



AREMARK  
KOMMUNE

## Møteinnkalling

---

<b>Utvalg:</b>	<b>Formannskap</b>
<b>Møtested:</b>	Kommunestyresalen, Aremark rådhus
<b>Dato:</b>	19.04.2018
<b>Tidspunkt:</b>	18:00

---

Eventuelt forfall må meldes snarest på tlf. 69199600.  
Utvalgssekretær innkaller vararepresentanter.  
Vararepresentanter møter etter nærmere beskjed.

Geir Ragnar Aarbu  
leder

Mary Anne Gløboden  
utvalgssekretær

## Saksliste

<b>Utvalgs- saksnr</b>	<b>Innhold</b>	<b>Unntatt offentlighet</b>
PS 30/18	Godkjenning av innkalling	
PS 31/18	Godkjenning av sakliste	
PS 32/18	Godkjenning av protokoll fra forrige møte	
PS 33/18	Økonomisk rapportering pr. 31.03.2018	
PS 34/18	Likviditetsprognose pr. 31.03.2018	
PS 35/18	Budsjettendring 2018	
PS 36/18	Godkjenning av budsjett alarmsentral Øst 110	
PS 37/18	Høring av rapport fra ekspertutvalget som har vurdert nye oppgaver til fylkeskommunene	
PS 38/18	Regional transportplan - høringsuttalelse fra Aremark kommune	
PS 39/18	Fylkesplan for Østfold - Østfold mot 2050 - høringsuttalelse fra Aremark kommune	
PS 40/18	Vedtekter for kommunalt nærings- og kraftfond	X
PS 41/18	Orienteringssak vedrørende boligsosial handlingsplan og utredning av strakstiltak	X
PS 42/18	Orienteringer	
PS 43/18	Referatsaker	
PS 44/18	Grunngitte spørsmål etter § 20 i reglement for utvalg	
PS 45/18	Forespørsler	



**PS 30/18 Godkjenning av innkalling**

**PS 31/18 Godkjenning av sakliste**

**PS 32/18 Godkjenning av protokoll fra forrige møte**



## Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	33/18	19.04.2018

### Økonomisk rapportering pr. 31.03.2018

#### Saksopplysninger

Saken legges frem i tråd med formannskapets vedtak 27.03.14, sak 05/14.

#### Vurdering

Tjenesteområde	2018 Regnskap	2018 Årsprognose	2018 Årsbudsjett	Prognoseavvik
11 - Sentraladministrasjon	3 900 389	16 967 243	16 913 895	53 348
22 - Barnehage	1 782 899	7 907 802	8 022 837	-115 035
23 - Skole	6 554 707	23 350 849	23 551 523	-200 674
31 - Barnevern, psykiatri og helse	1 632 209	7 292 495	7 445 100	-152 605
32 - NAV	1 180 176	3 698 716	3 343 703	355 013
33 - Pleie og omsorg	9 175 618	30 769 053	30 362 028	407 025
41 - Landbruk, plan, miljø og viltforvaltning	82 116	2 018 710	2 014 827	3 883
43 - Teknisk	2 356 586	13 518 327	13 353 462	164 865
44 - VAR-området	-649 149	-684 113	-1 282 965	598 852
45 - Brann og feiing	33 954	1 722 016	1 604 491	117 525
80 - Frie inntekter	-23 049 460	-103 128 366	-103 060 500	-67 866
90 - Avskrivninger	0	0	0	0
91 - Renter, utbytte og lån	2 189 529	5 472 715	5 455 233	17 482
92 - Fond og resultat	0	80 000	80 000	0
<b>Totalsum</b>	<b>5 189 573</b>	<b>8 985 446</b>	<b>7 803 634</b>	<b>1 181 812</b>

Prognosen er utarbeidet ut ifra regnskapstall pr. 31.03.2018.

Skatteinntektene forventes å være noe høyere enn budsjett som igjen får den konsekvensen at inntektsutjevningen blir lavere, netto rundt kr 70 000.

Prognosen for året viser et merforbruk på kr 1 181 812. Det må iverksettes ytterligere tiltak slik at det oppnås balanse ved utgangen av året.

Viser for øvrig til følgende kommentarer på rammeområdene:

### **11 Politisk styring og sentraladministrasjon**

- Merforbruket skyldes i hovedsak juridisk rådgivning/konsulenttjenester og noe på lønn (bl.a. 20 % stilling tillitsvalgt)

### **22 Aremark barnehage**

- Mindreforbruk skyldes permisjoner uten inndekning og merinntekt foreldrebetaling.

### **23 Aremark skole**

- Mindreforbruk skyldes mindreforbruk på lønn og noe høyere foreldrebetaling på SFO.

### **31 Barnevern og helse**

- Mindreforbruk skyldes refusjon sykepenge uten inntak av vikar.

### **32 NAV**

- Merforbruk skyldes introduksjonsstønning, lisenser og vikarlønn.

### **33 Pleie og omsorg**

- Merforbruk som skyldes lønn til vask av tøy og kjøp av tjenester fra private/kommune.

### **41 Landbruk, plan, byggesak, oppmåling, miljø og viltforvaltning**

- I balanse.

### **43 Teknisk**

- Merforbruk som skyldes service- og vedlikeholdsavtaler, strøm, kommunale avgifter og renholdsartikler.

### **44 VAR-området**

- Avviket skyldes inntekter i tilknytning til vann og avløp. Dette påvirker også de kommunale avgiftene.

### **45 Brann og feiing**

- Merforbruk som i hovedsak skyldes lønn ifm kurs/opplæring og uttrykninger.

### **Rådmannens innstilling**

Økonomisk rapport pr. 31.03.2018 tas til orientering.

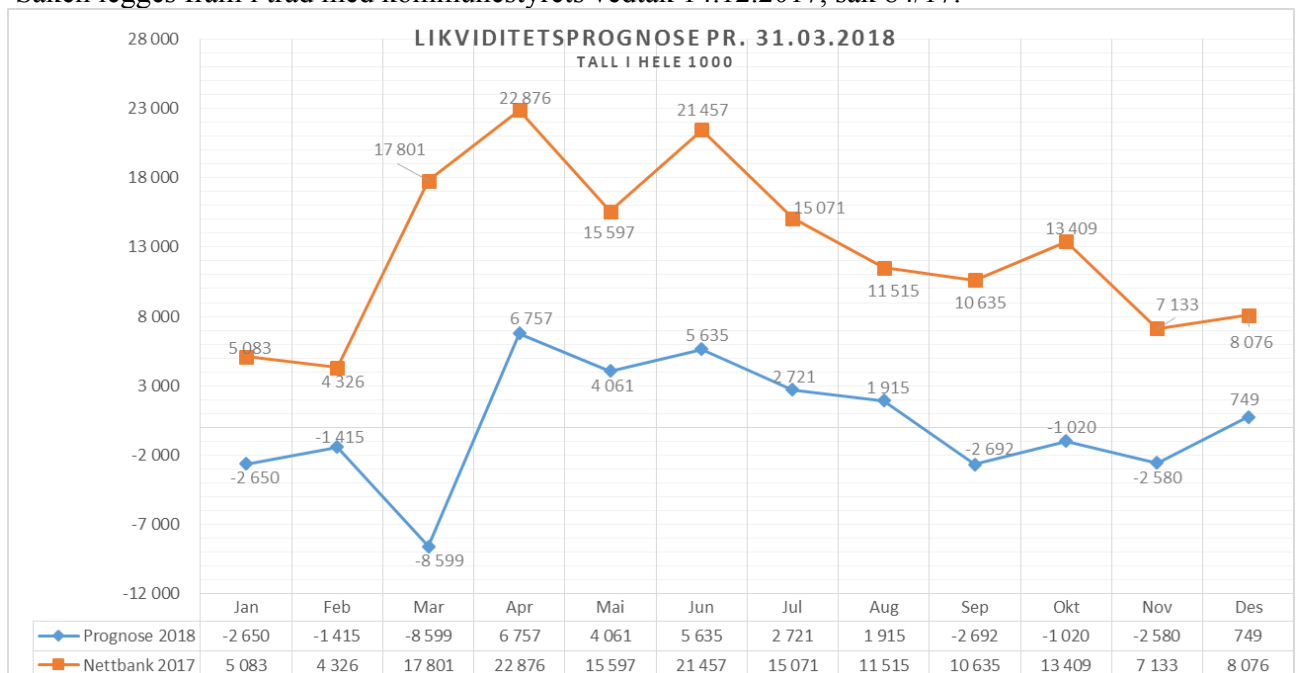
## Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	34/18	19.04.2018
Kommunestyret		26.04.2018

## Likviditetsprognose pr. 31.03.2018

### Saksopplysninger

Saken legges fram i tråd med kommunestyrets vedtak 14.12.2017, sak 84/17.



Oversikten inkluderer ikke vedtatte kassakreditt på kr 10 mill. Det betyr at når man befinner seg under nullpunktet, benytter man seg av kassakreditten.

Kurven "2017" viser kommunens historiske likviditet for fjoråret (inkluderer investeringer og låneopptak).

I kurven "prognose 2018" er det nå tatt høyde for låneopptak på kr 13 mill til investeringer som er mottatt i april, allerede betalte investeringer, samt fremtidige investeringer innenfor rammen på kr 13 mill.

Både prognosen for 2018 og de historiske tallene for 2017, viser at det er store variasjoner i kommunens kontantbeholdning gjennom året.

Månedene april og juni er to av de beste skattemånedene likvidmessig og refusjon ressurskrevende brukere og utbytte fra Østfold Energi er også ventet inn i juni. Dette i tillegg til svært lave utbetalinger av sosiale utgifter (pensjon og arbeidsgiveravgift) og strømudgifter, gjør april og juni til å være meget gode måneder likvidmessig.

Mars, september og november har svært lave skatteinnbetalinger, i tillegg til høye utbetalinger av arbeidsgiveravgift og pensjon. I september og november utbetales også etterbetalinger som følge av lønnsjusteringen. Dette bidrar til at mars, september og november ser ut til å bli de periodene med lavest likviditet.

### **Rådmannens innstilling**

Likviditetsprognose pr. 31.03.2018 tas til orientering.





AREMARK  
KOMMUNE

Arkiv: 151  
Arkivsaksnr: 2017/1675-6  
Saksbehandler: Alice Reigstad

## Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	35/18	19.04.2018

## Budsjettendring 2018

### Saksopplysninger

I budsjettet for 2018 er det budsjettert med for lite ressurser til konsulenttjenester/juridiske tjenester på områder der kommunen ikke besitter nødvendig egenkompetanse for å fatte tilstrekkelig sikre beslutninger.

### Vurdering

Etter rådmannens vurdering er det nødvendig å styrke budsjettposten for ovennevnte med kroner 400.000 for innværende år. Rådmannen foreslår at summen dekkes inn med budsjettjustering fra formannskapets tilleggsbevilgningskonto.

På formannskapets tilleggsbevilgningskonto står det per 11. april 2018 kroner 930.000. Av disse er kroner 500.000 i henhold til budsjettvedtak. Kroner 430.000 er avsatt etter et «forsiktighetsprinsipp» i forbindelse med usikkerhet knyttet til budsjettert aksjeutbytte fra Østfold energi.

### Rådmannens innstilling

Det foretas følgende budsjettjustering i budsjettet for 2018:

Konto 12700.1100.100 styrkes med kroner 400.000 som finansieres ved tilsvarende reduksjon av konto 14900.1900.180.

## Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	36/18	19.04.2018
Kommunestyret		26.04.2018

### Øst 110-sentral IKS - budsjett for 2018

#### Vedlegg

- 1 Øst 110-sentral IKS i Ski - etablering, budsjett 2018 og innbetaling av egenandel
- 2 Vedlegg 1-4 i brev av 13.03.18 fra Øst 110-sentral IKS

### Saksopplysninger

Styreleder i det nyetablerte selskapet Øst 110 –sentral IKS har i brev av 13.03.18 oversendt dokumentasjon relatert til organisering og drift av det nye selskapet. De har samtidig anmodet kommunene om å vedta oversendt budsjett for 2018.

Vedlegg 1-4 i er i oversendelsen samlet i ett dokument og følger som vedlegg 2 i denne saken. Budsjettforslaget er fra side 17 og utover i dokumentet. I brevet redegjøres også nærmere for hva som har skjedd i forbindelse med etablering av det nye selskapet.

### Vurdering

Kommunen behandlet sak angående etablering av det interkommunale selskapet Øst 110-sentral IKS i kommunestyret som sak 29/17. Fra saksframlegg fremkommer det at saken handler om:

- Staten har vedtatt å samlokalisere 110-sentralene for brann- og redning med politiets operasjonssentraler (112) i de nye politidistriktene.
- Ski kommune er pålagt fra Direktoratet for sikkerhet og beredskap (DSB) å etablere ny 110-sentral samlokalisert med Øst politidistrikts operasjonssentral i politihuset i Ski.
- Kommunene i Follo og på Romerike i Akershus og alle kommunene i Østfold (38 kommuner) plikter å knytte seg til 110-sentralen og å bære sin andel av kostnadene ved etablering og drift av sentralen.
- Dagens to 110-sentraler i Lørenskog for Romerike, og i Moss for Østfold og Follo, avvikles. De ansatte tilbys stilling innenfor arbeidsmiljølovens bestemmelser om virksomhetsoverdragelse.

- Ski kommune har prosjektorganisert arbeidet med referansegruppe, styringsgruppe og arbeidsgrupper. Det har vært bred involvering fra de ansatte i dagens to 110-sentraler, samt brannsjefene og ordførerne som er ledere av regionrådene.
- Styringsgruppa og referansegruppa anbefaler å organisere ny 110-sentral som et interkommunalt selskap (IKS). Styringsgruppa anbefaler å etablere selskapet innen utgangen av juni 2017. Navnet på det nye selskapet foreslås Øst 110-sentral IKS.
- 110-sentralen i politihuset i Ski planlegges åpnet i 1. kvartal 2018.
- Kommunene må fatte likelydende vedtak om etablering, deltakelse i og finansiering av Øst 110-sentral IKS.

Ved behandling av saken fattet kommunestyret følgende vedtak:

1. *Aremark kommune vedtar å delta i Øst 110-sentral IKS og dekke kostnadene for etablering og drift av 110-sentralen i Ski.*
2. *Kommunestyret legger myndigheten til å treffe vedtak etter brann- og eksplosjonsvernlovens § 16 vedrørende nødalarmeringssentral, med de til enhver tid gjeldende forskrifter, til representantskapet i Øst 110-sentral IKS, der loven selv ikke er til hinder for det.*
3. *Kommunestyret vedtar selskapsavtalen for Øst 110-sentral IKS.*
4. *Kommunestyret oppnevner Ole Christian Torgalsbøen til representantskapsmedlem i Øst 110-sentral IKS med varabrannsjefen som vararepresentant.*
5. *Utredningsarbeidet viser at driftskostnadene i det nye selskapet totalt sett skal bli lavere enn summen av kostnadene i de to selskapene i dag. Representantskapet bes gi styret i oppdrag å realisere effektiviseringsgevinstene i det nye selskapet så raskt som mulig, og sikre at dette gjenspeiles i eierkommunenes kostnader til drift av selskapet.*

Av brev av 13.03.18 vises det til at fremdriftsplanen har blitt fulgt. Virksomhetsoverdragelsen skjedde 01.04.18. 110 sentralen har blitt samlokalisert med politiets operasjonssentral og åpnet 11.04.18.

Brannsjef Torgalsbøen har møtt i Øst 110 sitt representantskap på vegne av Aremark kommune. Han er konsultert i denne saken.

Styret i Øst 110-sentral IKS har lagt frem budsjett for representantskapet som vedtok dette 01.02.18. I budsjettet er det lagt opp til at deltakeravgiften er kr. 60,- per innbygger per år. Basert på at selskapets drift i 2018 er 9 måneder og et innbyggertall på 1398 for Aremark gir dette en utgift for 2018 på kr 62.910,-.

En deltakeravgift på kr 60,- per år per innebygger er i tråd med hva som ble foreslått i felles saksfremlegg som også lå til grunn for Aremark kommunestyre sin behandling i juni 2017 (sak 29/17). Det er budsjettet med driftsutgifter og investeringer. Etableringskostnader utover selskapets budsjetterte investeringer er ikke med i budsjettet for 2018. Disse kostnadene er dekket av Ski kommune og ABØ så langt, samt at Statens har dekket en stor del av etableringskostnadene. Resterende kostnader vil bli avregnet i løpet av 2018 og deretter fordelt på kommunene. I brev av 13.03 fremkommer at vurderingen så langt tilsier at kostnadene for innbyggerandelen i 2019 vil bli lavere enn den som er foreslått i budsjett for 2018.

Basert på at budsjettet for 2018 er en oppfølging av tidligere signaler som ble gitt da kommunen vedtok å bli medlem av Øst 110-sentral IKS, og at det er signalisert at utgiftene vil bli lavere i 2019 enn i 2018, anbefaler rådmannen at budsjettet for 2018 for Øst 110-sentral IKS godkjennes.

### **Rådmannens innstilling**

Aremark kommune godkjenner oversendte budsjettforslag for 2018 for ØST 110-sentral IKS. Kommunen forutsetter, i tråd med tidligere fattet kommunestyrevedtak om deltakelse i ØST 110-sentral IKS, at deltakeravgiften reduseres fra og med driftsåret 2019. Det ligger klare forventninger om at deltakeravgift for videre år vil bli lavere enn hva kommunen tidligere har betalt for deltakelse i Alarmsentral Brann Øst (ABØ)

**Til kommunene og deltakende interkommunale selskap**

**ØST 110-SENTRAL IKS I SKI – ETABLERING, BUDSJETT 2018 OG INNBETALING AV DELTAKERANDEL**

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) har pålagt Ski kommune å etablere 110-sentral for den nye 110-regionen for alle kommunene i Østfold og kommunene på Romerike i Akershus. De 38 kommunene plikter å knytte seg til nødalarmeringssentralen og med grunnlag i avtale bære sin andel av kostnadene ved etablering og drift av sentralen. Vedtaket er hjemlet i brann- og eksplosjonsloven § 37 (1) jf. § 16(1). Ski kommune ledet prosjektet med å utrede etableringen. Våren 2017 vedtok kommunene å organisere 110-sentralen som et interkommunalt selskap med navnet Øst 110-sentral IKS.

Øst 110-sentral IKS er etablert. Representantskapet har hatt tre møter. Styret hadde sitt første styremøte 08.11.17, og har arbeidet med etableringen av selskapet. Øyvind Arntzen tiltrådte som daglig leder 20.02.18. Informasjon om representantskapets og styrets sammensetning framgår av vedlegg 1.

Framdriftsplanen har blitt fulgt. Virksomhetsoverdragelsen skjer 01.04.18. 110-sentralen blir samlokalisert med politiets operasjonssentral i Ski og åpner 11.04.17.

Dette brevet gir informasjon til alle kommunene i Øst 110-region, og til de deltakende brann- og redningstjenestene organisert som interkommunale selskap.

**Økonomi**

Styret har lagt fram budsjett for 2018 for representantskapet som vedtok dette 01.02.18. I henhold til lov om interkommunale selskap skal budsjettet godkjennes i alle kommunene. Budsjettet er i vedlegg 2. Deltakerandelen er kr. 60,00 per innbygger per år. Dette er samme beløp som foreslått i felles saksframlegg våren 2017. Budsjettet samlet deltakerandel for tre kvartal i 2018 er kr 32 061 240. Det er budsjettet med driftsutgifter og investeringer.

Etableringskostnadene, ut over selskapets budsjetterte investeringer, er ikke med i budsjettet for 2018. Ski kommune og Alarmsentral Brann Øst AS (ABØ) har betalt etableringskostnader så langt. Kommunene skal dekke sin andel av etableringskostnadene. Samlede etableringskostnader vil bli avregnet i løpet av 2018, og deretter fordelt på kommunene. Staten har dekket en stor andel av etableringskostnadene.

Representantskapet, styret og ledelsen har fulgt opp kommunenes forventning om at kostnadene blir lavere for det nye selskapet enn for de to 110-sentralene hver for seg. Ut fra nåværende vurdering bør innbyggerandelen per innbygger i 2019 bli lavere enn i 2018.

**Vi ber om at kommunene godkjenner budsjettet og sender melding om dette til selskapet snarest mulig etter det.** Budsjett for 2018 er i vedlegg 2.

Hver kommune vil om kort tid få faktura for innbetaling av sin andel. Deltakerandelen for 01.04. – 31.12. (9 måneder) i 2018 framgår av vedlegg 3.

#### **Etableringen av selskapet og den nye 110-sentralen**

Vi etablerer nå rutiner for hele selskapet. Dette inkluderer også løpende informasjon til deltakerne og kommunene, samt en koordinert budsjettprosess med deltakernes øvrige budsjettprosesser. Protokollene fra representantskapets møter er vedlagt i vedlegg 4.

110-sentralens lokaler i politihuset i Ski er tatt i bruk og det meste av utstyr og infrastruktur er på plass. Vi er i god rute, foretar testing for å være operative til åpningen 11.04. Organisasjonen er under etablering. De fleste medarbeiderne blir med over i nytt selskap, og vi rekrutterer nødvendige nye medarbeidere og vikarer. Vi er trygge for at 110-sentralen skal ha høy kvalitet og en effektiv drift. Samhandlingen med politiet lover godt for å lykkes med målene for samlokaliseringen.

Samarbeidet med brannsjefene videreføres og utvikles.

Vi ser fram til et godt samarbeid med alle kommunene og de 11 deltakerne i selskapet. Eventuelle spørsmål kan rettes til daglig leder Øyvind Arntzen

Med hilsen



Jan Gaute Bjerke  
Styreleder



Øyvind Arntzen  
Daglig leder

#### **Kopi:**

Representantskapet  
Styret

#### **Vedlegg:**

Vedlegg 1 – oversikt over representantskapets og styrets sammensetning  
Vedlegg 2 – budsjett for 2018  
Vedlegg 3 – oversikt over kommunenes deltakerandel  
Vedlegg 4 – protokoller fra representantskapsmøtene 24.10.17, 07.11.17 og 01.02.18

## Øst 110-sentral IKS

### Protokoll - møte i representantskapet i Øst 110-sentral IKS – 24.10.17

Representantskapsmøte nr. 1 ble holdt tirsdag 24. oktober kl. 14.00 – 15.30 i Ski rådhus  
Neste representantskapsmøter er: tirsdag 07. november. kl. 14.00 – 16.00 i Ski rådhus og tirsdag 19.12. kl 09.00 – 11.00 i Rygge rådhus.

#### Tilstede:

Ole Christian Torgalsbøen	Aremark kommune
Kari Agerup	Fredrikstad kommune
Thor Edquist	Halden kommune
Robert Holt for Jan Aspheim	Hvaler kommune
Ellen Solbrække	Rakkestad kommune
Tor Egil Brusevold	Sarpsborg kommune
Boye Bjerkholt	Nedre Romerike Brann- og redningsvesen IKS
Jan Erik Fredriksen	Indre Østfold Brann- og redning IKS
Inger-Lise Skartlien	MOVAR IKS
Nina Ramberg	Follo Brann- og redning IKS

#### Ikke møtt:

Tom Staahle	Øvre Romerike Brann og redning IKS
Jane Short Aurlien	rådmann i Ski kommune og leder av styringsgruppa
Kjell Sæther	kommunalsjef i Ski kommune og medlem av styringsgruppa
Arild S Stana	prosjektleder – seniorrådgiver i KS-Konsulent as

#### Saker til behandling i representantskapsmøte 1 – tirsdag 24.10

1. Valg av ordstyrer inntil leder er valgt
2. Godkjenning av innkalling og sakliste
3. Konstituering – valg av leder og nestleder
4. Formell opprettelse av selskapet
5. Mandat for valgkomitéen.
6. Valg av valgkomité, leder og nestleder
7. Rekruttering av daglig leder.

## Protokoll

#### Sak 01/17 Valg av ordstyrer inntil leder er valgt

##### Forslag til vedtak:

Representantskapet velger styringsgruppas leder og rådmann i Ski kommune, Jane Short Aurlien, som ordstyrer inntil representantskapets leder er valgt.

Vedtak:

Representantskapet velger styringsgruppas leder og rådmann i Ski kommune, Jane Short Aurlien, som ordstyrer inntil representantskapets leder er valgt.

**Sak 02/17 Godkjenning av innkalling og saksliste, valg av to representantskapsmedlemmer til å underskrive protokollen**

Forslag til vedtak:

Representantskapet godkjenner innkallingen og sakslisten.  
Representantskapet velger NN og XX til å undertegne protokollen.

Vedtak:

Representantskapet godkjenner innkallingen og sakslisten.  
Representantskapet velger Nina Ramberg og Thor Edquist til å undertegne protokollen.

**Sak 03/17 Konstituering – valg av leder og nestleder**

Det ble fremmet følgende forslag i møtet:

Leder: Inger Skartlien, MOVAR

Nestleder: Nina Ramberg, Follo Brann- og redning IKS

Forslag til vedtak:

Representantskapet velger NN som leder og XX som nestleder i Øst 110-sentral IKS.

Vedtak:

Representantskapet velger Inger Lise Skartlien, MOVAR, som leder, og Nina Ramberg, Follo Brann- og redning IKS, som nestleder i Øst 110-sentral IKS.

**Sak 04/17 Formell opprettelse av selskapet**

Forslag til vedtak:

Representantskapet tar informasjonen om vedtak i kommunene og hvert IKS til etterretning og anser selskapsavtalen som trådt i kraft.

Representantskapet gir Ski kommune fullmakt til å arbeide videre med leieavtale for lokalene, samt å fremme saker til behandling i representantskapsmøtet 07.11.

Vedtak:

Representantskapet tar informasjonen om vedtak i kommunene og hvert IKS til etterretning og anser selskapsavtalen som trådt i kraft.

Representantskapet gir Ski kommune fullmakt til å arbeide videre med leieavtale for lokalene, samt å fremme saker til behandling i representantskapsmøtet 07.11.

**Sak 05/17 Valg av valgkomité, leder og nestleder**

Forslag til vedtak:

Representantskapet velger følgende valgkomité:

Leder: vv (velges for fire år)

Nestleder: (velges for to år)

Medlem: xx (velges for to år)



Det ble fremmet følgende forslag i møtet.

Vedtak:

Representantskapet vedtar å utvide komitéen med ett medlem mer enn selskapsavtalen regulerer. Representantskapet ber valgkomitéen om forslag til styrehonorar.

Representantskapet velger følgende valgkomité:

Leder: Sindre Martinsen Evje, ordfører i Sarpsborg kommune (valgt for 4 år)

Nestleder: Tom Staahle – ordfører i Ullensaker kommune og leder i representantskapet for Øvre Romerike brann og redning IKS (valgt for 2 år)

Medlem: Ludolf Bjelland – tidligere styreleder i Follo Brann- og redningstjeneste (valgt for 2 år)

Medlem: Jane Short Aurlien - rådmann i Ski kommune – Jane (valgt for 2 år)

Ski kommune tar ansvar for sekretariatsfunksjonen.

Representantskapet vil velge varamedlemmer i sitt neste møte 07.11.

**Sak 06/17 Mandat for valgkomitéen.**

Forslag til vedtak:

Representantskapet vedtar nedenstående mandat for valgkomitéen:

1. Ved valg av styret er målet å sette sammen et kollegium som er best mulig kvalifisert og egnet til å ivareta selskapets formål. Det blir lagt vekt på å ha et kompetansesammensatt styre der styremedlemmene blir valgt på bakgrunn av fagkompetanse og selskapets behov for kompetanse.
2. Det er styrets totale kompetanse som er grunnlaget for vurderingene, både formell og reell kompetanse.
3. Valgkomiteen skal sikre balanse mellom kontinuitet i styret og behov for nødvendig fornying. Videre skal det legges vekt på mangfold, blant annet i form av balansert kjønnsfordeling.
4. CV som inneholder personalia, utdanning, stilling, verv/ roller og økonomiske relasjoner i offentlig eller privat sektor skal benyttes i vurderingen. Intervju med aktuelle kandidater bør gjennomføres.
5. Dersom valgkomiteen ikke anbefaler et styremedlem gjenvalgt, skal representanten få melding om dette.

Behandling i møtet:

Forslag om å fjerne siste ledd i siste setning i pkt. 3: «*blant annet i form av balansert kjønnsfordeling*» fikk tilslutning.

Vedtak:

Representantskapet vedtar nedenstående mandat for valgkomitéen:

1. Ved valg av styret er målet å sette sammen et kollegium som er best mulig kvalifisert og egnet til å ivareta selskapets formål. Det blir lagt vekt på å ha et kompetansesammensatt

styre der styremedlemmene blir valgt på bakgrunn av fagkompetanse og selskapets behov for kompetanse.

2. Det er styrets totale kompetanse som er grunnlaget for vurderingene, både formell og reell kompetanse.
3. Valgkomiteen skal sikre balanse mellom kontinuitet i styret og behov for nødvendig fornying. Videre skal det legges vekt på mangfold.
4. CV som inneholder personalia, utdanning, stilling, verv/ roller og økonomiske relasjoner i offentlig eller privat sektor skal benyttes i vurderingen. Intervju med aktuelle kandidater bør gjennomføres.
5. Dersom valgkomiteen ikke anbefaler et styremedlem gjenvalgt, skal representanten få melding om dette.

#### **Sak 07/17 Rekruttering av daglig leder.**

##### Behandling i møtet:

Kjell Sæther informerte om at stillingen er lyst ut med søknadsfrist 26.10. Det er til nå 20 søkere. Intervjuer vil gjennomføres 10. og 13.11. av en intervjugruppe bestående av Jane Short Aurlien, Kjell Sæther, Jan Gaute Bjerke og en tillitsvalgt fra en av de to 110-sentralene.

Representantskapet ønsker at styret skal være representert i rekrutteringen snarest mulig etter styrevalget 07.11. Representantskapet er enige om at ansettelse av daglig leder er styrets ansvar. Det ble fremmet forslag om å endre «forestå» i siste setning i forslag til vedtak til «forberede».

##### Forslag til vedtak:

Representantskapet tar informasjon om framdrift for rekruttering av daglig leder til etterretning.

Representantskapet gir Ski kommune fullmakt til å forestå rekruttering av daglig leder.

##### Vedtak:

Representantskapet tar informasjon om framdrift for rekruttering av daglig leder til etterretning.

Representantskapet gir Ski kommune fullmakt til å forberede rekruttering av daglig leder. Styret ansetter daglig leder, og representant fra styret skal være med i rekrutteringsprosessen så snart styret er valgt.

Referent: Arild S Stana  
Underskrive protokoll:

Nina Ramberg/sign.

Thor Edquist/sign.

## Øst 110-sentral IKS

### Protokoll - møte i representantskapet i Øst 110-sentral IKS – 01.02.18

Representantskapsmøte ble holdt torsdag 2. februar kl. 09.00 – 11.10 i Rygge rådhus

**Neste representantskapsmøte:** 07.06. kl. 09.00 – 11.00 i politihuset. Det blir omvisning i 110-sentralen.

#### Tilstede - representantskapet:

Inger-Lise Skartlien	MOVAR IKS
Ole Christian Torgalsbøen	Aremark kommune
Robert Holt for Jan Aspheim	Hvaler kommune
Ellen Solbrække	Rakkestad kommune
Tor Egil Brusevold	Sarpsborg kommune
Boye Bjerkholt	Nedre Romerike Brann- og redningsvesen IKS
Jan Erik Fredriksen	Indre Østfold Brann- og redning IKS

#### Forfall:

Kari Agerup	Fredrikstad kommune (meldt forfall samme dag)
Thor Edquist	Halden kommune
Tom Staahle	Øvre Romerike Brann og redning IKS (meldt forfall kvelden før)
Jan Aspheim	Hvaler kommune (Robert Holt møtte i stedet)
Nina Ramberg	Follo Brann- og redning IKS

#### Tilstede fra Ski kommune, styret og arbeidsgruppe budsjett:

Jan Gaute Bjerke	Styreleder i Øst 110-sentral IKS
Kjell Sæther	kommunalsjef i Ski kommune og medlem av styringsgruppa
Anita Eidsvoll Grønli	stabssjef, NRBR, medlem i arbeidsgruppe budsjett Øst 110-sentral IKS
Arild S Stana	prosjektleder – seniorrådgiver i KS-Konsulent as

#### Saker til behandling

- 01/18 Godkjenning av innkalling og saksliste, valg av to representantskapsmedlemmer til å underskrive protokollen
- 02/18 Godkjenning av protokoll fra møte 07.11.17
- 03/18 Budsjett 2018
- 04/18 Valg av revisor
- 05/18 Informasjonsaker

#### Saksframlegg

- 01/18 Godkjenning av innkalling og saksliste, valg av to representantskapsmedlemmer til å underskrive protokollen

#### Forslag til vedtak:

Representantskapet godkjenner innkallingen og sakslisten.

Representantskapet velger Ellen Solbrække og Boye Bjerkholt til å undertegne protokollen.

Vedtak:

Representantskapet godkjenner innkallingen og sakslisten.

Representantskapet velger og Boye Bjerkholt til å undertegne protokollen.

**10/17 Godkjenning av protokoll fra møte 07.11.17.**

Om saken:

Protokollen er vedlagt.

Forslag til vedtak:

Representantskapet godkjenner protokollen fra møtet 07.11.17.

Vedtak:

Representantskapet godkjenner protokollen fra møtet 07.11.17.

**03/18 Budsjett 2018**

**Behandling i møtet:**

Styreleder og prosjektleder innledet om budsjettprosessen. Sammen med Anita Eidsvoll Grønli, stabssjef i NRBR og medlem i arbeidsgruppa som har utarbeidet budsjettet, svarte de på spørsmål fra representantene. Organisasjonskartet ble vist som en del av denne presentasjonen.

Representantskapet er godt fornøyd med budsjettet i en oppstartsfasen. Representantskapet legger vekt på at styret sikrer en lønnspolitikk i tråd med kommunenes praksis.

**Forslag til vedtak:**

*Representantskapet vedtar budsjettet for 2018 som følger:*

1. *Tilskudd for Øst 110-sentral godkjennes med tilskuddsramme fra eierkommunene på kr. 32 061 240. Avgiften for 2018 er kr. 60,00 pr. innbygger etter innbyggerantall pr. 1.1.2017. Tilskuddet er beregnet for 3 kvartal; fra 1. april til 31. desember 2018.*
2. *Investeringsbudsjett for 2018 godkjennes som følger:*
  - a) *Egenkapitalinnskuddet til KLP, anslått til kr. 0,050 finansieres ved overføring fra driftsbudsjettet.*
  - b) *Det godkjennes innkjøp av skjermvegg og div. IT-utstyr begrenset til en ramme på kr. 2,365 mill. Innkjøpet finansieres ved overføring fra driftsbudsjettet.*

**Vedtak:**

*Representantskapet vedtar budsjettet for 2018 som følger:*

1. *Tilskudd for Øst 110-sentral godkjennes med tilskuddsramme fra eierkommunene på kr. 32 061 240. Avgiften for 2018 er kr. 60,00 pr. innbygger etter innbyggerantall pr. 1.1.2017. Tilskuddet er beregnet for 3 kvartal; fra 1. april til 31. desember 2018.*
2. *Investeringsbudsjett for 2018 godkjennes som følger:*

- c) Egenkapitalinnskuddet til KLP, anslått til kr. 0,050 finansieres ved overføring fra driftsbudsjettet.
- d) Det godkjennes innkjøp av skjermvegg og div. IT-utstyr begrenset til en ramme på kr. 2,365 mill. Innkjøpet finansieres ved overføring fra driftsbudsjettet.

#### **04/18 Valg av revisor**

##### Behandling i møtet:

Representantskapet hadde fått ettersendt saksdokument om saken. Prosjektleder informerte om vurderingen.

##### Forslag til vedtak:

Representantskapet oppnevner Deloitte til revisor.

Det inngås rammeavtale for en avtaleperiode på 2 år fra og med regnskapsåret 2018. Oppdragsgiver avtaler en opsjon for forlengelse i 1 + 1 år, for henholdsvis regnskapsårene 2020 og 2021.

##### Vedtak:

Representantskapet oppnevner Deloitte til revisor.

Det inngås rammeavtale for en avtaleperiode på 2 år fra og med regnskapsåret 2018. Oppdragsgiver avtaler en opsjon for forlengelse i 1 + 1 år, for henholdsvis regnskapsårene 2020 og 2021.

#### **15/17 Informasjonsaker**

##### Behandling i møtet:

Styreleder og prosjektleder informerte om status for etableringen av selskapet. Virksomhetsoverdragelsen skjer 01.04., og sentralen åpner 11.04.18. Daglig leder Øyvind Arntzen tiltrer 20.02.18. Lokalene er overtatt, og innredning og montering av teknisk utstyr pågår.

##### Forslag til vedtak:

Representantskapet tar informasjon om etableringen av selskapet og 110-sentralen til orientering.

##### Vedtak:

Representantskapet tar informasjon om etableringen av selskapet og 110-sentralen til orientering.

Referent: Arild S Stana

Underskrive protokoll:

---

Ellen Solbrække

---

Boye Bjerkholt

**Vedlegg 1 – Tilslutning til vedtak gjennom epost.**

Møtet ble gjennomført selv om det ikke var beslutningsdyktig. De som ikke var til stede har gjennom epost gitt sin tilslutning til vedtakene via epost. Epost til representantskapsmedlemmene ble sendt 02.02.18, og er gjengitt i vedlegg 2. Epostene fra hver enkelt er arkivert. Svarene er oppsummert nedenfor:

Sak nr.	Stemmer for forslag til vedtak	Stemmer mot forslag til vedtak	Navn på representant	Annen informasjon
01/18 Godkjenning av innkalling og sakliste, valg av to representantskapsmedlemmer til å underskrive protokollen	X X X X		Tom Staahle Kari Agerup Nina Ramberg Thor Edquist	Epost - 02.02.18 Epost - 05.02.18 Epost - 02.02.18 E-post – 07.02.18
02/18 Godkjenning av protokoll fra møte 07.11.17	X X X X		Tom Staahle Kari Agerup Nina Ramberg Thor Edquist	Epost - 02.02.18 Epost - 05.02.18 Epost - 02.02.18 E-post – 07.02.18
03/18 Budsjett 2018	X X X X		Tom Staahle Kari Agerup Nina Ramberg Thor Edquist	Epost - 02.02.18 Epost - 05.02.18 Epost - 02.02.18 E-post – 07.02.18
04/18 Valg av revisor	X X X X		Tom Staahle Kari Agerup Nina Ramberg Thor Edquist	Epost - 02.02.18 Epost - 05.02.18 Epost - 02.02.18 E-post – 07.02.18
05/18 Informasjonsaker	X X X X		Tom Staahle Kari Agerup Nina Ramberg Thor Edquist	Epost - 02.02.18 Epost - 05.02.18 Epost - 02.02.18 E-post – 07.02.18

## Vedlegg – epost sendt 02.02.18 til representantskapets medlemmer

Hei,  
Takk for møtet i går.

Protokollen er vedlagt for godkjenning fra de som deltok i møtet. De som ikke møtte må snarest ta stilling til innholdet i denne eposten.

Representantskapet er beslutningsdyktig når minst halvdelen av medlemmene er til stede, og disse representerer minst to tredeler av stemmene. (jfr. lov om interkommunale selskap)

I går var 7 av 11 til stede, disse representerte 52,81 % av stemmene. Møtet ble gjennomført selv om det ikke var beslutningsdyktig.

I møtet ble det ikke fremmet alternative forslag. Vedtak ble fattet med konsensus uten votering.

For å få etablert selskapet er vi avhengig av vedtatt budsjett for 2018 og valg av revisor. For å bli tildelt organisasjonsnummer må Foretaksregisteret ha representantskapets vedtak på valg av revisor. Budsjettet skal godkjennes av kommunene.

**Etter avtale med representantskapets leder sendes protokollen til godkjenning fra de som var til stede.**

**De som ikke var til stede, bes om å svare på denne eposten etter å ha fylt inn i nedenstående tabell. Eposten returneres til alle epostmottakerne.**

**Sett X ut for hver sak ut fra om du stemmer for, eller mot forslag til vedtak i saken slik de framgår av vedlagte protokoll.**

Sak nr.	Stemmer for forslag til vedtak	Stemmer mot forslag til vedtak	Navn på representant	Annen informasjon
01/18 Godkjenning av innkalling og sakliste, valg av to representantskapsmedlemmer til å underskrive protokollen				
02/18 Godkjenning av protokoll fra møte 07.11.17				
03/18 Budsjett 2018				
04/18 Valg av revisor				
05/18 Informasjonsaker				

**Vi ber om at stemmene gis snarest mulig, og senest lørdag 04.02. kl. 10.00.**

Dersom representanter mener denne behandlingsmåten ikke er en forsvarlig behandling av sakene, så meld fra om og begrunn dette snarest.

I så tilfelle må vi gjennomføre et nytt møte mandag eller tirsdag i neste uke.

Denne gangen fikk vi ett forfall kvelden før, og ett sykdomsforfall samme dag. Det ble derfor ikke innkalt vararepresentanter.

To representanter meldte ikke forfall.

Med hilsen  
Arild S Stana  
Prosjektleder





## Øst 110-sentral IKS

### Protokoll - møte i representantskapet i Øst 110-sentral IKS – 07.11.17

Representantskapsmøte nr. 2 ble holdt tirsdag 7. november kl. 14.00 – 15.00 i Ski rådhus  
Neste representantskapsmøter er tirsdag 19.12. kl. 09.00 – 11.00 i Rygge rådhus.

#### Tilstede - representantskapt:

Ole Christian Torgalsbøen	Aremark kommune
Kari Agerup	Fredrikstad kommune
Thor Edquist	Halden kommune
Robert Holt for Jan Aspheim	Hvaler kommune
Lars Kristian Holøs Pettersen for Ellen Solbrække	Rakkestad kommune
Tor Egil Brusevold	Sarpsborg kommune
Boye Bjerkholt	Nedre Romerike Brann- og redningsvesen IKS
Jan Erik Fredriksen	Indre Østfold Brann- og redning IKS
Bente Hedum for Nina Ramberg	Follo Brann- og redning IKS
Tom Staahle	Øvre Romerike Brann og redning IKS

#### Forfall:

Jan Aspheim	Hvaler kommune
Inger-Lise Skartlien	MOVAR IKS
Tage Pettersen for Inger-Lise Skartlien	MOVAR IKS
Nina Ramberg	Follo Brann- og redning IKS
Ellen Solbrække	Rakkestad kommune

#### Tilstede fra Ski kommune og styringsgruppa:

Jane Short Aurlien	rådmann i Ski kommune og leder av styringsgruppa
Kjell Sæther	kommunalsjef i Ski kommune og medlem av styringsgruppa
Arild S Stana	prosjektleder – seniorrådgiver i KS-Konsulent as

#### Saker til behandling i representantskapsmøte 2 – tirsdag 07.11.

##### Saksliste

08/17	Valg av møteleder
09/17	Godkjenning av innkalling og sakliste, valg av to representantskapsmedlemmer til å underskrive protokollen
10/17	Godkjenning av protokoll fra møte 24.10.
11/17	Valg av styret
12/17	Møtegodtgjørelse og honorar
13/17	Valg av varamedlemmer til valgkomitéen
14/17	Budsjett 2018

## Protokoll

### 08/17 Valg av møteleder

Leder og nestleder har meldt forfall.

Forslag til vedtak:

Representantskapet velger xx som møteleder.

Vedtak:

Representantskapet velger Thor Edquist som møteleder.

### 09/17 Godkjenning av innkalling og saksliste, valg av to representantskapsmedlemmer til å underskrive protokollen

Forslag til vedtak:

Representantskapet godkjenner innkallingen og sakslisten.  
Representantskapet velger NN og XX til å undertegne protokollen.

Vedtak:

Representantskapet godkjenner innkallingen og sakslisten.  
Representantskapet velger Kari Agerup og Bente Hedum til å undertegne protokollen.

### 10/17 Godkjenning av protokoll fra møte 24.10.

Om saken:

Protokollen er vedlagt.

Forslag til vedtak:

Representantskapet godkjenner protokollen fra møtet 24.10.17.

Vedtak:

Representantskapet godkjenner protokollen fra møtet 24.10.17.

### 11/17 Valg av styret

Behandling i møtet:

Representantskapets medlemmer, eierne og valgkomitéens medlemmer har fremmet forslag på kandidater. Valgkomitéen har innhentet informasjon om og vurdert kandidatene ut fra kriteriene i selskapsavtalen og mandatet for valgkomitéen. Valgkomitéens leder Sindre Martinsen Evje, ordfører i Sarpsborg kommune, presenterte innstillingen.

#### Valgkomitéens innstilling

Rolle	Navn	Omtale	Valgperiode
Styreleder	Jan Gaute Bjerke	Brann- og redningssjef i Nedre Romerike brann- og redningsvesen IKS Er medlem av styringsgruppa for Øst 110-sentral.	2018 – 2020

		Erfaring som daglig leder i IKS. Styreledererfaring	
Nestleder	Kaja Svenneby	Assisterende byggeleder E18 Knapstad-Retvet (042015-dd) Nestleder i Indre Østfold Brann og Redning IKS (082015-dd) Styremedlem Askimregionens næringsutvikling (082017 – dd) Økonomi, prosjektledelse.	2018 – 2019
Styremedlem	Thore Vestby	Har kvalifikasjoner bred erfaring fra styrearbeid; også som styreleder Ordfører i Frogn i tre perioder, med solid erfaring i styrearbeid, ledelse og økonomi.	2018 – 2020
Styremedlem	Mette Rogn	Økonomikonsulent, Øvre Romerike Brann og Redning IKS Økonomi og ledelse	2018 – 2019
1. varamedlem	Atle Holten	Kommunalsjef for teknisk drift, Fredrikstad kommune Styremedlem Alarmsentral Brann Øst AS	2018 – 2020
2. varamedlem	Anita Eidsvold Grønli	Stabssjef i Nedre Romerike brann- og redningsvesen IKS HR, økonomi og prosjektledelse. Erfaring med IKS	2018 – 2019
3. varamedlem	Dag Christian Holte	Brannsjef/daglig leder i Follo brannvesen IKS Er medlem av styringsgruppa for Øst 110-sentral. Erfaring som daglig leder i IKS.	2018 – 2020

Valgperioden varer fra valget 7. november 2017. Ett og to års funksjonstid vil være fram til representantskapsmøtene henholdsvis våren 2019 og våren 2020.

Vedtak:

Representantskapet velger følgende til styret:

Rolle	Navn	Valgperiode
Styreleder	Jan Gaute Bjerke	2018 – 2020
Nestleder	Kaja Svenneby	2018 – 2019
Styremedlem	Thore Vestby	2018 – 2020
Styremedlem	Mette Rogn	2018 – 2019
1. varamedlem	Atle Holten	2018 – 2020
2. varamedlem	Anita Eidsvold Grønli	2018 – 2019
3. varamedlem	Dag Christian Holte	2018 – 2020

**12/17 Møtegodtgjørelse og honorar**

Behandling i møtet:

Representantskapet ba valgkomitéen fremme forslag til møtegodtgjørelse og honorar til styret. Valgkomitéen fremmet nedenstående forslag til styregodtgjørelse og ordning for godtgjørelse til representantskapet. Valgkomitéens leder Sindre Martinsen Evje, ordfører i Sarpsborg kommune, presenterte forslaget til styregodtgjørelse og ordning for godtgjørelse til representantskapet:

Styregodtgjørelse:

Styreleder kr 85.000 pr år  
Nestleder kr 47.000 pr år  
Styremedlem kr 42.000 pr år  
Møtegodtgjørelse kr 1.200 pr møte

Godtgjørelse til representantskapet:

Møtegodtgjørelse og honorar til representantskapets medlemmer utbetales av kommunene.

Forslag til vedtak:

- a) Representantskapet vedtar styregodtgjørelse:  
Styreleder kr 85.000 pr år  
Nestleder kr 47.000 pr år  
Styremedlem kr 42.000 pr år  
Møtegodtgjørelse kr 1.200 pr møte
  
- b) Representantskapet vedtar følgende ordning for representantskapet:  
Møtegodtgjørelse og honorar til representantskapets medlemmer utbetales av hver deltakende kommune eller interkommunale selskap.

Vedtak:

- a. Representantskapet vedtar styregodtgjørelse:  
Styreleder kr 85.000 pr år  
Nestleder kr 47.000 pr år  
Styremedlem kr 42.000 pr år  
Møtegodtgjørelse kr 1.200 pr møte
  
- b. Representantskapet vedtar følgende ordning for representantskapet:  
Møtegodtgjørelse og honorar til representantskapets medlemmer utbetales av hver deltakende kommune eller interkommunale selskap.

**13/17 Valg av varamedlemmer til valgkomitéen**

Behandling i møtet:

Valgkomiteen består av 3 medlemmer med varamedlemmer. Representantskapet utsatte valget av varamedlemmer til valgkomitéen til dette møtet. Forslag ble fremmet i møtet. Bruk av numerisk eller personlig varamedlem ble vurdert.

Forslag til vedtak:

Representantskapet velger følgende varamedlemmer til valgkomitéen:

Varamedlem 1 – NN  
Varamedlem 2 - NN  
Varamedlem 3 - NN

Vedtak:

Representantskapet velger følgende varamedlemmer til valgkomitéen i numerisk rekkefølge:

1. varamedlem - John Ivar Nygård – Fredrikstad kommune
2. varamedlem - Bjørn Åge Sørensen, Sarpsborg kommune

### 3. varamedlem - Kjersti Nilsen – Marker kommune

#### **14/17 Budsjett 2018**

##### Behandling i møtet:

Budsjett og økonomiplan skal vedtas i representantskapet.

Leder av styringsgruppa og prosjektleder informerte om at kommunene ble anbefalt å budsjettere ut fra en sats på kr 60,00 per innbygger. Det er ikke nye opplysninger som endrer dette.

Når det gjelder etableringskostnader refererte prosjektleder til styringsgruppas anbefaling om å fullføre etableringen av IKSet og operasjonssentralen, og deretter, i løpet av 2018, beregne samlede kostnader. Samlede etableringskostnader vil inngå i budsjettet for 2019.

Representantskapet gav sin tilslutning til forslag til vedtak, samt anbefalingen om etableringskostnader.

##### Forslag til vedtak:

Representantskapet ber styret legge fram budsjett og økonomiplan for representantskapet så snart som mulig.

Representantskapet legger følgende til grunn for styrets budsjettering og drift:

- de årlige driftskostnadene skal totalt sett bli lavere enn hva dagens to sentraler har til sammen i dag
- den nye 110-sentralen skal drives med høy kvalitet på en kostnadseffektiv måte
- Etter etableringsfasen forventes et lavere kostnadsnivå enn for dagens to sentraler

##### Vedtak:

Representantskapet ber styret legge fram budsjett og økonomiplan for representantskapet så snart som mulig.

Representantskapet legger følgende til grunn for styrets budsjettering og drift:

- de årlige driftskostnadene skal totalt sett bli lavere enn hva dagens to sentraler har til sammen i dag
- den nye 110-sentralen skal drives med høy kvalitet på en kostnadseffektiv måte
- Etter etableringsfasen forventes et lavere kostnadsnivå enn for dagens to sentraler

Representantskapet vedtar å fullføre etableringen av IKSet og operasjonssentralen, og deretter, i løpet av 2018, beregne samlede kostnader. Samlede etableringskostnader vil inngå i budsjettet for 2019.

#### **15/17 Informasjonsaker**

##### a. Rekruttering av daglig leder.

Kommunalsjef Kjell Sæther informerte om antall søkere, samt gjennomføring av intervjuer. Representantskapet legger vekt på at styret får eierskap til rekrutteringen.

b. Sikkerhetsklarering av personell.

Kommunalsjef Kjell Sæther informerte om flertallet av sikkerhetsklarering er gitt for 29 medarbeidere. Sju saker er fortsatt under behandling.

Forslag til vedtak:

Representantskapet tar informasjon om for rekruttering av daglig leder og sikkerhetsklarering av medarbeidere til orientering.

Vedtak:

Representantskapet tar informasjon om for rekruttering av daglig leder og sikkerhetsklarering av medarbeidere til orientering.

Referent: Arild S Stana

Underskrive protokoll:

Kari Agerup/sign.

Bente Hedum/sign.

