videre ivareta en standard i henhold til arbeidsplassforskriften kapittel 2 og 3.

På bakgrunn av mottatte opplysninger for eksisterende arealer oppfatter vi at arbeidsmiljølovens krav til spiserom, toaletter i stor grad vil kunne anses å være ivaretatt også for ekstra ansatte som følge av bruk av skolepaviljonger.

For lærerarbeidsplasser forstår vi at samlet avsatt areal vil kunne ivareta den enkelte lærer med en kontorplass nær opp til Arbeidstilsynets arealnorm på 6 m². Det opplyses imidlertid at kontorarbeidsplassene er svært varierende i størrelse. De ansatte mener likevel at «de vil kunne leve med dette» frem til nytt skolebygg står ferdig.

Basert på at dette er et midlertidig tiltak, hvor de ansatte i vesentlighet har sin arbeidsplass i skolens eksisterende bygg, vil vi ved denne samtykkebehandlingen ikke stille krav til at alle arbeidsplassene ivaretar arealnormen. Vi påpeker likevel at kravet til 6 m² pr arbeidsplass i arealnormen er basert på erfaring for hvilket minimumsareal hver arbeidstaker må ha for å få oppfylt menneskets grunnleggende behov for tilstrekkelig personlig rom rundt seg. Skolen bør derfor tilstrebe en organisering slik at de enkelte arbeidsplassene i størst mulig grad ivaretar arealnormen også i midlertidig periode. For arbeidsmiljølovgivningens krav til arbeidsplasser vises til arbeidsmiljøloven § 4-4 første og andre ledd samt arbeidsplassforskriften § 2-1 andre ledd, med kommentarer.

Garderober også er en grunnleggende funksjon i et hvert arbeidsmiljø, dette skal også ivaretas adskilt for kvinner og menn, jf. arbeidsplassforskriftens § 3-4. I henhold til våre erfaringer vil det også være behov for skiftemulighet for ansatte ved skoler. Viser til at det ofte vil kunne være uteaktiviteter i alle typer vær, noe som videre tilsier adskilte garderobe løsninger for kvinner og menn.

Av mottatte opplysninger i møte 17.10.2017 fremkommer at alle ansatte ved skolen i dag kun har tilgang til et mindre felles skifterom, i tillegg til lærergarderober ved gymsal. Arbeidstilsynet oppfatter at dette har vært en løsning som har fungert ved skolen siden skolen ble oppført. Da det nå fremkommer at det foreligger konkrete planer for rehabilitering av skolen, ser vi at det vil kunne anses urimelig å kreve



garderober som ivaretar dagens krav for perioden frem til utbygging er ferdigstilt. Arbeidstilsynet vurderer derfor at eksisterende løsning vil kunne benyttes frem til nytt bygg er ferdigstilt.

Av vedlagte opplysninger fremkommer at det er planlagt oppstart av prosjekter ved Borge skole i 2021, som tilsier at rehabilitering først vil kunne stå ferdig i løpet av 2023. Det vil da si at omsøkte paviljonger søkes midlertidig for en periode på nye 6 år. Arbeidstilsynet gir vanligvis ikke samtykke til midlertidig bruk for en så lang periode. På bakgrunn av kommunens planer for rehabilitering/utbygging ved skolen samt av hensyn til elevgruppen ved Sølvslottet og Propellen, som krever stor grad av stabilitet, har Arbeidstilsynet likevel i denne konkrete saken vurdert å kunne gi midlertidig samtykke til skolepaviljongene for perioden frem til utløp av 2023 på vilkår. Vi gjør imidlertid oppmerksom på at det ikke vil bli gitt nytt midlertidig samtykke utover denne perioden.

Arbeidstilsynets vedtak

Arbeidstilsynet gir med hjemmel i arbeidsmiljøloven §§ 18-9 og 18-6 sjette ledd samtykke til planene for fortsatt midlertidig bruk av de tre paviljongene ved Borge skole frem til 31.12.2023, på følgende vilkår:

1. Det skal utføres regelmessig kontroll av inneklima for alle de tre paviljongene ved Borge skole. Dokumentasjon på at paviljongene ivaretar krav til tilfredsstillende inneklima skal kunne fremlegges for Arbeidstilsynet ved et eventuelt tilsyn, jf. arbeidsmiljøloven § § 4-4 første ledd, 18-5 første ledd og arbeidsplassforskriftens §§ 2-14.

Vilkårene for dette samtykket skal følges opp av tiltakshaveren, eventuelt i samarbeid med arbeidsgivere/leietakere, jf. arbeidsmiljøloven § 18-6 sjette ledd. Se også § 1-3 tredje ledd, i forskrift om utforming og innretning av arbeidsplasser og arbeidslokaler som regulerer utleiers ansvar.

Samtykke gis på bakgrunn av de opplysningene og planene som forelå på tidspunktet for vedtaket. Samtykket er ikke en godkjenning av lokalene eller arbeidsplassen. At Arbeidstilsynet gir samtykke til planene betyr ikke at tilsynet går god for at alle krav til fysisk arbeidsmiljø er ivarettatt. Det er tiltakshaver/arbeidsgiver som har ansvaret for at lov/forskriftskrav blir overholdt og at arbeidsmiljøet er tilfredsstillende under bruk.

Innbetaling av gebyr

I følge forskrift om utforming og innretning av arbeidsplasser og arbeidslokaler § 9-1 og forskrift om administrative ordninger på Arbeidstilsynets område § 14-1, skal det betales gebyr til Arbeidstilsynet ved behandling av søknad etter arbeidsmiljøloven § 18-9 første ledd. Gebyrsatsene avhenger av tiltakets type og byggets størrelse. For nærmere informasjon om gebyrordningen, se www.arbeidstilsynet.no/gebyr.

Ut fra opplysninger i søknaden har vi plassert tiltaket i kategori 2b og fastsatt beløpet til kr 4221,-.

Faktura vil bli sendt i egen forsendelse til Fredrikstad kommune seksjon for teknisk drift som tiltakshaver. Hvis gebyret ikke betales innen betalingsfristen, vil kravet bli tvangsinndrevet med tillegg av omkostningsgebyrer.



Dere kan klage

Dere kan klage på vedtak og gebyr fra Arbeidstilsynet etter reglene i forvaltningsloven § 28. Fristen for å klage er tre uker fra dere mottar dette brevet. For nærmere informasjon om klageinstans, fremgangsmåte ved klage og retten til å se sakens dokumenter, se www.arbeidstilsynet.no/klage.

Behov for mer informasjon?

Dere finner mer informasjon om Arbeidstilsynet og krav til arbeidsmiljøet på www.arbeidstilsynet.no eller www.regelhjelp.no, eller dere kan kontakte oss på telefon 73 19 97 00.

Vi ber om at det henvises til vår referanse2017/30155 ved senere kontakt/korrespondanse i denne saken.

