



AREMARK  
KOMMUNE

## Møteinnkalling

---

**Utvalg:** Kommunestyret  
**Møtested:** Kommunestyresalen, Aremark rådhus  
**Dato:** 27.04.2017  
**Tidspunkt:** 19:00

---

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

Geir Ragnar Aarbu  
Ordfører

Anne Mørk-Tønnesen  
Sekretær

## Saksliste

<b>Utvalgs- saksnr</b>	<b>Innhold</b>	<b>Unntatt offentlighet</b>
PS 4/17	Godkjenning av innkalling	
PS 5/17	Godkjenning av saksliste	
PS 6/17	Godkjenning av protokoll fra forrige møte	
PS 7/17	Valg av representanter til signering av protokoll	
PS 8/17	Møtefullmektiger - Aremark forliksråd	
PS 9/17	Etablering av regionråd for Halden og Aremark	
PS 10/17	Tilleggsrapport "Politisk styring og sentraladministrasjon"	
PS 11/17	Oppfølgingsrapport forvaltningsrevisjon "Interkommunalt samarbeid"	
PS 12/17	Årsmelding 2016 for kontrollutvalget i Aremark kommune	
PS 13/17	Valg til representantskapet i Indre Østfold Kommunerevisjon IKS 2015-2019	
PS 14/17	Plan for selskapskontroll 2017-2020	
PS 15/17	Låneopptak Aremark menighetsråd - selvskyldnerkausjon	
PS 16/17	Regional transportplan for Østfold mot 2050 - høringssvar	
PS 17/17	Planstrategi for Rømskog, Aremark og Marker 2016-2020	
PS 18/17	Kommuneplan 2017-2028 - Samfunnsdelen	
PS 19/17	Forespørsler	
PS 20/17	Grunngitte spørsmål etter §20 i reglement for utvalg	
PS 21/17	Interpellasjoner	

**PS 4/17 Godkjenning av innkalling**

**PS 5/17 Godkjenning av saksliste**

**PS 6/17 Godkjenning av protokoll fra forrige møte**

**PS 7/17 Valg av representanter til signering av protokoll**



AREMARK  
KOMMUNE

Arkiv: 019  
Arkivsaksnr: 2017/261-1  
Saksbehandler: Jon Fredrik Olsen

## Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Kommunestyret	8/17	27.04.2017

### Møtefullmektiger - Aremark forliksråd

#### Saksopplysninger

Det skal oppnevnes 3 møtefullmektiger til forliksrådet for perioden 01.01.2017-31.12.2020.

#### Vurdering

Valgkomiteen legger frem forslag i møtet.

#### Rådmannens innstilling

Som møtefullmektiger til forliksrådet for perioden 01.01.2017-31.12.2012 velges:

- 
- 
-



## Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	15/17	20.04.2017
Kommunestyret	9/17	27.04.2017

### Etablering av regionråd for Halden og Aremark

#### Saksopplysninger

I forbindelse med oppstart av revidering av fylkesplanen ble det i planprogrammet pekt på regionrådenes stilling som samtaleorgan for medvirkning. Regionrådene skal være fylkets samtalepartner i både rullering av samfunnsdelen og fylkesplanens arealdel.

Halden og Aremark kommunestyre ønsket på bakgrunn av planprogrammets høring å opptre som en felles region og fattet vedtak på å sende dette innspillet til Østfold fylke. Fylket sluttet seg til dette, selv om de ser fylket under ett i plansammenheng og ikke i regioner slik det var tilfelle ved utarbeidelsen av fylkesplanen «Østfold mot 2050».

Aremark har vedtatt å melde seg ut av Indre Østfold Regionråd; og trer formelt ut av dette 30.06.2017.

#### Vurdering

Rådmannen ser det hensiktsmessig at overnevnte følges opp med at det dannes et formelt regionråd for Halden og Aremark. Dette rådet får så fullmakt til å føre diskusjonen på vegne av regionen i den pågående fylkesplanen. Rådmannen ser for seg at regionrådet kan få andre formelle oppgaver etter hvert.

Proessen som har vært angående kommunestruktur har vist at Halden og Aremark har en rekke «berøringspunkter» innenfor store deler av forvaltnings-, drifts- og planområdene. I dag blir dette løst ved utbredt kontakt på administrativt nivå og ordførernivå. Rådmannen ser at det er en styrke å få ført noen av disse diskusjonene inn i et samarbeidsorgan opprettet av

kommunestyrene i begge kommunene. Dette regionrådet kan opptre på vegne av kommunestyrene i de saker som kommunestyrene gir rådet fullmakt til.

Rådmannen forslår ikke noe mandat og/eller fullmaktsområde i denne saken, da en ønsker å få kommunestyrenes vurdering av hensiktsmessigheten først. På bakgrunn av dette vil en komme tilbake til et forslag til fullmakt utarbeidet av regionrådet og rådmennene i Halden og Aremark.

Rådmannen har vurdert mulig sammensetning av regionrådet, og vil foreslå at det består av tre politikere fra hver av kommunene med tale og forslagsrett. Ordførerne i de to kommunene bør være representert i rådet og leder rådet hver sin 2-årsperiode i valgperioden.

Rådmennene tiltrer rådet med talerett. Sekretariatet for rådet tillegges avdeling for samfunnsutvikling i Halden.

### **Rådmannens innstilling**

1. Aremark kommunestyre ønsker å opprette et Regionråd for Halden og Aremark, og ber om at Halden gjør tilsvarende vedtak.
2. Rådet består av tre politikere fra hver av kommunene. Rådmennene i Halden og Aremark tiltrer rådet med talerett.
3. Rådet rapporterer til kommunestyrene i Halden og Aremark.
4. Fra Aremark oppnevnes flg. politikere til rådet:

	Medlem		Personlig varamedlem
1		1	
2		2	
3		3	

5. Halden kommune ved avdeling for samfunnsutvikling er sekretær for rådet.

### **Behandling i Formannskap - 20.04.2017**

Repr. Geir Aarbu (Sp) fremmet følgende forslag til pkt. 4:

	Medlem		Personlig varamedlem
1	Ordfører	1	Turid Kollerød
2	Varaordfører	2	Nils Håkon Sandtorp
3	Opposisjonsleder	3	Tove Fagerhøi

Ved votering ble rådmannens innstilling med repr. Geir Aarbu sitt forslag enstemmig vedtatt.

### **Vedtak:**

6. Aremark kommunestyre ønsker å opprette et Regionråd for Halden og Aremark, og ber om at Halden gjør tilsvarende vedtak.
7. Rådet består av tre politikere fra hver av kommunene. Rådmennene i Halden og Aremark tiltrer rådet med talerett.

8. Rådet rapporterer til kommunestyrene i Halden og Aremark.

9. Fra Aremark oppnevnes flg. politikere til rådet:

	Medlem		Personlig varamedlem
1	Ordfører	1	Turid Kollerød
2	Varaordfører	2	Nils Håkon Sandtorp
3	Opposisjonsleder	3	Tove Fagerhøi

10. Halden kommune ved avdeling for samfunnsutvikling er sekretær for rådet.



AREMARK  
KOMMUNE

Arkiv: 217  
Arkivsaksnr: 2017/256-1  
Saksbehandler: Jon Fredrik Olsen

## Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Kommunestyret	10/17	27.04.2017

### Tilleggsrapport "Politisk styring og sentraladministrasjon"

Vedlegg

1 01-Bestilling fra kontrollutvalget

#### Saksopplysninger

Det vises til vedlagte sak 17/5.

#### Vurdering

Rådmannen vurderer ikke saker fra Kontrollutvalget.

#### Kontrollutvalgets innstilling

1. Kommunestyret avbestiller tilleggsrapport om «Politisk styring og sentraladministrasjon».
2. Spørsmålene som ble reist i kommunestyrets bestilling skal besvares i sin helhet i forvaltningsrevisjonsrapporten «Internkontrollsystemer».



## Aremark post

---

**Fra:** Haaby Ida Bremnes <idbrem@fredrikstad.kommune.no>  
**Sendt:** 15. februar 2017 13:06  
**Til:** Aremark post; Geir Aarbu  
**Kopi:** Jon Fredrik Olsen; Anne Mørk-Tønnesen; Anita Rovedal; Harald Nilsen  
**Emne:** Melding om vedtak fra kontrollutvalget  
**Vedlegg:** Melding om vedtak - Sak til kommunestyret.pdf; Brev 27.01.17 vedr. bestilling av tilleggsrapport -Politisk styring og sentraladministrasjon.pdf

Hei  
Vedlagt følger vedtak i sak fra kontrollutvalget for videre behandling i Aremark kommunestyre.

Det bes om at sekretariatet underrettes om når saken skal til behandling.

Vennlig hilsen

Ida B. Haaby  
Rådgiver

---

Telefon: 932 22 251  
Indre Østfold kontrollutvalgssekretariat IKS

**ØKUS IKS**  
Østfold Kommunestyre

AREMARK KOMMUNE	
Etat RADM	Saksbeh. JFO
15 FEB 2017	
Sak nr. 217	
Sak nr. 3/1479 Dok.nr. 24	
Komm	

## **Indre Østfold Kontrollutvalgssekretariat IKS**

Aremark kommune  
v/ordfører

<b>Deres referanse</b>	<b>Vår referanse</b>	<b>Klassering</b>	<b>Dato</b>
	2017/359-12-30648/2017-IDBREM	510/118	15.02.2017

### **Melding om vedtak fra kontrollutvalget: Sak til kommunestyret: Tilleggsrapport "Politisk styring og sentraladministrasjon"**

I kontrollutvalget 07.02.2017 i sak 17/5 fattet kontrollutvalget følgende enstemmige vedtak:

1. *Kontrollutvalget sender saken til kommunestyret med følgende forslag til vedtak:*  
*Kommunestyret avbestiller tilleggsrapport om «Politisk styring og sentraladministrasjon»*
2. *Spørsmålene som ble reist i kommunestyrets bestilling skal besvares i sin helhet i forvaltningsrevisjonsrapporten «Internkontrollsystemer»*

Det bes om at saken legges fram for behandling i kommunestyret. Sekretariatet ønsker å underrettes om når saken skal til behandling.

Med hilsen

Ida Bremnes Haaby  
rådgiver

Vedlegg:  
Samlet saksframstilling  
Brev av 27.01.2016 fra Indre Østfold kommunerevisjon IKS

**Indre Østfold kontrollutvalgssekretariat IKS**  
Besøks- og Postadresse: Industriveien 6. 1890 Rakkestad  
E-postadresse: iokus@fredrikstad.kommune.no  
Mobil: 908 55 384

Org.nr.: 987 424 354  
Webadresse: [www.iokus.no](http://www.iokus.no)  
Bankkonto: 1050 14 16733

Saksnr.: 2017/359  
Dokumentnr.: 7  
Løpenr.: 17618/2017  
Klassering: 510/118  
Saksbehandler: Ida Bremnes Haaby

## Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Kontrollutvalget Aremark	07.02.2017	17/5

### Sak til kommunestyret: Tilleggsrapport "Politisk styring og sentraladministrasjon"

#### Kontrollutvalgssekretariatets innstilling

Sekretariatet anbefaler kontrollutvalget å fatte slikt vedtak:

1. Kontrollutvalget sender saken til kommunestyret med følgende forslag til vedtak:

Kommunestyret avbestiller tilleggsrapport om «Politisk styring og sentraladministrasjon»

2. Spørsmålene som ble reist i kommunestyrets bestilling skal besvares i sin helhet i forvaltningsrevisjonsrapporten «Internkontrollsystemer»

Rakkestad, 27.01.20  
Indre Østfold kontrollutvalgssekretariat IKS

#### Kontrollutvalget Aremarks behandling 07.02.2017:

Leder innledet. Revisjonen og sekretariatet orienterte om saken. Sekretariatets innstilling enstemmig vedtatt.

#### Kontrollutvalget Aremarks vedtak 07.02.2017 og innstilling til kommunestyret:

1. Kontrollutvalget sender saken til kommunestyret med følgende forslag til vedtak:

Kommunestyret avbestiller tilleggsrapport om «Politisk styring og sentraladministrasjon»

2. Spørsmålene som ble reist i kommunestyrets bestilling skal besvares i sin helhet i forvaltningsrevisjonsrapporten «Internkontrollsystemer»

#### Sammendrag

10.12.2013 var forvaltningsrevisjonsrapport «Politisk styring og sentraladministrasjon» til behandling i kontrollutvalget, og 13.02.2014 til behandling i kommunestyret, som vedtok at rapportens anbefalinger skulle bli iverksatt.

Den 24.11.2015 behandlet kontrollutvalget revisjonens oppfølgingsrapport, som vurderer i hvilken grad kommunestyrets vedtak har blitt fulgt opp av administrasjonen. I kommunestyrets behandling av oppfølgingsrapporten i februar 2016, fattet kommunestyret vedtak om å bestille en utvidet oppfølgingsrapport om emnet. Sekretariatet sendte på vegne

av kontrollutvalget en bestilling i tråd med kommunestyrets vedtak til Indre Østfold kommunerevisjon IKS, den 21.06.2016.

Indre Østfold Kommunerevisjon IKS har i brev av 27.01.2017 svart på bestillingen med henstilling om at bestillingen fra kommunestyret via kontrollutvalget besvares i forvaltningsrevisjonsrapport om internkontrollsystemer som skal fremlegges i 2017. Hvis ikke, ønsker revisjonen en avklaring på hvor mange timeressurser revisjonen har til rådighet i arbeidet med ekstrabestillingen.

### **Vedlegg**

Brev av 27.01.2016 fra Indre Østfold Kommunerevisjon IKS

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

- Forvaltningsrevisjonsrapport «Politisk styring og sentraladministrasjon»
- Oppfølgingsrapport «Politisk styring og sentraladministrasjon»
- Bestilling av tilleggsrapport, brev av 21.06.2016

### **Saksopplysninger**

Kontrollutvalget er av kommunestyret delegert ansvaret for oppfølging og forvaltning av Plan for forvaltningsrevisjon, herunder å endre planlagte prosjekter. Plan for forvaltningsrevisjon viser hvilke forvaltningsrevisjonsprosjekter som skal gjennomføres i løpet av planperioden på to år.

Kommunestyret kan pålegge kontrollutvalget å gjennomføre kontroll og tilsynsoppgaver, og kontrollutvalget etterstreber å imøtegå kommunestyrets vedtak i slike saker.

I oppfølgingsrapporten til forvaltningsrevisjonsprosjektet «Politisk styring og sentraladministrasjon» har revisjonen skrevet følgende: «*Revisor ser at kommunen har arbeidet og fortsatt arbeider med å ferdigstille et helhetlig internkontrollsystem [...] kommunestyret har vedtatt at det skal gjennomføres et forvaltningsrevisjonsprosjekt som omhandler internkontrollsystemer i 2016, slik sett vil dette bli nærmere kontrollert i 2016*»

På grunn av sykefravær hos revisjonen har forvaltningsrevisjonsprosjektet blitt forskjøvet til 2017, med forventet oppstart i februar.

Oppfølgingen av kommunestyrets vedtak er beklageligvis forsinket. Slik sekretariatet ser det er det både tidsmessig og økonomisk besparende om kontrollutvalget går for en løsning hvor kommunestyrets bestilling til kontrollutvalget vedrørende «Politisk styring og sentraladministrasjon» innarbeides i prosjektbeskrivelsen til «Internkontrollsystemer» og besvares i denne rapporten, framfor at det utarbeides en ny.

Dersom kontrollutvalget vedtar å endre prosjektbeskrivelsen forutsettes at de uklarheter kommunestyret ønsker besvart tydelig fremkommer i revisjonsrapporten «Internkontrollsystemer».

Av kommunestyret ble følgende vedtak fattet:

*Kommunestyret etterlyser en mer utfyllende oppfølgingsrapport fra Kontrollutvalget og revisjonen. Det skal være en rapport med klare formuleringer som gir kommunestyret en god forståelse av nøyaktig hvor langt administrasjon er kommet i de forskjellige vedtatt arbeidsoppgaver. [...]*

*Kommunestyret ber kontrollutvalget om en nøyaktig og konkretisert oppfølgingsrapport fra Revisjonen desember 2016 i forhold til politisk styring og sentraladministrasjon.*

Ut fra Aremark kommunestyres vedtak sendte sekretariatet følgende bestilling til Indre Østfold kommunerevisjon IKS:

- *Rapporten skal inneholde konkrete og nøyaktige vurderinger av administrasjonens oppfølging av vedtaket som gir kommunestyret en god forståelse av fremgangen*
- *Rapporten skal være basert på oppdatert informasjon fra administrasjonen. Her bør også informasjonen fra tidsplanen som ble lagt fram av administrasjonen i KS sak 12/16 inkluderes i vurderingsgrunnlaget.*
- *Revisjonen skal vurdere ytterligere kontrollhandlinger der administrasjonens tilbakemeldinger synes utilstrekkelige for å gi en vurdering som er i tråd med første kulepunkt*
- *[..]*

Dersom kontrollutvalget velger å stå ved sin bestilling av ekstrareport til revisjonen, må det i så fall fremmes en sak for kommunestyret hvor det søkes om ekstra budsjettmidler til kontroll og tilsynsaktivitet, ved at det bevilges midler til økt timetall til revisjon. Det er ikke opplyst hvor stort timeantall revisjonen anslår å bruke på en ekstrabestilling.

### **Vurdering**

Sekretariatet vurderer det som mest praktisk og økonomisk besparende om revisjonsrapport om «Internkontrollsystemer» også omhandler kommunestyrets ubesvarte spørsmål i oppfølgingsrapporten «Politisk styring og sentraladministrasjon». Sekretariatet ser at løsningen ikke er ideell, samtidig framstår den slik situasjonen nå er som mest praktisk. Det innstilles dermed på at kommunestyret avbestiller ekstra oppfølgingsrapport og at svar på spørsmålene som er reist etter behandlingen av oppfølgingsrapport om «Politisk styring og sentraladministrasjon» innarbeides i forvaltningsrevisjonsrapporten «Internkontrollsystemer».

INDRE ØSTFOLD KOMMUNEREVISJON KONTROLLUTVALGSSEKRETARIAT IKS	
Dato	27.01.17
Sted	
Saksnr.	
Oppdr.	
Indre Østfold Kontrollutvalgssekretariat IKS Industriveien 6 1890 RAKKESTAD	

Indre Østfold Kommunerevisjon IKS



Deres referanse

Vår referanse

Klassering

Dato

2016/19566-2-17848/2017-RONA

320/118

27.01.2017

### Vedrørende bestilling:

#### Oppfølging av rapport "Politisk styring og sentraladministrasjon"

Vi viser til kontrollutvalgets bestilling til Indre Østfold Kommunerevisjon, per 23. 06. 2016, etter sak 16/9, hvor kontrollutvalget på vegne av kommunestyret i Aremark kommune ønsker en ny og detaljert oppfølging av området «politisk styring og sentraladministrasjon». På grunn av sykdom og sykefravær i ledergruppen i IØKR IKS har denne bestillingen ikke vært tatt hånd om. Revisjonen beklager dette på det sterkeste.

Revisjonen viser til vår informasjon om saken under kontrollutvalgsmøte den 16. 11. 2016 i sak 16/25, hvor revisjonen informerte om at ved en slik oppfølging må det avklares hvor mye timeressurser vi har til rådighet. Revisjonen informerte også om at et alternativ var å gjøre en nærmere vurdering av saken når revisjonen skal gjennomføre forvaltningsrevisjonsprosjektet som omhandler internkontroll i Aremark kommune. Dette for å spare Aremark kommune for ekstraressurser og ekstrafaktureringer ved revisjon. Dette var også i utgangspunktet tiltenkt fra revisjonens side, jamfør vår opprinnelige oppfølgingsrapport (som ble behandlet i kontrollutvalget den 24. 11. 2015, hvor følgende blir påpekt – (utdrag av punkt 3.1 i rapporten):

*«Revisor ser at kommunen har arbeidet og fortsatt arbeider med å ferdigstille et helhetlig internkontrollsystem. Dette finner revisjonen positivt. Revisjonen vurderer anbefalingen som arbeidet med. Revisjonen viser for øvrig til at kontrollutvalget og kommunestyret har vedtatt at det skal gjennomføres et forvaltningsrevisjonsprosjekt som omhandler internkontrollsystemer i 2016. Slikt sett vil dette bli nærmere kontrollert i 2016.»*

Forvaltningsrevisjonsprosjektet «Internkontroll» har blitt skyvet på til 2017, dette på grunn av sykefravær i forvaltningsrevisjonen i 2016. Forventet oppstart av prosjektet er februar 2017. Revisjonen ønsker med dette å klargjøre om det fortsatt er ønskelig at revisjonen gjennomfører bestillingen fra kontrollutvalget, og eventuelt hvor mange timer revisjonen skal benytte til ekstrabestillingen. Eller hvorvidt det er ønskelig at kontrollutvalgets og kommunestyrets bestillinger blir innarbeidet i det allerede vedtatte forvaltningsrevisjonsprosjektet «Internkontroll».

Med vennlig hilsen

Anita Rønningen  
Anita Rønningen  
Fagansvarlig forvaltningsrevisor

Rita Eines  
Rita Eines  
Distriktsrevisor

Indre Østfold Kommunerevisjon IKS

Adresse: Industriveien, 6, 1890 Rakkestad Tlf.: 69 22 31 10

E-post: [iokr@fredrikstad.kommune.no](mailto:iokr@fredrikstad.kommune.no)

Webadresse: [www.iokr.no](http://www.iokr.no)

Bankkontonr.: 1050 13 47294

Organisasjonsnr.: 984 045 840 MVA



AREMARK  
KOMMUNE

Arkiv: 217  
Arkivsaksnr: 2017/257-1  
Saksbehandler: Jon Fredrik Olsen

## Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Kommunestyret	11/17	27.04.2017

### Oppfølgingsrapport forvaltningsrevisjon "Interkommunalt samarbeid"

Vedlegg

1 02-Oppfølgingsrapprt Interkommunalt samarbeid

#### Saksopplysninger

Det vises til vedlagte oppfølgingsrapport.

#### Vurdering

Rådmannen vurderer ikke saker fra Kontrollutvalget.

#### Kontrollutvalgets innstilling

Oppfølging av rapport om «Interkommunalt samarbeid» i Aremark kommune, tas til orientering.

## Aremark post

---

**Fra:** Haaby Ida Bremnes <idbrem@fredrikstad.kommune.no>  
**Sendt:** 15. februar 2017 13:06  
**Til:** Aremark post; Geir Aarbu  
**Kopi:** Jon Fredrik Olsen; Anne Mørk-Tønnesen; Anita Rovedal; Harald Nilsen  
**Emne:** Melding om vedtak fra kontrollutvalget: Oppfølgingsrapport forvaltningsrevisjon  
**Vedlegg:** Melding om vedtak - Oppfølgingsrapport Interkommunalt samarbeid.pdf; Vedlegg 1.pdf; Vedlegg 2.pdf

Hei  
Vedlagt følger vedtak fra kontrollutvalget i sak «Oppfølgingsrapport forvaltningsrevisjon» for videre behandling i Aremark kommunestyre.

Det bes om at sekretariatet underrettes om når saken skal til behandling.

Vennlig hilsen

Ida B. Haaby  
Rådgiver

---

Telefon: 932 22 251  
Indre Østfold kontrollutvalgssekretariat IKS

**ØKUS IKS**

AREMARK KOMMUNE	
Ut RÅDM	Saksbeh. JFO
15 FEB 2017	
Sak.kode P	217
Ark.kode S	
Sak.nr. 14/383	Dok.nr. 16
Kopi	



## **Indre Østfold Kontrollutvalgssekretariat IKS**

Aremark kommune  
v/ordfører

**Deres referanse**

**Vår referanse**

2017/359-11-30506/2017-IDBREM

**Klassering**

510/118

**Dato**

15.02.2017

### **Melding om vedtak fra kontrollutvalget- Oppfølgingsrapport forvaltningsrevisjon "Interkommunalt samarbeid"**

I kontrollutvalgets møte 07.02.2017 behandlet kontrollutvalget sak 17/4 *Oppfølgingsrapport forvaltningsrevisjon «Interkommunalt samarbeid»*.

Følgende vedtak ble fattet:

1. *Oppfølging av rapport om «Interkommunalt samarbeid» i Aremark kommune, tas til orientering.*
2. *Oppfølgingsrapporten oversendes kommunestyret for videre behandling.*

Det bes om at sekretariatet underrettes om når saken skal til behandling i kommunestyret.

Med hilsen

Ida Bremnes Haaby  
rådgiver

Vedlegg: Oppfølgingsrapport forvaltningsrevisjon «Interkommunalt samarbeid» (i egen fil)

**Indre Østfold kontrollutvalgssekretariat IKS**

Besøks- og Postadresse: Industriveien 6. 1890 Rakkestad  
E-postadresse: [iokus@fredrikstad.kommune.no](mailto:iokus@fredrikstad.kommune.no)  
Mobil: 908 55 384

Org.nr.: 987 424 354  
Webadresse: [www.iokus.no](http://www.iokus.no)  
Bankkonto: 1050 14 16733

Saksnr.: 2017/359  
Dokumentnr.: 4  
Løpenr.: 15199/2017  
Klassering: 510/118  
Saksbehandler: Ida Bremnes Haaby

## Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaknr.
Kontrollutvalget Aremark	07.02.2017	17/4

### Oppfølgingsrapport forvaltningsrevisjon "Interkommunalt samarbeid"

#### Kontrollutvalgssekretariatets innstilling

Sekretariatet anbefaler kontrollutvalget å fatte slikt vedtak

1. Oppfølging av rapport om «Interkommunalt samarbeid» i Aremark kommune, tas til orientering.
2. Oppfølgingsrapporten oversendes kommunestyret for videre behandling.

Rakkestad, 26.01.2017

Indre Østfold kontrollutvalgssekretariat

#### Kontrollutvalget Aremarks behandling 07.02.2017:

Leder innledet og ga ordet til revisjonen som redegjorde for oppfølgingsrapporten og svarte på spørsmål fra utvalget.

Rådmannen ble tilkalt og svarte på spørsmål fra utvalget vedrørende prosjektnummer i regnskapet knyttet til de ulike avtalene.

Sekretariatets innstilling enstemmig vedtatt.

#### Kontrollutvalget Aremarks vedtak 07.02.2017:

1. Oppfølging av rapport om «Interkommunalt samarbeid» i Aremark kommune, tas til orientering.
2. Oppfølgingsrapporten oversendes kommunestyret for videre behandling.

#### Sammendrag

På bakgrunn av vedtak i sak 15/10 i kontrollutvalget og sak 13/15 i kommunestyret ble forvaltningsrevisjonsprosjekt «Interkommunalt samarbeid» i Aremark kommune vedtatt.

Kontrollutvalget skal jmfør Forskrift om kontrollutvalg i kommuner og fylkeskommuner § 12 påse at vedtak knyttet til forvaltningsrevisjonsrapporter følges opp, og siden melde til kommunestyret hvordan rapportens merknader har blitt fulgt opp av administrasjonen. Videre skal utvalget vurdere om rapportens anbefalinger anses fulgt opp på en *tilfredsstillende* måte.

Overordnet vil oppfølgingen, utover kontrollaspektet, også forsøke å bidra til forbedring og utvikling av en tjeneste eller et område, og slikt sett gi høyere måloppnåelse og økt kvalitet.

## Vedlegg

- Oppfølging av rapport om «Interkommunalt samarbeid», Aremark kommune

## Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

- Forvaltningsrevisjonsprosjekt «Interkommunalt samarbeid» i Aremark kommune

## Saksopplysninger

Formålet med oppfølgingsrapporten er å se om tiltakene kommunestyret vedtok da forvaltningsrevisjonsrapporten ble behandlet er iverksatt slik vedtaket forutsetter. På denne måten får kontrollutvalget rapportert til kommunestyret hvordan vedtaket har blitt fulgt opp. I kommunestyrets vedtak heter det:

*1. Forvaltningsrevisjonsprosjekt "Interkommunalt samarbeid", Aremark kommune, tas til etterretning.*

*2. På bakgrunn av rapportens anbefalinger vedtas følgende punkter iverksatt:*

- *Kommunen skal vurdere sine rutiner rundt oppbevaring og oppfølging av interkommunale avtaler.*
- *Kommunen skal vurdere sin IKT-avtale.*
- *Kommunen skal se på sine IKT-systemer og vurdere dagens supporttid på hjelp*
- *Kommunen skal vurdere om det bør utarbeides prosjektnummer i regnskapet for de ulike interkommunale avtalene.*

[...]

Rådmannen har gitt revisjonen tilbakemeldinger (vedlegg 2) på hvordan kommunestyrets vedtak er fulgt opp av administrasjonen.

Revisor konkluderer i sin rapport med at anbefalingene i hovedsak er fulgt opp. Kommunestyrets vedtak gir heller ikke noe krav om at administrasjonen skal iverksette konkrete tiltak, men først og fremst vurdere anbefalingene.

Oppfølgingsrapporten viser at administrasjonen har igangsatt tiltak. Imidlertid påpeker revisor at det i forbindelse anbefalingen om å utarbeide prosjektnummer i regnskapet for de ulike avtalene og vedrørende oppbevaring/oppfølging av interkommunale avtaler er gjort lite utfyllende vurderinger av tiltakene revisor anbefalte i rapporten og som kommunestyret vedtok.

## Vurdering

Sekretariatet vurderer at kontrollutvalget kan anse eget oppfølgingsansvar som overholdt ved at forvaltningsrevisjonsprosjektet er fulgt opp med oppfølgingsrapport. Videre vurderer sekretariatet at administrasjonen enten har fulgt opp, eller er i ferd med å følge opp, kommunestyrets vedtak på en tilfredsstillende måte, jfr revisjonens oppfølgingsrapport.

Sekretariatet anbefaler kontrollutvalget å ta oppfølgingsrapporten til orientering og legge den fram for kommunestyret.

Vedlegg 7

Saksnr: 2014/20408-6  
Løpnr: 67999/2015

## Rønningen Anita

---

**Fra:** Torp Unni  
**Sendt:** 21. april 2015 13:27  
**Til:** Rønningen Anita  
**Emne:** VS: Forvaltingsrevisjonsrapport "Interkommunalt samarbeid" Aremark kommune

-----Opprinnelig melding-----

**Fra:** Jon Fredrik Olsen [<mailto:Jon.Fredrik.Olsen@aremark.kommune.no>]  
**Sendt:** 21. april 2015 11:33  
**Til:** Indre Østfold Kommunerevisjon Mailboks  
**Kopi:** Aremark post; Mette Eriksen  
**Emne:** Forvaltingsrevisjonsrapport "Interkommunalt samarbeid" Aremark kommune

Rådmannens tilbakemelding på rapportens konklusjoner og anbefalinger:

1. Rådmannen anser at det her kun er nødvendig å følge de arkivrutiner som er utarbeidet når det gjelder oppbevaring og at styringsgruppens (rådmennene i Marker, Rømskog og Aremark) sine møter protokolleres og arkiveres i hver kommune.
2. IKT-avtalen er og har vært gjenstand for evaluering de siste to år. Rådmannen er enig med rapportens konklusjoner og vil i økonomiplanen 2016-2019 fremme forslag om å bli med Halden kommune i deres anbudsarbeid med sikte på en avtale fra 01.01.2017. Dette vil si ved positivt vedtak at vi avslutter dagens IKT-samarbeid med Marker og Rømskog. Disse er orientert om rådmannens innstilling i saken.
3. Rådmannen vil søke å få til forbedringer innenfor dagen ordning; men vil prioritere den fremtidige løsning (se pkt 2 over).
4. Rådmannen vil sørge for å benytte prosjektnummer for å lette oversikten for de som ser på våre regnskap.
5. Dette krever enighet i alle kommunene, og da særlig i Marker som fører de fleste samarbeidsløsningene. Ellers bygger avtalene på gjensidig tillit og forståelse for ulik belastning i ulike år i de tre kommunene med utgangspunkt i at dette jevner seg ut over år. Rådmannen vil ta saken opp med de øvrige kommuner.

Med vennlig hilsen

Jon Fredrik Olsen  
Rådmann

Sendt fra min iPad



Indre Østfold Kommunerevisjon IKS  
Industriveien 6

1890 RAKKESTAD

**SVAR - OPPSTART AV OPPFØLGINGSRAPPORT -  
FORVALTNINGSREVISJONSPROSJEKT INTERKOMMUNALT  
SAMARBEID**

Viser til brev vedr. overstående og avgir følgende redegjørelse:

Anbefaling nr 1:

Eksisterende og nye avtaler er/vil bli journalført i kommunens eget saksbehandlingssystem. Vi vil legge inn en rutine for oppfølging/evaluering av disse avtalene tilknyttet arbeidet med årsbudsjettet hvert år.

Anbefaling nr. 2:

IKT-avtalen med Marker kommune er vurdert og er sagt opp med virkning fra 01.05.2017.

Anbefaling nr. 3:

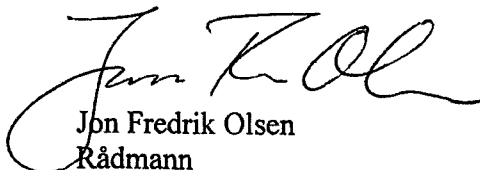
Er tatt inn i ny avtale med driftsleverandør 99X sammen med Halden kommune.

Anbefaling nr. 4:

Er vurdert og funnet unødvendig da dette er ivaretatt i regnskapet ved bruk av ansvar og funksjon.

Skulle noe være uklart; ta kontakt med undertegnede.

Med hilsen



Jon Fredrik Olsen  
Rådmann



AREMARK  
KOMMUNE

Arkiv: 219  
Arkivsaksnr: 2017/259-1  
Saksbehandler: Jon Fredrik Olsen

## Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Kommunestyret	12/17	27.04.2017

### Årsmelding 2016 for kontrollutvalget i Aremark kommune

Vedlegg

1 04-Årsmelding Kontrollutvalget 2016

#### Saksopplysninger

Kontrollutvalget behandlet i sitt møte 7. februar 2016 sak 17/6 «Årsmelding 2016 for kontrollutvalget i Aremark kommune».

#### Vurdering

Saken legges frem uten vurdering fra rådmannens side.

#### Kontrollutvalgets innstilling

Årsmelding 2016 for kontrollutvalget i Aremark kommune vedtas.

## Indre Østfold Kontrollutvalgssekretariat IKS

Aremark kommune  
Ordfører

1798 AREMARK

AREMARK KOMMUNE	
Etat RÅDM	Saksbeh. JFO
17 FEB 2017	
Ark.kode P	219
Ark.kode S	
Sak.nr. 17/96	Dok.nr. 1
Kopi	MJE

Deres referanse

Vår referanse

2017/370-2-32224/2017-ANIROV

Klassering

515/118

Dato

16.02.2017

### Oversendelse - Årsmelding 2016 for kontrollutvalget i Aremark

Vedlagt følger utskrift av sak 17/6 «Årsmelding 2016 fra kontrollutvalget i Aremark kommune», behandlet i kontrollutvalgets møte 07.02.2017. det ble fattet følgende vedtak:

#### **Kontrollutvalget Aremarks vedtak 07.02.2017:**

1. Årsmelding 2016 for kontrollutvalget i Aremark kommune, vedtas
2. Årsmelding 2016 for kontrollutvalget i Aremark kommune oversendes kommunestyret til orientering.