Inntutg	Inntutg(T)	Konto
01	Refusjon sykelønn	37100
01	Refusjon sykelønn	37103
01	Refusjon sykelønn	
02	Refusjon eierkommuner	377*
02	Refusjon eierkommuner	
04	Andre overføringer	37290
04	Andre overføringer	
05	Internt fordelte inntekter	37903
05	Internt fordelte inntekter	
06	Lønn inkl. sosiale utgifter	30100
06	Lønn inkl. sosiale utgifter	30152
06	Lønn inkl. sosiale utgifter	30200
06	Lønn inkl. sosiale utgifter	30400
06	Lønn inkl. sosiale utgifter	30510
06	Lønn inkl. sosiale utgifter	30520
06	Lønn inkl. sosiale utgifter	30521
06	Lønn inkl. sosiale utgifter	30530
06	Lønn inkl. sosiale utgifter	30651
06	Lønn inkl. sosiale utgifter	30800
06	Lønn inkl. sosiale utgifter	30900
06	Lønn inkl. sosiale utgifter	30910
06	Lønn inkl. sosiale utgifter	30990
06	Lønn inkl. sosiale utgifter	31600
06	Lønn inkl. sosiale utgifter	
07	Kjøp av varer og tjenester	31000
07	Kjøp av varer og tjenester	31010
07	Kjøp av varer og tjenester	31020
07	Kjøp av varer og tjenester	31030
07	Kjøp av varer og tjenester	31150
07	Kjøp av varer og tjenester	31215
07	Kjøp av varer og tjenester	31205
07	Kjøp av varer og tjenester	31221
07	Kjøp av varer og tjenester	31225
07	Kjøp av varer og tjenester	31255
08	Kjøp av varer og tjenester	31300
07	Kjøp av varer og tjenester	31302
07	Kjøp av varer og tjenester	31303
07	Kjøp av varer og tjenester	31304
07	Kjøp av varer og tjenester	31400
07	Kjøp av varer og tjenester	31420
07	Kjøp av varer og tjenester	31501
07	Kjøp av varer og tjenester	31503
07	Kjøp av varer og tjenester	31505
07	Kjøp av varer og tjenester	31701
07	Kjøp av varer og tjenester	31702
07	Kjøp av varer og tjenester	31710
07	Kjøp av varer og tjenester	31720
07	Kjøp av varer og tjenester	31723
07	Kjøp av varer og tjenester	31850

07	Kjøp av varer og tjenester	31851
07	Kjøp av varer og tjenester	31910
07	Kjøp av varer og tjenester	31952
07	Kjøp av varer og tjenester	31953
07	Kjøp av varer og tjenester	32000
07	Kjøp av varer og tjenester	32001
07	Kjøp av varer og tjenester	32005
07	Kjøp av varer og tjenester	32010
07	Kjøp av varer og tjenester	32100
07	Kjøp av varer og tjenester	32200
07	Kjøp av varer og tjenester	32310
07	Kjøp av varer og tjenester	32400
07	Kjøp av varer og tjenester	32700
07	Kjøp av varer og tjenester	32701
07	Kjøp av varer og tjenester	32703
07	Kjøp av varer og tjenester	32710
07	Kjøp av varer og tjenester	33705
07	Kjøp av varer og tjenester	33750
07	Kjøp av varer og tjenester	
08	Overføringer driftsutgifter	34290
08	Overføringer driftsutgifter	34500
08	Overføringer driftsutgifter	
09	Kalulatoriske avskrivninger	35990
09	Kalulatoriske avskrivninger	
19	Motpost kalkulatoriske avskrivninger	39900
19	Motpost kalkulatoriske avskrivninger	
21	Avsetninger	35800
21	Avsetninger	
22	Bruk av tidligere avsetninger	39300
22	Bruk av tidligere avsetninger	39400
22	Bruk av tidligere avsetninger	
23	Bruk til finansiering av utgifter i kapitalr	35700
23	Bruk til finansiering av utgifter i kapitalr	35700



Konto(T)	2018 - fra 1.4.18	
Ref. sykepenger	-kr	200 000
Ref. feriepengen NAV	kr	-
		-200 000
Overføring fra eierkommuner	-kr	32 061 240
		-32 061 240
Komp for moms påløpt i driftsregnsk.	kr	-
		0
Salg av tjenester fra 110-s til alarmtj	-kr	1 989 750
	7	-1 989 750
Fast lønn	kr	12 600 000
Risikotillegg/Personsøker/innkalling	kr	36 000
Vikar lønn	kr	500 000
Overtid	kr	1 500 000
Annen variabel lønn	kr	100 000
Helligdagstillegg	kr	750 000
Lørd/sønd/kveld/natttillegg	kr	1 400 000
Lønn overlapp vakt	kr	200 000
Telekommunikasjon (dekn. av mobilTlf,bredbånd,iPad)	kr	67 500
Godtgjørelse til styret	kr	400 000
Arb.givers andel KLP	kr	2 175 000
Kollektiv ulykkes-/gruppelivsforsikring	kr	15 840
Arbeidsgiveravgift	kr	2 783 952
Oppgavepl. utg.godtgjørelse	kr	150 000
	kr	22 678 292
Kontormateriell	kr	60 000
Trykking	kr	20 000
IT-rekvisita/Terminalbriller	kr	35 000
Ab. aviser, fagtidsskrifter, faglitteratur	kr	5 000
Beverting /kaffe/frukt	kr	80 000
Uniformer/Bekledning	kr	250 000
Ikke oppg.pl. utg. ansatte o.a.	kr	45 000
Oppmerksomheter	kr	6 000
Velferdstiltak ansatte	kr	20 000
Driftsmateriell	kr	2 000
Porto	kr	5 000
Fasttelefonabonnement	kr	230 000
Mobiltelefonabonnement	kr	132 000
Linjeleie	kr	100 000
Annonseutgifter	kr	10 000
Reklame	kr	25 000
Kurs/konferanser	kr	150 000
Kurs Norges brannskole (lovpålagt)	kr	75 000
OU-fond, arb.givers kostnad	kr	45 000
Ikke oppg.pl.reise (tog,buss,fly,taxi,parkering)	kr	25 000
Leie av P-plasser	kr	100 000
Drivstoff og olje	kr	30 000
Serviceavtaler/vedlikehold biler	kr	20 000
Forsikring biler	kr	10 000
Skade og ansvarsforsikringer	kr	50 000

Yrkesskadefors. fra lønn	kr	32 340
Husleie	kr	750 000
Lisenser,avgifter,gebyrer o.l.	kr	680 000
Medlemskontingenter	kr	75 000
Inventar	kr	100 000
Redskap,verktøy,kjøkkenutstyr	kr	15 000
Innkjøp av mobiltelefon m/tilbehør	kr	100 000
PC, laptop, skjermer	kr	50 000
Leasing av bil	kr	54 000
Kopimaskin leasing	kr	12 000
Vedlikehold 110-sentralen	kr	100 000
Serviceavtaler/rep/vedlikehold utstyr	kr	1 540 000
Konsulenttjenester	kr	450 000
Vikarbyrå	kr	350 000
Bedriftslege/helsefagl. bistand	kr	30 000
Revisjonstjenester	kr	70 000
Drift BDO	kr	2 200 000
Kjøp fra kommunen/IKS	kr	90 000
	kr	8 228 340
Betalt mva. komp.ordn.	kr	-
Overf inntekter til kommuner	kr	-
		0
Avskr. transportmidler/anlegg	kr	-
		0
Motpost avskrivninger	kr	-
		0
Regnskapsmessig mindreforbruk	kr	929 358
		929 358
Bruk av tidl. års ikke disp. netto driftsres.	kr	-
Bruk av disposisjonsfond	kr	-
		0
Overføring til invest.regnskapet	kr	2 415 000
Overføring til invest.regnskapet	kr	2 415 000
		-0

(3790 alarmer, kr. 700 pr alarm/år - betaling for 3 kvartal)

-kr 3

4200

Oppkledning alle (inkl. vikarer) + ytterjakker til alle fast ansatte

Prioriterte/ord. abo 12000/år, satelittelefon  
Inkl. fiber Broadnett m/24/7

kontorer 2465 pr. m2, felleskostn 700 pr. m2 inkl renhold og energi  
inneholder arkivsystem kr. 200'

KS

etableringskostnader

kjøkkenutstyr, div verktøy

Førstegangsinvestering (investeringsbudsjett)

Uforutsette utgifter

Safecon/Locus (kto. 6855)

GAT og Atea

vikar 100 % 6 mnd

For 3 kvartaler

Kjøp av regnskapstjenester

Egenkapitalinnskudd KLP + investeringer

## Øst 110-sentral IKS

### Befolkningstall i kommunene i Øst 110-region - innbyggerandel for 9 mår

Antall kommuner	Kommune	Innbyggere	Andel	Innbyggerandel
1	0101 Halden	30790	4,32	kr 1 385 550
2	0104 Moss	32407	4,55	kr 1 458 315
3	0105 Sarpsborg	55127	7,74	kr 2 480 715
4	0106 Fredrikstad	80121	11,25	kr 3 605 445
5	0111 Hvaler	4517	0,63	kr 203 265
6	0118 Aremark	1398	0,20	kr 62 910
7	0119 Marker	3597	0,50	kr 161 865
8	0121 Rømskog	685	0,10	kr 30 825
9	0122 Trøgstad	5367	0,75	kr 241 515
10	0123 Spydeberg	5765	0,81	kr 259 425
11	0124 Askim	15720	2,21	kr 707 400
12	0125 Eidsberg	11406	1,60	kr 513 270
13	0127 Skiptvet	3783	0,53	kr 170 235
14	0128 Rakkestad	8173	1,15	kr 367 785
15	0135 Råde	7398	1,04	kr 332 910
16	0136 Rygge	15747	2,21	kr 708 615
17	0137 Våler (Østf.)	5335	0,75	kr 240 075
18	0138 Hobøl	5557	0,78	kr 250 065
19	0211 Vestby	17188	2,41	kr 773 460
20	0213 Ski	30698	4,31	kr 1 381 410
21	0214 Ås	19288	2,71	kr 867 960
22	0215 Frogn	15743	2,21	kr 708 435
23	0216 Nesodden	18869	2,65	kr 849 105
24	0217 Oppegård	26988	3,79	kr 1 214 460
25	0221 Aurskog-Høland	16162	2,27	kr 727 290
26	0226 Sørum	17665	2,48	kr 794 925
27	0227 Fet	11555	1,62	kr 519 975
28	0228 Rælingen	17730	2,49	kr 797 850
29	0229 Enebakk	10927	1,53	kr 491 715
30	0230 Lørenskog	37406	5,25	kr 1 683 270
31	0231 Skedsmo	53276	7,48	kr 2 397 420
32	0233 Nittedal	23213	3,26	kr 1 044 585
33	0234 Gjerdrum	6546	0,92	kr 294 570
34	0235 Ullensaker	35102	4,93	kr 1 579 590
35	0236 Nes (Ak.)	21241	2,98	kr 955 845
36	0237 Eidsvoll	24415	3,43	kr 1 098 675
37	0238 Nannestad	12657	1,78	kr 569 565
38	0239 Hurdal	2910	0,41	kr 130 950
	<b>Samlet antall innbyggere</b>	<b>712472</b>	<b>100</b>	<b>kr 32 061 240</b>
<b>Kilde: SSB, per. 01.01.17</b>				

eder i 2018




AREMARK  
KOMMUNE

Arkiv: 000  
Arkivsaksnr: 2017/828-19  
Saksbehandler: Alice Reigstad

## Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	37/18	19.04.2018
Kommunestyret		

### Høring av rapport fra ekspertutvalget som har vurdert nye oppgaver til fylkeskommunene

#### Saksopplysninger

Da Stortinget behandlet stortingsmeldingen om regionreform (Meld. St. 22 (2015–2016)) ba Stortinget regjeringen sette ned et ekspertutvalg som skal foreslå ytterligere oppgaver til fylkeskommunene. Regjeringen nedsatte et ekspertutvalg i juni 2017, etter at Stortinget hadde vedtatt en fylkesinndeling med 11 fylkeskommuner inkludert Oslo.

Utvalgets mandat var å vurdere oppgaver hos staten som kan overføres til fylkeskommunalt nivå. Forslagene skal kunne styrke fylkeskommunenes samfunnsutviklerrolle, gi en mer brukervennlig forvaltning, en bedre offentlig ressursbruk, og bedre tjenester for innbyggere og næringsliv. Utvalget leverte sin rapport 1. februar 2018.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet ønsker at berørte og interessenter skal få anledning til å vurdere helheten i utvalgets forslag, før regjeringen tar stilling til forslagene og sender derfor rapporten fra ekspertutvalget på høring.

Rapporten kan leses i sin helhet under URL-adressen:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-av-rapport-fra-ekspertutvalget-som-har-vurdert-nye-oppgaver-til-fylkeskommunene/id2589218/>

#### *Mandat og tilnærming*

Rapporten er utarbeidet av et ekspertutvalg nedsatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet våren 2017 som følge av anmodningsvedtak i Stortinget våren 2016. Utvalget har hatt som mandat å vurdere overføring av ytterligere oppgaver og ansvar fra staten til de nye fylkeskommunene, med oppmerksomhet mot ansvar, oppgaver og myndighet som støtter opp under fylkeskommunens samfunnsutviklerrolle. Generalistkommuneprinsippet er lagt til grunn

for arbeidet, samt at oppgavefordelingen bør ivareta hensynet til brukerne, lokalt selvstyre og deltakelse, samt nasjonale mål.

Utvalget tolker Stortingets vedtak om regionreformen som et svar på to utfordringer. For det første har det de siste årene skjedd en betydelig vekst og oppdeling i den statlige forvaltningen, særlig i direktoratene og direktoratslignende enheter. Dette har gitt en sektorisert forvaltning med lavere grad av samordning enn ønskelig. For det andre vil mange kommuner etter første fase av kommunereformen fortsatt ha få innbyggere. Fylkeskommunene har et potensial til å forsterke sin rolle som partner og veileder for kommunene – blant annet i form av fagkompetanse og som deltaker i kommunenes utviklings- og planarbeid.

Det er i tillegg en utfordring at fylkeskommunenes legitimitet, og interessen for fylkesdemokratiet, er noe lavere enn interessen for kommunedemokratiet og våre nasjonale demokratiske institusjoner. Dette har sammenheng med at fylkeskommunene har hatt få oppgaver som har avspeilet konfliktdimensjonene i norsk politikk. Skal fylkeskommunen oppnå økt politisk oppmerksomhet, må de nye oppgavene i større grad enn tidligere reflektere sentrale politiske konfliktdimensjoner og ha betydning for innbyggerne.

Utvalget har videreutviklet Oppgavefordelingsutvalgets retningslinjer for fordelingen av oppgaver mellom forvaltningsnivåene, og vurdert oppgaver og ansvar etter følgende fem retningslinjer:

1. Oppgaver bør legges så nært innbyggerne som mulig, men på et så høyt nivå som nødvendig for å sikre en kostnadseffektiv oppgaveløsning.
2. Det myndighetsorgan som er tillagt ansvar og beslutningskompetanse for en oppgave, skal også ha fagmiljøet tilknyttet oppgaven og ansvaret for å finansiere utgiftene til oppgaveløsningen.
3. Oppgaver som krever utøvelse av politisk skjønn og vurdering bør legges til folkevalgte organer.
4. Oppgaver som krever stor grad av samordning, og/eller oppgaver som har store kontaktflater med hverandre, bør legges til samme forvaltningsorgan.
5. Oppgaver som av ulike årsaker ikke skal la seg påvirke av lokalpolitiske forhold, bør være et statlig ansvar. Staten bør ha ansvaret for oppgaver som forutsetter et nasjonalt helhetsgrep for god oppgaveløsning.

Utvalget er enig med flertallet i Stortinget i at oppgavefordelingen må endres for å løse grunnleggende samfunnsutfordringer landet står overfor på en bedre måte enn i dag. Utgangspunktet for utvalgets vurderinger er derfor at overføring av oppgaver skal bidra til tydeligere ansvarsfordeling, mer effektiv ressursbruk og bedre tjenester til innbyggere og næringsliv.

Dagens samfunnsutfordringer er grense- og sektoroverskridende. Det stilles krav til omstilling i næringslivet, innovasjon i offentlig sektor, integrering, kutt i klimagassutslipp og tilpasning til nye klima- og miljøvilkår. Innbyggere og næringsliv har behov for tjenester og tilrettelegging fra flere forvaltningsnivåer og sektorer. Nasjonal, regional og lokal politikk og forvaltning må virke sammen. Å samle oppgaver i ett folkevalgt organ og én administrasjon, vil legge til rette for mer koordinert offentlig virkemiddel- og ressursbruk i forvaltningen.

Utvalget mener representativitet, deltakelse og åpenhet er grunnleggende demokratiske verdier som kan styrkes gjennom å flytte oppgaver fra staten til fylkeskommunen. Overføring av oppgaver fra stat til fylkeskommune vil bidra til at makten fordeles i samfunnet og til at interessen for fylkesdemokratiet kan styrkes. Fylkeskommunen må ha klart definerte oppgaver,



og de veivalg fylkeskommunen gjør må ha relevans og konsekvenser for innbyggere og næringsliv.

Utvalget mener regionreformen og ny fylkesstruktur legger grunnlag for en substansiell oppgaveoverføring til fylkeskommunen. Regionreformen legger dermed grunnlag for at sentrale oppgaveområder for samfunnsutviklingen i ulike deler av landet bedre kan ses i sammenheng og underlegges politisk diskusjon nærmere de som berøres av prioriteringer og tiltak.

#### *Utvalgets forslag*

Utvalgets tilnærming er å bygge opp under de oppgaver og roller fylkeskommunene allerede har som tjenesteyter, samfunnsutvikler, planmyndighet og som bindeledd i forvaltningen, og mener det er særlig tre store politikkfelt der fylkeskommunene bør ha oppgaver og handlingsrom til å bygge opp en sterk og tydelig regional politikk. Politikken og prioriteringene innen disse feltene er avgjørende for samfunnsutviklingen i det enkelte fylke og krever tilpasning til regional kontekst og forutsetninger. Dette er knyttet til:

- Arealbruk, naturverdier, miljø/klima og samferdsel,
- Virkemidler for næringsutvikling og kompetanse, og
- Virkemidler og tjenesteoppgaver som er viktige for folks helse, trivsel og levekår.

Utvalget foreslår følgende oppgaveoverføringer til fylkeskommunen:

#### *Næring, kompetanse og integrering*

- Oppdragsgiveransvar for minst halvparten av det offentliges midler som i dag forvaltes av Innovasjon Norge. Eierandel i Innovasjon Norge på mellom 50 og 66 prosent.
- Ansvar for oppgavene og virkemidlene som i dag ligger til Siva. Siva nedlegges.
- Ansvar for om lag halvparten av det offentliges innsats for næringsrettet forskning som i dag ligger til Forskningsrådet. Midlene forvaltes etter modell av Regionale forskingsfond.
- Ansvar for Regionalt næringsprogram som i dag ligger til fylkesmannen. Midlene til investeringer og bedriftsutvikling i landbruket (IBU-midlene) overføres fra Landbruks- og matdepartementet til fylkeskommunene som gir oppdrag til Innovasjon Norge.
- Ansvar for oppgavene og virkemidlene som i dag ligger til Distriktssenteret. Distriktssenteret nedlegges.
- Ansvar for om lag halvparten av midlene over tilskuddsordningen *Arktis 2030* som involverer nordnorske aktører overføres til fylkeskommunene i Nord-Norge. Ansvar ligger i dag til Utenriksdepartementet. Utvalget mener staten bør vurdere å gi fylkeskommunene i Nord-Norge et mer aktivt og formelt ansvar for å delta og forberede møter i Arktisk Råd.
- Ansvar for oppgavene og virkemidlene knyttet til karriereveiledning som i dag ligger til Kompetanse Norge og NAV.
- Ansvar for å legge til rette for og finansiere opplæring og utdanningstiltak som ikke er finansiert over ordinære bevilgninger til universiteter og høyskoler eller over fylkeskommunenes budsjetter til videregående opplæring og fagskoler. Det omfatter blant annet ansvar for ulike tilskudd som i dag ligger til Kompetanse Norge. Nasjonale oppgaver i Kompetanse Norge kan overføres til Utdanningsdirektoratet. Kompetanse Norge nedlegges.
- Ansvar for store deler av oppgavene som i dag ligger til IMDi, herunder veiledning av kommunene, utbetaling av tilskudd til kommunene, kompetansetiltak og bosetting. Utbetaling av integreringstilskuddet og gjenværende oppgaver av nasjonal karakter kan overføres til ansvarlig departement. IMDi nedlegges.

### *Samferdsel*

- Ansvar for kjøp av fylkesinterne togruter og kjøp av togruter mellom henholdsvis Østfold/Akershus/Buskerud, Telemark/Vestfold, Hedmark/Oppland og Oslo, som i dag ligger til Jernbanedirektoratet. Ansvar for grenseoverskridende togruter forutsetter et nært samarbeid mellom fylkeskommunene, for eksempel ved at Østfold, Akershus og Buskerud tar et vertskommuneansvar som det største "jernbanefylket".
- Den statlige tilskuddsordning for utvidet TT-tilbud overføres til fylkeskommunene gjennom rammetilskuddet.
- Ansvar for forvaltning av tilskudd til utbygging av bredbånd som i dag ligger til Nasjonal kommunikasjonsmyndighet.

### *Klima, miljø og naturressurser*

- Ansvar for klima- og miljøoppgavene som i dag ligger til fylkesmannen, med unntak av forurensingsområdet og oppgaver knyttet til kontroll, tilsyn og klage.
- Fylkeskommunene får et regionalt samordningsansvar på klimaområdet knyttet til oppfølgingen av klimaloven.
- Myndighet til å fatte vedtak om konsesjon til utbygging av vannkraft på 1-10 MW og vindkraft over 1 MW/fem turbiner som i dag ligger til NVE. Fylkeskommunene kan benytte NVE i saksbehandlingen.

### *Kultur og kulturminnevern*

- Ansvar for prosjektmidler og driftsstøtte til institusjoner og arrangementer av lokal eller regional karakter og som i dag ligger til Norsk Kulturråd.
- Ansvar for samtlige institusjoner innenfor kap. 323 *Musikk og scenekunst*, post 60 *Landsdelsmusikerne i Nord-Norge*, post 71 *Region-/landsdelsinstitusjoner* og post 73 *Region- og distriktsopera* som i dag ligger til Kulturdepartementet. Fra post 70 under samme kapittel overføres Den Nationale Scene og Bergen Filharmoniske Orkester. Flertallet av tilskuddene som finansieres over post 78 under samme kapittel, foreslår også overført.
- Ansvar for flertallet av museer som finansieres over kap. 328 *Museum og visuell kunst*, post 70 *Det nasjonale museumsnettverket*. Flertallet av tilskudd som i dag finansieres over post 78 under samme kapittel, foreslås også overført.
- Ansvar for investeringsmidler tilhørende ovennevnte institusjoner innen musikk, scenekunst og museum som i dag ligger til Kulturdepartementet (kap. 322 *Bygg og offentlige rom*, post 70 *Nasjonale kulturbygg*).
- Ansvar for forvaltning av spillemidler til kulturbygg, Den kulturelle skolesekken, Musikkutstyrsordningen, Ordningen for innkjøp av musikkinstrumenter, Aktivitetsmidler kor, Krafttak for sang og Ordningen for historiske spill som i dag ligger til Kulturdepartementet.
- Ansvar for forvaltning av spillemidler på biblioteks-, arkiv- og museumsfeltet som i dag ligger til Nasjonalbiblioteket, Arkivverket og Kulturrådet. Spillemidlene til idrettsanlegg i kommunene foreslås fordelt direkte til fylkeskommunene uten forutgående behandling i Kulturdepartementet.
- Ansvar for hovedmengden av førstelinjeoppgaver på kulturminnefeltet som i dag ligger til Riksantikvaren. Ansvaret for relevante tilskuddsordninger foreslås lagt til fylkeskommunene.

### *Helse og levekår*

- Ansvar for folkehelseoppgavene som i dag ligger til fylkesmannen, med unntak av oppgaver knyttet til tilsyn. Ansvar for tilskuddsordninger med relevans for lokalt og regionalt folkehelsearbeid som i dag ligger til Helsedirektoratet og fylkesmannen.

- Ansvar for pedagogiske-psykologiske støttetjenester (PPT) som i dag ligger til Statped, og overtar ansvaret for veiledning og støttetjenester overfor kommunene. Ansvar for statens spesialskole i Skådalen foreslås overført til Oslo kommune som må ivareta et landsdekkende tilbud. Øvrige oppgaver i Statped kan overføres til Utdanningsdirektoratet. Statped nedlegges.
- Ansvar for barnevernsinstitusjoner, fosterhjem og adopsjon som i dag ligger til Bufetat. Ansvar for omsorgssentre for enslige mindreårige asylsøkere under femten år forblir statlige. Bufetat legges ned. Bufdir beholdes som fagdirektorat for barnevernet.
- Ansvar for familievernnet som i dag ligger til Bufetat.

Utvalgets forslag innebærer at fylkeskommunen får forvaltningsansvar for relevante tilskudds- og prosjektmidler innenfor de oppgaveområdene som foreslås overført, og som i dag er lagt til departementer, direktorater og fylkesmannen.

Utvalgets forslag medfører nedleggelse av fem statlige institusjoner: IMDi, Kompetanse Norge, Statped, Distriktssenteret og Siva. I tillegg medfører det nedleggelse av Bufetat. Flere av oppgavene til departementer, direktorater og fylkesmann som oppdragsgiver, fagorgan og/eller forvalter reduseres vesentlig. Utvalget støtter regjeringens forslag til tiltak for å styrke regional planlegging som virkemiddel.

Videre foreslår utvalget:

- Å tydeliggjøre og forankre statens plikt til deltakelse og oppfølging av regionale planer i plan- og bygningsloven.
- Å vurdere hvordan fylkesmannen kan innta en tilsynsrolle overfor statlige etater med hensyn til faktisk deltakelse i planprosesser og oppfølging i tråd med plan- og bygningsloven.
- Å utvikle fastere prosedyrer for å sette samfunns mål for KVVU-arbeidet i den innledende idéfasen i KS-systemet, og for tilsvarende prosesser for vurdering av andre store statlige investeringer.
- At regionale planbestemmelser videreutvikles og formidles som et virkemiddel for en langt større bredde av temaer enn hvordan det brukes i dag.
- At det i plan- og bygningsloven åpnes for at fylkeskommunen (etter anmodning fra aktuelle kommuner eller pålegg fra staten) i tillegg til staten kan tre inn i myndigheten til kommunestyret og utarbeide plan etter bestemmelsene for kommunal plan med juridisk bindende virkning.
- At staten aktivt bruker muligheten til å gi tydelige nasjonale forventninger til regional planlegging som virkemiddel for gjennomføring av nasjonal politikk.

Utvalget foreslår at ansvar for planjuridisk veiledning av kommunene som i dag ligger til fylkesmannen, overføres til fylkeskommunene. Utvalget mener det er viktig å gjennomgå sektorlover med sikte på bedre harmonisering til plan- og bygningsloven.

Figuren under illustrerer de fem områdene utvalget har diskutert og hvor det foreslås overføring av oppgaver og ansvar.



Utvalget mener regionreformen legger grunnlag også for ytterligere utredning av endringer:

- Det bør utredes overføring av barnevernsoppgavene som i dag ligger til kommunene, til fylkeskommunen.
- Det bør utredes overføring av ansvar for tilskuddsordningene innenfor arbeidsmarkedsopplæringen og bedriftsintern opplæring som i dag ligger til NAV, til fylkeskommunene.
- Staten bør kartlegge dagens tilsyns- og klagehemler overfor fylkeskommunen med sikte på en reduksjon av antall hemler og sterkere ansvarliggjøring av fylkeskommunen.
- Spørsmålet om organiseringen av sykehusene bør vurderes på nytt, der en fylkeskommunal modell inkluderes i utredningen.

#### *Finansieringen av fylkeskommunen*

Utvalget mener fylkeskommunen i hovedsak bør finansieres av frie inntekter (skatteinntekter og rammetilskudd). I en overgangsperioden kan det være aktuelt at midlene kan fordeles særskilt (over den såkalte tabell c i grønt hefte). Øremerkede ordninger og tilskuddsmidler bør innrettes slik at fylkeskommunene, innenfor hovedformålet med ordningene, får en større grad av frihet til å prioritere og målrette ordningene til regionale behov.

#### **Vurdering**

Rådmannen har mottatt KS sin høringsuttalelse til rapport fra ekspertutvalget.

KS er i all hovedsak enig i de prinsipper som ekspertutvalget har lagt til grunn for sine vurderinger i rapport om overføring av oppgaver. KS mener at ekspertutvalgets forslag vil styrke demokratiet og gi større muligheter til å oppnå samordningsgevinster på tvers av sektorer.

KS uttrykker støtte til utvalgets påpekning av å styrke de oppgaver og roller som fylkeskommunene allerede har som tjenesteyter, samfunnsutvikler, planmyndighet og som bindeledd i forvaltningen. En oppgaveportefølje med gjennomgående ansvar på enkeltområder, og også på tilstøtende og relaterte områder, vil etter KS syn bedre forvaltningen gjennom at samordning gjøres enklere.

Nettopp fordi disse samordningseffektene er en så viktig del av ekspertutvalgets forslag, mener KS det er avgjørende at utvalgets forslag vurderes i sin helhet. KS forutsetter derfor at det legges til rette for at Stortinget kan vurdere ekspertutvalgets forslag som en helhet.

Rådmannen anbefaler at Aremark kommune følger holdningen i KS sin høringsuttalelse og sender inn et hørings svar hvor det uttrykkes støtte til de prinsipper som er lagt til grunn for utvalgets vurderinger og til de anbefalingene utvalget kommer med vedrørende overføring av oppgaver fra staten til fylkeskommunene. I tillegg anbefaler rådmannen at også Aremark kommune påpeker betydningen av å behandle ekspertutvalgets forslag som en helhet.

### **Rådmannens innstilling**

1. Aremark kommune avgir en høringsuttalelse til rapport fra ekspertutvalget som har vurdert nye oppgaver til fylkeskommunene.
2. I høringsuttalelsen uttrykkes støtte til de prinsipper som er lagt til grunn for utvalgets vurderinger og til de anbefalingene utvalget kommer med vedrørende overføring av oppgaver fra staten til fylkeskommunene.
3. I høringsuttalelsen forutsettes det at det legges til rette for at Stortinget kan vurdere ekspertutvalgets forslag som en helhet.

## Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	38/18	19.04.2018
Kommunestyret		26.04.2018

### Regional transportplan - høringsuttalelse fra Aremark kommune

#### Vedlegg

- 1 Høring av Regional transportplan for Østfold
- 2 RTP vedlegg - Osloregionen.pdf
- 3 RTP vedlegg - Østlandssamarbeidet.pdf
- 4 RTP hoveddokument - Høringsutgave.pdf

#### Saksopplysninger/vurdering:

Østfold fylkeskommune har i brev av 16.02.18 oversendt høringsforslag til Regional transportplan (RTP) og invitert kommunen til å komme med innspill med frist 23.04.18. Det er ønskelig å se Regional transportplan for Østfold i sammenheng med forslag til Fylkesplan for Østfold som har samme høringsfrist. Det legges opp til at disse to planene behandles i hver sin sak i samme møter. Oversendelsesbrev med vedlegg ligger vedlagt saken. Rådmannen vil anmode Fylkeskommunen om en utsatt høringsfrist slik at Aremark kommune sin høringsuttalelse vil bli vurdert i planarbeidet.

I oversendelsesbrevet peker fylkeskommunen på de hovedstrategier planen bygger på. Dette er:

- Geografisk tilpasning av tiltak ut fra transportutfordringer og regionale samarbeidsavtaler.
- Fullføring av påbegynte og oppfølging av vedtatte prosjekter.
- Iverksette tiltak som gir:
  - bedre utnyttelse av de ulike transportformenes fortrinn
  - økt verdiskapning og flere arbeidsplasser basert på lokale/regionale fortrinn og/eller
  - økt fysisk aktivitet og bedret folkehelse for befolkningen generelt og for prioriterte målgrupper spesielt

for lavest mulig kostnad og minimerte miljø- og målkonflikter.

Disse hovedstrategiene ligger til grunn for strategiene på de ulike temaene. Det vises til planen for en utdyping av disse. I tillegg er det en redegjørelse for status og trender samt transportenes samfunnsfunksjon. Det vises til planforslaget for en utdyping av disse.

I rulleringen av RTP er det tatt et nytt grep i det fylkeskommunen har valgt å sette skillet mellom byområder og distrikter i stedet for mellom de ulike regionene i Østfold. Dette fordi man mener det er mer til felles mellom de ulike byområdene og mellom distriktene, i utfordringer på transportfeltet. Dette anser rådmann er et fornuftig grep.

Planen inneholder et eget kapittel som omhandler fylkesvei og som er en innarbeidelse av vegnettplanens del i RTP som vedtatt i Fylkesutvalget. Vegnettplanen definerer et fremtidsbilde av hvordan fylkesveiene bør se ut i et 30-40 års perspektiv og bidrar dermed til å definere et ambisjonsnivå som kan følges over tid. Det vises til planen for en utdyping av dette.

Regionrådet behandlet sak om høring av RTP i møte 06.04.18. Høringsuttalelsen foreligger ikke når saken skrives men bør foreligge før saken behandles. Rådmannen vil supplere sakens dokumenter når den foreligger.

Det er i planforslaget gitt mål for gående, for syklende, for kollektiv (inkludert jernbane), for offentlige veier, for trafikkisikkerhet, for godstransport (inkludert havn) og for fly. Det er foreslått strategier for å nå disse målene. En del av målsettingene i planforslaget retter seg mest mot by og tettsteder og er ikke av så stor relevans for Aremark kommune. Rådmannen har valgt å konsentrere seg om de forhold som er spesielt viktige og relevante for Aremark kommune.

Under mål for kollektiv (inkludert jernbane) fremkommer strategier som relaterer seg til satsing på jernbaneutbygging:

*God fremkommelighet og kapasitet på Østfoldbanens vestre linje sikres med et tilbud som går innom byene. Intercity videreføres til Halden og riksgrensen raskest mulig.* Dette bør fremheves i kommunens høringsuttalelse da det er viktig med en rask og forutsigbar reisevei med tog til Osloregion også for Aremark sine beboere og for regionen.

Under samme mål er strategien om å utforme kollektivtilbudet for å bidra til nullvekstmålet i personbiltrafikken i aktuelle byområder. Null-utslippsvisjonen den regionale transportplanen legger opp til er ikke gjennomførbar i Aremark. Planen fungerer for tette bysentrum, men ikke for utkantstrøk som Aremark. Slik situasjonen ser ut i dag gjelder dette både i forhold til bruk av kollektivtilbud og sykkel. Kommunen er avhengig av at fylket kommer på banen og legger til rette på en helt annen måte enn i dag dersom man skal kunne nærme seg denne intensjonen i planen.

En strategi som skal bidra til å oppfylle mål for offentlige veier i Østfold er å *ha et drifts- og vedlikeholdsnivå som bidrar til at alle offentlige veier kan oppfylle sin transportfunksjon, herunder god fremkommelighet også i teleløsningsperioden.* Dette er et viktig moment for Aremark hvor all transport foregår på vei og bør fremheves.

I mål for trafikkisikkerhet er strategiene alle relevante for Aremark. Rådmannen anbefaler at dette også vektlegges i høringsuttalelsen. Fylkeskommunen bør oppfordres til å prioritere en økt satsing på virkemidler for å bistå kommunene i dette arbeidet.

### **Rådmannens innstilling**

Aremark kommune anser at høringsforslaget til RTP har mange god mål og strategier. En god del av mål og strategier er mest relevant for byer og større tettsteder men spiller likevel en viktig rolle for Aremarksamfunnet. Kommunen peker særlig på

- Viktigheten av å ha et drifts- og vedlikeholds nivå som bidrar til at alle offentlige veier kan oppfylle sin transportfunksjon, herunder god fremkommelighet også i teleløsningsperioden.
- Satsing på jernbane uttrykt i strategien som: God fremkommelighet og kapasitet på Østfoldbanens vestre linje sikres med et tilbud som går innom byene. Intercity videreføres til Halden og riksgrensen raskest mulig.
- Trafikksikkerhetsarbeidet skal ha høy prioritet og Fylkeskommunen bør øke satsingen på virkemidler for å bistå kommunene i dette arbeidet.



AREMARK KOMMUNE  
Rådhuset Aremarkveien 2276  
1798 AREMARK

Vår ref.: 36192/2018 - 2016/10869

Deres ref.:

Dato: 16.02.2018

## Østfold fylkeskommune inviterer til å komme med innspill på forslag til Regional transportplan

Høringsforslag for Regional transportplan for Østfold legges på høring med høringsfrist 23. april 2018.

Regional transportplan (RTP) er en helhetlig plan som dekker alle samferdselsområder og regioner i Østfold. Regional transportplan skal være et styringsverktøy som gir strategiske retningsvalg for at transportsystemet. Fylkesplanen er overordnet plan til regional transportplan, og RTP skal bidra til å nå målene i fylkesplanen for Østfold. Fylkesplanen for Østfold er på høring samtidig med RTP og vi oppfordrer til å se de to planene i sammenheng. Fylkesplanen og Regional transportplan blir lagt ut på [ostfoldfk.no](http://ostfoldfk.no).

Regional transportplan gir også føringer og retningsvalg som skal ligge til grunn for de 4-årige handlingsprogrammene. Planens handlingsprogram viser hvordan de forskjellige temaene følges opp med tiltak for å nå disse målene. Strategiene og hovedmålene i Regional transportplan ligger til grunn for prioriteringene (tiltakene) i handlingsprogrammet.

Frist for innspill er fredag 23. april 2018. Ved spørsmål, ta kontakt med Liss Mirjam Stray Rambo [lmrambo@ostfoldfk.no](mailto:lmrambo@ostfoldfk.no)

### Om planforslaget

#### Hovedstrategier

- Geografisk tilpasning av tiltak ut fra transportutfordringer og regionale samarbeidsavtaler.
- Fullføring av påbegynte og oppfølging av vedtatte prosjekter.
- Iverksetting av tiltak som gir:
  - bedre utnyttelse av de ulike transportformenes fortrinn,
  - økt verdiskaping og flere arbeidsplasser basert på lokale/regionale fortrinn, og / eller
  - økt fysisk aktivitet og bedret folkehelse for befolkningen generelt og for prioriterte målgrupper spesielt.

for lavest mulig kostnad og minimerte miljø- og målkonflikter.

Disse hovedstrategiene ligger til grunn for strategiene på de ulike temaene.

### Hovedtrekk i strategiene på de ulike temaene

- Gående prioriteres på reiser under 2 km, syklende på reiser under 6 km, kollektivtransport på reiser over 6 km.
- Utnytte eksisterende infrastruktur
- Prioritere strekninger med størst potensial for den aktuelle transportformen (gange, sykkel, kollektiv).
- Utvikle/videreutvikle samarbeid (gåstrategier, sykkelbyer, jernbane, havnesamarbeid osv.).
- Følge opp strategier og planer
- Skape sammenhengende tilbud som binder møteplasser og målpunkter sammen.
- Tilrettelegge for at kombinasjonsreiser er enkelt og attraktivt.
- Tilrettelegge for miljøvennlig transport og ny teknologi.
- Sørge for god fremkommelighet for de prioriterte transportformene.
- Koordinere og samordne påvirkningsarbeid på nasjonalt transportnett.
- Tilrettelegge for byvekstvtaler og nullvekstmålet for personbiltrafikk.
- Innsatsen på fylkesvegområdet differensieres ut fra behovene på den enkelte strekning. Differensierte tilstandskrav ut fra vegenes transportfunksjon og definerte utviklingsmål for prioriterte vegstrekninger skal synliggjøre faktiske behov for å innhente vedlikeholdsmessig og investeringsmessig etterslep.
- Trafikksikkerhetsarbeidet videreføres med nye etappemål.
- Godstransportens behov skal vektlegges ved prioritering av midler for oppgradering av veier
- Tilrettelegging av arealer og transportløsninger skal følge prinsippene om transporteffektivitet

### Målkonflikter og transportenes samfunnsfunksjon

Et nytt kapittel er lagt in i RTP for å synliggjøre målkonfliktene som vil kunne oppstå. Dette kap. viser hvordan transporten og transportformer er med på å nå hovedmålene i fylkesplanen. Hensikten er å tydeliggjøre målkonflikter og behov for prioriteringer. I tillegg viser dette hvordan noen tiltak bidrar til å nå flere av målene.

### Struktur og oppbygging

I rulleringen av RTP har vi valgt å sette skillet mellom byområder og distrikter i stedet for mellom de ulike regionene i Østfold. Fylkesrådmannen mener det er mer til felles mellom de ulike byområdene, og mellom distriktene, i utfordringene på transportfeltet.

Skille ut fylkeskommunens ansvarsområde, der fylkeskommunen selv har virkemidler, og føringer for øvrige oppgaver. Det er større behov for detaljerte føringer for fylkesveg og

kollektivtrafikk. Dette henger sammen med RTPs funksjon som styringsdokument på disse områdene.

### **Vegnettsplan for Østfold**

Kapittelet som omhandler fylkesvei er en innarbeidelse av vegnettsplanens del 1 RTP som vedtatt i Fylkesutvalgets 09.06.2016. Vegnettsplanen fungerer i RTP som utdypingen av føringene på fylkesvei. Vegnettsplanen utarbeides av Statens Vegvesen og omfatter både drift, vedlikehold, investering og forvaltning. Vegnettsplanens formål er å være et retningsgivende verktøy for utvikling av et helhetlig og funksjonsdyktig vegnett.

Med hilsen

*Dokumentet er elektronisk godkjent og signert av*

Jostein haug  
Samferdselssjef

Liss Mirjam Stray Rambo  
Rådgiver

Vedlegg:

- 1 RTP hoveddokument - Høringsutgave
- 2 RTP vedlegg - Østlandssamarbeidet
- 3 RTP vedlegg - Osloregionen

# Osloregionen

## Osloregionen

Samarbeidsalliansen Osloregionen ble stiftet 17. desember 2004. Pr. 01.01.17 består alliansen av 78 kommuner og fem fylkeskommuner i hovedstadsområdet. Samarbeidsalliansens mål er å styrke Osloregionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa. Areal- og transportutvikling er et sentralt innsatsområde for Samarbeidsalliansen Osloregionen. I perioden 2014 – 2016 ble Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen<sup>1</sup> revidert. Strategidokumentet bygger på regionale planer og er samordnet med Østlandssamarbeidets «Østlandspakke». Dokumentet har et perspektiv frem mot 2040.

## Mål

Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.

- Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.
- Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernet regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.
- Osloregionen skal oppfylle nasjonale og regionale klimamål. Persontransportveksten i byområder skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

## Strategier

### En flerkjernet region

- Utnytte hovedstadsområdets vekstkraft til beste for hele Osloregionen. Vekst må brukes som en mulighet til å skape økt konkurransekraft og utvikle mer bærekraftige byer og tettsteder.
- Bygge ut transportnett, med jernbanen som ryggrad, for å binde bolig- og arbeidsmarkedene tettere sammen. Dette skal gi bedrifter bedre tilgang til kompetanse, og styrke grunnlaget for bolig- og næringsutvikling, også utenfor Oslos nærmeste omland.
- Konsentrere veksten til byer og tettsteder, og lokalisere viktige private og offentlige funksjoner til disse. Dette skal skape sterke sentra for verdiskaping i ulike deler av regionen og stimulere til motstrøms pendling som vil gi økt nytte av jernbaneinvesteringene.
- Fremme regionalt mangfold gjennom å ta vare på og utvikle regionale variasjoner og lokale fortrinn, blant annet knyttet til eksisterende nærings- og kunnskapsmiljøer.

### By- og tettstedsutvikling

- Utvikle attraktive byer og tettsteder etter prinsipper for kompakt og miljøvennlig stedsutvikling med boliger i gangavstand til arbeid, handel og tjenester. Dette skal fremme gåing, sykling og kollektivtransport, og redusere behovet for å bygge ned natur, kulturlandskap og landbruksområder i byenes randsoner.

---

<sup>1</sup> <https://www.osloregionen.no/prosjekter/areal-og-transport/>

- Lokalisere handel, arbeidsplasser, kultur og undervisning i sentrum, slik at de bygger opp under levende byer og tettsteder. Prinsippene om rett virksomhet på rett sted i forhold til transportsystemet, legges til grunn.
- Lokalisering av offentlig virksomheter skal brukes som et aktivt virkemiddel i byutviklingen.

#### Naturgrunnlag og blå-grønn struktur

- Styrke Osloregionens sammenhengende grønnstruktur og landbruksområder og sikre dem mot oppdeling og nedbygging. En streng praksis i strandsonen skal håndheves for å hindre nedbygging, og sikre god tilgjengelighet for allmennheten.
- Vekst skal kunne prioriteres foran jordvern innenfor byene og tettstedene, samtidig som jordvern skal prioriteres foran vekst utenfor byer og tettsteder.
- Redusere energiforbruk og utslipp av klimagasser gjennom kompakt byutvikling og nullutslippsteknologi for kjøretøyer.

#### Godslogistikk

- Utvikle en nav-satellittstruktur for håndtering av gods og logistikk i Oslofjordområdet med nye satellitter som på lang sikt kan avlaste Alnabru.
- Lokalisere terminaler med god tilknytning til jernbane, hovedveier og havner innenfor en times reisetid fra markedet i Oslo. Avklare egnede områder for arealkrevende virksomheter (C-områder<sup>1</sup>) i regionale arealplaner. Konsentrere logistikkbedrifter i kort avstand fra terminalene.
- Ruste opp veiforbindelser utenom Oslo for å understøtte distribusjon av varer på tvers av regionen, og for å lede mer av tungtransporten utenom byområdet.

#### Transport

- Utvikle lokale transportsystemer som fremmer byutvikling og mating mot jernbanen i de regionale knutepunktene. Prioritere løsninger for gående, et sammenhengende sykkelveinett fra byenes omland og lokale kollektivlinjer med god fremkommelighet. Løsninger for privatbil skal tilpasses øvrige trafikantgrupper og bylivet.
- Løse kapasitetsbegrensningene for tog, T-bane og buss i Oslo-området<sup>2</sup>. Dette er viktig for å løse Oslos interne byvekst, og er samtidig en forutsetning for et velfungerende og kapasitetssterkt regionalt transportsystem.
- Bygge ut høystandard jernbane, «Østlandsstjerna»<sup>3</sup>, som et utvidet InterCity-system (IC) med tilstrekkelig kapasitet for både personog godstrafikk, som omfatter flere baner enn IC-strekningene til Skien, Lillehammer, Halden og Hønefoss.
- Planlegge for videreføring av IC-nettet fram til Gøteborg for å binde Osloregionen tettere til naboregionene i Sverige, og mot kontinentet.
- Samordne kollektivtrafikken i hele regionen (buss, tog, T-bane, trikk og båt) slik at det fremstår som et samlet kollektivtilbud med et felles informasjons-, takst- og billettsystem.
- Styrke finansieringen av lokal kollektivtransport, gå- og sykkelveinett i byene med økte statlige bidrag, og åpne for å bruke bompenger til drift av kollektivtransporten i alle byområdene.
- Fullføre utbygging av hovedveiene i de fem nasjonale transportkorridorene gjennom regionen, i tråd med Østlandssamarbeidets innspill til NTP 2018-2029. Prioritere utbyggingen av gode transportårer utenom Oslo.

- Videreutvikle veinettet på en måte som ikke er i strid med nullvekstmålet for personbiltransport i byområder. Regulere og dempe trafikken i tilstrekkelig grad til å gi god fremkommelighet for busser og næringstransporter.

# Østlandssamarbeidet

## Østlandssamarbeidet

Østlandssamarbeidet ble formelt etablert 19. mars 1993 og er et frivillig nettverkssamarbeid mellom de åtte fylkeskommunene på Østlandet: Akershus, Buskerud, Hedmark, Oppland, Oslo, Telemark, Vestfold og Østfold.

Østlandspakka<sup>1</sup> er et felles samferdselspolitisk dokument for de åtte fylkeskommunene som deltar i Østlandssamarbeidet. Hovedmålet med Østlandspakka er et opplegg for forsert samferdselsutbygging på Østlandet, med sikte på mer effektiv person- og godstransport, reduksjon i ulykker og reduserte miljøulemper. Østlandspakka har helt siden 1999 bygget på en felles strategi for regional utvikling – med en balansert utvikling basert på byer i flerkjernestruktur og utbygging av viktige transportkorridorer.

Revidert Østlandspakke 2018-2027 skal bidra til å følge opp nasjonale målsettinger gitt gjennom klimaforliket i 2008 og Nasjonal transportplan 2014-2023. Samtidig viser den de store utfordringene vi har på Østlandet og de viktigste samferdselspolitiske tiltak for å sikre en balansert og bærekraftig utvikling innen landsdelen.

### Utvikling av jernbanen:

- Hele InterCity-utbyggingen må forseres slik at den blir fullført innen 2027. Dette er viktigste samferdselstiltak for Oslo kommune og alle fylkeskommunene på Østlandet, og er således disse fylkenes 1. prioritet. Regjeringen og Stortinget må snarest fatte nødvendige vedtak slik at planarbeid og utbygging tilpasses en slik framdriftsplan.
- Nødvendige tiltak må iverksettes når KVVU-en for Oslo-Navet foreligger våren 2015, slik at Oslostunnelen ikke blir en flaskehals etter at InterCity-utbyggingen er fullført. - Tilbudet på de øvrige jernbanene på Østlandet må også styrkes. Kapasiteten må økes ved bygging av nye kryssingsspor slik at det kan kjøres halvtimes ruter på faste minutt-tall i rushtidene. Dette vil forsterke utviklingen av et helhetlig og effektivt kollektivtrafikksystem.
- Økt persontransport med jernbane er avhengig av at kapasitet og regularitet bedres. Dette betinger økt satsing på vedlikehold og fornyelse, i tillegg til utbygging av nye dobbeltspor.

### Mer effektiv og miljøvennlig godstransport:

- Økt godstransport med jernbane er helt avhengig av at påliteligheten og regulariteten til jernbanen økes. I tillegg til InterCity-utbyggingen er det nødvendig med økt satsing på vedlikehold og utbygging av kryssingsspor.
- Arbeidet med oppgradering av Alnabruterminalen bør starte umiddelbart, og terminalen bør utbygges i takt med forventet behov.
- Når KVVU-en om godsterminaler i Oslofjordområdet foreligger, må det igangsettes prosesser for å sikre arealer til nødvendige avlastningsterminaler til Alnabru.

---

<sup>1</sup> <http://www.ostsam.no/fagomrader/samferdsel/>

- Elektrifisering av gjenstående jernbanestrekninger vil bidra til mer effektiv og klimavennlig godstransport – ikke minst vil dette være viktig for den økende tømmertransporten.

#### Fortsatt utbyggingen av hovedvegene:

- Utbygging av hovedvegene i de nasjonale transportkorridorene på Østlandet må fullføres av hensyn til trafiksikkerhet og framkommelighet.
- Staten må ta ansvar for minst 50 % av finansieringen av bompengeprojekter på Østlandet (utenom Oslopakke 3). Ved kostnadsøkninger må Statens forholdsmessige andel av finansieringen opprettholdes.
- Følgende riksvegutbygginger bør prioriteres:
  - Hovedvegene i de fem nasjonale transportkorridorene gjennom Østlandet
  - Gode transportårer utenom Oslo
  - Økte rammer for å styrke trafiksikkerhet
- Etter forvaltningsreformen er fylkeskommunene blitt landets største vegeier. Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til i løpet av 10-15 år å ta igjen etterslep både i investering og vedlikehold av fylkesveger overtatt fra staten, og settes i stand til å ruste opp viktige beredskapsveger.

#### Kollektivtrafikken må styrkes vesentlig:

- Rammen for ordningen med gjensidig forpliktende, langsiktige bymiljøavtaler må utvides, og ordningen må omfatte flere byområder enn de ni det er lagt opp til i dag. Avtalene må tilpasses forholdene avhengig av bystørrelse og konkrete utfordringer.
- Fylkeskommunene må få nødvendige midler til å opprettholde og styrke kollektivtilbudet.
- Fylkeskommunene anbefales å ta et sterkere ansvar enn tidligere for utviklingen av kollektivknutepunktene, men det forutsetter at fylkeskommunene settes økonomisk i stand til å gjennomføre sitt utvidete ansvar for kollektivtrafikk og knutepunktutvikling.
- Kommunene må i samarbeid med fylkeskommunene og andre relevante aktører sørge for at bolig- og næringsutbygging i størst mulig grad skjer tilknyttet kollektivknutepunktene.

#### Klimahensyn må ivaretas i samferdselspolitikken:

- Nasjonale mål om at økningen i persontransporten skal kunne tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange må tillegges stor vekt i areal- og transportutviklingen.
- Utbygging av infrastruktur for el-biler er viktig, samt utvikling og bruk av alternativt drivstoff som biogass og hydrogen.
- Tilpasningstiltak for klimaendringer må innarbeides innen all planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur.



# Regional transportplan for Østfold mot 2060

Høringsutgave

Innledning .....	3
Status og utfordringer .....	4
Status for transport i Østfold .....	4
Prognoser og utfordringer for transport i Østfold .....	9
Transportens samfunnsfunksjon .....	13
Transport for bedre klima og lokalmiljø .....	13
Transport for bedret folkehelse, utjevning av levekår og økt kompetanse .....	14
Transport som fremmer verdiskaping og skaper flere arbeidsplasser .....	14
Målkonflikter .....	15
Synergier .....	16
Hovedmål og strategier .....	17
Samfunnsmål: .....	17
Hovedstrategier: .....	17
Mål og strategier .....	17
Føringer for fylkeskommunale oppgaver .....	21
Vegnettsplan .....	21
Kollektiv .....	29
Føringer for øvrige oppgaver .....	30
Samarbeid i Østfold .....	31
Nasjonalt transportnett .....	38
Internasjonale transporter .....	39
Regionale samarbeidsarenaer .....	40
Finansiering .....	41
Status og utfordringer for økonomiske rammer .....	41
Alternative finansieringskilder .....	42

## Innledning

Regional transportplan gir fylkeskommunen mulighet til å se virkemidlene i de ulike samferdselsområdene i sammenheng og å drøfte og velge langsiktige løsninger og fremgangsmåter. Østfold fylkeskommune har ansvar for å bidra til samfunnsutvikling i fylket og at det skjer i samsvar med vedtatte samfunns mål.

RTP er en helhetlig plan som dekker alle samferdselsområder og regioner i Østfold. Den tar utgangspunkt i mål og strategier i fylkesplanen «Østfold mot 2050» og skal bygge på arbeid med pågående planlegging av samferdselsprosjekter i Østfold som Østlandssamarbeidet, Samarbeidsalliansen Osloregionen og Gøteborg - Oslo-samarbeidet (GO).

Regional transportplan skal være et styringsverktøy som gir strategiske retningsvalg for at transportsystemet skal bidra til å nå samfunnsmålene i fylkesplanen, og synliggjøre konsekvenser av dette på ulike områder. Regional transportplan gir føringer og retningsvalg som skal ligge til grunn for de 4-årige handlingsprogrammene. Planens handlingsprogram viser hvordan de forskjellige temaene følges opp med tiltak for å nå disse målene. Strategiene og de langsiktige utfordringene for investering, drift og vedlikehold drøftes i samme perspektiv som fylkesplanen «Østfold mot 2050».

Regionale planer som Regional transportplan (RTP) er politiske styringsverktøy for utvikling av østfoldsamfunnet. En regional plan skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i fylket. I dette ligger det at et gyldig planvedtak skaper forpliktelser for offentlige myndigheter og organer til å søke å følge opp og gjennomføre planen. Regionale planer skal legges til grunn i kommunal planlegging og virksomhet i regionen. Med uttrykket «legges til grunn» menes at planen heller ikke for myndighetene medfører absolutte forpliktelser av rettslig art. Den er imidlertid et grunnlag for å reise innsigelser til kommunale planforslag for de myndigheter som blir berørt og har innsigelseskompetanse.

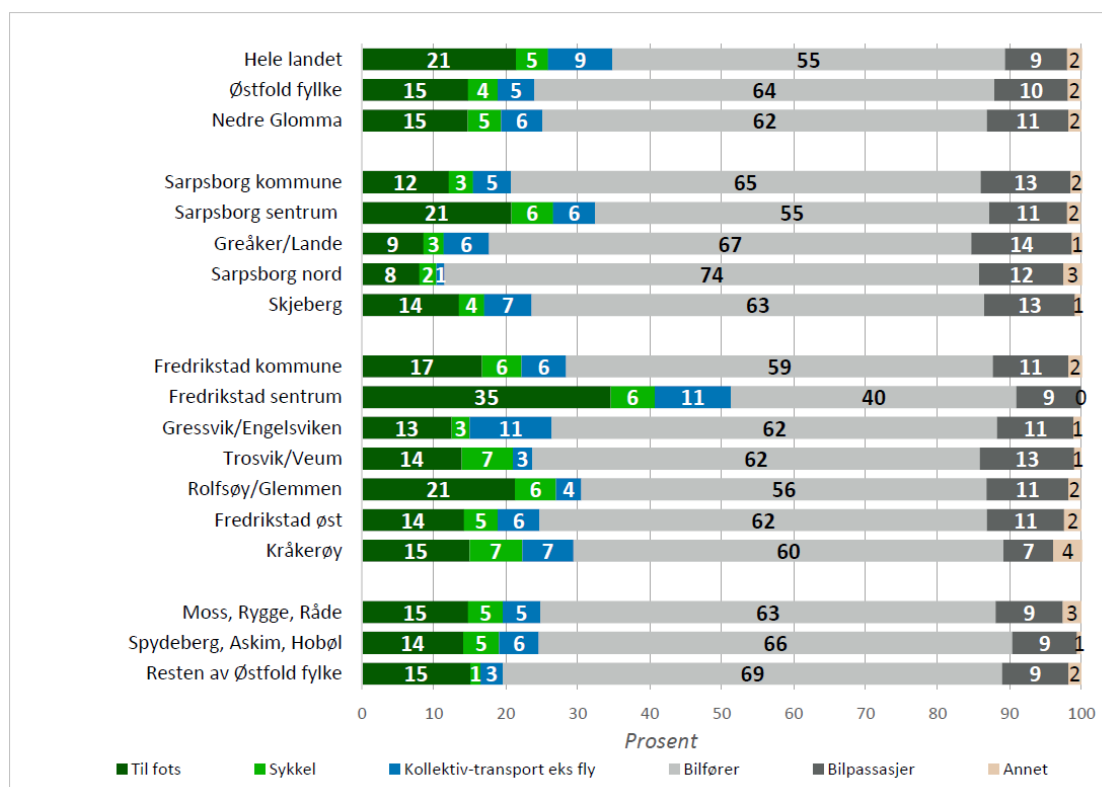
Planen er bygget opp etter spørsmålene om hvor er vi i dag (status og trender), hvor skal vi (transportenes samfunnsfunksjon), og hvordan skal vi komme oss dit (hovedmål og strategier). Videre skille planen på føringer for de oppgavene som er fylkeskommunalt ansvar (fylkesvei og kollektiv), og føringer for det som er felles ansvar.

## Status og utfordringer

### Status for transport i Østfold

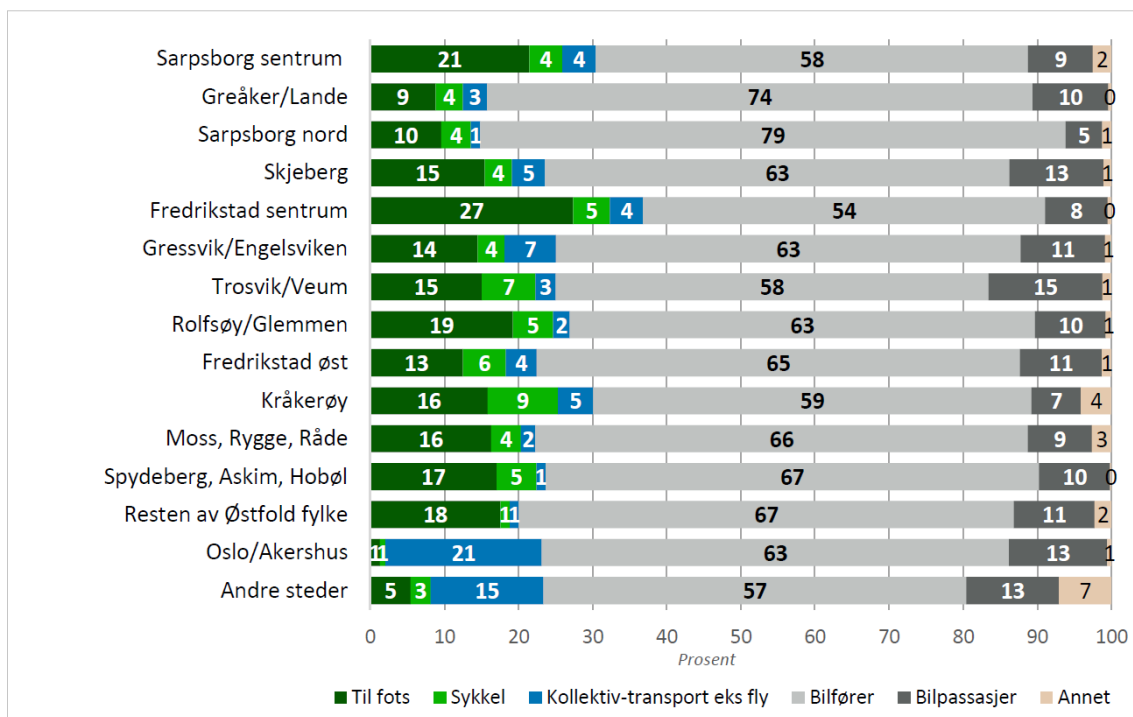
#### Transportmiddelfordeling

Østfold har høyere bilandel og lavere kollektivandel enn landsgjennomsnittet. 55 % av daglige reiser i Norge gjennomføres med personbil (fører), og i tillegg gjennomføres 9 prosent av reisene som bilpassasjer. I Østfold fylke ligger bilførerandelen på 64% av de daglige reisene, bilpassasjerandelen ligger på 10%. Bilandelen utgjør dermed 64% av de reisene på nasjonale nivå, og 74% av de daglige reisene i Østfold. Det er variasjoner innad i fylket med økt bruk av gange, sykkel og kollektiv i byområdene og tettsteder.



Figur 1. Transportmiddelfordeling på daglige reiser, basert på de reisendes bosted. Tall fra RVU 2013/14. Kilde: Urbanet Analyse rapport 91/2017. Utredning av kollektivtilbudet i Nedre Glomma.

21 % av reisene som stater i Østfold og ender opp i Oslo/Akershus skjer med kollektivtransport og 76% av reisene skjer med bil som enten fører eller passasjer.