Med hilsen

Arbeidstilsynet Østfold og Akershus

Tommy Pedersen
tilsynsleder
(sign.)

Marianne Krogh Birkeland
seniorinspektør
(sign.)

Dette brevet er godkjent elektronisk i Arbeidstilsynet og har derfor ingen signatur.

Kopi til:

FREDRIKSTAD KOMMUNE	Byggesak	Postboks 1405	1602	FREDRIKSTAD
FREDRIKSTAD KOMMUNE SEKSJON	virksomhetsleder Borge skole	Postboks 1405	1602	FREDRIKSTAD
UTDANNING OG OPPVEKST				
FREDRIKSTAD KOMMUNE SEKSJON	verneombud Borge skole	Postboks 1405	1602	FREDRIKSTAD
UTDANNING OG OPPVEKST				

Borge skole
Grimstadveien 3
1655 Sellebakk



Inneklimarapport Borge barneskole

Dato:18.03.2025 utarbeidet av: Christian Gutierrez, Teknisk forvaltning, avdeling Eiendom

Innhold

1 Innledning	2
1.1 Bakgrunn	2
1.2 Hensikt	2
1.3 Skole beskrivelse	2
1.4 Aktuelt regelverk	2
1.5 Karbondioksid (CO2)	2
1.6 Lufttemperatur.....	2
1.7 Luftfuktighet.....	3
2. Gjennomføringsmetode	3
2.1 Personbelastningsoversikt	7
2.2 Kommentar	8
3. Konklusjon.....	8
3.1 Vedlegg:.....	9

1 Innledning

Tekniskforvaltning, avdeling eiendom har bistått Borge barneskole med inneklimalmåling i perioden 24.02.2025 – 07.03.2025

1.1 Bakgrunn

Bakgrunnen for denne inneklimalmålingen er å fremskaffe den nødvendig inneklimal dokumentasjon i forbindelse med skoletilsyn og godkjenning av skolen.

1.2 Hensikt

Hensikten med inneklimalmålingen var å finne ut om inneklimal er iht. Forskrift om Helse og miljø i barnehager, skoler og skolefritidsordninger, og i forhold til anbefalinger fra Folkehelseinstituttet.

1.3 Skole beskrivelse

Borge barneskole ble bygd i 1964 og siden byggeåret har blitt utvidet og fått i tillegg 3 skolepaviljonger for å tilfredsstille arealbehovet. I dag har skolen et areal på 2760m² og meste parten på ett plan, en del av hovedbygget og gymbygget har kjellerarealer.

1.4 Aktuelt regelverk

Inneklimalmålingen følger Forskrift om Helse og miljø i barnehager, skoler og skolefritidsordninger og de anbefalte normer fra Folkehelseinstitutt og med følgende forklaring og grenseverdier for lufttemperatur, luftfuktighet og karbondioksid (CO₂) og med følgende forklaringer:

1.5 Karbondioksid (CO₂)

Folkehelseinstituttets anbefalte faglige norm for CO₂-innhold i inneluft er på 1000 ppm.

1.6 Lufttemperatur

Anbefalte temperaturkrav er angitt i Europeisk standard EN ISO 7730 (fastsatt som norsk standard NS-EN ISO 7730) og NS-EN 15521:2007. De anbefalte verdiene inkluderer temperaturer for vinter og

sommer på henholdsvis 20-24°C (f.eks. 22 °C+/- 2°C) og 23-26 °C (f.eks. 24,5°C +/- 1,5°C). NS-EN 15251:2007 gir også mulighet for å bruke adaptiv standard tilpasset årstid/ utetemperatur.

Det er også viktig at det er mulig å åpne vinduer for lufting i alle oppholdsrom. Hvis temperaturen overstiger 22 °C i fyringssesongen, bør den senkes. Dette kan gi en betydelig reduksjon i antall personer som opplever tørr luft og andre inneklimalager.