Det vises til kontrollutvalgets vedtak pkt. 2 og vi ber om at saken legges frem for kommunestyret

Med hilsen

Anita Rovedal  
daglig leder

Vedlegg: Årsmelding 2016

Kopi til eksterne mottakere:  
Aremark kommune Rådmann

**Indre Østfold kontrollutvalgssekretariat IKS**

Besøks- og Postadresse: Industriveien 6. 1890 Rakkestad  
E-postadresse: iokus@fredrikstad.kommune.no  
Mobil: 908 55 384

Org.nr.: 987 424 354  
Webadresse: www.iokus.no  
Bankkonto: 1050 14 16733



**ÅRSMELDING 2016**

**FRA**

**KONTROLLUTVALGET**

**I**

**AREMARK KOMMUNE**



## 1. INNLEDNING

Kontrollutvalgets årsmelding er melding til kommunestyret om utvalgets virksomhet og hvilke saker og oppgaver som er tatt opp i 2016.

## 2. KONTROLLUTVALGETS FORMÅL

Kontrollutvalget skal på vegne av kommunestyret sørge for det løpende tilsynet med forvaltningen av kommunen. Utvalget skal også påse at revisjonen av kommunen fungerer på en betryggende måte (jf. kommunelovens § 77 og forskrift om kontrollutvalg av 15. juni 2004).

Kontrollutvalget skal føre tilsyn med kommunens selskaper, heleide offentlige aksjeselskaper og interkommunale selskaper som kommunen er medeier i. (jf kommunelovens § 80).

I 2011 gav Kommunal- og regionaldepartementet ut "Kontrollutvalgsboken" – Om kontrollutvalgets rolle og oppgaver, denne ble revidert og utgitt i ny utgave desember 2015. Her tas opp forhold som kommunestyrets kontrollansvar, arbeidet og synliggjøring av utvalget. I tillegg er det en gjennomgang av de forskjellige revisjonsformene som, finans- og forvaltningsrevisjon og selskapskontroll. Videre rollen til revisjon og sekretariatet for kontrollutvalget.

## 3. KONTROLLUTVALGETS SAMMENSETNING

Medlemmer og vararepresentanter i kontrollutvalget velges av kommunestyret for fire år og følger valgperioden. Utvalgets leder har møte- og talerett i kommunestyret når utvalgets saker blir behandlet (jf. Kommuneloven § 77).

Ved valget i september 2015 ble følgende valgt inn i kontrollutvalget for perioden 2015-2019:

Navn	Funksjon	Varamedlem for Nilsen/Hartvigsen	Nr.
Harald Nilsen	Leder	Christin Petersen Terje Berg	1.vara 2.vara
Anni Hartvigsen	Nestleder		
Anders Brynildsen	Medlem	Varamedlem for Brynildsen	Nr.
		Ole Svendsby	1.vara

#### **4. KONTROLLUTVALGETS ARBEIDSFORM**

Kontrollutvalget i Aremark kommune har i 2016 hatt 4 møter og behandlet 27 saker.

Møtene holdes for åpne dører (jf. Forskrift om kontrollutvalg § 19).

Ordfører og revisor har møte- og talerett i utvalget. Rådmannen har ikke møterett, men innkalles av utvalget.

Sekretærfunksjonen for kontrollutvalget blir dekket av Indre Østfold kontrollutvalgssekretariat IKS.

Anita Rovedal er daglig leder i selskapet.

Utvalget har utarbeidet et strategidokument for sin virksomhet i valgperioden og vedtar en møteplan for hvert halvår.

#### **5. KONTROLLUTVALGETS OPPGAVER**

Kontrollutvalgets oppgaver fremgår av forskrift om kontrollutvalg og kommentarene nedenfor er knyttet til de enkelte punktene i denne paragrafen:

##### **➤ TILSYN MED REVISJONEN**

Indre Østfold Kommunerevisjon IKS er revisor for Aremark kommune. Kontrollutvalget har holdt seg løpende underrettet om revisjonens virksomhet og arbeid. Oppfølgingen av revisjonens arbeid foregår ved muntlige og skriftlige orienteringer fra oppdragsrevisor i kontrollutvalgsmøtene under et fast punkt på sakslisten "informasjon fra revisjonen". Kontrollutvalget har i tillegg fått seg forelagt de saker som skal behandles i henhold til lover og forskrifter, samt saker som utvalget har bedt om blir tatt opp.

##### **➤ TILSYN MED FORVALTNINGEN**

Kontrollutvalget har på grunnlag av revisjonens rapportering og annen informasjon ført tilsyn med den kommunale forvaltningen.

Følgende fra administrasjonen har vært i kontrollutvalgets møter for å orientere om temaer utvalget har bedt om:

- Rådmann orienterte om Aremark kommunes budsjett for 2016.
- Rådmann orienterte om Aremark kommunes årsregnskap for 2016.
- Rådmann og virksomhetsleder skole P. O. Pihlstrøm orienterte om virksomhet skole
- Rådmann og virksomhetsleder PLO Heidi Sommerseth orienterte om virksomhet Pleie og omsorg.

Utvalget har behandlet Plan for forvaltningsrevisjon 2017-2018» Planlagt forvaltningsrevisjonsprosjektet for 2016 har oppstart på nyåret 2017, dvs. at det blir to prosjekt i 2017.

Planen er sendt kommunestyret til behandling.

➤ REGNSKAPET

I flg. forskriftene har kontrollutvalget avgitt uttalelse til kommunestyret for Aremark kommunes årsregnskap 2015.

➤ INFORMASJON

Ordføreren holdes orientert om arbeidet i kontrollutvalget gjennom at han fortløpende får tilsendt saksdokumenter og protokoller.

Leder av kontrollutvalget forestår for øvrig den uformelle kontakt med den politiske ledelse i kommunen.

Kontrollutvalgets møter brukes aktivt når det gjelder informasjonsutveksling. Til utvalgets møter inviteres etatsledere, virksomhetsledere og andre nøkkelpersoner i den hensikt å utveksle informasjon. Utvalgets erfaring er at slik informasjon er viktig for utvalgets arbeid samtidig som det gir muligheter for å spre kunnskap om utvalgets arbeid og plass i forvaltningen.

**6. ANNET NYTT AV ÅRET**

I sekretariatet (IØKUS IKS) har rådgiver I. B. Haaby kommet tilbake fra permisjon, og daglig leder er godt i gang med kompetanseheving i tråd med eierstrategien for selskapet.

Et av utvalgsmedlemmene deltok på Norges Kommunerevisorforbund sin kontrollutvalgskonferanse i februar som er et viktig forum for faglig påfyll til kontrollutvalgsmedlemmene

Aremark 07.02.2016

Harald Nilsen  
Kontrollutvalgets leder  
(sign.)

1. vedlegg: Behandlede saker. (s. 5)

**Vedlegg: BEHANDLEDE SAKER**

I tillegg til faste punkter på sakslisten som godkjenning av protokoll, informasjon fra revisjon og eventuelt, har utvalget behandlet følgende saker:

<b>Sak nr.</b>	<b>Tittel</b>
16/2	Orienteringssak - Budsjett 2016, Aremark kommune
16/3	Årsmelding 2015 for kontrollutvalget i Aremark kommune
16/5	Workshop – Idemyldring i forkant av overordnet analyse 2017-2018
16/8	Aremark kommunes årsregnskap og årsberetning for 2015- kontrollutvalgets uttalelse
16/9	Sak fra kommunestyret – oppfølging av rapport om «politisk styring og sentraladministrasjon»
16/10	Aremark kommunes skatteregnskap for 2015
16/11	Strategidokument for kontrollutvalget i Aremark for valgperioden 2015-2019
16/14	Orienteringssak – Virksomhet skole
16/15	Orienteringssak – Virksomhet Pleie og omsorg
16/17	Oppdragsvurdering og vurdering av revisors uavhengighet
16/18	Planlagte ressurser og tidsforbruk 2016 – Aremark kommune
16/19	Overordnet revisjonsstrategi 2016 – Aremark kommune
16/21	Møteplan for kontrollutvalget i Aremark, 2. halvår 2016
16/24	Revisjonsplan - forvaltningsrevisjon
16/27	Kontrollutvalgets møteplan for 1. halvår 2017



AREMARK  
KOMMUNE

Arkiv: 033  
Arkivsaksnr: 2017/262-1  
Saksbehandler: Jon Fredrik Olsen

## Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Kommunestyret	13/17	27.04.2017

### Valg til representantskapet i Indre Østfold Kommunerevisjon IKS 2015-2019

#### Saksopplysninger

Etter at selskapsavtalen til Indre Østfold Kommunerevisjon IKS er endret er ikke lenger valgbare til representantskapet de som var valgbare til kontrollutvalg.

Dette medfører at ordfører, varaordfører, medlemmer og varamedlemmer til formannskap og kommunal nemnd med beslutningsmyndighet nå er valgbare til representantskapet.

Selskapet har tatt kontakt med kommunen da Aremark er eneste kommune som ikke har ordfører som medlem og varaordfører som varamedlem i representantskapet, og anmoder oss å gjøre et tilsvarende valg som de øvrige eierkommuner.

#### Vurdering

Saken er overlatt valgkomiteen som i så fall må fremmer nytt forslag på representanter til representantskapet i møtet.

#### Rådmannens innstilling

Saken legges frem uten innstilling fra rådmannen da saken omhandler valg.



AREMARK  
KOMMUNE

Arkiv: 217  
Arkivsaksnr: 2017/258-1  
Saksbehandler: Jon Fredrik Olsen

## Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Kommunestyret	14/17	27.04.2017

### Plan for selskapskontroll 2017-2020

Vedlegg

1 03-Plan for selskapskontroll

#### Saksopplysninger

Det vises til vedlagte plan.

#### Vurdering

Rådmannen vurderer ikke saker fra Kontrollutvalget.

#### Kontrollutvalgets innstilling

1. Kommunestyret vedtar Plan for selskapskontroll for perioden 2017-2020 hvor følgende selskaper skal ha selskapskontroll i planperioden:
  - PPT
  - Innkjøpssamarbeidet Indre Østfold
  - Legevaktjenester og medisinsk beredskap ved kommunelegens fravær
  - Kommunalt akutte døgnplasser
2. Kommunestyret delegerer til kontrollutvalget å foreta eventuelle endringer i planen i planperioden.

## Aremark post

---

**Fra:** Haaby Ida Bremnes <idbrem@fredrikstad.kommune.no>  
**Sendt:** 15. februar 2017 14:44  
**Til:** Aremark post; Geir Aarbu  
**Kopi:** Jon Fredrik Olsen; Anne Mørk-Tønnesen; Anita Rovedal; Harald Nilsen  
**Emne:** SV: Melding om vedtak fra kontrollutvalget: Plan for selskapskontroll 2017-2020  
**Vedlegg:** Plan selskapskontroll - Aremark kommune til kommunestyret.pdf

Hei igjen

OBS! Feil versjon av «Plan for selskapskontroll» lå ved i forrige mail, vedlagt følger riktig versjon som skal følge saken til kommunestyret. Beklager feilen!

Vennlig hilsen

Ida B. Haaby  
Rådgiver

---

Telefon: 932 22 251  
Indre Østfold kontrollutvalgssekretariat IKS

**OKUS IKS**  
Indre Østfold 1. 1993 Rådhuset

---

**Fra:** Haaby Ida Bremnes  
**Sendt:** onsdag 15. februar 2017 13:07  
**Til:** 'Aremark postmottak' <post@aremark.kommune.no>; 'Geir Aarbu' <geir.aarbu@aremark.kommune.no>  
**Kopi:** 'Jon Fredrik Olsen' <jon.fredrik.olsen@aremark.kommune.no>; 'Anne Mørk-Tønnesen' <anne.mork-tonnesen@aremark.kommune.no>; Rovedal Anita <anirov@fredrikstad.kommune.no>; 'Harald Nilsen' <hd-nilse@halden.net>  
**Emne:** Melding om vedtak fra kontrollutvalget: Plan for selskapskontroll 2017-2020

Hei  
Vedlagt følger vedtak fra kontrollutvalget i sak «Plan for selskapskontroll» for videre behandling i Aremark kommunestyret.

Det bes om at sekretariatet underrettes om når saken skal til behandling.

Vennlig hilsen

Ida B. Haaby  
Rådgiver

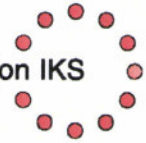
---

Telefon: 932 22 251  
Indre Østfold kontrollutvalgssekretariat IKS

**OKUS IKS**  
Indre Østfold 1. 1993 Rådhuset

<b>AREMARK KOMMUNE</b>	
Stat <b>RADM</b>	Saksbeh. <b>JH</b>
15 FEB 2017	
Ark.kode P <b>233</b>	
Ark.kode S	
Sak.nr. <b>17/78</b>	Dok.nr. <b>1</b>
Kopi	

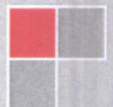
Indre Østfold Kommunerevisjon IKS



**Plan  
for  
Selskapskontroll**

**Aremark kommune**

**2017-2020**





## **INNHOLDSFORTEGNELSE**

<b>1. BAKGRUNN</b>	<b>3</b>
<b>2. INNHOLDET I SELSKAPSKONTROLLEN</b>	<b>3</b>
<b>3. FORMÅLET MED SELSKAPSKONTROLLEN</b>	<b>4</b>
<b>4. GJENNOMFØRING OG RAPPORTERING AV KONTROLLEN</b>	<b>4</b>
4.1 Gjennomføring	4
4.2 Rapportering	5
<b>5. PRIORITERING AV SELSKAPSKONTROLLER</b>	<b>5</b>

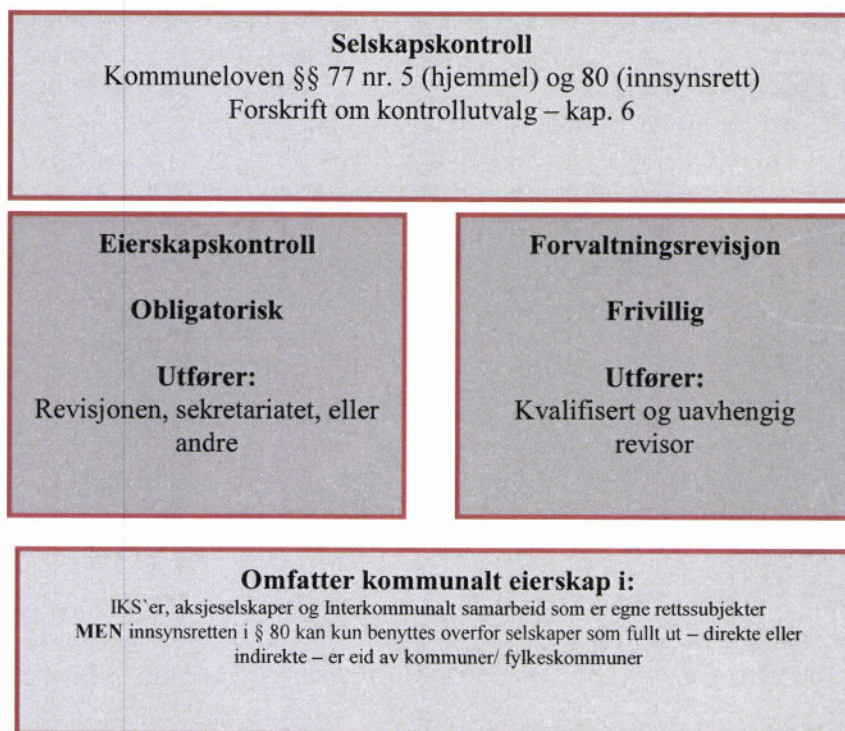
## 1. Bakgrunn

Kommunesektoren har siden slutten av 90-tallet vært preget av en økt fragmentering ved at deler av virksomheten har blitt skilt ut i foretak, interkommunalt samarbeid, interkommunale selskaper, aksjeselskaper o.l., herav ofte i form av egne rettssubjekter utenfor kommunelovens rammer. Valg av organisasjonsform legger rammene for kommunestyrets styringsmuligheter overfor fristilte selskaper, ettersom disse har egne selskapsorganer og er regulert av særskilt lovgivning, som bl.a. fastsetter forholdet mellom eierne (kommunen) og selskapsorganene. Dette innebærer utfordringer når det gjelder demokratisk, folkevalgt styring og kontroll av virksomheten. Eierstyring og selskapskontroll er kommunesektorens verktøy for å møte disse utfordringene.

## 2. Innholdet i selskapskontrollen

Hjemmelen for selskapskontroll følger av kommuneloven (koml.) § 77 nr. 5, som fastsetter at kontrollutvalget skal «påse at det føres kontroll med forvaltningen av kommunens interesser i selskaper m.m.», jf. tilsvarende formulering i § 13 første ledd i forskrift om kontrollutvalg i kommuner og fylkeskommuner. Etter § 13 annet ledd skal kontrollutvalget minst en gang i valgperioden utarbeide plan for gjennomføring av selskapskontroll. Dette skal skje senest innen utgangen av året etter at kommunestyret er konstituert.. Tredje ledd fastsetter at kommunestyret skal vedta planen.

Kontrollutvalgsforskriften § 13 må også ses i sammenheng med koml. § 80, som direkte regulerer kontrollutvalgets og den som utfører selskapskontrollen innsynsrett i selskaper, som er fullt ut eid – direkte eller indirekte – av kommuner/fylkeskommuner. Følgende figur viser selskapskontrollens omfang og innhold.



Figur: Selskapskontroll – overordnet skisse

Selskapskontroll kan deles i to deler, eierskapskontroll (obligatorisk) og forvaltningsrevisjon (frivillig):

**Eierskapskontrollen** kan utføres av kontrollutvalgets sekretariat, kommunens revisjon eller andre som kontrollutvalget selv måtte bestemme.

**Forvaltningsrevisjon** skal utføres i henhold til kap. 3 i forskrift om revisjon og i henhold til god kommunal revisjonsskikk, og den må utføres av en kvalifisert og uavhengig revisor. Ved valg av forvaltningsrevisjon av et selskap, er dette å anse som en tilleggsbestilling som kommunen, evt. selskapet selv betaler for.

Selskapskontrollen omfatter både heleide og deleide selskaper, herunder også selskaper med private eiere. På grunn av at innsynsretten etter § 80 er begrenset til heleide, kommunale selskaper, vil det imidlertid være forskjeller mht. hvordan selskapskontrollen kan utføres i heleide kontra deleide selskaper.

### **3. Formålet med selskapskontrollen**

Selskapskontrollen er et middel for å påse at forvaltningen av kommunens eierinteresser fungerer tilfredsstillende i henhold til kommunestyrets vedtak og forutsetninger og i henhold til aktuelle lover og regler.

Formålet med eierskapskontrollen er å kontrollere om den som utøver kommunens eierinteresser, utøver myndigheten slik det er fastsatt i den aktuelle virksomhetsloven samt ivaretar kommunens interesser i samsvar med kommunestyrets vedtak og forutsetninger. Eierskapskontrollen begrenser seg til en vurdering av om eierne har etablert tilfredsstillende rammer for styring, og at virksomheten faktisk opererer i tråd med formålet. En materiell vurdering av selskapets organisering, drift og funksjon faller derfor utenfor denne kontrollen. Ved behov kan det også gjennomføres forvaltningsrevisjon av selskaper. I et selskap med statlige eller private eierinteresser må imidlertid dette – hvis ikke annet er avtalt mellom eierne, skje med utgangspunkt i åpne kilder fordi ikke innsynsretten etter § 80 gjelder.

Formålet med forvaltningsrevisjonen vil være å gjennomføre systematiske vurderinger av økonomi, produktivitet, måloppnåelse og virkninger ut fra kommunestyrets vedtak og forutsetninger. En slik revisjon vil dermed ha fokus på selve aktiviteten og resultater i selskapet.

## **4. Gjennomføring og rapportering av kontrollen**

### **4.1 Gjennomføring**

Kontrollutvalget vurderer årlig omfanget av selskapskontroller og hvilke kontroller som skal gjennomføres med utgangspunkt i plan for selskapskontroll. Utvalget kan, i den grad det finner det nødvendig, be om at de aktuelle selskapene oversender relevante dokumenter. Kontrollutvalget kan gjøre endringer i planen, hvis forutsetningene skulle endre seg. I kommunene i Indre Østfold, samt Våler kommune, gjennomføres selskapskontrollen av Indre Østfold Kommunerevisjon IKS. Kontroller i selskaper som har flere eierkommuner bør i størst mulig grad koordineres.

## 4.2 Rapportering

Rapport etter gjennomført selskapskontroll sendes fra utøver til kontrollutvalget. Etter kontrollutvalgets behandling sendes rapporten kommunestyret.

Kontrollutvalget rapporterer om gjennomførte selskapskontroller og resultatet av disse i sin årsrapport som legges fram for kommunestyret. Hvis kontrollutvalget har gjort endringer i plan for selskapskontroll, jf. punktet om «Gjennomføring», som nevnt ovenfor, skal dette framgå av nevnte årsrapport.

## 5. Prioritering av selskapskontroller i denne planperioden

I vedlegg 1 (unntatt offentlighet) er det listet opp selskaper som kommunen har eierinteresser i, både heleide og deleide, og en kort beskrivelse av hvert selskap. Ved prioritering av selskapskontroll har følgende kriterier vært relevante i forbindelse med en risiko- og vesentlighetsvurdering:

- Selskapets tjenestetilbud til kommunens innbyggere
- Selskapets samfunnsmessige ansvar
- Kommunens eierandel
- Økonomisk gevinst- og tapspotensial
- Kommunens motiv for eierskapet

I oversikten nedenfor er det foreslått kontroller ut fra de opplysningene som foreligger. Der det er flere kommuner som har eierinteresser i de samme selskapene, bør det som hovedregel gjennomføres koordinerte kontroller i disse selskapene.

Det skal i inneværende planperiode [2017-2020] gjennomføres selskapskontroll i følgende selskaper:

- Innkjøpssamarbeidet Indre Østfold
- PPT
- Legevaktjenester og medisinsk beredskap ved kommunelegens fravær
- Kommunale Akutte Døgnplasser

Utvelgelsen bygger på en overordnet analyse med risiko- og vesentlighetsvurdering. Sammendrag av denne vurderingen ligger sammen med beskrivelsen av selskapene i vedlegg 1.

Rakkestad, 7. februar 2017



Rita Elnes  
Distriktsrevisor



Bjørn Karlsen  
Ansvarlig for selskapskontroll



AREMARK  
KOMMUNE

Arkiv: D13  
Arkivsaksnr: 2017/255-2  
Saksbehandler: Mette Eriksen

## Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	18/17	20.04.2017
Kommunestyret	15/17	27.04.2017

### Låneopptak Aremark menighetsråd - selvskyldnerkausjon

Vedlegg

- 1 Søknad om låneopptak - Aremark kirke
- 2 Rentekompensasjon til kirkebygg

### Saksopplysninger

Aremark menighetsråd/kirkelig fellesråd søker Aremark kommune om en selvskyldnergaranti for et låneopptak i Kommunalbanken som skal dekke lånebeløp, kr 1 500 000,- med et tillegg av 10 % til dekning av renter og omkostninger. Kausjonistens maksimumsansvar kan ikke overstige kr 1 650 000. Låneopptaket skal finansiere nytt varmeanlegg og brannslukking/varslingsanlegg i Aremark kirke i samsvar med forslaget i Aremark sogns vedlikeholdsplan for 2016-2019.

Det foreligger godkjent rentekompensasjon for tiltakene.

### Vurdering

Rådmannen innstiller på at selvskyldnerkausjon/-garanti vedr. låneopptak i Aremark menighetsråd gis. Da beløpet overstiger kr 500 000,- må selvskyldnerkausjonen/-garantien ha godkjenning fra Fylkesmannen.

### Rådmannens innstilling

1. Aremark kommune garanterer med selvskyldnergaranti for lån inntil kr 1 500 000,- som Aremark menighetsråd tar opp til nytt varmeanlegg og brannslukking/alarm i Aremark kirke.
2. Garantien gjelder for lånets hovedstol maks kr 1 500 000,- med tillegg av 10 % av en til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Kommunens maksimale garantiansvar kan ikke overstige kr 1 650 000,-.
3. Garantiansvaret reduseres i takt med nedbetalingen på lånet og opphører etter 38 år med tillegg av inntil 2 år, jfr. Garantiforskriftens § 3.
4. Vedtaket er betinget av godkjenning fra Fylkesmannen.

## **Behandling i Formannskap - 20.04.2017**

Ved votering ble rådmannens innstilling enstemmig vedtatt.

### **Vedtak:**

5. Aremark kommune garanterer med selvskyldnergaranti for lån inntil kr 1 500 000,- som Aremark menighetsråd tar opp til nytt varmeanlegg og brannslukking/alarm i Aremark kirke.
6. Garantien gjelder for lånets hovedstol maks kr 1 500 000,- med tillegg av 10 % av en til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Kommunens maksimale garantiansvar kan ikke overstige kr 1 650 000,-.
7. Garantiansvaret reduseres i takt med nedbetalingen på lånet og opphører etter 38 år med tillegg av inntil 2 år, jfr. Garantiforskriftens § 3.
8. Vedtaket er betinget av godkjenning fra Fylkesmannen.



# DEN NORSKE KIRKE

## Aremark Sogn

Menighetskontoret

Aremark kommune

Rådhuset

1798 Aremark

Dato: 10. april 2017

### **Låneopptak vedrørende nytt varmeanlegg og brannslukking/alarm i Aremark kirke.**

Aremark menighetsråd/kirkelig fellesråd har innbudt til en forenklede konkurranse vedrørende nytt varmeanlegg og brannslukningsanlegg/alarm i samsvar med forslaget i Aremark sogns vedlikeholdsplan for 2016-2019.

Det er kommet inn tilbud for overnevnte prosjekter som har en kostnadsramme på KR 1 500 000,- + mva. Tiltakene skal finansieres med lån og mva kompensasjon.

Låneopptaket søkes i Kommunalbanken som vi har tidligere lån i.

Det foreligger godkjent rentekompensasjon for tiltakene.

Ettersom det er Aremark menighetsråd/kirkelig fellesråd som står for låneopptaket og ikke Aremark kommune, krever Kommunalbanken selvskyldnerkausjon fra Aremark kommune for å akseptere låneopptaket.

Aremark menighetsråd/kirkelig fellesråd søker derfor Aremark kommune om en selvskyldnergaranti for et låneopptak i Kommunalbanken som skal dekke lånebeløp, KR 1.500.000, med et tillegg av 10 % til dekning av renter og omkostninger.

Kausjonistens maksimumsansvar kan ikke overstige NOK 1. 650.000.

Låneopptaket skal finansiere nytt varmeanlegg og brannslukking/varslingsanlegg i Aremark kirke.

For Aremark menighetsråd/kirkelig fellesråd

Jan P Vaaler  
Kirkeverge



Vår dato  
27.10.2016

Saksnr  
11536990 2

Vår saksbehandler  
Tor-Arne Ekstrøm, 99 45 02 07

Aremark kommune  
Rådhuset  
1798 AREMARK

Kirkeligfellesråd for Aremark  
1798 AREMARK

## RENTEKOMPENSASJON TIL KIRKEBYGG

Vi viser til søknad mottatt 26.10.2016.

## SØKNADEN GJELDER

Kirkeeier            Kirkeligfellesråd for Aremark

Prosjekt            Aremark kirke og kapell Nyanlegg 201

## VEDTAK

Husbanken gir med hjemmel i forskrift om kompensasjon for utgifter til renter til investeringer for istandsetting av kirker og kirkeinventar fra Husbanken §§ 1 og 4 samt utfyllende retningslinjer pkt 1 og 4, tilsagn om rentekompensasjon for investeringskostnader inntil kr 2.200.000 som antas ferdig 31.12.2017.

Når det gjelder renteforutsetningene for beregning av kompensasjonen vises til Retningslinje HB 8.B.16 pkt 6.

Det tas forbehold om at staten kan endre rentepåslaget ved beregning av kompensasjonen.

Det kan normalt ikke påregnes å få dekket kostnader utover opprinnelig tilsagnsbeløp. Hvis det imidlertid er tilgjengelig investeringsramme når det søkes om utbetaling, vil kostandsøkningen bli dekket.

## VILKÅR

Vedtaket gjelder tiltak som er oppgitt i søknaden

Arbeidet skal igangsettes senest innen 18 måneder og ferdigstilles senest innen 3 år fra dette brevets dato.

Melding om igangsetting skal sendes Husbankens Forvaltningskontor senest 2 uker etter at arbeidet er startet opp. Dersom det blir aktuelt å søke om forlengelse av fristene ovenfor, skal skriftlig søknad sendes før fristene utløper.

Relevante opplysninger om kirken og det godkjente prosjektet skal rapporteres og registreres i den nasjonale databasen for landets

AREMARK KOMMUNE	
Stat	ORØ ØK
	MIE
28 OKT 2016	
Ark.kode P	D 13
Ark.kode S	
Saknr	07/606
Dok.nr	34
Kopi	JFO

Post: Postboks 1404  
8002 BODØ  
Besøk: Grønland 53, Drammen

Kontonr: 6345 05 03594 Tlf: 22961600  
Org. nr: 942 114 184 Fax: 32262700  
post@husbanken.no



kirkebygg som kirkelig arbeidsgiver- og interesseorganisasjon KA har etablert.

I henhold til Bevilgningsreglementet § 10 kan Husbanken foreta kontroll med at midlene benyttes etter forutsetningene.

All korrespondanse til Husbanken skal påføres saksnummer og prosjektnavn.

Retten til tilskuddet bortfaller dersom ikke tiltaket er utført iht vilkår som fremgår av dette brevet. Det samme gjelder dersom det er gitt uriktige eller ufullstendige opplysninger til Husbanken, som tilskuddsmottaker forsto eller burde ha forstått at kunne ha vesentlig betydning for Husbanken.

#### UTBETALING

For å kunne søke om utbetaling av rentekompensasjon skal godkjente prosjekt/delprosjekt være ferdigstilt. Fullstendig utfylt søknadsskjema HB 8.S.13 skal være mottatt i Husbankens Forvaltningskontor senest primo desember dersom første årlige utbetaling skal kunne skje samme år. Det beregnes rentekompensasjon fra den dato som Husbanken godkjenner søknad om utbetaling med mindre Stortinget fastsetter at en senere dato skal gjelde. Utbetaling av rentekompensasjon er begrenset til den av Stortinget fastsatte bevilgning for det enkelte år. Det oppfordres derfor til å søke om utbetaling så snart prosjektet er ferdigstilt.

Kommunerevisor skal bekrefte de kostnadene som er oppgitt i Kommun søknad om utbetaling.

Prosjektet eventuelt inklusiv delprosjekter må være søkt

utbetalt senest 3 år fra dette brevets dato. Dersom fristen for søknad om utbetaling ikke overholdes, vil tilskuddet falle bort.

#### MELDING TIL HUSBANKEN DERSOM PROSJEKTET IKKE LENGER ER AKTUELT

Dersom prosjektet ikke lenger er aktuelt, skal Husbanken orienteres snarest.

#### KLAGEADGANG

Vedtaket kan ikke påklages.

Med hilsen  
Husbanken  
Forvaltningskontoret



Bekreftelse på igangsetting som skal sendes Husbankens  
Forvaltningskontor senest 18 måneder etter tilsagnsdato

Igang satt dato:

Underskrift kommune:

Post: Postboks 1404  
8002 BODØ  
Besøk: Grønland 53, Drammen

Kontonr: 6345 05 03594 Tlf: 22961600  
Org. nr: 942 114 184 Fax: 32262700  
post@husbanken.no



## Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	17/17	20.04.2017
Kommunestyret	16/17	27.04.2017

### Regional transportplan for Østfold mot 2050 - høringsvar

Vedlegg

1 Høring: Forslag til handlingsprogram for kollektivtransport 2018-2021

#### Saksopplysninger

Aremark kommune har fått tilsendt Handlingsprogram for fylkesveger og kollektivtransport 2018-2021 med høringsfrist 1. mai 2017.

#### Vurdering

Rådmannen foreslår at Aremark kommunestyre avgir følgende uttalelse til handlingsprogrammet for fylkesveger og kollektivtransport 2018-2021:

«

##### **Handlingsprogram 2018-2021**

Vi registrerer at fylkesveistrekningen fv. 863 Lillebyåsen-Kallerød-Lilledal ikke er inne i investeringsprogrammet for 2018. Ved rullering av handlingsprogrammet 2015-2018 var nevnte veistrekning inne i programmet som en prioritert veistrekning for legging av fast dekke i handlingsprogramperioden.

Denne veistrekningen er fortsatt i en meget dårlig forfatning og Aremark kommune forutsetter at **veistrekningen nå prioriteres** med hensyn til utbedring og legging av fast dekke.

##### **Avsnitt 3.1.1/3.1.2 Riks- og fylkesveier/4.4.1 Tverrforbindelsene**

Vi registrerer nok en gang at det kun er rv. 21 som er **totalt uten omtale som tverrforbindelse** i Østfold.

Vi minner igjen om at rv. 21 er en meget benyttet tverrforbindelse mellom E18 og E6 langs riksgrensen mot Sverige. Vi registrerer stadig økende trafikk på strekningen av både personbiler

og lastebiler/trailere og tømmerbiler. Spesielt er det mange innen tungtransport som benytter rv. 21 som korteste tverrforbindelse mellom E6 og E18. I tillegg er den en betydelig interntrafikk av tømmerbiler.

Aremark kommune har i alle sine uttalelser til Nasjonal transportplan og den regionale transportplanen for Østfold etterlyst trafikksikkerhetstiltak og utbedringer av standarden på veien. Dette gjelder både veiens bredde, kurvatur og det faste dekke. Vi registrerer at denne veistrekningen over tid har blitt kraftig nedprioritert i forhold til øvrige tverrforbindelser. Det er således heller ikke i handlingsprogrammet for 2018-2021 lagt opp til noen utbedringer; bortsett fra prosjekteringsmidler til forsterkning til 60 tonn på Steinsbrua.

Vi viser igjen til tidligere uttalelser fra Grenserådet for kommunene Aremark, Marker og Rømskog.

### **Avsnitt 3.1.3 Tilrettelegging for gående og syklende/3.1.9 Trafikksikkerhet/6.3.3 Tiltak mot ulykker med myke trafikanter**

Etter at det er etablert droppsone for både skolebusser og privatbiler med elevtransport ved Aremark skole, gjenstår det en meget viktig veistrekning fra Fosby til Lilleby som mangler gang- og sykkelvei. Denne veien brukes av både elever og ikke minst gående/syklende fra de største byggefeltene øst for Fosby for å komme frem til sentrumsfunksjonene.

### **Aremark kommune anmoder derfor om at det blir etablert gang- og sykkelsti langs fv. 863 fra Fosby til Lilleby.**

Som tidligere innspill til handlingsprogrammene gjennom årene ber vi nok en gang om å få en redusert fartsgrense til 50 km/t gjennom Fosby sentrum.

Aremark kommune er positiv til å inngå en forpliktende avtale om systematisk trafikksikkerhetsarbeid gjennom konseptet «Trafikksikker kommune».

### **Avsnitt 3.1.4 Kollektivtransport (eksklusiv jernbane)/8 Kollektivtrafikk**

Når en leser avsnittet om kollektivtransport ser det ut til at Østfold kun består av Nedre Glomma og Moss/Rygge. Halden-regionen (Halden og Aremark) og Indre Østfold er faktisk ikke nevnt med ett eneste ord.

Gitt at dette betyr at det overhode ikke skal være noen satsning på kollektivtilbud i vår region; må dette bety at privatbil er eneste transportløsning for Aremark sine innbyggere.

### **Dette må i så fall gjenspeiles i en prioritering av rv. 21 for at en i det hele tatt skal følelse av å tilhøre Østfold på dette område.**

### **Avsnitt 6.3.1 Tiltak mot møte- og utforkjøringsulykker/6.3.2 Tiltak mot viltulykker**

Aremark kommune ber om at det iverksettes vegetasjonsrydding langs hele fv. 21 som et viktig tiltak på disse områder.