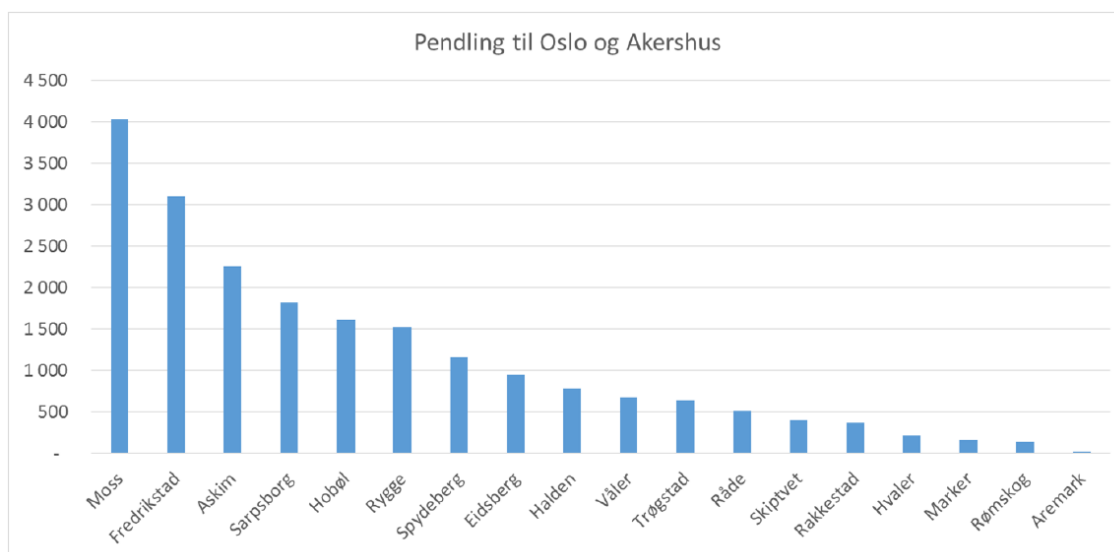
Figur 2. Transportmiddelfordeling på reiser som starter i Østfold og ender i ulike områder. RVU 2013/14. Kilde: Urbanet Analyse rapport 91/2017. Utredning av kollektivtilbudet i Nedre Glomma.

## Pendling

Det er en prosentvis økende andel av både inn- og utpendlere til Østfold, men pendlingsbalansen øker negativt. Det er flere som pendler ut av Østfold, og utpendlingen øker mer enn innpendlingen. Kommunene i Østfold er relativt små i geografisk utstrekning, og det er en betydelig pendling mellom kommunene i Østfold<sup>1</sup>.

Pendling ut av Østfold i retning Oslo og Akershus henger sammen med reisetid med tog. Antall pendlere faller drastisk når reisetiden overstiger 1 time. Moss har flest pendlere med drøyt 4 000, etterfulgt av Fredrikstad med i overkant av 3 000, og Askim med vel 2 300. Drøyt 1 800 pendler fra Sarpsborg til Oslo og Akershus.

<sup>1</sup> Fylkes- og kommuneplanarbeidet. Statistikkgrunnlag 2016. [www.ostfoldanalyse.no](http://www.ostfoldanalyse.no)



Figur 3. Pendling fra Østfoldkommuner til Oslo og Akershus. SSB. Kilde: Urbanet Analyse rapport 91/2017. Utredning av kollektivtilbudet i Nedre Glomma.

### Internpendling i Østfold

Haldenregionen har minus nettoppendling til alle de andre regionene i Østfold, størst andel utpendlere og innpendlere til Nedre Glomma. Nedre Glommaregionen har størst andel utpendlere til Mosseregionen (Akershus/Oslo ikke inkludert). Mosseregionen er eneste regionen i Østfold der Nedre Glomma har negativ nettoppendling. Indre Østfold har negativ nettoppendling fra alle regionene utenom Haldenregionen. Den største utpendlingen går mot Nedre Glomma (Akershus/Oslo ikke inkludert).

Mosseregionen har positiv nettoinnpendling fra alle de andre regionene i Østfold. De største pendlerstrømmene innad i Østfold går mellom Nedre Glomma og Moss (2635/3229 pers), deretter mellom Halden og Nedre Glomma (1453/1962 pers). Alle regionene i Østfold, utenom Halden, har større utpendling til Oslo/Akershus enn til de andre regionene i Østfold. Nedre Glomma har omtrent samme antall utpendlere til resten av Østfold som til Oslo/Akershus.

### Togreiser

På Regiontog på Østfoldbanen (Oslo - Halden) var det 7,1 prosent flere passasjerer i 2015, sammenlignet med 2014<sup>2</sup>. I alt reiste 2.504 000 passasjerer med NSB Regiontog på strekningen Halden - Oslo i 2015. Reisende på Lokaltog på Østfoldbanen er ikke regnet inn.

Regiontog mellom Halden og Göteborg hadde en økning på 12,8 prosent i 2015, sammenlignet med 2014. Det var 1,5 prosent færre passasjerer de åtte første månedene i 2016, sammenlignet med samme periode i 2015. NSB hadde 296 000 passasjerer mellom Halden og Göteborg i 2015.

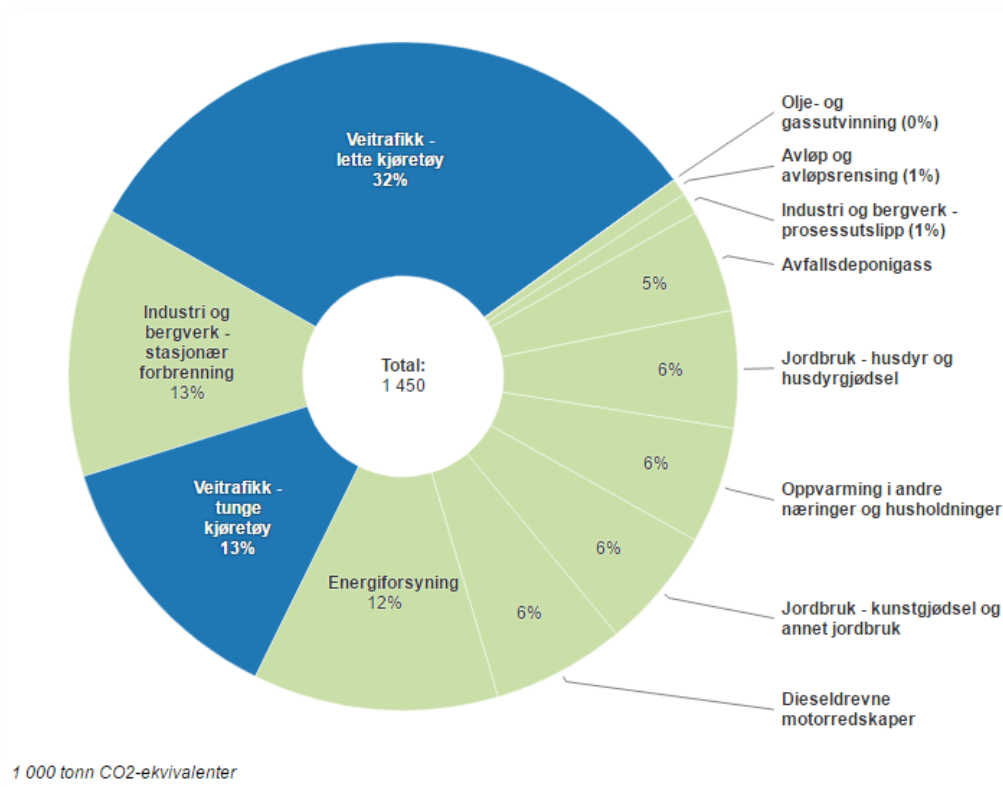
<sup>2</sup> www.nsb.no

## Trafikksikkerhet

Ulykkesstatistikken for Østfold viser en kraftig og vedvarende reduksjon i drepte og hardt skadde fra 2000 (87) til 2015 (45). Østfold har nest færrest drepte og hardt skadde sett i forhold til trafikkarbeidet. Det betyr at det sammenliknet med de fleste andre fylker er relativt trygt å ferdes i trafikken i Østfold. Østfold er blant fylkene der ulykkesbildet i størst grad domineres av ulykker på fylkesvegnettet. 51 prosent av alle drepte og hardt skadde i Østfold blir drept eller hardt skadd på fylkesvegnettet, mens tallene er 19 % på kommunal veg og 18 % på riksveg.

## Klima og miljø

Figuren under viser klimagassutslipp Østfold i 2015. Veitrafikk, samlet både lette og tunge kjøretøy, står for 45 % av det totale klimagassutslippet i utslippet i Østfold. I 2009 sto veitrafikk fra lette og tunge kjøretøy for 35 % av det totale klimagassutslippet i Østfold. Tungtrafikken har i perioden fra 2009 – 2015 økt fra 9 % til 13 %, og lette kjøretøy har økt fra 26 % til 32 %.



Figur 4. Klimagassutslipp Østfold 2015.

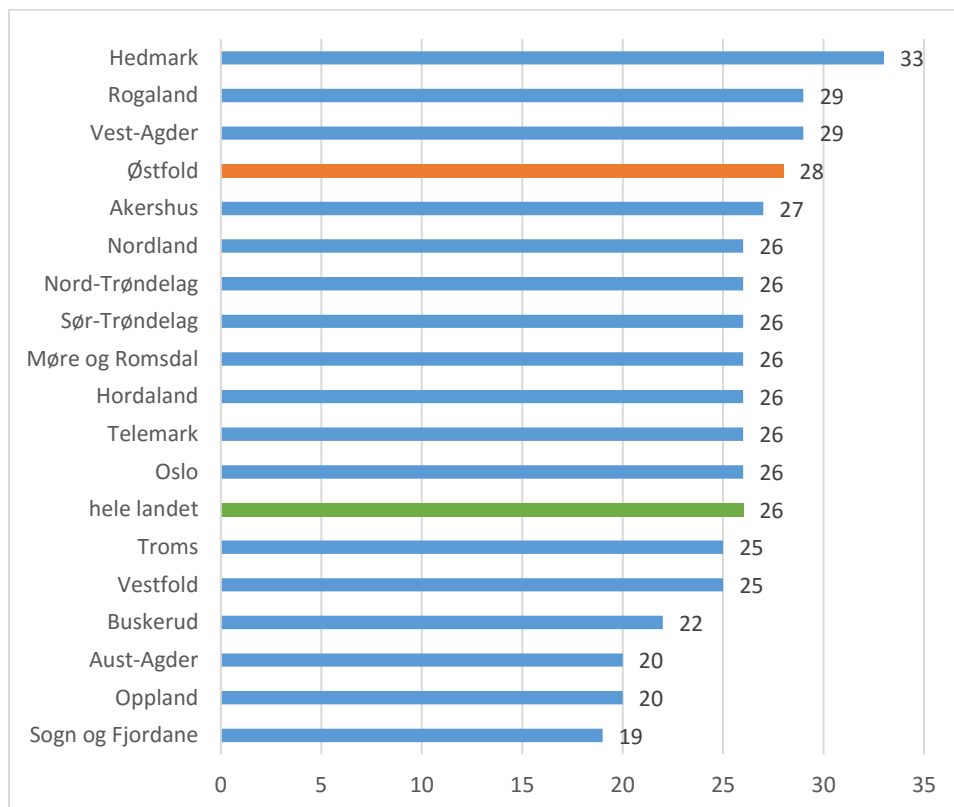
## Godstransport

Havnestrukturen for godshåndtering i Norge består i dag av et nettverk av stamnetthavner og tilknyttede terminaler, resten av havnene betegnes som lokale havner. I Østfold er Borg havn (Øraterminalen) og Moss havn (Moss havneterminal) definert som stamnetthavner. Halden havn er delt i to områder, Mølen og Sauøya.

E6 over Svinesund er Norges viktigste utenlandskorridor for vegtransport. I følge Statens vegvesens trafikktegninger passerte gjennomsnittlig 560 vogntog og semitrailere begge Svinesundbruene i nordgående retning hver dag i år 2014. I tillegg passerte 760 andre tunge biler nordgående. 670 semitrailere og vogntog passerte bruene daglig i sørgående retning og i tillegg 530 andre tunge biler.

### Folkehelse og fysisk aktivitet

Befolkningen mellom 16 og 79 år i Østfold er noe mindre aktive enn befolkningen i de fleste andre fylkene i landet, men forskjellene er små<sup>3</sup>. Figuren under viser at det er 28 % som oppgir å være aktive under en time om dagen, mens landssnittet er 26 %.



Figur 5. Fysisk aktive under en time per uke. 16-79 år. 2012.

Andelen som er fysisk inaktive blant de unge er også noe høyere i Østfold enn landssnittet. 14,9 % av unge mellom 13 – 16 oppgir at de er lite fysisk aktive. Gjennomsnittet for landet er 12,9 %.

Østfold ligger litt under landssnittet når det gjelder å sykle eller gå til og fra jobben. 28 prosent av alle oppgir at de går til jobben en halv time eller mer, sammenlignet med 26 prosent i Østfold. 6 prosent av alle oppgir at de sykler en halvtime eller mer en typisk hverdag

<sup>3</sup> Kunnskapsgrunnlag for regional plan for fysisk aktivitet. Kilde: Norgeshelsa 2016, <http://www.norgeshelsa.no/norgeshelsa/>



mot 4 prosent av østfoldingene. Det er generelt noe mer vanlig for kvinner å gå til jobben, og tilsvarende er det mer vanlig for menn å sykle til jobben

### TT-ordningen

TT-ordningen er en ordning med tilrettelagt transport for personer som av ulike årsaker ikke kan bruke ordinære kollektive transportmidler. Antall brukere pr. 1 000 innbyggere er 0,9 % i Østfold (2015)<sup>4</sup>. For landet som helhet er brukerandelen 2,2 %. På landsbasis har det vært en nedgang i brukerandelen på 4% siden 2012, i Østfold 3%. Ser man bort i fra Oslo er det gjennomsnittlig 15 gjennomførte turer per bruker på landsbasis, i Østfold er det 14 tilbudte turer i året.

## Prognoser og utfordringer for transport i Østfold

### Prognoser for transportarbeid i Østfold

Det forventes en økning i trafikkarbeidet<sup>5</sup> med personbil for både korte og lange reiser i Østfold frem mot 2030, med etterfølgende nedgang frem mot 2050<sup>6</sup>. Østfold avviker fra nasjonale prognoser ved at veksten fortsetter frem til 2030. Nasjonalt forventes det en kraftigere vekst frem mot 2022, med nedgang etter dette. Gjennomgangstrafikk og reiser til og fra utlandet er ikke med i disse prognosene, men vil også ha betydning for utviklingen på hovedvegene i Østfold. Lange reiser (over 7 mil) vil øke mer i Østfold enn nasjonalt gjennomsnitt i perioden fra 2022 – 2050. samlet for perioden fra 2016 – 2050 vil Østfold ligge på landsnittet. For korte reiser ser man den samme prognosene, men sett over hele perioden ligger Østfold under landsnittet.

### Godstransport

Handelen mellom Västra Götaland, Østfold, Akershus og Oslo er stor, og disse varetransportene konsolideres i liten grad. Med 300 km mellom ytterpunktene Oslo og Göteborg, faller transportene innenfor lastebilens tradisjonelle domene. Det er særlig på korte avstander at vegtransport dominerer, og her er det lite konkurranse mellom transportformene. Et stadig bedre vegnett gjør vegtransport til en sterkere konkurrent til både sjø- og jernbanetilbudet, også på de lengre transportene.

Beregnet [transportarbeid](#) (millioner tonnkm) på veg i 2016 og årlige vekstrater i prosent for perioden 2016-2050. Inkludert den delen av import og eksport som transporteres på norsk område.

	2016	2016-2022	2022-2030	2030-2040	2040-2050	2016-2050
Østfold	865	2,10 %	2,20 %	2,00 %	2,20 %	2,20 %
Totalt	18599	2,10 %	2,20 %	1,90 %	2,10 %	2,10 %

Regionen mellom Oslo og København kalt «Eight million city» er i rask vekst og mye av utenrikshandelen på veg kommer herfra eller passerer igjennom dette området.

<sup>4</sup> Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen) Status 2015. UiN-rapport nr. 5/2015

<sup>5</sup> Trafikkarbeid: Trafikkarbeidet er et mål på omfanget av trafikken, og betegner det arbeidet som blir utført av ett eller flere kjøretøy under en transport fra et sted til et annet. Det omfatter både gods- og persontransport.

<sup>6</sup> Framskrivninger for persontransport i Norge 2016-2050. TØI-rapport

1554/2017. Anne Madslie, Christian Steinsland og Chi Kwan Kwong

<http://www.ntp.dep.no/Forside/attachment/1799427/binary/1174134?ts=15b38ba4840>

Konkurransesflatene mellom transportformene er små. Over 90 % av vegtransportens godsmengder er korte transporter knyttet til bygge- og anleggsarbeider og lokale varetransporter, utenriks bulktransport svarer for tett opptil 80 % av volumene på kjøll og malm og andre bulkvarer for over 80 % av jernbanens transporter. Skip utfører majoriteten av transportarbeidet, selv utenom petroleumsproduktene.

[NTP godsanalyse](#) viser at 5-7 millioner tonn kan overføres fra vegtransport til tog eller skip, dersom sterke tiltak settes i verk (nasjonale tall).

## Byområder

En sterk befolkningsvekst i byområdene betyr flere reiser i byene. Utfordringen ligger i å sørge for at disse reisene gjøres med kollektiv, sykkel og gange. Økende urbanisering gir muligheter til å planlegge for flerfunksjonelle byområder der det er godt å bo, og der det er enkelt å reise miljøvennlig. Sterk befolkningsvekst i byene gir bedre underlag for kollektivtransport og funksjonelle byer gir mulighet for å nå daglige gjøremål med gange og sykkel. I Østfold er har vi mål om nullvekst i personbiltrafikk i Nedre Glomma og i Moss. Dette kommer samtidig med en forventet befolkningsøkning i Nedre Glomma fra 133 645 (2016) til 161 900<sup>7</sup> i 2040, for Moss og Rygge fra 47 640 (2016) til 58 900 i 2040. Nedre Glomma har, gitt nullvekstmålet, forventet transportvekst på 115% på kollektiv, 31% på gange og 44% på sykkel<sup>8</sup>.

Investeringsbehovet for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken vil være betydelig. Det er samtidig viktig å påpeke at investeringskostnadene vil bli langt høyere med en bilbasert trafikkvekst enn med en trafikkvekst som tas av gange, sykkel og kollektivtransport.

Byene Halden, Askim og Mysen har ikke mål om nullvekst, men arbeider med tilrettelegging og promotering for sykkel som sykkelbyer.

Nedre Glomma som byområde legger opp til inngåelse av byvekstavtale. Ved inngåelse av byvekstavtalene vektlegges nullvekstmålet for personbiltrafikken. Byene får i stor grad midler til prosjekt som gir overgang fra privatbil til kollektiv, sykkel og gange. For å nå nullvekstmålet for persontransport med bil skal avtalepartene legge til rette for en overgang til fossilfri og utslippsfri kollektivtransport, sykkel og gange. Avtalene skal også sikre sterkere samordning av bolig-/næringsutbygging, arealbruk og transport, som vil kunne gi redusert transportomfang.

## Distriktsområder

Distriktsområder har ikke de samme utfordringene som byområdene ved at de ikke har kjø, ikke har tilgang på store statlige finansielle midler for å redusere bilbruk og utvikle infrastruktur, har sterkere kultur for bilkjøring og har svakt befolkningsmessig grunnlag for høyfrekvent og godt utbygget kollektivtransport. Det er en mangel på empiriske studier som omhandler sammenhengene mellom areal og transport i mindre byer og tettsteder.

Mindre unødvendig biltrafikk også i distriktene er en forutsetning for å styrke folkehelse gjennom sosiale møteplasser og for å skape attraktive sentrum. Kommuner konkurrerer ofte

---

<sup>7</sup> SSB befolkningsframskrivinger, Hovedalternativet. [ssb.no](http://ssb.no)

<sup>8</sup> Kjørstad m fl: Nullvekstmålet. Hvordan kan den forventede transportveksten fordeles mellom kollektivtransport, sykkel og gange? Urbanet Analyse rapport 50/2014

om innbyggere og arbeidsplasser med nabokommuner og med andre byer i regionen. Mer attraktive sentrum i distriktene er en viktig faktor for å tiltrekke seg innbyggere og holde på de unge.

### Trafikksikkerhet

Mange kostnadseffektive og virkningsfulle tiltak er allerede tatt i bruk og det blir derfor stadig mer krevende å oppnå en ytterligere reduksjon av ulykker. Oppgradering av infrastrukturen er en sentral del av transportsikkerhetsarbeidet, men også bruk av teknologi vil kunne spille en viktig rolle fremover.

Befolkningsvekst og økt satsing på gående og syklende i byer i kombinasjon med flere tunge kjøretøy, eldre trafikanter og ruspåvirket kjøring gir også utfordringer og behov for effektive sikkerhetstiltak. Møteulykker er den største utfordringen på riksvegnettet, utforkjøringsulykker på fylkesvegnettet og påkjørsel av fotgjengere er den største utfordringen på det kommunale vegnettet.

### Vedlikehold

Dagens etterslep vil, sammen med klimaendringene, mer trafikk, og ny og mer komplisert infrastruktur, innebære økte kostnader. Teknologisk utvikling og mer bruk av ITS (intelligente transportsystemer) kan forventes å medføre økte kostnader.

### Folkehelse

Tettsteder og byers evne til å integrere grøntområder i alle typer av lokalsamfunn har effekt på folks helse, både fysisk og psykisk<sup>9</sup>. Avstanden til områdene har mye å si for hvor ofte og hvor lenge man bruker områdene. Trygg tilgang til rekreasjonsareal (parker o.l.) og nærturterreng (naturområder større enn 200 dekar) er generelt lav i Østfold.

- Østfold har den laveste andelen som oppgir at de bor i tettsted med trygg tilgang til rekreasjonsarealer.
- Under halvparten av de unge (under 20 år) i Østfold oppgir at de bor i et tettsted med trygg tilgang til nærturterreng.
- Østfold har den laveste andelen barn og unge med trygg tilgang til rekreasjonsareal i Norge.

SSB regner følgende veier som barriere for trygg tilgang til nærturterreng:

- Minst 3000 ÅDT og 30 km/t i fartsgrense
- Minst 2000 ÅDT og 50 km/t i fartsgrense
- Minst 1000 ÅDT og 70 km/t i fartsgrense.
- I tillegg regnes bane (jernbane og t-bane) som barriere.

For rekreasjonsarealer er en barriere ÅDT over 3000 og 30km/t fartsgrense.

Tendensen til økt ulikhet mellom inntekts - grupper i Norge fortsetter, dette gjelder også i Østfold. Østfold har en relativt høy og økende andel barn i lavinntektsfamilier<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> Kunnskapsgrunnlag for regional plan for fysisk aktivitet.

<sup>10</sup> Østfoldhelsa. Oss i Østfold 2016

Utdanningsnivå er en viktig bakenforliggende påvirkningsfaktor som bidrar til sosial ulikhet i helse. I Østfold er utdanningsnivået noe lavere enn det nasjonale gjennomsnittet, og gjennomføring av videregående opplæring innen 5 år etter påbegynt Vg1 har ligget i underkant av 70 prosent. Østfold kommer dårlig ut sammenlignet med landet samlet sett, når det gjelder arbeidsdeltakelse. Sysselsettingen er lavere, særlig blant kvinner. Nivået av uførhet og nedsatt arbeidsevne er blant de høyeste i landet, særlig blant de yngre aldersgruppene.

Innbyggerne i Østfold er mer utsatt for støy enn snittet for landet. Støy på over 55 desibel utenfor boligen er høyeste anbefalte grense for å unngå alvorlig støyplage. Vei trafikk og skinnegående trafikk er de viktigste støykildene. Veitrafikken står for over 80 % av støyplagene i Norge. Veitrafikk er den viktigste kilden til støy i Østfold, og ser man på de andre fylkene ligger Østfold høyest på støy fra veitrafikk. 34 % opplever støy fra veitrafikk i Østfold, 1% fra bane og 1 % fly. Andelen barn og unge som er utsatt for helseskadelig støy ved boligen er redusert, men støy er sosialt skjevfordelt

## Miljø

Fortetting er en del av løsningen for å redusere klimagassutslippene, tilrettelegge for miljøvennlige transportformer og unngå inngrep i natur- og kulturmiljø og dyrket jord. Samtidig kan fortetting bety nedbygging av rekreasjonsområder og grønne lunger i byer og tettsteder. Dette kan få negative konsekvenser for folkehelsen og medføre at flere blir utsatt for høye nivåer av støy og luftforurensing.

Beregninger viser at det skal kraftige virkemidler til for å få til betydelige utslippsreduksjoner fra persontransporten ved tiltak bare rettet mot etterspørselssiden<sup>11</sup>. Innfasing av ny teknologi, bl.a. i form av elbiler og ladbare hybrider, har betydelig større potensiale for utslippskutt enn tiltak som skal bidra til endringer i befolkningens reisevaner. En massiv overgang til nullutslippsbiler bidrar imidlertid ikke til å løse problemer knyttet til svevestøv, trafikkulykker, fremkommelighet og arealbruk i byområder.

## Teknologi

I transportsektoren tas teknologi i bruk på stadig nye områder og til nye formål. Transportmidler og drivstoff utvikles som gir lavere utslipp og høyere sikkerhet, og intelligente transportsystemer gir mer effektiv transport. Flere tjenester digitaliseres, nye applikasjoner utvikles og sensorer bygges inn i stadig flere produkter. Mulighetene og utviklingen innen transportteknologi kan både gi nye utfordringer og bidra til å løse eksisterende. Autonome kjøretøy kan bidra til økt trafiksikkerhet, bedre fremkommelighet og lavere klimautslipp fra transport, men også øke antall biler på veiene om de ikke utnyttes effektivt.

Teknologiutviklingen gjør også at det er mulig å skreddersy transportmidlene til mer personlige løsninger. Med rask framvekst av smarte mobilitetstjenester som enkelt kobler biler og brukere, kan bildeling komme til å bli et viktig alternativ til bruk av privatbil framover. Smarte mobiltjenester kan også brukes for å skreddersy reiser med ulike transportmidler (Transport som en tjeneste, TaaS/MaaS). Et antall transporttilbydere utgjør til sammen den

---

<sup>11</sup> Klimagasseffekt ved ulike tiltak og virkemidler i samferdselssektoren. TØI rapport 1427/2015

totale produksjonen av transport. Dette kan føre til endret forhold til transport, hvor det går fra å være et produkt du eier til å bli en tilgjengelig tjeneste du kjøper.

Teknologi som droner, roboter og 3D-skrivere er alle interessante for transportsektoren fordi det for eksempel kan endre reisemønstre, gjøre produksjon billigere eller endre transportbehovet. Det er imidlertid vanskelig å vurdere i hvor stor grad dette vil få følger for transportsektoren i Østfold.

## Transportens samfunnsfunksjon

Hvilken rolle spiller transport for å nå hovedmålene i fylkesplanen og hvilke effekter få dette for prioriteringer og strategier? Nedenfor er det belyst aktuelle faglige begrunnede tiltak for måloppnåelse. Dette kan tydeliggjøre målkonfliktene som regional transportplan står ovenfor i oppfølging av de tre hovedmålene fylkesplanen og behovet for de prioriteringer som er gjort.

## Transport for bedre klima og lokalmiljø

Energieffektivisering og avkarbonisering av personbilene er en lavhengende frukt for å nå nullutslipp fra personbiltrafikken<sup>12</sup>. En kraftig reduksjon i personbilenes energiforbruk og utslipp vil ha store konsekvenser. Bilkjøring vil bli mindre klimaskadelig og samtidig mye billigere. Dette fører også til at personbilene blir mer konkurransedyktige overfor fly. En får dermed en viss utslippsreduksjon i luftfart.

Tett arealbruk gir gjennomsnittlig kortere avstander og reiselengder mellom forskjellige funksjoner i by- eller tettstedsstrukturen enn spredt arealbruk. I tette byer er det attraktivt for flere å gå eller sykle. Tett arealbruk gir også mulighet for et bedre kollektivtilbud enn i mer spredtbygde områder. Jo tettere bystrukturen er, desto lavere er det gjennomsnittlige energiforbruket til transport.

Det anbefales en prioritering av syklende og kollektivreisende ved de mest sentrale knutepunktene. Enkle og attraktive bytter mellom sykkel og kollektiv kan bidra til å gjøre sykkel til det foretrukne framkomstmiddelet på flere og lengre deler av hele reisekjeder.

Bilregulerende tiltak som bompenger og kjøprising påvirker klimagassutslippene gjennom den effekt de har på kostnadene ved å kjøre bil på visse strekninger. Prioritering av fremkommelighet for kollektivtransport, syklende og gående på bekostning av fremkommeligheten for bil vil kunne bidra til å nå klimamålene for transport.

Den teknologiske utviklingen kan bidra til å påvirke transporttilbudet til trafikantene gjennom introduksjonen av nye former for mobilitetsløsninger med andre kvaliteter enn det de konvensjonelle transportmidlene kan tilby. Endringer i etterspørsel og transportmiddelfordeling som følge av teknologisk utvikling kan bidra til å påvirke oppnåelsen av nullvekstmålet for personbiltransport i norske byområder.

---

<sup>12</sup> Veggen mot klimavennlig transport. TØI rapport 1321/2014. Lasse Fridstrøm og Knut H Alfsen

Befolkningen må ikke utsettes for luftforurensning som gir helseskader. Beregninger viser at uten ekstra tiltak vil forurensningsforskriften brytes til 2020-2025 for NO<sub>2</sub><sup>13</sup>. Det vil være behov for lokale tiltak som lavutslippssoner og vegprising. Støvforurensningen fra vegtrafikken, spesielt fra piggdekkbruk, vil ikke reduseres av teknologiutvikling i samme grad som avgassutslippene.

## **Transport for bedret folkehelse, utjevning av levekår og økt kompetanse**

Det er trafiksikkerhetsutfordringer som følge av en økende andel gående og syklende i byer og tettsteder, en økende andel tunge kjøretøy og en økende andel eldre i trafikken. Økt bruk av teknologiske førerstøttesystemer kan bidra til å nå trafiksikkerhetsmålene.

God mobilitet for innbyggerne i Østfold er viktig for bedret folkehelse og kunne delta aktivt i samfunnet. I tillegg til et universelt utformet ordinært bussrutetilbud, vil service- og bestillingsruter være viktige tilbud til forflytningshemmede. Dersom personer med forflytningshemninger skal kunne benytte seg av det ordinære kollektivtilbudet må hele reisekjeden være godt tilrettelagt.

Det bør være enkelt å ta helsemessige valg i hverdagen for å nå folkehelsemålene. Kollektivbrukere er også gående eller syklende. Passende avstand til holdeplasser, attraktive holdeplasser, opparbeidede snarveier og lokalisering av målpunkter tilknyttet kollektivsystemet/knutepunkt vil kunne bidra til økt aktivitet.

Lang skoleskyss utgjør en helseisiko<sup>14</sup>. Skoleskyss fører til at den aktive skolereisen blir redusert eller helt borte, både til skole og fritidsaktiviteter som ofte foregår på skolen – så skolebarna mister denne hverdagsaktiviteten. Aktiv skolevei og skolelokalisering som gi flest mulig aktiv reisevei bør prioriteres for å nå målene.

Støy fra økt transport på veg, bane, luftfart og i havner er et stort problem for folkehelsen<sup>15</sup>. Det er behov for tiltak for å redusere problemene, særlig for de som er utsatt for de høyeste støynivåene og nattestøy. Trafikkøkning og fortetting gir økt støyplage utendørs. Det er en økning i antall bosatte i områder med utendørs støy over støyretningslinjens anbefaling på 55 dB.

## **Transport som fremmer verdiskaping og skaper flere arbeidsplasser**

Økt verdiskaping og handel er avhengig av effektive transportsystemer og godt utviklet tjenesteinfrastruktur. Det er behov for strategiske grep for å knytte byområder sammen i nye transportnettverk som inkluderer fremtidsrettet og skinnegående infrastruktur.

Generelt sett vil forbedring i transporttilbudet (tidsbruk og frekvens) øke mobiliteten i arbeidsmarkedet. For å kunne øke mobiliteten i arbeidsmarkedet, bør reisetiden mellom hjem og arbeidssted være maksimalt 30 minutter. Denne reisetidsgrensen vil kunne økes dersom reisekomforten økes, for eksempel når man reiser med tog i stedet for bil. Det er da

---

<sup>13</sup> Hovednotat miljø, Analyse og strategifasen NTP 2018 - 2029

<sup>14</sup> Meir skyss – mindre helse? NF rapport nr: 7/2015

<sup>15</sup> Hovednotat miljø, Analyse og strategifasen NTP 2018 - 2029

nødvendig å prioritere de viktigste veistrekningene og prioritere kollektivtrafikken mellom målpunktene og knutepunktene.

Generelt er potensialet for å øke mobilitet i arbeidsmarkedet med kollektivtransport avhengig av tett arealutnyttelse, mange arbeidsplasser og boliger nær kollektivknutepunkt<sup>16</sup>. Det er først når tettstedene får mellom 20 000 og 100 000 innbyggere at kollektivandelen øker. Bilen er dermed det mest hensiktsmessige transportmidlet for å øke mobiliteten i de mer perifere områdene, mens kollektivtransport har størst potensial rundt byområdene.

Størstedelen av næringstransporten i fylket er mindre kjøretøy på vei og det er viktig at fremkommeligheten for dem ikke hindres av kapasitetsutfordringer på vei. Lokalisering av næringer i tilknytning til eksisterende infrastruktur, både for gods og for persontransport er nødvendig for effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kollektivtilbud.

Internasjonal handel er avgjørende for fortsatt verdiskaping. Godsoverføring fra vei til sjø og bane vil avlaste vegnettet i Østfold særskilt. Lave innhentings- og distribusjonskostnader og effektive terminaler er avgjørende for konkurransekraften til transporter som kombinerer bruk av skip, tog og lastebil. God sjøverts- og landverts tilknytning til stamnetthavnene er viktig for å nå målene. En fortsatt desentralisert havnestruktur viderefører havnenes rolle som lokale og regionale utviklingsaktører<sup>17</sup>. Bedre tilrettelegging for næringsutvikling i og i nærheten av terminalområdene, vil øke sjø- og banetransportens konkurranseevne.

## Målkonflikter

Om man sørger for overgang til nullutslippsbiler vil bilkjøring bli mindre klimaskadelig og billigere. Dette vil føre til at trafikken vil øke, med mindre en setter inn motiltak. Dette kan spesielt bli en utfordring i byer og tettsteder.

Overgang til klimavennlige autonome biler kan føre til å nå klimamål og trafiksikkerhetsmål, men med fortsatt personlig eierskap av hver enkelt bil vil føre til økt antall biler på veiene. Dette kan spesielt bli en utfordring i byer og tettsteder.

Økt bruk av sykkel er positivt for folkehelse og en viktig del av å nå nullvekstmålet, men kan være en utfordring sammenheng med å nå trafiksikkerhetsmålene.

Sykel, kollektiv og gange prioriteres og gis god fremkommelighet, men samtidig skal den lokale næringstransporten på vei ha god fremkommelighet. Eget areal til hvert enkelt transportmiddel er arealkrevende. Dette kan spesielt bli en utfordring i byer og tettsteder.

Enklere løsninger for sykkel kan føre til mindre mobilitet og fremkommelighet for de som er avhengig av universell utforming.

Effektive kollektivnett med mest mulig rette linjer og større avstand mellom holdeplasser kan føre til at enkelte opplever minsket mobilitet og mulighet til samfunnsdeltagelse.

<sup>16</sup> Hovednotat Regional utvikling. Nasjonal transportplan 2018 – 2029.

<sup>17</sup> NTP Godsanalyse Hovedrapport. August 2015

Teknologiutvikling i transportsektoren. I mange tilfeller vil en slik tilbudsending gi en etterspørselseffekt. Dette kan skje ved at trafikanter velger nye former for transportmidler eller andre destinasjonsvalg, men også på grunn av at det nye tilbudet vil kunne generere nyskapede reiser.

Fortetting bidrar til å nå nullvekstmålet og gjør det mer attraktivt å velge gange, sykkel og kollektiv i hverdagen, og bevaring av bynære naturområder. Økt sykkelbruk og gange er også positivt for folkehelsen. Samtidig kan fortetting uten styring og helhetlig planlegging føre til økt støy, økt forurensning og redusert tilgang til grønne arealer.

Fortetting vil kunne gi reduksjon i biltrafikk og prisvekst på boliger. Fortetting kan samtidig forsterke lokal konsentrasjon av forurensning i andre utsatte områder. Dette kan øke sosiale forskjeller.

Samlokalisering og lokalisering av næringer tilknyttet eksisterende infrastruktur (E6 og E18), kan stå i veien for godsoverføring fra vei til sjø og bane og bidra til at enkeltpunkter på hovedveinettet blir overbelastet.

Effektiv næringstransport på vei krever god standard og fremkommelighet på hovedveiene. Økt fremkommelighet og kapasitet på veiene kan føre til økt personbilbruk.

Utvidelse av transporttilbudet gir utvidelse av arbeidsmarked som kan være grunnlag for nye tjenester og nye næringer i arbeidsmarksregionen. Samtidig vil arbeidsmarkeder som mister arbeidskraft til større regioner gjennom utvidelse av transporttilbudet kunne oppleve å stå igjen som tapere.

## Synergier

Det er flere av tiltakene som er nevnt som vil kunne påvirke hverandre positivt. For eksempel vil de fleste tiltakene på sykkel, kollektiv og gange vil virke positivt på både folkehelse og miljø. Flere tiltak for godstransport virker positivt for måloppnåelse på både verdiskaping og klima.

Fortetting gjør at behovene for hverdagstransport minker og tilrettelegging for økt bruk av kollektiv, sykkel og gange vil føre med seg mer aktiv transport. Dette vil være positivt for folkehelsen. Endret reisemiddelfordeling for personreiser vil også frigjøre kapasitet på eksisterende veinett og sørge for god fremkommelighet for næringstransporten.

Når den teknologiske utviklingen skyter fart også for tunge kjøretøy, vil de raskere kunne bidra i lavutslippsomstillingen, og teknologiske endringer vil gradvis kunne utjevne forskjellene mellom (gods)transportmidlene når det gjelder miljø- og klimaegenskaper.

Godsoverføring fra vei til sjø og bane har god klimaeffekt. Samtidig vil godsoverføring føre til bedre kapasitet på vegnettet for den mer lokale næringstransporten. På samme måte vil økt antall syklist, gående og kollektivbrukere kunne gi næringstransporten økt fremkommelighet.



## Hovedmål og strategier

De overordnede målene og strategiene bygger på nasjonale og regionale planer, herunder Fylkesplanen mot 2050.

### Samfunns mål:

Østfold skal ha et transportsystem som fremmer helse, miljø, kultur og verdiskaping. Transportsystemet skal bidra til positiv regional utvikling med attraktive byer og bygder i Østfold.

**Med dette forstår vi:** I Østfold skal vi ha et effektivt, trafiksikkert, miljøvennlig og tilgjengelig transportsystem som møter befolkningens og næringslivets behov for lokale, regionale, nasjonale og internasjonale transport. Persontransportveksten tas med kollektivtransport, sykling og gåing.

### Hovedstrategier:

- 1) Geografisk tilpasning av tiltak ut fra transportutfordringer og regionale samarbeidsavtaler.
- 2) Fullføring av påbegynte og oppfølging av vedtatte prosjekter.
- 3) Iverksetting av tiltak som gir:
  - a. bedre utnyttelse av de ulike transportformenes fortrinn,
  - b. økt verdiskaping og flere arbeidsplasser basert på lokale/regionale fortrinn, og / eller
  - c. økt fysisk aktivitet og bedret folkehelse for befolkningen generelt og for prioriterte målgrupper spesielt.for lavest mulig kostnad og minimerte miljø- og målkonflikter

## Mål og strategier

### Mål gående

I Østfold skal det være attraktivt å gå for alle, og flere skal gå mer.

#### Strategier

Etablere/videreutvikle samarbeid mellom kommune, fylkeskommune og Statens vegvesen om å utarbeide og iverksette gåstrategier i byene og større tettsteder.

Gange og fremkommelighet for gående skal prioriteres på reiser under 2km, særskilt i tettsteder og byområder.

Prioritere tiltak på eksisterende infrastruktur som gir bedre utnyttelse og fremkommelighet for gående.

Øke fremkommeligheten for gående ved å opparbeide og vedlikeholde snarveier til knutepunkt, holdeplasser og målpunkter.

Prioritere strekninger med størst potensial for gange til og fra arbeid og skole. Det skal tilrettelegges særskilt for aktiv transport for barn og unge (Hjertesone o.l.).

## Mål for syklende

I Østfold skal det være attraktivt å velge sykkel som transportmiddel og andelen syklende skal øke minimum tilsvarende nasjonale mål. Sykkeltilbudet skal være trafiksikkert og tiltak skal være tilpasset potensialet for økt sykkelbruk.

### Strategier

Utarbeide pakker av tiltak i samarbeid med kommuner som har lokale mål for økt sykkelandel og prioriterer å gi syklende et godt tilbud. Herunder økonomiske bidrag til godkjente og vedtatte planer.

Sykkeltiltak og fremkommelighet for syklist prioriteres høyt på reiser under 6km, særskilt i tettsteder og byområder.

Følge opp planer for hovednett for sykkel følges opp og prioritere missing links som inngår i en hovedrute for sykkel eller binder møteplasser og målpunkter sammen.

Prioritere strekninger med størst potensial for økt sykkelbruk på reiser til og fra skole og jobb.

Tilpasse sykkeltilbudet til geografi og potensiale for økt sykkelandel på strekningen.

- Prioritere tiltak på eksisterende infrastruktur som gir bedre utnyttelse og fremkommelighet for syklist. I størst mulig grad benytte eksisterende gater i by og byområder, om nødvendig på bekostning av fremkommelighet for bil.
- Vurdere enklere løsninger for syklist på bakgrunn av fremkommelighet for syklist og trafiksikkerhet.
- Prioritere vintervedlikehold på strekninger med størst antall skole og arbeidsreiser på sykkel.
- Skille tilbudet for syklist fra gående der potensiale for antall syklist er høyest og det er høyt antall gående.

Sørge for at kombinasjonsreiser er enkelt og attraktivt. Knutepunkt og byttepunkt gis gode overgangsmuligheter mellom sykkel og kollektivtilbud og nok antall gode sykkelparkeringsplasser.

## Mål kollektiv (inkl jernbane)

Kollektivtransport skal være et attraktivt valg i hverdagen, og bruken av kollektivtransport skal øke. De ulike kollektivtransportformene skal sees i sammenheng, og bytter mellom de miljøvennlige transportformene skal være effektive.

### Strategier

Prioritere kollektiv for personreiser over 6 km. Kollektiv skal være prioritert for personreiser over 6km

Utforme kollektivtilbudet til å bidra til nullvekstmålet i aktuelle byområder.
Alle former for kollektivtransport skal sees i sammenheng og i størst mulig grad kunne tilby sømløse løsninger og enkle og effektive bytter mellom ulike miljøvennlige transportformer
Styrke kollektivtransportens attraktivitet ved tilrettelegging for arealbruk ved transportknutepunkt i tråd med prinsippene i fylkesplanens arealstrategi
Styrke fremkommeligheten for kollektivtrafikk og godstransport på kritiske punkter/strekninger,
Kollektivtrafikken skal ha lav miljøbelastning, god sikkerhet, høy effektivitet og ny teknologi vurderes kontinuerlig.
God fremkommelighet og kapasitet på Østfoldbanens vestre linje sikres med et tilbud som går innom byene. InterCity videreføres frem til Halden og riksgrensen raskest mulig
God fremkommelighet og kapasitet på Østfoldbanens østre linje sikres med planfri påkobling til Follobanen sør for Ski stasjon.
Samarbeid mellom norske og svenske myndigheter for å sikre god fremkommelighet og kapasitet på strekningen Halden – Øksnered. Det må utarbeides en KVVU for strekningen Halden - Öksenred.

## Mål for offentlige veier i Østfold

De offentlige veiene i Østfold gis en fremkommelighet, kapasitet og utforming som er basert på trafiksikkerhet og vegens funksjon for person- og næringstransport, samt tar hensyn til trafikkmengder, omgivelser og tilrettelegging for miljøvennlige transportformer.

### Strategier

Ha et drifts- og vedlikeholds nivå som bidrar til at alle offentlige veger kan oppfylle sin transportfunksjon, herunder god fremkommelighet også i teleløsningsperioden.

Videreutvikle E18-samarbeidet for å sikre utbygging på strekningen Østfold grense – Vinterbro.

Ha et koordinert plan- og påvirkningsarbeid for å bidra til utbygging av riksveger i Østfold i tråd med NTP 2018-2029, herunder utbygging av rv.19 i Moss og gjennomføring og oppfølging av KVVU for rv.111/22. På lengre sikt er det også aktuelt med utbygging av flere av byenes tilførselsveger, herunder rv.110 til Fredrikstad og rv.21 til Halden.

Planlegge og gjennomføre tiltak i Nedre Glomma som bidrar til måloppnåelse i bypakke i tråd med pågående byutredning, samt legge et godt grunnlag for statlig godkjenning av de neste fasene og inngåelse av byvekstavtale.

Følge opp samarbeidsavtalen for areal- og transportutvikling i Mosseregionen med mål om en helhetlig bypakke, herunder starte planlegging av de mest aktuelle prosjektene for å få flere til å gå, sykle og ta buss.

Bidra til god koordinering knyttet til planlegging og utbygging av jernbane og veg, herunder at anleggsfasen utnyttes for å skape nye reisevaner i befolkningen.

Ivareta hensynet til gode vegforbindelser fra havnene til overordnet riksvegnett og aktuelle godsknutepunkt i bypakker, KVVUer og andre aktuelle prosesser.

Utvikle en egen vegnormal for Østfold for å bidra til riktige løsninger tilpasset fylkets ressursmessige og arealmessige forutsetninger, herunder forenklete løsninger der dette er driftsmessig og trafiksikkerhetsmessig forsvarlig.

Gjennomføre mindre tiltak som grunnlag for en administrativ oppskrivning av tillatt akseltrykk fra 8 til 10 tonn på utvalgte strekninger langs fylkesvegnettet for å sikre fremkommelighet for næringslivet.

Følge opp vedtatt vedlikeholdsstrategi, utviklingsstrategi for tverrforbindelsene og brufornyelsesprogrammet.

Fastsette en utbyggingsstrategi for et mindre antall vegstrekninger i handlingsprogram for fylkesveger, der det regionale og lokale hovedveger med høy trafikk gis prioritet. Tiltak tar utgangspunkt i trafiksikkerhet og å bedre forholdene for gående, syklende og kollektivreisende.

### Mål trafiksikkerhet

Østfold skal ha et transportsystem hvor trafiksikkerhet har høy prioritet. Det langsiktige målet er ingen drepte eller hardt skadde i trafikken i Østfold. Antall drepte og hardt skadde skal reduseres med 1/3 frem mot 2030.

#### Strategier

Trafiksikkerhet skal være førende for planlegging, bygging og drift.

Sikre at ingen blir drept eller skadd på vei til eller fra skole.

Registrere og utbedre ulykkesutsatte punkt og strekninger på veinettet

Bidra til økt fokus på holdningsskapende arbeid

Bidra til at økt bruk av kollektiv, sykkel og gange ikke går ut over trafiksikkerheten.

### Mål godstransport (inkl havn)

Godstransporten i og gjennom Østfold skal være effektiv, miljøvennlig og trafiksikker, og den skal bidra til forutsigbarhet for næringslivet. Potensialet for mer miljøvennlige transportløsninger skal utnyttes, herunder redusert karbonavtrykk fra vegtransporten og bedre arbeidsdeling mellom godstransport på veg, sjø og bane

#### Strategier

Stille krav om miljøvennlig og sikker godstransport i og gjennom Østfold og arbeide for økt kontrollvirksomhet.

Ta i bruk ny teknologi og miljøvennlige drivstoff i godssektoren for å bidra til lavutslippssamfunnet.

Arbeide for nye nasjonale insentiver for overføring av gods fra veg til sjø og bane.

Følge opp anbefalingene fra den nasjonale godsutredningen og samarbeidsalliansen Osloregionen om etablering av godsterminal i Follo/Østfold, samt se dette i sammenheng med kommende KVV for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet.

Utrede mulighetene for opplasting av semitrailere på jernbanen ved en terminal som kan redusere godstransporten på veg gjennom Østfold.

At tilrettelegging av arealer og transportløsninger, bl.a. i forbindelse med havner, skal følge prinsippene om transporteffektivitet og rett arbeidsdeling mellom veg, sjø og bane.

Legge arealstrategien i fylkesplanen til grunn for lokalisering av terminaler og næringsvirksomhet for gods og logistikk.

Drive påvirkningsarbeid for å sikre at farledsutbedring i tråd med Nasjonal Transportplan 2018-2029 blir gjennomført, samt kartlegge behovene for ytterligere infrastrukturtiltak for å sikre sjøtransportens konkurransevne på lang sikt.

At godstransportens behov skal vektlegges ved prioritering av midler for oppgradering av veger, herunder viktige veger for havner, terminaler, omkjøring og avlastning.

Videreutvikle havnesamarbeidet i Oslofjorden og mot Göteborg.

Gjennomgå behovet for nye samarbeidsarenaer der både offentlige og private aktører deltar for å nå målene for godstransport.

## Mål fly

Østfold skal jobbe sammen for at Rygge flyplass kan reetableres som en sivil lufthavn med konkurransedyktige rammevilkår. Lufthavnen vurderes i et nasjonalt perspektiv

## Føringer for fylkeskommunale oppgaver

### Vegnettsplan

Fylkeskommunen er fylkets største vegeier med ansvar for forvaltning, drift, vedlikehold og utbygging av fylkesvegene. Den daglige utøvelsen av disse oppgavene er lagt til Statens vegvesen/sams vegadministrasjon. Av økonomiske og transportmessige grunner vil drift og vedlikehold for å sikre fremkommelighet og god vegstandard gjelde det store flertallet av veger. De begrensede investeringsmidlene skal målrettes for å bedre trafiksikkerhet og sikre god fremkommelighet for prioriterte trafikantgrupper, herunder næringstransport, kollektivreisende, gående og syklende.

Innsatsen på fylkesvegområdet differensieres ut fra behovene på den enkelte strekning. Differensierte tilstandskrav ut fra vegenes transportfunksjon og definerte utviklingsmål for prioriterte vegstrekninger skal synliggjøre faktiske behov for å innhente vedlikeholdsmessig og investeringsmessig etterslep<sup>18</sup>.

I veinettsplanen defineres et fremtidsbilde av hvordan fylkesvegene bør se ut i et 30-40 års perspektiv. Målet er at vegnettsplanen skal bidra til å definere et langsiktig ambisjonsnivå som kan følges over tid. Dette kan blant annet handle om å avklare målsettinger for vegbredder, midtdelere, fremkommelighet for gående, syklende og kollektivreisende, bæreevne m.m. for ulike vegstrekninger.

### Funksjonsklasser

Fylkesvegnettet er delt inn i 5 funksjonsklasser ut fra hvilken funksjon hver enkelt veg har i transportnettet. Det øverste nivået er nasjonale hovedveger (klasse A) som fortsatt eies av staten, mens klasse E er den laveste klassen med i hovedsak kommunale og private veger. Fylkesvegene utgjør de tre midterste funksjonsklassene:

- **Klasse B - Regionale hovedveier:** Veger med regional funksjon, overordnet/regional betydning, viktige veier for næringslivet, viktige omkjøringsruter og sammenhengende transportruter. Eksempler på slike veger er tverrforbindelsene og veger som knytter sammen større byområder. Sammen med riksveiene (klasse A) utgjør disse et overordnet transportnett. Disse veiene har den største andelen lange reiser (over 50 km). De viktigste veiene som krysser fylkes- og riksgrensene hører også med i denne funksjonsklassen.
- **Klasse C - Lokale hovedveger:** Veger med viktig lokal og til dels regional funksjon. Dette er viktige forbindelsesveier mellom regionalt og nasjonalt hovedvegnett, og forbindelser til områdesentra og lokalsentra. Også disse veiene brukes av trafikk med lange reiser, men reiselengdene er i hovedsak kortere enn for regionale hovedveger.
- **Klasse D – Lokale samleveger:** En blanding av enkeltveger og kortere sammenhengende ruter. Viktigste forbindelse til næringsområder og til eller mellom mindre lokalsentra og grendesentra. Disse veiene har også en samlefunksjon for trafikk til eller fra veier i funksjonsklasse B og C. Samleveier i byer og tettsteder hører også med i funksjonsklasse D.

Gjeldende inndeling i funksjonsklasser legges til grunn for vegnettsplanen, men med åpning for å gjøre enkelte justeringer om analyse av trafikkbildet skulle tilsi dette.

### Trafikkvekst

Ut fra folketalls- og aktivitetsvekst må det påregnes en betydelig trafikkvekst i fylket frem mot 2050.

Årene	2015-2017	2018-2020	2021-2025	2026-2030	2031-2050
-------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

---

<sup>18</sup> Med vedlikehold menes innsats for å opprettholde eller gjenskape den standarden en veg er bygd for; investering handler om å oppgradere vegen til en høyere standard som følge av trafikkvekst, ulykker eller andre forhold.

<b>Årlig prosentvis vekst</b>	1,9	1,5	1,3	0,8	0,5
-------------------------------	-----	-----	-----	-----	-----

Samtidig vil en transporteffektiv arealbruk slik fylkesplanen legger opp til—samt tiltak for å begrense veksten i personbiltrafikken—bidra til at veksten sannsynligvis avtar noe over tid. Veksten vil være sterkere på hovedvegnettet enn på det lokale vegnettet. Lokalisering av større virksomheter eller boligområder kan gi lokale utslag som ikke fanges opp av de generelle prognosene. For å oppnå størst effekt av investeringene må vegnettsplanen og kommunale planer for arealbruk samordnes i størst mulig grad.

For lokale og regionale reiser er det mest miljø-, areal- og kostnadseffektive å møte trafikkveksten lokalt gjennom tilrettelegging for kollektivtransport, gange og sykkel. Samtidig er det viktig å sikre nok kapasitet på veinettet, både for kollektivtransport og for næringstransport. Det er derfor fortsatt viktig å vurdere behovet for økt kapasitet på enkeltstrekninger. Dette skal imidlertid kun foreslås unntaksvis, av både trafikale, økonomiske og miljømessige grunner. Det skal gjøres en vurdering av hvor de ulike transportformene har størst fortrinn, slik at rett tiltak settes inn på rett sted.

### Trafikkulykker

Ulykkespunkter vurderes kontinuerlig med tanke på tiltak som kan redusere sannsynligheten for fremtidige ulykker. Flere slike punkter blir utbedret hvert år. Aktuelle tiltak mot utforkjøringsulykker på vegen er:

- Kurveutretting/breddeutvidelse
- Forvarsling/bakgrunnsmarkering
- Vegrekkverk
- Belysning
- Siktrydding
- Fjerning av sidehindre og utflating av sideterreng
- Justering av tverrfall
- Vegmerking

Trafikksikkerhet bør være førende for de valgene som tas når det gjelder fremtidig standard for den enkelte strekning. Midtdeler bør prøves ut på enkelte høytrafikkerte strekninger som ikke er aktuelle for en firefeltsstrategi. I tillegg kan veger med relativt liten trafikk bli prioritert for relativt kostbare tiltak, dersom dette vurderes å sterkt redusere risikoen for ulykker med alvorlige personskader.

### Næringstransport

Den videre utviklingen av næringslivet i fylket har stor betydning for hva slags transport vegene skal tåle. Uavhengig av produksjon vil varetransport ha et betydelig omfang; voksende befolkning og økt etterspørsel etter ulike produkter til husholdningen tilsier at varetransporten vil vokse.

Vegnettsplanen skal legge til rette for et systematisk arbeid for å øke bæreevnen på viktige veger for næringslivet. Godstransport på fylkesvegene bør vektlegges i valg av utviklingsretning. Vegbredder, bæreevne, kurvatur og sikt er av stor betydning for

næringstransporters fremkommelighet og trafikksikkerhet. Fylket har mange eldre bruer som uten rehabilitering er flaskehals for næringslivet. Fylkesvegene inngår her i ulike transportkjeder som omfatter både andre transportformer og vegnett med andre vegeiere. Det bør derfor arbeides med å fjerne flaskehals på veger som har viktige funksjoner, bl.a. i forbindelse til havner, terminaler, knutepunkter og regionale næringsområder. Det må samtidig arbeides for et omkjøringsvegnett med fremkommelighet og bæreevne til å sikre størst mulig grad av forutsigbarhet for næringslivet ved uønskede hendelser. Ved dekkefornyelser arbeides det for å gjøre tilstrekkelige tiltak til å kunne skrive opp veger til 10 tonn aksellast.

Godstrafikk, terminalstruktur og tilstøtende temaer blir viet stadig større oppmerksomhet, og det er flere større utredningsarbeider på terminalstruktur og godstransport. Resultatene av disse arbeidene kan også få betydning for næringstransporten på fylkesvegene i Østfold.

Parallelt med utvikling av infrastrukturen pågår et arbeid for å redusere miljøbelastningen fra godstransport. Strengere miljøkrav til nye kjøretøy og økt tilgang på miljøvennlig drivstoff vil redusere de negative miljøeffektene av godstransport på veg. I offentlige anbud er det viktig å vurdere krav til drivstoff og utslipp knyttet til transport av varene, noe som kan bidra til etterspørselsdrevet miljøforbedring både med teknologiutvikling og økt tilgang på miljøvennlig drivstoff.