Vinter: 20-24 °C ± 2°C

Sommer: 23-26 ± 1,5°C

Fyringssesongen: ikke overstiger 22°C

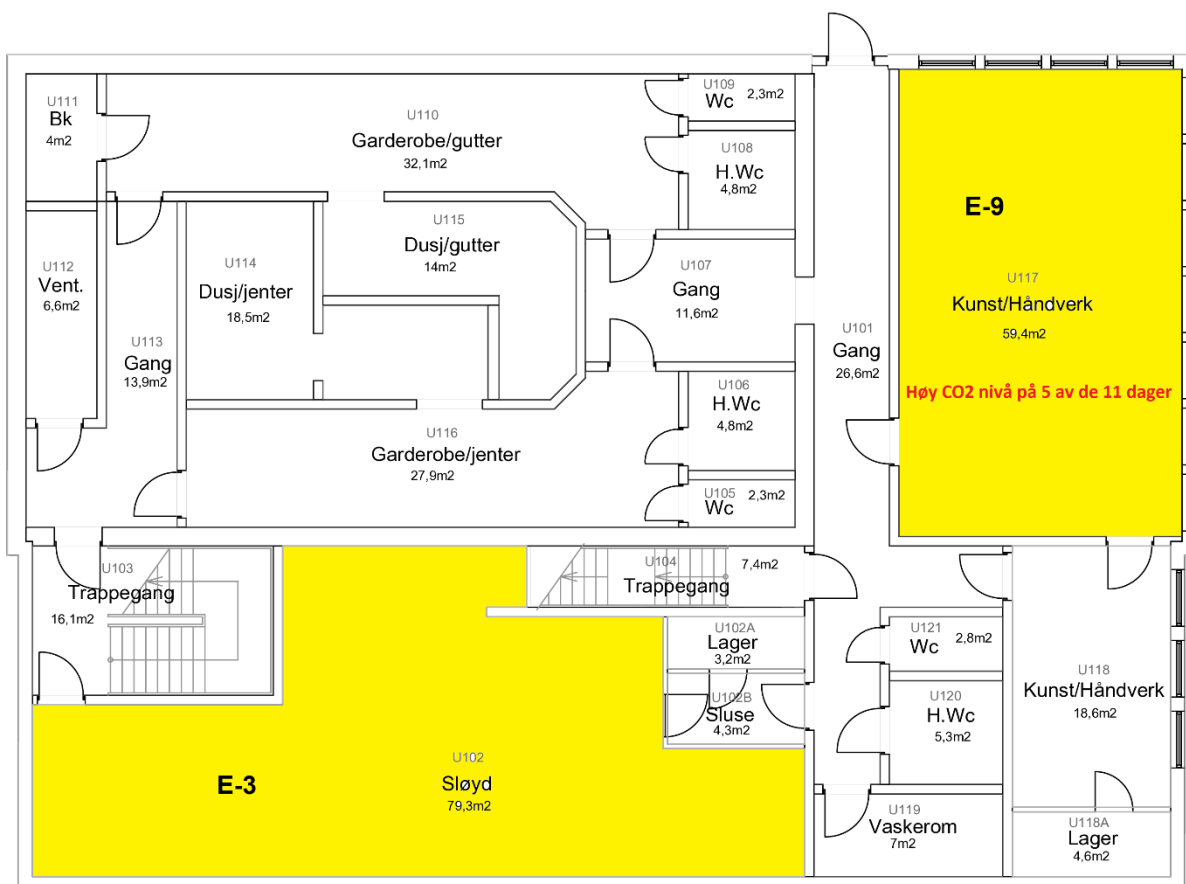
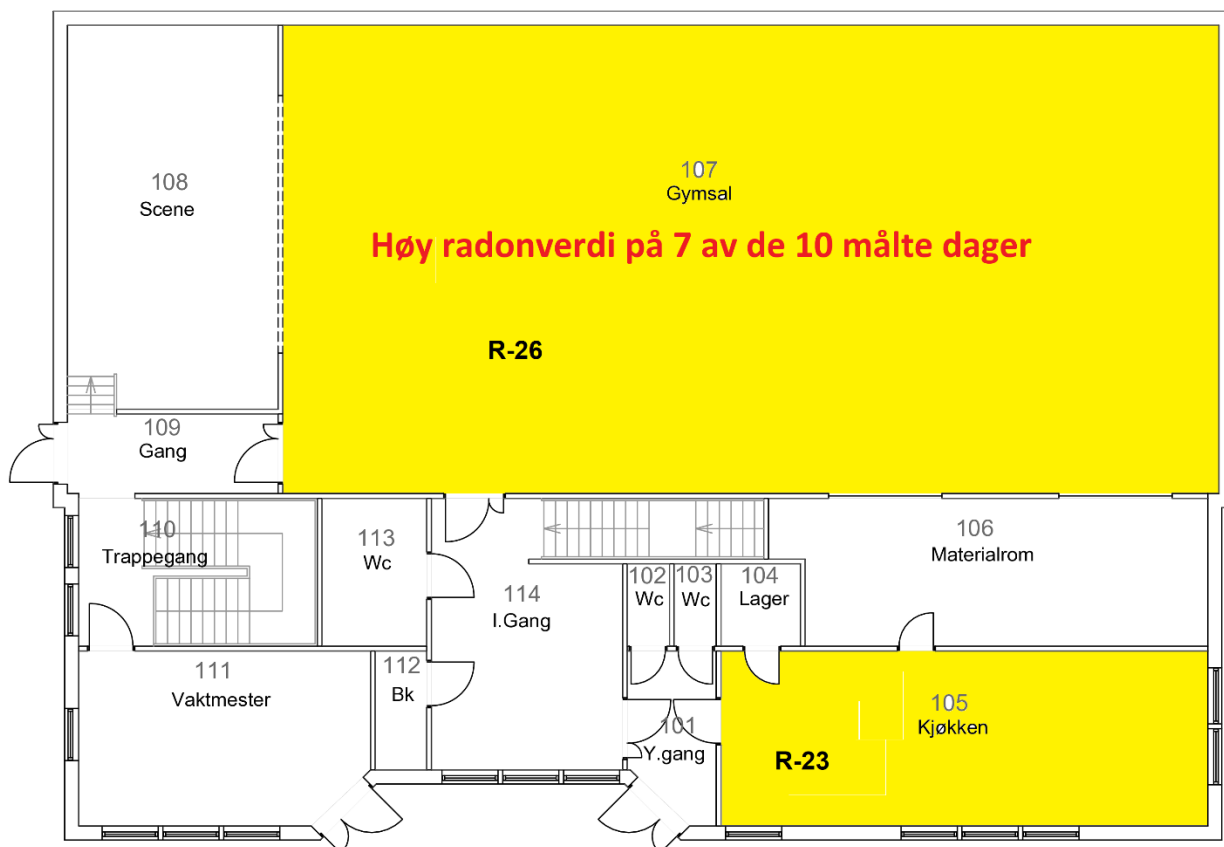
1.7 Luftfuktighet

Relativ fuktighet (RF) er forholdet mellom vanndampmengden i luft og den maksimale vanndampmengden som luften kan inneholde om luften var mettet, og angis i %. På grunn av oppvarming er den relative fuktigheten (RF) innendørs ofte lav om vinteren. Variasjoner i luftfuktighet tolereres godt av mennesker. For høy luftfuktighet (> 70 %) kan imidlertid bidra til lukt, mugg, bygningsskader o.l. Ekstremt lav luftfuktighet (< 20 %) bør unngås av hensyn til problemer med bl.a. statisk elektrisitet, slimhinne- og øyeirritasjon samt uttørring av huden. Det er viktig å presisere at det frarådes å bruke luftflukter, dette fordi de medfører risiko for forurensning av inneklimalaget. Ikke under 20%

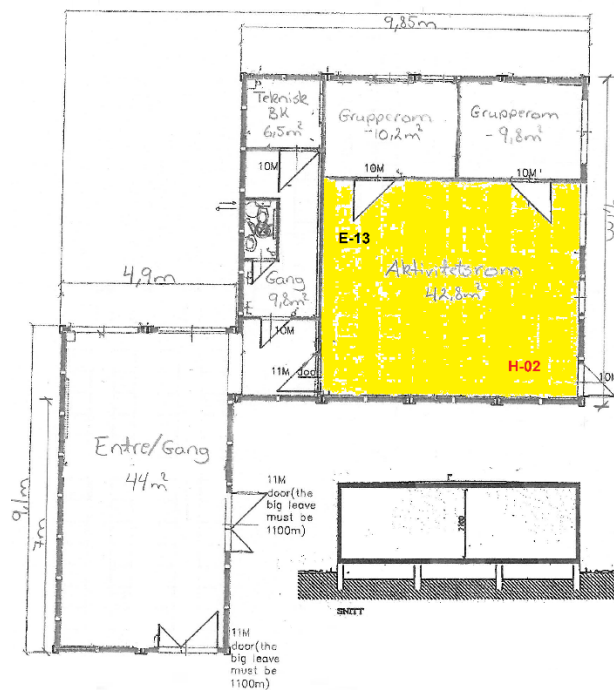
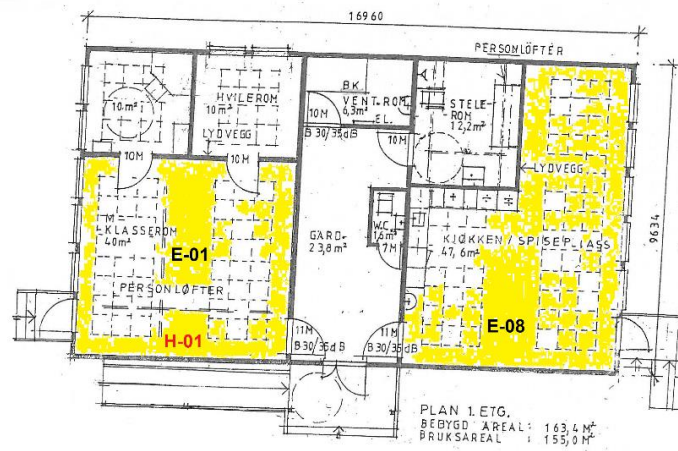
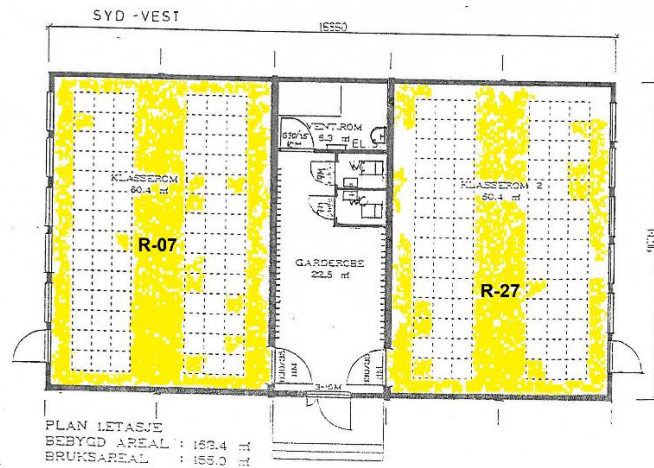
Under normale forhold har variasjoner i luftens fuktighet innenfor 20-60 % RF liten innflytelse på hvordan inneklimalaget oppleves.