Viser ellers til tiltakene kurveutretting/breddeutvidelse; jfr. 3.1.1/3.1.2/4.41 over.

### **Avsnitt 6.3.4 Forkjøringsregulering**

Vi ser svært positivt på den handlingsplan som er fremlagt.

I Aremark har vi fv. 863 som går forbi 3 veier som kommer ut fra boligområdene Lillebyåsen, Lilleby og Fosbyåsen. Det er 60-sone på fylkesveien, kryssene er uoversiktlige og ikke skiltmerket som vegkryss. Det er økende turisttrafikk på fv. 863; der særlig ukjente har en uklar forståelse av hvem som har vikeplikt med tilhørende økt fare for ulykker.

Vi ber om at dette tiltaket prioriteres høyt.

### **Avsnitt 8.6.4 Videreføre satsing på Flexx**

Aremark kommune ser det som svært viktig å videreføre og ikke minst videreutvikle Flexx-tilbudet. Dette er nå det tilbudet som i Aremark i noen grad kan kalles et kollektivtilbud: og som bør prioriteres i områder som ellers har nær null i kollektivtrafikk.

«

### **Rådmannens innstilling**

Rådmannens forslag til uttalelse fra Aremark kommune til Handlingsprogram for fylkesveier og kollektivtransport 2018-2021 godkjennes.

### **Behandling i Formannskap - 20.04.2017**

Repr. Alf Ulven (H) fremmet følgende tilleggsforslag:

#### **Generelt**

Fylkesveier som ikke holder standard ifht. godkjent akseltrykk skal prioriteres tverrforbindelsen.

Repr. Turid Kollerød (Sp) fremmet følgende tilleggsforslag:

#### **Under avsnitt 3.1.3 – Trafikksikkerhet**

Skiltet for reduksjon som står ved innkjøringen til Aremark sentrum fra sør flyttes 500 meter sørover.

Det er i dag 80 km/t forbi utkjøring fra boligfeltet Fladebyåsen. Nytt boligfelt etablerer like ved og det vil få samme utkjøring. Boligfeltene er sentrumsnære og en reduksjon i hastighet vil hindre ulykker.

Ved votering ble rådmannens innstilling, med repr. Alf Ulven sitt tilleggsforslag og repr. Turid Kollerød sitt tilleggsforslag, enstemmig vedtatt.

### **Vedtak:**

Rådmannens forslag til uttalelse fra Aremark kommune til Handlingsprogram for fylkesveier og kollektivtransport 2018-2021 godkjennes med følgende tillegg:

- **Generelt**  
Fylkesveier som ikke holder standard ifht. godkjent akseltrykk skal prioriteres tverrforbindelsen.
- **Under avsnitt 3.1.3 – Trafikksikkerhet**  
Skiltet for reduksjon som står ved innkjøringen til Aremark sentrum fra sør flyttes 500 meter sørover.  
Det er i dag 80 km/t forbi utkjøring fra boligfeltet Fladebyåsen. Nytt boligfelt etablerer like ved og det vil få samme utkjøring. Boligfeltene er sentrumsnære og en reduksjon i hastighet vil hindre ulykker.



## Innhold

1	Innledning .....	1
2	Grunnlag og forutsetninger.....	1
2.1	Mål og indikatorer .....	1
2.2	Økonomiske rammer.....	3
3	Oppfølging av Regional transportplan for Østfold mot 2050.....	3
3.1	Hva er gjort?.....	5
4	Investeringsprofil og prioriteringer .....	10
4.1	Generelt .....	10
4.2	Status og fremdrift .....	11
4.3	Bypakker og samarbeidsavtaler .....	11
4.4	Særskilte forhold og utfordringer .....	12
4.5	Håndtering av merverdiavgift når private aktører sørger for fylkeskommunal infrastruktur .....	14
5	Drift og vedlikehold.....	16
5.1	Oppgavene – kontraktregime.....	16
5.2	Behov - utfordringer.....	17
5.3	Prioriteringer – tilpasninger .....	18
6	Trafikksikkerhet.....	20
6.1	Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017 .....	20
6.2	Ulykkesituasjonen i Østfold .....	21
6.3	Satsingsområder og tiltak.....	23
7	Tiltak for gående og syklende .....	25
7.1	Strategisk forankring .....	25
7.2	Satsingsområder og tiltak.....	26
8	Kollektivtrafikk .....	29
8.1	Overordnede planer og føringer .....	29
8.2	Økt fremkommelighet for kollektivtrafikken og næringstransporter .....	31
8.3	Et mer tilgjengelig kollektivsystem .....	31
8.4	Gjennomføring av fremkommelighetstiltak .....	31
8.5	Andre prosjekter og mindre tiltak .....	32
8.6	Markedstilpasning av kollektivtilbudet .....	33
8.7	Bedre kollektivtransportens miljøstandard .....	35
8.8	Styrke knutepunktutviklingen .....	35
9	Programforslag.....	36
9.1	Prosjektomtaler.....	36
9.2	Virkningsvurderinger .....	40
9.3	Marginalvurderinger .....	40
10	Gjennomføring.....	36
10.1	Usikkerhetsvurdering .....	41
10.2	Planlegging – planreserve.....	41
10.3	Kostnadsberegninger – finansiering .....	41
10.4	Samordning .....	42
11	Vedlegg: Handlingsprogram 2017-29, Investeringsprogram 2017, indikatorer og kart .....	42

## 1 Innledning

Regional transportplan for Østfold mot 2050 (RTP) tar utgangspunkt i fylkesplanens mål og strategier for levekår/folkehelse, verdiskaping og miljø. Foreliggende handlingsprogram tar bl.a. utgangspunkt i:

- Målsettinger, føringer, strategier og indikatorer i RTP,
- Bindinger fra tidligere år,
- Økonomiske rammer fra fylkeskommunens økonomiplan, og
- Lokale prioriteringer basert på innspill fra kommunene.

## 2 Grunnlag og forutsetninger

### 2.1 Mål og indikatorer

Fylkesplanens prioriterte områder er fulgt opp i RTP og vil derfor gi handlingsprogrammet innretning mot transport, fysisk aktivitet og klima sammen med de mål, delmål, strategier og indikatorer som er drøftet i denne forbindelse.

Som overordnet strategi, forventes oppfølging og fullføring av de prosjekter som er igangsatt, herunder planprosjekter. Disse involverer ofte tunge ressurser økonomisk, praktisk og knyttet til medvirkning/skapt forventninger. I forhold til prioriteringer ellers skal kostnadseffektivitet tillegges betydelig vekt, dernest grad av måloppnåelse for øvrig.

#### 2.1.1 Delmål og hovedoppgaver

Det er formulert delmål over følgende tema:

1. Reduserte avstandskostnader
2. Fremkommelighet
3. 0-visjonen
4. Klima
5. Universell utforming (UU)

*Delmål 1 og 2* gjelder særlig for næringstransporter, kollektivtransport og opprettholdelse av hovedtrekkene i bosettingsmønsteret. Oppgraderinger og nyanlegg i byområder – for å påvirke arbeidsreiser/rushtrafikk og endring av transportmiddelfordelingen – er relevante tiltak her. Bedret fremkommelighet og kontakt mellom fylkets delregioner og kommuner (bosettingsmønster) synes i større grad å måtte ivaretas ved utvikling av eksisterende infrastruktur gjennom intensivert vedlikehold/ «påkostning», en tilfredsstillende driftsberedskap og en generell strategi for ivaretagelse av vegkapitalen. Det er vedtatt en betydelig oppgradering av tverrforbindelsene Fv. 120 og Fv. 114/115.

*Delmål 3* om trafikksikkerhet setter klare mål i samsvar med 0-visjonen (null drepte eller alvorlig skadde). NTPs målsetting om å halvere antall drepte og hardt skadde innen 2023 utfordrer også fylkeskommunen som stor vegeier. I handlingsprogramssammenheng krever dette at tiltak i alle kategorier tilfredsstillende krav til sikkerhetsmessig utforming slik at ønskede virkninger kan sannsynliggjøres ut ifra programmets samlede investeringsprofil.

Bypakkene og bykommunenes egne bidrag vil etter hvert kunne spille en avgjørende rolle i forhold til rushtidsutfordringer og bymiljø. Dette forholdet har sterk relevans til RTPs *Delmål 4* om miljø og klima. Bypakka for Nedre Glomma og belønningsordningen er avstemt i en slik retning. Helhetlige avtaler for Nedre Glomma og for



Mosseregionen skal stimulere til å nå miljø- og klimamålene ytterligere. Handlingsprogrammet vil legge til rette for dette.

*Delmål 5* om universell utforming er et generelt krav, og vil ha størst relevans når infrastruktur knyttet til kollektivtransporten skal utformes. Det er derfor i ferd med å utvikles programmer for oppgradering av de viktigste/mest sentrale holdeplassene i fylket og atkomsten til disse. Tiltakene er relativt ressurskrevende, både økonomisk og mht. planforberedelser.

### 2.1.2 Politiske føringer og bestillinger

Ved behandling av saker i fylkeskommunens politiske organer har det i vedtaks form kommet bestillinger/føringer om tiltak på følgende områder:

- Oppfølging av vedlikeholdsetterslep på fylkesveier.
- Omklassifisering av enkelte fylkesveier til riksveier
- Knutepunkt for kollektivtrafikken og tilleggsområder
- Etablere stimuleringsstiltak for økt kollektivtransport
- Videreutvikling av Glommaringen
- Etablering av sykkelparkering ved kollektivknutepunkter
- Oppfølging av satsingene på tverrforbindelsene.
- Rehabilitering av Kjøkøysund bru m/gang- og sykkeløsning.
- Gang- og sykkeløsning langs fv. 108 på Hvaler.
- Følge opp revidert bruprogram med låneopptak.
- Etablering av informasjonsknutepunkt for samferdsel, vei og kollektiv i Østfold.
- Fremkommelighet i anleggsfase for vei og jernbaneutbygging.
- Prosjekteierstyring og retningslinjer for styring av fylkesvegprosjekter.
- Etablering av jorderstatningsordning som skal benyttes i pågående og fremtidige samferdselsprosjekter.
- Prøveprosjekt av den danske modellen: 2 minus 1 veje.

### 2.1.3 Indikatorer (tall for måloppnåelse)

Til delmålene er det anført indikatorer. For Delmål 2 om fremkommelighet vil standardindikatorerne for veg (tillatt aksellast/andel Bk10, %-andel fast dekke, indekser for jevnhet og spor, antall km g/s-veg) og årstdøgntrafikk (ÅDT) være viktige. Ytterligere krav stilles til økt sykkelandel (8 %), antall kollektivreisende (dobling innen 2023), bedret punktlighet/regularitet og reduserte rushtidsforsinkelser. Det forutsettes at dokumentasjon på (grad av) måloppnåelse gis i årsrapport.

Delmål 3 om trafikksikkerhet forutsetter reduksjon av antall drepte og hardt skadde med 50% innen 2024, med 2008-2011 som referanseår, jf. NTP. Dette krever en reell og påviselig nedgang allerede i programperioden. Dokumentasjon fremlegges i årsrapport.

*Delmål 4* knyttet til klima krever en 10 % CO<sub>2</sub>-reduksjon i 2023 relatert til 2005-nivået. I tillegg skal Østfold bidra til nasjonale mål for svevestøv og støy og dessuten arbeide for å gjøre transportsystemet mindre sårbart for klimaendringer (ekstremvær, flom), og begrense inngrep i dyrka og dyrkbar mark til et minimum.

*Delmål 5* om universell utforming konkretiseres gjennom årlig rapportering på gjennomførte tiltak.

I vedlegg er vist en oversikt over indikatorer som blir benyttet i effekt- og virkningsvurderingene.

Det skal etableres et felles indikatorsett som skal ligge til grunn for inngåelse av helhetlige bymiljøavtaler.

Fylkeskommunen vil at disse indikatorerne også skal innarbeides i handlingsprogrammet, da dette vil være et nyttig verktøy for å følge med i virkemiddelbruken i arbeidet med å nå målene i klimameldingen, Nasjonal transportplan og Regional transportplan.

## 2.2 Økonomiske rammer

Det er tatt utgangspunkt i økonomiplanens rammer (2017-2020) og Østfold fylkeskommunes årsbudsjett for 2017. Dette gir følgende økonomiske planrammer for handlingsprogrammet 2018-2021.

	2017	2018	2019	2020	2021	2018-2021
Kollektivtransport inkl adm	331,1	340	340	340	340	1360
Drift fylkesvei inkl FTU	245,8	252,5	252,5	252,5	252,5	1010
Investeringsbudsjett fylkesveier 2017 indeksjustert	142,6	147	147	147	147	588
Renter og avdrag	3,8	5,5	8,6	12,6	16,5	43,3
Budsjett etter renter og avdrag	138,9	141,5	138,4	134,4	130,5	544,75
Lånefinansiering bruprogram	15	30	50	50	50	180
Avsetting tverrforbindelser	12,5	15	15	10	0	40
Forskuttering BNG	0	25	25	25	5	80

## 3 Oppfølging av Regional transportplan for Østfold mot 2050

Gjeldende Regional Transportplan - for Østfold mot 2050 ble vedtatt i 2012 og var den første regionale transportplanen for Østfold. Regional transportplan (RTP) følger prioriteringer fra fylkesplanen og hvert år utarbeides det tilhørende handlingsprogram for å nå målene i de overordnede planene.

I 2016 skal rullering av Regional Transportplan starte opp. I den sammenheng vil det være nyttig å se hvordan prioriteringene og målene i gjeldende RTP er fulgt opp og gjennomført, og eventuelt hva som har hindret gjennomføring av gjeldende prioriteringer og måloppnåelse. Dette vil være verdifulle erfaringer å ta med inn i prosessen med rullering av RTP, og bidra til en mer kunnskapsbasert utvikling av Østfolds regionale transportplan.

Prioriteringene i RTP vises i tabellene under, og kan finnes igjen i kapitlene for de ulike områdene.

Nasjonale tiltak		
Kort sikt (2017)	Mellomlang sikt (2023)	Lang sikt (2050)
<b>Prioritert rekkefølge</b>		
1. Ferdigstille E18 og videreføre IC-utbyggingen av jernbanen gjennom Østfold, herunder sikre finansieringen.	1. Ferdigstille Intercity gjennom Østfold med kollektivknutepunkt ved stasjonene, herunder sikre finansieringen.	1. Legge til rette for godstog på Østre linje for å avlaste Vestre linje.
2. Vedta, igangsette planlegging, og gjennomføre tiltak i transportpakken for Nedre Glomma og Mosseregionen, inkludert	2. Videreføre transport-pakkene for Nedre Glomma og Mosseregionen, inkludert utbygging av strekningen Ørebekk-Simo.	2. Gjennomføre tiltak som sikrer god fremkommelighet på E6 på lang sikt.

havneforbindelsen Rv 19 - E6 med ferjeleiet Moss-Horten, herunder sikre finansieringen.		
3. Fullføre utbedringen av farleden til Borg havn og avklare utbedring av farleden til Halden havn.	3. Utbedre Rv 111/Rv 22 nordover fra Sarpsborg mot E18 og videre inn i Akershus, samt videreføre utbyggingen av Rv 110 fra Fredrikstad til Råde/E6.	
	4. Utvikle et regionalt gods- og logistikknutepunkt i Østfold/Follo.	
<b>Uprioritert rekkefølge</b>		
Forbedre konsesjonsvilkårene for Moss Lufthavn Rygge	Utbedre Rv 21 fra E6 til Halden	Etablere ny fast forbindelse over Oslofjorden som erstatter ferjeforbindelsen Moss-Horten
Bedre adkomsten fra E6 til Moss lufthavn Rygge fra sør	Utbedre Østre linje på strekningen Rakkestad - Ski	

<b>Regionale og lokale tiltak</b>		
<b>Kort sikt (2017)</b>	<b>Mellomlang sikt (2023)</b>	<b>Lang sikt (2050)</b>
<b>Prioritert rekkefølge</b>		
1. Som et minimum opprettholde dagens standard på vedlikehold, snu utviklingen med forfall på fylkesveinettet, med spesielt fokus på kritiske broer. Legge den nye bransjestandarden til grunn ved etablering av atkomster til næringsbygg og varemottak.	1. Strekningsvise utbygginger/utbedringer av følgende fylkesveier i prioritert rekkefølge: Fv. fra Fredrikstad mot Kalnes, Fv. 120 Moss-Elvestad, Fv. 114 Sarpsborg-Nordbykrysset og videre til Askim.	1. Etablere lengre sammenhengende sykkelruter for ferie- og fritidsformål
2. Utbedre strekninger/punkter på fylkesveinettet med høy ulykkesrisiko, samt prioritere tiltak for elever uten fri skoleskys	2. Forbedre tilbringertilbudet til Moss Lufthavn Rygge	
3. Fylkeskommunale og kommunale tiltak i transportpakker som bidrar til å øke andelen som går, sykler og reiser kollektivt, herunder forbedre fremkommeligheten for kollektivtrafikken.	3. Koble Fv. 21 og 22 sammen ved Vaterland i Halden.	
4. Utbedre tilførselsveier og legge til rette for kollektivbetjening av nytt fylkessykehus på Kalnes.		
<b>Uprioritert rekkefølge</b>		
Markedstilpasning av kollektivtilbudet i Østfold.	Utarbeide regionale og kommunale planer som sikrer nødvendige havnearealer og tilknytninger	

Sikre arealer til nytt gods- og logistikknutepunkt i Østfold/Follo, og utrede baneforbindelse mellom Moss havn og Vestby (Dry Port)	Ny tverrforbindelse mellom E6 og Fv. 22 (mot Rakkestad) i Halden.	
Videreføre havnesamarbeidet for å bidra til en utvikling som samlet sett gir den beste utnyttelsen av havnenes muligheter og ressurser	Strekningsvis ombygging av Fv. 353/354 (Karlshus).	
Øke andelen av fylkesveinettet som tillater 10 tonn akseltrykk		

### 3.1 Hva er gjort?

I slutten av hvert kapittel i RTP er en oversikt over mål og strategier for hvert enkelt samferdselsområde (Kollektivtrafikk, Jernbane, Havner osv.). Det er hentet inn informasjon om hva som er gjort på de ulike områdene i RTP perioden.

#### 3.1.1 Riksveger

E18 gjennom Østfold er den nest viktigste veiforbindelsene til utlandet og skal ha god kapasitet og standard, og har derfor høy prioritet i RTP. Arbeidet med den siste delen av E18 gjennom Østfold er nå under utbygging, og høsten 2017 skal ny E18 gjennom Østfold være ferdigstilt.

De største transportutfordringene i fylket for øvrig, er knyttet til trafikksituasjonen i og omkring byene i Nedre Glomma- og Mossregionen. Det ble høsten 2015 igangsatt arbeid med strekningen Ørebekk – Simo på Rv110 (nordre innfartsåre til Fredrikstad), arbeidet er planlagt å stå ferdig høsten 2017.

Statens vegvesen (SVV) arbeider med grunnlaget for en bypakke for hovedvegssystemet i Moss og Rygge, herunder fremtidig løsning for Rv19 gjennom Moss. Videre fremdrift er avhengig av prioritering i Nasjonal Transportplan 2018-2029 som skal til behandling våren 2017. Det arbeides med mindre tiltak i påvente av en bypakke, særlig med mål om å bedre forholdene for gående, syklende og kollektivreisende. Arbeidet koordineres i styringsorganene for samarbeidsavtalen for areal- og transportutvikling i Mossregionen. Her deltar også Bane Nor, noe som er særlig viktig med tanke på dobbeltsporutbyggingen Sandbukta-Moss-Såstad med forventet oppstart 2018.

RV 111/Rv 22 er tverrforbindelsen fra Nedre Glommaregionen, gjennom Indre Østfold og videre mot E6 på Romerike. Her gjennomføres det løpende vedlikehold, blant annet ble det i 2015 bygget ny bru i Rakkestad (Lille Ruds bru).

Rv110 fra Fredrikstad til Råde/E6 og Rv 21 fra E6 til Halden er løftet frem i pågående NTP-arbeid som strekninger som bør prioriteres.

Utbedring av Moubekken bru i Fredrikstad og etablering av rundkjøring – forbindelse på Årum, begge på rv. 111.

#### 3.1.2 Fylkesveger

Dagens fylkesveinett dekker ulike behov og funksjoner, og trafikkmengder og standard på fylkesveinettet varierer betydelig. Dagens situasjon med et synlig forfall er et resultat av tidligere prioriteringer, derfor er det å opprettholde dagens standard på vedlikehold og snu utviklingen med et forfall på fylkesveinettet høyt prioritert, med spesielt fokus på kritiske broer. Alle fylkesvegene gjennomgår et løpende vedlikehold, og det jobbes

systematisk, blant annet med forsterking av utvalgte veger før asfaltering. Fylkestinget vedtok i 2015 et brufornyingsprogram, og ulike prosjekter vil bli igangsatt i henhold til plan.

Senere vedtak som har påvirkning på fylkesvegområdet er sammenfattet i Fylkesrådssak PS 102/2016 (Vegnettsplan del 1). I vedtaket heter det bl.a. at saken «følges opp i arbeidet med rullering av Regional transportplan (RTP) for Østfold høsten 2016». Det er også igangsatt arbeid med Vegnettsplan del 2, som bli forelagt for politisk behandling i løpet av 2017. Dette arbeidet vil bli samkjørt med rulleringen av RTP.

Det er gjennomført fremkommelighetstiltak for buss både i Fredrikstad, Sarpsborg og Moss. Dette omfatter etablering av korte kollektivfelt, krysstiltak og holdeplasstiltak. Selv om hvert tiltak er lite, har de i sum stor betydning for å bedre fremføringshastigheten for buss i byområdene. Tiltakene står oppsummert under punkt 3.1.4 nedenfor.

Tilgangen til fylkessykehuset ved Kalnes på vestsiden av Glomma er prioritert i RTP og som en del av Bypakke Nedre Glomma er det igangsatt arbeid med reguleringsplaner for Fv109 på strekningen Råbekken – Torsbekkdalen. Prosjektet har støtt på utfordringer med dårlige grunnforhold på deler av strekningen.

Tverrforbindelsene Fv. 115/114 er som nevnt tidligere prioritert, og Fylkestinget har vedtatt fremtidsstrategi for tverrforbindelsene mellom E6 og E18. Det er gjennomført en del utbedringsarbeid, og det forventes at ytterligere utbedringsarbeidet fortsetter våren 2017. Ved en eventuell omklassifisering av Fv120 til riksveg, vil avsatte fylkeskommunale midler prioriteres til Fv114/115.

Ulykkespunkter har et kontinuerlig fokus og SVV gjennomfører årlig vurdering av alle registrerte ulykker og inspeksjon av vegnettet. Som følge av dette utfører SVV større og mindre utbedringer som for eksempel ombygging av veg, redusert hastighet, fartshumper, opphøyde gangfelt og forsterket belysning.

### 3.1.3 Tilrettelegging for gående og syklende

Gjennom sykkelbyprosjekter samarbeider Østfold fylkeskommune, Statens vegvesen og de ulike kommunene om å tilrettelegge for syklende. Det er i dag sykkelby i Nedre Glomma, Moss Rygge og i Askim - Mysen. Samarbeidet gjør det mulig å se på sammenhengende sykkelstrekninger på tvers av riks-, fylkes- og kommunale veier. Østfold fylkeskommune har i 2016 overtatt 43km gang- og sykkelveg langs fylkesveg som tidligere har vært i kommunalt eierskap. Dette er et tiltak for enhetlig standard på gang- og sykkelnettet langs fylkesveg. Dette er for å oppfylle behovet for et mer enhetlig eierskap.

Mye av arbeidet med tilrettelegging for syklende skjer via sykkelbyene. Fokuset ligger på å fremme bruk av sykkel til og fra arbeid og trafiksikre gang- og sykkelveier til skolene. Utenfor skoleområdene er det å få til sammenhengende ruter som er prioritert for å skape en reell mulighet til å bruke sykkel.

Det er vedtatt en samarbeidsordning mellom Østfold fylkeskommune og de enkelte kommunene. I fellesskap skal det finnes prosjekter for enklere og fortrinnsvis billigere løsninger for syklende. Målet er å øke tilrettelegging for syklende og øke andelen som velger sykkel.

Mye av arbeidet med ønskede konkrete fysiske tiltak er tidkrevende og ikke enda ferdigstilt. Prosjekter for gående og syklende er blant annet:

#### Ferdigstilt:

- Utbygging av gang- og sykkelvei Buskogen – Alshus på Kråkerøy er ferdigstilt
- Utbygging av gang- og sykkelvei ved Øberg Fv. 22/103 i Halden
- Utbygging av fortausløsning fv. 104 Nini Roll Ankersvei – Odde bru i Halden

- Park & ride på Skåra utenfor Fredrikstad

#### Under arbeid:

- Planlegging for enklere løsning på fv. 108 Hvaler
- Planlegging av den manglende lenken med sykkelvei mellom på fv. 110 mellom Begby og Borge skole
- Utbygging av gang- og sykkelvei Dyre – Ekholtsveien i Rygge
- Utbygging av gang- og sykkelvei på Skjærhalden, Hvaler
- Sammenhengende løsning fra Rødsund – Mosseporten langs fv. 120. I 2015 ble en delstrekning av sykkel og gangvei på Vålerveien mellom Moss og Våler ferdigstilt. Den er bygget på eksisterende kjerrevei (gamle riksveien) som følger fv120.
- Østfold fylkeskommune og Sarpsborg kommune har satt i gang arbeid med å få til et forenklet sykkeltilbud gjennom Greåkerdalen.
- Østfold fylkeskommune og Råde kommune har satt i gang arbeid med å få til et forenklet sykkeltilbud mellom Karlshus og Tomb
- Prosjektering for gang- og sykkelvei fv. 410 i Fredrikstad og fv. 599 i Sarpsborg (Utlysing 2017)

For å tilrettelegge for enklere bytter mellom sykkel og kollektiv er det etablert låsbar, sikker sykkelparkering på busstasjonen i Fredrikstad, og ved togstasjonene i Moss, Sarpsborg og Fredrikstad. Det jobbes med en sikker sykkelparkering på busstasjonene i Sarpsborg. I tillegg er det åpnet sykkelfelt på ulike bynære strekninger i fylket.

Vegdirektoratet utarbeidet en nasjonal gåstrategi for å fremme gange som transportform. Denne sto ferdig i 2012. Basert på dette arbeidet jobber Statens vegvesen med en regional gåstrategi for østlandsregionen. Arbeid med gange som transportform handler mye om holdninger, og fylkeskommunen har blant annet arrangert seminar som handlet om å få flere skole- og barnehagebarn til å gå til skolen og legge opp til gode ferdselsvaner. Det har også vært arbeidet med avstigningsområder for skolebarn et stykke unna skolene. Skolebussene og foreldre blir bedt om å slippe av barna her slik at en unngår trafikkaos rett utenfor skolene. Med dette tiltaket får en også barna til å bevege seg litt før skoledagen begynner.

Arbeidet med både gående og syklende henger tett sammen med arbeid som blir gjort på andre områder som for eksempel kollektiv og arealplanlegging, og blir hensynstatt i planer på ulike nivå. Enkelttiltak med høy nytteverdi blir prioritert.

#### 3.1.4 Kollektivtransport (eksklusiv jernbane)

Prioriterte oppfølgingsområder i RTP er blant annet å bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikken og legge forholdene til rette for gående og syklende, samt å øke andelen av kollektivreisende ved å legge til rette for et bedre kollektivtilbud. Kollektivtilbudet blir løpende vurdert og justert ut i fra politiske føringer og markedetsbehov. Kollektivtiltak er også en viktig del av Bypakke Nedre Glomma som du kan lese mer om i kapittel 4.3.

Å bedre fremkommeligheten for buss er en viktig forutsetning for å øke kollektivtrafikkens konkurransevne og få flere til å velge bussen. Noe kan gjøre gjennom å endre traseene for bussen for å unngå forsinkelsepunkter, slik det er gjort både i Sarpsborg sentrum og knyttet til metrobuslinjene i Moss. Andre tiltak handler om å bedre infrastrukturen slik at bussen kommer seg enklere frem. Det er gjennomført en rekke slike tiltak i byområdene de siste årene, både på riks- og fylkesveg.

#### Nedre Glomma

I Belønningsordningen er følgende fremkommelighetstiltak gjennomført, eller skal ferdigstilles i løpet av 2017:

- Fv.118 Kollektivprioritering i lyskryss, Sarpsborg. I 2016 ble det satt opp signalanlegg/ lyskryss i krysset fv. 118 x Tuneveien i Sarpsborg kommune. Signalanlegget skal benytte system for signalprioritering og sanntid som ØKT har anskaffet, dette vil bli satt i drift i løpet av 2017. Frem til det nye systemet er på plass fungerer anlegget som et vanlig signalanlegg.
- Kollektivfelt på fv. 109 Rolvsøysund bru. Ferdigstilt 2014, omfatter ca. 250 m nytt kollektivfelt i retning Sarpsborg.
- Fv. 109 kollektivfelt ved Rolvsøy kirke. Ferdigstilt 2016, omfatter ca. 200 m nytt kollektivfelt.
- Rv 111 kollektivfelt Fjellstad holdeplass – Rakkestadsvingen holdeplass. Bygging startet nå i 2017, og skal ferdigstilles før sommer 2017. Omfatter ca. 300 m nytt kollektivfelt.
- Rv 110 fremkommelighetstiltak St. Croix – Rakkestadsvingen: Omfatter mindre ombygging av rundkjøring ved Odd Fellow-krysset, samt omgjøring av eksisterende 2+ felt over Fredrikstadbroa til kollektivfelt ut av Fredrikstad. I tillegg gjøres eksisterende 2+ felt mellom Rakkestadsvingen og Brohodet Øst i retning Fredrikstad om til kollektivfelt. Bygges 2017.

Gjennom ordinære riksvegmidler (NTP) er det bygget kollektivfelt på Årum, og gjort en utvidelse av innfartsparkeringen på Grålum + holdeplassoppgradering.

Som del av bypakke Nedre Glomma er utvidelse av rv. 110 Simo-Ørebekk under bygging, noe som vil ha betydning også for kollektivtrafikkens fremkommelighet. I forberedelse av bypakke fase 2 planlegges ytterligere prosjekter som vil bedre kollektivfremkommeligheten i de kommende årene.

Det er også satt i gang regulering av holdeplasser på fv. 118 og fv. 114 i Sarpsborg. Det er ferdig reguleringsplan for flere holdeplasser på rv. 111 i Fredrikstad på Glommaringens trasé.

### Moss og Rygge

I 2014 ble nytt kollektivfelt i Ryggeveien åpnet. I forbindelse med oppstart av metrobuss i Moss i 2015 ble det også gjennomført mindre fremkommelighetstiltak, bl.a. i krysset Fjordveien X Nyquist gate og rv. 19 X Høyenhallgata.

I 2016 ble det gjennomført kartlegging av mindre investeringstiltak for bussfremkommelighet i Moss og Rygge i regi av Statens vegvesen, med kollektivgruppa under samarbeidsavtalen for areal- og transportutvikling i Mossregionen som styringsgruppe. Her er det identifisert noen mindre fremkommelighetstiltak som kan gjennomføres innen 2020. Flere av disse er aktuelle å gjennomføre i fylkeskommunal regi.

Markedet for pendlerreiser har prioritet i utarbeidelse av kollektivtilbudet. I sammenheng med åpningen av fylkessykehuset på Kalnes blitt opprettet mange nye pendlertilbud. Det er også prioritert å legge til rette for et kollektivtilbud i hele fylket, og dette har vært bakgrunnen for utvidelse og videreutvikling av Flexx-tilbudet rundt om i fylket.

Kollektivtransportens miljøstandard er prioritert. I Moss skal Nettbuss sette inn 36 gassbusser etter ny kontrakt. I sammenheng med Bypakke Nedre Glomma fikk regionen i 2013 nye miljøvennlige busser. Et godt kollektivtilbud må utvikles ved at flere transportmidler/ linjer bindes sammen i knutepunkter, og arbeid med å få til enkle bytter er også prioritert i RTP.

### **3.1.5 Jernbane**

Østfoldbanen betjener samtlige regioner og byer i Østfold og er mellom Ski og Sarpsborg delt i Østre og Vestre linje. Begge banestrekningene har for liten kapasitet på infrastrukturen, og regulariteten er til tider for dårlig og reisetiden er for lang. Målet er at Østfold skal ha et effektivt, tilgjengelig og driftssikkert jernbanenett med høy

kapasitet for gods- og passasjertrafikk. Østfold fylkeskommune (ØFK) jobber på ulike måter for å sikre midler og prioritering av Østfoldbanen. Blant annet ved å inneha sekretariatsfunksjonen for Jernbaneforum Øst.

Sommeren 2012 vedtok fylkestinget i Østfold høringsuttalelsen til KVVU for InterCity (IC) Østfoldbanen med støtte til konsept 4B (stasjoner og stopp i alle byer), som også er Bane NORs og Koordineringsutvalget for Vestre linjes anbefaling. Dette samsvarer med prioriteringene og strategiene i RTP. ØFK bistår Bane NOR i møter hvor blant annet flere kommuner er berørt eller at fylkeskonservatoren blir berørt. Koordinering med bypakkene og tilrettelegging for byutvikling og knutepunktutvikling er viktig, og fylkeskommunen har blant annet deltatt i parallelloppdrag for IC-stasjonene i både Moss, Fredrikstad og Sarpsborg. Gjennom Østlandssamarbeidets rullering av Østlandspakka, har ØFK bidratt til at utbygging av InterCity-prosjektet nå er rangert som det viktigste samferdselsprosjektet på Østlandet.

Østre linjes påkobling til Follobanen er prioritert i RTP og viktig for å sikre at byer og tettsteder langs Østre linje kan nyte godt av den reisetidsforbedring som ny Follobane vil gi mellom Ski og Oslo. I 2014 bestilte Samferdselsdepartementet konseptvalgutredning (KVVU) på forbindelsen mellom Østre linje og Oslo. Fylkestinget i Østfold fylkeskommune sluttet seg i 2015 til KVVUens konsept 1, med forslag om at planskilt forbindelse mellom Østre og Vestre linje sør for Ski stasjon bør utredes videre. Konseptet er også anbefalt av Bane NOR. KVVUen med tilhørende KS1 er fortsatt til behandling i Samferdselsdepartementet, men i etatenes forslag til NTP for neste periode, er det avsatt midler til dette tiltaket i middels og høy ramme.

Østfoldbanens østre linje er BaneNors erfaringsstrekning for det nye felles europeiske signalsystemet ERTMS, og i 2015 kom banen i ordinær drift som landets første med det nye systemet. I 2014 ble stasjonene Kråkstad, Tomter, Spydeberg, Askim og Mysen oppgradert av Bane NOR.

I funksjon av å ha sekretariatsansvar for Jernbaneforum Øst har ØFK planlagt og gjennomført flere regionale jernbanekonferanser i perioden, og jobber aktivt for å påvirke Stortinget og sentrale politikere for å skaffe midler til planlegging og utbygging av Østfoldbanen. ØFK arbeider blant annet gjennom GO-samarbeidet (Göteborg/Oslo), Grensekomiteen og Den Skandinaviske Arena, for at strekningen mellom Halden og Öxnared i Sverige skal bygges ut til dobbeltspor.

### 3.1.6 Godstransport

Av all innenriks godstransport i Norge i 2008 utgjorde jernbanetransport 3 %, sjøtransport drøyt 8 % og lastebiltransport 89 %, og det er ønskelig å overføre en større del av godstransport på veg til bane og sjø. På kort og mellomlang sikt vil det sannsynligvis være et større potensial for å øke volumene på sjøen.