### **Risiko og sårbarhet**

Vegsystemet har en sentral funksjon ved alvorlige hendelser. Utrykningskjøretøy skal komme seg frem, skadde skal komme raskt til behandling, folk skal kunne evakueres fra potensielt farlige områder osv. Det er viktig at vegene har en standard som gjør at de kan fylle sin funksjon i en krisesituasjon. Dersom deler av vegnettet har særlige utfordringer, må denne informasjonen være tilgjengelig for aktuelt personell på en hensiktsmessig måte.

### **Klimaendringer**

Klimaendringer med varmere klima, ustabile vintre og mer nedbør gjør at risikoen for ras og utglidninger øker. Østfold er fylket med nest flest km fylkesveg som er flomutsatt ved både 100- og 200-års flom. Dette gjelder om lag 25-26 km fylkesveg i Østfold.

Klimaendringer har betydning for flere drifts- og vedlikeholdskostnader. Spesielt må det påregnes økte kostnader til oppgrusing, kantklipp, skogrydding og plenklipping. En nasjonal beregning tilsier at dette vil bli mer enn oppveid av reduserte kostnader til vintervedlikehold; det er derimot ikke gjort konkrete beregninger for Østfold, og foreløpige erfaringer tilsier at de samlede kostnadene vil øke. Som en del av driftskontraktene innføres systematisk kontroll av kummer og stikkrenner, og det er særlig her kostnadene kan stige i årene fremover.

Klimaendringer og økt fare for flom legges inn som en del av vurderingene ved alle nye prosjekter.

### **Omkjøringsveger**

Fylkesveger er omkjøringsveg både for riksveger, andre fylkesveger og kommunal veg. De fleste fylkesveger er i stand til å håndtere midlertidig omkjøringstrafikk. Det er likevel slik at dersom omkjøringen blir langvarig, eller omkjørings situasjoner oppstår under spesielle



forhold (mye nedbør, i teleløsning e.l.), kan aktuell omkjøringsveg få utfordringer knyttet til vedlikehold. Mange aktuelle omkjøringsveger er ikke dimensjonert for vedvarende strøm av eksempelvis store og tunge biler.

Bruk av omkjøringsveg krever stor bevissthet om akseltrykk/totalvekt, kurvatur og flaskehals. Det må gis tydelig og relevant informasjon til trafikantene på rett tid og sted. Begrensninger i totalvekt kan inntre så snart omkjøringsveger benyttes. Her er det særlig broer som kan fungere som flaskehals. På omkjøringsveger kan det være forbud mot at kjøretøy med over 50 tonn totalvekt passerer, eventuelt at aktuelt kjøretøy kan passere dersom øvrig trafikk midlertidig stanses. En annen utfordring som har blitt forsterket de siste årene er kurvatur. Modulvogntog (inntil 25,25 meter) har en annen svingradius enn de fleste øvrige kjøretøy.

Det finnes godt med omkjøringsmuligheter i fylket. Vi har likevel to områder som er i en særstilling. Veien til Hvaler (fv. 108) inneholder en rekke bruer samt en tunnel. Ved stenging har Hvaler-sambandet ingen omkjøringsmuligheter. Det samme gjelder Kanalbrua (fv. 313) over til Jeløya i Moss.

### **Finansieringsansvar**

Det er veieier som er ansvarlig for at den enkelte veg til enhver tid fremstår i ønsket stand og beslutter gjennomføring av vedlikehold og investering. Det kan imidlertid oppstå interessekonflikter mellom partene, f.eks. hvis Østfold fylke mener at en veg tilfredsstiller aktuelt behov, mens den som omkjøringsveg for riksveg ikke har nødvendig bæreevne for alle typer kjøretøy. Det kan følgelig oppstå situasjoner hvor Staten mener at en fylkeskommunal veg burde ha vært oppgradert til eksempelvis høyere bæreevne. Der Staten ønsker en oppgradering som overgår de målsettinger Østfold fylkeskommune har satt for vegstrekningen, må fylkeskommunen påpeke behovet for statlig finansiering.

Enkelte situasjoner kan være noe mer uklare, f.eks. der investeringer i statlige virksomheter bidrar til et betydelig endret trafikkmønster. Et reelt tilfelle av dette er Kalnes/Grålum-området i Sarpsborg, som har fått en helt ny funksjon med et totalt nytt trafikkmønster, i stor grad som følge av statlige etableringer.

### **Gange og sykkel**

Gjennom fylkestingssak 52/2015 legges det opp til at fylkeskommunen overtar eierskapet til alle nåværende og kommende gang- og sykkelveger langs fylkesveg. Det er bygget 43 km gang- og sykkelveg og 20 km fortau langs fylkesveg i Østfold. I tillegg kommer enkelte strekninger i byene som har egne oppmerkede sykkelfelt som en del av vegbanen. Selv med økte bevilgninger vil kun en begrenset andel av fylkesvegnettet få egne gang- og sykkelveger de kommende årene.

Byene i Østfold er eller er i ferd med å bli definert som sykkelbyer. I dette ligger også utarbeidelse av hovedrutenett for sykkel. Midlene til disse prosjektene begrenset, og prioritering over fylkesvegbudsjettet er nødvendig for at hovedrutene skal bli bygd ut.

Det er viktig at utbyggingen skjer på strekninger hvor nytten er størst ut fra målet om fremkommelighet for disse trafikantgruppene. Vegskulder prioritert for transportsyklister på

utvalgte strekninger og bruk av sykkelfelt som en del av vegbanen i bygater kan bidra til at syklistene kan få et bedre tilbud på enkelte strekninger. Slike tiltak kan dog være kostbare og krever prioriteringer, særlig når det medfører utvidelse av vegen. Samtidig kan det være aktuelt med etablering av høyhastighets sykkelveger på enkelte sentrale strekninger for transportsyklister, men dette forutsettes løst gjennom eksterne finansieringskilder. Det er også viktig at arealbruk og lokalisering av boligområder og større arbeidsplasser harmoneres med prioriteringer av tiltak for gående og syklene, slik at gevinsten av investeringene forsterkes. Det må også stilles krav til utbyggere om tilrettelegging for gående, syklende og kollektivreisende ved større utbyggingsprosjekter.

### **Kollektivtrafikk på fylkesveinettet**

Store deler av vegnettet i Østfold benyttes til kollektivtrafikk, og mesteparten av kollektivnettet er knyttet til skoletransport.

Egne kollektivfelt finnes på tre mindre strekninger: fv. 118 kommunegrensen mellom Moss og Rygge; en del av fv. 108 i Fredrikstad; fv. 109 over Rolvsøysund bru. Det finnes også to strekninger i Fredrikstad som har sambruksfelt (+2). Disse strekningene er Fredrikstadbrua (ut av byen) og mellom Rakkestadsvingen og Fredrikstadbrua (inn mot byen). I tillegg er prioritering av kollektivtrafikken gjennomført i enkelte kryss, bl.a. på rv. 19 i Moss sentrum.

Utenom bypakkene er det begrenset hvor mange km kollektivfelt som vil bli bygget på fylkesvegene i Østfold de kommende tiårene. Samtidig er store deler av vegnettet så lite trafikkert at fremkommeligheten ikke er truet, heller ikke på lang sikt.

Der det ikke er bypakker som ivaretar dette følges det opp ut i fra:

- Definere strekninger i byene der det legges særskilt til rette for kollektivtransport gjennom signalprioritering, kantsteinsstopp, begrensning i gateparkering og lignende.
- Definere hvilke strekninger utenom bypakkene som har eller vil få fremkommelighetsproblemer som bør vurderes for etablering av kollektivfelt i et 30-års perspektiv.

### **Vegbredder**

Ved en framskriving av årsdøgntrafikken til 2050 tilsvarende den som benyttes for Nasjonal transportplan, vil fortsatt over halvparten av fylkesvegnettet i Østfold ha en trafikk på under 1500 pr døgn (ÅDT). Det vil i hovedsak være få trafikale utfordringer knyttet til fremkommelighet på det lavtrafikkerte vegnettet. Det vil enkelte steder være punktvis utfordringer knyttet til møtesituasjoner, eksempelvis uttak av tømmer, landbruk og byggeaktivitet på private eiendommer osv.

På det lavtrafikkerte vegnettet vil funksjonen i hovedsak bli ivaretatt gjennom det løpende vedlikeholdet, med vurderinger av behov for kantforsterking eventuelt øking av bæreevne osv. når dekket skal fornyes.

Det kan imidlertid være et løpende behov for å vurdere om enkelte deler av det lavtrafikkerte vegnettet skal prioriteres for breddeutvidelser. Det er særlig aktuelt å vurdere vegbredder når vegstrekninger benyttes som skoleveg, blir mye benyttet av gående og syklende, og/eller at det foreligger utfordringer knyttet til trafiksikkerhet.

Som en del av fase 2 av arbeidet med vegnettsplanen, bør det vurderes å innføre en egen utbedringsnorm for vegbredder for eksisterende fylkesveger i Østfold. Denne bør si noe om:

- Mål om vegbredder for regionale hovedveger.
- Mål om minimumsbredder for fylkesveger generelt.
- Mål om vegbredder der det er viktig med plass for gående og syklende på vegskulder.

### Grunnlaget for fylkesveggenes fremtidsstandard

Vedlikehold handler om å ivareta den vegstandarden som en veg er bygd for, eventuelt å gjenopprette en slik standard når det har oppstått et vedlikeholdsmessig etterslep. Investering handler om å oppgradere en veg til en bedre standard enn den opprinnelig var bygd for, fordi trafikkvekst, ulykker eller andre forhold gjør det nødvendig.

Hoveddelen av vegnettet har relativt lav ÅDT og er samtidig verken regional eller lokal hovedveg. Disse vegene skal i hovedsak ivaretas gjennom et løpende vedlikehold som opprettholder vegens funksjon og med et driftsnivå som sikrer tilfredsstillende fremkommelighet hele året. De vegene som har fast dekke vil få dekkefornyelser når det er nødvendig for å opprettholde vegens funksjon. Langtidsplaner for dekkefornyelser samordnes med tiltak for tyngre vedlikehold og breddeutvidelser for at asfaltdekkene skal ha lengre varighet.

Det ligger til Statens vegvesens sektoransvar å bruke sin kompetanse og sin rolle for å nå viktige samfunns mål. En del av dette handler om å bidra til en arealforvaltning som gjør at veger ikke blir påført mer trafikk enn de er bygget for. Selv med en bevisst areal- og lokaliseringsspolitikk vil samfunnsutviklingen kreve heving av vegstandarden på enkelte strekninger.

Ut fra status- og utfordringsbildet som er beskrevet i vegnettsplanen vil vurderinger av valgt standard særlig veies opp mot:

- Forventet vekst i transport av personer og gods.
- Ulykkessituasjon.
- Næringstransport.
- Risiko og sårbarhet knyttet til flom og uønskede hendelser.
- Prioriterte strekninger for gange og sykkel.
- Prioriterte strekninger for kollektivtransport.
- Vegbredder

De strekningene som ut fra dette gis en særskilt prioritet, vil Statens vegvesen dele inn i to investeringskategorier:

- 1) **Utbedring:** Dette er tiltak som bidrar til å heve standarden på eksisterende infrastruktur. Dette kan skje på to måter:
  - *Grønn tilrettelegging:* Dette handler om å forbedre vegens funksjon for gående, syklende og kollektivreisende gjennom enkle tiltak, fordi disse trafikantgruppene i for liten grad ble ivaretatt da vegen ble bygget. Det er viktig at dette prioriteres på strekninger som inngår i prioriterte ruter for

gange, sykkel og kollektiv, men hvor det ikke er aktuelt med egne gang- og sykkelveger eller kollektivfelt. Tiltak kan være oppmerking av sykkelfelt, utvidelse av vegskulderen for å ivareta syklistene (krever kostbar utskifting av overbygningen på hele vegen), omdanning til kantsteinsstopp, signalprioritering for sykkel og buss, osv. Særlig i bysentrum og inn mot byer bør en slik strategi kombineres med bilbegrensende tiltak, for eksempel fjerning av gateparkering, innføring av enveiskjøring og lignende.

- **Standardheving:** Dette er strekninger som trenger standardheving for å fylle sin transportfunksjon, fordi endret transportmønster, ulykkesituasjon og / eller hensyn til risiko og sårbarhet gjør at vegen trenger en annen standard enn den ble bygget for. Tiltak kan være knyttet til økt bæreevne, forbedret kurvatur og tverrsnitt, kantforsterkning med breddeutvidelse, bygging av midtrekkverk og lignende. Slike tiltak kan bedre trafiksikkerheten, fjerne flaskehals for tungtransport og gi bedre trafikkflyt. I tillegg kan tiltak være nødvendig ut fra beredskapshensyn for å sikre et nett av omkjøringsveg for fylkesveg, samt redusere risiko og sårbarhet for ras og uønskede hendelser.

- 2) **Kapasitetsutvidelse:** Dette er tiltak som innebærer bygging av ny kapasitet med utgangspunkt i dagens infrastruktur, enten i form av gang- og sykkelanlegg eller utvidelse til tre eller fire felt, hovedsakelig med prioritet for kollektivtransport. Dette er strekninger der utbedring i form av grønn tilrettelegging og standardheving ikke er tilstrekkelig for å ivareta fremkommeligheten for ulike trafikantergrupper.

Utbedring i form av standardheving vil særlig prioriteres på strekninger der grønne transportformer ikke regnes å ha betydelig potensial, men hvor tiltak er viktig av hensyn til trygghet og fremkommelighet for bilister og næringstransport. For kapasitetsutvidelse skal imidlertid økt kapasitet for de grønne transportformene ha førsteprioritet. Økt kapasitet for biltrafikk kan kun vurderes der dette ikke er i konflikt med målene om at trafikkveksten i byene skal tas med gange, sykkel og kollektiv.

Veinetsplanen vil prioritere konkrete vegstrekninger innenfor de ulike kategoriene. Det vil også være aktuelt å si noe om rekkefølgen som disse strekningene prioriteres i.

For å oppnå at både vedlikeholds- og investeringstiltak iverksettes til rett tid, bør to strategier utarbeides som oppfølging av vegenetsplanen:

- **Planstrategi:** Ulike tiltak stiller ulike krav til forutgående planprosesser. For eksempel vil tiltak som trenger regulering, kreve om lag 1,5-2 års planarbeid før grunnerv og byggeplanlegging, dvs. om lag 3 år fra planoppstart til byggestart. Hvis det er nødvendig med fullstendig konsekvensutredning (KU) med samfunnsøkonomisk analyse, vil atskillig mer tid til planlegging være påkrevet. Planstrategien skal bidra til at planlegging igangsettes i rett tid for å oppnå tiltaksgjennomføring i tråd med vedtatte langtidsplaner.
- **Eiendomsstrategi:** Det bør settes av et årlig beløp til eiendomserv med utgangspunkt i arealbehovet som defineres i reguleringsarbeidet. Avklarte eiendomsforhold vil forenkle arbeidet med iverksetting av tiltak og redusere tiden fra vedtak til gjennomføring. Eiendomserv kan i en del tilfeller forutsette regulering, og

det er derfor viktig at disse to strategiene samordnes. Det bør arbeides videre med forsøk med forenklete reguleringsplaner for mindre tiltak.

## Kollektiv

Staten har et overordnet ansvar for transportpolitikken, inkludert å utvikle og fastsette rammevilkår for kollektivtransporten. Dette omfatter også rammevilkår som regelverk for arealplanlegging og universell utforming. Staten har videre et overordnet ansvar for å sikre fylkeskommunen en økonomi som setter dem i stand til å løse de oppgavene de er tillagt, gjennom ansvaret for inntektssystemet inkludert rammetilskuddet til kommunesektoren.

Fylkeskommunene har i hovedsak ansvaret for all lokal kollektivtransport, med unntak av jernbanen og infrastruktur på riksveg og kommunal veg. Ansvaret til fylkeskommunene omfatter planlegging og drift, men også investeringer i fylkeskommunal infrastruktur som fylkesveger og lokale baneløsninger som T-bane, trikk og bybane. Fylkeskommunen tildeler dessuten løyve til ekspressbussruter, og har ansvar for skoletransport og annen tilrettelagt transport (TT-transport).

Kommunen har ansvaret for kollektivtiltak på det kommunale vegnettet. De har også ansvaret for areal- og parkeringspolitikken som igjen har en vesentlig innvirkning på kollektivtransporten.

Det har vært behov for å gjennomgå kollektivtilbud i Østfold for å se på hvordan kollektivtilbudet bør utformes for å nå de overordnede målsettingene, samtidig som det forventes en fortsatt trafikkvekst i regionen. Kollektivtransport skal fremstå som et attraktivt valg for arbeids- og studiereiser, samtidig som grunnleggende servicetilbud også må ivaretas i et modernisert tilbud.

Kollektivtilbudet i hele Østfold gjennomgås i 2017/2018. Utredningen av kollektivtilbudet og linjenettet er delt inn i to faser, hvor første fase tar for seg Nedre Glomma. Dette for å sørge for innføring av nytt kollektivrutenett før innføring av bompenger. Utviklingen av nytt kollektivtilbud skal:

- Ta hensyn til nullvekstmål for personbiltrafikk i byområdene.
- Være fremtidsrettet, kundetilpasset og kostnadseffektivt
- Ta utgangspunkt i markedsgrunnlaget
- Ha arbeidsreiser og skole/-studiereiser som hovedmålgruppe

Hovedmålet med utviklingen av kollektivtilbudet er å gjøre tilbudet enklere og mer kundetilpasset. For å treffe markedet må man kjenne hovedmålgruppen – som i dette tilfellet er arbeids- og studie/skolereiser. Dette er i stor grad reiser langs hovedårer til sentrale målpunkt, hovedsakelig konsentrert til rushtiden morgen og ettermiddag. En markedsretting mot disse trafikantene innebærer at man ikke kan utvikle kollektivtilbudet etter alle andre markeds behov i tillegg. Det vil si at mens de fleste vil få et bedre tilbud, vil et mindretall få en reduksjon i sitt tilbud. Likevel vil den generelle forbedringen i tilbudet gi alle et mer oversiktlig kollektivsystem å forholde seg til, som er enklere å forstå og orientere seg i.

## Prinsippene for utviklingen av kollektivtilbudet

- Utgangspunkt i markedet – satse der det er størst potensial
  - Det vil si man må foreta noen prioriteringer; noen kan få et dårligere tilbud på bekostning av mange som får et bedre
- Bygge rutehierarki
  - Etablere et stamlinjenett med full fremkommelighet og høy frekvens
  - Etablere gode knutepunkt som letter overgang mellom ruter, og øker tilgjengeligheten til «alle steder» i regionen
  - Etablere sekundærruter med større flatedekning, som kobles mot stamrutene
- Gjøre tilbudet enklere og lettere tilgjengelig
- Satse på kvalitet og frekvens framfor lavere takster
- Langsiktig planlegging og satsing (ting tar tid)
- Prinsippene for linjeføring
  - Mest mulig rettlinjete ruter
  - Takting for å skape høyest mulig frekvens på fellesstrekninger
  - Reduksjon i antall holdeplasser for å øke hastigheten på bussene

## Supplerende tilbud

Skoleruter og bestillingsruter som Flexx, utgjør et supplerende tilbud til bybussrutene og sekundært tilbudet. Dette er ruter som kontinuerlig må vurderes opp mot behov – ettersom forutsetningene for trafikkgrunnlaget endres raskt og hyppig. Driftsdøgn og frekvens for supplerende tilbud må vurderes i hvert enkelt tilfelle, men vil som oftest være avgrenset til spesifikke behov og tidspunkt. Bestillingsruter er aktuelt ved små markeder der behovet ikke er stort nok til å utløse faste ruter, som eksempelvis bosatte i mer spredtbygde områder, tilbud til enkelte boligområder og områder der skoleruter ikke dekker behovet. Skolerutene bør i tillegg til å betjene skolene være tilbringerruter til de sekundære rutene i spredtbygde områder.

Østfold har en relativt høy andel skyssberettigede elever i videregående skole, på omtrent 45 prosent (ØKT). De aller fleste fylker i landet gir kun skoleskyssstilbud til de elever i videregående skole som har mer enn 6 km skolevei én vei. Tilbudet som gis til disse elevene innebærer skyss til nærmeste oppsamlingsplass/holdplass/stasjon for å benytte det ordinære kollektivtilbudet

## Føringer for øvrige oppgaver

Trekk ved samfunnsutviklingen tilsier at pålitelighet i transportnettverkene vil få økt betydning fordi transportnettverkene blir mer sammenkoblede og komplekse. Globalisering og effektivitetskrav øker også behovet for pålitelige internasjonale transportnettverk. Endring i personlig livsstil, økt inntekt og fritidsreiser som gir mer intensiv bruk av transportsystem, stiller økt krav til pålitelighet. Det har en kostnad å ha et upålitelig transportsystem. I forhold til regional utvikling vil det være ulike årsaker til upålitelighet, for eksempel trengsel og køer i sentrale strøk, mens rasproblematikk og klimarelaterte hendelser er mer aktuelt i andre områder.

Fylkeskommunene har ansvar for store deler av kollektivtransporttilbudet, og har også en viktig rolle i arealplanleggingen. For å sikre mobilitet og en overgang fra bil til kollektivtransport er det viktig å fastsette et overordnet stamnett med høyfrekvente linjer og tydelige knutepunkter der det ikke allerede er definert. Det bør vurderes å gi busser prioritet i vegnettet der kapasiteten er begrenset. Kollektivknutepunktene må utvikles slik at de tilbyr effektive og enkle overganger med universell utforming. Effektive gang- og sykkelruter til knutepunktene og tilstrekkelig parkeringskapasitet for sykkel må prioriteres. Innfartsparkering kan gjøre kollektivtransporten enklere og mer tilgjengelig i områder med dårlig flatedekning, men den må lokaliseres slik at den lengste delen av reisen foretas med kollektivtransport i stedet for bil.

## Samarbeid i Østfold

### Samarbeidsavtaler i byområdene

Byområdene vokser og antall reiser som skal avvikles daglig øker kraftig. Det økte transportbehovet skal møtes med økte bevilgninger til veg, jernbane, gang- og sykkelveg, store statlige bidrag til kollektivtrafikken i de største byene og et mer strategisk samarbeid med kommunene gjennom bymiljøavtaler og byvekstavtaler. God måloppnåelse i byområdene forutsetter en omfattende satsing og godt samarbeid mellom staten, kommuner, fylkeskommuner og på tvers av sektorer. Derfor må vi planlegge og gjennomføre tiltak i Nedre Glomma som bidrar til måloppnåelse i bypakka, samt legge et godt grunnlag for statlig godkjenning av de neste fasene og inngåelse av bymiljøavtale. Samtidig følge opp samarbeidsavtalen for areal- og transportutvikling i Mossregionen med mål om en helhetlig bypakke, herunder starte planlegging av de mest aktuelle prosjektene for å få flere til å sykle og ta buss.

Kollektivtransport, sykkel og gange krever relativt lite vegareal pr. reisende når kapasiteten utnyttes godt. Når flere velger disse reisemåtene i stedet for personbil, vil det kunne redusere trengselen i vegnettet. Nullvekst i persontransport med bil vil også være et gode for kollektivtransporten og næringslivet som har behov for forutsigbarhet og god framkommelighet. Gåing og sykling skal være de prioriterte transportformene på korte reiser og i bykjernen. Arbeids- og skolareisene gir det største presset på transportsystemet i byområdene, og prioriteres i utviklingen av transporttilbudet med kollektiv, sykkel og gange.

I areal- og transportplanleggingen må det legges til grunn et utbyggingsmønster og transportsystem som fremmer utvikling av attraktive byer og tettsteder, øker mobiliteten, reduserer transportbehovet og legger til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Areal- og transportplanleggingen bør støtte opp under potensialet for boligbygging. Arbeidsplassintensive arbeidsplasser og nye boligområder skal ha en beliggenhet som legger opp til transport med kollektiv, sykkel og gange. Det vil si tilknyttet sentrum/knutepunkt eller eksisterende kollektivlinjenett. Kompakte bykjerner med tilrettelegging for syklist og fotgjengere og effektive knutepunkter vil redusere transportbehovet og virke positivt på klimagassutslipp, lokal luftkvalitet og støy. Tilrettelegging for økt sykkel og gange vil i tillegg ha betydelige positive effekter for folkehelsen. Den kompakte byen må styres og planlegges i et folkehelseperspektiv.

For å sørge for god mobilitet for stadig flere innbyggere i byområdene, samtidig som klimagassutslipp og lokal luftforurensning reduseres, må trafikken i vesentlig større grad avvikles med kollektivtransport, sykkel og gange. Investeringer på infrastruktur for gående, syklende og kollektivtransport skal rettes mot steder og strekninger der flest bor og reiser. Sykkelanleggene må være så attraktive at folk velger å sykle der, og de må være dimensjonert til å ta den trafikkøkningen som er planlagt.

Det er også viktig å utnytte nye tjenester som gjøres mulig av teknologisk utvikling og nye forretningsmodeller. Det må bli mer effektivt, sikkert og attraktivt å reise kollektivt, sykle og gå, og det må bli enklere å bytte mellom transportformene. Det må bli enkelt å bytte mellom de klimavennlige transportformene. Syklende og kollektivreisende prioriteres ved de mest sentrale knutepunktene. Det skal primært tilrettelegges for bussmating og innfartsparkering for sykkel. Innfartsparkering for bil er i størst grad ønskelig utenfor byområdene og de store knutepunktene. Fotgjengertrafikken er i mange tilfeller en del av en lengre transportkjede. For å få flere til å gå er det avgjørende at alle deler av transportkjeden fungerer på en god måte. I markering av trapper, oppsetting av rekkverk, etablering av benker og utbedring av snarveier er enkle tiltak som bidrar til å gjøre transportsystemet mer attraktivt. Fysisk tilrettelegging for gående medvirker til at det blir mulig og mer attraktivt å bruke kollektive transportmidler.

Det vil være nødvendig med spesiell oppmerksomhet på trafiksikkerhetsarbeidet i byområdene når andelen fotgjengere og syklister skal øke, siden ulykkesrisikoen for disse trafikantgruppene i dag er høyere enn for bilister. Trafiksikkerhetsarbeidet i byområdene må prioriteres høyt når andelen fotgjengere og syklister skal øke siden ulykkesrisikoen for disse trafikantgruppene i dag er høyere enn for bilister. Barn og unges behov må veie tungt når fremtidens transportløsninger utformes. Dette er viktig både for trafiksikkerhet og folkehelse generelt. Det må være fokus på aktivitetsfremmende omgivelser og trygge nærmiljø.

Ved siden av arealbruksutvikling er parkeringstilgjengelighet en viktig premissgiver for muligheten til å legge til rette for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken. Regulering av parkering er i en krevende oppgave, ikke minst fordi ansvaret for tiltak av betydning for parkeringen er fordelt på mange aktører. Parkeringsstrategier for byområdene skal bygge opp under nullvekstmålet. Parkeringstilgang har svært stor betydning for valg av transportmiddel til arbeid. Arbeidsgiverbetalt parkering på arbeidsplassen kan påvirke kollektivbruken mer enn kvalitetsavhengige faktorer.

### **Knutepunkt**

Et knutepunkt er steder i kollektivnettet der kollektivlinjer krysser eller tangerer hverandre, og hvor det foretas omstigning eller bytte mellom kollektive transportmidler. Gode knutepunkter er nødvendig for å binde de enkelte linjene sammen til et kollektivtransportsystem.

Knutepunkt skal imøtekomme en rekke behov. Først og fremst skal de være effektive byttepunkter for daglige reisende. Noen aspekter bør gjelde alle knutepunkt<sup>19</sup>:

- Det bør være kortest mulig avstand mellom de ulike transportmidlene (byttene)

---

<sup>19</sup> Veileder for helhetlig knutepunktutvikling – høringsforslag 26. juni 2017



- Det bør være mulig å ta seg frem uansett fysisk forutsetning
- Det bør være enkelt å finne frem, både til, fra og på knutepunktet.

Knutepunkter kan deles inn i fire nivåer:

- 1) Nasjonale knutepunkter er knutepunkter der man kan reise både lokalt, regionalt og til andre landsdeler i Norge, Noen nasjonale knutepunkter har internasjonale reisemål. De fleste flyplasser på stamrutenettet, enkelte havner og større jernbanestasjoner er nasjonale knutepunkt.
- 2) Regionale knutepunkter er knutepunkter der man kan reise lokalt og regionalt i og til de nærmeste fylkene, I et regionalt knutepunkt møtes vanligvis flere ulike typer reisemidler (buss, bane, tog, båt), men rene bussknutepunkter kan også ha regional karakter. Et regionalt knutepunkt er også et eget målpunkt, med handelsvirksomhet og servicetilbud.
- 3) Lokale knutepunkter er knutepunkter der man kan reise lokalt innen samme kommune og/eller samme fylke. Et lokalt knutepunkt kan også være et eget målpunkt, med handelsvirksomhet og servicetilbud i mindre skala enn i et regionalt knutepunkt.
- 4) Mindre knutepunkter er lokale omstigningspunkter der det er lagt til rette for overgang mellom to eller flere transportmidler i kollektivsystemet.

God knutepunktutvikling er avhengig av at alle aktørene drar i samme retning. Dette krever et godt samarbeid mellom transportaktører og byutviklingsaktører slik at knutepunktet blir en integrert del av byen eller tettstedet og gir et godt tilbud til den reisende. Ettersom de ulike aktørene har forskjellige roller og ansvar vil også forståelsen og perspektivene og noen ganger målene være forskjellige.

Det offentlige er ansvarlig for å finansiere nødvendig infrastruktur, og kollektivtilbudet som er grunnleggende for knutepunktet. Kommunens ansvar i knutepunkter er hovedsakelig som planmyndighet hvor blant annet kommuneplaner og reguleringsplaner tilrettelegger for knutepunktutvikling. Private aktører bidrar til å realisere ønsket fortetting og byutvikling gjennom private planforslag og utbygging. Dersom annen virksomhet som boliger, kontorer eller butikker legges i eller nær kollektivknutepunkt, bidrar dette til at flere finner det enkelt og attraktivt å reise kollektivt. Det er derfor viktig at kommunene, også utover bymiljøavtaler og byvekstavtaler, legger opp til fortetting rundt knutepunktene i sine arealplaner.

Moss, Fredrikstad, Sarpsborg og Halden stasjoner utvikles til moderne knutepunkter som en del av InterCity utbyggingen. Et godt knutepunkt og hvor det er lett å bytte mellom tog, buss og bil, kan gi et bedre markedsgrunnlag for kollektivtrafikk, og dermed øke nytten av infrastrukturinvesteringene. Kollektivtransportens samlede konkurranseevne skal styrkes gjennom bedre samordning av togtilbudet med øvrig kollektivtransport. Det bør søkes en rolledeling som bygger på utnyttelse av hver transportforms fortrinn. Samlet vil dette gi et nettverk og kollektivtilbud som best mulig dekker det fremtidige transportbehovet.

Lokalisering og utforming av knutepunkter handler i stor grad om avveining mellom ulike mål og interesser. I praksis er det ikke mulig å finne optimale løsninger; samarbeid om knutepunktprosjekter handler om å finne de gode kompromissene. Hvor knutepunktene er lokalisert er avgjørende for hvor godt de fungerer som en del av byen og tettstedet. Viktige prinsipper i denne sammenheng er:

- Fortetting på og rundt knutepunktene
- Effektiv arealutnyttelse
- Utforming som åpner for interaksjon med resten av byen
- Arealbruk som genererer aktivitet på bakkeplan
- Bygningsmasse som styrker stedets urbane kvaliteter
- By- og eiendomsutvikling som bidrar til økt bruk av kollektivtransport
- Lokalisering av arbeidsplassintensive og publikumsintensive funksjoner

En spredt bebyggelsesstruktur medfører økt bilbruk og gir dårlige forutsetninger for kollektivtrafikken. For å nå målsettinger om miljøvennlig og attraktiv byutvikling og for å dra nytte av infrastrukturinvesteringene, må det bygges ut med høy tetthet i og rundt knutepunktene. Samtidig som det er viktig å bygge tett ved knutepunktet, må det settes av tilstrekkelig areal til å ivareta knutepunktets transportfunksjon.

Utenfor by- og tettsteder vil knutepunktene ofte være rene byttepunkter, der det ikke er aktuelt med boligbygging eller næringsutvikling. På denne typen knutepunkter handler arealdisponeringen først og fremst om nærhet til hovedveg/rask av- og påkjøring, kortest mulig gangavstand mellom byttene og venteanreder som har beskyttelse mot vær og vind.

Mer detaljert informasjon om prosessen med knutepunktutvikling finner du i *Veileder for helhetlig knutepunktutvikling* (Forslag på høring fram til 1. November 2017)

### Klima og miljø

Norge har påtatt seg en betinget forpliktelse om minst 40 pst. reduksjon i klimagassutslippene i 2030 sammenliknet med 1990. I tillegg har Norge et mål om å bli et lavutslippssamfunn i 2050<sup>20</sup>.

Vegtrafikk påvirker lokal luftkvalitet og støynivået i tettbygde områder, derfor er det viktig å legge til rette for effektive virkemidler. Virkemidler som fremmer kollektivbruk, sykkel og gange, og samtidig begrenser bilbruk, bedrer lokal luftkvalitet og reduserer støynivået.

I nasjonal transportplan 2018 – 2029 settes flere klimamål, blant annet følgende:

- Nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025
- Nye busser skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass i 2025
- Innen 2030 skal nye tynge varebiler, 75 pst. av nye langdistansebusser og 50 pst. av nye lastebiler være nullutslippskjøretøy
- Innen 2030 skal varedistribusjonen i de største bysentra tilnærmet være nullutslipp
- Ha en ambisjon om at innen 2030 skal 40 pst. av alle skip i nærskipfart bruke biodrivstoff eller være lav- og nullutslippsfartøy

Utbygging, drift og vedlikehold av dagens transportsystem bidrar til tap og forringelse av naturmangfold. Utbygging av veger og annen infrastruktur fører til arealendringer, og kan gi mer bilbasert bolig-, nærings- og handelsvirksomhet, noe som gjør at flere blir utsatt for støy og lokal luftforurensning.

---

<sup>20</sup> Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029

God arealplanlegging er viktig for reduksjon av trafikkomfanget. En kompakt by- og tettstedsutvikling er en forutsetning for overgang fra personbiler til kollektivtransport, sykkel og gange. Bygging av nye boliger, kontorbygg, sykehus og lignende bør konsentreres i områder der tilgangen på kollektivtrafikk er god. Dette bør det tas hensyn til også ved lokaliseringsvalg i offentlig virksomhet. Samtidig kan flere reise i samme bil. Varetransporten kan planlegges slik at flere virksomheter får leveranser fra samme varebil.

Transportsektoren står nå overfor et teknologisk skifte som representerer muligheter til å motvirke mange av de negative effektene som dagens transportsystem forårsaker. Ny teknologi kan bidra til store utslippskutt fra transportsektoren fremover. Ny teknologi kan til en viss grad også bidra positivt til miljøutfordringer som støy og lokale utslipp.

De miljøvennlige godstransportformene i og gjennom Østfold skal være konkurransedyktige.

Østfoldsamfunnet skal legge til rette for at den teknologiske utviklingen skyter fart for tunge kjøretøy og fremskynder omstillingen til lavutslippsamfunnet.

Kollektivtrafikken skal ha lav miljøbelastning, god sikkerhet og høy effektivitet, og ny teknologi vurderes kontinuerlig.

## Sykkel

Økt satsing på fysisk tilrettelegging i form av flere, mer attraktive og sammenhengende sykkelanlegg er nødvendig for å få flere til å sykle. Skal sykkelandelen øke må vi ha et tilbud til ulike typer syklist, fra barn og eldre til transportsyklisten på veg til jobb. Viktige kvalitetskrav er:

- Framkommelighet (reduert reisetid)
- Trygghetsfølelse (mindre opplevd risiko)
- Trafikksikkerhet (mindre faktisk risiko)
- Komfort (både på sykkelrute og i forbindelse med parkering)
- Opplevelse (blant annet estetiske kvaliteter)

Alle byene i Østfold er, eller er på vei til å bli, sykkelbyer. I sykkelbyene arbeides det målrettet for å fremme sykkel som transportmiddel gjennom fysiske tiltak, organisatoriske virkemidler og service- og kampanjetiltak. For å fremme sykling må vi følge opp planer for hovednett sykkel og iverksette utbyggingsprosjekter som har størst effekt for å få flere til å sykle. For å lykkes i sykkelarbeidet er det behov for et godt samarbeid mellom stat, fylke og kommune. Ikke minst er det et viktig grep for å prioritere sykkel i mellomstore og mindre byer. I Østfold skal vi utarbeide pakker av tiltak i samarbeid med lokale myndigheter for å gi syklende i byer og tettsteder et godt tilbud, herunder økonomiske bidrag i henhold til godkjente og vedtatte planer, til kommuner som satser på tilrettelegging for gående og syklende. Prioritere missing links som inngår i en lengre sammenhengende hovedrute for sykkel eller binder møteplasser og målpunkter sammen.

Uavhengig av den klimavennlige teknologiske utviklingen er det viktig å få flere til å gå og sykle. Det er lite kapasitetskrevenende, billig, klima- og miljøvennlig og bidrar til god folkehelse. Potensialet er stort på korte reiser, men sykkel vil også kunne bli mer brukt på reiser

mellom 5 og 20 km med bedre tilrettelegging. Salg og bruk av el-sykler øker raskt og gjør det mulig for flere å øke rekkevidden og redusere terskelen for hverdagssykling. Sykkeltiltak og fremkommelighet for syklist prioriteres høyt på strekninger under 6km, særskilt i tettsteder og byområder.

Konsentrert by- og tettstedsstruktur, sammenhengende ruter og attraktive omgivelser er viktige faktorer for å få flere til å sykle og gå. Ved utvikling av både lokal, regional og statlig infrastruktur må det tilrettelegges for gode og sikre løsninger for syklist, for ulike aldersgrupper og for arbeids-, skole- og fritidsreiser samt varedistribusjon. Strekninger med størst potensial for sykkelbruk til og fra arbeid og skole gis særskilt prioritet. Prioritering av drift av infrastrukturen er viktig for å sikre et godt helårstilbud. Sykkeltilbudet skal være attraktivt og trygt hele året. Vintervedlikehold prioriteres på strekninger med størst antall skole og arbeidsreiser på sykkel.

Sykkelanleggene må være framtidsrettet og bidra til at sykkeltrafikken øker i tråd med målene. Sykkelveinettet må ha en standard som gjør det fristende å sykle for flere grupper av befolkningen. I konkurranse med biltrafikken må god framkommelighet for syklist vektlegges sterkere. Tiltak på eksisterende infrastruktur som gir bedre utnyttelse og framkommelighet for syklist prioriteres. I størst mulig grad benytte eksisterende gater i by og byområder, om nødvendig på bekostning av framkommelighet for bil. Gjeldende regelverk gir muligheter for bedre tilrettelegging for syklist innenfor eksisterende areal. Slike mindre tiltak vil gi økt trygghet, sikkerhet og framkommelighet, og de vil signalisere at sykling blir verdsatt som en ønsket transportform. Tilbudet til syklist skal tilpasses geografi og potensiale for antall syklist på strekningen. Enklere løsninger for syklist vurderes på bakgrunn av framkommelighet for syklist og trafikksikkerhet. Tilbudet for syklist skal skilles fra gående der potensiale for antall syklist er høyest og det er høyt antall gående.

For å bedre utnytte potensialet på kombinasjonsreiser må det etableres mange flere godt synlige, trygge sykkelparkeringsanlegg med høy arkitektonisk kvalitet i umiddelbar nærhet til kollektivtilbudet. Antallet plasser må være tilpasset det framtidige målet for vekst i sykkeltrafikken. Enkle og attraktive bytter mellom sykkel og kollektiv kan bidra til å gjøre sykkel til det foretrukne framkomstmiddelet på flere og lengre deler av hele reisekjeder. På den ene siden handler et slikt samspill om sykkelens mulighet til å bygge oppunder kollektivsystemet i form av tilbringerreiser. I bykjernene handler det også om sykkelens mulighet til å avlaste kollektivnettet på korte reiser. Alle knutepunkt skal gis gode overgangsmuligheter mellom sykkel og kollektivtilbud og nok antall gode sykkelparkeringsplasser. Kombinasjonsreiser skal gjøres enkelt og attraktivt.

## **Gange**

Trafikkreglene defineres gående bredt, og omfatter også de som går på ski eller rulleski; fører rullestol eller sparkstøtting eller aker kjelke; leier sykkel eller moped, triller barnevogn eller bruker lekekjøretøy. Definisjonen inkluderer personer som er avhengige av hjelpemidler som for eksempel rullator, rullestol, scooter, førerhund, mobilitetsstokk eller lignende.

Fotgjengertrafikken er i mange tilfeller en del av en lengre transportkjede. En stor del av infrastrukturen for gående, herunder også infrastruktur som holdeplasser og knutepunkter og atkomst til disse tilhører den enkelte vegeier, grunneiere og transportetatene. For at

tilbudet til gående skal være godt og effektivt må de ulike aktørenes tilbud fungere sammenhengende. Reisekjedene består av ulike deler og elementer som sammen må være funksjonelle og uten hindringer og barrierer for at de skal være attraktive og tilgjengelige for gående. En reisekjede kan for eksempel være mellom målpunkter på offentlig vegger og gater i byer og tettsteder, eller til og fra kollektivtransporten. En sammenhengene felles prioritert satsing på oppgradering av infrastruktur for gående er nødvendig, og Østfold bør derfor etablere/videreutvikle samarbeid mellom kommune, fylkeskommune og Statens vegvesen om å utarbeid og iverksette gåstrategier i byene og større tettsteder.

Vinterdrift er spesielt viktig for et godt tilbud til de gående. Driftsstandard varierer mellom de ulike aktørene, noe som gir utfordringer for de reisende. Midlertidige løsninger og anleggsarbeid gjør det i tillegg utfordrende å opprettholde tilgjengeligheten til transportsystemet. God drift og vedlikehold av gangarealer gjennom hele året er en forutsetning for at flere skal kunne velge å gå til sine daglige gjøremål.

Mye av transportsystemet er bygget før det var krav til universell utforming, og mange gang- og kollektivanlegg er nedslitte. Transportanlegg der flest bor og reiser bør prioriteres i å tilfredsstille krav til universell utforming. På steder der det er få reisende eller er fysiske forhold som gjør det vanskelig å tilfredsstille krav til universell utforming, bør man velge andre tiltak som også gradvis bidrar til økt tilgjengelighet. Tiltak på eksisterende infrastruktur som gir bedre utnyttelse og fremkommelighet for gående prioriteres i byområder og tettsteder.

Hensynet til gående bør styrkes i både areal- og infrastrukturutvikling. Byer og tettsteder bør utvikles til å bli mer tilrettelagt for gåing. Det innebærer at det bør være gangavstand mellom daglige gjøremål og til kollektivtransport. Gangnettet må være funksjonelt, effektivt, sammenhengende og finmasket og sikre fremkommelighet i hele reisekjeder. Gange og fremkommelighet for gående skal prioriteres på strekninger under 2km, særskilt i tettsteder og byområder.

Tilrettelegging for aktive transportformer er et viktig universelt befolkningsrettet tiltak for bedre folkehelse. Byrom og møtesteder må være inviterende og oppleves som meningsfylte steder. Kvaliteten i våre omgivelser har betydning for hvor vi går og hvor vi liker å oppholde oss. Utvikling av lokal gåkultur inngår i arbeidet med å tilrettelegge for hverdagsaktivitet. Strekninger med størst potensial for gange til og fra arbeid og skole gis særskilt prioritet. Det skal tilrettelegges særskilt for aktiv transport i hverdagen for barn og unge (dropsoner o.l.).

## **Teknologi**

Det pågår en omfattende utvikling innen teknologi og elektronisk kommunikasjon som tas i bruk i transportsektoren. Et av områdene hvor den teknologiske utviklingen går svært raskt er autonom kjøring. Dette gjelder både i luften – med økt utbredelse av droner, til vanns – med pilotering av selvkjørende skip og på land – med selvkjørende biler, minibusser og skinnegående kjøretøy. Særlig innenfor vegsektoren har det skjedd mye på kort tid, og det er sannsynlig at markedsandelen for biler som har mulighet for datautveksling bil-bil og bil-infrastruktur vil øke raskt fremover. Også løsninger for helt selvkjørende biler vokser frem i økende grad.

Autonome kjøretøy er ikke det eneste området der vi ser at digitalisering kan endre transportsektoren. Bruk av IKT åpner også for at det kan være trygt at flere kjøretøy enn i dag bruker samme veg eller skinner, blant annet fordi bedret kommunikasjon kan gjøre det mulig å kjøre med kortere avstand uten å øke ulykkesrisikoen. Nye muligheter til å samle inn og analysere store mengder data legger grunnlaget for bedre trafikkstyring og mer brukertilpassede tjenester.

Samtidig utvikles nye forretningsmodeller som kan bidra til innovasjon og et bredere spekter av transporttjenester. Nye teknologiske løsninger som gir bedre informasjon om priser, reisetider, tilgjengelige transportmidler, holdeplasser og knutepunkter, kan gi enklere reiseplanlegging både for privatpersoner og næringslivet. Den enkelte kan tilpasse når og hvordan man reiser ut fra ulike preferanser og funksjonsevne.

Østfoldsamfunnet skal legge til rette for at den teknologiske utviklingen skyter fart for tunge kjøretøy og fremskynder omstillingen til lavutslippsamfunnet.

Kollektivtrafikken skal ha lav miljøbelastning, god sikkerhet og høy effektivitet, og ny teknologi vurderes kontinuerlig.

## Nasjonalt transportnett

Persontransporten på både vei og jernbane er primært knyttet til transport mellom Østfoldbyene, Akershus og Oslo. For innenlands persontrafikk har Østfoldbanens østre og vestre linje en viktig rolle.

### Jernbane

Østfoldbanen går fra Oslo til Halden og videre mot Kornsjø ved grensen til Sverige. Mellom Ski og Sarpsborg er banen delt mellom Østre linje (Mysen – Rakkestad–Sarpsborg) og Vestre linje (Moss – Fredrikstad – Sarpsborg). Det er en utfordring med fullt utnyttet kapasitet på deler av jernbanenettet. De enkeltsporede delene av Østfoldbanen er høyt utnyttet og sårbare ved hendelser på grunn av begrensede omkjøringsmuligheter. Kapasiteten vil øke med ferdigstillelse av Follobanen og videre InterCity-utbygging på Østfoldbanen. Oslostunnelen og Oslo S utgjør i dag begrensninger for kapasiteten også på Østfoldbanen. Jernbanen i Østfold må sees i sammenheng med resten av linjenettet på Østlandet for å samlet sett få best tilbud i og gjennom Østfold. Nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Ski har også stor innvirkning på togtilbudet i Østfold. Østfoldbanens Østre linje skal få planfri påkobling sør for Ski stasjon, noe som må prioriteres høyt for å sikre godt togtilbud i Indre Østfold.

Utbyggingen på Østfoldbanen skal stå ferdig til Fredrikstad (Seut) i 2024 og Sarpsborg i 2026, og videre til Halden i 2034. Det nye dobbeltsporet skal gi et forbedret togtilbud for persontrafikk lokalt, regionalt og til utlandet. I tillegg skal prosjektet legge til rette for at mer gods kan fraktes på jernbane. Når dobbeltsporet står ferdig til Halden, vil reisetiden til Oslo være kortet ned med inntil 40 minutter. Derfor er det viktig for Østfoldsamfunnet at InterCity videreføres frem til Halden og riksgrensen raskest mulig og sikre god fremkommelighet og kapasitet på Østfoldbanens vestre linje, med et tilbud som går innom samtlige byer. Strekningen til Sarpsborg må inkludere kryssing av Sarpefossen for god koordinering av vei og jernbaneprosjekt.

## Vei

På E18 mellom Vinterbro og Oslo er det en rekke utfordringer knyttet til den høye trafikken og lave standarden. Veggen har dårlig framkommelighet. Utbygging av parsellen Retvet – Vinterbro gjenstår for at strekningen mellom riksgrensen og Vinterbro skal få en helhetlig standard. Derfor er det avgjørende å Videreutvikle E18-samarbeidet for å sikre utbygging på strekningen Østfold grense – Vinterbro.

Departementet har bedt Statens vegvesen om å utarbeide en KVVU for strekningen rv 22/rv 111 Fetsund – Sarpsborg – Fredrikstad<sup>21</sup>. KVVUen vil se på tverrforbindelser mellom E6 sør og E6 nord/rv 4 via E18 med hensikt å avlaste de hardt trafikkerte delene av E6 sentralt i Oslo. Aktuelle vegforbindelser å analysere er E6, rv 111/rv 22/fv 22 Fredrikstad – Lillestrøm – Nittedal, samt fv 120 Moss – Elvestad – Lillestrøm. Strekningsvis utvikling av Rv. 111/22 må prioriteres jf. oppfølging av eksisterende NTP, bl.a. for å avlaste E6 og trafikk gjennom Oslo.

Prosjektet rv 19 Moss i Østfold omfatter omlegging av rv 19 fra E6 til Moss ferjekai. Det er et mål å legge store deler av vegen i tunnel. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet. Det er nå planlagt at jernbaneutbyggingen kommer tidligere enn vegprosjektet rv 19 Moss. Spesielt med tanke på bymiljøet i Moss er det viktig at planleggingen og utbyggingen av Rv 19/120 må sikres statlig medfinansiering og samtidig utbygging med jernbane gjennom Moss.

## Havner

Borg havn er svært viktig for næringslivet i Nedre Glomma og for strategien om å få mer gods på sjø. Dagens farled og den kontinuerlige sedimenteringen på sjøbunnen i utløpet av Glomma er en potensiell flaskehals for utviklingen av næringslivet i området. Det er behov for vedlikeholdsmudring for å sikre tilgjengeligheten for skip til Fredrikstad og Sarpsborg. For å sikre en god fremtidig utvikling er det også ønskelig å utdype farleden for å gi mulighet for at noe større båter kan anløpe havna. Moss havn i Østfold er stamnetthavn og en av landets største containerhavner, i tillegg er ferjesambandet Moss–Horten landets mest trafikkerte riksvegforbindelse til sjøs. Det er behov for å gjennomføre tiltak på flere grunner i innseilingen til Moss havn for å øke manøvreringsarealet, bedre framkommeligheten og sikkerheten i farleden inn til havna. Det er viktig å ivareta hensynet til gode vegforbindelser fra havnene til overordnet riksvegnett og aktuelle godsknutepunkt. Havnene må sikres gode forbindelser til vei og bane, og det må utarbeides arealstrategier som sikrer havnenes utviklingsmuligheter. Samarbeidet mellom havnene i Østfold skal videreutvikles.

## Internasjonale transporter

### Godstransport

Korridoren mellom Oslo og Svinesund/Kornsjø er den viktigste landbaserte transportforbindelsen mellom Norge og Europa for både person- og godstransport. E6 Oslo – Svinesund og strekningen Kornsjø – Oslo er en del av «Det nordiske triangel» Oslo – København – Stockholm. Østfoldbanen går fra Oslo til Halden og videre mot Kornsjø ved

---

<sup>21</sup> Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029

grensen til Sverige. Mellom Ski og Sarpsborg er banen delt mellom Østre linje (Mysen – Rakkestad–Sarpsborg) og Vestre linje (Moss – Fredrikstad – Sarpsborg).

Betydelig forbedret infrastruktur i både Norge og Sverige gir lastebilen fortrinn, spesielt i forhold til toget. Det er et voksende marked for tømmertransport på jernbane, både til bedrifter i Sarpsborg og Halden og til eksport til Sverige. Transportmiddelfordeling for gods over henholdsvis Svinesund og Kornsjø varierer med godstype.

Av de grensekryssende personreisene i korridor 1 krysser to tredjedeler av reisene på veg og jernbane riksgrensen over Svinesund og Kornsjø. Om lag 40 pst. av turistene som kommer til Norge på veg benytter vegen gjennom Østfold. Andelen bilreiser i korridoren er på 70 pst., mens 21 pst. av reisene foretas med tog. Andelen bussreiser er 5 pst. mens 2 pst. av reisene foretas med båt. Det har vært en stor økning av personreiser med tog i korridoren, som i stor grad skyldes flere pendlingsreiser til/fra Østfoldbyene.

### **Flytransport**

Fra 1. november 2016 ble den sivile driften av Moss lufthavn Rygge nedlagt, men det er fortsatt initiativ fra ikke-statlige aktører for videre drift av lufthavnen. Investeringselskapet Jotunfjell Partners AS har inngått avtale om å overta alle aksjene i Rygge Sivile Lufthavn AS (RSL). Jotunfjell Partners AS jobber mot oppstart igjen i 2018/2019. Østfold skal jobbe sammen for at Rygge flyplass kan reetableres som en sivil lufthavn med konkurransedyktige rammevilkår. Lufthavnen må vurderes i et nasjonalt perspektiv

## **Regionale samarbeidsarenaer**

### **Østlandssamarbeidet**

Østlandssamarbeidet ble formelt etablert 19. mars 1993 og er et frivillig nettverkssamarbeid mellom de åtte fylkeskommunene på Østlandet: Akershus, Buskerud, Hedmark, Oppland, Oslo, Telemark, Vestfold og Østfold.

Østlandspakka<sup>22</sup> er et felles samferdselspolitisk dokument for de åtte fylkeskommunene som deltar i Østlandssamarbeidet. Hovedmålet med Østlandspakka er et opplegg for forsert samferdselsutbygging på Østlandet, med sikte på mer effektiv person- og godstransport, reduksjon i ulykker og reduserte miljøulempere. Østlandspakka har helt siden 1999 bygget på en felles strategi for regional utvikling – med en balansert utvikling basert på byer i flerkjernestruktur og utbygging av viktige transportkorridorer.

Revidert Østlandspakke 2018-2027 skal bidra til å følge opp nasjonale målsettinger gitt gjennom klimaforliket i 2008 og Nasjonal transportplan 2014-2023. Samtidig viser den de store utfordringene vi har på Østlandet og de viktigste samferdselspolitiske tiltak for å sikre en balansert og bærekraftig utvikling innen landsdelen.

### **Osloregionen**

Samarbeidsalliansen Osloregionen ble stiftet 17. desember 2004. Pr. 01.01.17 består alliansen av 78 kommuner og fem fylkeskommuner i hovedstadsområdet. Samarbeidsalliansens mål er

---

<sup>22</sup> <http://www.ostsam.no/fagomrader/samferdsel/>



å styrke Osloregionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa. Areal- og transportutvikling er et sentralt innsatsområde for Samarbeidsalliansen Osloregionen. I perioden 2014 – 2016 ble Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen<sup>23</sup> revidert. Strategidokumentet bygger på regionale planer og er samordnet med Østlandssamarbeidets «Østlandspakke». Dokumentet har et perspektiv frem mot 2040.

## Finansiering

### Status og utfordringer for økonomiske rammer

Fylkeskommunens økonomiske ansvar for samferdsel i Østfold omfatter kjøp og drift av et persontransporttilbud, investering og drift av fylkesveinettet inkl. gang- og sykkeltiltak og tiltak for å øke trafiksikkerheten.

I tillegg til fylkeskommunens økonomiske innsats bidrar staten med økonomiske ressurser til statlig infrastruktur og gjennom de generelle rammetilskuddene samt særskilte tilskuddsordninger for å oppnå bestemte mål.

Skal nasjonale og lokale mål om miljø, endret reisemiddelfordeling, overføring av gods fra vei til bane og sjø og trafiksikkerhet nås, må det benyttes betydelige større økonomiske ressurser innenfor samferdselssektoren.

Økt befolkningsvekst, økt levestandard, endring i alderssammensetning, gir et økt reisebehov som stiller krav til kapasitet og effektive transportløsninger. I tillegg gir økte utfordringer knyttet til klimahensyn og økt behov for transport av varer forsterket behov for store investeringer og økte driftsmidler. Det innebærer å satse på nullutslippsteknologi, bruk av miljøvennlig drivstoff og å satse på gange- sykkel og kollektivtrafikk i byområdene. Dette er også understreket i nasjonal transportplan 2018-2029.

For å møte utfordringene innenfor den statlige infrastrukturen (jernbane, vei og farleder) i Østfold er det økonomiske behov som langt overstiger de statlige rammene som tidligere er gitt.

Østfold fylkeskommune står overfor de samme store utfordringene for det regionale og lokale tilbudet:

- Det er et betydelig etterslep på det fylkeskommunale veinettet.
- Behovet for økt transportkapasitet er stort, spesielt i byområdene.
- Det er nødvendig med en betydelig styrket innsats for å nå målene om miljø og trafiksikkerhet.
- Det er behov for betydelige investering i gang- og sykkeltiltak og kollektivprioritering
- Driftstilskuddene til kollektivtrafikken må økes betydelig for bl.a. å nå målene om endret reisemiddelfordeling.

Med bakgrunn i de økonomiske statlige og fylkeskommunale rammene det planlegges ut fra, vil det ikke være mulig å oppnå ønsket utvikling innenfor samferdselssektoren i Østfold. Det

---

<sup>23</sup> <https://www.osloregionen.no/prosjekter/areal-og-transport/>

vil derfor være avgjørende å finne og utnytte alternative løsninger til finansiering og organisering.

## **Alternative finansieringskilder**

Utover det økonomiske handlingsrommet som gis gjennom statlige rammeoverføringer og konkrete bevilgninger til samferdselsformål i Østfold, blir det avgjørende å kunne utnytte de økonomiske og lovmessige rammebetingelsene fullt ut.