2. Gjennomføringsmetode

Det ble plassert Airthings inneklimala målesensorer på de aktuelle rom som logget informasjon i 10 skoledager, tegningene nede viser utplassering av måleutstyr:







2.1 Personbelastningsoversikt

Følgende personbelastningsoversikt viser hvor mange elever og ansatte har vært i rommene i måleperioden, denne oversikten hjelper oss å forklare eventuelle nivå endringer.

Dato/Avdelingsnavn	R26 Gymsal rom 107	Kl. Tidspunkt	R23 SFO Kjøkken rom 105	Kl. Tidspunkt	E9 Kunst og håndverk U117	Kl. Tidspunkt	E3 Sløyd U102	Kl. Tidspunkt
27.01.2025	To trinn har gym denne dagen.	08:25 - 14:10		07:00 - 08:25 14:10 - 17:30	Maks ca 20 barn + 2 voksne i to timer	08:25 - 14:10	Maks ca 20 barn + 2 voksne i to timer i skoletiden	08:25 - 14:10
28.01.2025	Ingen gym							
29.01.2025	3 klasser har gym denne dagen	08:25 - 14:10	13 barn 1 voksen	07:00 - 08:25 14:10 - 17:30	ca 14 barn + 1 voksen i løpe av dagen	08:25 - 14:10		
30.01.2025	1 klasse har gym denne dagen	08:25 - 14:10	1 barn 1-2 voksen	07:00 - 08:25 14:10 - 17:30				
31.01.2025	Ingen gym				Maks ca 20 barn + 2 voksne i en time i løpe av dagen	08:25 - 14:10		
03.02.2025	To trinn har gym denne dagen.	08:25 - 14:10		07:00 - 08:25 14:10 - 17:30	Maks ca 20 barn + 2 voksne i to timer i løpe av dagen	08:25 - 14:10	Maks ca 20 barn + 2 voksne i to timer i skoletiden	08:25 - 14:10
04.02.2025	Ingen gym							
05.02.2025	3 klasser har gym denne dagen	08:25 - 14:10	13 barn 1 voksen	07:00 - 08:25 14:10 - 17:30	ca 14 barn + 1 voksen i løpe av dagen	08:25 - 14:10		
06.02.2025	1 klasse har gym denne dagen	08:25 - 14:10	1 barn 1-2 voksen	07:00 - 08:25 14:10 - 17:30				
07.02.2025	Ingen gym				Maks ca 20 barn + 2 voksne i en time i løpe av dagen	08:25 - 14:10		

Dato/Avdelingsnavn	R6 klasserom 109	Kl. Tidspunkt	R24 Personalrom 108	Kl. Tidspunkt	R8 Rektor rom 149	Kl. Tidspunkt	R4 Arb. Rom 134	Kl. Tidspunkt
27.01.2025	Overkant av 20 barn + 4 voksne	08:25 - 14:10	Litt til og fra. Rundt 15 på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30	Avhengig av møtevirksomhet. Alltid 1	07:00 - 16:30	Fire på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30
28.01.2025	Overkant av 20 barn + 4 voksne	08:25 - 14:10	Litt til og fra. Rundt 15 på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30	Avhengig av møtevirksomhet. Alltid 1	07:00 - 16:30	Fire på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30
29.01.2025	Overkant av 20 barn + 4 voksne	08:25 - 14:10	Litt til og fra. Rundt 15 på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30	Avhengig av møtevirksomhet. Alltid 1	07:00 - 16:30	Fire på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30
30.01.2025	Overkant av 20 barn + 4 voksne	08:25 - 14:10	Litt til og fra. Rundt 15 på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30	engig av møtevirksomhet. All	07:00 - 16:30	Fire på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30
31.01.2025	Overkant av 20 barn + 4 voksne	08:25 - 14:10	Litt til og fra. Rundt 15 på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30	engig av møtevirksomhet. All	07:00 - 16:30	Fire på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30
03.02.2025	Overkant av 20 barn + 4 voksne	08:25 - 14:10	Litt til og fra. Rundt 15 på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30	Avhengig av møtevirksomhet. Alltid 1	07:00 - 16:30	Fire på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30
04.02.2025	Overkant av 20 barn + 4 voksne	08:25 - 14:10	Litt til og fra. Rundt 15 på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30	Avhengig av møtevirksomhet. Alltid 1	07:00 - 16:30	Fire på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30
05.02.2025	Overkant av 20 barn + 4 voksne	08:25 - 14:10	Litt til og fra. Rundt 15 på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30	Avhengig av møtevirksomhet. Alltid 1	07:00 - 16:30	Fire på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30
06.02.2025	Overkant av 20 barn + 4 voksne	08:25 - 14:10	Litt til og fra. Rundt 15 på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30	Avhengig av møtevirksomhet. Alltid 1	07:00 - 16:30	Fire på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30
07.02.2025	Overkant av 20 barn + 4 voksne	08:25 - 14:10	Litt til og fra. Rundt 15 på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30	Avhengig av møtevirksomhet. Alltid 1	07:00 - 16:30	Fire på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30