IC-utbyggingen gjennom Østfold vil kunne bidra til å få mer gods over fra vei til bane, og BaneNor legger til grunn at hele IC-strekningen til Halden skal være ferdig utbygd i 2030. Det arbeides også som nevnt med jernbanestrekningen videre inn i Sverige i samarbeid med svenske myndigheter (GO-samarbeidet).

Gjennom Göteborg/Oslo samarbeidet er det undersøkt om det er mulig å få overført mer av godset over fra vei til sjø. Dette vil det bli arbeidet videre med i prosjektet interreg-/EU-prosjektet Scandria 2Act.

I handlingsprogrammet for 2017-20 ble det lagt en strategi for å skrive opp fylkesveiene fra 8 til 10 tonn. For øvrig er det gitt tillatelser til at flere nye strekninger på fylkesveinettet kan brukes av modulvogntog (25,25 m).

### 3.1.7 Havner

Det er tre trafikkhavner i Østfold. Borg og Moss er utpekt som stamnetthavner, mens Halden er en lokal industrihavn. For å nå målet om å få større del av godstransporten på sjø og bane er tilgjengelighet til havnene



prioritert. Fremkommeligheten på havnevegene til Borg havn IKS (Rv 111) og Moss havn KF (Rv 19) forutsettes å løses gjennom utbyggingstiltak i bypakkene.

Det arbeides for utbedring av farledene inn til havnene. For Borg havn IKS og Moss havn KF ligger tiltak inne i neste Nasjonale transportplan (NTP). Når det gjelder farleden inn til Halden havn, er det avgjørende å få igangsatt arbeidet med en miljøkonsekvensanalyse av å senke Svinesundtersklene i Ringdalsfjorden noe i samarbeid med svenske myndigheter. Moss kommune har utarbeidet en områderegeringsplan for Moss havn.

### 3.1.8 Fly

Østfold fylkeskommune er medeier i Moss lufthavn Rygge med 5%. Den sivile delen av flyplassen på Rygge ble lagt ned 1. november 2016.

### 3.1.9 Trafikksikkerhet

Østfold skal ha et transportsystem hvor trafikksikkerhet har høy prioritet, og det langsiktige målet er ingen drepte eller hardt skadde i trafikken i Østfold.

Trafikksikkerhet i forbindelse med skolevei/skolekryss er høyt prioritert i RTP, og Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) har i 2017 bevilget 7 mill. kr. i tilskudd til kommunene til sikring av skoleveger. Kommunene har også fått et foreløpig tilsagn om tilskudd på 7 mill. kr. for perioden 2017-2019. I spørsmål om særlig trafikkfarlig skoleveg gir FTU råd og anbefalinger til fylkeskommunen og kommunene.

Statens vegvesen veiavdeling Østfold har årlig oppfølging av ulykkespunkt og ulykkestrekninger med fokus på enkle tiltak som kan gjennomføres raskt. Dette arbeidet skjer i samarbeid med politiet i Østfold og Follo med bakgrunn i ulykkes-situasjonen siste 5-årsperiode, hvor man ser etter mønster i ulykkene. Noen mindre tiltak blir utført umiddelbart av veiavdelingens driftsseksjon mens de litt større tiltak blir samlet i en egen anbudskonkurranse og gjennomført i løpet av 1 – 2 år.

FTUs tilskuddsordninger er et viktig bidrag til det holdningsskapende arbeidet. I tillegg til sikring av skoleveg har FTU bevilget ca. 0,4 mill. kr til barnehager, skoler, lag og foreninger til atferdsrettede tiltak. FTU stimulerer kommunene til å inngå en forpliktende avtale om systematisk trafikksikkerhetsarbeid gjennom konseptet «Trafikksikker kommune». To kommuner har signert avtalen, men flere kommuner har startet prosessen. Noen har startet prosessen i barnehagene, og flere av de største kjedene har besluttet å bli «Trafikksikker barnehage». 3 idrettslag har også inngått avtale på det samme konseptet.

## 4 Investeringsprofil og prioriteringer

### 4.1 Generelt

Investeringsprogrammet for 4-årsperioden, se tabellvedlegg, er spesifisert på de tradisjonelle programområdene og på enkelte underkategorier. Programmet er ikke spesifisert på prosjekter. For 2018, som det første året i perioden, er det i eget vedlegg presentert et mer detaljert oppsett.

Programmet for 2018 gir bindinger for 2019 med hensyn på å kunne slutføre de prosjektene som er startet opp. Videre må programmene baseres på de prosjektene som hittil har vært prioritert med tanke på forberedende planlegging.

For en del prosjekter er det lagt ned betydelige ressurser i planforberedelser, som i stor grad vil representere tunge føringer for investeringsaktivitetene fremover.

I forhold til de mange innspillene og ønskene for nye prosjekter utgjør disse en stor utfordring rent gjennomføringsmessig.

## 4.2 Status og fremdrift

Det er de siste årene igangsatt en rekke prosesser med tanke på å rette opp det registrerte forfallet på fylkesvegene. Det er fattet flere vedtak og gjort en rekke beslutninger som gjør at tilstanden forventes å utvikle seg i riktig retning de kommende årene.

Følgende hovedelementer kan nevnes:

- Fremtidig standard på fv120 og fv114/115 er vedtatt av Fylkestinget (PS 26/2014), og de første tiltakene blir gjennomført 2016. Det jobbes også med regulering/grunnerverv på flere strekninger.
- Brufornyingsprogram er vedtatt av Fylkestinget (PS 8/2015). En rekke broer vil gjennomgå nødvendig oppgradering de kommende årene (32 broer – 816 mill)
- Strategisk vedlikeholdsplan er vedtatt av samferdselskomiteen (PS 10/2016) for å forlenge levetiden på asfaltdekker.
- Det satses i tillegg på øvrig vedlikehold med ekstra innsats på grusveiene

Gjennom RTP er det foretatt en klassifisering av fylkesvegnettet i funksjonsklasser. Dette gir et nytt og forbedret utgangspunkt både i den daglige forvaltningen og i forhold til fremtidig utvikling av områder, korridorer og prioriterte strekninger.

I forlengelsen av dette ble det igangsatt arbeid med «Vegnettsplan for Østfold», der del 1 ble vedtatt våren 2016. Det jobbes nå med Vegnettsplan del 2, der målet er å få på plass et dokument som tydeligere definerer fremtidig standard for den enkelte veg (strekning)/gruppe av veger. Dette arbeidet vil skje i tett samarbeid med kommende rullering av RTP.

## 4.3 Bypakker og samarbeidsavtaler

### 4.3.1 Bypakke Nedre Glomma

*Bypakke Nedre Glomma* er et samarbeid mellom kommunene, fylkeskommunen og Statens vegvesen. Det har vært et sterkt lokalt ønske om å starte utbyggingen av de høyest prioriterte prosjektene i pakken så raskt som mulig. Siden det er knyttet usikkerhet til kostnader og gjennomføring av deler av utbyggingsplanene er det behov for å detaljere plangrunnlaget for de aktuelle prosjektene for å få et bedre bilde av kostnader og muligheter for gjennomføring. For å etterkomme lokale ønsker om raskest mulig oppstart av utbyggingen har Samferdselsdepartementet i dialog med berørte lokale myndigheter besluttet å dele Bypakke Nedre Glomma i faser slik at modne prosjekter kan igangsettes uten å avvente planarbeid tilknyttet de prosjektene som ligger lengre ut i tid.

Bypakke Nedre Glomma fase 1 ble vedtatt i Stortinget mars 2015. Vedtaket innebærer at den planlagte bypakken er delt i faser, og prosjektene i fase én av Bypakke Nedre Glomma har en økonomisk ramme på 1,2 milliarder 2014–kr. Pengene går til tiltak for gående og syklende i begge kommuner, til infrastrukturiltak for kollektivtrafikk, planlegging samt utbygging av riksvei 110 på strekningen Ørebekk–Simo. Fase 1 finansieres med kr 536 mill i statlige midler, kr 109 mill i fylkeskommunale midler og kr 555 mill i bompenger.

Det er inngått kontrakter for reguleringsplanlegging og byggeplanlegging for FV 109 Råbekken – Torsbekkdalen. For å opprettholde fremdriften har Østfold fylkeskommune påtatt seg nødvendig forskuttering til byggeplanlegging begrenset til kr. 110 millioner inntil øvrige bypakkemidler er på plass.

Gjennom *Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene* fikk Østfold fylkeskommune og kommunene Fredrikstad og Sarpsborg et tilskudd på 215 mill.kr i perioden 2014-17. I 2016 ble tilskuddet økt med kr 15 mill. Også i 2017 blir det åpnet for å søke om ekstra belønningsmidler. Dette tilskuddet vil slik det fremgår av handlingsplan godkjent av rådmanns- og koordineringsutvalgene i liten utstrekning bli benyttet til investeringstiltak på fylkesvegene, ca. 30 mill.kr totalt til en del mindre tiltak. Belønningsordningen løper formelt ut i 2017. Det er forutsatt at denne skal avløses av en *Byvekstavtale*. Det er åpnet for at *Belønningsordningen* skal kunne videreføres midlertidig der avtaler ikke har kommet på plass innen 1. januar 2018. En *Byvekstavtale* er avhengig av at det først gjennomføres en *Byutredning* (belyse virkemidler og kostnader for å oppfylle målet om at veksten i persontransporten i de større byene skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing).

Trafikkregistreringer i 2016 viser at personbiltrafikken i Nedre Glomma har hatt en nedgang på 2 % fra 2015 til 2016, og er nå på samme nivå som i 2013. Antall reisende med buss i Nedre Glomma viser en vekst på 14,6 % fra 2013 til 2016. Glommaringen har hatt en økning på 27,2 %. Den store veksten i antall passasjerer i 2016 skyldes i hovedsak opprettelse av nye ruter til/fra sykehuset på Kalnes. Antallet syklistene endrer seg lite.

Trafikktellinger varierer noe fra år til år, avhengig blant annet av befolkningsvekst, samfunnsøkonomiske forhold og værforhold. Trafikkutviklingen bør derfor sees over flere år før det er mulig å si noe sikkert om virkningen av tiltak i belønningsordningen. Det er likevel naturlig at redusert vekst i personbiltrafikken henger sammen med bedre tilbud for kollektiv, sykkel og gange.

#### 4.3.2 Samarbeidsavtale Moss Rygge

Det er utarbeidet KVV samt ekstern kvalitetssikring (KS1) for transportsystemet i Moss og Rygge i 2012/13. 5-årig samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling i Mosseregionen ble inngått i 2014 mellom Rygge kommune, Moss kommune, Østfold fylkeskommune, Statens vegvesen og BaneNor.

Statens vegvesen arbeider med grunnlaget for en bypakke for hovedvegssystemet i Moss og Rygge. Dette sees også i sammenheng med valgt konsept for kryssing av Oslofjorden.

Målet er en omforent bypakke som avklarer prioritering av tiltak og finansiering. Videre fremdrift avhenger blant annet av behandlingen av Nasjonal Transportplan 2018-2029 i Stortinget våren 2017.

I regi av samarbeidsavtalen arbeides det med tiltak for gange, sykkel og kollektiv, som enten kan gjennomføres på kort sikt av den enkelte vegeier eller som del av en fremtidig bypakke.

### 4.4 Særskilte forhold og utfordringer

#### 4.4.1 Tverrforbindelsene

*Tverrforbindelsene* utgjør en utfordring for å få en bedre tilknytning mellom E6 og E18. Rv 111/Rv 22 mellom Sarpsborg og Mysen er et statlig ansvar. Når det gjelder fylkesveger er følgende prioritert i rekkefølge for strekningsvise utbygginger/utbedringer i Regional transportplan mot 2050: Fv. 120 Moss-Elvestad, Fv. 115/114 Askim-Grålum (frem til fv. 118). I handlingsprogrammet for 2017-2020 likestilles fv. 120 og fv. 114/115.

Det er vedtatt at standarden på tverrforbindelsene skal heves. Fremtidige prioriteringer mellom de to veiforbindelsene, og mellom strekninger på den enkelte vei, skal foretas gjennom de årlige rulleringer av handlingsprogram og økonomiplan. Som hovedprinsipp legges effektivitet i utbygging, mest mulig vei for investert

beløp og trafikkmengder. Det pågår planlegging av fremtidige tiltak for begge fylkesveiene innenfor budsjettrammen satt av til tverrforbindelsene.

Ved budsjettbehandlingen for 2014 ble det vedtatt å sette av 24,5 mill.kr til planforberedelser og avsetting for fremtidige opprustningsprosjekter på de to angitte fylkesvegstrekingene. Dette har blitt fulgt opp i 2015, 2016 og 2017. Med planlagt ramme i perioden 2018-2021 gir dette kr 120 mill. tilgjengelig til tverrforbindelsene.

#### 4.4.2 Samarbeidsavtaler

*Grensesnittproblematikk* i forhold til gjennomføring av bypakke kan oppstå i håndteringen av «ordinære prosjekter» (fra handlingsprogrammet) og prosjekter i Bypakke Nedre Glomma. Nye transportpakker som krever oppmerksomhet og i første omgang planressurser, kan tilkomme, jfr. Mosseregionen der KVVU-rapport er vedtatt av Samferdselsdepartementet.

Moss kommune, Rygge kommune, Statens vegvesen, BaneNor og Østfold fylkeskommune inngikk i 2014 en samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling i Mosseregionen. Det er igangsatt forberedende arbeid med bypakke Moss/Rygge.

BaneNor vil i løpet av 2018 starte anleggsarbeidet for nytt dobbeltspor gjennom Moss og ny Moss stasjon. I årene fremover vil det også bli iverksatt aktivitet på strekningen mellom Moss og Halden. Det er å anta at *IC-utbyggingen* vil gi utfordringer både i anleggsfasen og med tanke på permanente løsninger for en rekke fylkesveger. I denne sammenheng tenkes det spesielt på områder rundt nye stasjoner samt planoverganger og underganger.

#### 4.4.3 Tunnel og bru

*Tunnelene* på fylkesvegnettet i Østfold bedømmes å være i god forfatning. Bjølstadtunnelen på fv.108 i Fredrikstad ble bygget som en del av ny Kråkerøyforbindelse og ble åpnet i 2012. Hvalertunnelen har gjennomgått en omfattende rehabilitering de siste årene. For å tilfredsstillende de nye tunnelsikkerhetsforskriftene, som fylkestinget har vedtatt også skal gjelde for tunnelene på fylkesvegene, våren 2017 blir det installert flere overvåkningskameraer for å få full dekning gjennom hele tunnelen. Det er også et behov for å installere nødstrømsaggregat for å sikre strømforsyning ved langvarig strømutfall. Dette vurderes prioritert i løpet av planperioden. Som en del av beredkapsopplegget for Hvalertunnelen ble ferjeleiene på Skipstadsand og Korshavn i oppgradert i 2016.

*Brufornyingsprogrammet* har hatt fokus de siste årene. Statens vegvesen har på vegne av Østfold fylkeskommune foretatt en omfattende gjennomgang av alle broer på fylkesveger i fylket. Det er vedtatt at det ved rehabilitering skal legges til rette for gang og sykkelstier der dette er hensiktsmessig.

Fylkestinget har vedtatt en omfattende brufornyning i perioden 2016 – 2025. Det foreslås satt av 40 mill. kr årlig til formålet. For å forsere utbedringene legges det opp til et samlet låneopptak i overkant av 500 mill. kr. Det er til sammen 12 bruer som er listet i prioritert rekkefølge og som omfattes av låneopptaket. Avsatte årlige ramme skal gå til betjening av lån, samt at resterende beløp skal benyttes til øvrige investeringer innenfor bruområdet.

#### 4.4.4 Grusveier

Fylkestinget vedtok i 2015 å prioritere ekstra ressurser til grusveiene i Østfold. I handlingsprogramperioden legges det opp til å prioritere utbedring av grusveier med 4 mill. kr ekstra per år. Det er ønske om fast dekke på flere strekninger, noe som er synliggjort i høringen til handlingsprogrammet. Innenfor de eksisterende økonomiske rammer er det ikke rom for å prioritere fast dekke på fylkeskommunale grusveier. Østfold fylkeskommune vil vurdere eierskapet til grusveiene. Dette vil bli gjort i rulleringen av Regional transportplan for Østfold mot 2050. En eventuell overføring av eierskap til kommunene skal vurderes i denne rulleringen.

I oktober 2015 bad Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen vurdere om enkelte fylkesveger bør omklassifiseres til riksveg. Fylkestinget vedtok i desember 2015:

*Dersom noen fylkesveier i Østfold skal vurderes omklassifisert fra fylkesvei til riksvei ut fra hensyn til næringstransport bør dette være fylkesvei 120 fra E6 ved Mosseporten til E18 og fv. 110 fra Fredrikstad til E6 ved Solbergårnet.*

Det forventes avklaring av saken i regjeringens stortingsmelding om Nasjonal Transportplan 2018 - 2029, som blir lagt fram våren 2017.

## **4.5 Håndtering av merverdiavgift når private aktører sørger for fylkeskommunal infrastruktur**

I 2004 ble Lov om kompensasjon av merverdiavgift for kommuner og fylkeskommuner vedtatt med det formål å motvirke konkurransevridninger som følge av merverdiavgiftssystemet. Etter denne loven ytes det kompensasjon for merverdiavgift til kommuner/fylkeskommuner ved kjøp av varer og tjenester fra registrerte næringsdrivende. Forutsetningen er at varen/tjenesten er til bruk i kommunens/fylkeskommunens kompensasjonsberettigede virksomhet. Ordningen er generell med mindre noen av begrensningene i lovens §4 kommer til anvendelse.

Salg av boliger og utleie av eiendom er som hovedregel ikke avgiftspliktig virksomhet. Slike utbyggere, som blir pålagt å bygge offentlig infrastruktur, vil derfor som hovedregel ikke ha fradragsrett for inngående merverdiavgift for dette tiltaket. Det finnes imidlertid to modeller som kan avtales brukt for at merverdiavgiften avlastes privat utbygger ved opparbeidelse og bekostning av slik offentlig infrastruktur.

Begge modellene innebærer at den private part kun dekker nettokostnadene for offentlig infrastruktur. Modellene kalles Justeringsmodellen og Anleggsbidragsmodellen. Fylkesrådmannen er gitt fullmakt til å inngå avtaler om bruk av justeringsmodellen i fylkesutvalgets vedtak av 18.11.2015, mens fullmakt til bruk av anleggsbidragsmodellen følger av fylkesutvalgets vedtak av 14.04.2016.

### **4.5.1 Justeringsmodell**

Justeringsmodellen benyttes der det er den private part som er byggherre, prosjekterer, bygger og bekoster infrastrukturen. Avhengig av utbyggers avgiftsstatus vil fylkeskommunen kunne avtale å overta enten en justeringsrett eller en justeringsplikt.

#### **Overføring av justeringsrett**

Dersom den private part utvikler områder for salg eller utleie av fast eiendom faller aktiviteten som hovedregel utenfor merverdiavgiftslovens område, og de har ikke fradragsrett for påløpt merverdiavgift på den infrastrukturen som bygges.

For å avlaste utbyggers merverdiavgift kan det imidlertid avtales at fylkeskommunen overtar en justeringsrett fra utbygger. Fordi fylkeskommunen skal bruke infrastrukturen i sin kompensasjonsberettigede virksomhet overtar fylkeskommunen da en rett til å kreve momskompensasjon fra staten med en 1/10 hvert år de neste 10 årene. En slik avtale krever at prosjektet er av en størrelse hvor merverdiavgiften utgjør minst kr 100.000.

Formålet med å overføre justeringsrett fra utbygger til mottaker av infrastrukturen er imidlertid å kunne bidra til at merverdiavgiften avlastes utbygger. Det må derfor inngås særskilte avtaler om overføring av justeringsretten

mellom fylkeskommunen og privat utbygger. Størrelsen på merverdiavgiftsbeløpet som skal overføres og hvordan den skal refunderes må inngå i avtalen.

Krav til dokumentasjon fra den private aktøren fremgår av merverdiavgiftsloven med forskrifter

### **Overføring av justeringsforpliktelse**

Avtale om overføring av en justeringsforpliktelse er aktuell å inngå dersom utbygger av offentlig pålagt infrastruktur driver hel eller delvis avgiftspliktig virksomhet. Slik avgiftspliktig virksomhet kan forekomme dersom utbygger lar seg frivillig registrere for utleie. Ved utbyggingsprosjekter er det vanlig at fylkeskommunen/SVV krever at infrastrukturen bygges ut før resten av prosjektet påbegynnes eller er i en tidlig fase. I praksis er det da slik at utbygger på tidspunktet for bygging av den offentlige infrastrukturen kun har enkelte avtaler om avgiftspliktig utleie på plass, mens andre faller på plass etter hvert som prosjektet skrider fram. De vil derfor løpende kun ha forholdsmessig fradrag for inngående merverdiavgift, hvor andelen fradrag endres underveis i prosjektet. Overtagelse av en slik justeringsforpliktelse vil derfor ofte måtte skje parallelt med overtagelse av en justeringsrett. Dette gjør avtaleforholdet komplekst for begge parter.

Ved inngåelse av en avtale om overføring av justeringsplikt fra utbygger til fylkeskommunen vil utbygger slippe å tilbakeføre allerede fradragsført inngående merverdiavgift i sitt regnskap. Overføring av justeringsforpliktelse innebærer derfor en klar likviditetsmessig fordel for utbygger.

Fylkeskommunens rett til å kreve kompensasjon for merverdiavgift knyttet til infrastrukturen avhenger av bruken de neste 10 årene. Dersom bruken endres, for eksempel ved endring av eierskapet til veien, vil fylkeskommunen måtte tilbakebetale det beløpet som utbygger har sluppet å tilbakeføre på overdragelsestidspunktet. Fylkeskommunen krever derfor at utbygger stiller bankgaranti ved slike avtaler.

### **4.5.2 Anleggsbidragsmodellen**

Bruk av anleggsbidragsmodellen innebærer at utbygger kun blir belastet for netto kostnad for infrastrukturen. Dette er en klar likviditetsmessig fordel for utbygger. Modellen kan brukes på alle infrastrukturtiltak og fylkeskommunen kan pålegge utbygger å dekke alle kostnader ved tiltaket.

En forutsetning for denne modellen er at fylkeskommunen opererer som reell byggherre. For at byggherreansvaret skal være reelt kreves det at byggingen skjer for fylkeskommunens regning og risiko. Rollen som byggherre kan ikke overlates til den private utbyggeren. Det reelle byggherreansvar innebærer videre at kontrakter om prosjektering, utførelse mv er inngått mellom fylkeskommunen og den leverandøren som skal foreta leveransen. Det vil si at fylkeskommunen hefter for leverandørens vederlagskrav og eventuelle andre krav som for eksempel mislighold som følge av kontrakten. Fylkeskommunen må også føre bilagene i sitt regnskap og kreve momskompensasjon etter hvert som kostnadene påløper. Den utgiften som gjenstår hos fylkeskommunen etter at staten har kompensert merverdiavgiften dekkes av den private aktøren ved at fylkeskommunen krever refusjon av den påløpte kostnaden gjennom anleggsbidrag.

Fylkesrådmannen er gitt fullmakt til å fastsette en nedre beløpsgrense for hvilke prosjekt det kan avtales bruk av anleggsbidragsmodellen, da bruk av modellen er ressurskrevende for fylkeskommunen som må stå som byggherre.

## 5 Drift og vedlikehold

### 5.1 Oppgavene – kontraktregime

Fylkesvegnettet i Østfold omfatter et vidt spekter av veger med hensyn på funksjon, trafikkmengder, standard, omgivelser etc. og med et tilsvarende vidt spekter av behov for tiltak for å sikre at dette vegnettet til enhver tid er fremkommelig, sikkert og miljøvennlig å ferdes på.

Disse oppgavene ivaretas gjennom en rekke ulike kontrakter:

#### 5.1.1 Driftskontraktene

De viktigste er driftskontraktene, som ivaretar den løpende driften av vegene så som vinterdrift, hull-lapping, grøntvedlikehold, feiing og renhold, rensk/ tømning av drencsystemene (grøfter, kummer og rør), og mindre vedlikehold av vegutstyr (skilt, rekkverk, leskur etc.) samt daglig inspeksjon og beredskap. Disse oppgavene ivaretas innenfor kontraktens fastprisdelt. Et unntak er vinterdriften og asfalletapping, hvor det også er en mengdedel som gjøres opp etter medgåtte mengder og tilhørende enhetspriser.

I tillegg bestilles gjennom driftskontraktene en del tyngre vedlikeholdstiltak, så som grøfting, utskifting av stikkrenner og kummer, oppgrusing, mindre forsterkningsarbeider/ forarbeider til dekkelegging, utskifting av skilt og diverse annet vegutstyr. Dette er tiltak som i hovedsak gjøres opp etter enhetspriser fastsatt i kontraktens mengdedel. Noe arbeid blir også gjort opp som regningsarbeid etter fastsatte timepriser eller at entreprenøren gir en fastpris på et konkret tilleggsarbeid.

Konkurransetsettingen er basert på 4 kontraktområder, hhv Østfold Nord, Østfold Sør, Ørje og Halden med kontraktperioder på 5 år. I tillegg er grøntvedlikeholdet i tilknytning til områdene Ørje og Halden lyst ut som en egen kontrakt. Mens vegnettet i Ørje- og Haldenkontraktene kun består av fylkesveger har Østfold Sør- og Nordkontraktene også en stor andel av riksveger og er vesentlig større i omfang.

De første årene etter at fylkeskommunen tok over ansvaret for en rekke av de tidligere riksvegene i 2010 steg kostnadsnivået i driftskontraktene betydelig. Dette medførte at de faste driftskostnadene steg med godt over 50 % fra 2010 til 2013. I dette bildet hører også med at fylkesvegnettet i samme periode økte noe i omfang som følge av nye veger (ny Kråkerøyforbindelse og gammel E18 mellom Krossby og Knapstad).

Etter 2013 har imidlertid prisutviklingen for driftskontraktene vært gunstig, spesielt når ny Østfold nord ble fornyet i 2014, men også den nye Østfold sør fra 2016 ble noe rimeligere enn den forrige. Dette medfører at nivået i 2017 er omtrent som i 2013 i nominelle kroner eller ca. 10 % lavere prisstigningen tatt i betraktning. Samtidig har en i den samme perioden fått tilført en rekke nye veger knyttet til åpningen av E18 Melleby - Momarken i 2014 og Knapstad – Akershus grense i 2016, alt ca. 16 km. I hovedsak består dette av den gamle E18-traseen.

Dessuten har fylkeskommunen i 2016 overtatt ansvaret for 43 km gang- og sykkelveger fra kommunene.

I løpet av 2017 vil fylkesvegnettet bli tilført ytterligere ca. 5 km når ny E18 mellom Ørje og riksgrensen står klar.

Når det gjelder de to kontraktene Halden og Ørje er de avtalt forlenget til 2020 i henhold til en 3-års opsjon som var innbakt i disse kontraktene. Grøntkontrakten for Østfold øst lyst ut på nytt for 2017-2020 for å koordineres med Halden og Ørjekontraktene i neste utlysning.

Den neste driftskontrakten som må fornyes er Østfold nord fra 2019.

#### 5.1.2 Øvrige kontrakter

Tilsvarende er det inngått driftskontrakter for drift av veglys og drift og vedlikehold av tunnelutstyr og andre elektroinstallasjoner på vegnettet. Dette er også 5-årskontrakter. Tunnel- og elektrokontrakten ble inngått i 2012 (fornyes i 2017) og veglyskontrakten i 2013. Videre er det egne kontrakter for dekkelegging, vegmerking, bruvedlikehold og rekkverksarbeider. Dekkekontraktene lyses normalt ut som 1-årskontrakter, mens de øvrige kontraktene varierer noe i både i sammensetting og varighet. I tillegg blir det inngått egne vedlikeholdskontrakter for litt større vedlikeholdsprosjekter. I 2015 ble det inngått en 2-årskontrakt på fjellsikringsarbeider og en på tre

konkrete vedlikeholdsarbeider i indre Østfold. En ny fjellsikringskontrakt for to nye år er lyst ut. Tilsvarende vil det bli lyst ut egne kontrakter for de prosjektene som inngår i den strategiske vedlikeholdsplanen for fylkesvegene i Østfold, jf. omtale i kap.5.2.

## 5.2 Behov - utfordringer

En rapport fra Vegdirektoratet fra februar 2012 basert på forfallsregistreringene som ble foretatt i 2011 angir et vedlikeholdsmessig forfall på fylkesvegene i Østfold på 1,2 milliard kroner. Dersom man utvider beregningene til også å omfatte oppgradering til en høyere standard enn opprinnelig bygget (mhp geometri/ fremkommelighet, trafiksikkerhet eller miljø) vil behovene bli langt høyere avhengig av hvilke nivåer en legger til grunn.

Brufornyingsprogrammet er et eksempel på en slik beregning, hvor det er tatt høyde for et noe større oppgraderingsbehov enn ved forfallsberegningene.

Brufornyingsprogrammet er vedtatt finansiert over investeringsbudsjettet og er nærmere omtalt i kap.9.

I 2015 gjennomførte Statens vegvesen, region Øst en ny kartlegging av vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene i Østfold hvor en også tok høyde for en viss grad av oppgradering til en høyere standard. Rapporten ble lagt fram for fylkestinget i juni og anslår en total kostnad på minimum 3-5 milliarder kroner. Det blir understreket at dette er svært grove anslag med en stor grad av usikkerhet. Det som videre ble klargjort var at det med et etterslep i denne størrelsesorden ikke vil være mulig å innhente etterslepet på fylkesvegene med dagens budsjettammer innenfor et ønsket tidsrom på 10-15 år. Dette ville ha krevd en årlig tilleggsbevilgning på 200-300 mill.kr. Rapporten anbefalte imidlertid at det ble utarbeidet en strategisk vedlikeholdsplan innen eksisterende rammer og antydte at det med visse omdisponeringer bl.a. fra dekkebudsjettet vil kunne være mulig å stille til disposisjon ca. 10-20 mill.kr pr år for dette formålet. Fylkestinget sluttet seg til dette forslaget og ba Statens vegvesen utarbeide en slik plan i løpet av 2015. Planen ble vedtatt i Samferdselskomiteen i februar 2016 med tillegg om at det skal vurderes samtidig tilrettelegging for sykkel på de utvalgte strekningene.

Planen har en tidshorisont på 10 år og anbefaler at innsatsen konsentreres om konkrete strekninger, hvor en gjennomfører reguleringsplan for å kunne erverve nødvendig grunn. Tiltakene omfatter

- Utskifting av dreneringssystemer.
- Etablering av nye grøfter.
- Fjerning av farlige sidehindre (hindrer vannavrenning og er trafikkfarlige).
- Forsterkning og masseutskifting av vegkroppen.
- Kantforsterkning/ etablering av vegskulder.
- Nytt vegdekke.

Planen anbefaler å konsentrere seg om det regionale og lokale hovedvegnettet, og de strekningene som foreslås prioritert er:

2017: Fv. 123 Ramstad-Havnås (3,73 km)  
 2018-2019: Fv. 124 Sekkelsten-x fv. 689 (6,54 km)  
 2019-2021: Fv. 115 Skjønnerød-Nordby (14,3 km)  
 2022-2023: Fv. 110 Solberg-Skjærviken (5,22 km) (blir evt. riksveg)  
 2024-2025: Fv. 120 Elvestad -Akershus grense (7,1 km)

I tillegg vil de planlagte oppgraderingene av tverrforbindelsene og bruprogrammet være viktige bidrag til å redusere vedlikeholdsetterslepet.

Ut over disse programmene er det viktig å sette av tilstrekkelige midler til vedlikeholdstiltak på det øvrige vegnettet. Tiltak knyttet til vedlikehold og oppgradering av dreneringssystemene anses som lønnsomme og kostnadseffektive tiltak, spesielt der manglende drenering er årsak til bæreevnesvikt og nedbryting av vegdekkene. Også økte nedbørmengder og hyppigere flomsituasjoner tilsier økt innsats på drens-systemene. En økt innsats innen vedlikehold/oppgradering av drens-systemet og mindre forsterkningstiltak (bestilt via driftskontraktene) er



ønskelig. Disse tiltakene bør koordineres med dekkefornyelsene og fortrinnsvis utføres året i forveien. Den tyngste delen av slike tiltak bør kunne finansieres over investeringsbudsjettet.

I den strategiske vedlikeholdsplanen redegjøres det for at store deler av fylkesvegnettet har vesentlig redusert dekkelevetid sammenliknet med normert dekkelevetid. På enkelte parseller har en opplevd dekkelevetid helt ned mot 3 år, mens en forventet levetid for de mest anvendte dekketyperne på en gjennomsnitts fylkesveg ligger på 12-16 år. Dersom en la en slik forventet dekkelevetid til grunn for hele vegnettet ville et årlig behov til dekkefornyelser på fylkesvei beløpe seg til ca. 80 mill.kr. (ekskl.mva). Det reelle behovet vil være en god del høyere. I praksis vil utviklingen av etterslepet på dekkensiden måtte følges opp gjennom oppfølging av standard på vegnettsnivå, jfr. måleindikatorer for jevnhet og sporstandard. I tabellen nedenfor er målt/ beregnet jevnhetsindikator vist for fylkesvegene i Østfold. Fra og med 2012 er indikatoren brutt ned på de definerte funksjonsklassene. Tabellen viser klart at standarden synker i år med lavt omfang av dekkefornyelser. Den indikerer at en som et minimum bør ha et omfang av dekkefornyelser på ca. 100 km pr år for å unngå at dekkestandard forringes. Det understrekes at det ligger noe usikkerhet i tallene fra år til år knyttet til f.eks. hvorvidt alle de nylagte vegene er målt på nytt det aktuelle året. Ellers vil også den klimamessige påkjenningen i løpet vinter/ vår med hensyn på omfanget av telehiv, tine-fryse sykler, teleløsning påvirke resultatet.

Tabellen viser, ikke overraskende, at jevnhetsstandard er best på det overordnede vegnettet.

Jevnhetsindikator for fylkesvegnettet i Østfold – IRI (90/10)						
Årstall	Regionale hovedveger	Lokale hovedveger	Lokale samleveger	Lokale adkomstveger	Sum fylkesveger	Antall km reasfaltert siste år
2010					4,5	130
2011					4,8	115
2012	4,3	4,8	5,4	5,8	4,9	80
2013	4,5	4,9	5,6	5,7	5,1	61
2014	4,2	4,8	5,5	5,7	4,9	109
2015	4,3	4,9	5,7	5,7	5,0	98
2016					4,9	114

Jevnhetsindikatoren IRI (90/10) angir den verdien som overskrides av 10 % av vegnettet (90 % er bedre enn). IRI (International Roughness Index med enhet mm/m) beregnes pr 20 meter strekning basert på målinger av vegens lengdeprofil ved hjelp av lasermålingsutstyr.

Et område som har vært gjenstand for større oppmerksomhet i de siste årene er sikring av fjellskjæringer. Det er foretatt befaringer med geolog i en del fjellskjæringer i indre del av fylket som har avdekket behov for tiltak på enkelte steder. Det er derfor inngått en egen kontrakt for fjellsikring, jf. pkt.5.1.2. En del arbeid vil også bli utført gjennom driftskontraktene.

Ca. 20 % av beregnet forfall er knyttet til vegutstyr. Veglys, rekkverk, skilt og støyskjermer er de største bidragsyterne her.

### 5.3 Prioriteringer – tilpasninger

Den største delen av drift- og vedlikeholdsbudsjettene er knyttet til de rene driftsoppgavene. En stor del av disse kan karakteriseres som bundne utgifter. De største postene gjelder fastprisdelen i driftskontraktene, men også strømutgifter og hoveddelen av det som inngår i de ulike fagkontraktene (veglys, elektro etc.) tilhører denne kategorien.