En hovedmålsetting vil, gjennom omforente løsninger lokalt og god plankapasitet, fortsatt være å påvirke statlige myndigheter til å prioritere prosjekter i Østfold.

## **Statlige ordninger**

### **Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene:**

Ordnningen gir fylkeskommunen tilskudd til dekning av finansieringsutgifter i forbindelse med investeringstiltak på fylkesveinettet. Østfolds ramme for ordningen er satt til kr 142 mill. Beregningen av tilskuddet skjer på grunnlag av Husbankrenten, og er for 2017 satt til 1%.

### **Belønningstilskudd for nullvekst i personbiltrafikken**

Formålet med belønningsordningen er å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse, ved å dempe veksten i personbiltrafikken. Dette skal skje ved å øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med privatbil og å få de reisende til i større grad benytte sykkel og gange på lokale reiser. Nedre Glomma regionen er definert som en av de 9 største byområdene som nasjonalt er en del av ordningen. Belønningsordningen skal fases ut og midlene skal videreføres i byvekstavtaler.

### **Byvekstavtaler**

Ved utfasing av belønningsordningen i Nedre Glomma vil regionen være aktuell for en ny avtaleform – byvekstavtale. Byvekstavtalene skal bidra til å nå målet om null vekst i persontrafikken i byene.

Gjennom byvekstavtalene inngår stat, fylkeskommuner og kommuner et forpliktende samarbeid om å finansiere et mer miljøvennlig transporttilbud i storbyområdene. Kommuner og fylkeskommuner som inngår byvekstavtaler med staten, skal sørge for en arealbruk i sine byområder, som blant annet bygger opp under statens investeringer i kollektivtransport, sykling og gange.

Byvekstavtalene utarbeides etter forhandlinger der finansiering av transport- og miljøtiltak, og spesielt tilrettelegging for kollektivtrafikk, sykkel og gange, er viktige temaer. Avtalene vil bestå av en rekke tiltak og virkemidler som bompengefinansierte bypakker, midler til veg og jernbane, arealtiltak, belønningsmidler og ordningen med statlig delfinansiering av store kollektivprosjekter ("50/50-ordningen"). Partene i byvekstavtalene forplikter seg til å bidra med finansiering og tiltak på sine ansvarsområder. Kommuner og fylkeskommuner forplikter seg samtidig til å sørge for en arealbruk i byområdene som øker kollektivbruken og gjør det enklere å være syklist og fotgjenger.

## Andre statlige søkeordninger

Staten inviterer kommuner og fylkeskommuner til å søke på alternative tilskuddsordninger som blir presentert med definerte formål. Dette er ordninger som i hovedsak forutsetter at søkere bidrar med delfinansiering tilsvarende 50/50-ordningen for kollektivprosjekter. Forutsatt at 50 % av kostnaden dekkes som en egenandel åpnes det for å søke på konkrete prosjekter. Denne type søkerordninger er lagt opp til at det gis bidrag til prosjekter som gjennomføres i tildelingsåret. Eksempel på slik ordning er statlige tilskudd til tiltak for økt sykkelbruk.

Andre former for å øke innsatsen på gange, sykkel og kollektiv er konkurranser for å stimulere til lokal innovasjon og utvikling av nye, effektive og klimavennlige transportløsninger. Eksempel på slik konkurranse er konkurransen "Smartere transport i Norge". Her inviteres fylkeskommune, i samarbeide med andre offentlig og private aktører å utarbeide kreative og fremtidsrettede forslag som kan bidra til mer effektive og miljøvennlige transportløsninger og der nye, digitale løsninger og applikasjoner kan integreres. Det er en forutsetning at bidragene omfatter konkrete, innovative prosjekt som støtter opp under utviklingen av mer effektiv og miljøvennlig transport.

Østfold fylkeskommune vil prioritere ressurser for å være i posisjon til å søke på tilskuddsordninger og andre former for tiltak innen gange, sykkel og kollektiv når disse blir presentert.

## **Fylkeskommunale ordninger**

Låneopptak: Utover bevilgninger gjennom de årlige budsjettene har fylkeskommunen anledning til å lånefinansiere investeringer, og dermed legge til rette for en gjennomføring av investeringsprosjekter uavhengig av årlige budsjetter. Fylkeskommunen har også indirekte lånemulighet gjennom bompengeselskap.

Forskuttering: For å fremskynde prosjekter kan fylkeskommunen inngå avtale med kommuner om forskuttering når kommunen for eksempel finansierer et gang- og sykkelveiprojekt som er et fylkeskommunalt ansvar gjennom egne kommunale midler. Dette er en ordning som er aktuell der kommunen planlegger inngrep langs fylkesvei hvor en samordning av prosjektene gir en samlet økonomisk gevinst. Aktuelle gang- og sykkelprosjekter må inngå i fylkeskommunens overordnede strategier for gang- og sykkelprosjekter.

Midlene tilbakebetales senere fra fylkeskommunen uten rentekompensasjon.

## **Kommunale ordninger**

Rekkefølgekrav (Utbygging i privat regi): Kommunen som planmyndighet kan i plansaker sette krav om rekkefølgebestemmelser. Rekkefølgebestemmelser er ment å sikre at de forskjellige områder i kommunen bygges ut i den takt kommunen bestemmer ut fra sine investerings- og boligbyggeprogram mv. Videre bidrar slike bestemmelser til at visse vilkår om teknisk infrastruktur og sosial service er oppfylt før en bestemt utbygging gjennomføres. Eksempel på dette kan være etablering av infrastrukturtiltak som overordnet veinett eller bygging av en gangbro. I bestemmelsene kan det fastsettes rekkefølgekrav som forutsetter at tiltak, også

utenfor planens områdebegrensning, er iverksatt/gjennomført før planen tillates gjennomført.

Kommunen kan sette krav om slike bestemmelser ved behandling og vedtak av privat reguleringsplan/bebyggelsesplan, men rekkefølgebestemmelser kan ikke stille krav til private utbyggere om å bekoste fellestiltak som det aktuelle utbyggingsprosjektet ikke utløser behov for.

### **Øvrige ordninger**

Brukerfinansiering: Det finnes etter hvert flere ulike innretninger på brukerfinansiering av investering i større veiprosjekter eller transportpakker. Den mest kjente formen for brukerfinansiering er bompengeneinnkreving. Denne formen for finansiering er hjemlet i vegloven. Initiativet til brukerfinansiering skal komme fra lokalt hold, og det må foreligge lokalpolitisk vedtak før prosjektet godkjennes av staten.

I Østfold er Østfoldpakke fase 1 (E6 og E18 med sideveistiltak), ny Svinesundsbru og bypakke Nedre Glomma eksempler på større prosjekter som er finansiert med bompenger.

For å møte de store transportutfordringene, spesielt i de større byene, blir ordningen med brukerfinansiering utvidet både i omfang og i innretning. Det er nå åpnet for å benytte brukerfinansiering til transport og miljøpakkepakker, som inneholder et samlet sett av tiltak, både innenfor investering og drift, for å løse trafikkproblemene i byområder.

## Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	39/18	19.04.2018
Kommunestyret		26.04.2018

### Fylkesplan for Østfold - Østfold mot 2050 - høringsuttalelse fra Aremark kommune

#### Vedlegg

- 1 Fylkesplan for Østfold - høringsutkast
- 2 Plankart Kommunedelplan for Fosby sentrum

#### Saksopplysninger/vurdering:

Aremark kommune uttalte seg til samfunnsdelen av planen høsten 2017. Det refereres til FS sak 68/17 behandlet 21.09.17 for nærmere informasjon om planforslaget fra behandlingen i høst. Høringsuttalelsen som kommunen ga var:

Aremark kommune anser at fremlagte forslag til samfunnsdel av Fylkesplanen omhandler viktige temaer som sammenfaller til en stor del med de temaer som kommunen selv har i samfunnsdelen til sin kommuneplan og som fylkeskommunen ikke har innsigelser mot. Kommunen anmoder om at fylkesplanen vedtas slik at den tilrettelegger for den samfunnsutvikling som kommunen ønsker og ikke oppleves som en begrensning eller innsnevring av kommunens handlefrihet.

Det er særlig viktige punkter som kommunen ønsker å fremheve som ønskes ivaretatt ved denne revisjonen av fylkesplanen.

Det er ikke bare fylkets maritime reiseliv som bør gis utviklingsmuligheter men også fylkets øvrige reiselivsnæringer. Det er derfor ønskelig at siste setning i punkt 23 (s 11) endres til: *Videre er det viktig å legge til rette for at fylkesreiselivsnæringer og maritime næringsliv får mulighet til å utvikle seg på egnede områder.*

Målene i kommuneplanen til Aremark som omhandler spredt boligbygging slik disse fremkommer i kapittel 6 i samfunnsdelen: *- Hovedstrategi er tettstedsutvikling men fortsatt åpent for områder definert for spredt boligbygging*

- *Bebyggelse med henvendelse mot vassdrag: liberalt i avgrensede områder, under klare forutsetninger og mindre liberalt enn forøvrig.*

Nå har Fylkeskommunen sendt forslag til ny fylkesplan på høring på nytt. Denne gangen inkluderer høringen også en arealdel. Selve hoveddokumentet følger vedlagt saken. Øvrige dokumenter finnes ved å følge link til siden hos Fylkeskommunen: <https://www.ostfoldfk.no/planlegging-og-horinger/pagaende-planarbeid-og-horinger/fylkesplan/>. Høringsfristen er 23.04.18. Rådmannen vil be om utsatt frist for å få kommunenes høringsuttalelse med, og oversende behandling etter FS når denne foreligger – noe som skal være før fristen.

Regionrådet for Halden og Aremark vil avgi en høringsuttalelse til planforslaget. Denne foreligger ikke når saken skrives, men rådmannen vil supplere saksdokumentene med denne når det foreligger.

Fylkeskommunen har fulgt opp Aremark kommune sin anmodning når det gjelder spredt boligbygging. Det er ikke lengre en kvote for omfanget av spredt boligbygging i Aremark. Det vises til retningslinjene punkt 1.13.9 som omhandler rammer som gjelder for omfanget av spredt boligbygging hvor det for Aremark er oppgitt at det er ingen omfangsbegrensninger. Det er positivt.

Når det gjelder tilrettelegging for næring langs vassdrag er kommunens uttalelse fra i høst ikke like godt ivaretatt. Dette synspunktet bør derfor gjentas i denne høringen. I møter med Fylkeskommunen er det muntlig gitt aksept for næringsutvikling innenfor 100-meters-beltet. For eksempel kan dette gjelde etablering av café-virksomhet i kommunens turistområder. Dette er ikke skriftliggjort i planforslaget og bør påpekes.

Når det gjelder punktet om næringsutvikling langs vassdrag er kommunen i en prosess sammen med de øvrige RAM kommunene som er kommet noe lenger med sine arealplaner og hvor det foreligger innsigelser fra Fylkeskommunen og Fylkesmannen. Det jobbes med å avklare disse innsigelsene og kommunen må forutsette at disse endringene ivaretas i fylkesplanen slik at Aremark kommune ikke må gjennom samme prosess i sin arealplan.

Under punkt 1.8.5 anmoder fylkeskommunen om at kommunene inngår et regionalt samarbeid for å utarbeide felles næringsplaner. Et slikt arbeid er startet opp i Halden kommune og Aremark signaliserte sin interesse for å være med i et slikt/dette i regionrådet 06.04.18. Halden kommune tok signalet og skulle komme tilbake til temaet.

Det som er nytt i denne høringsutgaven av fylkesplanen er arealdelen. Denne består av en kartdel – fylkesplankart og ulike temakart samt bestemmelser. Kartene finnes via linken gitt i avsnitt over. Det er to områder hvor det er gitt bestemmelser som gjelder for ti år og foran gjeldene kommunale og regionale planer. Dette er *Regional planbestemmelse for lokalisering av handel* og *Regional planbestemmelse for lokalisering av arbeids- og/eller besøksintensive virksomheter*. Ingen av disse ansees som spesielt relevante for Aremark og rådmannen viser til sidene 81 og 82 i planforslaget for utdyping av intensjonen med disse.

Av fylkesplankartet fremkommer tettstedsavgrensinger. Det finnes tre kategorier av disse. Fosby er definert som et områdesenter (se s 73). Avgrensningen til Kommunedelplan for Fosby samsvarer med denne avgrensningen. *Kommunedelplanen for Fosby sentrum* ligger vedlagt saken.

Halden og Aremark har en arealpott på til sammen 4,0 km<sup>2</sup> for perioden 2009-2050. Kommunenes handlingsrom er begrenset til arealpotten. Det er byggeområder utenfor

kommunedelplanen for Fosby som ønskes videreutviklet og det bør kunne åpnes for dette i Fylkesplanen så lenge det er utvikling av allerede etablerte næringsområder. For Aremark gjelder dette spesielt muligheten for å videreutvikle industriområdet på Sommero. Det er også ønskelig å kunne utvikle området rundt Strømsfoss

Del 4 i planforslaget er en oppstilling av retningslinjer for areal og energibruk. Rådmannen gjør oppmerksom på at retningslinjene er skjerpet sammenlignet med tidligere planer. Denne innskjerpingen oppfattes til å være på et svært detaljert nivå i forhold til at dette er en regional plan. Dette gir føringer for kommunens egne planer og oppfattes til å være en stor inngripen i lokaldemokratiet.

### **Rådmannens innstilling**

Aremark kommune anser at oversendte høringsutkast til Fylkesplan for Østfold på noen punkter ivaretar tidligere høringsuttalelse fra Aremark kommune. Dette gjelder særlig åpning for spredt boligbygging uten kvote. Kommunen vil samtidig igjen peke på behovet for å tilrettelegge for næringsutvikling og ber om at tidligere punkter tas inn i Fylkesplanen. Dette er:

- Det er ikke bare fylkets maritime reiseliv som bør gis utviklingsmuligheter men også fylkets øvrige reiselivsnæringer.
- Det er viktig å legge til rette for at fylkesreiselivsnæringer og maritime næringsliv får mulighet til å utvikle seg på egnede områder.'
- Det bør åpnes for en utvikling av allerede etablerte næringsområder selv om disse ligger utenfor områdesentrene. Aremark kommune ønsker muligheten for å videreutvikle Sommero industriområde og fylkesplanen bør legge til rette for dette. Det er også ønskelig å kunne utvikle området rundt Strømsfoss
- I møter med Fylkeskommunen er det muntlig gitt aksept for næringsutvikling innenfor 100-meters-beltet. For eksempel kan dette gjelde etablering av café-virksomhet i kommunens turistområder. Dette bør ivaretas tydelig i planforslaget..
- Detaljeringsnivået i planforslagets del 4 som er retningslinjer for areal og energibruk oppfattes til å være på et svært detaljert nivå i forhold til at dette er en regional plan. Dette gir føringer for kommunens egne planer og oppfattes til å være en stor inngripen i lokaldemokratiet.



Fylkesplan for Østfold

# Østfold mot 2050

*Høringsforslag*

*Vedtatt av fylkestinget 15. februar 2018*





# Innhold



Foto: Studio CB/Christian Berset

<b>Innledning</b> .....	<b>5</b>
<b>Del 1: Samfunnsdelen</b> .....	<b>15</b>
Hovedtema klima og miljø.....	16
Hovedtema verdiskaping og kompetanse.....	22
Hovedtema levekår og folkehelse.....	28
Samfunnsflokke.....	34
Et trygt Østfold.....	36
Frivillighet.....	37
<b>Del 2: Arealstrategi for Østfold</b> .....	<b>39</b>
<b>Del 3: Regionale strategier</b> .....	<b>51</b>
Regionale strategier Indre Østfold.....	52
Regionale strategier Halden og Aremark.....	56
Regionale strategier Nedre Glomma.....	60
Regionale strategier Mosseregionen.....	66
<b>Del 4: Regningslinjer for areal- og energibruk</b> .....	<b>73</b>
<b>Del 5: Planbestemmelser</b> .....	<b>85</b>
<b>Kartvedlegg</b> .....	<b>89</b>

# «Grenseløse Østfold»

*Visjonen «Grenseløse Østfold» betyr at vi skal legge til rette for handling og nyskaping ved å bygge ned grenser.*

*Det er en visjon som ikke henger i løse lufta. Østfoldkonferansen, som er Østfolds storsamling, har sagt at målrettet samarbeid og samhandling er det viktigste vi kan gjøre for en god utvikling av fylket. Det betyr at vi må få til tettere samarbeid mellom by og land, mellom kommuner, fylker, næringsliv, frivilligheten og de som utdanner ungdommen vår.*

## Innledning

Østfold er et fylke med stort potensial. Her kan vi leve gode liv. Vi kan finne arbeid, utdanningstilbud og gode steder å bo.

Vi har vakker natur, verdifulle arealressurser, et næringsliv i fremgang og en velfungerende offentlig sektor. Plasseringen mellom Oslo og Europa setter fylket i en særstilling. Østfold er et populært sted å bo. Få områder i Norge har så høy tilflytting som vårt fylke.

Det er fortsatt for mange østfoldinger som ikke har det bra og faller utenfor. Skal Østfold lykkes, må alle gode krefter trekke sammen. Fylkesplanen skal gi retning for hvordan dette skal foregå. Mange har deltatt i arbeidet med å forme planen. Det skal sikre at fylkesplanen kan brukes av hele østfoldsamfunnet.

Østfolds utvikling må foregå slik at kommende generasjoner også kan leve gode liv her. De skal kunne nyte naturen, dyrke jorden, bo trygt og utvikle sitt potensial. Fylkesplanen legger derfor til grunn at vi skal gjøre vårt for å ta vare på klima og miljø.

Fylkestinget har gitt to overordnede føringer for arbeidet med fylkesplanen:

- Øke antallet arbeidsplasser mer enn befolkningsveksten
- Samordne innsatsen for utviklingen av framtidens kompetanse

Samtidig har fylkestinget vedtatt at Parisavtalens bestemmelser skal legges til grunn for fylkesplanen. Utviklingen må derfor finne sted innenfor de klima- og miljømål som Norge har sluttet seg til i Parisavtalen.

### PARISAVTALEN

Parisavtalen er en internasjonal klimaavtale som ble vedtatt i 2015. Avtalen sier at global oppvarming skal holdes godt under 2 grader sammenliknet med førindustriell tid, og det skal jobbes for å klare 1,5 grader. Det skal begrense farlige klimaendringer. Verden skal bli klimanøytral i løpet av siste halvdel av dette århundret. Det betyr at det ikke slippes ut mer CO<sup>2</sup> enn hva som tas opp av naturen.

### Fylkesplanens hensikt

Fylkeskommunen skal drive regional utvikling. Det er slått fast i plan- og bygningsloven. Loven stiller ikke lenger noe formelt krav om å utarbeide en fylkesplan, men den pålegger fylkeskommunen å lede an i regional planlegging.

I Østfold har vi en fylkesplan som fungerer godt. Da den forrige fylkesplanen ble utarbeidet for snart ti år siden, var den både nyskapende og omstridt. Det var den første fylkesplanen i Norge som inneholdt en samlet arealstrategi for hele fylket. Planen har inspirert andre fylkers planlegging, og har påvirket nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.

Fylkesplanen er en plan for hele Østfold. Planen er utarbeidet i fellesskap med og er rettet mot alle aktører i østfoldsamfunnet, og er særskilt viktig for samarbeidet med Østfolds kommuner og regionale statlige aktører.

Evalueringen av forrige fylkesplan viser at det ikke er en plan for skrivebordsskuffen – den brukes i kommunal planlegging, og kommunene sier at den bidrar til forutsigbarhet. Ikke alle er enige i alt som står i fylkesplanen, blant annet er det en diskusjon om å finne riktig nivå mot det kommunale selvstyret.

Det er grunnlag for å hevde at det er skjedd et trendsifte i planleggingen i Østfold. Vi har sett en endring fra byspredning til en utvikling mot tettere og mer kompakte byer og tettsteder. Evalueringen av fylkesplanen sier likevel at det vil ta tid før vi ser disse endringene veldig tydelig i terrenget. For å nå samfunnsmålene i fylkesplanen, er det nødvendig at vi lykkes med disse endringene.

Dette trendsiftet i planleggingen kan ikke tilskrives fylkesplanen alene, men den har utvilsomt vært en medvirkende faktor. Det er etablert felles begreper og en felles retning for planleggingen i fylket. Arbeidet med rullering av planen har vist dette med all tydelighet.

Fylkesplanprosessen har hatt bred medvirkning, blant annet har det vært politiske dialogmøter mellom fylkeskommunen og kommunene (regionrådene). Selv om det er uenigheter på en del områder, så er det ingen stor grunnleggende uenighet om hovedgrepene i fylkesplanen. Her har fylkeskommunen, kommunene og staten blitt mer samstemte i årene som har gått.

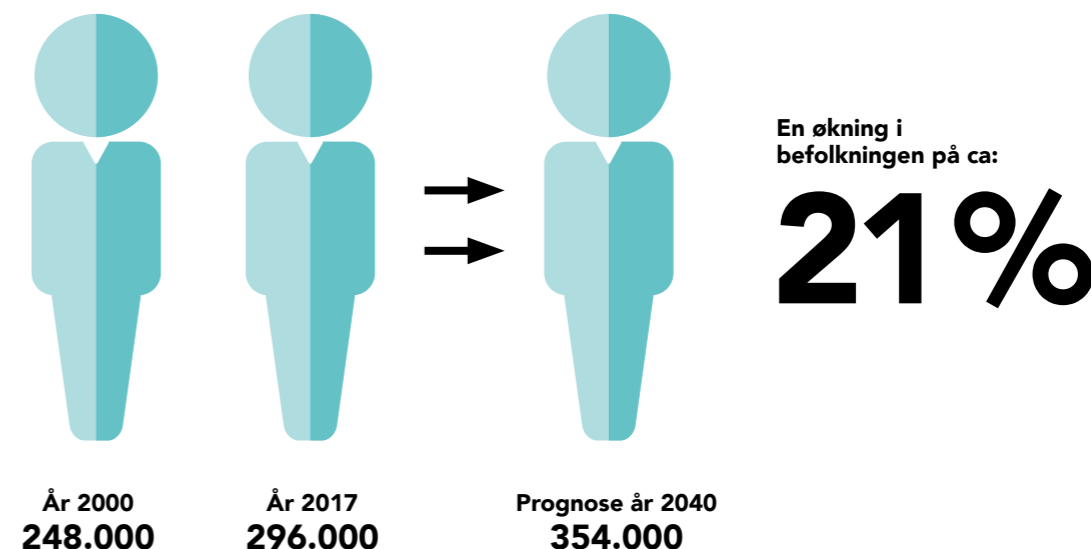
Fylkesplanen trakk for snart ti år siden opp noen viktige felles utviklingsmål for Østfold. Disse har hatt betydning for utviklingen i fylket. Det er derfor fornuftig å videreføre fylkesplanen i en rullert versjon.

Hensikten med den reviderte planen er at den skal gi retning for og forsterke den utviklingen som er satt i gang. Østfold har fortsatt betydelige levekårs- og folkehelseutfordringer, og vi trenger flere arbeidsplasser. Vi må få effekt av «den nye måten» vi organiserer østfoldsamfunnet på. En tettere og mer kompakt utvikling må bidra til at vi får mindre forurensende biltrafikk, mindre avgang av dyrka mark, at det utvikles urbane miljøer med nyskapende næringsliv og skapes bomiljøer som motvirker sosial ulikhet. Endringsprosessene må fylles med innhold og kvalitet. Det gjøres best i fellesskap med østfoldsamfunnet, slik fylkesplanen legger opp til.

I 2017 ble Fredrikstad kåret til Norges mest attraktive by. Det er et tydelig tegn på at noe er på gang i Østfold.

#### FYLKESKOMMUNEN OG REGIONAL PLANLEGGING Plan- og bygningslovens paragraf 8-2:

«Regional plan skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen.»



### Østfolds muligheter

Verdiskapingen i Østfold har økt sterkt de tre siste årene, og sterkere enn landsgjennomsnittet. Den samlede verdiskapingen i Østfolds bedrifter har økt fra 36,9 milliarder kroner i 2013 til 43,9 milliarder i 2016. For første gang på 10 år hadde Østfold i 2016 en sterkere vekst i antall arbeidsplasser enn landet for øvrig. Endringer over 2-3 år er en kort periode i en fylkesplan med tidshorisont til 2050, og vi har et godt stykke igjen til den veksten vi ønsker. Likevel er de siste års utvikling et brudd med en flerårig negativ trend for fylket. Kan det fortelle oss noe om hva vi må gjøre for å løfte Østfold videre på lang sikt?

Fylkesplanens samfunnsdel beskriver hvordan næringslivet i Østfold har forandret seg de siste tiårene. Østfold var og er et industrifylke, men mange av fylkets største arbeidsplasser fra 30-40 år tilbake i tid, eksisterer ikke i dag. Tradisjonelle industriarbeidsplasser har forsvunnet, noe som har ført til store utfordringer for fylket. Gjennom tiår med omstilling har nå fylket en større variasjon av bedrifter og næringer. Mange av disse bedriftene er i bransjer som er i vekst. Det gir muligheter.

Østfold har i dag ikke noen bransje eller næring som alene har kraft til å være lokomotiv

for hele fylket. Da skipsbygging og prosessindustri blomstret i Østfold, førte det til oppgangstider, men nedturen var desto hardere da disse lokomotivene mistet fart. Utviklingen i Østfold vil alltid være sterkt avhengig av de generelle konjunktorene i Norge. Heldigvis har vi de siste årene vært skånet for de største negative effektene av «oljebremsen». Vi må derfor ta utgangspunkt i den sammensatte næringsstrukturen vi har i fylket, og dyrke det som et gode.

Vekst i arbeidsplasser og verdiskaping gir bedre muligheter for å kunne jobbe med Østfolds utfordringer knyttet til levekår og folkehelse. Østfoldingen lever kortere enn gjennomsnittet av andre nordmenn, har lavere arbeidsdeltagelse og utdanningsnivået er lavere enn for landsgjennomsnittet. Disse utfordringene må det tas tak i. Østfoldingens levekår må heves og sosiale ulikheter i befolkningen må reduseres. Dette er et sammensatt og vanskelig arbeid. I fylkesplanens samfunnsdel lanseres begrepet «samfunnsfloker» som en tilnærming for å jobbe med disse utfordringene.

Østfold må bli et fylke hvor vi ikke ensidig snakker om klimautfordringer. Vi må kunne snu oss og se på de mulighetene som et «grønt skifte» gir. Det er nødvendig for å ta vare på

klima og miljø, men også for å sikre oss en plass i de næringene hvor framtidens verdiskaping vil foregå.

Fylkesplanens samfunnsdel beskriver hva vi må gjøre for å ha et bærekraftig Østfold - et Østfold hvor vi tar vare på både klima, verdiskaping og østfoldingens helse, utdanning og levekår. Noen stikkord:

- Sterkere samarbeid mellom næringsliv, det offentlige og de som utdanner
- Sørge for at alle får delta i samfunnet og redusere sosiale forskjeller
- Høyne befolkningens kompetanse
- «Det grønne skiftet»
- Satsing på klynger og nettverk, innovasjon, digitalisering og teknologiutvikling

Kanskje ikke revolusjonerende – men det er det som virker! Det er i det daglige arbeidet i Østfold – i skolene, i bedriftene og i alle andre virksomheter - som det avgjøres om Østfold skal ta steget opp en divisjon. Skal Østfold lykkes, må disse satsningene fylles med innhold og gjennomføres med styrke. Hva må til? Fylkestinget har i regional planstrategi påpekt noen avgjørende suksessfaktorer:

- Samhandling og samarbeid
- Infrastruktur og mobilitet
- Integrering og inkludering
- Klima og miljø
- Helhetlig by- og stedsplanlegging

#### **Samhandling og samarbeid**

- Samarbeidet mellom næringslivet og det offentlige må bli sterkere og dypere. Verdiskapingen foregår i bedriftene, men det offentlige må ta en tydelig rolle som tilrettelegger. Kompetansen i befolkningen må heves. Det må være enighet om mål og strategier.
- Det må jobbes målrettet over mange år – det gjelder både klimaarbeid, folkehelse og næringsutvikling
- Sterkere samarbeid mellom kommunene om næringsutvikling
- Sterkere involvering av frivilligheten

Det er tatt flere viktige initiativ for styrke samarbeidet i Østfold. Næringsriket Østfold er ett eksempel. Her møtes næringsforeninger, bykommunene, regional stat, fylkeskommunen og utdanningsinstitusjonene. Det jobbes med strategisk samarbeid, samtidig gjennomføres konkrete prosjekter i felleskap.

Ser vi på strategiene til fylkets næringsforeninger, så er det mange fellesnevnerne med fylkesplanen og kommunale planer: urbanisering (tette byer), arbeidsplassvekst, transport og omdømme. Innhold og vinkling kan være forskjellig, men det jobbes mot felles mål.

Selv om Østfold har spesielle utfordringer knyttet til helse og levekår, så drives det et godt folkehelsearbeid i fylket. Det finnes mye god kompetanse og vi er flinke til å dele kunnskap. Østfoldhelsen er et viktig regionalt partnerskap.

I Indre Østfold slår fem kommuner seg sammen med ambisjoner om større regional tyngde i den nye hverdagen i Viken. Fredrikstad og Sarpsborg kommuner vil lage en felles næringsplan. I Østfold kompetanseforum jobbes det på tvers i fylket for å sikre riktig kompetanse til arbeidslivet, en satsning som vies nasjonal oppmerksomhet. I Mosse-regionen kommer det en ny storkommune, i sør styrker Halden og Aremark samarbeidet gjennom et nytt regionråd. I Klima Østfold jobber fylkeskommune og kommunene sammen om å nå vedtatte klimamål.

Skal Østfold lykkes med sin ambisjon om sterkere samarbeid og samhandling, må slike initiativ få tyngde, innhold og forpliktelse.

#### **Infrastruktur og mobilitet**

Godt utbygd infrastruktur gir gode samfunns-effekter. Østfold må sikres god mobilitet innad i fylket, til Oslo og Akershus, Sverige og Europa. Det er gjennomført og det planlegges stor statlig utbygging av vei og bane i Østfold. Fylket må stå sammen om å holde framdriften i de planlagte prosjektene. Samtidig må de



Foto: Tom-Egil Jensen

store byene planlegge slik at det får ta del i statlige belønningsordninger i form av «by-pakker» og byvekstavtaler. Mobilitet må i mye større grad løses av sykkel, gange og kollektivtransport. Det må være førende for de investeringene som foretas.

#### **Integrering og inkludering**

Over 16 prosent av befolkningen i Østfold er innvandrere eller norskfødte med innvandrerbakgrunn. Et godt Østfoldsamfunn krever at vi lykkes med å integrere mennesker som av en eller annen grunn står utenfor. Det kan være innvandrere, mennesker med nedsatt funksjonsevne eller arbeidstagere med utdatert kompetanse. Vellykket integrering er ikke bare et gode for dem det gjelder, det gir også store samfunnsgevinster. Vi står foran en kommende «eldrebølge», da trenger vi flest mulig hender i arbeid. Integreringsperspektivet må derfor ivaretas i alle planer, reglementer, tildelinger og saksbehandling generelt.

#### **Klima og miljø**

«Bærekraft» er et fyndord vi er blitt vant til. Kort fortalt betyr det at behovene til dagens mennesker blir tilfredsstilt uten at det ødelegger mulighetene for framtidige generasjoner. Klimaendringene vi ser resultatet av mange steder på kloden, er resultat av menneskelig aktivitet. Østfold må derfor ta sin del av ansvaret for å redusere de verste effektene. Samordnet bolig-, areal og transportplanlegging er et av de viktigste verktøyene. Fylkesplanens

arealstrategi viser hvordan vi kan bruke arealene på en bærekraftig måte.

Det er samtidig viktig at arealplanene i Østfold tar høyde for at klimaet allerede har endret seg. Samfunnsikkerhet og klimatilpasning i arealplanleggingen, skal gi befolkningen økt trygghet og samtidig spare samfunnet for store kostnader.

#### **Helhetlig by- og stedsplanlegging**

Østfold endres gradvis. Skal vi beholde vårt flotte kulturlandskap, levende bygder og et livskraftig landbruk, må vi skape gode og kompakte byer og tettsteder. Disse må utvikles med kvalitet, slik at de ikke skaper nye sosiale forskjeller, og de må baseres på klimavennlig transport i form av sykkel, gange og kollektivtransport. På den måten kan byene og tettstedene både bli attraktive og bidra til bedre folkehelse.

Det er et internasjonalt fenomen at byene står for en stadig større del av verdiskapingen. Deling av kompetanse, innovasjon og framvekst av nye selskaper skjer lettere i urbane miljøer. Vi må derfor sørge for at attraktive kompetansebedrifter lokaliseres i sentrum framfor bilbasert plassering i byenes randsoner. Ikke minst bør bedriftene selv være opptatt av dette. De må være forberedt på at nye generasjoner ikke vil identifisere seg med arbeidsgivere som ikke tar miljøansvar. Ungdom vil ønske urbane kvaliteter og smarte, billige og klimavennlige transportløsninger.

Østfold er i den heldige situasjon at vi har «styringsfart» - befolkningen øker. Ifølge Telemarksforskning er Østfold det fylket som har størst bostedsattraktivitet i hele landet. Det er stor usikkerhet knyttet til befolkningsframskrivinger, men i 2040 kan vi være over 60.000 flere østfoldinger enn i dag (SSB-tall). Kunsten blir å koble denne vekstkraften med suksesskriteriene ovenfor. Da vil Østfold nå sine mål om verdiskaping, kompetanseheving og vekst i arbeidsplasser. Det er det beste grunnlaget for å løse Østfolds levikårs- og folkehelseutfordringer.

### Viken

Fra 1. desember 2020 vil Østfold inngå i det nye fylket Viken. Det kan derfor stilles spørsmål ved nødvendigheten av å utarbeide en fylkesplan for et fylke som er historie om knappe to år. Fylkestinget har sagt at fylkesplanen og fylkesplanprosessen skal danne et strategisk grunnlag for etableringen av Viken. Viken betyr ikke at Østfold forsvinner. Østfold skal fortsatt styrke sin posisjon i årene som kommer.

Med nesten 1,2 millioner innbyggere i Viken blir vi en del av landets klart mest folkerike fylke. Det gir muskler i form av en stor økonomi og robuste fagmiljøer. Klarer Østfold å ta sin plass i det nye fylket, åpner det seg store muligheter. Det er viktig at østfoldsamfunnet raskt setter fokus på hvilke muligheter Viken kan gi for vårt fylke, og at vi bidrar aktivt og offensivt i etableringen. Arbeidsplassvekst, infrastruktur og våre klima og miljømål blir svært viktig.

Østfold har allerede et formelt samarbeid med Akershus og Buskerud gjennom Østlandssamarbeidet og Osloregionen. Det innebærer blant annet at det er mange felles prinsipper for areal og transportplanlegging. Fylkesplanen har lagt vekt på å tilpasse seg areal- og transportplanleggingen, særlig i Oslo og Akershus. Ett viktig prinsipp er utviklingen mot en flerkjernet struktur rundt Oslofjorden. Det betyr at det skal være flere byer i Oslofjordområdet med helhetlig tilbud av arbeid og opplevelser, og at de fungerer som regionale

tyngdepunkt. De siste årene har 90 prosent av veksten kommet i Oslo og Akershus. Da er det viktig at det etableres en motvekt av noen andre sterke tyngdepunkter i Viken. Nedre Glomma må ta en slik posisjon.

### Fylkesplanens utforming og innhold

Fylkesplanen kan deles i to hovedområder:

- Samfunnsdelen
- Arealstrategien

I samfunnsdelen settes mål og det presenteres strategier for hvordan vi ønsker at Østfold skal utvikle seg. Arealstrategien er et virkemiddel for å iverksette strategiene og nå målene.

Fylkestinget bestilte en «lett rullering» av fylkesplanen. Derfor er hovedinnretning og utforming av planen videreført. Rulleringen har fanget opp endringer i samfunnet og tilpasset planen etter det.

Fylkesplanen er et strategisk dokument med et tidsperspektiv fram mot 2050. Målstrukturen i samfunnsdelen – med hovedmål og delmål – avspeiler det langsiktige perspektivet. Strategiene i samfunnsdelen viser hvordan vi ønsker å jobbe de nærmeste fire årene for å nå målene. Noen strategier har også et lengre tidsperspektiv.

Hovedinnretningen av fylkesplanen skal videreføres. Det betyr at det beholdes en forholdsvis detaljert målstruktur. Fylkesplanen skal gi føringer for mange temaer, og oppfølging skal foregå på mange fronter. Da er det viktig at de som skal bruke planen, finner konkrete føringer som er av verdi.

Mange mål og strategier kan medføre at det blir vanskelig å få oversikt, og at planen blir utydelig. Det er derfor under hvert hovedtema i samfunnsdelen gjort et ekstrakt av de viktigste innsatsområdene med overskrift «Hva må vi gjøre?». Disse innsatsområdene overstyrer ikke og går ikke på tvers av målene og strategiene. Det er et redaksjonelt grep for å tydeliggjøre planen.

*Bærekraftig utvikling tilsier at vi må se levikår, verdiskaping og miljø i sammenheng. Dette bærekraftperspektivet ligger til grunn for inndelingen av samfunnsdelen i tre hovedtemaer:*

- Klima og miljø
- Verdiskaping og kompetanse
- Levikår og folkehelse

I tillegg har fylkestinget bestemt at temaene barn og unge, integrering og frivillighet skal ivaretas på tvers av hele planen.

I samfunnsdelen inngår også tre egne omtaler: «Samfunnsflokke», «Frivillighet» og «Et trygt Østfold». Disse må ses i sammenheng med og er utfyllende til samfunnsdelens tre hovedtemaer. De har derfor ikke egen struktur med mål og strategier.

I fylkesplanen er det et kapittel (del 3) med regionale strategier for de fire delregionene i fylket (Mosseregionen, Indre Østfold, Halden/Aremark og Nedre Glomma). Kapitlet er forenklet i denne revisjonen ved at antallet mål og strategier er redusert. Regionene har utarbeidet noen få overordnede strategier som skal være førende for samarbeidet både internt og med fylket som helhet.

Fylkesplanens retningslinjer (del 4) gjelder for planer som omhandler utvikling av østfoldsamfunnet. Retningslinjene skal sikre bærekraftig

arealforvaltning i tråd med målene i fylkesplanen.

*Fylkesplanen har to regionale planbestemmelser med juridisk virkning (del 5). Det er:*

- Regional planbestemmelse for lokalisering av handel
- Regional planbestemmelse for lokalisering av arbeids- og/eller besøksintensive virksomheter

*For fylkesplanarbeidet er det benyttet eget faktagrunnlag i form av:*

- Statistikkgrunnlag for fylkes- og kommuneplanarbeidet 2016, Østfold analyse
- Regional analyse for Østfold 2016, Telemarksforskning
- Regional analyse for Østfold 2017, Telemarksforskning
- Utredning om næringsområder i Østfold, fase 1 og 2 – Rambøll
- Evaluering av fylkesplan for Østfold – Østfold mot 2050, Analyse & Strategi/Multiconsult

Statistikkgrunnlaget ble utarbeidet som grunnlag for oppstart av arbeidet med samfunnsdelen i januar 2016. Telemarksforskings rapport er brukt som et supplement og utgjør også en oppdatering av faktagrunnlaget i form av sin rapport for 2017.



### Plansystemet og iverksettelse av fylkesplanen

Hele Østfold må bidra dersom vi skal nå målene i fylkesplanen. Fylkeskommunen og kommunene må bruke sitt virkemiddelapparat og kommunene må føre en arealpolitikk som har felles mål med fylkesplanen. Næringslivet og de som utdanner ungdommen vår, må jobbe mot felles mål. Den enkelte østfolding må også bidra – skal vi f.eks. nå målene om biologisk mangfold i fylkesplanen, kan vi ikke plante uønskede arter i egen hage eller blomsterkasse.

Østfold må kunne forvente at staten bidrar til en utvikling i tråd med fylkesplanens mål. Det krever blant annet en erkjennelse av Østfolds spesielle folkehelse- og levekårsutfordringer.

Plan- og bygningsloven stiller i utgangspunktet krav om ett konkret regionalt plandokument: Hvert fjerde år skal det utarbeides en «regional planstrategi». Planstrategien skal angi de største mulighetene og utfordringene i fylket og beslutte hvilke regionale planer som skal utarbeides i perioden. I planstrategien for 2016-2019 ble det bestemt at fylkesplanen skal rulleres.

Fylkesplanen er et overordnet strategisk dokument og har ikke et eget handlingsprogram. Fylkesplanen legger føringer for andre regionale planer som bidrar til iverksettelse av fylkesplanen. Dette er langsiktige, strategiske planer med eget handlingsprogram. De kan ha tematisk eller geografisk innretning (f.eks. næring, opplæring, kultur, kystsone). Fylkeskommunenes fireårige økonomiplan samordner oppfølgingen av de regionale planene og fylkesplanen.

*Østfoldsamfunnet har tre hovedtyper virkemidler for å iverksette fylkesplanens strategier:*

- Normative (samfunnsplanlegging, rådgivning og veiledning, samhandling og oppfølging gjennom ulike prosjekter og prosesser)

- Juridiske (forvaltning av lover, planbestemmelser og retningslinjer)
- Økonomiske (disponeringer gjennom økonomiplan og budsjett, forvaltning av regionale og statlige tilskuddsordninger, samt samarbeidsavtaler som f.eks. bypakker)

Med etableringen av Viken, blir det viktig å få på plass et samlet planverk for det nye fylket, og et målrettet virkemiddelapparat for iverksettelse. Her må føringene fra Østfolds fylkesplan og andre regionale planer tas videre. Ikke minst blir det viktig å sikre videre samarbeid med alle i Østfold som skal være med på å iverksette fylkesplanen.

### Østfold i verden

Østfold inngår i en dynamisk utviklingsregion som strekker seg fra Oslo til København. Østfold har gjennom mange år utviklet det internasjonale samarbeidet som et verktøy for å nå mål i fylkesplanen. Fylkeskommunen og Østfolds kommuner er medlem av flere europeiske og skandinaviske samarbeidsorganisasjoner. Her arbeides det med politisk påvirkning (av EU og egne nasjonale myndigheter), kunnskaps- og erfaringsutveksling og utvikling og gjennomføring av EU-prosjekter. Østfold samarbeider med regioner i hele Europa, men har et spesielt fokus på Skandinavia og Nordsjø- og Østersjøregionene.

Fylkeskommunen har et eget ansvar for å mobilisere aktører i fylket til europeisk samarbeid gjennom spredning av informasjon, veiledning og kompetanseutvikling. Østfold har siden 1994 vært sekretariat i Interreg Sverige-Norge programmet i delområdet Grenseløst samarbeid, og har også en sentral rolle i Interreg Øresund-Kattegat-Skagerak-programmet.

### Nullutslippsamfunnet, er det mulig?

Parisavtalen beskriver nullutslippsamfunnet. Det er et klimanøytralt samfunn hvor det ikke slippes ut mer CO<sup>2</sup> enn det som tas opp av naturen. Viser fylkesplanen vei mot et slikt samfunn i 2050?

Ja, klarer vi å følge planens intensjoner, er det gode muligheter for at vi kan komme dit. Vi er avhengig av nødvendige teknologisk utvikling, men viktigst er en holdningsendring – i måten vi organiserer samfunnet på, hvordan næringslivets utvikles og ikke minst hvordan hver

enkelt av oss oppfører oss som forbrukere.

Nullutslippsamfunnet vil kreve at vi alle må gjøre noen endringer i våre daglige liv. Belønningen er et samfunn hvor våre barn kan trives og ta ut sitt potensial.



Foto: Didrik Stenersen



Del 1

# Samfunnsdelen

---

# Hovedtema klima og miljø

## Hovedmål

Østfold skal være et fylke som ivaretar klima, natur, kulturminner og kulturlandskap, og som tar miljøhensyn i offentlig og privat sektor.

### Natur- og kulturverdier

Østfold er et fylke rikt på naturverdier og historiske kulturlandskap. Natur og biologisk mangfold har en verdi i seg selv, men er samtidig viktig for menneskelig aktivitet og trivsel, verdiskaping og framtid. Kulturminner og kulturlandskapet representerer vår historie og identitet. Framtidens Østfold må derfor se summen av tiltak og sørge for at natur og kulturverdiene tas vare på i en helhetlig arealforvaltning.

### Globale klimaendringer

Vi ser dramatiske endringer i klimaet. Klimaendringene kan føre til lavere matproduksjon, utryddelse av arter, tørke og oversvømmelser. Det er en erkjennelse at menneskeskapte klimagassutslipp har bidratt sterkt til økt global gjennomsnittstemperatur og klimaendringer. Spørsmålet er om verdenssamfunnet vil lykkes i å begrense utslippene slik at de farligste klimaendringene begrenses. I den historiske Parisavtalen fra 2015, er verdens land enige om at økning i global gjennomsnittstemperatur skal holdes godt under 2°C, helst under 1,5°C, sammenlignet med tiden før fossil energi ble tatt i bruk til industri, oppvarming og transport.

Vi har allerede passert 1°C global gjennomsnittlig temperaturøkning. Dersom verdenssamfunnet fortsetter med dagens utslippstakt, er det bare 20 år til vi med stor sannsynlighet har sluppet ut den mengden CO<sub>2</sub> som er mulig innenfor 2-gradersmålet. Klimaendringene er en global utfordring som både må løses lokalt, gjennom at alle bidrar, og gjennom globale og nasjonale virkemidler. Dette krever en endring i tankesett og verdibaserte holdninger. Her kan barn og unge tilføre mye, og det blir viktig for arbeidsgivere å tilpasse seg yngre generasjoners perspektiver. Fylkesplanen har som utgangspunkt at vi i Østfold skal gjøre vårt for at ambisjonsnivåene i Parisavtalen oppnås. Østfold skal derfor melde inn egne klimamål til FN som oppfølging av Parisavtalen.

Det er viktig at vi ikke ser på klimautfordringen som et uoverstigelig problem, men heller som en mulighet til nyskaping, økt klimavennlig industriproduksjon, bedre og smartere byer og lokalsamfunn. Dette krever at vi i Østfold har en felles visjon og finner gode metoder for å samarbeide. Her må både det offentlige, næringslivet og frivilligheten bidra. Omstillin-

gene som er nødvendige for å gjennomføre det grønne skiftet i Østfold, krever en tydelig ledelse.

### Framtidens Østfold – et scenario

I 2050 må Østfold være et lavutslippssamfunn. Dette må oppnås samtidig som befolkningen øker og vi skal ivareta utfordringer innen levekår og verdiskaping. Det innebærer at vi må ta vare på og utnytte både naturressurser og menneskelige ressurser og kompetanse enda bedre enn i dag. Østfold skal være et klimavennlig samfunn med mindre sosial ulikhet. Industriproduksjonen i Østfold vil være høyere enn i dag basert på sirkulær økonomi, ny miljøvennlig teknologi og høy kompetanse i bedriftene.

Østfold vi se annerledes ut i 2050 med mer kompakte byer og tettsteder, men dagliglivet vil kanskje ikke være veldig forskjellig fra 2018. Vi vil utelukkende benytte fornybar energi til transport og til varme i hjem, bygg, landbruk og industri. Mye av dette vil vi oppnå lenge før 2050. Ett virkemiddel er forbudet mot fossil olje til oppvarming i bolig og bygg fra 2020. Et annet er bedre tilrettelegging for billigere og bedre elbiler og hydrogenbiler. Østfoldprodusert biogass og annet bærekraftig biodrivstoff vil benyttes i tyngre kjøretøy, inkludert skip og fly, men også her vil vi oppleve flere elektriske løsninger. Dette ble satt på dagsorden da Østfolds ordførere i 2014 erklærte at de skulle jobbe for fossilfri transport i regionen innen 2030.

Energiforsyningen vil i tillegg til fjernvarme, lokale varme- og kjølesentraler og vannkraft, suppleres av stadig mer solenergi og vindkraft. Mer effektiv teknologi, bedre batterier, kombinert med digitalisering, vil gjøre det mulig å utnytte energiresursene optimalt, både i transport og for stasjonær energibruk.

I byer og tettbygde strøk vil det være enkelt og attraktivt å reise kollektivt, sykle og gå. Det vil være et gode for alle, men spesielt for barn og unges mobilitet. På bygdene vil i hovedsak kjøretøy med el, hydrogen eller bærekraftig

biodrivstoff sørge for mobiliteten. Gjennom gode arealplaner og målrettet oppfølging av disse, har man lykkes med god byutvikling og fortetting som gjør det både attraktivt og bra for alle generasjoner å bo i Østfolds byer og tettsteder. Dette innebærer god tilgang til forskjellige tjenester og nærhet til grønne og blå lunger. Det er særlig viktig for eldre, som utgjør en stor andel av beboerne sentralt i byer og tettsteder. Utbygging av boliger, næring, hytter og infrastruktur håndteres ut fra prinsippet om transporteffektivitet.

Nødvendig vern av verdifulle arealer har krevd tydelige grep innenfor arealplanlegging. God kartlegging av ressursene har bidratt til en strategisk retning, større samarbeid og bedre arealutnyttelse, med færre arealkonflikter som et resultat. Det har vært planlagt med langsiktig horisont, slik at store masseuttak og massedeponeringer har foregått på mest mulig skånsom måte.

Det er kort reisetid med tog til Oslo og Gøteborg og hyppige avganger fra stasjonene i Østfold. Det er både person- og godstrafikk på Østre linje mellom Rakkestad og Sarpsborg. I 2050 har man lykkes i å få svært mye gods over fra vei til sjø og bane. Havnene tilbyr landstrøm og fornybare løsninger samt gode systemer for avfallshåndtering.

Råmaterialer blir utnyttet optimalt i produksjonen, og materialer og produkter gjenvinnes til nye produkter i en sirkulær økonomi. Ressurserne skal være fornybare og stadig brukes om igjen. Dagens avfallsselskaper vil i enda større grad bli materialselskaper. Biogassproduksjon fra avfallsressurser vil økes fram mot 2050. Bioøkonomi er godt utviklet med et bredt spekter av produkter.

Spørsmålet er likevel om en ytterst effektiv bruk av ressursene og andre grep i sirkulærøkonomien er tilstrekkelig for å nå Parisavtalens ambisjoner. Vil vi ha tilstrekkelig fornybar energi og ressurser til alle? Det kan bli behov for at vårt personlige forbruk endres. Kanskje



opplever vi at tilgang på forbruksvarer og bruk av flyreiser reduseres, mens tjenestetilbud og opplevelser øker. Her kan yngre generasjoner være pådrivere for en holdningsendring.

Østfold har et særlig ansvar for å ta vare på dyrka og dyrkbar mark. Strenge prioriteringer og et godt jordvern har gjort at matproduksjonen i Østfold har økt fram mot 2050, samtidig som biologisk mangfold er tatt vare på. Jord- og skogbruket i Østfold gir i 2050 minst utslipp per produsert enhet sammenlignet med konkurrentene.

I 2050 vil det fortsatt være industriproduksjon i Østfold. Industrien vil ha klimagassutslipp fra kjemiske og biologiske prosesser som ikke er relatert til energibruken. Østfold skal jobbe for å være best i klassen i lavt klimagassutslipp per produserte vare. Dette forutsetter rammevilkår som gjør norske produsenter konkurransedyktige. Kanskje vil Østfoldbedrifter kunne benytte fornybare innsatsfaktorer, og kanskje vil store punktutslipp fanges og lagres. Like viktig som at Østfolds industri legger om til gode klimaløsninger, vil det være å utvikle nye, grønne næringer som lavutslippssamfunnet er helt avhengig av.

### Er nullutslippssamfunnet realiserbart?

Scenariet beskrevet ovenfor er mulig å nå. Mange av hindrene vil løses av teknologisk utvikling og av markedet, ofte hjulpet av nasjonale og internasjonale subsidier og avgifter eller andre rammebetingelser. I Østfold må fylkeskommunen og kommunene bidra med sin markedsrett og sine verktøy. Østfolds næringsliv, FoU-miljøer, organisasjoner og enkeltmennesker vil gjennom initiativer og samarbeid gi viktige bidrag. Nullutslippssamfunnet vil kreve en holdnings- og adferdsendring både blant samfunnsaktører og den enkelte av oss.

Kommende prosesser med oppdateringer av klimaplaner i kommuner og fylke vil være en sentral arena for samarbeid. Detaljering av mål og milepæler for 2020, 2030 og 2040 vil i dette

arbeidet formuleres ut fra målet om et nullutslippssamfunn i 2050. Systemer for oppfølging, registrering og rapportering bør opprettes.

Selv om det settes i gang tiltak for å redusere klimagassutslipp, er det nødvendig å tilpasse østfoldsamfunnet de klimaendringene som kommer. Framtidige klimaendringer vil kreve beredskaps- og tilpasningstiltak fra kommuner og statlige sektormyndigheter, og stille nye krav til samfunnsplanleggingen.

Infrastruktur og løsninger som realiseres av offentlige og private aktører i dag, vil være i bruk når vi har nådd lavutslippssamfunnet i 2050. Arealplaner legger grunnlaget for hvilket samfunn vi skal ha i et perspektiv på 30-40 år og enda lengre. Når vi foretar investeringer og utformer virkemidler, må vi derfor stille kontrollspørsmålet: Er dette en løsning som tar oss til nullutslippssamfunnet?

### Hva må vi gjøre:

- Overgang til fossilfri transport og fornybar energi
- Utvikle kompakte byer og tettsteder og satse på kollektivtransport, sykkel og gange
- Ta vare på natur- og kulturverdiene
- Strengt jordvern
- Bredt samarbeid om det grønne skiftet
- Samarbeid om klimaplaner mellom kommuner og fylke
- Gjenbruk og bedre utnyttelse av ressurser – satse på sirkulærøkonomi
- Melde inn klimamål til Parisavtalen

## Klima og miljø

### Delmål og strategier

#### Delmål: Klima og energi

I 2050 er all energibruk i Østfold fossilfri, og jordbruk og industri er ledende i å minimere annen type klimagassutslipp per produserte enhet. Østfold skal være et lavutslippssamfunn med høyeffektiv energi- og ressursbruk. For å nå målet for 2050 skal det settes delmål for 2020, 2030 og 2040. Transporten i Østfold skal være fossilfri i 2030. Målet er at dette skal gjelde all transport

1.	Transporteffektivitet skal være førende for arealbruken i Østfold. Lokalisering av rett virksomhet på rett sted skal bidra til å redusere transportbehovet. Bolig-, areal- og transportplanlegging skal samordnes. Det skal legges vekt på å utvikle gode, kompakte tettsteder og byer. Det er her størstedelen av befolkningsveksten skal komme.
2.	Infrastruktur, for eksempel lade- og fyllestasjoner, må legges til rette for fossilfri transport. Det offentlige skal gå foran i omleggingen til utslippsfrie alternativer og biogass, blant annet gjennom investeringer og anskaffelser.
3.	Østfoldsamfunnet skal sammen stimulere til overgang fra privatbil til gange, sykkel, el-sykkel og kollektive transportløsninger. Disse transportformene må sikres god fremkommelighet og høy brukervennlighet. Bilbruk i byer og tettsteder bør reduseres gjennom bilbegrensende tiltak, kombinert med at nullutslippsbiler og biogasskjøretøy gis fordeler framfor fossilkjøretøy.
4.	I Østfold skal det store flertall legge om til fossilfrie og mer energieffektive løsninger. Det gjelder for boliger, næringsbygg, industri og landbruk.
5.	I Østfold skal det stimuleres til økt fornybar energiproduksjon, både kraft og varme. Alle tiltak skal være miljømessig akseptable og samfunnsøkonomisk lønnsomme.
6.	Landbruk, industri og deponier må ta ansvar for og stimuleres til at utslipp fra kjemiske og biologiske prosesser minimeres.
7.	Østfold skal melde inn egne klimamål til FN, som oppfølging av Parisavtalen. Målene skal fastsettes og rulleres gjennom arbeidet med klima- og energiplaner regionalt og lokalt.
8.	I Østfold skal man bevisstgjøre, skape engasjement og bygge opp kunnskap i kommuner, næringsliv og befolkning om tiltak og adferd som reduserer klimagassutslipp. Det er viktig at barn og unge involveres.
9.	Østfold har flere samarbeidsarenaer for å samordne klima- og miljøtiltak på tvers av kommunegrenser, forvaltningsnivåer og sektorer. Dette samarbeidet må styrkes og videreutvikles.
<b>Delmål: Bærekraftig forbruk og ressurseffektivitet</b> Østfold skal være et foregangsfylke for gjenbruk, gjenvinning og miljøvennlig ressursutnyttelse (sirkulærøkonomi). Det skal stimuleres til økt andel miljøvennlige varer og tjenester	
10.	Det offentlige Østfold skal bidra til markedsgjennombrudd for klimaløsninger ved å etterspørre disse. Det skal stilles krav til gode klima- og miljøegenskaper og optimale levetidskostnader for varer, bygg og tjenester.