Dato/Avdelingsnavn	E15 Klasserom 103	Kl. Tidspunkt	R29 M-klasserom 116	Kl. Tidspunkt	R20 Kjøkken M-klasse 105	Kl. Tidspunkt	R25 Klasserom 07	Kl. Tidspunkt
27.01.2025	15 barn + 1-2 voksne	08:25 - 14:10	8 barn 10 voksne	07:00 - 17:00		07:00 - 17:00	13 barn 1 voksen	08:25 - 14:10
28.01.2025	15 barn + 1-2 voksne	08:25 - 14:10	8 barn 10 voksne	07:00 - 17:00		07:00 - 17:00	13 barn 1 voksen	08:25 - 14:10
29.01.2025	15 barn + 1-2 voksne	08:25 - 14:10	8 barn 10 voksne	07:00 - 17:00	Ansatte og barn beveger seg mellom	07:00 - 17:00	13 barn 1 voksen	08:25 - 14:10
30.01.2025	15 barn + 1-2 voksne	08:25 - 14:10	8 barn 10 voksne	07:00 - 17:00	rommene på søvlslettet slik det	07:00 - 17:00	13 barn 1 voksen	08:25 - 14:10
31.01.2025	15 barn + 1-2 voksne	08:25 - 14:10	8 barn 10 voksne	07:00 - 17:00	passer dem	07:00 - 17:00	13 barn 1 voksen	08:25 - 14:10
03.02.2025	15 barn + 1-2 voksne	08:25 - 14:10	8 barn 10 voksne	07:00 - 17:00		07:00 - 17:00	13 barn 1 voksen	08:25 - 14:10
04.02.2025	15 barn + 1-2 voksne	08:25 - 14:10	8 barn 10 voksne	07:00 - 17:00		07:00 - 17:00	13 barn 1 voksen	08:25 - 14:10
05.02.2025	15 barn + 1-2 voksne	08:25 - 14:10	8 barn 10 voksne	07:00 - 17:00		07:00 - 17:00	13 barn 1 voksen	08:25 - 14:10
06.02.2025	15 barn + 1-2 voksne	08:25 - 14:10	8 barn 10 voksne	07:00 - 17:00		07:00 - 17:00	13 barn 1 voksen	08:25 - 14:10
07.02.2025	15 barn + 1-2 voksne	08:25 - 14:10	8 barn 10 voksne	07:00 - 17:00		07:00 - 17:00	13 barn 1 voksen	08:25 - 14:10

Dato/Avdelingsnavn	E2 Klasserom 06	Kl. Tidspunkt	R03 Grupperom 01	Kl. Tidspunkt	E05 Grupperom 03	Kl. Tidspunkt	R10 klasserom 101	Kl. Tidspunkt
27.01.2025	13 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10	Overkant av 20 barn+ 2 voksne	08:25 - 14:10
28.01.2025	13 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10	Overkant av 20 barn+ 2 voksne	08:25 - 14:10
29.01.2025	13 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10	Overkant av 20 barn+ 2 voksne	08:25 - 14:10
30.01.2025	13 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10	Overkant av 20 barn+ 2 voksne	08:25 - 14:10
31.01.2025	13 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10	Overkant av 20 barn+ 2 voksne	08:25 - 14:10
03.02.2025	13 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10	Overkant av 20 barn+ 2 voksne	08:25 - 14:10
04.02.2025	13 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10	Overkant av 20 barn+ 2 voksne	08:25 - 14:10
05.02.2025	13 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10	Overkant av 20 barn+ 2 voksne	08:25 - 14:10
06.02.2025	13 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10	Overkant av 20 barn+ 2 voksne	08:25 - 14:10
07.02.2025	13 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10	Overkant av 20 barn+ 2 voksne	08:25 - 14:10

Dato/Avdelingsnavn	R07 Klasserom øst Gul paviljong	Kl. Tidspunkt	R27 Klasserom vest Gul paviljong	Kl. Tidspunkt	E01 klasserom sør Propelltoppen	Kl. Tidspunkt	E08 Klasserom nord Propelltoppen	Kl. Tidspunkt
27.01.2025	12 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	16 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	5 barn + 7 voksne	08:25 - 14:10	Ansatte og barn beveger seg mellom	08:25 - 14:10
28.01.2025	12 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	16 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	5 barn + 7 voksne	08:25 - 14:10	rommene i propelltoppen slik det	08:25 - 14:10
29.01.2025	12 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	16 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	5 barn + 7 voksne	08:25 - 14:10	passer dem	08:25 - 14:10
30.01.2025	12 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	16 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	5 barn + 7 voksne	08:25 - 14:10		08:25 - 14:10
31.01.2025	12 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	16 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	5 barn + 7 voksne	08:25 - 14:10		08:25 - 14:10
03.02.2025	12 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	16 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	5 barn + 7 voksne	08:25 - 14:10		08:25 - 14:10
04.02.2025	12 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	16 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	5 barn + 7 voksne	08:25 - 14:10		08:25 - 14:10
05.02.2025	12 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	16 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	5 barn + 7 voksne	08:25 - 14:10		08:25 - 14:10
06.02.2025	12 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	16 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	5 barn + 7 voksne	08:25 - 14:10		08:25 - 14:10
07.02.2025	12 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	16 barn 1 voksen	08:25 - 14:10	5 barn + 7 voksne	08:25 - 14:10		08:25 - 14:10
								08:25 - 14:10
Dato/Avdelingsnavn	E13 Aktivitetsrom/klaserom Sølvslottet	Kl. Tidspunkt	E10 Teamrom 131	Kl. Tidspunkt	R11 datarom 121	Kl. Tidspunkt		
27.01.2025	8 barn 10 voksne	07:00 - 17:00	Fem på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10		
28.01.2025	8 barn 10 voksne	07:00 - 17:00	Fem på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10		
29.01.2025	8 barn 10 voksne	07:00 - 17:00	Fem på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10		
30.01.2025	8 barn 10 voksne	07:00 - 17:00	Fem på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10		
31.01.2025	8 barn 10 voksne	07:00 - 17:00	Fem på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10		
03.02.2025	8 barn 10 voksne	07:00 - 17:00	Fem på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10		
04.02.2025	8 barn 10 voksne	07:00 - 17:00	Fem på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10		
05.02.2025	8 barn 10 voksne	07:00 - 17:00	Fem på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10		
06.02.2025	8 barn 10 voksne	07:00 - 17:00	Fem på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10		
07.02.2025	8 barn 10 voksne	07:00 - 17:00	Fem på det meste	07:00 - 08:25 14:10 - 16:30	varierende bruk i løpet av dagen	08:25 - 14:10		

2.2 Kommentar

CO2 nivå var stort sett mellom ca. 420 – 670 ppm. og godt innenfor krav i skoletiden og dette kan konstateres på vedlegg 1, Måletidspunktoversikt.

Temperaturen: Vi kan se på vedlegg 1. at temperaturen var stabil på mellom ca. 19° og 23,5° i skoletiden.

Fuktighet: Luftfuktigheten ble målt på mellom ca. 19 til 36 % i måleperioden som er normal for denne perioden av året.

3. Konklusjon

Denne inneklimamålingen ble dokumentert ved hjelp av personbelastningsoversikt, måletidspunktoversikt og diagrammer som viser utviklingen i måleperioden.