Siden hoveddelen av driftsbudsjettet består av mer eller mindre bundne utgifter, gikk den store økningen i de faste kostnadene i driftskontraktene etter 2010 i første rekke ut over vedlikeholdspostene. Men med de økte tildelingene de siste årene og den gunstige prisutviklingen ved fornying av driftskontraktene har budsjettsituasjonen blitt langt lysere. Det har derfor vært mulig å øke tildelingene til dekkefornyelser noe, samtidig som det er satt av et beløp til vedlikeholdsentrepriser i tilknytning til den strategiske vedlikeholdsplanen. I 2017 og

2018 er det forutsatt å øke andelen satt av til vedlikeholdsentreprisene. I den angitte fordelingen er det videre forutsatt at selve dekkefornyelsen på de parsellene som omfattes av vedlikeholdsentreprisen finansieres av dekkeposten i budsjettet. Det åpnes for å kunne gjøre omposteringer mellom denne posten og postene satt av til dekkefornyelser og andre oppgaver i driftskontraktene.

I tabellen nedenfor er angitt et forslag til budsjetttilpasset ramme for de ulike tiltaksområdene. Siden Statens vegvesens budsjettopplegg er basert på bruttobudsjetter er også budsjettforslag inkl. mva gjengitt.

Mill 2018 kroner.

Tiltaksområde	Ekskl.mva	Inkl.mva
Driftskontraktenes fastprisdeler <sup>1)</sup>	77,5	96,9
Andre oppgaver i driftskontraktene	33,0	41,3
Vedlikeholdsentrepriser	13,0	16,3
Strømutgifter	6,4	8,0
Andre fagkontrakter	13,7	17,1
TS-inspeksjoner og strakstiltak	2,0	2,5
Tilskudd til sykkel- og kollektivtiltak	2,0	2,5
Dekkefornyelser	80,0	100,0
Vegmerking	7,0	8,8
Bruvedlikehold	8,0	10,0
Sum drift og vedlikehold:	242,6	303,3
FTU:	10,0	12,5
Sum fylkesveier:	252,6	315,8

1) Inkl. stipulerte variable vinterkostnader med oppgjør etter mengde

### 5.3.1 Østfold fylkes trafikksikkerhetsutvalg

FTU-posten omfatter midler Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) bruker til egen drift og tilskudd til aksjoner med mer. Det angitte beløpet er en videreføring av budsjettet for 2017.

Av den totale budsjettposten på kr 10,0 mill utgjør kr 6,5 mill tilskudd til kommunene for skolevegstiltak (med kommunal egenandel på 25 %). Andre utgiftsposter er tilskudd til kommuner og andre for spesielle TS-tiltak/prosjekter, tilskudd til Trygg trafikk, og drift av FTU's øvrige virksomhet (møter, kurs konferanser med mer).

## 6 Trafikksikkerhet

### 6.1 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2014-2017 er utarbeidet av Vegdirektoratet, Politidirektoratet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, 18 fylkeskommuner og syv storbykommuner.

Planen bygger på Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2014-2017, Strategiplan for politiets trafikkjeneste 2012-2015, Trygg Trafikks strategiplan 2014-2017, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Formålet med planen er å vise hvilke utfordringer vi står overfor og hvilke tiltak som vil bli gjennomført i planperiode for å sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP, som innebærer at antall drepte og hardt skadde skal reduseres fra om lag 1000 per år til maksimalt 500 innen 2024.

Trafikksikkerhetsarbeidet skal fortsatt bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i transportsektoren. Det er også satt et etappemål som viser hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen. Ambisjonen er at antall drepte og hardt skadde i trafikken skal halveres innen 2024, sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2008-2011.

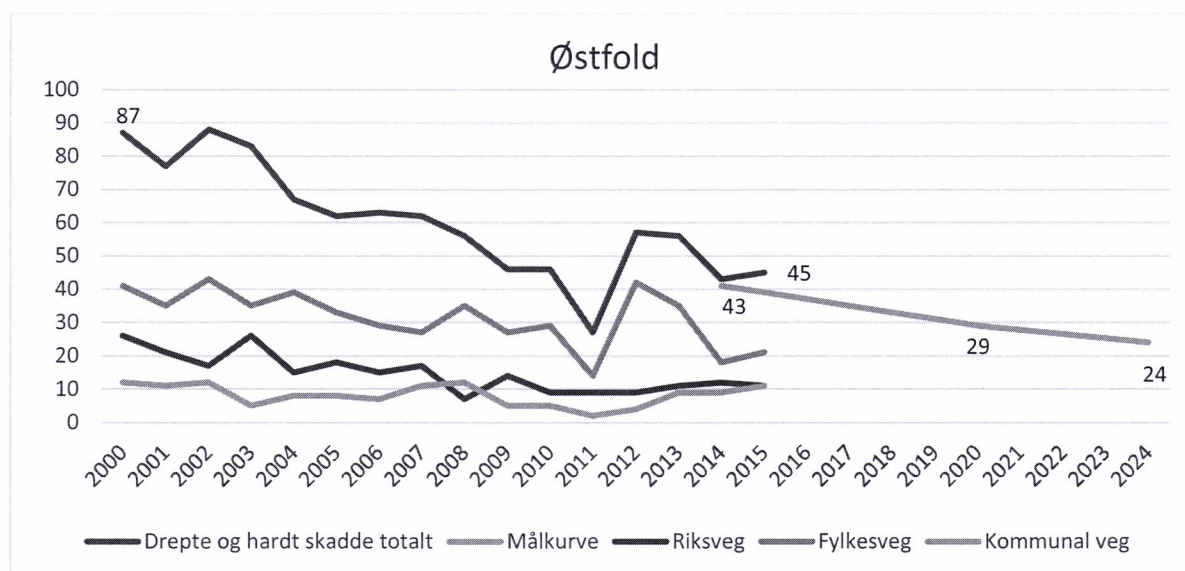
Det betyr at det i 2024 maksimalt skal være 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken for hele landet mens tallet for Østfold er 24.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg vil bli fulgt opp med ny fireårsplan fra 2018.

#### 6.1.1 Mål og utfordringer for Østfold

Ulykkesstatistikken for Østfold viser en kraftig og vedvarende reduksjon i drepte og hardt skadde fra 2000 (87) til 2015 (45). Imidlertid ble antallet mer enn fordoblet fra 2011 til 2012, holdt seg stabilt fra 2012 til 2013. Vi fikk en nedgang i 2014, mens vi er en liten oppgang i 2015. Økningen i 12/13 gjaldt i sin helhet antall hardt skadde. Foreløpige tall for antall drepte i 2016 er 5.

Figuren nedenfor viser en målkurve for utviklingen i antall drepte og hardt skadde fram til 2024. Den tar utgangspunkt i at Østfold tar sin forholdsmessige andel av reduksjonen i drepte og hardt skadde, med sikte på at vi skal nå det nasjonale målet om at det maksimalt skal være 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Norge i 2024.



Nasjonale mål for ulykkesutviklingen for Østfold

Drepte og hardt skadde i Østfold – Utvikling 2000-2015 og målkurve for 2014-2024

## 6.2 Ulykkesituasjonen i Østfold

Trafikkveksten i Østfold har vært høy. Siden 1987 har Østfoldtrafikken nesten doblet seg.

Ulykkesstatistikken for 2010-2015 viser viktige trekk ved ulykkesbildet i Østfold:

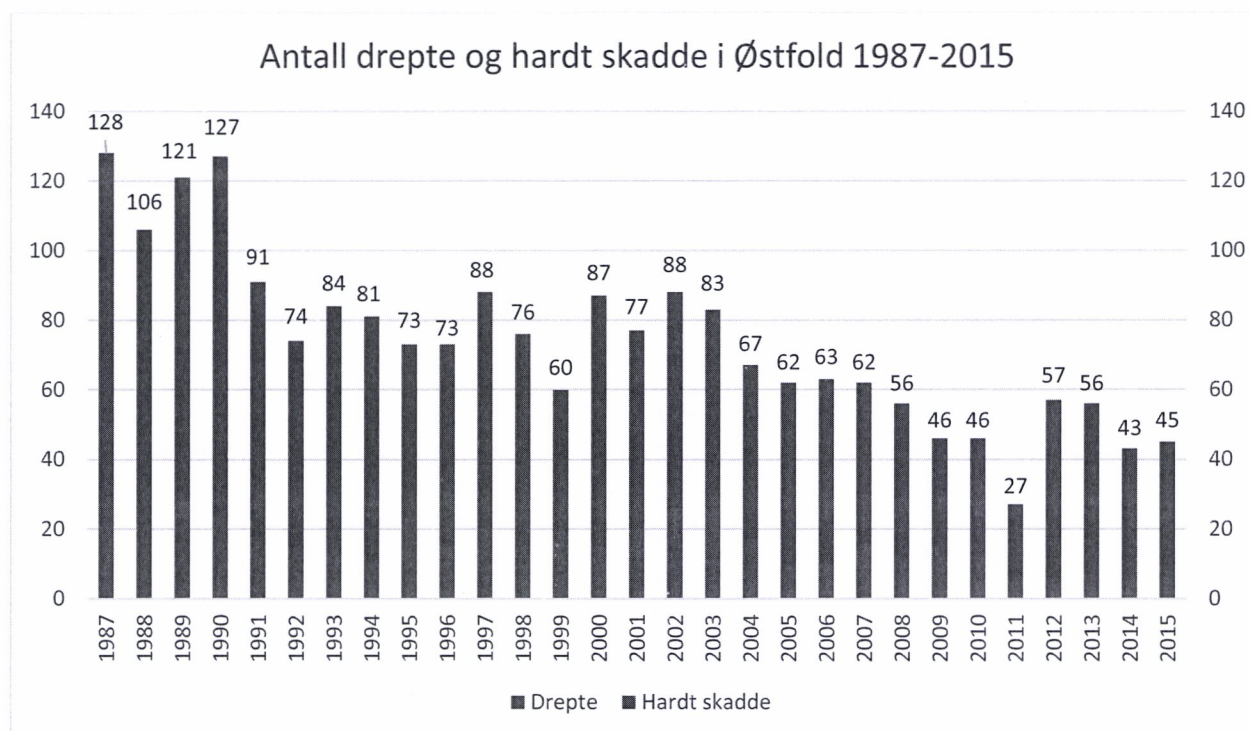
Østfold har nest færrest drepte og hardt skadde sett i forhold til trafikkarbeidet. Det betyr at det sammenliknet med de fleste andre fylker er relativt trygt å ferdes i trafikken i Østfold.

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.

72 prosent av de drepte og hardt skadde i Østfold var menn.

I 2015 omkom 117 personer på norske veger, foreløpige tall for 2016 er 135. Antall drepte i vegtrafikken i Norge økte i takt med trafikkøkningen fra 1954 frem til 1970 da hele 560 personer omkom i trafikken. I perioden fra 1970 til 2014 har det vært mer enn en halvering i antall drepte samtidig som trafikkvolumet er tredoblet. Dermed har ulykkesrisikoen pr. kjørt kilometer blitt betydelig redusert. Dette tyder på at trafikksikkerhetsarbeidet har vært forebyggende og effektivt.

Nedenfor vises utviklingen i antall drepte og hardt skadde i Østfoldtrafikken de siste 28 årene. Tallene for 2015 er 8 drepte og 37 hardt skadde. Når det gjelder utviklingen på totalt antall personskadeulykker har den hatt et litt annet forløp. I perioden frem til 2007 lå antallet relativt konstant på 5-600 ulykker pr år. De siste 5 årene har også dette tallet sunket og i 2015 var det 382 ulykker.



### 6.2.1 Hvor skjer ulykkene?

I Østfold har 64 % av alle vegtrafikkuulykker med personskade i perioden 2011-2015 skjedd utenfor tettbebygde strøk. I tillegg ser vi at det er her alvorlighetsgraden ved ulykkene er størst. Godt og vel halvparten av alle personskadeulykker i Østfold skjer på vegstrekninger mellom kryss og avkjørsel (53 %). En typisk Østfoldulykke skjer på fylkesveg, utenfor tettbebygde strøk og på en vegstrekning mellom kryss og avkjørsel.

### 6.2.2 Når skjer ulykkene?

Det skjer flest ulykker i juni og færrest i februar. Antall lettere trafikkskadede følger den samme kurven for antall ulykker, mens antallet drepte og hardt skadde er forholdsvis høyt i sommermånedene juni og juli.

Ulykkene fordeler seg ganske jevnt utover på de forskjellige ukedagene, men det skjer flest ulykker på torsdag og fredager og minst i helgene.

### 6.2.3 Ulykkestyper i perioden 2011-2015

Ulykker med kryssende kjøreretning (27 %) - og Utforkjøringsulykker (28 %) er de vanligste ulykkestypene i Østfold. Ulykker med samme kjøreretning utgjør 20 %, møteulykker 10 % og fotgjengere 9 %.

Utforkjøringsulykker (33 %), møteulykker (22 %) og kryssende kjøreretning (18%) forårsaker flest drepte og hardt skadde i trafikken. For ulykker med fotgjengere er tallet 10 %.

### 6.2.4 Trafikanten i perioden 2011-2015

Det er mennesker i aldersgruppen 15-29 år er mest utsatt for å bli drept og skadd i vegtrafikken. De utgjør 39 % av alle skadde og drepte i Østfold i denne perioden. Menn er betydelig mer ulykkesutsatt enn kvinner. Tre ganger så mange menn som kvinner ble drept eller hardt skadd i trafikken i Østfold de siste fem årene. 36 % av alle som ble drept eller hardt skadd i perioden 2011-2015 var bilførere.

I perioden er 161 syklistere drept og skadd i Østfoldtrafikken. De aller fleste politirapporterte sykkelulykkene er kryssulykker (41 %).

### 6.2.5 Dødsulykker

I tidsrommet 2011-2015 var det i Østfold 34 dødsulykker der 34 personer omkom. 13 av disse ble drept i utforkjøringsulykker, 5 ble drept i kryssulykker, 7 mistet livet i møteulykker, 4 ble drept etter påkjørsel bakfra/samme kjøreretning, en dødsulykke med sykkel hvor skadeforløpet er uvisst. De resterende 4 ble drept i fotgjengerulykker.

14 av de omkomne var bilførere, 5 var bilpassasjerer, 3 var MC-førere, 8 syklister og 4 fotgjengere.

Den yngste av de omkomne var en syklist på 11 år, mens den eldste var en bilpassasjer på 80 år. 24 av de omkomne var menn.

19 av ulykkene skjedde på tørr og bar veg. 9 på våt bar veg, 5 av ulykkene skjedde på glatt føre. 20 av ulykkene skjedde i dagslys, 6 i mørket uten vegbelysning, 4 i mørket med vegbelysning, 2 i skumring og 2 ukjent.

## 6.3 Satsingsområder og tiltak

Basert på ulykkesstatistikk og solid lokalkunnskap gjennomføres årlige befaringer av Østfolds vegnett i samarbeid med politiet og kommunene, dette som grunnlag for konkret tiltaksplanlegging og budsjettmessige prioriteringer. De siste 20 årene er det gjennomført en rekke til dels enkle og lite kostnadskrevenne tiltak med svært gode resultater. Selv om ulykkesstedene – definert etter nasjonalt omforente kriterier – heldigvis blir færre, er det viktig å fortsette dette systematiske samarbeidet. I tillegg gjennomføres mer formelt anlagte inspeksjoner og TS-revisjoner, også av planlagte tiltak.

Nedenfor er angitt og beskrevet noen av de viktigste tiltakene som spinner ut av prosessene nevnt over.

### 6.3.1 Tiltak mot møte- og utforkjøringsulykker

Statistikken viser at møte- og utforkjøringsulykker er de mest dominerende ulykkestypene i Region øst. Slike ulykker resulterer ofte i alvorlige personskader. Medvirkende faktorer er ofte mørke/tussmørke, glatt føre, høy fart, alkohol, tretthet, samt unge/uerfarne bilførere. 35 % av alle drepte og hardt skadde var involvert i utforkjøringsulykker i Østfold i perioden 2009-2013. Aktuelle tiltak mot utforkjøringsulykker på veggen er;

- Kurveutretting/breddeutvidelse
- Forvarsling/bakgrunnsmarkering
- Vegrekkverk
- Belysning
- Siktrydding
- Justering av tverrfall
- Vegmerking

I tillegg gjennomføres tiltak for å redusere konsekvensene forbundet med en utforkjøring; som fjerning av sidehindre og utflating av sideterreng.

Tiltakene over har ofte god effekt også i forhold til å hindre møteulykker. I tillegg kommer tyngre tiltak, som etablering av midtrekkverk, eventuelt forsterket midtoppmerking.

### 6.3.2 Tiltak mot viltulykker

Østfold har store områder med betydelig innslag av større vilt som ferdes langs og på tvers av veggen og der ulykker med påkjørsel av vilt er et problem.

De mest effektive tiltakene for å hindre viltulykker er siktrydding og fjerning av vegetasjon, samt oppsetting av viltgjerd, der viltet eventuelt ledes mot egnet krysningsspunkt. Oppsetting av faste fareskilt er mye brukt i Østfold.

Div undersøkelser viser imidlertid at oppsetting av fareskilt ikke ser ut til å ha noen virkning på føreradfærd og viltulykker. På fylkesvegene vil sikt og vegetasjonsrydding være de mest aktuelle tiltakene.

### 6.3.3 Tiltak mot ulykker med myke trafikanter

Viktige tiltak for å bedre trafiksikkerheten for fotgjengere og syklistene er utvikling av et sammenhengende transportnett for disse gruppene, samt å sikre potensielle konfliktpunkter som kryss og avkjørslar.

### 6.3.4 Forkjøringsregulering

Forkjøringsregulering av vegar er foreslått av Vegdirektoratet som et eget tiltak i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014 – 2017.

I tillegg har Vegdirektoratet kommet med nye føringer for forkjøringsregulering som sier at:

- Alle riks- og fylkesveger utenfor tettbygd strøk bør være forkjøringsveger
- Alle riksveger og primære fylkesveger innenfor tettbygd strøk bør være forkjøringsveger (hovedveger og samleveger)
- Kommunale vegar/gater med funksjon som hovedveg eller samleveg bør også være forkjøringsveger

De fleste riksveger og primære fylkesveger er forkjøringsregulerte, mens sekundære og øvrige fylkesveger, samt kommunale vegar både i og utenom tettbygde strøk ofte er uregulerte med generell vikeplikt for trafikk fra høyre. Det er også stor forskjell mellom fylkene når det gjelder omfanget av forkjøringsregulering av fylkesveger. Bakgrunnen for dette er hovedsakelig forskjellige vurderinger av effekten av forkjøringsregulering, primært knyttet til ulykkesutvikling og fartsending.

Nyere undersøkelser viser at forkjøringsregulering av vegar gjennomgående har ført til en reduksjon i antall ulykker og antall skadde personer. Kryssulykkene har i hovedsak blitt redusert. Det er særlig fotgjengerulykkene som har opplevd en nedgang i antall ulykker etter forkjøringsregulering.

Hensikten med tiltaket er å avklare vikepliktsforholdene i kryss der det kan oppstå misforståelser og usikkerhet. I tillegg oppnås et helhetlig og klart definert overordnet fylkesvegnett som trafikantene lettere kan orientere seg i. Tiltaket forventes å redusere antall konflikter og lette/bedre trafikkavviklingen i kryss. Basert på resultater fra undersøkelser kan en videre vente en nedgang i fotgjengerulykkene.

Etablering av forkjøringsveg kan bidra til bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken.

Fylkesvegene prioriteres ut fra følgende kriterier:

1. Gamle riksveger, regionale hovedveger og vegene prioritert i rapport «Vurdering av forkjøringsregulering av vegar i Østfold» - 2010.
2. Lokale hovedveger ÅDT over 1000 kjøretøy
3. Resterende lavtrafikkerte fylkesvegnettet

I tillegg ser vi på områder slik at vi forkjøringsregulerer de fleste fylkesveger i et område samtidig.

Punkt 1 og 2 utgjør ca. 90 vegar med en lengde på til sammen 640 km.

Vi vurderer at det skal være realistisk å gjennomføre 10 – 15 strekninger i året, avhengig av behov for ombygging av kryss og lengde på strekningene.

Statens vegvesen har laget en enkel modell for kostnadsberegning og kostnader for kun skilt og oppmerking på alle fv. i Østfold, i forbindelse med innføring av forkjøringsregulering, er grovt anslått til 15-20 millioner kr.

Dersom det er nødvendig å bygge om kryss, vil kostnaden med forkjøringsreguleringer øke vesentlig.

Det settes av i størrelsesorden 2-5 millioner kr årlig for gjennomføring. Summen vil variere noe på bakgrunn av ønsket om å ta flere strekninger og veger under ett. I tillegg kommer kostnaden med ombygging av kryss der det er nødvendig.

I 2016 prioriteres Fredrikstad og Sarpsborg, siden vil Halden, Askim og Indre Østfold bli tatt fortløpende.

### 6.3.5 Mindre trafiksikkerhets- og miljøtiltak (TM-tiltak)

Denne tiltakskategorien har sitt utspring i et mangeårig fokus på tettsteder med gjennomgangstrafikk der omkjøringsveg kunne synes ønskelig, men samtidig budsjettmessig i overkant krevende. Strategien som ble valgt, innebar å «utvikle eksisterende veg på stedets og de myke trafikantenes premisser». Strategien i noe tillempet form er nå sist et forenklet prosjekt som gjennomføres på Gressvik. Vi har flere «kandidater» med tilsvarende utfordringer ellers i fylket, bl. a Halmstad i Rygge og Stasjonsbyen i Skjeberg, begge på fv. 118.

### 6.3.6 FTU- Fylkets trafiksikkerhetsutvalget

Vegtrafikkloven §40 a lyder: «Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafiksikkerheten i fylket.» Etter endring i den politiske styringsstrukturen vedtok Fylkestinget (24. april 2015) at organiseringen av fylkestrafiksikkerhetsarbeidet viderefører som en del av ansvars- og oppgaveområdet til samferdselskomiteen på følgende måte:

- Trafiksikkerhetsutvalgets medlemmer er personidentisk med samferdselskomiteen
- Konsultative medlemmer tiltrer med møte- og talerett, og er fastsatt med følgende sammensetning:
  - 3 representanter fra Politiet (representert ved Østfold politidistrikt, Follo politidistrikt og UP-distrikt 1).
  - 3 representanter fra Statens vegvesen (2 fra avd Østfold og 1 fra Trafikant og kjøretøyavdelingen)
  - Trygg Trafikk v/distriktsleder.

Statens vegvesens fylkesavdeling har sekretariatsfunksjonen til FTU, og trafiksikkerhetssakene legges fram etter instruks vedtatt av Fylkestinget.

Trafiksikkerhetsarbeidet er forankret i Regional transportplan for Østfold mot 2050 hvor følgende prioriteringer legges til grunn:

1. Trafiksikkerhet i forbindelse med skolevei/skoleskys.
2. Utbedre ulykkesutsatte punkt og strekninger på veinettet
3. Øke innsatsen på holdningsskapende tiltak og samarbeid med andre aktører.

I tillegg til samarbeidet med kommunene og tilskudd til skoleveistiltak vil et viktig satsingsområde i planperioden være å styrke det lokale trafiksikkerhetsarbeidet gjennom konseptet «Trafiksikker kommune», og et framtidig mål er at hele Østfold skal ha status som Trafiksikkert fylke.

## 7 Tiltak for gående og syklende

### 7.1 Strategisk forankring

Utvikling av tiltakspakker i samarbeid med lokale myndigheter vil være et viktig strategisk grep for å gi gående og syklende et godt tilbud i byer og tettsteder. For å oppnå en gunstig effekt på den totale reisemiddelfordelingen ønsker fylkeskommunen særlig å fokusere på reiser til og fra arbeid og skole, samt på gode overgangsmuligheter



mellom sykkel og kollektivtilbud. I sentrumsområder vil det på viktige/gjennomgående sykkelruter være nødvendig å benytte eksisterende gateareal på bekostning av kantsteinsparkering og generell fremkommelighet for bil. Utenfor byer og tettsteder vil det reelle behovet måtte analyseres med sikte på å etablere enklere og mindre kostnadskrevende løsninger.

Universell utforming skal ligge til grunn for planlegging og bygging av gang- og sykkelanlegg i Østfold.

## 7.2 Satsingsområder og tiltak

### 7.2.1 Plan for hovednett for sykkeltrafikk

Det er utarbeidet planer for hovednett for sykkeltrafikk i alle byområdene i Østfold; Sarpsborg –Fredrikstad (felles plan i Nedre Glomma vedtas våren 2017), Moss/Rygge, Askim, Halden og Mysen. Planene vil danne grunnlag for prioriteringer av sykkelanlegg i byene i Østfold. Det er satt i gang arbeid med å rullere plan for hovednett for sykkeltrafikk i Moss Rygge i løpet av 2016.

### 7.2.2 Sykkelbyer

Det er tre etablerte sykkelbyer i Østfold; Nedre Glomma, Moss Rygge og Askim Mysen.

Sykkelbyen Nedre Glomma jobber kontinuerlig med oppfølging av prosjektplanen (både fysiske og ikke-fysiske tiltak). Sykkelbyen Moss Rygge er i gang med å utarbeide prosjektplan.

I Nedre Glomma er Sykkelen dag (Fredrikstad), Forbausende Byfest (Sarpsborg), piggdekk-kampanje, gjør sykkelklar» -kampanje, Sykle til jobben kampanje og rullering av plan for hovednett for sykkeltrafikk noen saker det ble jobbet med i 2016– Innendørs sykkelparkering på Sarpsborg stasjon og på Torvbyen i Fredrikstad ble etablert i 2015. Det er også satt opp 2 servicestasjoner i byene. Sykkelbyen Nedre Glomma er en viktig samarbeidsarena for sykkelarbeidet i regionen.

I Moss Rygge ble sykkelbygruppa etablert i 2015. Det er satt opp 2 servicestasjoner i Moss sentrum. Hovednett for sykkel er under revisjon og det er vedtatt en strategisk plan for sykkel i Moss.

I 2016 ble sykkelbyen Askim Mysen opprettet og det ble avholdt oppstartsmøte. I 2017 skal sykkelbyen utarbeide prosjektplan som viser hva det skal jobbes med fremover. Hovedfokus i 2017 skal være sykkelteillinger.

### 7.2.3 Samarbeidsordning med kommunene for økt sykkelbruk

Fylkestinget har vedtatt en ny samarbeidsordning med kommunene for å fremme sykkelbruken i fylket. Gjennom den nye ordningen er fokuset godt samarbeid med kommunene og en tydelig prioritering er viktig for å få gode enklere sykkelveiløsninger.

Det har vært viktig å finne en enkel og tydelig finansieringsløsning som er forutsigbar for kommunene. Fylkestinget har valgt en løsning basert på den statlige belønningsordningen hvor kommunal egeninnsats legges til grunn.

Kommuner som prioriterer sykkel vil også prioriteres i behandlingen av søknader om tilskudd. Enklere og billigere løsninger skal ligge til grunn i vurderingen av alle prosjekter i samarbeidsordningen

Kriteriene ved prioritering vil bygge på eksisterende føringer fra RTP og politiske vedtak:

- Forenklingspotensiale
- Innsparing i forhold til kostnaden til skoleskys
- Potensiale for antall brukere

- Konsekvenser for arealvern
- Samtidighet med andre infrastrukturprosjekter
- Trafikksikkerhet

Gjennomføring av samarbeidsavtalene vil variere i hvert enkelt tilfelle. Dette avhenger av kommunal egeninnsats, prioritering av ressurser og økonomisk bidrag. I utgangspunktet foreslås det en prosentvis fordeling av utgiftene.

Kommunens egen prioritering av ressurser til sykkel-satsing vil vektlegges og kommunens egeninnsats kan inngå som del av kommunens bidrag.

Fylkestinget har også vedtatt at det settes av en ressurs i hel stilling for å synliggjøre satsingen på ordningen. Den nye ressursen vil få betegnelsen sykkelkoordinator og skal jobbe aktivt mot alle kommunene for å kartlegge potensialet for å finne de gode løsningene og i fellesskap med kommunene fremme prosjekter til behandling i samferdselskomiteen. I tillegg er det opprettet en ressursgruppe som skal være et kompetanseforum i arbeidet for økt sykkelbruk. Denne ressursgruppen er til støtte for sykkelkoordinatoren og skal bidra aktivt i vurderingen av søknader og valg av løsninger.

#### 7.2.4 Høystandard sykkelveg

Høystandard sykkelveg (sykkelekspress) er tilrettelagt for rask og direkte sykling over lengre avstander mellom relevante mål. De skal utgjøre et supplement til de eksisterende sykkelvegene. Høystandard sykkelveg ansees å være relevant sykkeltiltak spesielt langs hovedårene inn mot sentrum og skal være tilrettelagt for transportsyklister (arbeidsreiser). Høystandard sykkelekspressveg skal ha minst mulig hindringer for syklistene og antall kryss med motorisert trafikk bør reduseres til et minimum. Det er gjennomført et forprosjekt på strekningen Fredrikstad-Sarpsborg.

Arbeidet med forprosjekt for sykkelekspressveg mellom Grålum – Kalnes ble startet høsten 2016 og ferdigstilles vinteren 2017.

#### 7.2.5 Lokale gåstrategier

Veiavdelingen deltar i utarbeidelsen av regional handlingsplan for gange i Region øst. Utover dette har Moss og Rygge kommune samt Fredrikstad og Sarpsborg kommune ytret ønske om å utarbeide egne lokale gåstrategier. Veiavdelingen og fylkeskommunen vil bistå med en representant i dette arbeidet.

#### 7.2.6 Eksisterende gang- og sykkelanlegg

##### *Drift og vedlikehold*

Gang- og sykkelveger langs Glommaringen har inntil vinteren 2015/2016 blitt vinterdrifta med barveg-strategi. I ny kontrakt fra september 2016 endres dette til vintervei med forsterket vinterdrift hvor prioriteringen er å koste og strø, i tillegg til brøyting. Høy standard på vinterdrifting er viktig for alle som ønsker å bevege seg utendørs på vinteren; eldre, de som reiser kollektivt, de som ønsker å gå og de som ønsker å sykle. Barveg-strategien har ført til mye salting. Det er ønske om å redusere /fjerne saltbehovet, men uten å redusere den høye standarden på vinterdriftingen. Ved rullering av driftskontrakten i Østfold sør blir det stilt krav om kosting og strøing i tillegg til brøyting. Syklustiden vil være 2 timer langs Glommaringen.

##### *Frisikt*

God sikt i kryss og avkjørsler er et viktig bidrag til trafikksikkerheten langs fylkesvegene. Det er utarbeidet en informasjonsbrosjyre som er delt ut til utvalgte husstander der det er dårlig sikt i avkjørsel. Brosjyren vil bli delt ut hvert år etter behov.

### Sykkelveginspeksjon

Sykkelvegnettet i byer og tettsteder har stedvis mangler i sammenheng, struktur og detaljutforming. Sykkelveginspeksjoner kartlegger feil og mangler som grunnlag for å gjennomføre strakstiltak langs sykkelvegnettet. Tiltakene skal rette seg mot trafiksikkerhet og fremkommelighet.

Nødvendige tiltak kan være: økt belysning av krysningspunkt, opphøyet gangfelt, etablering av trafikkø, utbedring av siktforhold etc.

### Sykkelparkering

Sykkelparkeringsløsninger bør etableres i tilknytning til hovednett for sykkeltrafikk og andre naturlige reisemål for sykkel. Kollektivknutepunkter som jernbanestasjoner og bussholdeplasser er sentrale steder for etablering av sykkelparkeringer. Det samme er sentrumstorg, servicefunksjoner, rekreasjonsområder, skoler og offentlige institusjoner. Det er etablert sykkelparkering i byene Fredrikstad, Sarpsborg og Moss, og prosjektene er finansiert over kommunale, fylkeskommunale og statlige budsjetter. Det er sikker sykkelparkering (sykkelparkeringshus/låsbar overvåket løsning) på Fredrikstad stasjon og på Moss stasjon. Det må etableres sikker sykkelparkering også på bussterminalene og jobbes videre med å få til gode sykkelparkeringsløsninger på viktige bussholdeplasser. I Nedre Glomma er det etablert sykkelparkering på bussterminalen i Fredrikstad og man ser på muligheten for å etablere sykkelparkering på bussterminalen i Sarpsborg. Sikker sykkelparkering på Sarpsborg bussterminal sees i sammenheng med utbedringen av hele terminalen.

Behovet for sykkelparkering på sentrale knutepunkter langs de primære kollektivrutene vil bli utredet.

### Sykkeltiltak i by

Det er behov for å gjennomføre mindre tiltak i tråd med vedtatte planer for hovednett for sykkeltrafikk i byene Sarpsborg, Fredrikstad, Moss, Halden, Askim og Mysen. Det er tiltak som kan gjennomføres uten reguleringsplan og innenfor eksisterende vegareal. Eksempler på slike tiltak er: nedsenking av kantstein, sikre krysningspunkt, oppstramming av kryss, sykkelfelt, skilting, flytte gang- og sykkelveger til baksiden av lehus ved bussholdeplasser, skifte ut slukrister, heve/senke kumlokk. Det vil jobbes videre med utvikling av ruteplanlegger for syklistene i Østfold.

## 7.2.7 Tursykling/nasjonale sykkelruter

I Østfold er det tre nasjonale sykkelruter:

- Nasjonal sykkelrute nr. 1, Nordsjøruta (The North Sea Cycle Route) mellom Svinesund og Moss.
- Nasjonal sykkelrute nr. 7, Pilgrimsruta mellom Halden og Akershus grense nord for Kambo.
- Nasjonal sykkelrute nr. 9, Villmarksruta mellom Halden og Akershus grense i Rømskog.

Villmarksruta er skiltet i 2010. Det er behov for å oppgradere og supplere Nordsjøruta og Pilgrimsruta, og det pågår arbeid med å lage skiltplaner for rutene. Delstrekninger av Pilgrimsruta er ferdigskiltet.

## 7.2.8 Sikre skoleveger - bedre helse blant barn og unge

At barn og unge beveger seg for lite har blitt en stor utfordring, og man ser en tydelig økning i overvekt og fedme blant denne aldersgruppen. Alle gang- og sykkelveger i nærheten av skoler skal bygges og oppgraderes til trafiksikre og attraktive skoleveger. Et virkemiddel for å påvirke reisevaner er å gjennomføre holdningsskapende tiltak som henvender seg til elever i grunnskole og videregående skole og deres foreldre. Det er gjennomført en kartlegging av skoleveger i Østfold.

### 7.2.9 Samarbeidsavtale om formidlings- og undervisningsopplegg for samferdsel i Østfold

Høsten 2014 ble det inngått en langsiktig samarbeidsavtale mellom Østfold fylkeskommune og Inspiria science center som skal bidra til økt kunnskap og bedre holdninger om transportsystemer, miljø, energi og klima hos barn og unge i Østfold. I tillegg skal avtalen bidra til å skape en supplerende arena for å bedre kunnskap og holdninger rundt trafiksikkerhetsarbeidet i Østfold.

Det ble utarbeidet en foreløpig tiltaksplan innenfor 6 hovedområder med utgangspunkt i aktiviteter som er godt egnet for gjennomføring på et vitensenter, som supplerer det som ellers skjer på skoler og på annen måte i kommunene, appellerer til brukere på forskjellig vis og som forsterker hverandre.