11.	Østfoldingene må sikres tilstrekkelig kunnskap om konsekvensene av forbruk, og hvilke muligheter som finnes i form av gjenbruk og gjenvinning. Dette gjelder både privatpersoner, det offentlige og næringslivet. Sirkulærøkonomi settes ut i praksis ved å etterspørre produkter med god kvalitet og design for demontering og reparasjon.
12.	Østfold skal forsterke en allerede god utvikling av gjenvinningsystemer og felles innsamlingsystemer for sortering av avfallet i kommunene. Satsingen på materialgjenvinning og reduksjon av matsvinn skal styrkes.
<b>Delmål: Klimatilpasning</b> Østfold skal rustes for forventede endringer i klima. Det skal tas hensyn til klimatilpasning i all arealplanlegging.	
13.	Planleggere, utbyggere og næringsdrivende må sørge for løsninger som forhindrer at overvann fører til flom i tettbebygde områder, bekker og vassdrag. Nødvendig infrastruktur må oppgraderes for å ta høyde for klimaendringer.
14.	I planarbeidet for kystnære strøk, skal man ta hensyn til forventet havnivåstigning og stormflo, og i tillegg legge inn økte marginer for mer ekstremvær.
15.	Kommunene må ta hensyn til at økt nedbør, erosjon og menneskelig aktivitet kan øke faren for flom-, jord- og kvikkleireskred, og redusere risiko så langt det er mulig.
<b>Delmål: Naturmangfold og blågrønn struktur</b> Vi skal ta vare på Østfolds blågrønne verdier, det vil si natur- og vannområder, i en mest mulig sammenhengende struktur. Bestander av naturlig forekommende naturtyper og arter, skal bevares i sine leveområder. Regionale ansvarsarter skal prioriteres.	
16.	Plan- og bygningsloven skal benyttes som verktøy for å sikre naturmangfold, og til å restaurere og gjenskape vassdrag og naturområder, særlig rundt byer og tettsteder.
17.	Kommunene og andre sektormyndigheter må sørge for at deres planer og vedtak er i samsvar med målene i Regional vannforvaltningsplan.
18.	Østfolds våtmarker og myrområder er verdifulle og har mange viktige funksjoner. Kartlegging av biologisk verdi og klimaeffekt skal prioriteres og kunnskapen skal brukes ved ev. omdisponering og restaurering. Det skal legges til rette for at private og offentlige ordninger kan benyttes i restaureringsarbeid.
19.	Østfold fylkeskommune skal i samarbeid med berørte kommuner utarbeide en marin fagrapport for bruk av sjøen langs kysten i Østfold. Akvakultur og havbruk skal inngå i planen.
20.	Østfolds naturområder må sikres mot oppdeling, utbygging og inngrep i randsonene. Kartleggingen av biologisk verdifulle områder (nøkkelbiotoper), skal benyttes aktivt ved eventuelle inngrep eller tiltak. Det må jobbes aktivt mot marin forsøpling.
21.	Alle kommuner i Østfold skal ha fullført kartlegging og verdsetting av sine friluftsområder innen 2020.
22.	Kommunene og andre myndigheter bør ha som mål å stanse videre utbygging og privatisering av strandsonen langs sjø og vassdrag, med spesielt fokus på byggeforbudet i 100-metersbeltet. Det bør prioriteres å tilbakeføre områder til allmenheten, der det åpnes mulighet for det. Videre er det viktig å legge til rette for at fylkets maritime næringsliv får mulighet til å utvikle seg på egnede områder

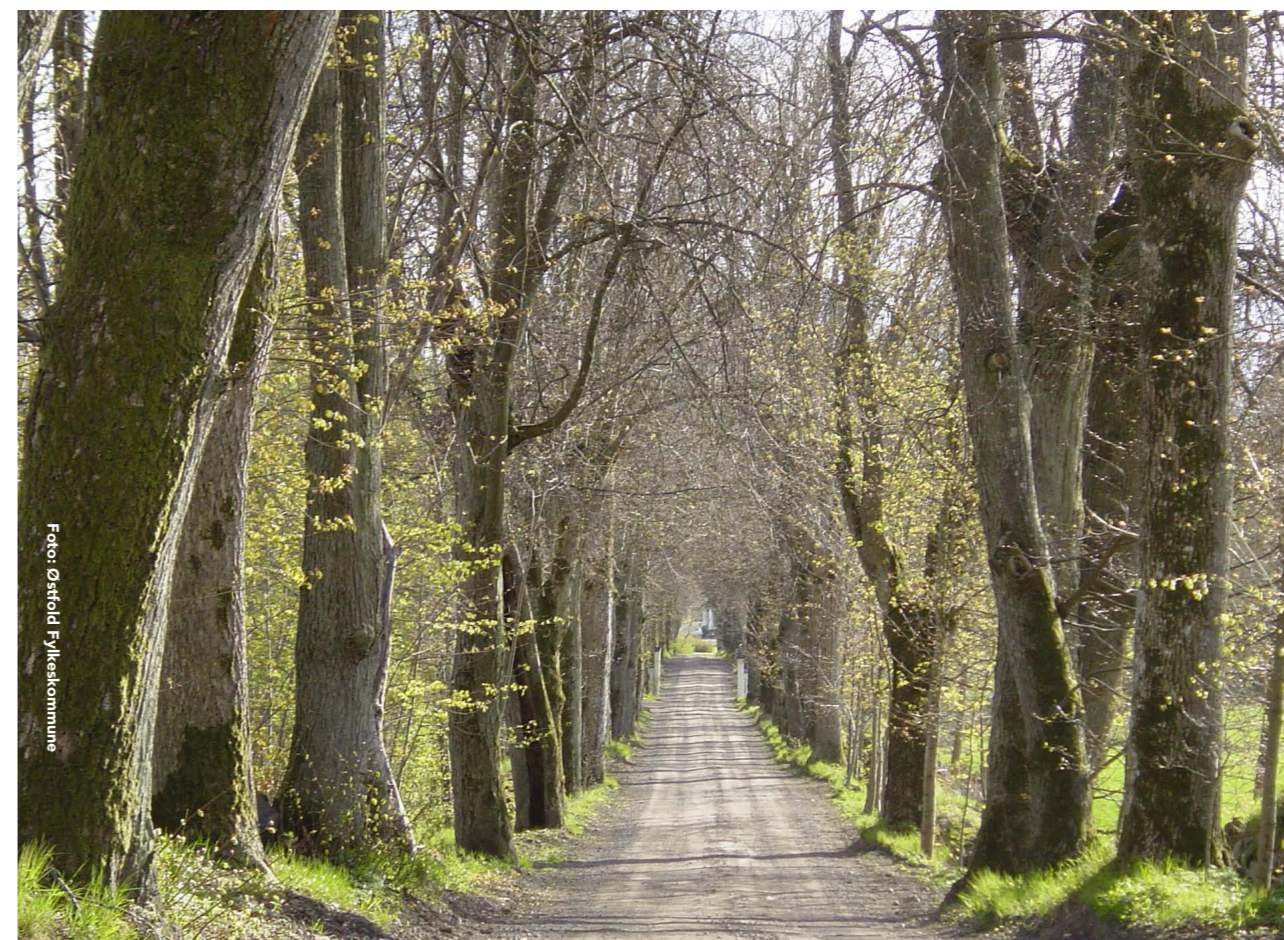


Foto: Østfold Fylkeskommune

23.	Det må mobiliseres bredt for å bekjempe og forebygge spredning av fremmede arter. Både det offentlige, næringslivet og den enkelte østfolding bærer dette ansvaret.
<b>Delmål: Jordvern</b> Den årlige omdisponeringen av dyrka mark i Østfold skal reduseres til et absolutt minimum.	
24.	Potensialet for fortetting og transformasjon av allerede omdisponerte arealer, skal utnyttet. Det skal ikke settes av dyrka mark til utbygging ut over hva som allerede ligger inne i kommunenes arealplaner.
25.	Ved utbygging av nødvendig infrastruktur i Østfold skal forbruket av dyrka mark begrenses. Kravet gjøres strengest for infrastruktur som har negativ klimaeffekt. Dersom det ikke kan unngås å bygge på matjord, bør denne tas vare på og brukes til jordforbedring eller nydyrking.
26.	Eldre arealplaner som strider mot fylkesplanens delmål om jordvern og som ikke er effektivt, skal vurderes endret eller opphevet.
27.	Dyrkbar mark bør ikke omdisponeres til utbygging av byer og tettsteder. Det skal kun gjøres dersom tunge hensyn knyttet til miljøvennlig utvikling av byer og tettsteder, tilsier dette. Flytting og reetablere dyrkbar jord bør være den naturlige følge av dette.
28.	Det motiveres for økt kultivering av arealer for økt nydyrking av korn og grønnsaker, men ikke på myr.

# Hovedtema verdiskaping og kompetanse

## Hovedmål

Østfold skal være attraktivt for mennesker og kapital, og tilby et velfungerende arbeidsmarked. Vi skal ha et bærekraftig næringsliv preget av nyskaping, riktig kompetanse og samhandling.

Næringslivets betydning for velferden er helt avgjørende - arbeid skaper bedre folkehelse og minsker sosiale forskjeller. Skal vi leve gode liv i Østfold, må vi ha velfungerende og lønnsomme bedrifter. Østfold har stolte industritradisjoner og gode muligheter for fortsatt å kunne produsere varer og tjenester, både til markedet i Norge og til resten av verden. Verdiskaping foregår på bred front i Østfolds mange virksomheter, på kulturområdet så vel som i næringslivet.

Næringslivet i Østfold har de siste tiårene vært gjennom en kraftig omstilling. Tradisjonelle industriarbeidsplasser har forsvunnet. Men nå har vi en næringsstruktur som er sterkere rustet for vekst. Dette skjer samtidig som nasjonale myndigheter planlegger stor utbygging av infrastruktur i Østfold, med blant annet dobbeltsporet jernbane gjennom fylket. Denne situasjonen gir spennende muligheter for videre vekst og utvikling.

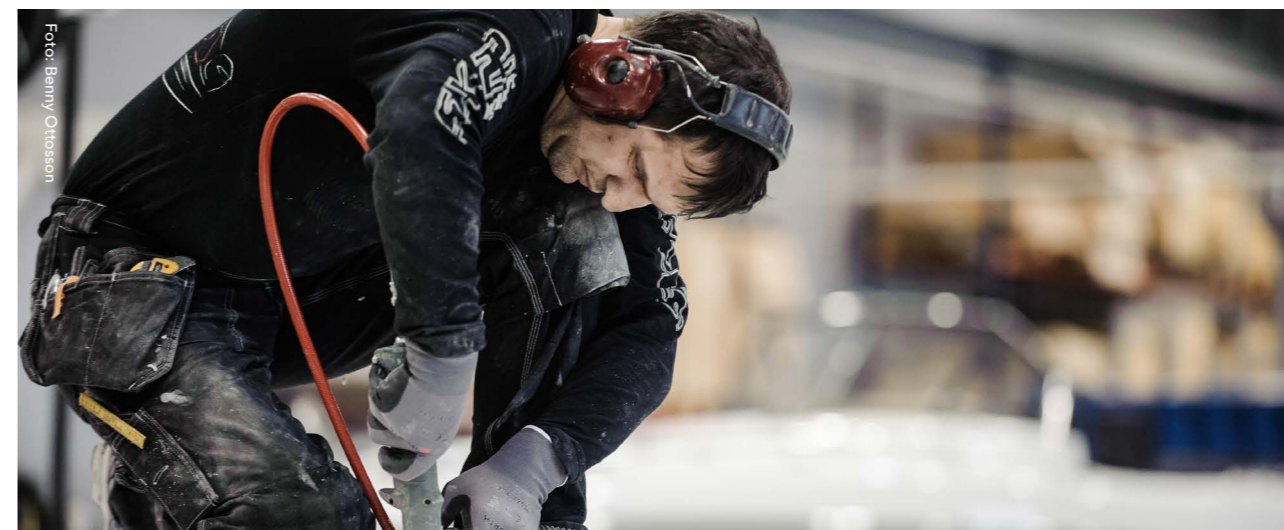
Det er noen internasjonale utviklingstrekk som er viktige for verdiskapingen i Østfold: økende digitalisering, robotisering, delingsøkonomien,

miljø- og klimautfordringer og globalisering av varer, tjenester, kapital og arbeidskraft. Dette er krevende utfordringer, men det åpner også opp mange muligheter for verdiskaping i Østfold. Østfold har f. eks. gode forutsetninger for å ta en ledende rolle innenfor deler av sirkulærøkonomien.

Østfolds differensierte næringsstruktur gir store muligheter for vekst. Samspillet mellom offentlig virksomhet og næringsaktivitet fungerer best når det offentlige legger til rette for de som vil skape verdier og nye arbeidsplasser. Fokus må være å tilrettelegge for en arealforvaltning som gir næringslivet tilstrekkelig forutsigbarhet, sørge for effektiv saksbehandling, utbygging av infrastruktur og samordne utdanning med arbeidslivets behov.

## Kompetanseløft

Østfold har underskudd på arbeidsplasser, særlig attraktive arbeidsplasser som kan tiltrekke arbeidskraft med høy kompetanse. En betydelig del av arbeidskraften pendler ut av fylket, og mange av disse har høyere utdanning. Samtidig er det et faktum at for få av



Østfolds innbyggere er i arbeid. Vi har en lav andel sysselsatte i forhold til resten av landet.

Det er en stor gruppe av østfoldinger som faller utenfor arbeidsmarkedet både på midlertidig og varig basis. For å kunne løse denne utfordringen er det avgjørende å heve kunnskapsnivået hos våre egne innbyggere. Vi må fokusere på gode tiltak for integrering og inkludering i arbeidslivet. Innvandrere må ses på som en ressurs. Etter- og videreutdanning er viktig i den sammenheng. Dette må skje i et tett og strukturert samarbeid mellom næringslivet, det offentlige og utdanningsinstitusjonene. Det vil også føre til høyere kompetansenivå i Østfolds bedrifter, noe som er viktig for omstillingsevne og verdiskaping.

Ungdommens utdanningsvalg og initiativ blir avgjørende for å sikre fornyelse og ettervekst i næringslivet. Det er viktig at ungdommen allerede under utdanningen får god kontakt med arbeidslivet i fylket. Det må legges vekt på entreprenørskap og de unges kunnskaper om ny teknologi som grunnlag for nyskaping.

## Internasjonalisering og global konkurransekraft

Digitalisering og bruk av roboter vil føre til store endringer i utforming og produksjon av varer og tjenester. Endringene drives av ønsket om å finne løsninger på store samfunnsutfordringer. Her ligger det også markedsmuligheter. Det vil oppstå nye forretningsmodeller som vil ha stor innvirkning på alle ledd i nærings-

og arbeidslivet. De fleste sektorer vil bli berørt. Endringstakten vil styres av konkurransesituasjonen i markedet og utvikling av realkompetansen i arbeidsstyrken. Skal næringslivet i Østfold lykkes i denne konkurransen, er det avgjørende å kunne utnytte de mulighetene som ligger i ny teknologi. Vi må også ha utdanningsinstitusjoner som møter arbeidslivets behov i en digital verden. Det er viktig å få alle med i dette teknologiske løftet, slik at det ikke skapes nye og større sosiale forskjeller.

Det ligger gode muligheter i å utnytte vår posisjon som grensefylke, og vi må forsterke Østfolds internasjonale orientering. Østfold fylkeskommune skal bidra til å samordne og mobilisere aktører i fylket til europeisk samarbeid og være døråpner for europeiske aktiviteter og prosjekter.

## Det grønne skiftet

Langsiktig og stabil vekst i næringslivet er basert på bærekraftig utvikling. Klima- og miljøutfordringene vil påvirke næringslivet gjennom strengere miljøkrav. Samtidig vil de som tilpasser seg den voksende etterspørselen etter miljøvennlige produkter og tjenester, miljøteknologi og urørt natur, styrke sin konkurranseposisjon. Forståelsen for hvilke muligheter som ligger i det grønne skiftet – en overgang til et lavutslippssamfunn og mer bruk av biobaserte ressurser – er viktig.

Østfold er blant de fylkene som har best forutsetninger for jordbruksdrift, bl.a. på grunn

av jordsmonn og gode klimaforhold, og matproduksjonen er betydelig i nasjonal sammenheng. Utnyttelse av Østfolds naturressurser er viktig både for verdiskapingen, den nasjonale matproduksjonen, landskapsforvaltningen og for sysselsettingen i bygdene. Klimautfordringene og det «grønne skiftet» vil kreve at landbruket må tenke nytt, og det blir viktig å rekruttere kompetente ungdommer inn i næringen. Landbruket i Østfold skal aktivt ta del i en fremvoksende bioøkonomi og sirkulærøkonomi.

### Forutsigbar arealutvikling

Østfold må evne å utnytte fylkets sentrale beliggenhet med nærhet til Oslo og etableringen av Viken. Med stadig bedre kommunikasjonsårer har Østfold et godt grunnlag for å tiltrekke kapital og kompetanse. Lykkes vi, vil vi kunne oppleve press på etablering og utbygging av mange typer virksomheter, og konkurranse om de mest attraktive arealene. En god utvikling som også tar hensyn til Østfolds natur- og kulturkvaliteter, krever en bevisst arealpolitikk. Denne vil lettest kunne gjennomføres dersom Østfold lykkes i å tiltrekke seg arbeidsintensive og kunnskapsbaserte virksomheter med begrenset arealbehov.

Det har vært og er fortsatt en trend at arealkrevende industri i fylket flyttes ut av landet. Store industriarealer frigjøres og gjøres om til annen næringsvirksomhet, service- og boligområder. Nye kunnskapsbaserte arbeidsplasser må ligge der folk bor. Da blir det mindre behov for transport og mer attraktivt å etablere seg. Det må sikres at disse frigjorte områdene blir tilgjengelige for alle deler av befolkningen, og ikke bidrar til å skape nye sosiale forskjeller.

Østfold har så langt ikke lykkes særlig godt med å praktisere prinsippet om «rett virksomhet på rett plass». Altfor mange arbeidsintensive virksomheter, både offentlige og private, etableres i randsonene framfor i sentrum. Her er det behov for å få til en endring.

Det blir viktig å tilrettelegge for bærekraftig mobilitet – hele reisekjeden må ses i sammen-

heng. Her blir utvikling i byer og tettsteder, sammen med fortetting rundt knutepunktene, et viktig strategisk grep i arealpolitikken. Produktivitetskommissjonen påpeker nettopp den egenverdien sterke byer har for verdiskapingen i en region. Østfold skal ha bysentra som har et fullskala tilbud av arbeid og opplevelser. De skal bidra til utvikling i byene selv, men også virke som motorer for utviklingen i bygdene.

Østfold skal ligge i den teknologiske fronten både innen forskning og innovasjon for å dra nytte av dette industrielt. Deling av eksisterende og utvikling av ny kunnskap – både erfarings- og forskningsbasert – vil bli avgjørende. Samarbeidskultur- og omstillingsevne må utvikles for å fremme entreprenørskap og nyskaping. Dette utfordrer ikke bare den enkelte virksomhet, men hele regionens evne til å samarbeide.

### Hva må vi gjøre:

- Sterkere og dypere samarbeid om næringsutvikling innenfor og mellom det offentlige, næringslivet, utdanningsinstitusjonene og det frivillige
- Utvikle Østfolds næringsattraktivitet
- Stå samlet om å holde framdriften i de store statlige infrastrukturutbyggingene i fylket
- Sterk satsning på ny teknologi, digitalisering og det «grønne skiftet».
- Det offentlige og næringslivet må jobbe sammen for å lykkes med prinsippet om «rett virksomhet på rett plass»
- Utvikle kompakte byer og urbane miljøer som grunnlag for kunnskapsdeling, innovasjon og næringslivsvekst
- Skape et arbeidsliv som sørger for integrering og utjevner sosiale forskjeller
- Heve kompetansen i Østfolds befolkning

## Verdiskaping og kompetanse

### Delmål og strategier

#### Delmål: Næringsutvikling

Østfold skal ha et bærekraftig, nasjonalt og internasjonalt konkurransedyktig næringsliv. Det skal kjennetegnes av robuste og framtidrettede virksomheter, med fokus på FoU, entreprenørskap, og regional og interregional samhandling. I Østfold skal vi stå sammen om å gjøre fylket attraktivt for mennesker og offentlige og private virksomheter.

1.	Østfold Fylkeskommune skal legge forholdene til rette for økt sysselsetting og verdiskaping gjennom bruk av sine ressurser og påvirkningsmuligheter. Aktiv næringsutvikling er en viktig faktor for økt verdiskaping og fortsatt velstandsvekst.
2.	Vi må styrke og utvikle flere klynger og næringslivsnettverk i og utenfor Østfold. Næringslivet, kunnskapsmiljøene og det offentlige må gjøre dette i fellesskap.
3.	Etablering av nye, private bedrifter er svært viktig for Østfold. Nye bedrifter med høy kompetanse og potensial til å skape mange arbeidsplasser, skal prioriteres.
4.	Eksisterende bedrifter er viktige for videre vekst. Østfold må få flere bedrifter med både nasjonal og internasjonal konkurransevne. Bedrifter som jobber aktivt med innovasjon, skal stimuleres i dette arbeidet. Forskning må utnyttes som grunnlag for innovasjon og utvikling
5.	Det skal jobbes målrettet for å heve kompetansen i offentlig og private virksomheter i Østfold. Det forutsetter et aktivt og løpende samarbeid mellom de som utdanner og de som trenger kompetanse på alle nivåer. Det offentlige må systematisk koordinere og tilrettelegge gjennom samhandlingsforaer.
6.	Grønn omstilling vil gi Østfolds næringsliv et konkurransefortrinn. Dette vil gi nye arbeidsplasser og økt produksjon. Næringslivet må derfor digitalisere og utnytte ny teknologi til å lage gode produkter og tjenester som forbedrer hverdagen og støtter miljømålene. Offentlige innkjøp skal bidra til en slik utvikling – det må ses på muligheter for privat og offentlig samarbeid. Fylkeskommunen må lede an og støtte kommunene i utvikling av effektive digitale tjenester.
7.	Østfold skal styrke sin posisjon som et internasjonalt rettet næringslivsfylke. Deltakelse i internasjonale partnerskap, verdikjeder og forskning, utvikling og innovasjon må prioriteres.
8.	Østfold skal ivareta sin posisjon som et ledende landbruks- og skogbruksfylke. Næringen skal øke matproduksjonen og sikre ressurser fra skogbruket på en bærekraftig og markedsrettet måte. Landbruket må sikre levering av råvarer til næringsmiddelindustrien. Det er ønskelig å utvikle næringskjedene i landbruket.

**Delmål: Kompetanseutvikling**

Østfolds virksomheter skal være sikret tilstrekkelig og kompetent arbeidskraft. Fylket må tiltrekke seg relevant kompetanse, heve innbyggernes kompetansenivå og få en sterkere kultur for verdsetting av praktisk og teoretisk utdanning. Østfold skal være kjent for god samhandling mellom arbeidsliv og skole.

- |     |   |
|-----|---|
| 9.  | Fylket skal få høyere og mer relevant kompetanse gjennom målrettet og strukturert samarbeid. Det skal foregå i et samspill mellom arbeidslivet, de som utdanner, forskningsinstitusjoner og det offentlige. Frivilligheten utgjør også en kompetansegivende arena.  |
| 10. | Østfold skal bygge en kultur for nyskaping og innovasjon gjennom deling av kunnskap, praktisk utprøving og samarbeid.   |
| 11. | Østfold skal være et fylke med fokus på læring gjennom hele livsløpet. Det må gis mulighet for og stimuleres til å fornye sin kompetanse og delta i arbeidslivet. Innvandrerbefolkningen må brukes som en ressurs i næringslivet.   |
| 12. | Utdanning er helt avgjørende for vellykket integrering. Det må gjøres en felles innsats i fylket for å sikre innvandrere og flykninger tilstrekkelig kompetanse til å delta i arbeidslivet, herunder effektiv godkjenning av den kompetansen den enkelte besitter. Det bør gis flere tilbud om yrkesfaglig utdanning.   |
| 13. | Østfold skal etterstrebe høy kvalitet i barnehager og skoler. Tidlig innsats og god læring i ung alder er avgjørende for motivasjon til videre læring. Det må lages gode overganger mellom barnehage, grunnsopplæring, videregående skole, høyere utdanning og arbeidsliv. Frafallet i videregående skole må reduseres. |
| 14. | Ungdom skal involveres aktivt i arbeidslivet gjennom entreprenørskap og bedriftsprogrammer i utdanningen, og rustes til å møte omskiftelige krav i arbeidslivet. Ungdom skal motiveres til å ta fagutdanning, og de må sikres praksis- og lærlingeplasser.  |
| 15. | Det skal legges vekt på et tett, sterkt og forutsigbart samarbeid mellom Høgskolen i Østfold og utdannings- og forskningsinstitusjoner i aksene Gøteborg-Oslo.  |
| 16. | Østfold skal etterstrebe høy kvalitet i og bred tilgang til grunnleggende viktige kulturtilbud som kulturskoler, bibliotek osv. Fylkets ledende kulturmiljøer og institusjoner skal sikres og videreutvikles.   |

**Delmål: Levende bygder**

Østfold skal ha attraktive og fremtidsorienterte bygder. Dette skal sikres gjennom en balansert utvikling i fylket. Lokalt næringsliv og verdiskaping er sammen med lokale skoler og barnehager en grunnstein for å opprettholde levende bygder. Det sørger for arbeid, bosetting og et rikt samfunnsliv utenfor byene.

- |     |  |
|-----|--|
| 17. | Bygdene i Østfold skal styrkes ved å utvikle flere og varige næringer med basis i landbruket, utmarken og vann-/kystområder. Dette kan f.eks. omfatte massivtre, helse- og omsorgstjenester, grønt reiseliv, opplevelsesurisme, tilrettelegging for friluftsliv og lokal mat. Den statlige veilederen «Garden som ressurs» bør brukes som rettesnor. |
| 18. | Det må sørges for en langsiktig og bærekraftig forvaltning av naturressursene i fylket. Det innbefatter blant annet jordarealer, skog, grus, sand, vannkraft og et forbedret vannmiljø.  |

- |     |   |
|-----|---|
| 19. | Bygdene i Østfold må sikres tilfredsstillende infrastruktur for viktig næringsvirksomhet, f.eks. veikapasitet for framføring av tømmer, IKT-tjenester, vann og avløp.   |
| 20. | Små- og mellomstore bedrifter utgjør en viktig drivkraft for utviklingen i Østfolds bygder. Disse bedriftene må sikres tilrettelagte næringsområder tilknyttet senterstrukturen i henhold til ABC-prinsippet. |

**Delmål: Infrastruktur og samferdsel**

Østfold skal ha et transportsystem som fremmer helse, miljø, kultur og verdiskaping. Transportsystemet skal bidra til positiv regional utvikling med attraktive byer og bygder i Østfold. Eksisterende infrastruktur skal utnyttes og vedlikeholdes på en god måte.

- |     |  |
|-----|--|
| 21. | Arealstrategien i Østfold skal sikre fornuftig plassering av næringsvirksomhet tilknyttet eksisterende eller ny infrastruktur. Rekkefølgebestemmelser bør benyttes der utbygging utløser behov for ny infrastruktur.   |
| 22. | Infrastruktur og samferdselstiltak må ses i sammenheng med arbeid for å utvikle næringsmiljøer i fylket. Det skal gjøre miljøene effektive og muliggjøre reduksjon av transportarbeidet.   |
| 23. | Østfold må samles om en felles strategi for overføring av gods fra vei til sjø og bane ved at de alternative transportmidlene blir konkurransedyktige.   |
| 24. | Arbeidet med å utvikle regionale havner og fiskerihavner skal videreføres.   |
| 25. | Fra nasjonalt hold er det gitt tilsagn om store investeringer til jernbane i Østfold. Østfold må stå samlet for å sikre at denne utbyggingen blir gjennomført. Det skal arbeides for effektive jernbaneforbindelser med tilstrekkelig kapasitet i og gjennom fylket, utnyttelse av østre linje, dobbeltspor på vestre linje fram til svenskegrensen, og at svenske myndigheter forlenger dobbeltsporet videre inn i Sverige. |
| 26. | Østfold må jobbe for å forbedre standarden på riksveiene til og i fylket. Av riksveiene skal prosjektene som ligger inne i NTP, dvs. ferdigstillelse av E18 gjennom Akershus, RV19 og 111/22, prioriteres.   |
| 27. | Fylkesvegnettet og kommunale veier i Østfold må sikres god nok standard. De viktigste transportårene i og gjennom fylket skal prioriteres. Godt vedlikehold skal vektlegges.   |
| 28. | God planlegging skal sikre effektive og sammenhengende kollektivløsninger i byområdene. Det må etableres bedre løsninger for å knytte de forskjellige delene av fylket sammen. Det er avgjørende å tilby gode kollektivløsninger mellom utpekte knutepunkter.  |
| 29. | Veinettet i byene skal utvikles i samsvar med målene i eksisterende og fremtidige byvekstavtaler/samarbeidsavtaler. Det innebærer blant annet mål om nullvekst i personbiltrafikken.   |
| 30. | Østfold skal bruke tilgjengelige virkemidler for å få et reisemønster som i størst mulig grad er fossilfritt. Derfor må sykkel-/gangstier prioriteres i hele fylket.   |
| 31. | Østfold skal jobbe sammen for at Rygge flyplass kan reetableres som en sivil lufthavn med konkurransedyktige rammevilkår, og den bør vurderes å få rollen som avlaster for Gardermoen i et nasjonalt perspektiv. Østfold fylkeskommune skal jobbe for at Rygge skal kunne være ledende på fossilfri og bærekraftig flytransport.   |
| 32. | Østfold skal være ledende i å tilby robust tjenesteinfrastruktur, herunder blant annet bredbånd, fjernvarme, kraftnett, rent vann og systemer for gjenvinning av avfall.   |
| 33. | Jordvern må prioriteres sterkere ved utbygging av infrastruktur. Det må søkes alternative løsninger for å spare dyrket mark, jf. strategi 24-27 i hovedtema klima og miljø.  |

# Hovedtema levekår og folkehelse

## Hovedmål

God livskvalitet for alle som bor i Østfold.

Folkehelsearbeidet i Østfold har i alle år hatt en tydelig forankring i Østfolds fylkesplaner. Gjennom flere fylkesplanperioder har forståelsen for Østfolds komplekse samfunnsutfordringer økt. Østfold har over tid scoret dårlig på forskjellige levekårsindikatorer. Hva kan gjøres for å løse disse utfordringene? I denne fylkesplanen lanseres begrepet «samfunnsfloker» for å beskrive problemene, og det lanseres strategier for hvordan sammensatte samfunnsutfordringer bør angripes. Det er ingen raske løsninger i dette arbeidet. Skal vi lykkes, må mange offentlige organisasjoner, næringsliv og sivilsamfunn bidra over tid. Ikke minst må kommuner og fylkeskommunen finne gode samarbeidsmodeller med frivilligheten.

Østfold slutter seg til Verdens Helseorganisasjons innsatsområder for folkehelsefeltet:

- Oppbygging av en helsefremmende, systematisk og kunnskapsbasert folkehelsepolitikk
- Utvikling av støttende miljøer
- Styrking av lokalmiljøets muligheter for handling
- Utvikling av personlige ferdigheter

- Tilpassing og reorientering av helse- og velferdstjenester i helsefremmende retning

I Østfold registrerer vi økende sosiale ulikheter i helse knyttet til utdanning og inntekt. Vi har en for stor andel barn og ungdom som lever i lavinntektsfamilier. Samtidig har vi utfordringer i forhold til å sikre god integrering av innvandrere. Fylkesplanen legger derfor opp til en forsterket innsats rundt de fire velferdspilarene bolig, arbeid, utdanning og helse. Vi skal utvikle treffsikre tiltak og likeverdige offentlige tjenester, og Østfold skal være ledende i å utjevne sosial ulikhet i helse. Målet er at østfoldingen opplever å ha et innholdsrikt, trygt og godt liv. Slik er det ikke for alle i Østfold i dag.

Bare 36 prosent av østfoldinger som er falt utenfor arbeidslivet, rapporterer om god eller svært god helse, mot hele 83 prosent av de som har en jobb. Ulike mål på barnefattigdom viser at Østfold er det fylket i landet som er hardest rammet. Det må vi gjøre noe med, men vi klarer det ikke alene. Mange av Østfolds folkehelseutfordringer må løses i partnerskap med statlige myndigheter.



Foto: Trine Simons

## Forventninger fra østfoldingen

I Norge og i Østfold har vi en lang og sunn tradisjon for at den enkelte skal yte så godt det lar seg gjøre og ha et ansvar for å ta tak i egen situasjon. Denne forventningen gjelder fortsatt. Men også storsamfunnet må gjøre en målrettet innsats og legge til rette for å løse de levekårsutfordringene vi har i Østfold. I den sammenheng er det et sett av forventninger vi som østfoldinger bør stille:

### Østfoldinger må kunne forvente å leve like lenge som andre nordmenn.

Slik er det ikke i dag. Skal vi endre dette, må det satses mer på forebyggende og helsefremmende arbeid. Vi må få gjort noe med de bakenforliggende årsaker som skaper helseproblemer. Altfor mange østfoldinger står utenfor arbeidslivet, og vi har et utdanningsnivå som er lavere enn de fleste andre fylker. Det er derfor viktig at offentlige organisasjoner i fylket etterlever prinsippet om «helse i alt vi gjør».

### Østfoldinger må kunne forvente at Østfolds folkehelseutfordringer får tilstrekkelig statlig oppmerksomhet.

Østfolds sosiale utfordringer blir ikke i tilstrek-

kelig grad hensyntatt i det nasjonale inntekts-systemet for kommuner og fylkeskommuner. Storbyprogrammet bør også omfatte små og mellomstore byer som er i ferd med å få bydel-er med store levekårsutfordringer.

### Barn må kunne forvente å ha grunnlag for et godt liv, uavhengig av foreldrenes økonomi og utdanning.

Barnekonvensjonen må ligge til grunn for all offentlig virksomhet og forstås og eies av både strategisk ledelse og alle som jobber med de yngste. Barn må følges opp med kvalifiserte tjenester helt fra fødselen av. Foreldre må også få tilstrekkelig bistand. Det kan gjøres gjennom foreldrestøttende programmer. Barn og unge skal høres og deres behov og utfoldelse skal hensyntas i all fysisk planlegging og utforming.

### Østfolds innbyggere må kunne forvente at forsknings- og utdanningsystemer bistår østfoldsamfunnet i å løse store samfunnsutfordringer.

Østfolds kommuner og fylkeskommunen ønsker forskning de opplever som nyttig. Studenter som skal jobbe i offentlige profesjoner, må motiveres og gis forutsetninger for at

de kan bistå i den store dugnaden for å bryte «Østfolds sosiale arv».

**Østfoldinger må kunne forvente at offentlige myndigheter søker og bygger kunnskap om sosial ulikhet.**

Sosiale ulikheter er et fenomen verden over, og det er mye å lære av andres arbeid. Samarbeid mellom kompetansemiljøer i vårt nærområde og internasjonale folkehelsemiljøer bør prioriteres. Offentlige ledere på alle nivåer må sette seg inn i samfunnsfloker, benytte de verktøy de har til rådighet og forstå kompleksiteten i de utfordringer de er satt til å løse.

**Østfoldinger må kunne forvente at alle gis mulighet til å bidra.**

Offentlige myndigheter må i større grad vri fokuset fra tjenesteyting til samfunnsutvikling, og være villige til å avgi innflytelse til sivilsamfunnet. Mindre ressurssterke grupper, f.eks lavinntektsgrupper og innvandrere som er dårlig integrert i samfunnet, må også gis mulighet til å få utløp for sine evner. De skal kunne bidra som borgere og ikke oppfattes som klienter.

**Østfoldinger må kunne forvente å leve uten vold og trusler, og ha frihet til å kunne ta egne gode valg.**

Østfoldinger må kunne forvente at offentlige myndigheter fremmer den enkelte innbyggeres helse, trygghet, selvstendighet og frihet. Dette ses spesielt i lys av utfordringene vi ser i forhold til vold i nære relasjoner eller rusavhengighet.

**Østfoldinger må kunne forvente et godt kulturtilbud.**

Kultur er viktig for folkehelsen. Østfold skal være et ledende kulturfylke som legger vekt på kultur for å sikre ytringsfrihet og engasjerende opplevelser. Kulturen og kunstens bærekraft skal utvikles gjennom å legge til rette gode forhold for de kompetente instansjonene, kunstfagmiljøene og det frivillige kulturlivet, og stimulere til samarbeid mellom profesjonelle og amatører.

**Eldre må kunne forvente å leve gode liv i Østfold**

Østfold vil i de kommende årene møte en lenge varslet «eldrebølge». Eldres helse betyr mye for forbruket av helse- og omsorgstjenester. Det er derfor mye å hente på et godt forebyggende arbeid. Bedre helse blant eldre, vil bidra til at denne delen av befolkningen i større grad blir en ressurs for samfunnet.

**Hva må vi gjøre:**

- Fokus på velferdspilarene: bolig, arbeid, utdanning og helse
- Bygge kunnskap om å løse sammensatte problemer – «samfunnsfloker»
- Skape en kultur som verdsetter utdanning og hindrer frafall i skolen
- Ha en stedsutvikling som motvirker sosiale forskjeller og hindrer opphopning av sosiale problemer
- Det offentlige må avgi innflytelse til sivilsamfunnet og utvikle samarbeidet med frivilligheten
- Fokus på vellykket integrering av innvandrere
- Stimulere til sosiale nettverk og deltakelse i samfunnslivet – også for grupper som i dag faller utenfor
- Tidlig innsats overfor barn og god støtte til foreldre
- Jobbe for at Østfolds spesielle folkehelseutfordringer får tilstrekkelig fokus nasjonalt og i Viken

## Levekår og folkehelse

Delmål og strategier

**Delmål: Utdanning og arbeidsliv**

Østfolds innbyggere er kvalifisert for framtidens arbeidsmarked og deltakelsen i arbeidslivet øker. Østfold skal ha en kultur der det å gjennomføre en utdanning oppleves som viktig, og der økt kompetanse er noe som oppsøkes gjennom hele livet.

1. Ungdom som faller utenfor arbeid eller skolegang, må stimuleres til å videreutvikle sine ressurser og oppleve mestring, slik at de kan benytte skoletilbud eller komme i jobb.
2. Det må føres en arbeidsgiverpolitikk som bekjemper inntektsulikhet, blant annet basert på kjønn og minoritetsbakgrunn. Arbeidsgivere må vektlegge kompetanseutvikling og inkluderende, gode arbeidsplasser. Sosial dumping skal unngås.
3. Arbeidsgivere skal ha tilgang på et effektivt system for å gi sine ansatte grunnleggende ferdigheter innen lesing, skriving, regning og digital kompetanse.

**Delmål: Stedsutvikling og bolig**

I Østfold kan alle finne en egnet bolig i et velfungerende boområde, der de opplever trygghet, trivsel og tilhørighet.

4. Vi skal unngå opphopning av sosiale problemer i byområder gjennom målrettet og god byutvikling. Det offentlige må bygge og dele kompetanse og samordne innsatsen gjennom nettverk.
5. Luftkvaliteten i Østfold skal bedres og støypenger reduseres. Dette skal vektlegges i all ny utbygging.
6. Gjennom arealplanlegging og utforming av boligområder skal vi skape økt trivsel, mer fysisk aktivitet og større trygghet. Det skal planlegges for variasjon i boligtypene, gode uteområder, samt tilgang til rekreasjonsområder, slik at forskjellige generasjoner kan bo sammen. Det skal tas særlige hensyn til barn og unge i arealplanleggingen, bl.a. gjennom sikring av tilstrekkelig gode lekeområder.

**Delmål: Sosiale ulikheter**

I Østfold reduserer vi de sosiale forskjellene, og forventet levealder er på nivå med landsgjennomsnittet.

7. Gjennom tidlig innsats skal vi sørge for at barn i størst mulig grad får like forutsetninger for god helse og muligheter til å lykkes i livet. Alle foreldre skal ha tilgang til barnehager av høy kvalitet for sine barn. Det skal legges vekt på utvikling av foreldrekompetanse og foreldreevne.
8. Barnefattigdom skal forebygges og bekjempes ved hjelp av innsats fra offentlig sektor, private initiativ og frivillig sektor.
9. Skoler, barnehager og helsetjenesten skal styrke sitt helsefremmende arbeid. Det omfatter en bred tematikk, fra mobbing til ernæring. Arbeidet skal motvirke sosiale ulikheter. Den nasjonale satsingen på psykisk helse skal følges opp («Mestre hele livet»).
10. Østfolds skoler, barnehager, barnevern og helsetjenesten skal ha en helhetlig tilnærming til sitt samfunnsoppdrag. Det må legges vekt på utvikling av tillit, mestring, ferdigheter, evne til samhandling, språklig og sosial utvikling. Politiet bør brukes som samarbeidspartner i det forebyggende arbeidet.

11. Østfoldingen skal stimuleres til en sunnere livsstil. Det må legges vekt på innsats mot grupper med særlige utfordringer, og det må lages lavterskel tiltak som gjør det enklere å gjøre gode helsemessige valg. Frivilligheten må involveres i dette arbeidet.
12. Frivilligheten og kulturinstitusjonene skal ha et bredt tilbud av aktiviteter, slik at alle gis mulighet til å delta.

**Delmål: Deltagelse, livsglede og demokrati**

I Østfold har alle mulighet til å få sin mening hørt, til å delta og å bidra med sine ressurser. Østfoldsamfunnet skal utvikles etter prinsippene om universell utforming.

13. I Østfold skal vi ha et samfunn som bidrar til dialog mellom generasjoner og ulike samfunnslag. Dette bør stimuleres gjennom menneskelige nettverk, utforming av våre omgivelser og gode møteplasser.
14. Østfold må videreutvikle vårt mangfoldige tilbud av kulturopplevelser og mulighet for aktiv deltakelse i kulturelle aktiviteter, idrett og uorganisert aktivitet.
15. Offentlige sektor må nyttiggjøre seg mulighetene i ny teknologi for å bedre folkehelsen. Innbyggerne i Østfold må settes i stand til å håndtere ny teknologi som er viktig for dem.
16. Flere offentlige bygninger bør lokaliseres og utformes på en slik måte at de blir naturlige møteplasser i lokalsamfunnet. Skoler og andre offentlige bygg må i større grad kunne utnyttes også på kveldstid til det beste for frivilligheten, kulturlivet og lokalsamfunnet. Interkommunalt samarbeid må vektlegges for å realisere flere regionale idrettsanlegg.
17. Det offentlige har et ansvar for å tilrettelegge for at funksjonshemmede gis mulighet til å bruke sine ressurser og bidra i samfunnsutviklingen og arbeidslivet. Det offentlige har et spesielt ansvar for å rekruttere personer med funksjonshemninger.
18. Alle innbyggere skal ha like muligheter til å påvirke samfunnsutviklingen gjennom demokratiske virkemidler, som valg, deltakelse i styrende organer og frivillighet. Det offentlige må tilrettelegge for at minoritetsbefolkningen kan delta på lik linje som andre.
19. Innbyggenes kunnskap om lokalsamfunnets styrker og svakheter skal vektlegges i samfunnsplanlegging, tjenesteyting og politikkutforming. Det må tilrettelegges for at eldre kan bidra med sin erfaring, kompetanse og skapertrang i samfunnsutviklingen.
20. Barn og unge skal involveres og bli hørt i beslutninger som angår dem selv.

**Delmål: Samarbeid**

I Østfold samarbeider vi på tvers av forvaltningsnivåer, fagområder, sektorer og geografiske grenser.

21. I Østfold skal ansvarlige myndigheter prioritere tverrfaglig og nivåovergrepene innsats i barnas første leveår. Ressurser bør i størst mulig grad omfordes fra behandling til forebyggende og helsefremmende arbeid i andre sektorer.
22. Det må legges særlig vekt på informasjons- og kunnskapsdeling og samordnede strategier mellom yrkesgrupper som jobber med barn og unge.
23. Frivillige organisasjoner bør motiveres til erfaringsutveksling, informasjonsdeling og samarbeid. Frivilligheten må også gis anledning til å delta i offentlige utviklings- og planprosesser. Kommunene i Østfold bør utvikle en frivillighetspolitikk/strategi i dialog med frivilligheten.
24. Forskning skal i større grad legges til grunn for tjenesteyting, politikkutforming og samfunnsutvikling.



Foto: Trine Simnes

Samfunnsdelen

Samfunnsdelen



# Samfunnsfloker

## «Hvorfor scorer alltid Østfold dårlig på de fleste levekårsindikatorene? Går det ikke an å finne ut av det og gjøre noe med det?»

Dette er litt forenklet spørsmålet som ble stilt av en av høringsinstansene til Regional planstrategi for Østfold. Det er et viktig spørsmål, og et spørsmål østfoldsamfunnet må jobbe sammen om å løse.

Hvor ofte har vi ikke sett at satsninger som skal løse et problem, slett ikke har bidratt til å nå målet? Tiltakene fokuserer gjerne på menneskers adferd, men tar ikke tilstrekkelig hensyn til bakgrunnen for den enkeltes handling og i hvilken sammenheng den inngår.

De utfordringene fylkesplanen ønsker å løse, er sammenvevd: Det være seg folkehelseutfordringer, klimaproblematikk eller ønsket om en bærekraftig økonomisk utvikling. Den forslitte frasen «alt henger sammen med alt» har fortsatt sin relevans. Faglitteraturen peker på et ofte forekommende fenomen: Forsøk på å løse samfunnsutfordringer får utilsiktede konsekvenser, forflytter problemene eller resulterer i at helt nye problemer oppstår. På engelsk kalles dette for «wicked problems» eller «social messes». I Norge omtales fenomenet som «gjenstridige problemer», eller «samfunnsfloker». Begrepet «Østfolds sosiale arv» kan være et eksempel: Hvorfor er det slik at østfoldinger tjener mindre, har dårligere helse og lever kortere enn andre nordmenn?

Samfunnsfloker kjennetegnes av at det er svært vanskelig å komme til roten av problemet. Det vi tror er utfordringen, kan simpelthen være symptomer på andre ting. Sjelden kan vi si at «løsningen er funnet». I arbeidet med samfunnsfloker kan man føle at kompleksiteten er så stor at man føler seg maktesløs. Da er det viktig å huske på at historien har vist oss at vi

mange ganger tidligere har lykket med å løse vanskelige utfordringer - det være seg alvorlige sykdommer, massiv arbeidsledighet eller absolutt fattigdom.

Skal Østfold komme et skritt videre i arbeidet med våre samfunnsfloker, bør vi etterleve følgende:

- Alle deler av offentlig sektor, også staten, må demonstrere en større styringsevne og styringsvilje på viktige samfunnsfloker. Det må bygges kunnskap om å løse sammensatte problemer.
- Anerkjenn lokalkunnskap og erfaringsbasert viten. Myndiggjøring og medvirkningsprosesser må etterleves. Dette må balanseres og hensynstas sammen med vitenskapelig kunnskap.
- Det må bygges kunnskap blant ledere i offentlig sektor om hvordan samfunnsfloker håndteres. Kommunene må velge styringsformer som øker sannsynligheten for å kunne håndtere komplekse samfunnsutfordringer, og vi må lære av de som har lykket.
- Samfunnsaktører må vise vilje til å delta i nettverk og avgi makt og innflytelse. Innbyggere og nærmiljøer må mobiliseres til å identifisere problemer og løsninger, for så å involveres i den videre oppfølgingen.
- Det må søkes løsninger for å håndtere vanskeligheter som kreves langsiktig arbeid, i en verden hvor vi arbeider innenfor budsjetttrammer med perspektiver på ett år.
- Østfold må bygge opp en større innsikt i vårt fylkes sammensatte utfordringer. Vi behøver skreddersydde løsninger tilpasset vår historie, geografi og kultur.
- Østfold må tilrettelegge for møteplasser hvor vi får «hele problemet inn i rommet». Vi må sørge for at viktige samfunnsaktører møter hverandre og opparbeider tillit, utveksler verdier, skaper en felles forståelse av problemene og forhandler frem løsninger.

Med andre ord, vi må jobbe i henhold til Østfolds visjon:  
**«Grenseløse Østfold»**

# Et trygt Østfold

Samfunnets kompleksitet øker. Dette skyldes både globalisering og teknologisk utvikling. Samtidig endres truslene mot samfunnsliv og samfunnsstrukturer. Klimaendringer, sikkerhetspolitiske konflikter, radikaliserings og sviktende tillit er blant årsakene til dette. Forebygging og arbeid for økt trygghet for innbyggerne blir derfor viktig. Vi må fremme tillit mellom mennesker og til legale beslutningstakere, og vi må drive en kunnskapsbasert kommunikasjon og samfunnsutvikling. Samtidig må vi planlegge tiltak som reduserer sårbarheten i samfunnskritiske funksjoner som transport, kraftforsyning, vann- og avløp og elektronisk kommunikasjon.

All planlegging må bidra til at vi kan opprettholde vår styringsevne og suverenitet, befolkningens sikkerhet, og samfunnets funksjonalitet, uavhengig av om truslene er menneskeskapt eller naturbaserte.

Som en del av fylkesplanprosessen, er det utarbeidet en ny FylkesROS (risiko- og sårbarhetsanalyse) for Østfold. «FylkesROS Østfold 2017» inngår som et formelt vedlegg til fylkesplanen. Hensikten er å få større fokus på samfunnsikkerhet i planleggingen i Østfold. FylkesROS skal gi oversikt over og skape bedre felles forståelse av risikobildet i fylket.



Foto: Didrick Steinersen

# Frivillighet

Frivillighet skaper tillit mellom mennesker og institusjoner. Frivillig arbeid er viktig for å bygge nettverk mellom mennesker og gi tilhørighet. Her kan man oppleve mestring, egenutvikling, vennskap og meningsfullhet. Frivilligheten bygger samfunnsverdier utover summen av alle de tusenvis av enkelttiltakene som gjennomføres, og er en viktig bidragsyter til å løse samfunnsflokke. F.eks. har idretten et ønske om og et potensial for å bidra enda sterkere i integreringsarbeidet.

Skal Østfold videreutvikle sin frivillighetskultur, må det gis anerkjennelse og positiv oppmerksomhet til alle de frivillige i fylket. Offentlige aktører må respektere frivillighetens egenverdi. For stort press på å få frivillige til å gjøre mer samfunnsnyttig innsats, kan ha utilsiktede konsekvenser, som at folk slutter som frivillige.

Kommunale og fylkeskommunale arbeidsgivere må bli mer utadrettede. De må i større grad gi svar på hvordan samarbeid med og ledelse overfor sivilsamfunnet generelt og frivillighet spesielt, skal foregå. Planlegging av nye offentlige bygg og anlegg må inneholde en vurdering av om disse er egnet for bruk av frivilligheten, og i tilfelle hvordan frivilligheten kan benytte seg av dem.

Det er ikke tilstrekkelig å skape frivillige tilbud, mennesker må også mobiliseres til å ta del i dem. Det må satses spesielt på å rekruttere flere barn og unge til å være med på aktiviteter, eller å stimulere dem til å bli morgendagens frivillige. Det må skapes forståelse i frivilligheten for betydningen av å involvere deltagere fra alle aldersgrupper og samfunnsslag. Lavterskeltilbud med moderate kostnader for å delta, er viktig i den sammenheng. Samarbeid mellom faste institusjoner - slik som kulturskolen - og frivilligheten kan være en vei å gå. Det må skapes møteplasser der frivillige kan treffes, utveksle tillit, ideer og erfaringer – og ikke minst forebygge at de ser på hverandre som konkurrenter.

Det vokser fram stadig sterkere krav og forventninger om hva velferdsstaten skal levere. Det er nå en erkjennelse at det offentlige ikke kan håndtere alle disse kravene og forventningene alene. Det er i en slik sammenheng vi må se betydningen av frivilligheten. For å utvikle og styrke frivilligheten må den bli viet interesse og fokus, den må oppleve å ha gode rammevilkår og inviteres med i planprosesser.



Foto: Kristin H. Josefsen



Del 2  
**Arealstrategi**

---

for Østfold



Foto: Pål Engh

### Sammen om arealplanlegging

Fylkesplanens arealstrategi skal sikre at vi forvalter arealene i fylket i tråd med målene i samfunnsdelen. Et hovedgrep er å fastsette de langsiktige fysiske grensene mellom by- og tettstedsområdene og omlandet. Arealstrategien har et perspektiv fram mot år 2050. Det skal sørge for langsiktig, forutsigbar og god arealforvaltning i fylket.

I arealstrategien ser vi Østfolds arealer i sammenheng. Fylkestinget har vedtatt at Østfold skal ses på som ett planområde. Det er viktig at kommunene samordner seg og ser ut over egne kommunegrenser når det planlegges. Samordnet planlegging skal gi oss:

- Bedre klima- og miljøforvaltning
- God forvaltning av naturressurser, kulturminner og kulturlandskap
- Hensiktsmessig infrastruktur
- Styrking av fylkets konkurransevne

For å få til en praktisk innretning av dette arbeidet, er det tatt utgangspunkt i fylkets fire delregioner:

- Mosseregionen
- Indre Østfold
- Nedre Glomma
- Halden/Aremark

Dette er langt på vei funksjonelle regioner med felles arbeids- og boligmarked. Det betyr ikke at disse regionene skal utvikles hver for seg. Det er korte avstander i Østfold, og vi er det fylket i landet med sterkeste integrert

arbeidsmarked. Skal Østfold nå sine mål, må arealplanleggingen i fylket koordineres. Samordnet arealplanlegging skal klargjøre fylkets behov, stille oss sterkere i dialogen med nasjonale myndigheter og forberede Østfold for etablering av Viken.

Plan- og bygningsloven gir kommunene ansvaret for arealforvaltningen. Samtidig gir loven fylkeskommunen en klar rolle som regional samfunnsutvikler. Fylkesplanen er resultatet av kompromisser som inngås gjennom planarbeidet. Planen avklarer håndtering av målkonflikter og skal derfor legges til grunn også for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen. Det betyr at både fylkeskommunen og fylkesmannen har rett til å gi innsigelser dersom kommunene ikke følger fylkesplanen i sin arealforvaltning. Kommunen kan da enten endre sin plan, eller det kan megles fram en felles forståelse. Lykkes man ikke å komme til en løsning, avgjøres saken i departementet.

For å redusere bruk av innsigelser, er det viktig at det er størst mulig enighet om fylkesplanens arealstrategi. Ved rulleringen av fylkesplanen er det derfor lagt vekt på medvirkning og involvering. Det er blant annet gjennomført administrative og politiske dialogmøter mellom fylkeskommunen og fylkets fire delregioner, hvor arealstrategiens innretning og prinsipper er diskutert.

#### Viken

Når den nye fylkeskommunen, Viken, kommer på plass 1. januar 2020, vil det også gjennom-

føres nye planprosesser. Første steg på veien vil være en regional planstrategi for det nye fylket. Fylkestinget har lagt vekt på at Østfold skal ha rullert fylkesplanen og ha en oppdatert arealstrategi i forkant av sammenslåingsprosessen. Det er også lagt vekt på fylkesplanen og arealstrategien skal tilpasses andre planprosesser, særlig i Akershus og Oslo.

Arealstrategien for Østfold bygger på prinsippene fra Osloregionen og Østlandssamarbeidet. Disse ligger også til grunn for planlegging i Akershus og Buskerud. Et viktig prinsipp i dette samarbeidet er enigheten om utviklingen av en flerkjernet struktur rundt Oslofjorden. Dette er et prinsipp som Østfold må ha sterkt fokus på i den nye fylkeskommunen. Østfold skal i fremtiden ha sterke byer med et fullskala tilbud av arbeid og opplevelser. Det vil sikre utvikling både for byene og omlandet i Østfold.

#### Vi blir flere

Østfolds befolkning vokser. I forrige fylkesplan ble det lagt til grunn at befolkningen vil øke med om lag 1 prosent årlig fram mot 2050. Befolkningsveksten fordeler seg ganske ulikt fra kommune til kommune. Veksten ble derfor fordelt og lagt til grunn for utregning av «arealpotter», en avgrenset mengde areal som kan benyttes til by- og tettstedseksponering, for delregionene i fylket. Disse dannet igjen grunnlag for å trekke de langsiktige grensene for tettstedsutvikling i byer og områdesentre. Det viser seg at prognosene for befolkningsvekst har truffet ganske bra. Den samlede befolkningsøkningen i Østfold har i planperio-

den variert mellom 0,8 og 1,3 prosent årlig. I statistikkgrunnlaget for fylkesplanen er det gitt befolkningsprognoser fram til 2040 (SSB-tall), både for fylket samlet og for hver enkelt kommune. Slår disse prognosene til, vil befolkningen i Østfold øke fra 296.000 i 2017 til 354.000 i 2040. Det er knyttet betydelig usikkerhet til slike framskrivninger, særlig til hvordan innvandringen til Norge vil bli.

Vurderingen er at det er bra samsvar mellom befolkningsprognosene i forrige fylkesplan og nåværende prognoser. Det innebærer at arealpottene fra forrige fylkesplan videreføres i denne planen. Selv om det er usikkert når vi runder 350.000 innbyggere, og videre til 360 og 370.000, må det planlegges for at dette en gang vil inntreffe. Kommunene får altså beholde den gjeldende arealpotten selv om klimakravene i perioden er skjerpet gjennom bl.a. klimaforliket og Parisavtalen. Det gir kommunene et stort ansvar for å gjennomføre en klima- og miljøvennlig arealpolitikk.

#### Modell

Forrige fylkesplan var nyskapende, og den første fylkesplanen i landet som inneholdt en samlet arealstrategi for et helt fylke. Det ble derfor gjort en grundig konsekvensvurdering for å finne en modell for hvordan vi skal håndtere arealene i Østfold. Det ble utviklet fem forskjellige utviklingsmodeller. Disse skulle vise konsekvensene av ulike arealutnyttelse på lang sikt:

1. Kommuneplanmodell (kommuneplanene «lagt ved siden av hverandre» – referansemodell)
2. Vernemodell
3. Transporteffektivitetsmodell
4. Markedsmodell
5. Klimamodell

Modellene ble vurdert mot målene i fylkesplanens samfunnsdel, Osloregionens areal- og transportstrategi og Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. Hensikten var å finne den modellen som ga best måloppnåelse.