Måleresultatene viser at undervisningsarealer er innenfor krav som stilles til skoler og iht. Forskrift om Helse og miljø i barnehager, skoler og skolefritidsordninger, og anbefalinger fra Folkehelseinstituttet.

3.1 Vedlegg:

Vedlegg 1, Måletidspunktoversikt

Vedlegg 2, Airthing's målerapport

Vedlegg 3, Diagrammer



Saksnr.: 2025/27995
Dokumentnr.: 1
Løpenr.: 254711/2025
Klassering:

Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Teknisk utvalg	08.10.2025	14/25

Avfallsløsning Gamlebyen

Kommunedirektørens innstilling

Kommunedirektøren anbefaler teknisk utvalg å fatte følgende vedtak:

1. Saken tas til orientering

Sammendrag

Kommunen har i samarbeid med beboere, næringsliv og relevante aktører vurdert ulike avfallsløsninger for Gamlebyen. Bakgrunnen for arbeidet er flere utfordringer: aksellastbegrensninger og smale gater som gjør renovasjon vanskelig, økt brannfare fra plastdunker i tett trehusmiljø, svært lite plass i bakgårder, og nasjonale krav om separat innsamling av matavfall som innebærer behov for økt kapasitet og ytterligere oppsamlingsenheter.

Nedgravde containere ble først vurdert som den mest hensiktsmessige løsningen, men dette lot seg ikke gjennomføre. Andre alternative løsninger har også blitt vurdert og forkastet. Videreføring av dagens løsning med individuelle dunker er ikke gjennomførbart grunnet plassmangel og brannfare. Bruk av metallbeholdere ville redusert brannfare, men fungerer dårlig på brostein grunnet støy. Store overflatecontainere på ulike steder i Gamlebyen ble avslått av Forsvarsbygg i 2023 som estetisk uheldig. Løsninger ved Kongstenhallen gir for lange gangavstander, og å flytte hele renovasjonsordningen ut av Gamlebyen er praktisk ikke gjennomførbart med større gangavstander. Etter en grundig vurdering av alle alternativer, foreslår kommunen å gå videre med bunntømte overflatecontainere ved innkjørselen til Gamlebyen, på kommunal tomt.

Løsningen er foreslått spesielt med hensyn til områdets verneverdi og behovet for å begrense tungtrafikk i det historiske miljøet. Den er fleksibel, krever ikke graving og ivaretar viktige hensyn som estetikk, tilgjengelighet og brukervennlighet. I tillegg er det nødvendig å etablere en felles løsning for å imøtekomme kravene knyttet til innføring av den nasjonale ordningen for separat innsamling av matavfall. Løsningen gir også positive effekter for HMS og arbeidsforhold ved at renovatørene ikke lenger må manøvrere i trange gater med brostein og aksellastbegrensninger. Den åpner for samkjøring av renovasjon for både private og næringsdrivende, noe som ytterligere vil redusere tungtrafikk og klimafotavtrykk i området. Selv om enkelte parkeringsplasser må fjernes, vurderes dette som et moderat inngrep sett opp mot fordelene ved en forbedret, sikker og estetisk tilpasset renovasjonsløsning. Løsningen krever ikke permanente inngrep i grunnen og er reversibel hvis den ikke skulle fungere som ønsket.

Samtidig vurderes det flere alternativer for å sikre at behovene til alle beboere i Gamlebyen blir ivarettatt.

Vedlegg

1 Forslag til renovasjonsløsning for Gamlebyen

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Ikke aktuelt

Saksopplysninger

Kommunen har over tid arbeidet med å finne en egnet renovasjonsløsning for Gamlebyen, med mål om å ivareta både praktiske behov og hensyn til det historiske miljøet.

Innledende dialog med Forsvarsbygg og Byantikvar

Kommunen har i første omgang arbeidet for å etablere en løsning som består av mindre overflatecontainere. I den forbindelse ble det gjennomført grundige vurderinger av mulige plasseringer i dialog med Forsvarsbygg, som eier store deler av grunnen i Gamlebyen. Flere alternativer ble gjennomgått, men ingen av dem ble tatt med videre. Plassering ved den venstre ytterkanten av Gamlebyen lot seg ikke gjennomføre på grunn av konflikt med eksisterende trær, mens området ved den høyre ytterkanten, i tilknytning til Forsvarsbyggs bygning, var uønsket grunnet nærhet til deres eiendom og hensynet til det historiske miljøet. Forslaget om plassering ved glasshytta ble vurdert som uaktuelt. Parallelt med dialogen med Forsvarsbygg har kommunen også hatt diskusjon med Regulerings og Byantikvaren for å sikre at renovasjonsløsningen er i tråd med gjeldende områderegulering.

Workshop og videre arbeid

Den 14. oktober 2024 ble det gjennomført en workshop i Tøihussalen med bred deltakelse fra beboere, næringsliv, foreninger, Forsvarsbygg, Fredrikstad brannvesen, Visit Fredrikstad og politikere. På møtet ble tre mulige løsninger presentert:

- Overflatecontainere ved Kongstenhallen kombinert med beholdere i Gamlebyen
- Nedgravde containere ved innkjørslene til Gamlebyen
- Bunntømte overflatecontainere ved innkjørslene til Gamlebyen

Diskusjonene under workshopen viste at brukervennlighet, estetikk, hensyn til næringslivet, luktproblematikk, tilgjengelighet og gangavstand under 200 meter var de viktigste kriteriene.

Alle grupper konkluderte med at nedgravde containere ville være den beste løsningen.

Etter workshopen i oktober 2024 startet kommunen arbeidet med å realisere den ønskede løsningen med nedgravde containere. Det ble gjennomført møter og dialog med Forsvarsbygg for å finne egnede plasseringer. Forsvarsbygg hadde på et tidligere møte 10. august 2023, gitt uttrykk for at etablering av store overflatecontainere ikke var aktuelt, og at plassering ved glasshytta heller ikke var aktuelt. Det ble understreket at det skal legges stor vekt på estetikk, for at avfallscontainerne skal integreres i nærmiljøet. Forsvarsbygg var positiv til samarbeid og ønsket at både husholdninger og næringsdrivende skulle benytte den nye avfalls løsningen for å redusere trafikk i Gamlebyen.

Med utgangspunkt i workshopens konklusjon om nedgravde containere, søkte kommunen Forsvarsbygg om etablering av nedgravde oppsamlingspunkter ved vollene i innkjørslene til Gamlebyen. Søknaden ble avslått da Forsvarsbygg ikke ønsker avfallscontainere som første inntrykk av Gamlebyen. De påpeker også at dette tiltaket vurderes som uheldig i et kulturmiljø og vernet område.

Etter at alle disse alternativene ble avvist, sto kommunen igjen med den kommunale parkeringsplassen ved innkjørselen som eneste gjennomførbare alternativ. Eiendom, kommunens grunneierfunksjon, har godkjent bruk av en del av parkeringsplassen til avfallsformål (mindre bunntømte overflatecontainere).