1. Undervisningsprogrammer for skoler og barnehager forankret i læreplan og kompetansemål.
2. Science show med fokus på temaene som beskrevet i skoleprogrammene
3. Sykkelløype hvor målet er å øve til sykkelknappen. Uteområdet etableres også med en «miljøby» med kunnskapsløype om trafikkregler og spørsmål rundt temaene miljø, energi og klima.
4. Temahelg med utvidet program og med aktiviteter og arrangement knyttet til det aktuelle temaet.
5. Faktabasert og interaktiv kunnskapskonkurranse for ungdommer
6. Miljøtog og -buss med undervisning for skoleklasser på vei til vitensenteret

Samarbeidsavtalen ble foreløpig inngått for 3 år med mulighet for forlengelse.

Sykkelparken/aktivitetsparken ble åpnet torsdag 29. september 2016, og alle de andre temaområdene er også utviklet og innarbeidet i den ordinære driften hos Inspiria i 2016.

## 8 Kollektivtrafikk

Handlingsprogrammet er begrenset til å omfatte fylkeskommunens ansvar for kollektivtrafikken, samt berøringspunkter mot togtilbudet og ekspressbussene gjennom Østfold, herunder knutepunktutvikling og korrespondanse.

I byområdene Moss og Nedre Glomma pågår det nå omfattende planleggingsarbeid knyttet til blant annet Bypakker, arealdisponering, Belønningsordningen og utbygging av dobbeltspor for jernbane. Samlet vil dette påvirke den fremtidige situasjonen for kollektivtrafikken i regionen i stor grad, og vil derfor likevel omtales her.

Som overordnet føring for kollektivtrafikken, skal kapasiteten utnyttes på en måte som gir flest mulig reisende, kombinert med en fortsatt satsing på bestillingstilbud. Politisk prioriterte oppfølgingsområder i økonomiplanen for 2017-2020 er blant annet bruk av kollektivtransport for å nå samfunnsmessige mål, og tiltak er bl.a. knyttet til anleggsfasen for store prosjekter og satsing på Flexx. Det legges for øvrig til grunn at trafikktilbudet utvikles i samsvar med økonomiske rammer for det enkelte år. (Dette innebærer i praksis en reduksjon av tilbudet mens målsettingen er det stikk motsatte)

Totalt 7,6 millioner passasjerer reiste med lokalbussene i Østfold i 2016. Dette er om lag 4 % økning fra året før og skyldes i stor grad oppstart av nye tilbud til sykehuset Østfold på Kalnes. Glommaringen mellom Sarpsborg og Fredrikstad hadde en vekst på 5,5 % og passerte 1,5 millioner passasjerer i 2016.

### 8.1 Overordnede planer og føringer

I byene Moss, Sarpsborg og Fredrikstad har kollektivtransporten betydelig større potensial dersom fremkommeligheten bedres. Det er gjennomført flere registreringer og vurderinger av ulike tiltak i disse byene. I Moss/Rygge er det etablert en kollektivgruppe under samarbeidsavtalen for areal- og transportutvikling. Denne har

bl.a. fungert som styringsgruppe for et kartleggingsprosjekt for mulige fremkommelighetstiltak. 5 tiltak er vurdert å ha positiv effekt, og enkelte av disse er det aktuelt å gjennomføre i handlingsprogramperioden.

I Nedre Glomma har tilretteleggingen for kollektivtransport kommet lengre. Dette skjer både gjennom belønningsordningen for økt kollektivtransport og mindre bilbruk, bypakka og gjennom ordinære budsjettbevilgninger for fylkesveg og riksveg. Det er også etablert en kollektivgruppe for Nedre Glomma der fylkeskommunen, Statens vegvesen og kommunene deltar.

Belønningsordningen har blant annet blitt brukt til å øke frekvensen på Glommaringen, opprette nye linjer til sykehuset Østfold på Kalnes, redusere priser og en omfattende holdningskampanje om å reise kollektivt. Belønningstilskudd har også blitt brukt til økt frekvens for byfergene i Fredrikstad, nytt fergeleie og en kampanje for økt bruk av fergene.

I handlingsplanperioden er det aktuelt å starte opp arbeid med kollektivstrategier for alle de store byområdene i Østfold.

### 8.1.1 Planleggingsaktivitet i Nedre Glomma

Fase 1 av Bypakke Nedre Glomma er i ferd med å fullføres, og senere faser er under forberedelse. Arbeidet omfatter store plan- og byggeprosjekter som i ulik grad vil påvirke situasjonen for kollektivtransporten, bla:

- Utbygging av rv. 110 Simo – Ørebekk med åpning rundt årsskifte 2017/2018. Ytterligere utvikling av rv. 110 gjennom Fredrikstad sentrum vurderes for senere faser, bla. Sett i sammenheng med utviklingen av Grønli som kollektivknutepunkt.
- Utbygging av kollektivfelt og bru på Årum
- Planavklaring knyttet til fremtidig løsning for fv.109 på strekningen Råbekken – Alvim - Torsbekkdalen, samt løsning for mest mulig sammenhengende sykkelveg.
- Ny Glommakrysning både i Fredrikstad og Sarpsborg
- Utvidelse av rv. 111 Hafslund-Dondern til kollektivfelt i begge retninger
- Planlegging av fremkommelighetstiltak for kollektivtransporten Grålum. Samordnes med Sarpsborg kommunes «Smart City» arbeid.
- Planer for utbygging av dobbeltspor for jernbane med nytt kollektivknutepunkt på Grønli

Prosjektene samlete effekt for kollektivtransporten er noe usikker. Som del av det forberedende arbeidet er det derfor utarbeidet en kollektivstrategi som vurderer tiltak for best mulig utnyttelse av tilgjengelig veikapasitet. Her er det foretatt viktige strategiske avklaringer knyttet til bruk av kollektivfelt/sambruksfelt/tungtrafikkfelt, kantstopp/busslomme og signalregulering med kollektivprioritering. I tillegg inneholder strategien forslag til flere konkrete tiltak som må avklares i det videre planarbeidet.

### 8.1.2 Sømløst i sør

For å gjøre det enklere å reise kollektivt i områdene langs Østfoldbanen i Østfold og Akershus, inngikk Østfold kollektivtrafikk, NSB og Ruter en samarbeidsavtale i april 2013. Målet er at planleggingen av kollektivtrafikk skal imøtekomme kundenes behov, uavhengig av transportmidler og fylkesgrenser. Prosjektet har fått navnet «Sømløst i sør» og har som målsetting å få til konkrete tilbudsforbedringer og integrerte løsninger mellom buss og tog når Follobanen er ferdig utbygd, etter planen i 2021.

En prosjektrapport ble ferdigstilt i desember 2014 og partene vil jobbe videre med oppfølging av anbefalingene i rapporten både på kort og lengre sikt.

Østfold er allerede godt i gang med tilpasning av prisstruktur og tilbringertilbud gjennom en større omlegging av prisene fra februar 2015 og tilbudsendringer i 2015 blant annet knyttet til åpning av Sykehuset Østfold Kalnes. Det er etablert korresponderende busstilbud i Moss, Råde, Fredrikstad og Sarpsborg til de fleste togavgangene.

Manglende prissamarbeid mellom buss og tog er en stor utfordring for å få flere til å benytte togtilbudet ved lokale reiser i Østfold. Prisforskjellen er betydelig og Østfold fylkeskommune har valgt å etablere nye busstilbud parallelt med togtilbudet for å kunne gi et akseptabelt tilbud ved reiser mellom Østfoldbyene. Østfold fylkeskommune vil i kommende periode opprettholde og forsterke innsatsen for bedre korresponderende rutetilbud og enkle overganger, men det vil være en forutsetning at pristilbudet ved lokale reiser også vurderes som en viktig del av tilbudet.

## 8.2 Økt fremkommelighet for kollektivtrafikken og næringstransporter

Økt fremkommelighet er viktig for et mer pålitelig kollektivtilbud og er en forutsetning for bedre busstilbud og flere passasjerer. Det er mange virkemidler og tiltak som kan bidra til å bedre forholdene for kollektivtrafikken, fra større ombygninger av fylkesvegene til mindre tiltak som signalprioritering av buss i lyskryss.

På fylkesvegnettet vil det bli prioritert å gjennomføre fremkommelighetsprosjekter i tilknytning til hovedtraseene for de viktigste bussrutene. Særlig prioritert er Glommaringen i Nedre Glomma, metrobuss i Moss og busslinjene som skal betjene nytt sykehus på Kalnes. Det vil samtidig være naturlig å avvente større tiltak til utredning av kollektivtilbudet er avsluttet i løpet av høsten 2017.

Bedre publikumsinformasjon gjennom sanntid og avviksinformasjon underveis på reisen vil også prioriteres så lenge det er mange og store avvik i kjøretidene, spesielt for bybussene i rushtiden. Igangsatt prosjekt i Nedre Glomma gjennom Bypakka bør etterhvert utvides til hele Østfold, men Moss bør prioriteres.

## 8.3 Et mer tilgjengelig kollektivsystem

Det arbeides med å gjøre kollektivsystemet mer tilgjengelig, blant annet gjennom oppgradering av holdeplasser til universell standard. Universelt utformete holdeplasser vil kunne bidra til raskere av- og påstigning for de reisende, og dermed redusere kjøretiden til bussene på strekninger med mange passasjerer.

Det gjennomføres en strekningsvis oppgradering for å gi et godt tilbud på de mest benyttete linjene. Det oppgraderes i tillegg en del holdeplasser årlig som følge av ulike arbeider i tilknytning til stoppestedene, og i Indre Østfold velges det ut enkeltstopp som får økt standard.

Det er svært varierende standard på bussholdeplasser. Samtidig er det ofte avsatt for lite areal til nødvendige oppgraderinger, og det må derfor normalt beregnes minst ett år fra oppstart av prosjektering, gjennomføring av reguleringsprosessen til ferdigstillelse av holdeplassen. I planperioden vil det utarbeides tiltakspakker for fylkesveger i byene samt kollektivforbindelsene til nytt sykehus på Kalnes. Oppgraderinger av holdeplasser på fylkesveg vil bli gjennomført fortløpende i hele planperioden.

## 8.4 Gjennomføring av fremkommelighetstiltak

Gjennomføring av fremkommelighetstiltak prioriteres på strekninger hvor det er store fremkommelighetsutfordringer for bussene. I Østfold er det hovedsakelig i Nedre Glomma og Moss det er aktuelt å gjennomføre fremkommelighetstiltak for kollektivtransporten. Mindre tiltak arbeides det med løpende, for eksempel knyttet til holdeplasser og mindre tilpasninger av kryss.

Dagens Belønningsordning (2014-17) er inne i siste år, og som del av denne gjennomføres bygging av nytt kollektivfelt Rakkestadsvingen-Fjellstad på rv.111 og mindre tilretteleggingstiltak i Fredrikstad sentrum på rv.110 i 2017. Større fremkommelighetsprosjekter i Nedre Glomma ut over dette vil avhenge av vedtak av neste fase av bypakken, eventuelt ny avtale om belønningsmidler / bymiljøavtale. På fylkesveg kan dette bl.a. omfatte kollektivtiltak langs fv.109, fv.118, rv.110 og rv.111. På sikt er det også behov for tiltak langs fv.110 mot Begby.

Det forberedes en bypakke for Moss/Rygge med bakgrunn i gjennomført konseptvalgutredning og ekstern kvalitetssikring. Det gjennomføres enkelte mindre tiltak for å bedre bussens konkurransevne, og det er aktuelt med flere tiltak knyttet til anleggsfasen for jernbanen. I handlingsprogramperioden bør flere kollektivtiltak utredes og planlegges som forberedelse til bypakka, evt. for annen finansiering. Som del av kollektivutredningen som er gjennomført i Moss/Rygge i 2016 er det avdekket en mulighet for å etablere en kollektivtrase på strekningen Skredderveien – Per Gynts veg, for å korte ned på kjøretid for buss i retning til/fra Kambo.

Videre arbeid med viktige kollektivprosjekter, er avhengig av endelige prioriteringer i Nasjonal Transportplan 2018-2029 og handlingsprogram for riksveger 2018-2021.

I planperioden vil det arbeides videre med å etablere en ytterligere planreserve for fremkommelighetsprosjekter på fylkesveg og riksveg.

Det er startet opp et arbeid for å vurdere det fremtidige kollektivtilbudet både i Nedre Glomma og i Østfold generelt. Det vil kunne komme innspill til nye fremkommelighetstiltak på grunnlag av resultatet fra dette arbeidet.

## 8.5 Andre prosjekter og mindre tiltak

Utredning av kollektivtilbudet i Østfold i 2017 skal også omfatte en overordnet gjennomgang av holdeplasstrukturen i Østfold for å vurdere antall, plassering og utforming. Antall holdeplasser bør reduseres for å øke fremkommeligheten. Samtidig vil dette bety at flatedekningen kan bli noe dårligere enn i dag, men eventuelle økte gangavstander for noen kan oppveies av kortere ventetid og høyere framføringshastighet. Det er også satt i gang et arbeid med en større oppgradering av bussterminalen i Sarpsborg i 2017. Oppgraderingen omfatter først og fremst ny og moderne belysning samt en betydelig utvidelse av publikumsarealene og bedre muligheter for sykkelparkering. Det vil også legges stort vekt på sikkerhet og trivsel gjennom belysning, kunst og universell utforming.

Det bør samtidig foretas en gjennomgang av og vedta holdeplassnavn i hele Østfold.

*Østfold tar bussen* er vedtatt som et stimuleringsprosjekt for å få flere til å kjøre kollektivt. Arbeidsgruppe med 3 politikere skal konkretisere mål og tiltak innen handlingsområdene:

- Bedre korrespondanse mellom ytre og indre deler av Østfold.
- Bedre tilrettelegging for arbeidsreiser
- Forsøk med gratis buss
- Forsterket markedsføring informasjonstiltak.

## 8.6 Markedstilpasning av kollektivtilbudet

### 8.6.1 Busstilbud i Nedre Glomma

Nytt sykehus på Kalnes i Sarpsborg ble åpnet høsten 2015 og har omlag 3.500 ansatte og nærmere 2.000 innleggelses og behandlinger pr dag i tillegg til besøkende. I henhold til reguleringsplan for området, vil sykehuset anlegge totalt 1400 parkeringsplasser, og det er forutsatt at andelen som benytter egen bil ikke skal overstige 60 %. Tilbudene til Kalnes er i størst mulig grad tilpasset arbeidstidene, men det er et stort potensiale for flere bussreiser gjennom bedre tilrettelegging av skiftenes start- og sluttider, og særlig ettermiddagsskiftene.

Det er etablert nye pendlertilbud fra tre områder i Fredrikstad og fra Halden sentrum. Hovedlinjene fra Fredrikstad stasjon (linje 2460), fra Råde og Skjeberg (linje 211) og fra Sarpsborg sentrum (linje 215) har hatt en positiv utvikling på slutten av 2015. Justeringer i tilbudet bør vurderes fortløpende, men det er vedtatt en større evaluering først etter 2 års drift, altså i løpet av høsten 2017.

Alle tilbud til Kalnes er samlet og markedsført under navnet «Puls». Markedsføringsinnsatsen var omfattende i 2015 med annonsering, ulike aktiviteter og omfattende priskampanjer. Innsatsen bør opprettholdes fremover og utvides til andre bedrifter i Grålumområdet.

Tilbudet med Linje 200 Glommaringen mellom Sarpsborg og Fredrikstad ble utvidet i 2014 til åtte avganger pr time i rushtiden på hverdager i begge retninger, både på øst- og vestsiden av Glomma. Tilbudet er endret i 2016 med noe reduser tilbud på strekningen Sarpsborg-Moum samtidig som ekstrabussene som ble satt inn i 2014 har sentrum som endeholdeplass, altså at disse avgangene ikke kjøres som ringrute men snur i sentrum og har noe reguleringstid. Hensikten har vært å redusere forsinkelsene og øke kapasiteten gjennom å spre avgangene bedre enn i 2015. Målet om minst 10 prosent passasjervekst pr år ble nådd i 2014 og målet om nærmere 1,5 mill passasjerer ble nådd i 2015. Utvidelse av tilbudet finansieres med 10 mill kr fra belønningsordningen og om lag 4 mill kr fra Østfold fylkeskommune.

Det er satt i gang en større gjennomgang og omlegging av tilbudsstrukturen i Nedre Glomma. Målet er et enkelt og oversiktlig linjenett som betjener de største bo- og arbeidsstedene i regionen.

### 8.6.2 Metrobuss i Moss

Bybussene i Moss omfatter 2 Metrolinjer og 3 øvrige lokale bybusstilbud med 15/30 min frekvens i rushtiden og 30/60 min ellers. Det er i løpet av de siste ti årene prøvd en rekke kombinasjoner av busslinjene i Moss både med utgangspunkt i sentrum og som gjennomgående pendelruter.

Oppstart for metrobuss-prosjektet sommeren 2015 var utfordrende, men det var først og fremst øvrige lokale tilbud som fikk en passasjeredgang som følge av redusert tilbud. Tilbudet er gjennomgått på nytt høsten 2015 og det er gjennomført betydelige endringer fra januar 2016. Kjøre traséene for Metrobussene er endret og øvrige tilbud er styrket. Tilbudet vil evalueres fortløpende og justeringer vil foretas ved behov.

### 8.6.3 Regionale busstilbud

Nettbuss AS har etablert et omfattende ekspressbusstilbud med TIMEkspressen mellom flere Østfoldbyer og Oslo. Ekspressbussene utgjør en viktig del av det lokale busstilbudet mellom byene og bidrar til å nå viktige samferdselspolitiske mål. Tilbudet omfatter to linjer gjennom Østfold til Oslo med Linje 3 fra Sarpsborg og Moss og Linje 6 fra Hvaler og Fredrikstad.

Pendleravgangene med Linje 9 mellom Mysen-Askim-Oslo er vedtatt videreført av Østfold fylkeskommune.



#### 8.6.4 Videreføre satsing på Flexx

Flexx ble etablert i juni 2012 som et overordnet konsept for bestillingstrafikk utenfor byområdene i Østfold. Tilbudene inngår som en del av det ordinære kollektivtilbudet i Østfold, men betjenes av taxi eller minibuss og kjører fra adresse til adresse. Flexx forutsetter bestilling slik at turene kan planlegges med mest mulig samordning.

Det er et mål å videreføre og videreutvikle Flexx- tilbudet med fokus på markedstilpasning og effektive driftsopplegg. I henhold til økonomiplanen er det etablert flere nye Flexx tilbud i Østfold i perioden 2014- 16, også som nattilbud for ungdom i helgene og utvidelse av tilbudet med transporttjenesten (TT-ordningen) i Nedre Glomma.

#### 8.6.5 Trafikksikker skoleskys

Skoleelevene utgjør en vesentlig del av markedsgrunnet for kollektivtrafikk i Østfold. Krav til sikkerhetsbelter i hele Østfold samt alkolås og ryggekamera i Nedre Glomma og deler av Indre Østfold bidrar til økt trafikksikkerhet. Alle busser i Østfold er universelt utformet. Det vil jobbes videre med å redusere antall ståplasser på skolebussene gjennom økt setekapasitet og/eller bedre organisering av skyssen. Krav om alkolås vil fremover også gjelde for drosjer og minibusser som kjører på oppdrag for fylkeskommunen.

Skolevegen er en viktig arena for bevegelse og sosialt fellesskap, men har etter hvert blitt en passiv transportetappe for mange skolebarn. Utgangspunktet for læring blir også dårligere, siden barna er mindre opplagt etter å ha blitt kjørt helt frem til skolen.

"Aksjon skolestart" for 6-åringene har vært en svært vellykket satsning og har blitt en godt innarbeidet kampanje hvor både foreldre, barn og skolene deltar aktivt. Med utgangspunkt i erfaringene fra aksjon skolestart, bør det prøves ut transportfrie skolevegsoner ved noen skoler i Østfold i løpet av planperioden, der målet er å få alle barn til å gå i hvert fall et stykke av skoleveien. Det skal ikke være tillatt å kjøre nærmere skolen enn det som er angitt som skolevegsoner, og det må etableres hensiktsmessige stoppesteder eller «droppsoner» for skolebussene og for foreldre som kjører barna til skolen. Fra disse stoppestedene skal alle barna gå den siste biten frem til skolen. På denne måten får alle en tilnærmet lik skolevei å gå, både de som bor i nærmiljøet, de som kjøres av foreldrene og de som må ta buss.

Tilbudet om gratis buss og tog for russetiden har vært en stor suksess og bør videreføres som et trafikksikkerhetstiltak fremover. Det bør også gjennomføres en informasjonskampanje for økt beltebruk i bussene.

#### 8.6.6 Redusert billettsalg og kontanthåndtering i bussene

Det er et overordnet mål å redusere bruken av kontanter ved betaling om bord i bussene.

Billettsalg i bussene har lenge vært begrenset til enkeltbilletter og fornyelse av periode- og verdikort. Det er mulig å betale med bankkort og kjøpe eller fornye busskort direkte på bussen. Salg i nettbutikken har ikke vært tilfredsstillende og tjenesten bør gjennomgås og forbedres for å øke salget. Kjøp av enkeltbilletter på mobiltelefon har vært mulig fra 1. februar 2015 med betydelig reduserte priser og med en utvidet gyldighetstid. Det ble solgt om lag 150.000 billetter på mobiltelefon i 2015 og tilbudet bør etter hvert utvides med salg av ulike periodekort. Det er fra samme dato innført økte rabatter ved bruk av verdi- og periodekort mens prisen på enkeltbilletter har økt.

#### 8.6.7 Bedre trafikantinformasjon

Lett tilgjengelig og enkel reiseinformasjon er viktig for et tilgjengelig kollektivtilbud. Nye og mer tilgjengelige tjenester åpner nye muligheter for å gi bedre, mer tilgjengelig og oppdatert reiseinformasjon. Samtidig vil det fortsatt være behov for skriftlig informasjon på holdeplasser og terminaler. Mulighet for personlig kontakt med et kundesenter ved oppmøte eller på telefon er også viktig for mange kunder.

Sanntidsinformasjon og avviksinformasjon underveis på reisen på mobil, nett og skilt blir viktige satsingsområder i årene fremover. Sanntidsinformasjon er foreslått finansiert gjennom belønningsordningen for Nedre Glomma med et samlet investeringsbehov på om lag kr 9 mill i perioden 2016-17. Tilbudet bør utvides til andre deler av fylket hvis prosjektet blir vellykket og godt mottatt av passasjerene. For å sikre en god oppfølging med utsendelse av avviksinformasjon må kundesenteret til Østfold kollektivtrafikk involveres og styrkes.

## 8.7 Bedre kollektivtransportens miljøstandard

Østfold fylkeskommune har inngått langsiktige avtaler om drift av lokale busstilbud i Østfold. Tilsvarende gjelder for båt- og fergetilbudet til øyene utenfor Hvaler.

Busstilbudet i Nedre Glomma betjenes av biogassbusser. Biogass produseres av organisk avfall, for eksempel avløps slam, jordbruksavfall og matavfall, som brytes ned i et oksygenfritt miljø. Østfold har vært et pionerfylke for biogass til transportformål. Produksjonen er nesten 100 % klimanøytral, og representerer det mest miljøvennlige drivstoffet. Det gir også lave utslipp av svevestøv og nitrogenoksider og bidrar dermed til redusert lokal luftforurensning. Biogass er et lokalt produsert drivstoff basert på avfallsressurser. Biogjødsel er et restprodukt fra produksjonen, og kan erstatte kunstgjødsel i jordbruket. Dette bidrar til at næringsstoffene i avfallet beholdes i kretsløpet. Studier fra Østfoldforskning viser at det å produsere biogass av matavfall er den avfallsbehandlingsmetode som gir best klimaeffekt.

Busstilbudet i Østfold har en gjennomført og helhetlig miljøprofil med en betydelig satsing på biogass i Nedre Glomma og miljøklasse EURO 5 og EURO 6 på materiellet for øvrig. I tillegg benytter en betydelig andel av bussene biodiesel.

Tilsvarende miljøkrav er ikke innført i avtaler med drosjer og minibusser, og dette bør vurderes i forbindelse med inngåelse av nye avtaler. Utfordringen er først og fremst behov for store investeringer i relativ kortsiktige avtaler.

Fylkestinget har bedt om at det etableres et prosjekt for å kunne bruke biogass som drivstoff til drosjer.

Avtalene om lokale busstilbud i Halden og Askim er videreført til 2020. I Moss er det inngått ny avtale med bruk av gassbusser.

## 8.8 Styrke knutepunktutviklingen

I Sarpsborg, Fredrikstad og Moss er bussterminalene samlokalisert med større kjøpesenter i sentrum. I Halden er det foreløpig usikkerhet knyttet til fremtidige terminalforhold.

For å oppnå korrespondansepunkter mot jernbanen, har flere av busslinjene mot Kalnes start- og slutt på jernbanestasjonen. Det er fortsatt behov for tilpasninger av tilbudene og bedre informasjon til pendlerne. Tilbudet med bybussene i Moss gir tilsvarende korrespondansemuligheter der.

Vurdering knutepunkt og behov for tiltak på disse vil bli gjennomført fortløpende gjennom planperioden for knutepunkt på riksveg/fylkesveg. I forbindelse med BaneNors IC-utbygging utarbeides det planer for utvikling av knutepunkt tilknyttet jernbanestasjonene i Moss, Fredrikstad og Sarpsborg.

Det er ikke etablert egne bussterminaler i Askim og Mysen, men det er tilrettelagt for bussoppstilling ved jernbanestasjonene. Det er startet et arbeid for å se på løsningen i Mysen med mulige tiltak i 2017/2018, jmfør handlingsprogrammet for riksveger.

Etter behandling av Nasjonal Transportplan 2018-2029 vil det utarbeides nytt handlingsprogram for riksveger 2018-2021. Hvilke prosjekter for innfartsparkering og knutepunktutvikling som vil inngå, er derfor foreløpig ikke kjent.

Det er igangsatt samarbeidsprosjekter for å få til felles kortordninger for buss og tog innenfor og på tvers av fylkene på Østlandet. Østfold har allerede innført nye kort som kan benyttes i andre fylker, men det er foreløpig kun reisepenger som kan benyttes og det er ikke inngått avtale om felles kortprodukter. Målet er å forenkle kollektivtilbudet for kunder som reiser med ulike transportmidler og på tvers av fylkesgrensene.

## 9 Programforslag

### 9.1 Prosjektomtaler

Til grunn for programforslaget ligger politisk vedtatte føringer som binder store deler av den totale budsjettammen for investeringer i de nærmeste årene. De viktigste er:

- Årlig prioritering til brufornyning på 40 mill.kr (dette er inkludert avdrag og renter).
- Fylkeskommunal andel i Prop. 50 S til gang- og sykkelveger, kollektivtiltak og planlegging på til sammen 109 mill.kr
- Fylkeskommunalt bidrag til grunnerverv for Bypakke Nedre Glomma fase 2. på 100 mill.kr

Bidraget til fv.109 var opprinnelig knyttet til kollektivområdet og prosjektet Alvim bru (Alvim – Torsbekkdalen). Senere har dette vært splittet på kollektiv og mindre utbedringer (bruinvestering). Nå er bidraget flyttet til posten Strekningsvise investeringer, hvor også de øvrige prosjektene på fv.109 hører hjemme. I prosjektet ligger det betydelige virkninger for kollektivtrafikken.

For å sikre fremdriften for utbyggingen av fv.109 har prosjektet, i tillegg til de garantiene som fylkestinget har stilt for planlegging/ byggeplanlegging, behov for midler til grunnerverv i perioden fram mot en vedtatt fase 2 av bypakke NG. Det er derfor lagt opp til at fylkeskommunens planlagte andel på 100 mill.kr kan benyttes til dette formålet for hele strekningen Råbekken – Torsbekkdalen. Det totale behovet for grunnerverv på fv.109 er anslått til i størrelsesorden 300 mill.kr, avhengig av de løsningene som blir valgt. Takten i dette grunnervervet er noe usikkert. Når det foreligger godkjente reguleringsplaner har berørte grunneiere krav på å få innløst sine eiendommer. I en viss grad er det dessuten ønskelig å ta hensyn til boligeiere eller næringsvirksomheter, som av ulike grunner ønsker å selge eiendommene sine før det er nødvendig ut fra prosjektets framdrift. I tillegg vil det kunne være hensiktsmessig å foreta strategisk eiendomskjøp før det foreligger godkjent reguleringsplan. Ikke minst vil dette kunne sikre en raskere oppstart av prosjektet når stortingsproposisjonen for fase 2 av bypakka foreligger og klarsignal for å starte utlysning og bygging er gitt.

Grunnforholdene har medført forsinkelser i planleggingsarbeidet. Det er lite sannsynlig at det vil foreligge en stortingsproposisjon for fase 2 før i 2021. Dette er da også tidspunktet for å kunne benytte bompenger for å finansiere byggeplanlegging og grunnerverv. Med begrensede midler til grunnerverv er det viktig å se på muligheten for å inngå en forskutteringsavtale også for dette formålet.

Når det gjelder behovet for planleggingsmidler for prosjekter i fase 2 anses beløpet på kr. 120 mill. (kr. 70 mill. bompenger og kr. 50 mill. i fylkeskommunale midler) å være tilstrekkelig til å slutføre reguleringsplanarbeidene for fv.109. Tilsvarende antas at beløpet på kr. 110 mill. som fylkeskommunen har forskuttert for byggeplanlegging på fv.109 vil være tilstrekkelig frem til mulighetene til å benytte bompenger til formålet foreligger.

Derimot vil det i perioden 2017-2020 være behov for å finansiere reguleringsplanleggingen av de programområdeprosjektene som i tillegg til fv.109 vil inngå i porteføljen for fase 2. Dette behovet er anslått til i størrelsesorden 20-30 mill.kr i perioden. Beløpet vi være avhengig av hvilke prosjekter som blir inkludert i denne porteføljen og beslutning om dette forventes tatt i løpet av våren 2017.

I tillegg vil det i perioden være behov for finansiering av siste fase i kommunedelsplanarbeidet for brukryssningene og etterhvert for reguleringsplanlegging av disse. Ny Sarpebru som vil bli et av hovedprosjektene i fase 3 av bypakka.

Med de bindingene som ligger i brufornyingsprogrammet og fylkeskommunale bidrag til bypakka i Nedre Glomma har dette gitt begrensede muligheter til å gjennomføre prosjekter av noen størrelse i de øvrige programkategoriene. Dette gjelder så vel kollektivprosjekter og gang- og sykkelvegprosjekter som større kryssutbedringer eller strekningsvise trafikksikkerhets- og miljøtiltak innen TS-området. Når det gjelder fylkeskommunale prosjekter i fase 1 av bypakka består dette i tillegg til fv.109 i hovedsak av gang- og sykkelvegprosjektene Buskogen – Alshus og Møklegård - Øyenkilen. Etter at de største bidragene til Bypakke Nedre Glomma innfris i løpet av 2020 vil dette gi ytterligere rom for å prioritere prosjekter i de andre programkategoriene.

Ved revisjon av handlingsprogrammet for 2018–2021 er det ellers foretatt justeringer i forhold til nye rammer og de føringene som ble gitt av fylkestinget ved behandlingen av budsjettet for 2017.

I vedlagte program for 2018-2021 er det angitt hvor mye som foreslås anvendt i de enkelte programkategoriene. Samtidig er det angitt hvor mye som anses nødvendig å forskuttere for byggeplanlegging på fv.109. Likeledes er det i tilknytning til brufornyelsesprogrammet angitt en sannsynlig takt i låneopptakene. Når det gjelder brufornyingsprogrammet viser det seg at en del av de prosjektene som er høyest prioritert (12 stk) ser ut til å bli noe rimeligere enn antatt. Dersom i tillegg fv.120 blir riksveg, slik som foreslått i NTP, vil det innenfor budsjett-/lånerammen være rom for å ta inn også enkelte bruer som ikke kom med på denne listen. Det understrekes at planleggingen knyttet til brufornyingsprogrammet er i en tidlig fase. Det er derfor knyttet en viss grad av usikkerhet til de tallene som er presentert i det vedlagte programmet.

Enkeltprosjekter som foreslås prioritert i 2018 er vist i eget vedlegg. Prosjektomtalen fremgår nedenfor med kartreferanse i parentes. Dette må anses som et svært foreløpig program. Revidert 2018-program vil bli en del av budsjettbehandlingen i desember 2017. Kostnadsanslagene som er basert på ferdig reguleringsplaner anses å ha en usikkerhet på  $\pm 10\%$ . For bru-prosjektene er usikkerheten, slik det fremgår av brufornyingsprogrammet betydelig større.

### 9.1.1 Strekningsvise investeringer

(1) *Råbekken – Torsbekkdalen* gjelder utbygging til 4-feltsveg inkl. kollektivfelt og med parallelle tilbud for gang- og sykkel. Prosjektet er delt i tre parseller: Råbekken – Hatteveien, Hatteveien – Tindlund og Tindlund - Torsbekkdalen. På nordre del av den sistnevnte parsellen foreligger både godkjent reguleringsplan og byggeplan, mens det på strekningen for øvrig pågår reguleringsplanlegging. På grunn av dårlige grunnforhold, spesielt ved Yven-området, og behov for å utrede alternative løsninger har reguleringsplanarbeidet blitt en del forsinket. En regner med at reguleringsplanarbeidet vil være slutført i løpet av 2018/2019. I 2018 er det satt av midler til grunnverv samt til oppstart av byggeplanlegging på den søndre parsellen.

### 9.1.2 Tiltak for gående og syklende

(2) *Fv.108 Kjøkøysund bru*, bygget i 1970 ligger på fv.108, Hvalerveien, i Fredrikstad kommune. Ved behandlingen av brufornyingsprogrammet ble det besluttet å gå videre med alternativet som omfattet forsterkning av eksisterende bru kombinert med bygging av ny gang- og sykkelvegbru. Prosjektering av forsterkningsarbeidene er godt i gang, og arbeidet forutsettes oppstartet i 2017. Planleggingen av gang- og sykkelvegbrua inngår i reguleringsplanen for strekningen Trollaldalen – Kjøkøya, som ble oppstartet høsten 2016. Nødvendig tid til planlegging og grunnverv medfører at byggingen av gang- og sykkelvegbrua tidligst kan starte i 2019.

(3) *Fv.120 Huls bru*, bygget i 1938, krysser en mindre sideelv til Hobøelva 4,5 km sør for Elvestad i Hobøl kommune. Det skal bygges ny bru på samme sted som dagens. Prosjektet omfatter således også bygging av en parallell omkjøringsveg og interimsbru. Prosjektet vil bli vesentlig dyrere enn angitt i brufornyingsprogrammet. Dette skyldes først og fremst at grunnforholdene har vist seg å være mer kompliserte enn antatt, samtidig som

brua og vegen på to sider må heves over en lengre strekning som følge av krav fra NVE om flomsikring. Dette medfører også behov for reguleringsplan, og arbeidet med dette er igangsatt. Inntil videre forutsettes at fv.120 blir riksveg og at prosjektet må finansieres av statlige midler.

(4) *Fv.118 St.Mariegate bru* er en av de 5 Sarpebruene forbi Sarpsfossen ved Borregård. Brua, som er bygget i 1933 er i dårlig forfatning. Det ble startet opp reguleringsplanarbeid for bygging av ny bru samtidig som det i 2015 ble utført midlertidige tiltak/ forsterkning av eksisterende bru. Planarbeidet har resultert i en anbefaling om å bygge en lett vegfylling istedenfor en bru. Prosjekteringsarbeidet for den nye løsningen er lyst ut og konsulent forventes engasjert i februar/ mars 2017. Budsjettmessig forutsettes avsatt midler til slutføring av prosjektering og nødvendig grunnnerv/ -erstatninger.