Konsekvensanalysen konkluderte med at transporteffektivitetsmodellen ga best måloppnåelse. Denne modellen ble derfor lagt til grunn for arealstrategien. Utviklingen i arealforvaltningen i planperioden, både reelt og politisk, støtter de sentrale elementene i transporteffektivitetsmodellen. Det er derfor valgt å holde fast på valgt modell ved rullering av fylkesplanen. Nyttan av en slik modell, er at den må få anledning til å virke over lang tid. Modellen skal sørge for et bærekraftig utbyggingsmønster etter følgende prinsipper:

- Utbyggingsmønsteret i regionen skal basere seg på eksisterende sentra og infrastruktur i kommunene
- Byene skal styrkes ytterligere som naturlige sentra og knutepunkt.
- Fortetting, transformasjon og arealøkonomisering, framfor å ta i bruk urørte naturområder eller dyrka mark.
- Tilrettelegge for miljøvennlige transportløsninger og redusert bilbruk.
- Samle og minimalisere naturinngrep, samlokalisering

#### Arealkonflikter

De største byene i Østfold ligger på eller sør for Raet, en markert landskapsformasjon fra istiden. Bosetningen i fylket henger nøye sammen med de naturgitte forutsetningene som Raet gir. Spesielt tydelig ser vi det av de mange kulturminnene og kulturmiljøene på og

sør for Raet. Byene og tettstedene ligger omkranset av store, sammenhengende kulturlandskap med noe av landets mest verdifulle jordressurser til produksjon av mat. Det er også flotte rekreasjonsområder. Byene og tettstedenes vekst kommer fort i konflikt med disse verdifulle landskapsområdene.

Østfoldkysten er solrik og attraktiv, og lokker til seg mange på grunn av kort avstand til Oslo. Her er tettheten av fritidsbebyggelse høy. Hytter og hyttebefolkning tilfører Østfold betydelig verdiskaping. Hyttelivet har også en egenverdi i form av rekreasjon og som utgangspunkt for friluftsliv. Men fritidsbebyggelsen kan også bidra til å hindre allmennhetens tilgang til kystområdene. Samtidig har kystsonen et rikt biomangfold som er utsatt for stort press. Forvaltningen av kysten og hundremetersbeltet langs sjø og vassdrag møter derfor på mange utfordringer.

De siste 50 årene har det vært en eksplosiv vekst i bebygd areal, både i Østfold og i landet for øvrig. Utbyggingen har vært preget av spredning av bebyggelse og lav utnyttelsesgrad. Dette har skapt et samfunn med økt bilbruk, et utbyggingsmønster som er dyrt å drive og med betydelige ulemper for miljø og folkehelse. Mange av disse effektene er av lokal karakter, mens andre konsekvenser må sees i en global/nasjonal sammenheng. Utslipp av klimagasser har virkning for drivhuseffekten globalt, og nedbygging av verdifulle jordressurser påvirker matvareberedskapen.

De siste ti årene har det vært en klar tendens til økt fortetting. Evalueringen av forrige fylkesplan viser at det er et skifte i planleggingen i Østfolds kommuner, selv om det vil ta ytterligere tid før dette skiftet er tydelig i terrenget.

#### Fortetting og mindre transportomfang

Siden vedtak av forrige fylkesplan er nasjonale krav til jordvern skjerpet. Det er inngått klimaforlik og Norge har sluttet seg til Parisavtalen. Dette skjer samtidig som byene vokser. Trans-

porteffektivitetsmodellen sier at byene skal styrkes ytterligere som naturlige sentra og knutepunkt. Vekst i byene er den mest effektive strategien for å nå samfunnsmålene, både for klima/miljø, folkehelse og verdiskaping. Byene har størst arealeffektivitet og størst potensial for kollektivtrafikk, gange og sykling. Produktivitetskommissjon påpeker også byenes økende dominans i verdiskaping, kunnskapsdeling og nyskaping, og betydningen av sterke regionbyer for å sikre økonomisk utvikling i hele landet. Arealstrategien skal støtte en slik utvikling. Det legges opp til høyest vekst i Østfolds byer og områdesentre, og en lavere vekst i lokalsentrene.

Det er en nær sammenheng mellom arealbruk og transport. Forenklet kan det sies at det er arealbruken som skaper transportbehovet. Byene må derfor bygges tettere og sentrumsfunksjonene styrkes (inkludert bydelssentra), slik at det finnes gode tilbud innenfor korte avstander fra der folk bor. Gang- og sykkelveinett kan da bygges ut mer effektivt, og det blir bedre grunnlag for kollektivtrafikk. I byer og tettsteder må det legges til rette for innfartsparkering ved egnede knutepunkt.

Jordvern ivaretas best ved fortetting og vekst i byer. Satellittutbygging av boligfelt på skogkledde åser i utkanten av byer og tettsteder, må unngås. Det er vanskelig å etablere kollektivtrafikk eller lokalt servicetilbud til disse. I byene og tettstedene må det legges vekt på transformasjon av ubrukte næringsarealer, trafikkarealer og generelt bedre utnyttelse av arealene, for eksempel ved krav om parkering under bakken.

Fortetting må foregå med kvalitet. Det betyr at folkehelse og attraktivitet skal ivaretas og forbedres selv om vi bor tettere. Det er viktig at fortetting, transformasjon og arealøkonomisering gjøres med grunnlag i lokalkunnskap. Byene og tettstedene må ha god funksjonalitet, og biologisk mangfold, kulturminner og kulturmiljøer skal ivaretas. Det skal utvikles byer hvor folk fortsatt trives og vil bo.

Byer og tettsteder skal ha en sammensatt befolkning. Det krever oppholdsarealer, lekeplasser, parker og torg med god kvalitet. Dette skal fremme trivsel og motvirke utrygge områder som kan fremme kriminalitet. Støy og forurensning må forebygges.

For å få til transformasjon og fortetting i sentrum, bør kommunene vurdere spesielle bestemmelser for sentrumsområdene. Utbyggere har ofte vanskelig for å finne gode løsningsalternativer for uteoppholdsarealer for barn og unge på egen tomt. Kommunen kan som et alternativ lage en overordnet plan for fellesområder i sentrum. Gjennom avtaler og finansieringsløsninger, kan utbyggere tilbys «frikjøp» fra utbygging på egen tomt, og bidra til kvalitativt gode uteområder for alle som bruker sentrum. Slike ordninger er under utprøving flere steder i landet.

Den forventede befolkningsøkningen i Østfold kan ikke utelukkende løses gjennom fortetting. Ubebygde arealer vil derfor bli tatt i bruk, med tilhørende potensial for konflikter. De nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging sier at vi skal ha gode og effektive planprosesser. Det skal legges til rette for medvirkning og involvering og forutsigbar og rettferdig behandling. Slik kan mange konflikter avverges.

#### Spredt utbygging

Det er stor etterspørsel etter tomter med god utsikt eller nærhet til hav og sjø, og det er derfor attraktivt å utvikle nye enkeltstående hytte- og boligprosjekter på slike arealer. I et langsiktig perspektiv vil slike enkeltprosjekter til sammen kunne forbruke uforholdsmessig store arealer. Spredt utbygging øker transportbehovet med privatbil og fører over tid til en nedbygging av sammenhengende jordbruks-, kulturlandskap og rekreasjonsområder. Det vil også utgjøre en trussel mot det biologiske mangfoldet. Samtidig er spredt utbygging svært kostnadskreven for samfunnet. Det må derfor reduseres til et minimum.



### ABC-prinsippet for lokalisering av arbeidsplasser

Hensikten med ABC-prinsippet er at lokalisering av næringsvirksomhet skal gi mindre bilbruk, gi et bedre tettstedsmiljø og sikre god tilkomst til næringsvirksomheter. Næringsområder klassifiseres som A-, B- eller C-områder:

A-områder: God tilgjengelighet med kollektiv, sykkel og gange for mange. Virksomheter som skal lokaliseres til A-områder er kontorbedrifter med mange ansatte og/eller besøkende. Videre virksomheter med mange kunder/besøkende, som handel, helsetjenester og andre typer offentlige og private tjenestetilbud.

B-områder: Ligger i eller i tilknytning til tettsteder og har god tilgang til hovedveinettet, også god tilknytning med kollektiv og sykkel. Ikke like høy intensitet i arbeidsplasser og besøkende som A-lokalisering. Lettere industri, f.eks. transportbedrifter og næringer knyttet til bygg og anlegg.

C-områder: Ligger på avstand fra tettstedene. God tilkobling til hovedveinettet, godsterminal eller havn. Dette er områder for plasskrevende virksomheter og tyngre industri. Her kan det lokaliseres virksomheter som ville vært til sjenanse for omgivelsene i mer tettbebygde områder.

Flere av Østfolds kommuner er tynt befolket og har spredt bebyggelse. Her er det heller ikke store konflikter om eller press på arealene. I bykommunene er presset større. Fylkesplanens retningslinjer har derfor forskjellige bestemmelser fra kommune til kommune om i hvilken grad det kan tolereres spredt utbygging. Spredt utbygging forutsettes styrt gjennom kommuneplanleggingen med vurdering av blant annet eksisterende og framtidig bebyggelse og tjenestetilbud. Vi skal ha levende bygder i Østfold. Derfor kan det legges til rette for noe mer spredt utbygging i landkommunene.

### En næringsstruktur for framtiden

Lokaliseringen av næringsvirksomheter i Østfold skal skje etter ABC-prinsippet, dette kalles ofte «rett virksomhet på rett plass». I fylkesplanens samfunnsdel slås det fast vi ikke har lykket med dette, og at det må skje en endring. I del 5 av fylkesplanen er det derfor fastsatt en regional planbestemmelse for lokalisering av arbeids- og/eller besøksintensive virksomheter. Denne skal sikre mer hensiktsmessig plassering av offentlige og private virksomheter i fylket.

Vi ser at mange virksomheter ønsker å etablere lager- og produksjonslokaler nær hovedinfrastrukturen. Dette skal sikre synlighet og holde kostnadene nede. Slik lokalisering kommer ofte i konflikt med jordvern-, kulturminne- og landskapsverninteresser. Forskjellige næringer

har også forskjellige interesser: Reiselivsnæringen og landbruksnæringen har interesse av store sammenhengende kulturlandskap, mens andre næringer ønsker deler av de samme arealene til utbygging.

I forrige fylkesplan ble det pekt ut regionale næringsområder til arealkrevende virksomhet og avlastningsområder for handel. Denne ordningen videreføres. De aktuelle områdene er spesifisert i fylkesplanens retningslinjer og arealkart. Målet er å begrense omdisponering av jordbruksarealer og gi de arealkrevende virksomhetene forutsigbarhet om hvor de kan lokalisere seg. Kommunene må sørge for krav om estetikk ved nybygging av næringsbygg i og utenfor byenes randsoner. Dette gjelder også høyder på bygg og hvordan dette virker inn i landskapet.

Rambøll har gjennomført en analyse av de regionale næringsområdene i Østfold. Hovedkonklusjonen er at det fortsatt er god plass i de utpekte områdene. I rapporten anbefales et nytt regionalt næringsområde i Nedre Glomma. Tofteberg i Fredrikstad kommune tas derfor inn som nytt regionalt næringsområde. Som for alle de regionale næringsområdene, er det viktig at Tofteberg utvikles i et interkommunalt samarbeid. Området defineres i kommuneplanen, og kan ikke tas i bruk før infrastruktur er avklart.

Situasjonen rundt Moss Lufthavn Rygge er

**Regional planbestemmelse for lokalisering av handel**

Siden 1980-tallet har handelsvirksomheten blitt mer og mer bilbasert gjennom etablering av store kjøpesentre i utkanten av byene. Dette har bidratt til å utarme sentrum. Regjeringen vedtok derfor i 2008 en rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre (kjøpesenterbestemmelsen) for å snu denne utviklingen. Bestemmelsen utløper i 2018 og skal erstattes av en regional planbestemmelse med juridisk bindende virkning for 10 år. Bestemmelsen er fastsatt i del 5 av fylkesplanen. Bestemmelsen bygger opp under prinsippene for transporteffektivitet. Handelsvirksomhet skal styres mot sentrum. Enkelte handelsvirksomheter, som trelast/byggevarer, gartneri/hagesentre og biler/motorkjøretøy, hvitevarer og møbler, kan fortsatt plasseres utenfor sentrumsområdene, på definerte avlastningsområder. Såkalte «big-box-konsepter» kan ikke lokaliseres i avlastningsområdene. Skal sentrum styrkes, må konkurranseforholdet mellom kjøpesenterområdene og sentrum utlignes. Kommunene bør derfor samarbeide om regionale parkeringsrestriksjoner for byområdene. Disse må også omfatte eksisterende kjøpesentre utenfor sentrum.

uavklart. Østfoldsamfunnet skal jobbe for at flyplassen reetableres som sivil lufthavn. Bestemmelsene for det regionale næringsområdet i tilknytning til flyplassen, ligger fast fram til en avklaring er på plass.

Mulig framtidig lokalisering av store datasentre er markert med eget symbol i fylkesplankartet.

**Byutvikling og samferdselsutfordringer**

For å få til ønsket byutvikling må statlige og regionale myndigheter slutte opp om utviklingen lokalt gjennom sine prioriteringer til infrastruktur. Transportsystemet er dessuten sentralt for å styrke Østfolds konkurransekraft og fylkets posisjon og bidrag til Viken.

Den viktigste arenaen for strategiske vurderinger innen samferdsel – både nasjonalt og regionalt – er Nasjonal transportplan (NTP). Østlandssamarbeidet og Osloregionen har i flere omganger lagt vekt på jernbanen både for gods- og persontransport. Det skal komme i kombinasjon med satsing på annen kollektivtransport og utbedringer av stamveiene. Med den kommende utbyggingen av dobbeltspor på vestre linje gjennom Østfold, åpner det seg betydelige muligheter både for næringsutvikling i Østfold og reduksjon av klimagassutslipp. Like viktig er ferdigstillelsen av Follobanen, som vil kunne gi biltrafikken til og fra Indre Østfold en reell konkurranse.

Fra statlig hold legges det vekt på etablering av gode kollektivknutepunkt. De viktigste

knutepunktene skal ligge i byenes sentrum ved jernbanestasjonene. Her skal det legges til rette for fortetting og gode overganger mellom forskjellige transportmidler. Dette er temaer som må behandles i kommuneplanene. For å styrke den regionale konkurranseevnen må fylket knyttes bedre sammen, og da er den interne pendlingen og tverrforbindelsene mellom indre og ytre Østfold viktig. E6 og E18 er hovedferdselsårer og har stor betydning for verdiskapingen i fylket. E18 er nå ferdigstilt gjennom Østfold, og en fullføring i Akershus vil bety en viktig forbedring for Indre Østfold. Fylkesplanens samfunnsdel beskriver de viktigste prioriteringene av infrastrukturtiltak i fylket. Disse må ligge til grunn for kommunenes planer for by- og tettstedsutvikling.

«Bypakker» og «byvekstavtaler» er spesielt viktig for å utløse statlige midler til utbygging av transportsystemet. Det er inngått samarbeidsavtale om «Bypakke Nedre Glomma», og det arbeides med å få på plass en bypakke for Moss og Rygge. Nedre Glomma er også aktuell for en byvekstavtale som vil kunne utløse betydelige statlige midler. Inngåelse av byvekstavtaler krever en restriktiv arealforvaltning. Det er derfor viktig av fylkesplanen tilfredsstiller disse kravene og er i samsvar med arbeidet for en byvekstavtale for Nedre Glomma. Fylkesplanens retningslinjer skal sørge for dette. En byvekstavtale for Nedre Glomma vil omfatte halve fylkets befolkning, og er derfor et viktig regionalt virkemiddel for å iverksette Parisavtalen.

Samtidig er det viktig at nasjonale myndigheter følger ambisjonene i fylkesplanen med midler til infrastrukturbygging. Det er nødvendig for at de ambisiøse klima- og miljømålene skal nås.

**Plankart**

Det er det elektroniske fylkesplankartet som ligger til grunn for den kartmessig tolkningen av arealstrategien. Den forrige fylkesplanen etablerte en felles senterstruktur for fylket med tre nivåer. Denne definisjonen videreføres. Senterstrukturen framgår i kartene på denne måten:

- By-/regionsentre – avgrenset med langsiktig grense og vist med arealformål gjeldende/framtidig tettbebyggelse
- Områdesentre – avgrenset med langsiktig grense og vist med arealformål gjeldende/framtidig tettbebyggelse
- Lokalsentre – markeres med symbol

**Hovedelementer i fylkesplankartet er:**

- En regional senterstruktur som legger grunnlag for hvilke byer og tettsteder som skal ha høyest vekst og flest funksjoner
- Langsiktige grenser mellom byer/områdesentre og omland, som angir byenes og tettstedenes arealutvikling i et perspektiv fram til 2050
- Nåværende tettbebyggelse, som viser dagens tettstedsareal og vedtatte kommuneplaner. Formålet tettbebyggelse omfatter både utbyggingsformål og grønstruktur
- Framtidig tettbebyggelse, som viser arealbruk fram til 2050 utover «nåværende tettbebyggelse».
- Symbol for lokalsentre
- Regionale næringsområder for å samle arealkrevende næringer i hver region.
- Landbruks-, Natur- og Friluftsområder (LNF), som viser omlandet utenfor tettbebyggelsen
- Infrastruktur
- Hundremetersbeltet langs sjøen
- Rikspolitisk retningslinje Oslofjorden (RPR- O), som gjelder bruk og vern av kystområdene

Fylkesplanens retningslinjer utfyller tolkningen av fylkesplankartet. Lokalsentrenes arealbruk reguleres av disse. Bydelsentre og grendesentre avgrenses av kommunene etter eget behov i kommuneplanene. Spredt utbygging forstås som bebyggelse i omlandet utenfor fylkesplanens senterstruktur. Kommunene skal bestemme omfang og lokalisering av spredt utbygging i sine kommuneplaner, for eksempel markert som grender. Lokaliseringen bør knyttes til eksisterende bebyggelse og infrastruktur, med tilgang til skoleskyss, vann og avløp. Omfanget er begrenset til de prosentvise totalrammene for spredt utbygging som er satt for den enkelte kommune i retningslinjene i fylkesplanen.

Regionale næringsområder er avgrenset med langsiktig grense og nummerert på plankartet. Omtale og retningslinjer for de regionale næringsområdene følger nummereringen på plankartet og beskrives nærmere under de regionale strategiene. Der hvor regionale næringsområder ligger i tilknytning til boligområder, avgrenser kommunene selv skillet mellom disse. Kommunene bør utarbeide næringsplaner gjennom regionalt samarbeid, som bl.a. analyserer behov og beskriver en funksjonsinndeling i de regionale næringsområdene. Kommunene må uansett detaljere både boligområdene og regionale næringsområder nærmere i kommunedelplaner. Eksisterende, mindre bolig- og næringsområder som ligger utenfor de langsiktige grensene, anses ikke som satsingsområder. Disse markeres derfor ikke i kartene. Kommuneplanene vil imidlertid fortsatt gjelde og gi føringer for arealbruken for slike områder.

**Langsiktig grense for by- og tettstedsområder**

Et hovedgrep i fylkesplanen er å trekke den langsiktige grensene mellom by- og tettstedsområder og omlandet. Grensen trekkes i et perspektiv mot år 2050. Hensikten er å ivareta de store, sammenhengende og høyproduktive landbruksarealene, kulturlandskapet, kulturminneområder og skogbelter, slik at nasjonale

og regionale verneinteresser sikres. En tydelig grense mellom utbygging og vern gir kommuner, næringsliv og andre samfunnsaktører større forutsigbarhet.

Den langsiktige grensen i denne fylkesplanen tar utgangspunkt i godkjente kommuneplaner som er rullert etter forrige fylkesplan. Den langsiktige grensen for by- og områdesentre kan altså fastsettes gjennom to etapper:

1. Først ved de grensene som er fastsatt i fylkesplanens arealstrategi, ved kart og med de føringer som framgår av retningslinjene.
2. Deretter ved rullering av kommuneplanene. Innenfor disse langsiktige grensene skal det være grøntarealer og friområder, og det kan være innslag av dyrket mark. De ytre grensene som er satt i fylkesplanen kan endres bare dersom det ikke går ut over dyrket mark, og dersom minst like store og tilsvarende type arealer tas ut av planen et annet sted i regionen. Det skal legges vekt på interkommunal samordning.

Den langsiktige grensen er satt slik at det er romslig med arealer. Det vil si at det er satt av større areal enn hva vekstprognosene og fortetningspotensialet tilsier. Det er gjort for at kommunene skal få nok handlingsrom til å vurdere de lokale forholdene gjennom ordinære kommuneplanprosesser.

Det er viktig å presisere at alle arealene innenfor den langsiktige grensen ikke skal ses på som utbyggingsområder. Det forutsettes at kommunene sikrer verneinteressene innenfor grensene gjennom ordinær behandling av arealene etter plan- og bygningsloven. Det forutsettes at kommunene legger transporteffektivitetsprinsippet til grunn og sikrer en høy arealutnyttelse.

Flere områder innenfor den langsiktige grensen berører kulturminneinteresser. Eventuell utbygging av områdene skal skje etter nøye utarbeidede kommunale detaljplaner hvor det

tas hensyn til ulike verneinteresser som kulturminner, biologisk mangfold og estetikk. Kommunene bør ha en kulturminneplan med verneverdivurdering av bygningsmiljøer i byer og tettsteder. Innenfor de langsiktige grensene skal arealene forvaltes av kommunene i tråd med fylkesplanens retningslinjer. Disse skal sikre arealeffektivitet, et bærekraftig utbyggingsmønster og beredskapsmessige hensyn.

Dersom fylkesplanen skal gi forutsigbarhet og langsiktighet, bør de langsiktige grensene bare unntaksvis endres. Det kan inntreffe når grunnleggende forutsetninger endres, f.eks. at viktige infrastrukturløsninger ikke kan innfris.

### Rekkefølgebestemmelser

God by- og tettstedsutvikling krever at kommunen har et bevisst forhold til hvilke nye utbyggingsområder som tas i bruk til forskjellig tid. I kommuneplanprosessen skal kommunene prioritere en rekkefølge på de nye områdene for kommuneplanperiodene fram mot 2050. Rekkefølgen skal styre hvilke områder som tas i bruk, men ikke veksttakten innenfor disse områdene. Kommunene må sørge for å utnytte arealene effektivt slik at man ikke «går tom» for arealer innenfor perioden. Kommunene foretar som hovedregel selv disse vurderingene gjennom sine kommuneplanprosesser. Fylkesplanens retningslinjer beskriver nærmere hvordan rekkefølgebestemmelsene skal praktiseres.

### Forutsetninger for rullering av arealstrategien

Arealstrategien er utviklet for å bidra til å nå fylkesplanens samfunns mål. Endringstakten i samfunnet er høy, og det er derfor viktig at fylkesplanen er tilstrekkelig oppdatert til å kunne brukes som et styringsverktøy for østfoldsamfunnet. Det bør derfor gjennomføres ordinær rullering hvert fjerde år, noe som er vanlig standard for regionale planer. Avklaring av slike planprinsipper vil foregå i Viken. Det er i forbindelse med regionreformen forventet endringer i plan- og bygningsloven. Disse endringene kan få betydning for revisjon av fylkesplanen.

I forbindelse med rulleringen av fylkesplanen ble det gjennomført en evaluering av forrige fylkesplan. Det er naturlig at det gjøres en ny evaluering ved revisjon innenfor rammen av Viken. Oppdaterte prognoser for befolkningsutvikling, status for infrastrukturprosjekter og kommunenes, eller regionenes, arealregnskap bør også ligge til grunn for en revisjon.

Hvis kommunene oppnår at flere enn forutsatt bosetter seg i by- og områdesentre, kan dette gi grunnlag for en økning av arealene innenfor den langsiktige tettstedsgrensen rundt byer og områdesentre.



Foto: Sten Helberg





Foto: Time Sines

Del 3  
**Regionale**  
strategier



Foto: Askim frukt og bærpresser

## Regionale strategier for Indre Østfold

1. Snu pendlerstrømmen
2. Flere arbeidsplasser
3. Ta ut potensialet i det nye fylkeskommunekartet – Viken
4. Nærhet til kompetansemiljøer som NMBU, Kjeller og Høgskolen i Østfold
5. Stor befolkningsvekst
6. Levende bygder, næring i landbruket
7. Flerkjernet utvikling, to søskenbyer, mange tettsteder

Utarbeidet av Indre Østfold regionråd

Region Indre Østfold består av 8 kommuner: Askim, Eidsberg, Hobøl, Marker, Rømskog, Skiptvet, Spydeberg og Trøgstad. I følge prognoser fra SSB forventes folketallet i regionen å vokse fra om lag 52.000 i 2017 til 64.000 i 2040. Det er lagt til grunn befolkningsvekst i alle kommunene, men klart sterkere vekst i kommunene med nærhet til Oslo. Dette vil forsterke dagens bilde med at tettstedene med størst befolkning og høyest vekst ligger langs E18 og nærmest Oslo. Det er stor forskjell i befolkningsstørrelse i kommunene i Indre Østfold. Fra Rømskog kommune med om lag 700 innbyggere til nåværende Askim kommune, som forventes å ha et innbyggertall opp mot 20.000 i 2040.

Siden forrige fylkesplan har Rakkestad kommune valgt å gå inn i tettere samarbeid med kommunene i Nedre Glomma, og er nå ikke del av Indre Østfoldregionen. Aremark kommune dreier på ny samarbeidet mot Halden. Kommunene i Indre Østfold samarbeider gjennom Indre Østfold Regionråd. Grensekommunene Aremark, Rømskog og Marker er distriktskommuner som lenge har samarbeidet om utviklingen langs Haldenkanalen. Rømskog vil fra 1. januar 2020 være sammenslått med Aurskog-Høland.

Kommunene Hobøl, Spydeberg, Askim, Trøgstad og Eidsberg har vedtatt kommunesammenslåing fra 2020. Den nye kommunen vil bli hetende Indre Østfold kommune. Utviklingen av den nye kommunen må tilpasses utviklingen i Oslo, Akershus og Sverige. Det må også legges vekt på å videreføre samarbeidet med Skiptvet og Marker kommuner som blir stående utenfor den nye storkommunen.

Grensekommunene Marker og Rømskog hatt et særskilt fokus ved fordeling av statlige midler til kommuner med distriktsutfordringer. Det vil være behov for å opprettholde denne typen virkemidler.

En utfordring for regionen og den nye storkommunen, er å dra nytte av det tilbudet hovedstadsregionen gir og samtidig opprettholde egen identitet og egne tilbud. Målet er å utvikle selvstendige forsteder til Oslo. Det forutsetter at det skapes en tilstrekkelig andel egne arbeidsplasser i regionen, og at byer og tettsteder utvikles med gode service- og kulturtilbud. Byene Askim og Mysen har viktige funksjoner som motorer for en slik utvikling. Ny E18 og ferdigstilling av Follobanen og forventede forbedringer av fv120 og rv111/22, gir regionen muligheter, både for pendlere mot Follo, Oslo og Romerike, men også muligheter for å trekke bedrifter og pendlere til Indre Østfold.

Tradisjonelt er Indre Østfolds identitet og attraktivitet i stor grad basert på bokkvaliteter knyttet til landlige omgivelser og muligheter for friluftsliv. Regionen preges av stort mangfold. Gjennom kommunesammenslåing og sterkere regionalt samarbeid, vil regionen utvikle felles politikk og strategier. Målet må være at regionen fremstår med mange forskjellige kvaliteter, også av urban karakter.

Utfordringene i ulike deler av Indre Østfold varierer sterkt, fra pressområdene nær E18/Akershus til fraflyttingsproblematikk i bygdene langs svenskegrensa. Det er viktig å legge til rette for en positiv utvikling også for kommunene som har lavere vekst. E18-aksen Oslo–



Karlstad–Stockholm vil kunne fungere som en drivkraft for framtidig vekst og utvikling. Høykompetent arbeidskraft som i dag pendler til Oslo, må også ses på som et potensial for nyetableringer i Indre Østfold.

### Arealstrategi

Befolkningsøkningen i Indre Østfold forventes i stor grad å være knyttet til tettstedene. Det innebærer at andelen som bor spredt, reduseres. Arealbehovet per innbygger vil da minke som følge av at byer og tettsteder forbruker mindre areal per innbygger. Folkehelsefokus bør være sentralt for arealutviklingen, særlig ved sentrumsplanlegging og fortetting.

Arealregnskapet for Indre Østfold gir en arealpott på 7,9 km<sup>2</sup> gitt 15 000 nye innbyggere, og 11,3 km<sup>2</sup> gitt 20 000 nye innbyggere (tidsperioden 2009-2050). Arealpotten er ikke fordelt mellom kommunene. Det er i regionkartet for Indre Østfold lagt ut områder som kan vurderes som alternative arealer for framtidige tettbebyggelse. Det forutsettes at kommunene detaljerer denne arealbruken i sine kommuneplaner i henhold til rekkefølgebestemmelsene. Dette blir en viktig del av første kommuneplan for Indre Østfold kommune.

### Utviklingsretninger

Byene Askim og Mysen, samt de andre tettstedene langs E18 i vest, har hovedtyngden av befolkningsmassen i regionen og har hatt

sterkest vekst. Det forventes at disse områdene får størst vekst i antall nye innbyggere også framover, slik at arealbehovet bli størst her. Det er viktig å finne riktig rekkefølge og retning på utviklingen for å unngå at byer og tettsteder flyttes uplanlagt etter veisystemet. Det må unngås en utvikling med sammenvoksing av tettstedene med en båndby langs E18, og tilhørende nedbygging av kulturlandskapet. For å unngå «korridoriserings» langs E18 og for å kunne bedre kollektivtransporttilbudet, må det fortettes rundt kollektivknutepunkter som jernbanestasjonene.

Utviklingen i Indre Østfold bør bygge videre på eksisterende attraksjoner og kvaliteter. I distriktskommunene med lav eller negativ vekst, et spredt utbyggingsmønster og liten befolkning, oppfattes spredt utbygging som viktig for å opprettholde levende bygder. Så lenge en slik utbygging er tilknyttet infrastruktur og annen bebyggelse, og ikke kommer i konflikt med viktige verneinteresser, vurderes det som akseptabelt å tillate en større prosentandel spredt utbygging i Indre Østfold enn i resten av fylket. Rømskog, som har få arealkonflikter, liten befolkning og lav vekst, unntas en prosentvis begrensning av spredt utbygging. Spredt utbygging skal bare skje i områder som er avklart i kommuneplanene gjennom en bred demokratisk prosess.

Regionen må samarbeide om fordelingsstrate-

gi for næringsstyper. Det er et virkemiddel for at Indre Østfold skal bidra til en bærekraftig utvikling med redusert transport og et konsentrert utbyggingsmønster. Byene Askim og Mysen tildeles størst rom for bolig- og næringsvekst for å styrke dem som motorer for utviklingen i regionen. Byene er omkranset av verdifulle jordressurser og kulturlandskap. Det tilsier et sterkt fokus på fortetting i de to byene.

Kommunesenteret i Rømskog skal avgrensnes som områdesenter gjennom en sentrumsplan. Det betyr at kommunen legger opp til større vekst her enn i lokalsentre. Forslag til avgrensning i kommuneplanens arealdel 2017 legges til grunn. Inntil sentrumsplanen er vedtatt anses senteret i Rømskog som områdesenter, med de retningslinjer og føringer som framkommer i fylkesplanen for slike.

Ved kommunesammenslåinger er det en forventning om gevinster i form av arealøkonomisering. Fylkesplanen legger opp til at sammenslåingskommunene i Østfold gis frist til to år etter kommunesammenslåingen med å avklare justering av grense for framtidig tettstedsareal. Kommuneplanprosessen for nye Indre Østfold kommune vil være en god arena for å foreta disse avklaringene. Det er forventet at utviklingsretningene for tettstedsbebyggelsen i stor grad vil samsvare med hva som ligger inne i gjeldende kommuneplaner.

### Næringsarealer

Følgende regionale næringsområder opprettholdes:

#### 2-Na Løvestad/Knapstad

2-Nb Hoen/Sekkelsten, grenser til tettbebyggelsen øst i Askim. Næringsområdet kan også benyttes som avlastningsområde for handel med plasskrevende varer, jf. fylkesplanens retningslinjer

2-Nc Slitu/Brennemoen, nordvest for Mysen og delvis inn i søndre del av Trøgstad kommune. Næringsområdet kan også benyttes som avlastningsområde for handel med plasskrevende varer, jf. fylkesplanens retningslinjer

#### 2-Nd Sletta industriområde

#### 2-Ne Holtskogen

Flere av de regionale næringsområdene ligger i nærheten av jernbane, men det er ingen godsterminaler i regionen. Det må fortsatt ses på muligheten for å etablere godsterminaler langs østre linje.

De regionale næringsområdene skal gi et tilbud til plasskrevende næringer. Øvrige næringer forutsettes etablert innenfor tettstedene og gjennom økt fortetting og transformasjon. Vekst i antall arbeidsplasser må primært skje innenfor arbeidsintensive, ikke arealkrevende, næringer.

### Forutsetninger for gjennomføringen av arealstrategien i Indre Østfold

Indre Østfold retter seg i stor grad mot Oslo-området. Det innebærer at infrastrukturtilslutninger og mobiliteten både i Østfold og Akershus er viktig for videre utvikling av regionen.

Et godt jernbanetilbud er av stor betydning for Indre Østfold. Ferdigstillelse av Follobanen åpner nye muligheter. Togene må stoppe på alle de viktigste knutepunktene på Østre linje, samtidig som pendlerne må sikres rask framkomst.

Ny E18 er ferdigstilt gjennom Østfold. Når europaveiens framføring gjennom Akershus blir ferdig, bør det åpne for bedre kollektivdekning med buss.

For å knytte Østfold bedre sammen er det viktig å sikre god standard på samferdselskorridorene mellom ytre og indre deler av fylket. Et godt buss- og togtilbudet er avhengig av at kommunene følger opp fortettingsstrategien.

For tilbudet mellom Nedre Glomma og Indre Østfold er det viktig at Fredrikstad og Sarpsborg styrker sin fellesfunksjon som en storby som gir en reell avlastning for Oslo. Det vil kunne bidra til å snu pendlestrømmen mot Nedre Glomma og avlaste utbyggingspresset vest i Indre Østfold.

## Regionale strategier for Halden og Aremark

### 1. Vi skal legge til rette for kompakt by- og tettstedsutvikling

- Gjennom arealstrategier for byområdet skal vi legge til rette for at Haldens tetthet og nærhet blir utviklet og ivaretatt.
- Halden og Aremark vil begrense nedbygging av dyrket mark, og innenfor sentrumsnære jordbruksarealer.
- Fosby skal utvikles som Aremarks tettsted.
- Vi ønsker samtidig å legge til rette for å opprettholde tettsteder, lokalsentre og bosetting som bygger opp under bosettingsmønsteret som er i dag.

### 2. Vi skal legge til rette for en utvikling av gode næringsområder som ivaretar behov for arbeidsplassutvikling/næringsutvikling i regionen

- Vi søker lokalisering av større (regionale) næringsarealer i nærhet til E6, jernbane og havn.
- Vi lokaliserer nye bedrifter etter areal- og transportprinsippet.
- Vi vil utnytte regionens ressurser for å skape arbeidsplasser.

### 3. Vi vil bygge opp under regionens sterke land- og skogbruksverdier, samt ivareta verdien i det rike kulturlandskapet

- Vi vil gjennom dette sikre arealer for en sterk primærnæring samtidig som vi vil sikre god tilgang til natur- og rekreasjonsområder.
- I denne sammenhengen står behovet for å ruste opp fv 21 sentral for å nå mange av strategiene.

### 4. Vi vil legge opp til å utvikle og ta i bruk innovative løsninger

### 5. Vi vil legge til rette for utvikling av besøks-, aktivitets- og opplevelsesnærings behov slik at regionen attraktivitet opprettholdes og utvikles

- Haldenkanalen, Fredriksten festning, Haldens historiske bysentrum og de store utmarksområdene med vassdrag og vann i regionen er sentrale ressurser i dette arbeidet.

Utarbeidet av Regionråd for Halden og Aremark



1. desember 2017 ble det etablert et nytt regionråd for Halden og Aremark. Aremark kommune inngikk i forrige fylkesplan i region Indre Østfold.

Med i overkant av 30 000 innbyggere er Halden den mest selvstendige byregionen i fylket, og mindre påvirket av hovedstadsområdet enn de andre regionene. Folketallet i Halden forventes å øke til om lag 37.000 i 2040. Halden er Østfolds største enkeltkommune i areal, og er fylkets største landbruks- og skogbrukskommune. I tillegg til byområdet består kommunen av store områder med spredt bosetting.

Halden har store områder med relativt uberørt natur – bl.a. på kysten langs Iddefjorden og i grenseområdene. Kommunen særpreges ellers av sin nærhet til Sverige med utstrakt samarbeid over grensen med bl.a. kommunene Strømstad og Dals-Ed.

Aremark har de siste 30 årene hatt en liten tilbakegang i antall innbyggere. I 2017 bor det om lag 1.400 mennesker i kommunen. Prognosene til SSB tilsier en fortsatt svak nedgang i innbyggertallet fram mot 2040.

Viktige næringer i Aremark er landbruk og reiseliv. Haldenkanalen er en sentral attraksjon og en viktig katalysator for utviklingen av besøksnæringen. Mange av Aremarks innbyggere pendler ut av kommunen til arbeid. Den svake befolkningsutviklingen gjør at Aremark ikke har samme styringsmuligheter som vekstkommuner. Dette er det tatt hensyn til i fylkesplanen, blant annet i bestemmelser om spredt utbygging, hvor Aremark kommune ikke har noe øvre tak. Aremark skal likevel jobbe med fortetting i henhold til fylkesplanens overordnede retningslinjer for arealutvikling.

Hovedutfordringen for Halden og Aremark er å skape grunnlag for bosetting og næringsutvik-

ling i stor grad med «egne krefter». Halden har vært gjennom omfattende omstillinger og har fått til en fornyelse i næringslivet med flere spennende og vekstkraftige, større bedrifter. Halden er også sete for NCE Smart Energy Markets. NCE (Norwegian Centres of Expertise) utgjør landets tyngste satsing på utvikling av konkurransedyktige og dynamiske næringsklynger. Halden jobber samtidig for å videreutvikle samarbeidet ut over grensene både innenfor og ut over fylket.

Aremark har sammen med grensekommunene Marker og Rømskog hatt et særskilt fokus ved fordeling av statlige midler til kommuner med distriktsutfordringer. Det vil være behov for å opprettholde denne typen virkemidler.

### Arealstrategi

Halden bys utvikling er sterkt påvirket av den utviklingen som skjer rett over grensen til Sverige, med utstrakt pendling begge veier. Utviklingstrenden for Halden går mot E6. Det er en utfordring å balansere denne utviklingen med en funksjonsdeling med sentrum. Det må unngås at området mot E6 utkonkurrerer sentrum og «flytter byen etter veien».

SSB forventer at Halden/Aremark vil være den delregionene i Østfold med lavest befolkningsvekst. Fylkesplanens arealstrategi tar utgangspunkt i at de arealpottene som ble gitt i forrige fylkesplan, fortsatt skal ligge til grunn. Det innebærer at Halden har 4 km<sup>2</sup> til framtidig tettstedsareal for perioden 2009-2050.

Aremark har gjennom sentrumsplanen for Fosby fastsatt langsiktig grense. Det er ikke gitt noen egen arealpott for Aremark. Arealutviklingen må ses i lys av faktiske behov knyttet til befolkningsutvikling /næringsutvikling, og de prinsipper som fylkesplanen bygger på. I distriktskommunene med lav eller negativ

vekst og liten befolkning, oppfattes spredt utbygging som viktig for å opprettholde levende bygder. Det forutsettes at spredt utbygging knyttes opp mot eksisterende infrastruktur og annen bebyggelse. Utbygging skal heller ikke komme i konflikt med viktige verneinteresser.

### Utviklingsretning

Utviklingen i Halden går mot en bydelsetablering ved E6, mens den langsiktige grensen i sør, øst og nord fastholdes på dagens grense mot utmark. Utviklingen i vest forsterkes av det store omfanget av handel og arbeidsplasser i området. Utfordringen er å utvikle området til en funksjonell bydel med gode interne strukturer som støtter opp om transporteffektivitetsprinsippet. Det ønskes ikke en sammenbygging mellom Remmenområdet og Berg/Isebakke. Disse arealene er konfliktfylte, og en utbygging vil redusere de landskapsmessige verdiene ved innkjørselen til Halden by. Ved en utvikling mot E6 har Halden en utfordring med å få på plass gode areal- og transportløsninger med sammenhengende gang- og sykkelveier og kollektivfelt. Et skifte mot E6 kan også bety en utfordring for jordvernet, samt å opprettholde den eksisterende bystrukturen i Halden by.

Boligetableringer og byutvikling i Halden skal gjøres gjennom fortetting og transformasjon. Halden har i dag gode muligheter for fortetting, men det er en utfordring å ta vare på den fine bystrukturen med sammenhengende verneverdig bebyggelse, byens estetikk og nære rekreasjonsområder. Kommunens muligheter begrenses av usikkerhet knyttet til trasé for framtidig dobbeltspor til Halden/riksgransen. Dette båndlegger store og sentrale arealer. Det er derfor viktig med tidligst mulig avklaring av trasévalg.

Aremark jobber med å styrke områdesenteret,

og legger til rette for boligutvikling på strekningen Fladebyåsen til Furulund.

### Næringsarealer

Regionalt næringsområde Halden og Aremark: 4-Na Svingenskogen  
Næringsutviklingen i Halden vil i stor grad skje i etablerte høyteknologiske miljøer i sentrum og på Remmen. I tillegg er det satt av et regionalt næringsområde ved E6 som binder sammen tollområdet, områdene ved fengselet, Svinesundparken og øvrige arealkrevende næringer i området. Det er også avsatt et avlastingsområde for handel med plasskrevende varer. Disse områdene må sikres et godt tjenestetilbud innenfor kort avstand.

I Aremark er det avsatt arealer til næringsutvikling i Fosby og Strømsfoss.

### Forutsetninger for gjennomføringen av arealstrategien i Halden

Halden kommune skal gjennom førstkommande rullering av kommuneplanen avklare utviklingsretning og foreslå endringer i langsiktig grense for tettbebyggelse. Avlastingsområde for handel avgrenses med utgangspunkt i vedtatt regulering for området. Halden er i dialog med Jernbanedirektoratet vedrørende etablering av godsterminal i Berg. Arealbehovet bør få en avklaring gjennom kommuneplanens arealdel.

Det er behov for en oppgradering av Torpumveien slik at denne kan avlaste rv. 21 som innkjørselsvei mot boligområdene i Halden by. Det er også behov for utbedring av kryssløsninger på fv 104.

## Regionale strategier for **Nedre Glomma**

Vi utvikler bærekraftige og kompakte byer  
 Vi skaper levende bysentre/områdesentre med gode bo- og arbeidsmiljøer  
 Vi sikrer god og enkel tilgang til natur- og rekreasjonsområder  
 Vi begrenser nedbygging av dyrket mark

Vi legger til rette for et effektivt og miljøvennlig transportsystem  
 Vi videreutvikler samarbeidet om areal og transport  
 Vi lokaliserer nye virksomheter etter areal- og transportprinsippet

Vi jobber sammen for flere arbeidsplasser  
 Vi legger til rette for samlokalisering, klynger og ekspansjon av eksisterende næring  
 Vi utnytter regionens ressurser for å skape arbeidsplasser  
 Vi søker lokaliseringsløsninger for virksomheter som styrker regionen  
 Vi legger til rette med arealer som imøtekommer næringslivets behov

Vi utvikler og tar i bruk innovative løsninger

*Utarbeidet av Nedre Glomma regionråd*

Nedre Glomma-regionen består av kommunene Fredrikstad, Sarpsborg, Rakkestad og Hvaler, med til sammen om lag 148.000 innbyggere. Det er halvparten av fylkets befolkning. Nedre Glomma utgjør et felles bolig- og arbeidsmarked. Sammenvokning av Sarpsborg og Fredrikstad til en båndby, har vært sett på som funksjonelt i arbeidet for en bedre areal- og transportutnyttelse. Samtidig er Nedre Glomma også en region med store landområder med lokale utfordringer. På Hvaler og i Rakkestad er problemstillingene forskjellige fra byområdene. Hvaler har liten befolkning, men stort tilflyttingspress, spesielt av seniorer og hyttefolk. Dette stiller store krav til å kunne gi et godt nok velferdstilbud. Veksten byr også på utfordringer med å bevare den sårbare naturen som tiltrekker besøkende, og er en viktig del av Østfolds kvaliteter. Rakkestad er en stor landbrukskommune, hvor kommunesenteret har en tydelig sentrumsfunksjon.

Nedre Glomma vil spille en viktig rolle for utviklingen av Østfold, både som tyngdepunkt for nyskaping og innovasjon, og som identitetsbærer. I Nedre Glomma er det inngått samarbeidsavtale for samordnet areal- og transportutvikling, og det jobbes med «Bypakke Nedre Glomma». Det er samarbeidsprosjekter for felles kollektivstrategi, hovedsykkelveier og felles parkeringsstrategi for de to byene. For å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken, er det avgjørende at samarbeidet innenfor areal- og transport utvikles videre. Nedre Glomma kan inngå en byvekstavtale med staten hvis regionen forplikter seg til sterke nok virkemidler for å nå klimamålene. En byvekstavtale innebærer tilførsel av betydelig statlige midler til byutvikling og infrastruktur. I tillegg til arealøkonomisering og tiltak for å fremme kollektiv, gange og sykkel på bekostning av biltransport, bør regionen utarbeide en felles næringsstrategi, hvor funksjonsdeling og lokalisering etter ABC-prinsippet står sentralt.

Nedre Glomma skal i tråd med Osloregionens strategi, utvikle seg til et regionalt tyngdepunkt og motor for et større omland. Nedre

Glomma har god tilknytning til kommunikasjoner både på vei, jernbane og havn. Arbeidet med dobbeltspor på Østfoldbanens vestre linje og bygging av nye jernbanestasjoner i begge byene betyr stor omveltning og store muligheter for byutvikling rundt sterke knutepunkt. Det store infrastrukturløftet må benyttes til å utvikle regionen som et reelt avlastningsområde for Oslo med lokalisering av arbeidsplasser og boliger.

Rakkestad tilhørte i forrige fylkesplan region Indre Østfold. Kommunen har nå gjort et valg om å orientere seg i større grad mot Sarpsborg og Fredrikstad. Det henger sammen med at det er tettere integrering av bo- og arbeidsmarkedet i sør. Gode kommunikasjoner mellom Sarpsborg og Rakkestad vil være viktig for videre utvikling. Det samme gjelder for Hvalers tilknytning mot Fredrikstad. Begge kommuner har derfor stor interesse av det arbeidet som foregår med en mulig byvekstavtale, og begge kommuner har observatørstatus i «Bypakke Nedre Glomma».

### Arealstrategi

Fredrikstad og Sarpsborg har et nedarvet og fragmentert utbyggingsmønster. Dette, sammen med etableringen av større kjøpesentre, sykehus og kontoretableringer utenfor bykjernene, har ført til stor bilavhengighet og utfordringer med å opprettholde levende og flerfunksjonelle sentrum. Biltrafikken har gjennom de siste tiårene økt kraftig. Resultatet er et trafikksystem som ikke er godt nok dimensjonert i rushtiden, og derfor er svært sårbart ved for eksempel ulykker. Dette er en utfordring i seg selv, men en særlig utfordring for kollektivtrafikken, som står i samme kø.

Hensikten med «Bypakke Nedre Glomma» er å utvikle en bærekraftig region hvor innbyggerne kan reise effektivt og miljøvennlig. Sammen med tiltak for å øke fremkommeligheten for kollektivtrafikken og sammenhengende sykkelveger, må det jobbes mer helhetlig på tvers av kommunegrensene med arealutvikling. Utfordringen er å stimulere til en utvikling hvor

virksomheter lokaliseres på rett sted (ABC-prinsippet) og hvor byer og tettsteder utvikles til gode, funksjonelle steder. Revitaliseringen av sentrum har begynt, og Fredrikstad ble i 2017 kåret til Norges mest attraktive by, blant annet på bakgrunn av utviklingen i sentrum. Vi kan også se en tendens til utflating av bilveksten de siste årene.

Rakkestad er en landbrukskommune med et tydelig områdesenter, hvor kommunen ønsker å jobbe med fortetting og høyere arealutnyttelse. Rakkestad har også en god del spredt boligbygging.

Bebyggelsen på Hvaler er omkranset av spesielt sårbare arealer, kulturmiljøer og naturressurser. Kommunen har et ansvar for å forvalte disse arealene for framtiden, samtidig med at presset for økt utbygging skal håndteres på en god måte. Hvaler og Rakkestad har mulighet for en høyere andel spredt boligbygging enn byene. Utviklingen i kommunene skal likevel i hovedsak skje i kommunesenteret. Utbygging av lokalsentrene skal skje såpass tett at lokalsenterets servicetilbud styrkes.

I følge SSBs prognoser vil regionen Nedre Glomma ha en befolkningsvekst på om lag 30.000 innbyggere fra 2017 til 2040. De fleste vil bosette seg i eksisterende tettsteder. For å nå målet om en flerkjernet utvikling av Osloregionen skal bli en realitet, må Nedre Glomma utvikles videre som en storby. Dette krever en strategisk satsing hvor befolkningsøkning, effektiv arealbruk og infrastruktur er sentrale virkemidler. Lykkes en slik utvikling blir Nedre Glomma en motor for utviklingen i Østfold, og kan bidra til å knytte Indre og Ytre Østfold sterkere sammen.

Transformasjon av gamle industriområder og satsning på knutepunktutvikling ved de nye jernbanestasjonene i Sarpsborg og Fredrikstad, kan bidra til en langt mer effektiv arealutnyttelse. Her har regionen et stort potensial. Dersom Nedre Glomma viderefører utviklingstrenden mot gradvis økt tetthet og

reduserer arealforbruket, kan behovet for nytt tettstedsareal reduseres. Nedre Glomma har i fylkesplanen en arealpott på 18,0 km<sup>2</sup> som kan vurderes til framtidig tettbebyggelse (tidsperspektiv 2009-2050).

### Utviklingsretninger

I hovedtrekk videreføres utviklingen i bybåndet mellom Sarpsborg og Fredrikstad, med hovedvekt på vestsiden, og med en utvikling mot det nye sykehuset på Kalnes. En utvikling med fortetting og stor vekst i bybåndet mellom Sarpsborg og Fredrikstad er avhengig av den planlagte oppgradering av veisystemet, slik at økningen av transportarbeidet kan tas med busser i egne kollektivfelt. Ny bru over Glomma mellom Omberg og Moum er også et nødvendig tiltak for å bedre framkommeligheten. Brua vil kunne bidra til at Rolvsøyterminalen på Valle kan videreutvikles som regional godsterminal tilknyttet Borg havn/Øra.

Det er identifisert en rekke konfliktarealer innenfor den langsiktige grensen for tettbebyggelse i Sarpsborg og Fredrikstad. Transporteffektivitetsmodellen, som ligger til grunn for fylkesplanen, tilsier likevel at de mest sentrale områdene settes av til framtidige utbyggingsformål, men med rekkefølgebestemmelser knyttet til seg.

Nedre Glomma har en stor befolkning. God tilgang på rekreasjonsarealer er viktige for innbyggernes helse. Den langsiktige tettstedsgrensen går i hovedsak mellom tettstedsbebyggelsen og marka.

Rakkestad kommune vil primært vokse rundt sentrum og etablerte boligområder for å støtte oppunder og legge til rette for bedre kommunikasjon mot sentrumskjernen. Spesielt for myke trafikanter. Rakkestad ser det som viktig at utviklingsretningen støtter sentrumsutvikling og setrumsskolene slik at potensialet på disse kan utnyttes på en hensiktsmessig måte.

Hvaler har de siste 10 årene hatt sterk befolkningsøkning, og forventer fortsatt vekst.

Utbygging skal i hovedsak skje som utvidelse av og fortetting av eksisterende sentre. Størst utbygging må skje i Skjærhalden som er områdesentre med en langsiktig grense. Utviklingsretningen er mot nordøst og vest. Spredt utbygging tilknyttet grendesentre skal håndteres gjennom kommuneplanen.

### Næringsarealer

Tvillingbyene Sarpsborg og Fredrikstad er det bymessige tyngdepunktet i fylket. Nedre Glomma må derfor ligge i forkant av, og ha hovedfokus på, utviklingen av framtidens kunnskapsbaserte næringer. Dette er næringer med begrenset krav til arealer og som skal lokaliseres sentralt. Digitalisering, innovasjon og smarte byer er noen nøkkelord. Produktivitetskommisjonen påpeker nettopp den egedynamikken som ligger i byer med gode urbane kvaliteter. Kunnskapsdeling og innovasjon har bedre vilkår i slike omgivelser.

Nedre Glomma har en stolt industrihistorie. Til tross for kraftig nedbygging de siste 30-40 årene, er det fortsatt betydelig industrivirksomhet i regionen og mange arealkrevende virksomheter. I fylkesplanen er det foreslått ett nytt næringsområde for Nedre Glomma på Tofteberg, 3-Na. Området ligger i Fredrikstad kommune med forholdsvis kort avstand til Sarpsborg sentrum. Tofteberg skal benyttes til plasskrevende virksomheter (C-næringer) til erstatning for Moum næringsområde og Årum som lå inne som regionalt næringsområde i forrige fylkesplan. Disse tilbakeføres som LNF-områder. Næringslivet etterspør i stadig sterkere grad stabile grunnforhold for sine bygg, og Tofteberg egner seg bedre enn områdene på Moum og Årum. Adkomst til Tofteberg må avklares, og utbedringer på Rv 111 må påregnes.

3-Nb Omberg/Valle fastholdes som regionalt næringsområde for næringer som transporterer gods på bane. En ny bru over Glomma mellom Omberg og Moum vil kunne bidra til større transporteffektivitet. Det vil gi en god kobling mellom Borg Havn og jernbane.

Regionale næringsområder i Nedre Glomma:  
**3-Na Tofteberg** – forutsetter avklaring av infrastruktur  
**3-Nb Omberg/Valle** – til næringsvirksomhet som transporterer gods på bane  
**3-Nc Rudskogen** – i hovedsak til næringer tilknyttet motorsportaktiviteter

Utover de regionale næringsområdene kan mindre arealkrevende virksomheter tilpasses innenfor den langsiktige tettstedsgrensen i etablerte næringsområder, eller gjennom transformasjon av tidligere industriområder.

Handelen skal styrkes i bysentra og i områdesentrene i Nedre Glomma. Handel i bydelssentrene skal sikre lokale behov. Avlastningsområder for handel med plasskrevende varer er Tunejordet, Alvim øst og Dikeveien.

Fylkesplanen åpner for vurdering av Hasle i Sarpsborg som lokasjon for stort datasenter. Endelige avklaringer gjøres gjennom de formelle planprosessene i Sarpsborg kommune.

### Forutsetninger for arealstrategien i Nedre Glomma

Nedre Glomma-regionen er sentralt plassert i forhold til hovedstadsområdet, utlandet og sjøforbindelser. Fredrikstad og Sarpsborgs utfordringer på samferdselssiden kan bare løses gjennom tilførsel av økte ressurser. Byutredningen fase I og forhandlinger om byveksttale (byutredning fase II) må ligge til grunn for videre arealutvikling i Sarpsborg og Fredrikstad. Etablering av en byveksttale vil også være viktig for Rakkestad og Hvaler kommuner.



## Regionale strategier for Mosseregionen

Mosseregionen skal aktivt utnytte sin sentrale beliggenhet, gode kommunikasjon og nærhet til hovedstadsområdet, Sverige og Gardermoen.

- **«Mosseregionpakke»**

Det skal jobbes aktivt for gode transportløsninger internt i og inn/ut av regionen. I dette ligger gode transportløsninger for næringene knyttet til vei, jernbane, havn og flyplass. Regionen skal prioritere trafikk og miljøtiltak (kollektiv, sykkel, gange, innfartsparkering), som bygger opp under regionens bolig- og senterstruktur. Regionen vil jobbe aktivt for å få del i belønningsordninger som kan bygge opp under dette.

- **Næringsutvikling**

Mosseregionen vil jobbe for å opprettholde Mosseregionen næringsutvikling, samt samarbeide om en strategisk næringsplan med funksjonsfordeling i tråd med ABC-prinsippet.

- **Boligutvikling**

Regionen er bevisst det felles boligmarkedet og vil samarbeide om en variert boligutbygging. Det legges vekt på utbygging i form av fortetting og transformasjon i by- og områdesentrene. Landkommunene skal kunne tilby boliger i et livsløpsperspektiv.

- **Vansjø**

Regionen vil jobbe sammen for å sikre Vansjø som drikkevannskilde samtidig som det legges til rette for at området kan utvikles som rekreasjonsområde. Vansjø kan være en mulig ressurs i forhold til næringsutvikling, og særlig med tanke på turisme. En slik utvikling må være bærekraftig.

- **Forvaltning av landbruks- og kulturlandskapsverdier**

Som motor for omdømmebygging, besøksnæring og landbruksrelatert næringsutvikling, skal regionen jobbe sammen om god forvaltning av landbruks- og kulturlandskap. Det skal bygges videre på positive aktiviteter som besøksgårder, lokale kvalitetsprodukter mm.

- **Regionale kultur- og idrettsanlegg**

Regionsenteret skal styrkes gjennom arbeidet med større felles kulturanlegg. Regionen skal støtte samarbeid på tvers av idrettsklubbene, og samarbeid om felles åpne større og/eller spesialiserte anlegg.