Ny løsning – Bunntømte overflatecontainere

Løsningen er foreslått spesielt med hensyn til områdets verneverdi og behovet for å begrense tungetrafikk i det historiske miljøet. Den krever ikke graving, er fleksibel og kan tilpasses skiftende behov. Søknad om tiltak er sendt til Byggesak.

Løsningen er også nødvendig for å imøtekomme kravene knyttet til innføring av den nasjonale ordningen for separat innsamling av matavfall. En videreføring av ordningen med separate dunker per husstand er ikke vurdert som gjennomførbart, grunnet tekniske og sikkerhetsmessige begrensninger (aksellast, brannfare, støy, smale gater) og plassmangel i bakgårder. I tillegg ville nye sorteringskrav kreve flere dunker per husstand, noe som er lite hensiktsmessig både praktisk og økonomisk.

Foreslått plassering og utforming

Containeranlegget foreslås plassert på den kommunale parkeringsplassen ved inngangen til Gamlebyen. Det er foreløpig planlagt at anlegget vil bestå av 17 containere fordelt på to rader (9 + 8), med følgende fordeling:

5 stk. 4 m³ for restavfall

5 stk. 4 m³ for papir

3 stk. 3 m³ for glass

2 stk. 3 m³ for matavfall

2 stk. 4 m³ for plastemballasje (midlertidige, kan senere brukes til restavfall når plastemballasje føres tilbake til restavfallet ved ferdigstilling av sorteringsanlegget på Øra)

Det totale arealbehovet er beregnet til ca. 90–92 m², tilsvarende 7–8 parkeringsplasser. Selv om enkelte plasser må fjernes, vurderes dette som et moderat inngrep sett opp mot fordelene ved en forbedret og estetisk tilpasset renovasjonsløsning.

Søknad om nytt tiltak til Byggesak

Det har blitt sendt en henvendelse til Byggesak for avklaring av søknadsplikt for etablering av avfallscontainere i Gamlebyen. Kommunen har bedt om avklaring om det kreves dispensasjon fra reguleringsplan, byggetillatelse, eller om melding om tiltak er tilstrekkelig. Jf. reguleringsbestemmelsenes § 11 skal alle søknader om unntak og godkjenninger forelegges antikvarisk myndighet (Østfold fylkeskommune og eventuelt Riksantikvaren) til uttalelse før behandling etter plan- og bygningsloven. Dette er en del av den ordinære saksbehandlingen. Tiltaket berører reguleringsbestemmelser knyttet til arealbruksendring fra samferdselsanlegg til teknisk infrastruktur, krav om antikvarisk godkjenning for alle tiltak, vurdering av miljømessige konsekvenser og trafikk, samt sikring av at Gamlebyens totale miljø ikke blir skjemmet.

Videre prosess

Kommunen vil arbeide videre med den foreslåtte løsningen – bunntømte overflatecontainere ved innkjørselen til Gamlebyen – samtidig som det vurderes om det finnes andre mulige alternativer som kan bidra til å dekke behovene for alle beboere og næringsaktører i området. Det er viktig å sikre fleksibilitet i løsningen, slik at containerkapasiteten kan justeres i takt med endringer i aktivitet og behov.

Samtidig vurderer kommunen å gjennomføre en ny prosess med involvering av innbyggere og næringsliv. Dette er aktuelt fordi den løsningen som nå jobbes videre med, ikke er den som ble oppfattet som mest positiv av deltakerne i den tidligere workshopen. En ny prosess vil gi rom for bredere dialog og mulighet til å vurdere alternative løsninger som kan ivareta både praktiske behov og krav til avfallshåndtering i Gamlebyen.

Relevante bestemmelser

Avfallsforskriften som krever separat innsamling av matavfall fra 2025

Byggeteknisk forskrift

Plan- og bygningsloven da tiltaket kan kreve dispensasjon fra reguleringsplanens arealformål
Reguleringsbestemmelser § 11 i PlanID 420–Gamlebyen

Konsekvenser for sosial bærekraft

Den foreslåtte løsningen legger til rette for en felles renovasjonsordning som er tilgjengelig for alle beboere og næringsaktører i Gamlebyen.

Løsningen vil gi renovatørene bedre arbeidsforhold, ettersom de ikke lenger må manøvrere i trange brosteinsgater med begrensninger på aksellast. Dette hensynet til helse, miljø og sikkerhet har vært en vesentlig del av vurderingsgrunnlaget.

Løsningen er utformet med hensyn til gangavstand, tilgjengelighet og brukervennlighet, og bidrar til å sikre likeverdige tjenester i et område med særlige fysiske begrensninger.

Samtidig er det viktig å merke seg at løsningen ikke var den som ble oppfattet som mest positiv av deltakerne i tidligere medvirkningsprosesser.

Det vurderes derfor som nødvendig å gjennomføre en ny prosess med involvering av innbyggere og næringsliv, for å sikre lokal forankring og tillit til den endelige løsningen. Samt se på flere alternative plasseringer for avfallsløsning i Gamlebyen.

Konsekvenser for økonomisk bærekraft

a) Økonomiske konsekvenser – drifts- og investeringsbudsjett

Den foreslåtte løsningen med bunnstømte overflatecontainere innebærer lavere investeringskostnader enn nedgravde løsninger, ettersom den ikke krever graving eller omfattende grunnarbeid.

Dette gir en mer kostnadseffektiv etablering. I tillegg gir løsningen fleksibilitet til å tilpasse kapasiteten etter behov, noe som kan redusere fremtidige driftskostnader.

Fellesløsningen er også mer effektiv enn individuelle dunker per husstand, både når det gjelder innsamling, vedlikehold og logistikk.

Tap av enkelte parkeringsplasser vil kunne ha en mindre økonomisk konsekvens, men vurderes som akseptabel sett opp mot de samlede fordelene.

b) Samfunnsmessige konsekvenser

Løsningen gir gevinster i form av redusert tungtrafikk i et historisk og sårbart bymiljø, noe som kan bidra til lavere vedlikeholdskostnader på infrastruktur og økt sikkerhet.

En samlet og estetisk tilpasset renovasjonsløsning kan også styrke Gamlebyens attraktivitet som besøksmål og næringsområde, med potensielle positive ringvirkninger for lokal handel og turisme.

Ved å tilrettelegge for god kildesortering og oppfylle nasjonale krav til matavfallsinnsamling, reduseres risikoen for fremtidige kostnader knyttet til manglende etterlevelse og ineffektiv avfallshåndtering.

Konsekvenser for miljømessig bærekraft

Løsningen bidrar til redusert tungtrafikk inne i det vernede bymiljøet, noe som gir positive effekter for både luftkvalitet og støy. Dette gir lavere klimagassutslipp og er i tråd med Fredrikstad kommunes klimamål om reduksjon av utslipp fra transport. Løsningen tilrettelegger for god kildesortering og er nødvendig for å oppfylle kravene i den nasjonale ordningen for separat innsamling av matavfall. God kildesortering bidrar til økt materialgjenvinning og redusert klimaavtrykk fra avfallshåndteringen.