(5) *fv.123 Kroksund bru* er en hengebru fra 1964 med behov for vedlikehold av så vel stål som betong. Det er forutsatt å starte på betongrehabiliteringen i 2017.

(6) *Kambo bru* er en platebru fra 1955 bygget på en gammel hvelvbru. Hovedproblemet er en parallell forstøtningsmur mellom vegen og bekken nedstrøms brua. Fundamentet glir ut og det er laget en midlertidig fylling på nedsiden for å motvirke utglidning, og hvor bekken er lagt i rør. Det er gjennomført et forprosjekt og reguleringsplan er oppstartet. Det vurderes alternative utførelser.

(7) *Fv.601 Hellevad bru* er en gammel hvelvbru fra 1914. Sammen med Bliksland bru er den den eneste brua på fylkesvegnettet som kun er tillatt for 6 tonns aksellast. Det er laget et forprosjekt med en løsning med en betongplate på den gamle hvelvbrua.

(8) *Fv.594 Grimsøy bru* er en platebru i 8 spenn bygget i 1950. Total lengde er 71 meter. Brua har sprekker i bærende pelesystem, og det ble foretatt en midlertidig reparasjon for noen år siden. Den er kun tillatt for 8 tonns aksellast/ 40 tonns totalvekt. Det tas sikte på å bygge en ny bru parallelt med dagens.

(9) *Fv.116 Krokstad bru* er en smal liten bru innerst i Krokstadfjorden. Brua er fundamentert direkte på oppbygd vegfylling på begge sider som holdes på plass med tosidige granittmurer. Bredden på bru og vegfylling er ca 4 meter. Det foreslås utarbeidet et forprosjekt med tanke på bygging av ny bru parallelt dagens. Selv om dagens bru og vegfyllingene er smale er de i relativt god stand og vil eventuelt kunne inngå i en parallell gang- og sykkelvegsløsning.

(10) *Fv.120 Rødsund bru* er en platebærebru bygget i 1971. I tillegg til noe behov for betongrehabilitering er det behov for forsterkning med tanke på tungtransporter (mobilkraner og annen spesialtransport). Inntil videre forutsettes at fv.120 blir riksveg og at prosjektet må finansieres av statlige midler.

(11) *Fv.21 Steinsbrua* er en platebærebru bygget i 1971. Det er behov for forsterkning for å kunne tillate 60 tonns tømmervogntog.

(12) *Fv.812 Bøsund bru* er en stålbeltebru bygget i 1965. Den er kun tillatt for 8 tonns aksellast/ 40 tonns totalvekt. Det tas sikte på å erstatte dagens bru med en ny.

### 9.1.3 Tiltak for gående og syklende

(13) *Fv.410 Møklegård – Øyenkilen* består i bygging av gang- og sykkelveg på en 1700 meter lang strekning. Prosjektet inngår i bypakka i Fredrikstad. Det pågår grunnnerv og prosjektering, og det forventes byggestart etter sommerferien i 2017.

(14) *Fv.599 Tveterveien – Sandbakken* består i bygging av gang- og sykkelveg på en 1200 meter lang strekning. Det pågår grunnnerv og prosjektering og det forventes byggestart til sommeren. Prosjektet sees i sammenheng med bygging av gang- og sykkelveg på fv.118 Skjeberg – Sandbakken (finansiert av riksvegmidler som GS-veg i E6

korridoren) bl.a. på grunn av planlagt felles avløpssystem. I statsbudsjettet ble prosjektet langs fv.118 tildelt en oppstartsbevilgning på 10 mill.kr i 2017. Dette prosjektet inngår i bypakka fase 1.

(15) *Fv.119 Dilling – Vang* er regulert av Rygge kommune. I planen inngår også ombygging av kryss med fv.314 ved Dilling. Arbeidet med prosjektering og grunnerverv er startet og forventes slutført til sommeren. Prosjektet er et reserveprosjekt (marginalprosjekt).

(16) *Fv.685 v/ Trømborg* består i bygging av gang- og sykkelveg på en 1100 meter lang strekning fra kryss med rv.22. Prosjektet bør sees i sammenheng med bygging av gang- og sykkelveg på rv.22. Dette prosjektet står oppført i NTP i innværende periode, men har foreløpig ikke fått bevilgning. Det kan være aktuelt å vurdere en vesentlig kortere variant som første trinn koordinert med riksvegprosjektet, og en forutsetter å starte grunnerverv og prosjektering for dette i 2017.

(17) *Fv.108 Tangebekken – Hvaler kirke* er en fortsettelse av gang- og sykkelvegen som ble bygget fra Hvaler Rådhus til Hvaler kirke i 2016. Det foreligger godkjent reguleringsplan (utarbeidet for hele strekningen Tangebekken - Skjærhalden). Arbeidet med prosjektering og grunnerverv er startet, men en forventer ikke å kunne lyse ut prosjektet før i 2018.

(18) *Fv.120 Rødsund – Augerød* består i bygging en 600 meter gang- og sykkelveg fra bussholdeplass og bade plass/rasteplass ved Rødsund bru frem til eksisterende gang- og sykkelveg ved Augerød boligområde. Prosjektet inneholder foreløpig ikke fotgjengerundergang under fv.120 i kryss med fv.115 som var ønsket av kommunen. Dette bør løses i de varslede planene for ombygging av krysset. Det forutsettes oppstart av grunnerverv og prosjektering i 2017.

*Tilrettelegging for sykkel i by* består av mindre tiltak langs fylkesvegnettet i bykommunen fremkommet som ønsker gjennom samarbeid med kommunen, som ikke krever formelle planer og som kan bestilles gjennom eksisterende kontrakter.

#### 9.1.4 Trafikksikkerhetstiltak

(19) *Fv.117 Storveien, Gressvik*. Prosjektet består av en rekke tiltak som inngår i en trafikksikkerhets- og miljømessig opprustning av fv.117 gjennom Gressvik. Prosjektet ble startet opp i 2014, hvor det basert på forprosjektet ble gjennomført tiltak hvor det ikke var nødvendig å gjennomføre reguleringsplan. I 2016 var det forutsatt å gjennomføre kryssombygging ved Ålekilene. Dette ble utsatt pga behov for koordinering av kryssutformingen med kommunenes pågående reguleringsplan for Åledalslinjen. Det legges nå opp til kun å gjennomføre mindre justeringer av dagens kryss som en minimumsløsning for å kunne innføre forkjørsvog på fv.117. Det er angitt et restbehov på ca. 40 mill.kr for å gjennomføre resterende tiltak fra forprosjektet. Dette lar seg imidlertid ikke gjennomføres de nærmeste årene innenfor dagens rammer.

(20) *Fv.311 Kryssutbedring x Peer Gynts veg*. Det pågår regulering. En forutsetter å igangsette prosjektering og grunnerverv i 2017.

*Diverse TS-tiltak* omfatter mindre TS-tiltak som mindre kryssutbedringer, etablering av fartshumper og opphøyde gangfelt, kurveutbedringer etc. Dessuten vil denne posten omfatte skilting og annen tilrettelegging for forkjørsvog på utvalgte strekninger.

### 9.1.5 Miljø- og servicetiltak

(21) *Fornyning av kirkealleen i Rygge.* Dagens allé er ved å dø ut. Enkelte trær har blåst ned og alléen utgjør således en fare trafikksikkerhetsmessig. Det planlegges å erstatte dagens allé med en ny trerekke noe lenger vekk fra veien, og det pågår detaljplanlegging og forhandlinger med grunneier. Utfallet av dette er foreløpig noe uklart.

*Støyisolering av boliger over 42 dBA.* De boligene langs fylkesveger som hittil har vært registrert med behov for tiltak ble utbedret i løpet av 2015. En er nå i gang med en ny registrerings- og beregningsrunde som foreløpig har avdekket ytterligere et hus som overskrider den lovfestede tiltaksgrensen. Det kan forventes at behovet vil øke.

### 9.1.6 Kollektivtiltak

I hovedsak består tiltakene i de angitte prosjektene av oppgradering av bussholdeplasser til universell utforming. Utover dette kan aktuelle prosjekter i 2018 være bygging av snuplass for buss ved Ørmen og fremkommelighetsforbedrende tiltak i krysset Ryggeveien/ Øreåsveien i Rygge (fv.118). I tillegg er det en utfordring med kollektivknutepunkt i Mysen.

Økonomiske rammer og innhold knyttet til planleggingsaktivitetene er i stor grad innrettet mot forestående/forventede transportpakker og andre samarbeidsarenaer. Igangværende formelle prosesser vil bli slutført, og det skal ytterligere etableres en relevant planreserve innenfor gang/sykkel og kollektiv. Et eventuelt behov for formelle avklaringer av prosjekter i brufornyingsprogrammet vil også bli prioritert. Innenfor bypakke Nedre Glomma er utvikling av fv. 109 til 4-feltsveg mellom Råbekken i Fredrikstad og Torsbekkdalen i Sarpsborg, samt to nye bruforbindelser over Glomma, de viktigste og mest ressurskrevende enkeltoppgavene.

Opprusting av tverrforbindelsene ble påbegynt i 2016 med å utbedre den første delparsellen på fv.120, og to nye delparseller blir påbegynt i 2017. Deretter står tiltak på riksveg 114 og 115 for tur. Tiltakene består i hovedsak av å forsterke av vegkantene, etablere tilfredsstillende grøfteprofiler, jevne ut sidearealer og foreta vegetasjonsrydding.

## 9.2 Virkningsvurderinger

Måleindikatorer fremgår av vedlagt tabell. Ulykkesstatistikken, og i hvilken grad vi nærmer oss 0-visjonen, fremstår som et avgjørende suksesskriterium. Programmets investeringsprofil, i kombinasjon med virkninger som forventes fra bypakkene, utgjør i Østfold en samlet strategi for trafikksikkerhet, miljø og klima. For parametere knyttet til disse områdene må virkninger vurderes over tid (reisevaneundersøkelser, data fra målestasjoner). De «harde» parametrene (km, antall, %) beskriver i større grad hvorvidt planlagte tiltak kommer til utførelse. Dokumentasjon forutsettes gitt i årsrapport.

## 9.3 Marginalvurderinger

Vedtatte mål og strategier er utgangspunktet for marginalvurderingene. Det legges til grunn at *trafikksikkerhet, reisemiddelfordeling og kapitalbevaring* blir naturlige stikkord og derved førende for prioriteringene.

En 20 % økning av investeringsrammene (inkl. avsatt beløp til tverrforbindelser) utgjør i 4-årsperioden ca. 130 mill. kr.

Dette vil gi rom for å øke takten i bygging av nye GS-veger samt å kunne foreta flere kryssutbedringer og T/M-tiltak (ref. fv.117 gjennom Gressvik). Likeledes vil fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken og programmet for universell utforming naturlig tilgodeses ved økte rammer, sammen med andre tiltak som planlegges innenfor belønningsordningen.

Det vil videre være ønskelig å øke omfanget av tiltak som kan bidra til å hindre ytterligere forfall på vegnettet (ut over brutiltakene).

En eventuell tilsvarende reduksjon av investeringsrammene vil måtte tas av de tyngste postene. Summen utgjør eksempelvis halvparten av posten for mindre utbedringer. I praksis vil eventuelle kutt også kunne tillempes innenfor poster der det på det aktuelle tidspunkt råder størst usikkerhet omkring prosjektforberedelser eller samordning med andre aktører.

## 10 Gjennomføring

### 10.1 Usikkerhetsvurdering

«Historisk» er det i prosjektgjennomføringen registrert en del avvik i fremdrift og kostnader i forhold til oppsatte program. Ofte skyldes dette mangelfull kunnskap om prosjektinnhold på programmeringstidspunktet (tidlig planstadium). Kapasitetsbegrensninger innen visse fagdisipliner, eksempelvis geoteknikk og byggeledelse, har også medvirket og byr stadig på utfordringer.

Spesielt vil gjennomføringen av bypakka i Nedre Glomma og brufornyelsesprogrammet nødvendiggjøre en styrking av byggherrekapasiteten i Statens vegvesen både gjennom tilsetting av egne medarbeidere og engasjering av konsulenter.

Kapasiteten innen planlegging og prosjektledelse søkes i tillegg forbedret gjennom personellutvikling og organisatoriske grep.

Stimulering og realisering av bypakker vil være avgjørende for å lykkes i forhold til klimamål og endret reisemiddelfordeling. Innhold/omfang og fremdrift er delvis avhengig av prosesser og beslutninger som ligger utenfor fylkeskommunens direkte myndighetsområde.

### 10.2 Planlegging – planreserve

I løpet av de siste årene er det etablert en reserve av godkjente reguleringsplaner for gang- og sykkelveger. Også for trafiksikkerhets- og kollektivprosjekter arbeides det med planlegging og prosjektering med tanke på opparbeiding av planreserver. Det avsettes årlige beløp til prosjektering og grunnerverv slik at utvalgte objekter fremstår som reelle reserveprosjekter.

### 10.3 Kostnadsberegninger – finansiering

Kostnadsberegninger foregår gjennom de ulike planstadiene etter en normert prosess kalt «Anslagsmetoden». Dette skal på reguleringsplannivå gi overslag med nøyaktighet innenfor +/- 10 %. Prosjektering og grunnerverv året før anleggsstart gir ytterligere trygghet for korrekte anslag på budsjetteringstidspunktet.

Økonomiplanen, som rulleres årlig, gir rammene for investeringsaktivitetene. Når bypakkene aktiveres, vil disse, via en omfattende lokal finansieringsordning, ventelig bli de dominerende arenaene for utvikling av transportnettet i Østfold.

Andre typer «samordning og spleis» kan være aktuelle utenfor virkeområdene for transportpakkene, eksempelvis koordinering mot kommunale budsjetter og aktiviteter. Der slike aktiviteter berører registrerte, men ikke prioriterte behov, bør lånefinansiering av fylkeskommunal andel kunne vurderes.



Kommunal forskuttering som finansieringsløsning kan, med utgangspunkt i avtalte rammer og premisser, være aktuelt for prosjekter utenfor 4-årsprogrammet. Videre vil fra tid til annen private utbyggere, via utbyggingsavtaler basert i reguleringsbestemmelser, finansiere konkrete elementer i transportsystemet.

## 10.4 Samordning

Område samferdsel omfatter mange aktører og arenaer, jf. bl.a. kap. 2.2. Fylkeskommunen har et samordningsansvar i kraft av sin posisjon som regional planmyndighet. RTP omhandler følgelig strategier og oppgaver knyttet til alle transportformer.

I perioden 2017-2020 vil samhandling med vertskommunene for bypakkene («fødselshjelp» / porteføljestyling), og med BaneNor (prosjektutvikling og gjennomføring) kreve særlig oppmerksomhet.

Innenfor eget myndighetsområde vil delmålet knyttet til kostnadseffektivitet kreve at de ulike budsjettområder og enheter fokuserer på samordning av virksomheten mot en enhetlig gjennomføringsstrategi der investering og drift «spiller på lag», og der vedlikehold og ivaretagelse av eksisterende infrastruktur vies fornøden oppmerksomhet.

## 11 Vedlegg:     **Handlingsprogram 2018-21, Investeringsprogram 2018, indikatorer og kart**

1. Handlingsprogram sammendrag (investeringsprofil)
2. Investeringsprogram 2018
3. Kartoversikt for investeringstiltak i 2018
4. Måleindikatorer – status 2015
5. Kart funksjonsklasser fylkesvei

## Vedlegg 1

Bevilgningskode/ post	2017*)	Handlingsprogram 2017 - 2020				Sum 2018-21	%ford.	Merknad
		2018	2019	2020	2021			
<b>A310</b>	20,0	20,0	20,0	20,0	5,0	65,0	11,9 %	
Strekningsvise investeringer								
Bypakke Nedre Glomma (fv 109)	20,0	20,0	20,0	20,0	5,0	65,0	Forstettes anvendt til grunnerverv for godkjent fase 2 foreligger	
<b>A320</b>	32,2	41,0	41,4	37,4	33,5	153,3	28,1 %	
Mindre utbedringer								
Forarbeider til dekkeformyler, andre utbedringer inkl. grusveger og veglysl Br.utv./ forsterkn./mindre vegoml.	9,0	9,0	10,0	10,0	10,0	39,0		
Fast dekke på grusveg	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Bru- og tunnelutbedringer	23,2	32,0	31,4	27,4	23,5	114,3	Lånemidler kommer i tillegg	
<b>A330</b>	45,6	36,0	31,0	31,0	40,0	138,0	25,3 %	
Tiltak for gående og sykklende								
G/s-veger og fortau bypakke NG	16,0	11,5	1,0	2,0	15,0	29,5		
G/s-veger og fortau Østfold	29,6	24,5	30,0	29,0	25,0	108,5		
<b>A340</b>	9,0	11,5	12,0	12,0	20,0	55,5	10,2 %	
Trafikksikkerhetstiltak								
Knyssutbedringer, T/M-prosjekter og mindre TS-tiltak	9,0	11,5	12,0	12,0	20,0	55,5		
<b>A350</b>	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	5,0	0,9 %	
Miljø- og servicetiltak								
Støytiltak eller andre miljøtiltak	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	3,0		
Raste-/ hvile- og kontrollplasser	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
<b>A360</b>	7,0	7,0	7,0	7,0	10,0	31,0	5,7 %	
Kollektivtiltak								
Holdepl. og fremkommelighetstiltak NG	2,0	3,0	3,0	3,0	4,0	13,0		
Holdepl. og fremkommelighetstiltak Østfold	5,0	4,0	4,0	4,0	6,0	18,0		
<b>A370</b>	23,0	23,0	24,0	24,0	18,0	89,0	16,3 %	
Planlegging								
Planlegging for bypakker	16,0	17,0	18,0	18,0	10,0	63,0		
Øvrig planlegging fylkesveger	7,0	6,0	6,0	6,0	8,0	26,0		
<b>A380</b>	1,1	2,0	2,0	2,0	2,0	8,0	1,5 %	
Grunnerverv								
<b>Sum fylkesinvesteringer</b>	<b>138,9</b>	<b>141,5</b>	<b>138,4</b>	<b>134,4</b>	<b>130,5</b>	<b>544,8</b>	<b>100,0 %</b>	
Rammer	138,8	141,5	138,4	134,4	130,5	544,8		
<b>Øvrig finansiering</b>								
Fylkeskommunal forskuttering til byggeplanlegging Bypakke fase 2 - fv.109	0	25	25	25	5	80		
Antatt brutto lånebehov til bruutbedringer	15	30	50	50	50	180		
Avsetting til tverforbindelser	80,0**)	15	15	10	0	40		
**)/o.m.2017								

\*) I budsjettoppsettet for 2017 ble det tatt høyde for i størst mulig grad å reversere omdisponeringer foretatt i 2016. Ubrukte midler fra 2016 kommer i tillegg

## Vedlegg 2

## Forslag til investeringsprogram for 2018

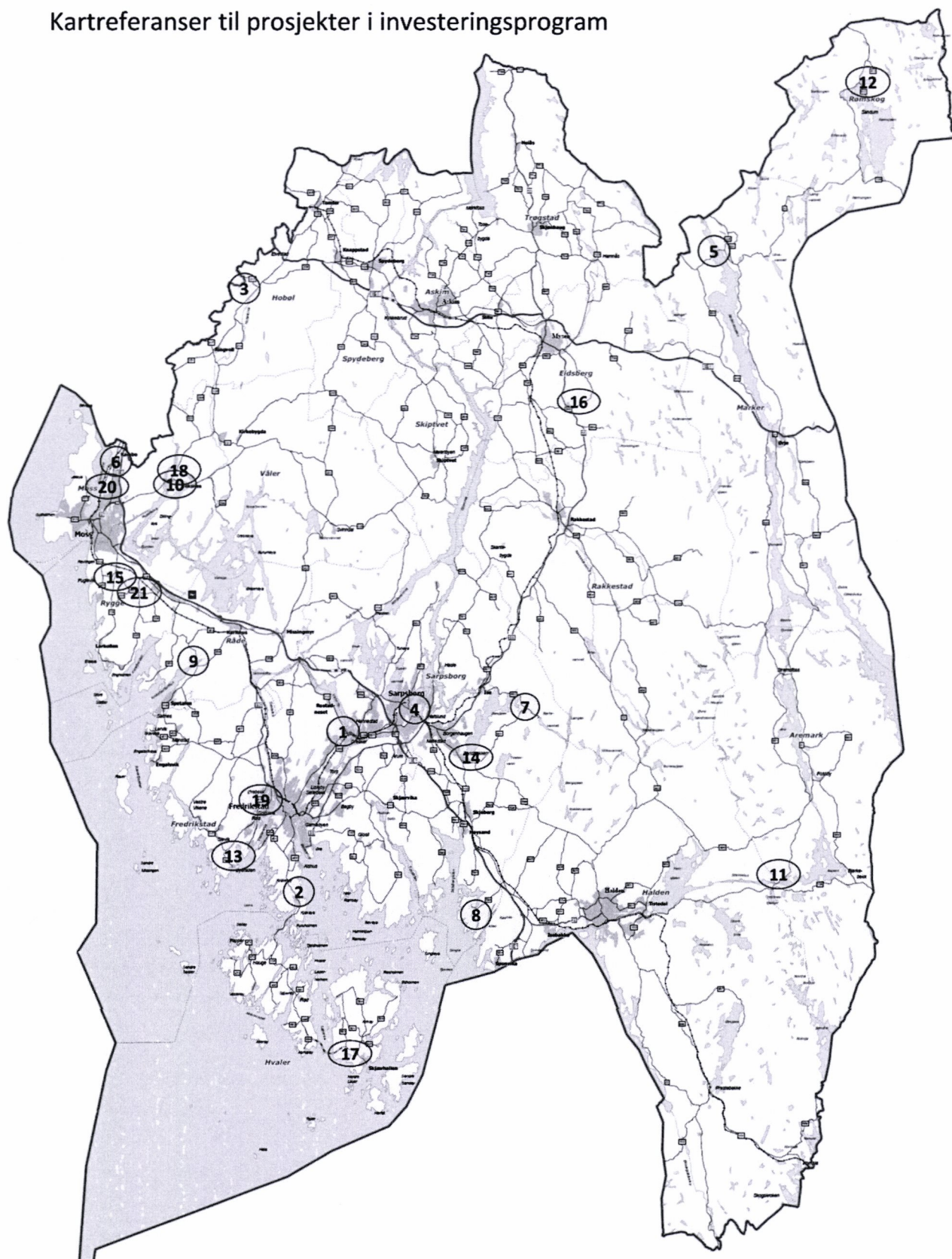
28 februar 2017

Kostnader i 1000 kr - 2018 kroneverdi

Prosjekt/ beskrivelse	(Anslag ± 10 %)	Fv-midler	Annen finansiering	Sum budsjett	Binding 2019+	Merknad	Kart- ref.
	Behov pr. 1.1.2018						
<b>A310 Strekningsvise investeringer</b>							
Fv.109 Råbekken - Torsbekkdalen, byggepl.	80 000		15 000	15 000	65 000	Forskutteres av ØFK. 30 mill.kr brukt i 2015-16	1
Fv.109 Råbekken - Torsbekkdalen	60 000	20 000		20 000	40 000	ØFK's andel. Benyttes til grunnnett, 40 mill.kr bev. i 2015-17.	1
<b>Sum A310</b>		<b>20 000</b>	<b>15 000</b>	<b>35 000</b>	<b>105 000</b>		
<b>A320 Mindre utbedringer</b>							
Forsterkning/ tyngre forarbeid for dekkelegging/ oppgradering av veglys		5 000		5 000			
Utbedring av grusveger		4 000		4 000			
Fv.108 Kjøysund bru	21 500	21 500		21 500	-	Prosjektering pågår. Oppstart i 2017.	2
Fv.120 Huls bru					-	Må reguleres. Blir trolig riksveg	3
Fv.118 St.Mariagate bru, ny bru	120-175	4 000		4 000		Prosjekteres i 2016-17. Bevilget 3,6 mill.kr i 2016. Oppstart avventer komunedelsplan for ny Sarpebru.	4
Fv.123 Kroksund bru	10 000	10 000		10 000	-	Oppstart i 2017	5
Fv.311 Kambo bru	30-45000	1 000		1 000		Reguleringsplan pågår. Mulig oppstart prosjektering	6
Fv.601 Hellevad bru	5 500	5 500		5 500	-		7
Fv.594 Grimsøy bru		2 000		2 000		Prosjektering	8
Fv.116 Krokstad bru		2 000		2 000		Prosjektering	9
Fv.120 Rødsund bru	8 000	8 000		8 000		Forsterkning til 60 tonn. Blir evt. riksvegbru	10
Fv.21 Steinsbrua		2 000		2 000		Forsterkning til 60 tonn. Prosjektering	11
Fv.812 Bøsund		2 000		2 000		Forsterkning til 60 tonn. Prosjektering	12
Prosjektering nye prosjekter						Utover det som er spesifisert ovenfor	
Behov for lånefinansiering		-26 000	26 000	-			
<b>Sum A320</b>		<b>41 000</b>	<b>26 000</b>	<b>67 000</b>	-		
<b>A330 Tiltak for gående og syklende</b>							
Fv.410 Møklegård - Øyenkilen	11 500	11 500		11 500	-	Oppstart 2016. Bevilget 24,7 mill.kr i 2015-16. Bypakkeprosj. fase 1	13
Fv.599 Tveterveien - Sandbakken	12 000	12 000		12 000	-	Oppstart 2017. Bevilget 11,5 mill.kr i 2016-17. Må koordineres med Fv.118 Verneveien - Skadalsveien (rv-midler, 10 mill.kr i 2017)	14
Fv.119 Dilling - Vang	31 000	7 000		7 000	24 000	Oppstart, Behov stipulert, detalj. anslag foreligger ikke. Prosjektering og grunnnett i 2017. Inkluderer kryssomb.xfv.314	15
Fv.685 V/ Trømborg	2 000			-	2 000	Prosjektering i 2017. Er forutsatt koordinert med qs-vegprosjekt på rv.22	16
Fv.108 Tangebekken - Hvaler krk.	17 500	4 000		4 000	13 500	Oppstart. Prosjektering og grunnnett i 2017.	17
Fv.120 Rødsund - Augerød	15 000			-	15 000	Anslag er ekskl.undergang Blir rv?	18
Prosjektering og grunnnett nye prosjekter		1 000		1 000			
Tilrettelegging for sykkel i by		500		500		Tilskudd til kommunen dekkes på driftsbudsjettet	
<b>Sum A330</b>		<b>36 000</b>	-	<b>36 000</b>	<b>54 500</b>		
<b>A340 Trafikksikkerhetstiltak</b>							
Fv.117 Storveien, Gressvik,kryssombygging		1 000		1 000	1 000	Ombygging av kryss ved Alekilene, bev. 1 mill.kr i 2016. Forutsetter minimumstiltak	19
Fv.311 Kryssutbedring x Peer Gyntsvai		4 000		4 000		Prosjektering og grunnnett i 2017	20
Prosjektering og grunnnett nye prosjekter		1 000		1 000		På aktuelle prosjekter hvor regulering er/ blir igangsatt	
Diverse TS-tiltak		5 500		5 500		Fartshumper, mindre kryssutbedring etc. inkl.skilting for forkjørsveg	
<b>Sum A340</b>		<b>11 500</b>	-	<b>11 500</b>	<b>1 000</b>		
<b>A350 Miljø- og servicetiltak</b>							
Fv.332 Formying av Kirkealleen i Rygge						Planlegging pågår. Må trolig reguleres	21
Støysoleringring av boliger over 42 dBA		1 000		1 000			
<b>Sum A350</b>		<b>1 000</b>	-	<b>1 000</b>	-		
<b>A360 Kollektivtiltak</b>							
Bypakke NG		3 000		3 000		Må koordineres mot belønningsordningen	
Busslommer og leskur, universell utforming		4 000		4 000			
<b>Sum A360</b>		<b>7 000</b>	-	<b>7 000</b>	-		
<b>A370 Planlegging</b>							
Planlegging ordinære fv-prosjekter		6 000		6 000			
Planlegging for bypakke/belønningsmidler		17 000	20 000	37 000		Inkl fylkeskommunalt bidrag til komunedelplan ny Sarpebru og ny bru i Fredrikstad	
<b>Sum A370</b>		<b>23 000</b>	<b>20 000</b>	<b>43 000</b>	-		
<b>A380 Grunnnett</b>							
		2 000		2 000		Inkl. grunnnett for vedlikeholdsprosjektene	
<b>Sum Fylkesveginvesteringer</b>		<b>141 500</b>	<b>61 000</b>	<b>202 500</b>			
<b>Planleggingsramme 2018</b>		<b>141 500</b>				<i>Beløpene i denne tabellen er brutto (inkl.mva)</i>	
<b>Fondsavsetninger</b>							
Tiltak for gående og syklende	Fra før	Avsatt 2018			Totalt	Merknad	
	11 600				11 600	Fylkestingvedtak sak 45/2016	
Tverrforbindelser	80 000	15 000			95 000	16 mill.kr forventes brukt t.o.m. 2016	
<b>Sum</b>	<b>91 600</b>	<b>15 000</b>	-	-	<b>106 600</b>	<i>Beløpene i denne tabellen er netto (ekskl.mva)</i>	

Vedlegg 3

### Kartreferanser til prosjekter i investeringsprogram

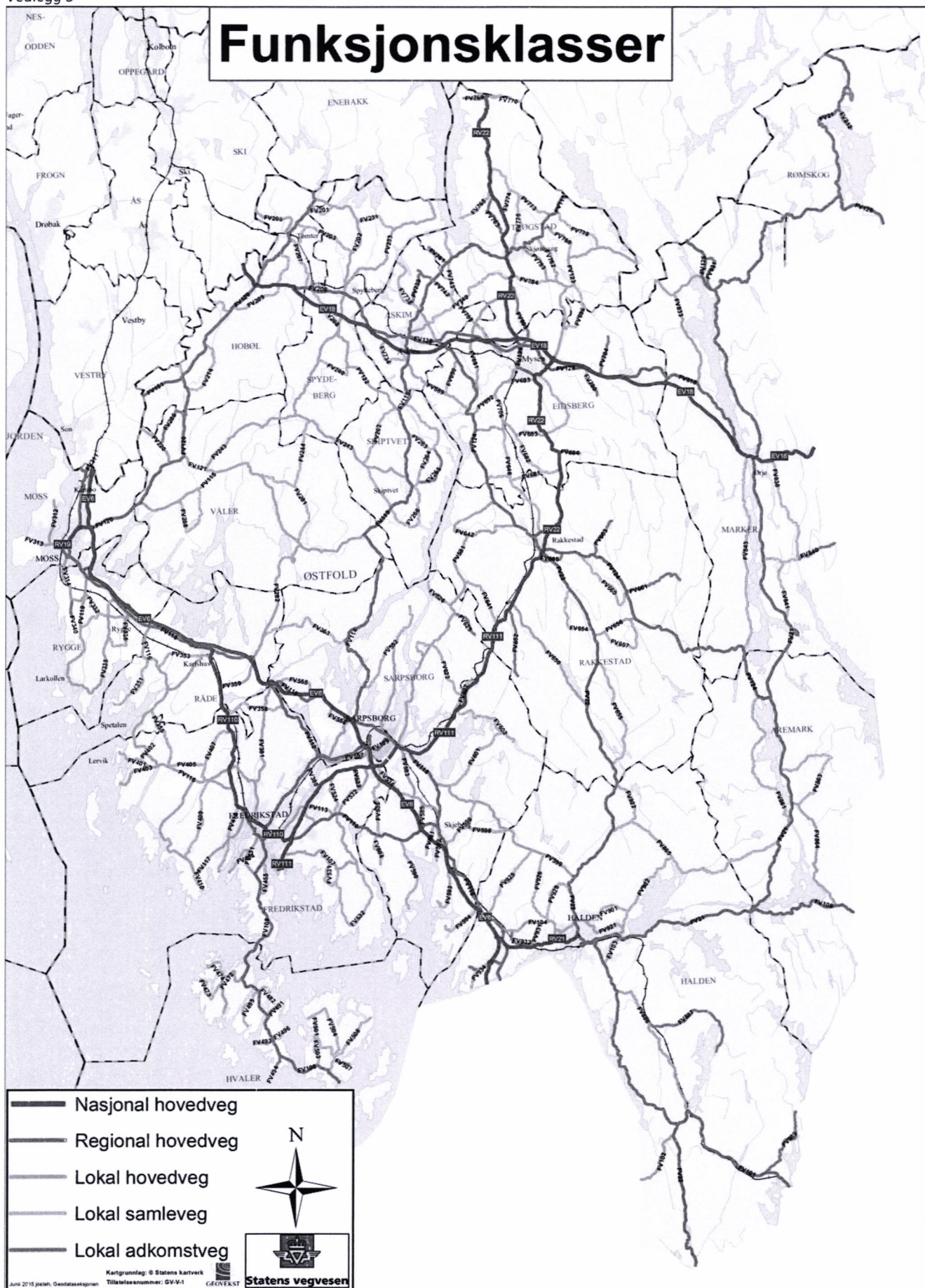


2#116:0c018412-7360-4ac2-876f-bd022a6b7c8f:52

## Vedlegg 4

<b>Måleindikatorer for fylkesvegnettet spesifisert på funksjonsklasser</b>						
<b>Pr. 01-01-2016</b>	<b>Regionale hovedveger</b>	<b>Lokale hovedveger</b>	<b>Lokale samleveger</b>	<b>Lokale adkomstveger</b>	<b>Sum fylkesveger</b>	<b>Nasjonale hovedveger (Alle Rv)</b>
<b>Vegnett og trafikk:</b>						
Veglengde, meter	558 641	455 132	574 741	96 023	1 684 537	275 568
gj.snittlig ÅDT	3 463	1 906	512	233	1 847	12 944
Trafikkarbeid (kjt.km/døgn)	1 934 713	867 562	294 267	22 373	3 111 340	3 566 952
Andel av trafikkarbeid på fv	62,2 %	27,9 %	9,5 %	0,7 %	100,0 %	
Andel av trafikkarbeid på rv+fv	29,0 %	13,0 %	4,4 %	0,3 %	46,6 %	53,4 %
<b>Gs-veger og fortau:</b>						
Gs-veger tilhørende vegholder	121 501	32 207	-	-	153 708	44 197
Gs-veger tilhørende kommunen	4 161	28 504	14 393	38	47 096	-
Fortau	54 379	51 132	8 663	250	114 424	16 562
<b>Tillatt aksellast:</b>						
Andel Bk10, meter	556 409	447 468	328 416	16 536	1 348 829	272 142
Andel Bk10, %	99,6 %	98,3 %	57,1 %	17,2 %	80,1 %	98,8 %
<b>Bruer (som driftes av Svv):</b>						
Samlet brulengde, vegbru meter	6 325	1 329	1 036	58	8 748	14 019
Antall bruere	170	64	64	9	307	239
herav ikke Bk10	-	3	16	6		-
Samlet brulengde, gs-vegbru meter	308	221	-	-	529	676
Antall Gs-bruere (over og langs)	16	4	-	-	20	10
<b>Dekkestandard:</b>						
Lengde grusveg	-	-	135 965	58 087	194 052	-
Lengde fast dekke	558 641	455 132	438 776	37 936	1 490 485	272 142
%-andel fast dekke	100,0 %	100,0 %	76,3 %	39,5 %	88,5 %	100,0 %
<b>Jevnhetsindikator (90% IRI)</b>						
Beregnet verdi	4,3	4,9	5,7	5,7	5,0	2,5
<b>Sporindikator (90% spor)</b>						
Beregnet verdi	17,5	14,0	15,2	23,3	16,2	11,3
<b>Ulykker: (2014-tall)</b>						
Antall ulykker	113	52	16	-	181	88
Antall drepte	2	-	1	-	3	2
Antall hardt skadde	10	3	2	-	15	9
Antall drepte og skadde totalt	164	67	16	-	247	114
Andel av drepte og skadde rv+fv	41,7 %	12,5 %	8,3 %	0,0 %	62,5 %	37,5 %

Vedlegg 5



2#118.0c018412-7360-4ac2-876f-bd022a6b7c8f:54



## Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Kommunestyret	17/17	27.04.2017

### Planstrategi for Rømskog, Aremark og Marker 2016-2020

Vedlegg

1 Felles planstrategi RAM rev2016 13mars 2017

#### Saksopplysninger

Kommunal planstrategi er et lovpålagt dokument iflg plan- og bygningslovens § 10 første ledd, der det heter:

*Kommunestyret skal minst en gang i hver valgperiode, og seinest innen ett år etter konstituering, utarbeide og vedta en kommunal planstrategi. Planstrategien bør omfatte en drøfting av kommunens strategiske valg knyttet til samfunnsutviklingen, herunder langsiktig arealbruk, miljøutfordringer, sektorenes virksomhet og en vurdering av kommunens planbehov i valgperioden.*

Hensikten med kommunal planstrategi er å utvikle en helhetlig strategi for hvilke planer kommunen trenger, sammenholdt med det utfordringsbilde kommunen står overfor. Formålet med strategien er å styrke den politiske styringen av den kommunale planleggingen. Gjennom planstrategiens beskrivelser av kommunens endrede rammevilkår, utfordringer og utviklingstrekk, gis kommunestyret mulighet til å prioritere hvilke planer som er nødvendige for å få ønsket utvikling av kommunen. I tillegg vurderes kommunens plansystem, planressurser og samlet planbehov i kommunestyreperioden. Planstrategien setter fokus på at planleggingen skal være behovsstyrt og ikke gjøres mer omfattende enn nødvendig.