*Utarbeidet av Regionråd for Mosseregionen*



Foto: Tone E. Stenbek

Mosseregionen består av kommunene Moss, Våler, Rygge og Råde og har ca. 61.000 innbyggere. Det sammenhengende byområdet strekker seg fra Moss grense mot Vestby i nord og inn i Rygge. I sør grenser Råde til bykommunene Fredrikstad og Sarpsborg. Våler er den landlige innlandskommunen som strekker seg østover mot, og har mange fellestrekk med, Indre Østfold. Kommunene i Mosseregionen har hatt utstrakt samarbeid om tjenesteproduksjon. De har hatt felles markedsføring og profilering, og regionalt samarbeid om miljø- og samferdselsprosjekter og næringsutvikling. Rygge og Moss kommuner har vedtatt å slå seg sammen fra 1. januar 2020. I 2019 skal det foreligge en ny kommuneplan 2020-2031 med samfunnsdel og arealdel. Fylkesplanen har gitt sammenslåingskommunene frist til to år etter sammenslåingen med å avklare eventuelle justeringer i langsiktig grense for tettbebyggelse.

Sammen kan kommunene i Mosseregionen tilby et svært variert bomiljø fra landlige strøk til kystsamfunn og typiske byattraksjoner. Denne variasjonen er det viktig å ta vare på og videreutvikle gjennom regionalt samarbeid.

Moss sin beliggenhet nær Oslo og funksjon som et transportmessig senter og knutepunkt, gir regionen mange muligheter. Det gjør Mosseregionen attraktiv for høykompetent arbeidskraft og gir kulturvirksomheter og næringsliv et stort marked å henvende seg til. Høykompetent arbeidskraft som i dag pendler til Oslo, ses også på som et potensial for nyetableringer i Mosseregionen. Med dobbeltspor og knutepunktutvikling rundt nye Moss stasjon samt utvikling av Verket, vil denne utviklingen kunne skyte fart. Nærheten til Høgskolen i Østfold og NMBU på Ås er også et godt utgangspunkt for rekruttering til framtidens næringsliv.

Mosseregionen blir i stadig større grad integrert i det sentrale Osloområdet. Moss må fungere som motor for en selvstendig utvikling av regionen, og ha et fullverdig tilbud av arbeid, utdanning og opplevelser. På den måten kan Moss fylle rollen i Osloregionens strategi om en flerkjernet struktur rundt Oslofjorden. Det må ikke bli slik at tettstedene i Mosseregionen utvikler seg til «sovebyer» for Oslo.

### Arealstrategi

Mosseregionen er preget av høy vekst og stort press på arealene. Mye av utviklingen foregår på eller sør for Raet, hvor landets beste jordressurser ligger. Det er etablert en klar senterstruktur for Mosseregionen, men utviklingen og presset på arealene langs E6 er betydelig og kan danne en ny «båndby» dersom ikke utviklingen styres nøye. For Moss by avhenger fremtidig arealstrategi av mulighetene for utvikling av knutepunkt og ny bydel ved ny togstasjon, avklaringer for Rv 19, ferjeleie og Moss havn.

På grunn av nærheten til Oslo forventes det at befolkningsveksten i Østfold blir prosentvis størst i Mosseregionen. Antall innbyggere forventes ifølge SSB å øke med om lag 15.000 i perioden 2017-2040. De fleste av disse vil bosette seg i eksisterende tettsteder. Med de store arealkonfliktene i regionen, stiller det kommunene overfor store utfordringer om å begrense arealbruken. Fylkesplanens arealstrategi slår fast at arealpottene fra forrige fylkesplan skal ligge fast. Det innebærer at Mosseregionen har 8,4 km<sup>2</sup> fremtidig tettstedsareal i tidsperspektivet 2009-2050.

### Utviklingsretninger

Moss utgjør tyngdepunktet i regionen befolkningsmessig, men har begrensede arealer til rådighet for ny tettstedsutvikling. Bebyggelsen i Rygge og Råde er omgitt av verdifulle landbruks- og kulturminneområder med stort potensial for konflikter. Arealene inn mot og i Våler er mindre konfliktfylte. Ved at Våk og Kirkebygden kan ta imot en forholdsvis større

vekst, vil det avlaste presset på de verdifulle landbruksarealene rundt tettstedene langs E6. Samtidig vil det bidra til å styrke sentrumsfunksjonene i Våler. Øvrige områder i Våler er preget av spredt utbygging. Vålers karakter og utbyggingsmønster gjør at det aksepteres tilsvarende andel spredt utbygging som i Indre Østfold.

Områdesentrene Karlshus og Halmstad ligger langs E6 og har jernbanestasjon. Med nytt dobbeltspor gjennom Råde og ny jernbanestasjon, må det fokuseres på god knutepunktutvikling. Det må legges opp til høy grad av fortetting både for Karlshus og Halmstad. Den langsiktige grensen er trukket slik at tettstedene forsterkes som selvstendige sentre, og for at de ikke vokser sammen til en båndby. På den måten bevares det sammenhengende kulturlandskapet på begge sider av E6.

I Moss må en stor grad av boligveksten tas ved omforming og fortetting. Moss bys utvikling på Kambo tar utgangspunkt i beliggenheten ved jernbanestasjonen med lokaltogtilbud. Samtidig bør Kambo ses i sammenheng med utviklingen i tilgrensende områder i Vestby.

Den nye jernbanestasjon i Råde vil komme mellom dagens jernbanestasjon og Strømnesåsen. Det er en utfordring å knytte den nye stasjonen godt inn mot sentrum. Etter utbygging av Strømnesåsen skal Stensrødjordet kunne vurderes for utvikling i samsvar med transporteffektivitetsprinsippet. Denne utbyggingen forutsetter omleggingen av rv 110, og må vurderes i forhold til videre utvikling av sentrum.

Våk og Kirkebygden er definert som område-sentre i Våler, og skal ta brorparten av forventet befolkningsvekst. Vang og Saltnes beholdes som lokalsentre med vedlikeholdsutvikling.

**Næringsarealer**

Det er satt av flere regionale næringsarealer i Mosseregionen:

1-Na Missingmyr

1-Nb Vest for Moss Lufthavn Rygge, til flyplass-relatert næring

1-Nc Vanem/Nore

1-Nd Klypen-Nike nord i Våler - forutsetter utbedret infrastruktur

De regionale næringsområdene har fortsatt god plass. Videre utvikling av 1-Nb vil avhenge av hvilken løsning som kommer på plass for Moss lufthavn Rygge. Den militære aktiviteten på Rygge flyplass er og vil fortsatt være av stor betydning for regionen.

Det er avsatt avlastningsområde for handel med plasskrevende varer på Høyden/Varnaveien. Utviklingen i området går i retning av en bydelsutvikling. Den nye storkommunen vil måtte avklare forholdet mellom Moss sentrum, Høyden/Varnaveien og Mosseporten.

Fylkesplanen åpner for vurdering av stort datasentre innenfor området 1-Nd Klypen/Nike. Endelige avklaringer gjøres gjennom de formelle planprosessene i Våler kommune. Området avmerkes i fylkesplankartet som mulig framtidig lokalisering av stort datasenter.

**Forutsetninger for gjennomføringen av arealstrategien i Mosseregionen**

Høy befolkningsvekst og stor pågang av nye næringsetableringer vil kreve en arealeffektiv

utvikling. For å lykkes med dette er det helt avgjørende at det foretas betydelige investeringer i ny infrastruktur, samtidig som drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur blir godt ivaretatt. Det er inngått en femårig samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling mellom Statens vegvesen, Bane Nor, Moss kommune, Rygge kommune og Østfold fylkeskommune. Det jobbes for å inngå avtale om «bypakke»/belønningsordning med staten for Nye Moss kommune. Samtidig er det fokus på å få mer gods over på bane. Oppfølging av innspillene til NTP 2018-2029 er av stor betydning. Hovedmålet er å utvikle Mosseregionen som en bærekraftig, attraktiv og konkurransedyktig region basert på virkemidler innen areal- og transportpolitikken. Det operasjonelle målet for samarbeidet i Mosseregionen er nullvekst i intern personbiltrafikk.

Viktige samarbeidsområder vil være:

- Planlegging og utbygging av jernbanen (InterCity og nye jernbanestasjoner)
- Oppfølging av KVVU for hovedveisystemet i Moss og Rygge (ny Rv 19 og bypakke)
- Knutepunktutvikling i stasjonsområdet
- Øke andelen kollektivreisende, syklende og gående
- Utarbeidelse av et regionalt boligbyggeprogram
- Utvikle felles parkeringspolitikk i byområdet



Foto: Østfold fylkeskommune



## Del 4

# Retningslinjer

for areal- og energibruk

Retningslinjene i fylkesplanen gjelder for planer etter plan- og bygningsloven og særlover som berører bruk og vern av arealer og naturressurser i fylket. Retningslinjene er et regionalt styringsredskap for en bærekraftig arealforvaltning og utvikling i tråd med målene i fylkesplanen.

Eksisterende kommuneplaner skal fortsatt gjelde. Ved rullering av kommuneplanene skal fylkesplanen gi føringer.

Føringene skal følges opp og utdypes/detaljeres i kommunale planer. Føringene skal ikke fravikes ved utstrakt dispensasjonspraksis.

## 1. Samordnet areal- og transportplanlegging

### 1.1 Krav om fortetting med kvalitet

- 1.1.1 Prinsippene om transporteffektivitet og tilstrekkelig hensyn til vern skal legges til grunn for kommunenes detaljering av arealbruk. Det innebærer at arealer nær kollektivknutepunkt skal prioriteres til nytt tettstedsareal. Infrastrukturløsninger og befolkningsutvikling skal ligge til grunn for kommunenes detaljering av arealbruk.
- 1.1.2 Som hovedregel skal utbygging skje innenfor de langsiktige grensene for framtidig tettbebyggelse. I tillegg kan en mindre andel utbygging skje i tilknytning til lokalsentre i omlandet. Spredt utbygging skal følge retningslinjer i punkt 1.13. En nærmere detaljering og fordeling av bebyggelsen i henhold til den definerte senterstrukturen, gjøres i kommuneplaner og kommunedelplaner.
- 1.1.3 I planer og tiltak skal det synliggjøres hvordan tiltak bidrar til å redusere sosial ulikhet.
- 1.1.4 Det skal stilles krav om høy arealutnyttelse i form av fortetting og transformasjon innenfor tettbebyggelsen. Folkehelsen skal ivaretas.
- 1.1.5 God adkomst til større tur- og rekreasjonsområder må sikres via gang- og sykkelveisystemet.
- 1.1.6 Innenfor by- og tettstedsområdene og lokalsentra skal det i kommuneplaner og reguleringsplaner defineres detaljerte grenser for grønnstrukturen, herunder rekreasjonsområder. Dette gjøres med kunnskap om lokale forhold.
- 1.1.7 Kulturminner og kulturmiljø skal være en integrert del av kommunal og regional planlegging og forvaltning. Dokumentasjon og vurdering av kulturminner og kulturmiljø skal gjøres på et tidlig stadium i all arealplanlegging, fortrinnsvis som grunnlag for kommuneplanene.
- 1.1.8 Alle Riksantikvarens NB!-områder (kulturmiljøer i byer og tettsteder med nasjonal interesse) bør legges inn som hensynssone i kommuneplanen og/eller kommunedelplaner for sentrumsområder.
- 1.1.9 Det skal stilles krav om gode, varierte og tilstrekkelige lekeområder og uteoppholdsarealer i boligområder.
- 1.1.10 Kommunene bør, der det er hensiktsmessig, utarbeide en helhetlig plan for felles leke- og uteoppholdsarealer i bysentrum. Det skal gi grunnlag for avtaler med utbyggere om å finansiere disse fellesområdene framfor at utbygger må sikre arealene på egen tomt.
- 1.1.11 Dyrka mark skal ikke tas i bruk til utbygging. Fortetting og transformasjon skal prioriteres. Unntatt er arealer som allerede er bundet i reguleringsplan.
- 1.1.12 Ved utbygging av nye områder skal arealene utnyttes effektivt og være bærekraftige i et klima/miljøperspektiv.
- 1.1.13 I byenes knutepunkter skal parkering legges til parkeringshus. Minimum 50% av parkering i byene bør skje i parkeringshus.
- 1.1.14 Oppfølging av retningslinjene for effektiv arealutnyttelse skal skje gjennom arealregnskap i kommuneplanen. Arealforbruket må dokumenteres og følges opp over tid.
- 1.1.15 I lokalsenteret skal det legges vekt på nærhet til transportnett og effektive og trafikksikre transportløsninger for gang og sykkel, kollektiv- og annen transport.
- 1.1.16 Kommunene bør i kommuneplanen kartlegge områder for bevaring og restaurering av blå/grønn struktur.
- 1.1.17 Universell utforming skal vektlegges i all planlegging og utbygging.
- 1.1.18 I by- og stedsplanlegging bør det gjennomføres risikoanalyse av forhold som fremmer/hemmer kriminalitet.
- 1.1.19 Nye Moss og Indre Østfold kommuner skal gjøre ny avgrensning av langsiktig grense i den nye kommuneplanen. Avgrensningen skal skje innen to år etter etableringen av kommunene og skal skje i tett samarbeid med fylkeskommunen og regional stat.
- 1.1.20 Halden kommune skal gjøre ny vurde-

ring av utviklingsretning, langsiktig grense, regionalt næringsområde og rekkefølgebestemmelser i førstkommande rulling av sin kommuneplan, i tråd med fylkesplanens mål og retningslinjer, senest innen 2020.

## 1.2 Fortetting og transformasjon i eldre bolig- og næringsområder

- 1.2.1 Kommunene må i sine kommuneplaner stille krav om at fortetting og transformasjon i eldre bolig- og næringsområder skal skje på en helhetlig måte og med høye krav til kvalitet.
- 1.2.2 Ved fortetting og transformasjon skal det redegjøres for de kvalitetsmessige vurderingene som gjøres av bebyggelsesstruktur, estetikk, kulturminner og -miljø, lekeplasser, grønstruktur, biologisk mangfold og landskap. I kommuneplanen skal det pekes ut i hvilke områder det er særskilt viktig å ta hensyn til eksisterende bebyggelsesstruktur. Det skal tas nødvendig hensyn til regionale og nasjonale interesser.
- 1.2.3 Kommunene bør utarbeide egne retningslinjer for fortetting og transformasjon som er tilpasset kommunens veksttakt og funksjonsdeling mellom sentrene i regionen.
- 1.2.4 Tiltak som ligger i område med verneverdig kulturmiljø, må ta hensyn til bebyggelsesstruktur, volum, høyder, uttrykksform og materiale.
- 1.2.5 Kommunene bør oppheve utdaterte reguleringsplaner som vanskeliggjør fortetting og transformasjon, og styring etter ABC-prinsippet. Det bør samarbeides på tvers av forvaltningsnivåene og kommunegrensene for å få til dette i fellesskap, der det er store regionale interesser.

## 1.3 Boligbebyggelse

- 1.3.1 Kommunene bør samarbeide om boligbyggeprogram som innarbeides i kommuneplanene.
- 1.3.2 Boligbygging skal i hovedsak skje som

- fortetting og ved bedre arealutnyttelse.
- 1.3.3 For å få et variert boligtilbud i boligområdene, må tetthet vurderes for større områder i sammenheng, og det anbefales å planlegge gjennom kommunedelplaner eller områderegulering. Dette skal bidra til variasjon og mangfold av boligtyper og tetthet innenfor planområdet.
- 1.3.4 Boligområdene skal ha lett tilgang til nærturområder. Tilgjengeligheten til turområdene bør sikres med gang- og sykkelveier eller turstier.

## 1.4 Estetikk i byggeområdene

- 1.4.1 Estetikk skal følges opp gjennom kommunenes planlegging, enkeltsaksbehandling og i veiledningen av private utbyggere.
- 1.4.2 «Estetikkveileder for Østfold» bør legges til grunn for god estetisk utforming ved utbygging og utvikling i landskapet.
- 1.4.3 Hensynet til topografi og landskap skal vektlegges ved lokalisering.

## 1.5 Senterstruktur og lokalsamfunn

- 1.5.1 All utvikling i byer og tettsteder definert i senterstrukturen, skal skje etter prinsippet «innenfra og ut», dvs. at sentrum må utvikles kontinuerlig og prioriteres framfor utbygging i randsonen. Utenfor tettbygde strøk skal kun den utbygging som er nødvendig for å opprettholde levende bygder, tillates.
- 1.5.2 Senterstruktur:  
*By- og regionsenter:* Minimum 5000 innbyggere.  
*Områdesenter:* Minimum 1000 innbyggere.  
*Lokalsenter (i omlandet):* Minimum 200 innbyggere. *Bør ha følgende funksjoner:* Barnehage og barneskole, lekeområde, forsamlingslokale, idrettsplass, kollektivtilbud.

Kommunen kan definere eventuelle grende- og bydelsentere i kommuneplanene.

By-/regionsenter	Områdesenter	Lokalsenter
Fredrikstad, Sarpsborg	Skjærhalden, Rakkestad	Degernes, Engelsviken, Manstad, Slevik, Skjærviken, Torsnes, Nylende, Lunde, Skjeberg st. by, Varteig, Ullerøy, Jelsnes, Hauge, Utgårdskilen, Ødegård, Rød
Askim, Mysen	Ørje, Spydeberg, Knapstad, Skjønhaug, Meieribyen, Tomter, Rømskog	Båstad, Slitu, Ringvoll, Trømborg, Havnås, Hærland/Lundeby, Eidsberg/Kirkeferdingen
Moss	Halmstad, Karlshus, Kirkebygden, Kambo, Våk	Vang, Larkollen, Saltnes, Missingen, Svinndal
Halden	Berg/Isebakke, Fosby	Sponvika, Prestebakke, Aspedammen, Leiren

- 1.5.3 Sentrene må gis entydig avgrensning i kommuneplanens arealdel eller i reguleringsplan.
- 1.5.4 Andel utbygging i lokalsenterne skal være lavere enn i by-/områdesentere. Utbygging må tilpasses stedets størrelse. Barneskolen bør utgjøre et naturlig tyngdepunkt.

## 1.6 Rekkefølgebestemmelse for framtidig tettbebyggelse

- I plankartene er det fastlagt langsiktige grenser mellom by-/regionsenter og områdesenter og omlandet. Se forklaring i «kartvedlegg».
- 1.6.1 De områder som omfattes av rekkefølgebestemmelsen, er vist på plankartet med arealformål «framtidig tettbebyggelse». Kommunenes handlingsrom innenfor disse områdene er begrenset av arealpotten i punkt 1.6.2
- 1.6.2 For kommunenes detaljering av arealbruken gjelder følgende justerte arealpott fra 2009-2050.

- o Nedre Glomma: 18,0 km<sup>2</sup>
- o Mosseregionen: 8,4 km<sup>2</sup>
- o Indre Østfold: 7,9 km<sup>2</sup> gitt 15 000 nye innbyggere og 11,3 km<sup>2</sup> gitt 20 000

- nye innbyggere
- o Halden/Aremark: 4,0 km<sup>2</sup>

Rakkestad kommune er i 2017 flyttet fra Indre Østfold til region Nedre Glomma, og Aremark kommune er flyttet fra Indre Østfold til region Halden/Aremark.

- 1.6.3 I kommuneplanprosessene skal kommunene prioritere en rekkefølge på de framtidige arealene for kommuneplanperiodene fram mot 2050. Ved beregning av nytt tettstedsareal må de allerede vedtatte framtidige utbyggingsformålene i kommuneplanene inngå i det totale arealet.
- 1.6.4 SSBs definisjon av tettstedsareal legges til grunn, dvs. at tettstedet omfatter flere typer arealbruk, både utbyggingsformål, veiareal, parkering, jernbane og grønstruktur innenfor tettstedet.
- 1.6.5 Arealer innenfor den framtidige tettbebyggelse som ikke skal tas i bruk til utbyggingsformål, bør sikres gjennom kommuneplanene som LNF-områder og båndleggingsområder.



Foto: Ove Tøpfer

### 1.7 Funksjonell lokalisering

- 1.7.1 Kommunene bør drøfte felles kommunepantemaer med nabokommunene.
- 1.7.2 Boliger, næring, service og kultur skal lokaliseres ut fra tilgjengelighet, besøksfrekvens og forhold til eksisterende bebyggelse og arealbruk i henhold til ABC-prinsippet.
- 1.7.3 By- og områdesentra skal være flerfunksjonelle. Det betyr at de skal inneholde både boliger, næring, service og kultur.
- 1.7.4 Utvikling i bydelssentre og knutepunkter utenfor bysentrum skal ikke konkurrere med sentrum.
- 1.7.5 I lokalsentre bør innbyggernes daglige behov tilfredsstilles så nær boligen som mulig og innen gang- og sykkelavstand.
- 1.7.6 Næringsvirksomhet som skaper tungtransport, skal som hovedregel lokaliseres til regionale næringsområder med tilknytning til jernbane eller havn, eller ved hovedvegnett med tilstrekkelig kapasitet.

### 1.8 Næringsområder

- 1.8.1 Ombygging og nybygging av næringsområder skal skje slik at arealene får en høy utnyttelse.
- 1.8.2 Utbygging i eksisterende næringsområder med god tilknytning til transportnett, prioriteres før nye område tas i bruk.
- 1.8.3 Det er angitt spesielt utpekte regionale næringsområder på plankartet som skal brukes til arealkrevende næring (C-lokalisering iht ABC-prinsippet):
  - 1-Na Missingmyr
  - 1-Nb Vest for Moss Lufthavn Rygge, til flyplassrelatert næring
  - 1-Nc Vanem/Nore
  - 1-Nd Klypen-Nike nord i Våler – forutsetter utbedret infrastruktur
  - 2-Na Løvestad/Knapstad
  - 2-Nb Hoen/Sekkelsten
  - 2-Nc Slitu/Brennemoen
  - 2-Nd Sletta industriområde

- 2-Ne Holtskogen
- 3-Na Tofteberg – forutsetter avklaring av infrastruktur
- 3-Nb Omberg/Valle, til næringsvirksomhet som transporterer gods på bane
- 3-Nc Rudskogen, i hovedsak til næringer tilknyttet motorsportaktiviteter
- 4-Na Svingenskogen

- 1.8.4 De regionale næringsområdene avgrenses og funksjonsinndeles gjennom felles næringsstrategi og detaljeres gjennom kommunale planer. Jordvern skal vektlegges i detaljeringen.
- 1.8.5 Kommunene bør samarbeide regionalt om å utarbeide felles næringsplaner. Planene bør ligge til grunn for samarbeid på tvers av forvaltningsnivå og kommunegrenser om regionale planreserver o.a. prosjekter, der det er særlig viktig å sikre attraktive næringsarealer.
- 1.8.6 Områder for store datasentre avmerket i fylkesplankartet, skal detaljeres i kommunale planer og forbeholdes dette formålet.

### 1.9 Kollektivtilbud

- 1.9.1 I kommuneplanens arealdel må knutepunkt og arealbruk knyttet til disse drøftes. Ved lokalisering av boliger, arbeidsplasser og service skal det legges avgjørende vekt på et godt kollektivtilbud.
- 1.9.2 Det skal sikres trygg og effektiv overgang mellom ulike transportmidler.
- 1.9.3 Veieier skal sikre framføringshastigheten i kollektivtrafikkens stamnett ved egne traséer (bussgater, kollektivfelt og lignende), aktive prioriteringstiltak (trafikkstyring) og lignende.
- 1.9.4 Tiltak på kollektivtrafikkens stamnett skal ikke redusere framføringshastigheten for kollektivtrafikk.

### 1.10 Gang- og sykkelveier

- 1.10.1 Alle boligområder i lokalsentre skal ha gang- og sykkelvei til barneskole og nærturområder.

- 1.10.2 I utviklingen av sammenhengende nettverk for sykkel og gange, prioriteres først strekninger i og mot sentrum, så strekninger med størst potensial for bruk.
- 1.10.3 I trafikkerte sentrumsområder skal det etableres egne løsninger for sykkel. Det bør etableres egne sykkelveier til områder utenfor sentrum hvor det er stort potensial for bruk.
- 1.10.4 Det skal etableres tilstrekkelig og god sykkelparkering i by- og områdesentra.

### 1.11 Veinettet

- 1.11.1 Avvikling av trafikk i by- og tettstedsområdene skal primært løses gjennom godt vedlikehold og effektivisering av eksisterende vei- og gatenett, forbedring av kollektivtilbudet og gang- og sykkelvegnettet.
- 1.11.2 For å kunne føre fram kollektivtrafikk og nå nullvekstmålet, er det nødvendig med betydelige investeringer i veinettet i de største byene. Prioriteringene avklares i felleskap mellom nasjonale, regionale og kommunale myndigheter i bypakker og andre avtaler.

### 1.12 Virkemidler for å redusere biltrafikk

- 1.12.1 Det skal utvikles et parkeringstilbud i sentrum som bygger opp under byliv og reduserer biltrafikken. Besøksparkering skal prioriteres foran arbeidsrelatert parkering.
- 1.12.2 Gjennom kommuneplanen skal kommunene etablere restriktive parkeringsnormer i byene, herunder vurdere:
  - Maksimumsnormer for parkering i bysentra.
  - Boligsoneparkering
  - Avgrensning av sentrumskjernen med avgiftsparkering
  - Lokalisering og avklaring av forhold mellom langtidsparkering i utkanten av sentrumsområdet og innfartsparkering
- 1.12.3 Kommunene bør vurdere alternativ bruk av parkeringsplasser til byutviklingsformål

- 1.12.4 Kommunene skal vurdere lokalisering av pendlerparkeringsplasser
- 1.12.5 For Nedre Glomma skal det innføres avgiftsbetaling på kommunale og fylkeskommunale arbeidsplasser i sentrum.
- 1.12.6 Det bør utarbeides mobilitetsstrategi for offentlig virksomhet. Fylkeskommunen og kommunene bør ta initiativ overfor private virksomheter for å gjennomføre mobilitetsplanlegging.
- 1.12.7 Parkeringspolitikk bør drøftes over kommunegrenser.
- 1.12.8 Der bompenger er aktuelt, bør differensierte avgifter vurderes.
- 1.12.9 Framkommelighet for kollektivtrafikk, sykkel og gange skal prioriteres i byene. Dette kan gjøres gjennom helhetlige fysiske tiltak.

### 1.13 Spredt utbygging

- 1.13.1 Som spredt utbygging regnes utbygging utenfor fylkesplanens senterstruktur, definert i punkt 1.5.2.
- 1.13.2 Spredt utbygging skal skje i tilknytning til grender definert i kommuneplanens arealdel.
- 1.13.3 Spredt utbygging bør skje i tilknytning til eksisterende bebyggelse med tilgang til skoleskiss, vann og avløp.
- 1.13.4 Spredt utbygging skal ikke skje på dyrka mark.
- 1.13.5 Spredt utbygging skal ikke skje nærmere enn 3 km fra tettstedsgrensen til nærmeste by.
- 1.13.6 Spredt utbygging skal ikke skje innenfor virkeområdet for rikspolitiske retningslinjer for Oslofjordområdet (RPR-O).
- 1.13.7 Spredt utbygging kan bare skje under forutsetning av at den ikke kommer i konflikt med trafiksikkerhetshensyn, regionale friluftsinnteresser, miljøverninteresser, verdifulle kulturminner eller kulturmiljøer og -landskap.
- 1.13.8 Ved lokalisering av spredt boligbebyggelse skal det legges avgjørende vekt på trygghet skolevei.

- 1.13.9 Følgende rammer gjelder for omfanget av spredt boligbygging. Det er gjort en differensiering som tar utgangspunkt i at fylket har en variert bebyggelsesstruktur:

Maks 1,5 % av boligbyggingen: Fredrikstad, Sarpsborg, Moss, Rygge og Råde kommuner  
 Maks 5 %: Halden kommune  
 Maks 30 %: Marker kommune  
 Ingen omfangsbegrensninger: Rømskog og Aremark kommuner  
 Maks 10 %: øvrige kommuner

- 1.13.10 Hvaler kommune ligger i sin helhet innenfor RPR-O og unntas derfor fra forbudet mot spredt utbygging innenfor RPR-O. Øvrige retningslinjer, samt Kystsoneplanen, gjelder.

### 1.14 Retningslinjer for spredt næringslokalisering

- 1.14.1 Spredt næringsbebyggelse bør unngås med mindre den er landbruksbasert og i tråd med del 1 i den statlige veilederen «Garden som ressurs».
- 1.14.2 Kommunene bør tilrettelegge næringsarealer tilknyttet senterstrukturen for lokale næringsetablerere.
- 1.14.3 Etablering av konsesjonspliktige vindkraftverk skal skje i henhold til Regional plan for vindkraft i Østfold.
- 1.14.4 Vindkraftverk som ikke er konsesjonspliktige, bør behandles gjennom kommuneplanene.
- 1.14.5 Der hvor det tillates stedbundne virksomheter ut over landbruk, må det tas hensyn til omgivelsene.

## 2 Retningslinjer for masseforvaltning

**2.1 Drift av masseuttak og lokalisering og drift av masseuttak/deponi skal optimaliseres i henhold til transport, økonomi, naturmangfold, gjenbruk, og avveies mot effekter på nærmiljø, kulturminner, kulturmiljø, landskap og natur og naturressurser.**

**2.2 Gjenbruk og gjenvinning av overskuddsmasser skal alltid søkes benyttet til samfunnsnyttige formål. Samfunnmessige formål i denne sammenheng er f.eks. støyskjerming, terrengarrondering, ny betong, fundamentering av veier og plasser, tekniske anlegg, vekstjord, nødvendig terrengbearbeiding og planering av utbyggingsområder.**

### 2.3 Lokalisering

- 2.3.1 Deponering av masser skal fortrinnsvis lokaliseres til mottak som (samlet) kan håndtere masser av alle kvaliteter i tråd med lovverket, og hvor det gis mulighet for fraksjonering og gjenbruk av overskuddsmasser.
- 2.3.2 Deponering på dyrket mark skal unngås. Unntak kan gjøres for varig deponering av masser som egner seg som dyrkingsmedium, og som ikke forringer arealets produksjonsevne.

- 2.3.3 Samlokalisering som gir større mulighet for å oppnå mest mulig gjenbruk skal prioriteres.
- 2.3.4 Mellomlagre/midlertidige deponier bør samles i nærings-/industriområder som ligger nær eller i byer og tettsteder.
- 2.3.5 Det bør unngås å tillate permanente eller midlertidige deponier gjennom dispensasjon. Lokalisering av deponier bør som hovedregel alltid skje som del av plan etter plan- og bygningsloven.

### 2.4 Planlegging

- 2.4.1 Håndtering og transport av rene masser bør avklares gjennom den reguleringsplanen som bidrar til masseoverskuddet. Alternativt skal plan for massehåndtering og transport av rene masser fremmes som del av plansaken. Massenens renhet skal dokumenteres av tiltakshaver i plandokumentene.



Foto: Espen Nedland Hansen



- 2.4.2 Det må gjennomføres nødvendig grunnundersøkelser før deponier kan tas i bruk.
- 2.4.3 Større vei- og jernbaneprosjekter skal vurdere lokale masseuttak/massedepoier for optimal utnyttelse av de lokale ressursene.
- 2.4.4 Kommunene skal vurdere masseforvaltning i kommuneplanenes samfunnsdel og arealdel. Vurderingen må drøftes interkommunalt.
- 2.4.5 Dumping av masser i sjø skal først kunne skje etter god dokumentasjon og tilstrekkelig faglige vurderinger.

### 3 Vernehensyn

- 3.1 *Arealbruk i omlandet utenfor by- og tettstedsområdene*
- 3.1.1 Verdifulle landbruks-, natur-, friluft-, landskaps- og kulturminneområder skal bevares mest mulig sammenhengende. Biologisk mangfold skal vektlegges i de kommunale planene.
- 3.1.2 Ved større tiltak hvor dyrket mark tas ut av produksjon, skal det redegjøres for muligheten for nydyrking eller flytting av jord til erstatning for tapt produktiv jord.
- 3.2 *Bynære turområder*
- 3.2.1 De by- og tettstedsnære turområdene skal sikres i et langsiktig perspektiv ved at de så langt som mulig gis status gjennom kommuneplan.
- 3.3 *Kulturminner og kulturmiljø*
- 3.3.1 Kulturminner og kulturmiljø skal være en integrert del av kommunal og regional planlegging og forvaltning. Alle Riksantikvarens KULA-områder (Kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse) bør legges inn som hensynssoner i kommuneplanen.
- 3.4 *Fritidsboliger*
- 3.4.1 Bygging av nye fritidsboliger skal bare skje i regulerte områder. Områdene,

herunder fortetting, må være avklart gjennom kommuneplanen.

- 3.4.2 Ny fritidsbebyggelse kan ikke oppføres i strandsonen (jfr. RPR-O) eller i 100-metersbeltet langs vassdrag, med de unntak som følger av retningslinjene for kystområdene og vassdragsnære arealer, eller i kommuneplan.

### 4 Kystsone og vassdragsnære områder

4.1 *Forvaltningen av Østfoldkysten skal ivareta natur-, kulturminne-, landskaps- og rekreasjonsverdier som en ressurs av nasjonal betydning. Disse verdiene skal ivaretas for befolkningen, i dag og i fremtiden.*

4.2 *Retningslinjer for planlegging og forvaltning i Regional kystsoneplan for Østfold gjelder.*

4.3 *Almenhetens tilgang til kyst og vassdrag skal prioriteres.*

4.4 *I planer og tiltak skal det synliggjøres hvordan de bidrar til å nå målet om å utvikle flere og varige næringer med basis i vann/kystområder, innenfor rammen av en bærekraftig forvaltning.*

4.5 *Næringer i sjø må vurderes i forhold til en gitt sjekkliste for verdier og hensyn. Tiltak som ikke er konsesjonspliktige må reguleres og vurderes mot «Forskrift om konsekvensutredninger».*

4.6 *Planer og tiltak skal avklares mot maritime kulturminner.*

### 5 Energibruk

5.1 *Kommunene må i sine kommunale planer stille krav til alle utbyggingsprosjekter om å legge til rette for vannbåren varme og/eller andre alternative energikilder til oppvarming. En moderne bolig bør ha tilgang på minimum to ulike oppvarmingskilder.*

5.2 *Ved etablering av nye bygg bør det stilles krav til utarbeidelse av energi- og effektbudsjett. Det skal i så liten grad som mulig brukes fossile energikilder i bygg- og anleggsvirksomhet. Kommunene må i sine planer stille krav til utbygger om at anleggsplassen kobles til strømnnett og evt. fjernvarmenett før byggestart, og at ytterligere varmebehov dekkes med fossilfrie energikilder. Anleggsvirksomhet bør fortrinnsvis foregå med fossilfrie kjøretøy og maskiner, og det bør legges til rette for tilgang på lade- og fyllinfrastruktur for el, biogass og/eller hydrogen både i byggefasen og i bruksfasen.*

5.3 *Ved etablering og utvidelse av virksomhet som produserer større mengder energi eller overskuddsvarme (herunder forbrenningsanlegg for avfall, vannkraftanlegg og kraftkrevende industri), skal det alltid forsøkes å oppnå en høyest mulig energigjenvinningsgrad. Ved etablering av ny slik virksomhet (herunder avfallsforbrenningsanlegg m.v.), bør disse lokaliseres tilstrekkelig nær bolig- og/eller næringsområder og det bør utarbeides en energiplan, slik at eventuell overskuddsvarme kan nyttes til oppvarming, eller på annen måte gi en lik samfunnsnytte.*

5.4 *I regulerings- og bebyggelsesplaner som omfatter nye byggeprosjekter, bør det alltid inngå en energidesign-utredning om hvordan det kan legges til rette for bruk av eksisterende overskuddsvarme og satsing på fornybare energiformer (for eksempel gjennom retning og vinkler på hus og takflater, eller andre former for tilrettelegging for solenergi, bioenergi, eller varmepumper).*

5.5 *Kommunen bør i sine planer kreve at det ved utbygging legges til rette for ladeinfrastruktur for alle boenheter, og på minst 6 % av parkeringsarealet for handels- og næringsområder. Også ved andre infrastrukturtiltak, som havner, flyplasser etc., må det sikres at det legges til rette for framtidig ladebehov av kjøretøy, fartøy og maskiner.*

### 6 Beredskap og samfunnsikkerhet

6.1 *Risiko knyttet til klimaendringer, ulykker og menneskeskapt ødeleggelse må spesielt vurderes i planleggingen. Planleggingen må være tverrfaglig og samordnet for å sikre robuste løsninger for kritisk infrastruktur.*

6.2 *Arealplaner må inneholde tiltak for å redusere risiko og uheldige konsekvenser. Tiltakene må om nødvendig følges opp i kommunale budsjetter og/eller utbyggingsavtaler. Restrisiko må kunne håndteres gjennom beredskapsplaner.*

6.3 *Ved vedtak av nye byggeområder i kommuneplan eller reguleringsplan i kystområder som forventes utsatt for havnivåstigning eller stormflo innen år 2100 (jf. prognoser fra DSB), skal det vedtas planbestemmelser som sikrer at byggetiltaket opprettholder funksjonaliteten uavhengig av forventet havnivåstigning eller stormflo.*

6.4 *Før kommunen vedtar nye byggeområder i kommuneplan eller reguleringsplan, skal det for områder med marine avsetninger dokumenteres geotekniske vurderinger som bekrefter trygg byggegrunn for ønsket byggeformål. Vurderingene skal gjøres som en del av arbeidet med risiko- og sårbarhetsvurdering etter plan- og bygningslovens § 4-3, eller som en del av arbeidet med konsekvensutredning etter plan- og bygningslovens kapittel 14, og følge NVEs veileder for sikkerhet mot kvikkleireskred.*



Del 5

# Planbestemmelser

---

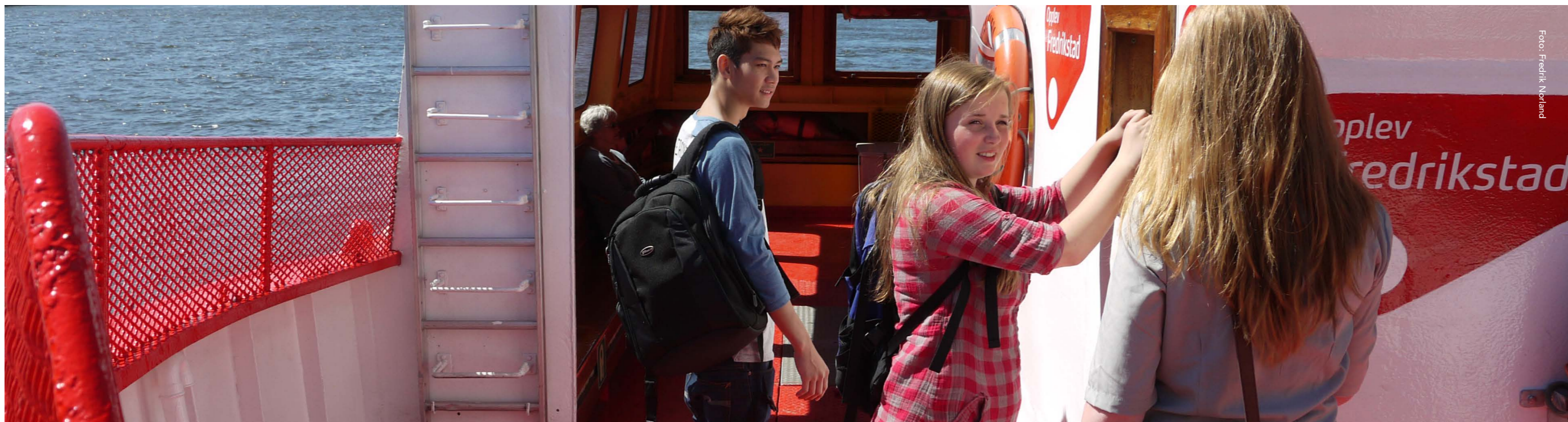


Foto: Fredrik Nordland

Med hjemmel i § 8-5 i plan- og bygningsloven gjelder disse bestemmelsene i 10 år fra vedtaksdato eller inntil godkjent arealplan som ivaretar de hensyn som bestemmelsen fastsetter i formålet, trer i kraft.

Formålet med bestemmelsene er å styrke eksisterende by- og tettstedssentre, bidra til effektiv arealbruk og legge til rette for miljø- og helsefremmende transportvalg. Bestemmelsene skal derfor sikre at nye handelsvirksomheter og arbeidsplass- og/eller besøksintensive virksomheter av regional betydning, lokaliseres innenfor eller i tilknytning til eksisterende by- og tettstedssentre, og med god kollektivdekning og tilgjengelighet med sykkel og gange.

Regional planbestemmelse gjelder foran gjeldende kommunale og regionale planer.

Fravik fra planbestemmelsen må samtykkebehandles av fylkeskommunen etter egen mal.

### 1. Regional planbestemmelse for lokalisering av handel

Formålet med bestemmelsen er å legge til rette for en sterkere regional samordning av politikken for etablering og utvidelse av større

kjøpesentre og handelsområder. Hensikten er å styrke eksisterende by- og tettstedssentre og bidra til effektiv arealbruk og miljøvennlige transportvalg, dvs. unngå en utvikling som fører til byspredning, bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer bil. Det langsiktige målet er å oppnå en mer bærekraftig og robust by- og tettstedsutvikling og begrense klimagassutslippene.

- Store handelskonsepter eller handelsområder som skal dekke mer enn et lokalt behov, etableres i sentrum av byer og tettsteder slik de er definert i fylkesplanens senterstruktur, og avgrenses i kommuneplanene. Utenfor senterstrukturen kan det tilrettelegges for handel som dekker det lokale behovet.
- Det tillates ikke etablering av handel i et belte på 500 meter på hver side av E6 og E18. Unntatt er sentere iht senterstrukturen og avlastningsområder for handel med plasskrevnede varer.
- Det stilles krav til maksimalt antall parkeringsplasser ved utvidelse og nybygg i avlastningsområdene for handel.
- Avlastningsområder for handel er avgrenset på plankartet og merket med «A». Disse områdene skal benyttes til handel med

plasskrevnede varer. Dette omfatter trelast/byggevarer, gartneri/hagesentre, biler/motorkjøretøy, hvitevarer og møbler. Såkalte «big-box-konsepter» kan ikke lokaliseres i avlastningsområder for handel. Det er følgende avlastningsområder:

*Nedre Glomma:* Tunejordet, Alvim øst og Dikeveien

*Mosseregionen:* Høyden/Varnaveien

*Halden:* Svingenskogen

*Indre Østfold:* Slitu/Brennemoen og Sekkelsten (i tråd med kommunenes intensjonsavtale)

- Avlastningsområder for handel skal avgrenses og detaljeres i kommuneplanen innenfor det avgrensede området i fylkesplankartet.
- Områder og bygninger for handelsvirksomhet skal utformes på en estetisk tiltalende måte i samsvar med fylkeskommunens veileder for estetikk. De skal i minst mulig grad eksponeres mot hovedveinettet.

### 2. Regional planbestemmelse for lokalisering av arbeids- og/eller besøksintensive virksomheter

Formålet med bestemmelsen er å legge til rette for en sterkere regional samordning av politikken for lokalisering av arbeids- og/eller besøksintensive virksomheter etter ABC-prin-

sippet. Hensikten er å styrke eksisterende by- og tettstedssentre og bidra til effektiv arealbruk og miljøvennlige transportvalg, dvs. unngå en utvikling som fører til byspredning, bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer bil. Det langsiktige målet er å sikre tilstrekkelig og ønsket næringsaktivitet (A-virksomheter) i byer og knutepunkt. Gjennom dette skal det oppnås en mer bærekraftig og robust by- og tettstedsutvikling samtidig som klimagassutslippene begrenses.

Nylokalisering av arbeids- og/eller besøksintensive virksomheter skal legges til sentrum i byer og tettsteder, herunder:

- o Statlige og fylkeskommunale virksomheter.
- o Kommunale virksomheter med et kommunalt eller interkommunalt nedslagsfelt, f.eks. sentraladministrasjon, NAV, idretts- og kulturanlegg.
- o Private virksomheter av regional eller nasjonal betydning.

# Kartvedlegg

---

## 1. Fylkesplankartet

Kartet viser fylkesplanens arealstrategi på et overordnet, prinsipielt nivå med senterstruktur og de ytre langsiktige grensene. Hovedtrekkene i de regionale jordbruksbeltene, grøntstruktur og vassdrag er grovt skissert.

## 2. Temakartene

Temakartene for natur- og friluftsområder, kulturlandskap, kulturmiljøer og jordressurser ble utarbeidet som del av fagrappporten «Data-grunnlag for Fylkesplanens arealstrategi», av Østfold fylkeskommune og Fylkesmannen i Østfold, juli 2007. Kartene er nå justert og kartet natur- og friluftsområder er delt i to temakart. Temakartene dekker følgende tema:

- regionalt verdifulle friluftsområder
- naturvernområder
- regionalt verdifulle kulturmiljøer
- regionalt verdifulle kulturlandskap
- jordressurser

Temakartene er faglige underlagsdokumenter som illustrerer hvor det er regionale og nasjonale interesser og verdier innenfor ulike tema. Temakartene benyttes som faglig underlag i all saksbehandling som omhandler arealer og arealbruk, og som støttedokumenter til begrunnelser for innsigelser.

Temakartene må ikke oppfattes som uttømmende. De er ment som illustrasjoner av faglig begrunnede, men grovt skisserte, områder med stor regional verdi. Det vil alltid være åpent for diskusjon om flere enkeltområder burde vært med eller tas ut. Hensikten er å skissere de mønstrene som viser hvor arealkonfliktene er mest åpenbare, for slik å skape et bedre beslutningsgrunnlag for fylkesplanens arealstrategi.

Bruksanvisning og forståelse av kartdelen i fylkesplanens arealstrategi:

1. Det er trukket en langsiktig grense mellom by- og områdesentre og omlandet. Hovedtyngden av veksten frem til 2050 skal skje innenfor denne grensen. De oransje arealene gjengir eksisterende tettbebyggelse og ved-

tatte kommuneplaner (herunder fremtidige utbyggingsområder i kommuneplanene). De skraverte områdene viser de lokale valgmulighetene for arealer til framtidig tettbebyggelse.

2. Andelen av arealene innenfor den langsiktige grensen som kan benyttes til framtidig tettbebyggelse (arealpotten), styres av retningslinjene i fylkesplanen. Arealene innenfor den langsiktige grensen som går ut over denne arealpotten, må avsettes til LNF-formål eller andre formål som ikke legger til rette for utbygging.

3. Detaljeringen av de fremtidige tettstedsarealene følger vanlig kommuneplanprosess, hvor det gjøres lokale avveieringer av hva som egner seg til ulike formål. Arealene kan således benyttes både til parker, veier, offentlige og private bygninger, jordbruk etc. i tråd med plan- og bygningsloven.

4. Lokalsentre er markert med eget symbol i fylkesplankartet. Fylkesplanens retningslinjer beskriver hvilken utbygging som kan tillates her. I Rømskog er det avsatt et eget symbol for «områdesentre som skal avgrenses». Langsiktig grense fastsettes gjennom kommuneplan-/sentrumplanarbeid i kommunen.

5. Spredt utbygging skal ifølge fylkesplanen begrenses til et minimum. Spredt utbygging defineres i kommuneplanene i tråd med retningslinjene i fylkesplanen.

6. «Regionale næringsområder» er markert i plankartene. Disse bør detaljeres i et samarbeid mellom kommunene, hvor det ses på regionens samlede behov for arealer til næringer som ikke kan plasseres innenfor tettbebyggelsen. Det er også markert «Avlastningsområder for handel» hvor det åpnes for handel med plasskrevende varer. Mulig framtidig lokalisering av store datasentre er markert med eget symbol. Det er tegnet inn områder for mulig lokalisering av vindkraftanlegg.

**Interaktive elektroniske kart finnes på Østfold fylkeskommunes hjemmeside: [ostfoldfk.no](http://ostfoldfk.no) under «Planlegging og høringer/Pågående planarbeid og høringer/Fylkesplanen».**

**Leser du fylkesplanen i elektronisk versjon, kan kartene lastes ned her:**

## TEMAKART AREALKART



**ØSTFOLD**  
FYLKESKOMMUNE

Foto forside: Erik Sandersen / Østfold fylkeskommune / Trine Simas / Geir Carlsson

Fylkesplan for Østfold

# Østfold mot 2050

*Høringsforslag*

*Vedtatt av fylkestinget 15. februar 2018*

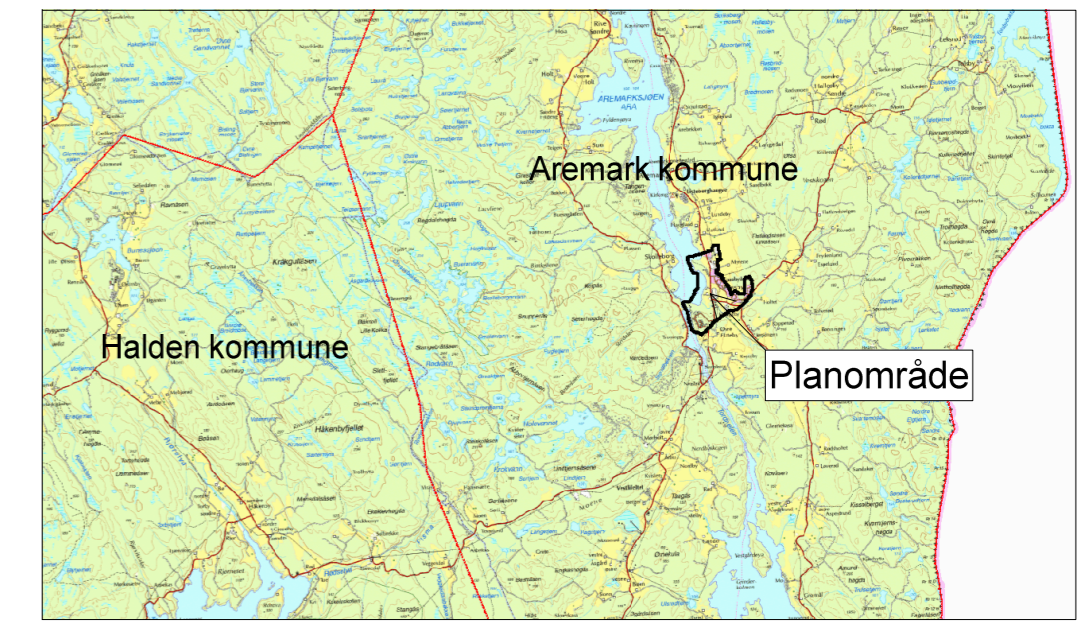
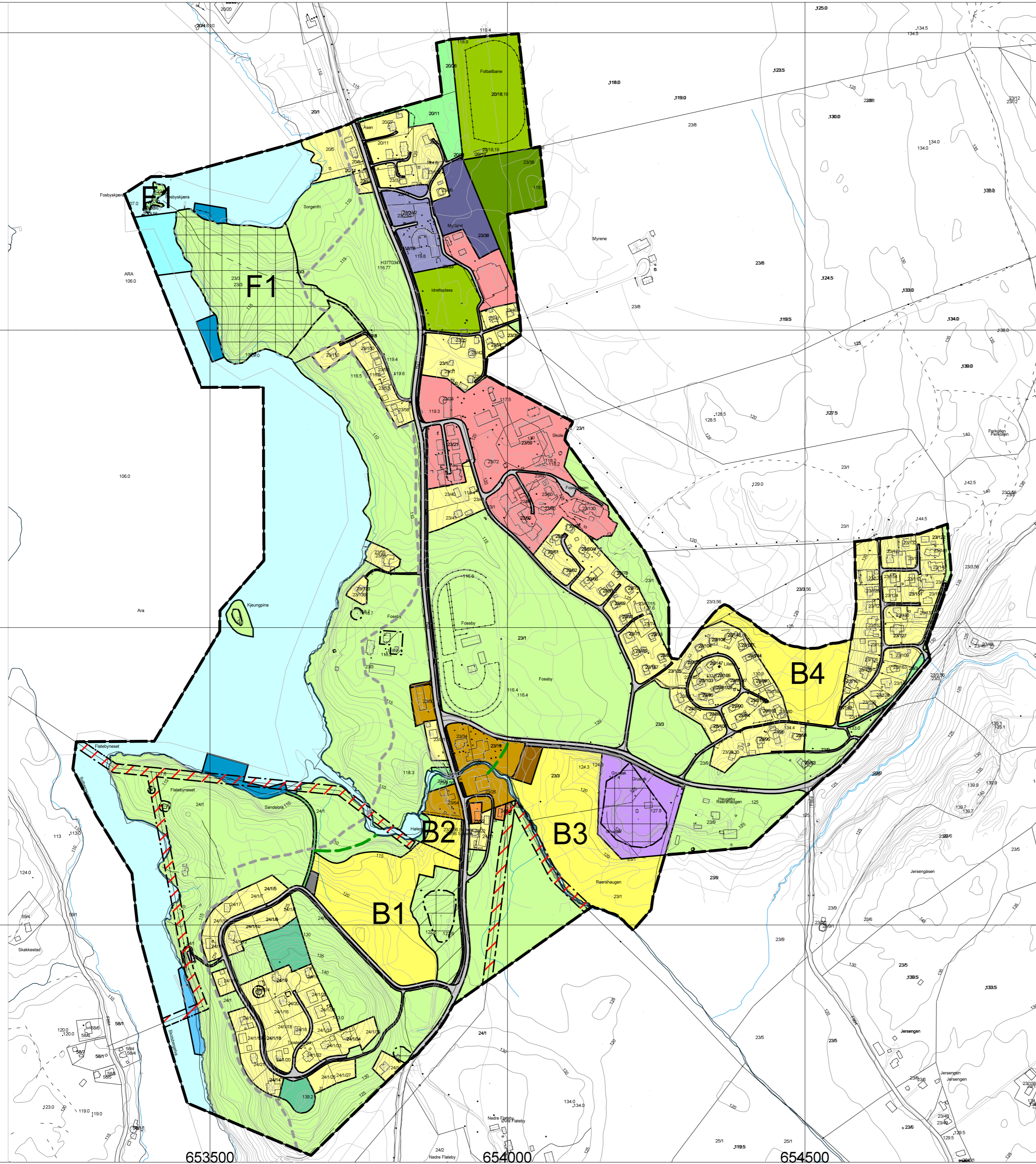
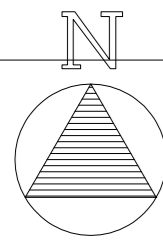
Østfold fylkeskommune

Postboks 220

1702 Sarpsborg

e-post: [postmottak@ostfoldfk.no](mailto:postmottak@ostfoldfk.no)

6569000  
6568500  
6568000  
6567500  
6567000



## Kommunedelplan Fosby sentrum 2014- 2026 Arealdel Aremark kommune



### TEGNFORKLARING

#### Bygging og anlegg (PBL § 11-7, nr.1)

- Boligbygging
- Sentrumsformål
- Offentlig eller privat tjenesteyting
- Fritids- og turistformål/ bolig/ tjenesteyting
- Næringsbygging
- Idrettsanlegg
- Andre typer nærmere angitt bygging og anlegg
- Uteoppholdsareal

#### Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL § 11-7, nr.2)

- Veil/ gangvei
- Parkering

#### Grønnstruktur (PBL § 11-7, nr.3)

- Grønnstruktur

#### Landbruk-, natur- og friluftsmål (LNF(R)) (PBL § 11-7, nr.5)

- Landbruk-, natur- og friluftsmål

#### Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (PBL § 11-7, nr.6)

- Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone
- Småbåthavn
- Friluftsområde/ badeplass

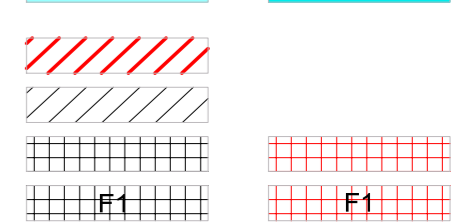
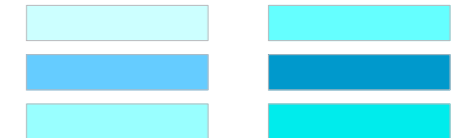
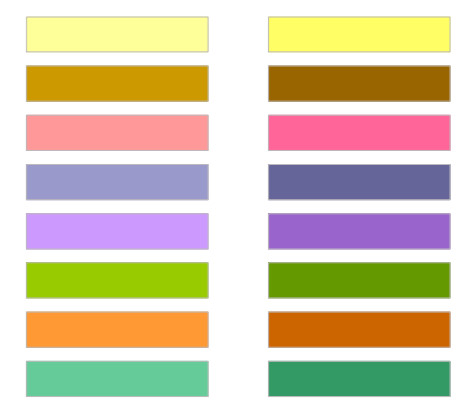
#### Hensynssoner

- Faresone høyspenningsanlegg
- Hensynssone kulturmiljø
- Båndlegging etter kulturminneloven
- Statlig sikret friluftsområde

#### Linjesymboler

- 100 m sone byggeforbud o.l
- Tursti

### Nåværende Framtidig



Versjon 30.06.2014.  
Vedtatt av kommunestyret i Aremark kommune, 11.09.2014.

Planen er utarbeidet i Euref 89  
Ekvidistanse 1 meter  
Målestokk 1: 5000 (A2)



Planen utarbeidet av:



Planen digitalisert av:



**PS 42/18 Orienteringer**

**PS 43/18 Referatsaker**

**PS 44/18 Grunngitte spørsmål etter § 20 i reglement for utvalg**

**PS 45/18 Forespørsler**