Containerne krever ikke graving, noe som minimerer inngrep i grunnen og bevarer det historiske miljøet. Det er også lagt vekt på estetisk utforming som harmonerer med omgivelsene. Løsningen gir mulighet for samkjøring av renovasjon for både private og næringsdrivende, noe som ytterligere reduserer transportbehovet og klimafotavtrykket sammenlignet med at hver aktør har egne renovasjonsløsninger. Samtidig vil en slik løsning være reversibel hvis løsningen ikke skulle fungere.

Ansattes medbestemmelse

Saken har vært behandlet i samarbeid mellom relevante virksomheter i kommunen, herunder Teknisk forvaltning og Renovasjon. Ansatte som jobber med renovasjon i Gamlebyen har gitt innspill om utfordringer knyttet til dagens løsning, herunder HMS-sikkerhet, brannfare, trange gater, brostein og vanskelige arbeidsforhold. Den nye løsningen vil bidra til bedre arbeidsforhold ved at renovasjonsbilen ikke lenger må inn i de trange gatene i Gamlebyen.

Vurdert for uttalelser i rådene

Saken sendes til orientering i Teknisk utvalg og sendes ikke til uttalelse i rådene på nåværende tidspunkt. Bakgrunnen for dette er at løsningen fortsatt er under utvikling, og det vurderes en ny medvirkningsprosess med innbyggere og næringsliv.

Vurdering

Kommunen har gjennomført en grundig prosess for å identifisere en egnet renovasjonsløsning for Gamlebyen, med bred involvering av relevante aktører. Den opprinnelig mest ønskede løsningen – nedgravde containere – ble vurdert som best egnet ut fra kriterier som brukervennlighet, estetikk, tilgjengelighet og hensyn til næringslivet. Denne løsningen var ikke realiserbar, og kommunen har derfor gått videre med et alternativ som er gjennomførbart innenfor gjeldende rammer.

Proessen har vært tidkrevende, med omfattende dialog med Forsvarsbygg som grunneier, Regulering, Byantikvar, Byggesak, næringsliv og beboerne. Kommunen har gjennomført en grundig vurdering av alle tilgjengelige alternativer og forsøkt å realisere den mest hensiktsmessige og tilfredsstillende løsningen. Den foreslåtte løsningen på kommunal parkeringsplass er det eneste gjenværende alternativet som kan realiseres innenfor rimelig tid. Løsningen er nødvendig for å oppfylle lovpålagte krav til separat innsamling av matavfall, og for å håndtere de betydelige HMS- og brannfareutfordringene ved dagens løsning.

Valget av bunntømte overflatecontainere ved innkjørselen til Gamlebyen fremstår som en praktisk og tilpasningsdyktig løsning, som ivaretar området verneverdi og bidrar til å redusere tungtrafikk i det historiske miljøet. Løsningen krever ikke graving, gir god sorteringskapasitet og er nødvendig for å møte kravene i den nasjonale ordningen for separat innsamling av matavfall.

Samtidig er det viktig å merke seg at den foreslåtte løsningen ikke var den som ble oppfattet som mest positiv av deltakerne i den tidligere workshopen. Dette tilsier at det bør vurderes en ny prosess med involvering av innbyggere og næringsliv, både for å sikre lokal forankring og for å åpne for eventuelle justeringer eller alternative løsninger som bedre dekker behovene i Gamlebyen.

Fra et miljø- og klimaperspektiv gir løsningen klare fordeler gjennom redusert tungtrafikk i Gamlebyen. Dette bidrar til lavere klimagassutslipp og er i tråd med kommunens klimamål. Muligheten for samkjøring av renovasjon for private og næring vil ytterligere forsterke disse positive effektene. Samtidig sikrer løsningen god kildesortering og oppfyller nasjonale krav til avfallshåndtering.

Løsningen som nå er foreslått gir rom for fleksibilitet, og det bør legges til rette for at containerkapasiteten kan tilpasses endringer i beboerstruktur og næringsaktivitet over tid. Det vurderes som positivt at kommunen både arbeider videre med den foreslåtte løsningen og samtidig holder muligheten åpen for videre dialog og utvikling.

Alternative løsninger

Kommunen har vurdert en rekke alternative løsninger i arbeidet med å finne en egnet renovasjonsløsning for Gamlebyen. Videreføring av dagens løsning med individuelle dunker er uheldig, da innføring av matavfallssortering ville kreve ytterligere dunker, noe som ikke er mulig på grunn av svært lite plass i bakgårdene og betydelig økt brannfare i det tette trehusmiljøet. Alternativt kan dagens beholdere for glass- og metallemballasje erstattes med overflatecontainere ved Kongstenhallen, samtidig som matavfallsbeholdere leveres til bakgårdene. Bruk av metallbeholdere som alternativ til plastdunker ble vurdert for å redusere brannfare, men disse fungerer dårlig på brostein grunnet støy, og løser heller ikke plassproblematikken eller behovet for kildesortering av alle avfallsfraksjoner. Kommunen erkjenner at det er svært utfordrende å finne en egnet og hensiktsmessig plassering av renovasjonsanlegget.

Konklusjon

Kommunen har gjennomført en grundig prosess for å identifisere en egnet renovasjonsløsning for Gamlebyen, med bred involvering av relevante aktører. Selv om den opprinnelig mest ønskede løsningen med nedgravde containere ikke lot seg gjennomføre, er det foreslått en alternativ løsning som ivaretar både praktiske behov og hensyn til områdets verneverdi.

Løsningen er tilpasset nasjonale krav til avfallshåndtering og gir rom for videre utvikling.

Samtidig vurderes det å gjennomføre en ny medvirkningsprosess for å sikre lokal forankring og åpne for eventuelle justeringer og kommunen jobber videre med finne flere alternative plasseringer og løsninger for avfalls løsningen i Gamlebyen.

Det legges til rette for fleksibilitet i løsningen, slik at den kan tilpasses endringer i behov over tid.

Kommunedirektøren anbefaler Teknisk utvalg å ta saken til orientering.

Foreslått plassering

Som vist på kartet nedenfor, foreslås det å plassere containeranlegget på den kommunale parkeringsplassen ved inngangen til Gamlebyen (se figur 1). Alternative plasseringer på vollene, i ytterkantene av Gamlebyen og ved glasshytta ble tidligere avslått av grunneieren.



Figur 1. Foreslått plassering av avfallscontainerne.

Containermodellen er valgt med fokus på estetikk samtidig som de ivaretar nødvendig kapasitet for området. Det finnes flere designalternativer som kan vurderes og som ikke er illustrert i bildet nedenfor.



Figur 2. Eksempel på en bunntømte overflate container (kilde: Enviropac)