I følge Plan- og bygningsloven skal forslag til vedtak av kommunal planstrategi gjøres offentlig kjent i minst 30 dager før kommunestyrebehandlingen. Det kan ikke fremmes innsigelser mot kommunal planstrategi.

## **Vurdering**

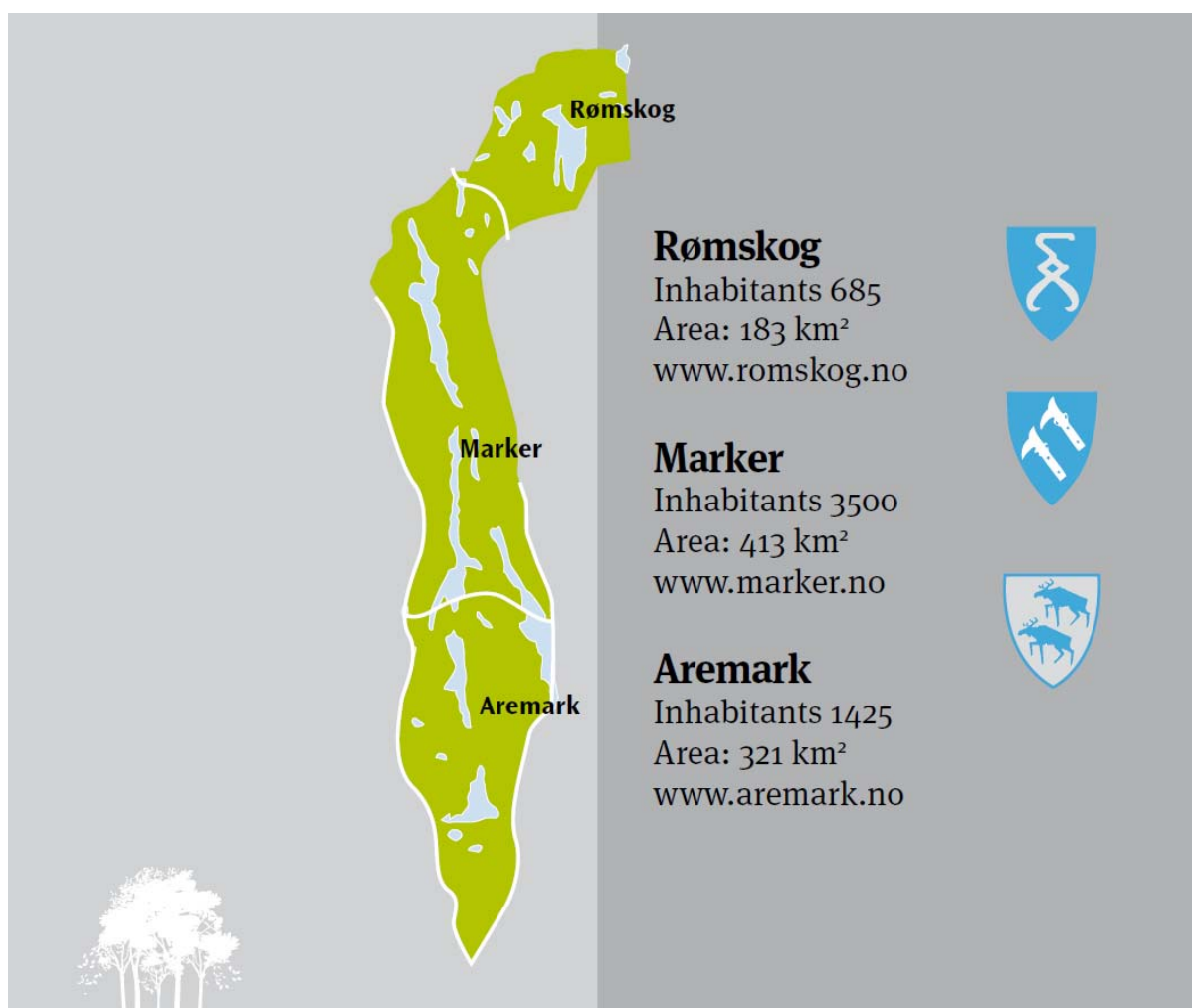
Rådmannens vurdering fremgår av vedlagte dokument.

## **Rådmannens innstilling**

Kommunestyret i Aremark vedtar ihht Plan- og bygningslovens § 11-1 den fremlagte «Planstrategi for Rømskog, Aremark og Marker 2016-2020».



# Rullering av Felles planstrategi RAM perioden 2016 - 2020



13.03.2017



## Innhold

1. INNLEDNING.....	3
1.1 Bakgrunn .....	3
1.2 Målsetting for planstrategi RAM.....	3
1.3 Lovens krav til innhold/ tema i kommunal planstrategi .....	3
1.4 Temaer som er vurdert/ lagt til grunn i planstrategien .....	4
1.5 Inndeling av interkommunal planstrategi RAM.....	4
1.6 Organisering .....	5
1.7 Prosess og fremdrift.....	5
1.8 Resultat og oppfølging .....	6
2. INTERKOMMUNAL FELLE PLANSTRATEGI.....	6
2.1 Regionale utfordringer.....	6
2.2 Regional planstrategi for Østfold .....	6
2.2.1 Arbeidsplasser .....	7
2.2.2 Kompetanse .....	8
2.3 Felles fokus.....	9
2.3.1 Utviklingsavtalen.....	10
2.3.2 Felles planbehov i perioden 2016 - 2020 .....	12
3. KOMMUNEVISE PLANSTRATEGIER.....	13
3.1 Rømskog.....	13
3.1.1 Utfordringer og strategier Rømskog .....	13
3.1.2 Swot-analyse/ work-shop i Rømskog.....	14
3.1.3 Planstatus Rømskog .....	17
3.1.4 Planbehov for Rømskog i perioden 2016 – 2020 .....	18
3.2 Aremark.....	19
3.2.1 Utfordringer og strategier Aremark .....	19
3.2.2 Swot-analyse/ work-shop i Aremark.....	20
3.2.3 Planstatus Aremark .....	23
3.2.4 Planbehov for Aremark i perioden 2016 - 2020.....	23
3.3 Marker .....	24
3.3.1 Utfordringer og strategier Marker .....	24
3.3.2 Swot-analyse/ work-shop i Marker .....	27
3.3.3 Planstatus Marker.....	29
3.3.4 Planbehov for Marker i perioden 2016 – 2020 .....	32

# Rullering av felles kommunal planstrategi for Rømskog, Marker og Aremark kommuner

---

## 1. INNLEDNING

### 1.1 *Bakgrunn*

Dette er en rullering av tidligere vedtatt planstrategi 2012-2016, der de nødvendige oppdateringer for perioden 2016-2020 er foretatt.

Det er tidligere etablert en felles prosess for de tre kommunene (jf PBL kap. 9), der de tre kommunene har stilt med sine respektive fagpersoner og kommunale ledere med beslutningsmyndighet.

Som styre (jf PBL § 9-2) for utarbeidelsen av felles planstrategi, er Grenserådet oppnevnt.

Hver kommune har hatt ansvar for at saksbehandlingsreglene følges innenfor sitt område. Kommunene har levert nødvendig bakgrunnsdokumentasjon som har gitt grunnlag for arbeidene (vedtak, saker, notater, møtereferater og gjeldende kommuneplaner, samt annen aktuell informasjon).

Felles planstrategi behandles og vedtas av de respektive kommunestyrer.

Siden forrige utgave av felles planstrategi, har kommunene vært gjennom en prosess med vurderinger og vedtak av i forhold til kommunesammenslutninger.

Det ligger an til at Rømskog kommune etter 2020 vil slå seg sammen med Aurskog-Høland og ut av Østfold fylke. Aremark kommune har vedtatt at det ikke er aktuelt med kommunesammenslutning (Halden vurdert), og Marker kommune har vedtatt å forbli egen kommune.

Siden det ikke vil skje konkret endring av kommunestrukturen i perioden frem til 2020, er det naturlig å foreta en lett rullering av strategien fra forrige periode 2012-2016, og ikke igangsette et mer omfattende strategi-arbeide.

Etter 2020 vil det naturlig nok bli aktuelt med en annen organisering av planstrategiarbeidet, siden kommunekartet vil endres i forhold til Rømskog.

Siden forrige periode har de tre kommunene også utarbeidet og vedtatt sine respektive samfunnsdeler til kommuneplanen (Aremark på høring ut 2016), i en samordnet prosess.

Videre har alle tre kommuner arealdel til kommuneplanen under utarbeidelse, også disse er samkjørt og basert på felles lest, men med kommunevise tilpasninger.

Dette sikrer samordning på tvers av kommunegrensene.

### 1.2 *Målsetting for planstrategi RAM*

Overordnet målsetting:

Øke regionens konkurransekraft i forhold til næringsutvikling, opplevelser og bosetting.

Uttrykt slik:

Gjennom engasjement og deltakelse vil vi arbeide for å utvikle en attraktiv region der folk finner seg til rette og trives, og der menneskene og de naturgitte ressursene er i sentrum.

### 1.3 *Lovens krav til innhold/ tema i kommunal planstrategi*

Drøfting av kommunens strategiske valg knyttet til samfunnsutvikling, herunder langsiktig arealbruk, miljøutfordringer, sektorenes virksomhet og en vurdering av kommunenes planbehov i valgperioden.

## **1.4 Temaer som er vurdert/ lagt til grunn i planstrategien**

- Sentrumsutvikling og levende bygder
- Attraktive tomter for boliger og fritidsboliger
- Næringsutvikling og turisme
- Infrastruktur
- Klima og energi
- Folkehelse
- Internasjonalt samarbeid
- Regionalpark Haldenkanalen
- Ungdom
- Utvikling av landbruket

## **1.5 Inndeling av interkommunal planstrategi RAM**

Todelt inndeling:

### **1. Interkommunal felles planstrategi**

Omfatter fellesområdene og overordnede planstrategier for kommunene i grenseregionen.

### **2. Kommunale planstrategier**

- Rømskog
- Areamark
- Marker

### **Tema arbeidene med felles interkommunal planstrategi (1):**

- Langsiktig arealbruk og utviklingsretninger
  - Sentrumsutvikling og levende bygder
  - Attraktive tomter for boliger og fritidsboliger
  - Næringsutvikling og turisme
  - Infrastruktur
  - Landbruk
- Miljøutfordringer (bygge på miljøstatus og utvikling siste 4 år, KOSTRA)
  - Klima, støy og utslipp
  - Avfall og energibruk
  - Folkehelse
  - Natur og landskap, biologisk mangfold
  - Kultur og kulturminner
  - Universell utforming
- Befolkning
  - Bosetting og alternative boformer
  - Ungdom
  - Arbeid
  - Opplevelser (turisme og fritid)

## **Tema for arbeidene med kommunevis planstrategi (2):**

- Sektorenes virksomhet
  - Helse og sosial
  - Kultur og idrett
  - Beredskap
  - Teknisk
- Kommunalt planbehov
  - Kommunedelplaner (areal)
  - Tematiske kommunedelplaner
  - Virksomhetsområder
  - Reguleringsplaner
- Befolkning
  - Bosetting og alternative boformer
  - Ungdom
  - Arbeid
  - Opplevelser (turisme og fritid)
  - Omdømmebygging

### **1.6 Organisering**

- Innleid prosjektleder (Halden Arkitektkontor AS)
- Administrativ prosjektgruppe
- Politisk styringsgruppe
- De respektive kommunestyrene fatter vedtak

### **1.7 Prosess og fremdrift**

- Oktober - november 2016: Kommunevise innspill til hva som er endret siden forrige periode, hva som er fullført, samt eventuelle nye forhold som bør tas med. Kan også fremmes for behandling i de respektive planutvalg før behandlingen i styringsgruppa.
- November - desember 2016: Vurdering av utkast til rullert felles planstrategi i kommunene.
- Februar 2017: Siste behandling i styringsgruppen/ formannskapene, med påfølgende kunngjøring/ annonse av kommunestyrets behandling (30 dager i forkant).
- Mars/april 2017: Endelig vedtak av planstrategi 2016-2020 i de 3 kommunestyrene. (Fylkesmyndighetene har ikke anledning til å fremme innsigelse til planstrategien – men det forutsettes samarbeid og tilslutning. Planstrategien har heller ikke direkte rettsvirkning i forhold til innbyggerne.)

## **1.8 Resultat og oppfølging**

Kommunal planstrategi vedtas i de respektive kommunestyre (skal skje hver valgperiode – hvert 4.år) i henhold til PBL § 10-1.

- Legges til grunn for fremstilling (rullering) av kommuneplanens samfunnsdel. I praksis vil dette si at Marker og Aremark kommuner begynner å se på sine samfunnsdeler i 2018/2019, slik at revidert samfunnsdel kan vedtas i 2020.
- Legges til grunn for fremstilling (rullering) av kommuneplanens arealdel. I praksis vil dette si at Marker og Aremark kommuner begynner å se på sine arealdeler igjen i 2018/2019, slik at revidert arealdel kan vedtas i 2020.
- Legges til grunn for igangsetting av tematiske kommunedelplaner, eller kommunedelplaner for utvalgte områder (kan også være kommunegrense-overskridende).
- Legges til grunn for planrevisjon/ oppheving av gjeldende reguleringsplaner, samt behov for nyregulering.
- Legges til grunn for videreføring av samarbeidsprosjekter kommunene imellom i perioden frem til 2020.

## **2. INTERKOMMUNAL FELLES PLANSTRATEGI**

### **2.1 Regionale utfordringer**

Etableringen av Grenserådet dokumenterer erkjennelsen av at de tre kommunene står sterkere sammen som region - der man ser arealutvikling, arbeidsmarked, bosetting, infrastruktur, turisme og offentlige tjenester samlet - enn om de tre relativt små kommunene skulle operere hver for seg.

Det kan være en utfordring for dette samarbeidet at Rømskog har vedtatt fremtidig kommunesammenslåing med Aurskog-Høland, og slik sett «er på vei ut» av Østfold.

Imidlertid er dette ikke til hinder for videreføring av det etablerte RAM-samarbeidet ut perioden, ledet av Grenserådet. Slik sett er det viktig å innta en praktisk og økonomisk holdning, der samarbeid både mot nord og syd kan benyttes videre.

Ørje må rendyrkes videre som et region-senter, også i forhold til Østfolds senterstruktur. Dette er i tråd med sentrale ATP-prinsipper, og det må arbeides for å øke bevisstheten om dette på statlig og fylkekommunalt nivå. Arbeidet med RAM-planstrategien har vist at de tre kommunene holder et høyt nivå på service, tilbud til befolkningen, boforhold og tilrettelegging for næringsutvikling.

Det er en utfordring at dette er en ”bevart hemmelighet” som må kommuniseres bedre, også i forhold til å få i gang en sårt tiltrengt utbygging av infrastrukturen. På grunn av et relativt beskjedent befolkningstall i forhold til andre press-kommuner, kommer regionen ofte til kort.

Det må en bevisstgjøring til for å få frem for statlige og fylkeskommunale bevilgende myndigheter at satsing og vekst i regionen vil dempe det samlede press som Oslofjordregionen opplever.

Utvikling er et resultat av valg og beslutninger, ikke et ubønhørlig resultat av fremskrivning av trender.

### **2.2 Regional planstrategi for Østfold**

Regional planstrategi 2016-2019 beskriver Østfolds største utfordringer i denne perioden og prioriterer planarbeid i tråd med disse. Planstrategien ble vedtatt av Østfold fylkesting 22. september 2016.

Fylkeskommunen har utarbeidet 4 scenarier for Østfolds utvikling 2015-2030, som har dannet grunnlag for de vurderingene som er gjort.

En prioritering av hvilke regionale planer som skal utarbeides eller rulleres for å møte de prioriterte utfordringene, skal forankres i Regional planstrategi. Planstrategien omhandler således ikke bare fylkeskommunens ressurser, men er et styringsdokument som avspeiler fylkeskommunens oppdrag som samordner og regional samfunnsutvikler.

I sitt vedtak 22.9.2016 anmodet Fylkestinget også fylkesrådmannen om å legge fram oppstartsaker for rulleringen av henholdsvis Regional transportplan (RTP), Regional plan fysisk aktivitet og fylkesplanen høsten 2016.

Regional kulturplan igangsettes fra desember 2016. Rulleringen av samtlige planer gjennomføres som en revidering av eksisterende planer.

Regionale planer som ikke rulleres i 2016 får forlenget sin virkeperiode fram til planlagt rullering i henhold til Regional planstrategi 2016-2019, eller til vedtak av neste regionale planstrategi.



Scenarier for Østfold 2015-2030

For beskrivelse av de fire scenarier vises det til kapittel 3 i regional planstrategi 2016-2019.

I kapittel 4 beskrives de prioriterte utfordringer og innsatsområder for Østfold i perioden 2016-2019:

### 2.2.1 Arbeidsplasser

Øke antall arbeidsplasser mer enn befolkningsveksten, fordi tilgang til og muligheter for arbeid er en av de absolutt viktigste faktorene for velferd. Sysselsettingsandelen vil øke og levekårene vil bli bedre. Samtidig tilrettelegge for fortsatt sterk befolkningsutvikling (høy innflytting), fordi dette igjen vil stimulere lokalt næringsliv til vekst, og det vil gi arbeidsplasser i kommunene. For å sikre dette må det tas hensyn til en variert nærings-, areal- og befolkningsstruktur i fylket.

De neste fire årene bør Østfold utnytte egne fortrinn bedre og styrke innsatsen på følgende områder (jfr. handlingsprogram for Næringsriket Østfold):

- Å forsterke og tilrettelegge for vekst for eksisterende bedrifter for å bidra til økt konkurransekraft og vekst for næringslivet i Østfold. Veksten skal bestå av både økonomisk vekst og/eller økning av antall arbeidsplasser.
- Flere levedyktige nyetableringer for å øke antall nyetablerte bedrifter i Østfold, som vil bidra til å øke sysselsettingen i fylket.
- Å trekke til seg og tilrettelegge for flytting av virksomheter til Østfold for å få private og offentlige virksomheter utenfor Østfold til å flytte og etablere seg i Østfold.

## 2.2.2 Kompetanse

Samordne innsatsen for utviklingen av fremtidens kompetanse, slik at flest mulig mennesker i Østfold blir i stand til å bidra til verdiskapingen og nyte godt av et bærekraftig velferdssamfunn og et aktivt medborgerskap. Innsats på helhetlig skoleløp, fullføring av videregående skole og økt andel med høyere utdanning, høyskole og FoU som støtter regionalt næringsliv, og et næringsliv som legger til rette for mer forskning og innovasjon.

De fem hovedstrategiene er:

1. Kultur/holdninger: Innspill og erfaring peker mot at det ikke er en tilstrekkelig oppmerksomhet omkring behovet for læring og utdanning eller tilstrekkelig respekt for fagkunnskap i Østfold. Det å arbeide for å endre denne kulturen og medfølgende holdninger til praktisk og teoretisk kompetanseutvikling er en av de viktigste oppgavene for fremtiden.
2. Samarbeid: Regional kompetanseplan strekker seg med sine temaer og målformuleringer på tvers av forvaltningsområder og interessesfærer i Østfoldsamfunnet. Det er derfor et stort behov for konkret samarbeid på flere områder hvor innsatsen er stor, men til dels fragmentert og lite samkjørt.
3. Innovasjon: Folk som snakker sammen, skaper sammen. I forlengelsen av et tettere samarbeid, skal det bygges en kultur for læring og deling av kunnskap gjennom samarbeidsdrevet innovasjon med vekt på handling, utprøving, testing og pilotering.
4. Livslang læring: Læring foregår gjennom hele livsløpet, både innenfor formelle og uformelle rammer. Et kompetansesamfunn må legge vekt på den enkeltes evne til, og ønske om- å tilegne seg, fornye og anvende kunnskap. Livslang læring er en sentral forutsetning for at arbeidslivets skiftende behov for kompetanse blir dekket.
5. En kunnskapsbasert praksis: Kvalitet i skole og barnehager handler om anvendelse av kunnskap. Kunnskap hentet fra teori og praksisfelt danner grunnlaget for egen praksis og utviklingsarbeid. Systematisk selvevaluering og tilpassede oversikter over ledelse og utvikling skal gi en god bakgrunn for revisjon av strategier og tiltak på alle nivå.

I kapittel 5 beskrives hvilke suksessfaktorer man må benytte seg av for å lykkes med planstrategien:

- 5.1 Samhandling og samarbeid
- 5.2 Infrastruktur og mobilitet
- 5.3 Integrering og inkludering
- 5.4 Klima og miljø
- 5.5 Helhetlig by- og stedsplanlegging

I kapittel 6 beskrives det regionale planbehovet for perioden 2016-2019:

Oversikt over eksisterende regionale planer:

- Fylkesplanen, vedtatt 2009
- Regional plan for barn og unge, vedtatt 2009
- Regional kulturplan, vedtatt 2010



- Regional plan for fysisk aktivitet, vedtatt 2010
- Regional kulturminneplan, vedtatt 2010
- Regional folkehelseplan, vedtatt 2011
- Regional transportplan, vedtatt 2012
- Regional vindkraftplan, vedtatt 2012
- Regional kystsoneplan, vedtatt 2014
- Regional kompetanseplan, vedtatt 2015
- Regional vannforvaltningsplan for Glomma - Oslofjord, vedtatt 2015
- Regional vannforvaltningsplan for grensevassdragene, vedtatt 2015

#### Fremdriftsplan:

	2016	2017	2018	2019
Fylkesplanen	████████████████████			
Regional plan for forskning, innovasjon og næringsutvikling	██████████			
Regional transportplan	██████████			
Regional plan for fysisk aktivitet		██████████		
Regional kulturplan		██████████		
Regional vannforvaltningsplan		████████████████████		
Regional folkehelseplan			██████████	
Regional kompetanseplan			██████████	
Regional kulturminneplan			██████████	
Regional klima- og energiplan			██████████	
Regional planstrategi				██████████

### 2.3 Felles fokus

Kommunenes tidligere arbeid med felles planstrategi viste at de tre kommunene har stort felles fokus på næringsutvikling og infrastruktur. Ungdom og skole, stedsutvikling, folkehelse, landbruk, turisme og innflytting er også sentrale tema.

I de tre kommunene har man arealer nok, og det er ønske om å utnytte dette til fordel for tilflytting og ny hyttebygging. Alle tre kommuner kan tilby idylliske og attraktive tomter, også ved vann og vassdrag.

Kommunene har gjennom sine respektive samfunnsdeler også fokus på nye og attraktive boformer, med et variert tilbud av boligtyper, sentrumsutvikling, samt satsing på alternative energiformer, blant annet ved å legge til rette for enklere etablering av småskala vindkraft.

Kommunene har Fv21 og E18, og nærhet til både Sverige, Oslo og Gardermoen/Rygge. Det er styrker, men det er en utfordring å konkurrere med Sverige som har lavere lønnsnivå og lavere priser. Fv21 har dårlig standard, noe som er en begrensning for pendlere og bedrifter som er avhengige av gode transportmuligheter.

En annen viktig utfordring er at utdanningsnivået er lavt i de tre kommunene, og man ønsker å få de som flytter ut for å ta høyere utdanning tilbake til kommunene etter endt utdanning. Mange av de som flytter tilbake etter endt utdanning blir avhengige av å pendle, bl.a fordi det er få kompetanse-arbeidsplasser i nærmiljøet.

Fra Aremark pendles det i hovedsak sørover til Halden og nedre Glommaregionen, fra Rømskog vestover til bl.a Nedre Romerike og Oslo, og fra Marker til Askim og videre innover til Follo og Osloregionen. Det må legges til rette for pendlere og arbeides for opprettelse av flere lokale arbeidsplasser. Kollektivtilbud ut av regionen må styrkes, og det må vurderes koordinert pendling og bestillingsruter. Dette må skje i samarbeid med fylkeskommunen. For Rømskog er det en stor utfordring at strømtilførselen må økes. Det er ikke mye reservestrøm ledig.

Bredbåndsforbindelser i de tre kommunene: Aremark og Marker har god nok dekning, men for lav hastighet og kvalitet. Aremark er i full gang med en oppgradering og er snart i mål. I Rømskog er det fortsatt "hvite felt" uten dekning og områder med for dårlig dekning. Dette hemmer utviklingen. Bedrifter som vil etablere seg, pendlere som har hjemmekontor og privatpersoner er helt avhengig av god og stabil nettilgang. Gode bredbåndsforbindelser kan være med å redusere pendlingen.

De tre kommunene har organisert et godt felles opplegg for raskt å ivareta henvendelser fra potensielle etablerere. Et annet fortrinn i forhold til raske beslutningsprosesser er at byråkratiseringen og saksbehandlingstid er lavere enn i press- og bykommuner, og avstanden til beslutningstakerne kortere.

### 2.3.1 Utviklingsavtalen

#### REGIONALE STRATEGIER, PRIORITERTE OMRÅDER OG INNSATSOMRÅDER

**Visjon:** *En attraktiv region med lønnsomt næringsliv og rikt kulturliv, basert på naturen, spisset kompetanse og småsteder hvor folk ikke bare bor, men lever!*

Regionalpark Haldenkanalen er en utviklingsregion som gjennom merkevarebygging og næringsutvikling innen opplevelsesnæringene, basert på naturverdier og stedsutvikling, skal gi økt verdiskaping og bolyst i lokalsamfunnene langs kanalen. Regionalparken vil være førende for arbeidet som skal utføres i regionen i de kommende år, og for de prosjekter som finansieres gjennom utviklingsavtalen.

#### **Hovedutfordring:**

Øke regionens konkurransekraft i forhold til næringsutvikling, opplevelser og bosetting ved å utnytte, videreutvikle og markedsføre regionens komparative fortrinn i form av:

- beliggenhet nær de store befolkningskonsentrasjonene i Osloregionen og ved en av landets viktigste grenseoverganger (E18 mellom Oslo og Stockholm)
- natur- og kulturkvalitetene langs og i tilknytning til Haldenkanalen
- trygge, gode og rimelige boområder med tilgang til store, sammenhengende natur- og friluftsområder
- aktivt samarbeid med lag og foreninger og en spesiell tilrettelegging for ungdom

### **Prioriterte innsatsområder:**

Kommunene ønsker å samordne flest mulig av sine utviklingsaktiviteter, og en ser for seg at mye av dette nå vil ivaretas av regionalparken. Grensekommunene vil likevel ha et behov for utviklingsprosjekter som ikke naturlig hører inn under parkorganisasjonen. Også slike prosjekter skal bidra til måloppnåelse i regionalparken, og en har derfor valgt å bruke innsatsområdene fra regionalparken som innsatsområder også for utviklingsavtalen. En har imidlertid valgt å legge til internasjonalt samarbeid som et eget innsatsområde.

### **Merkevaren Haldenkanalen**

Et godt omdømme og en styrket merkevare vil være en forutsetning for å lykkes, både i forhold til bosetting, næringsutvikling og opplevelser. Dette vil gjøres ved å:

- bygge felles identitet langs Haldenkanalen
- solid forankring gjennom bred deltakelse i strategiarbeidet
- utvikle en enkel og robust merkevarestrategi som grunnlag for produkt og kommunikasjonsstrategier

### **Stedsutvikling**

Hovedmålsettingen med innsats på området stedsutvikling er å skape bedre steder å bo, arbeide og leve. Med stedsutvikling forstås ikke bare fysiske forbedringer, men en heving av stedenes totale kvaliteter: fysiske, sosiale, næringsmessige, identitet og omdømme, forhold for familier, med mer. Vi vil styrke arbeidet med utviklingen av tettsteder og lokalsentra med fokus på samspillet mellom myndigheter, næringslivet, grunneiere og befolkning, og bidra till å utvikle bygder og sentra med attraktive og tilpassede møteplasser.

### **Utvikling av opplevelsesnæringene**

Med Haldenkanalen som bindeledd er det et potensial i utvikling av opplevelser, reiseliv og kultur, i alle grensekommunene. Dette skal ta utgangspunkt i de stedlige ressursene og det arbeidet som tidligere er utført gjennom forskjellige aktiviteter, som for eksempel Barnas Grenseland. Hovedmålet er å styrke utvikling av lønnsomme opplevelsesprodukter i Haldenkanal-regionen.

### **Primærnæringene**

For grensekommunene har primærnæringene vært, og vil fortsatt være, vesentlige næringer, som danner fundamentet i bydesamfunnet. Fortsatt lønnsomhet i disse næringene er viktig for at kulturlandskapet slik vi kjenner det, skal opprettholdes og videreutvikles. Utvikling av primærnæringene skal gis prioritet, og en må sørge for etablering og tilrettelegging innen de produksjoner vi har sterke produsentmiljøer i dag.

Skogen er en stor ressurs, og de tre kommunene utgjør en vesentlig del av det produktive arealet i fylket. Mer foredling og lokal produksjon er ønskelig for å styrke verdiskapingen. Videre er det viktig at vi også kan utnytte de store utmarksområdene til annen form for verdiskaping enn det tradisjonelle.

### **Internasjonalt samarbeid**

Grensekommunene har tradisjon for et aktivt internasjonalt engasjement. En ønsker å understreke dette ved å føre det opp som et eget innsatsområde i avtalen. Erfaring har vist at slikt samarbeid tilfører regionen verdifull kompetanse, nyttige nettverk og ikke minst mellommenneskelig forståelse og kjennskap til andre kulturer. I enkelte sammenhenger gir også slikt samarbeid økonomiske muligheter.

### 2.3.2 Felles planbehov i perioden 2016 - 2020

Planstrategi er en politisk arena, hvor hovedhensikten er prioritering/rangering av innsats og planlegging i 4-års-perioden. I de tilfeller hvor konklusjonen er at det skal igangsettes arbeid med kommuneplanen, kan Planstrategien gjøres enkel. Utfordringer beskrevet i planstrategisammenheng kan da løftes inn som tema i samfunnsdelen og/eller arealdelen.

De tre kommunene har nå for første gang en sammenfallende rullering av sine kommuneplaner. Dette gjelder for både samfunnsdelen og arealdelen. Dette er meget gunstig for både samarbeid over kommunegrensene, samt enhetlige og samordnede planprosesser, strategier, og felles mal for bestemmelser og arealbruk.

I forrige utgave av felles planstrategi, hadde man som mål å få ferdige utkast til kommuneplaner i løpet av 2014, kjørt som en felles prosess, men kommunevis over felles lest; Samordning av de tre kommuneplanprosessene var bærebjelken og hovedformålet med den felles planstrategien.

Slik sett har man i hovedsak dermed lyktes, men dog noe på etterskudd. Forsinkelsen skyldes endrede forutsetninger i forhold til fylkeskommunens engasjement og faglige bistand i dette, og kommunene ble litt mer «overlatt til seg» enn tidligere forutsatt. Det forsvant noen planressurser, som kommunene måtte erstatte på annet vis.

#### Felles planbehov beskrevet i forrige periode:

- Felles kommuneplanprosess – både samfunnsdel og arealdel
- Kommunale strategier for næringsutvikling i samarbeid med Regionalpark Haldenkanalen
- Plan for friluftsliv og friområder innarbeides som del av kommuneplan
- Felles vassdragsplan innarbeides som del av kommuneplan

Alle disse behovene vil bli dekket gjennom igangværende kommuneplanprosesser. Samfunnsdelene er vedtatt, og arealdelene forventes vedtatt i 2017. Felles planbehov i 2019 vil bli å vurdere videreføring av plansamarbeidet mellom Marker og Aremark (ettersom Rømskog går ut av samarbeidet), og om det kan etableres et eventuelt nærmere plansamarbeid med Halden kommune. I det minste i forhold til Halden-vassdraget, som er et sentralt tema for de tre kommunene.

Det er ikke kjørt nye kommunevise work-shoper ved denne «lette rulleringen» av felles planstrategi. Der er gjennomgått på nytt av kommunene, og isteden er de gitt mindre oppdateringer dette var nødvendig. Forøvrig har de fortsatt relevans, og er dermed beholdt (i oppdatert versjon).

## 3. KOMMUNEVISE PLANSTRATEGIER

### 3.1 Rømskog

#### 3.1.1 utfordringer og strategier Rømskog

Innbyggerundersøkelsen som ble gjennomført i 2014 viste at på de aller fleste områdene er innbyggerne mer tilfreds med Rømskog som kommune, enn landsgjennomsnittet for de øvrige kommuner i undersøkelsen.

Undersøkelsen (standardundersøkelse fra Kommuneforlaget (bedrekommune.no) ble sendt ut til alle innbyggere over 18 år, i alt 544 innbyggere. Svarprosenten lå på 31 % (snitt Norge, 9 kommuner, er 23 %).

Rømskog scorer langt over snittet på temaene klima, natur, landskap og levekår. Spesielt synes tilbudet til eldre og hjelpetrevende å være godt, og også oppvekstmiljø for barn og unge. Innbyggerne er også godt fornøyd med renhold og ryddighet på offentlige steder.

Innbyggerne er tilfreds med Rømskog som bosted, og vil også anbefale andre å flytte dit. Innbyggerne opplever også møtet med kommunen som forvaltnings- og serviceorgan som godt (godt over landsgjennomsnittet på samtlige tema). Dette stemmer godt overens med kommunens egen evaluering av seg selv i work-shopene gjennomført i forrige periode.

Rømskog scorer desidert langt under landsgjennomsnittet på områdene kollektivtilbud inn og ut av kommunen og butikktilbud. Øvrige tema der man også ligger under snittet er: Standard på veier, arbeidsmulighet innen rimelig avstand fra hjemmet, tilrettelegging for fotgjengere og syklistene. I forhold til trafikksikkerheten på skoletoppen, boligutvikling og tilrettelegging av naturlige møteplasser bør det utarbeides en sentrumsplan.

Næringsutvikling er et satsningsområde, og Regionalpark Haldenkanalen har utviklet en handlingsplan med konkrete tiltak.

Hovedplan for vann- og avløp er nå utarbeidet, og det er vedtatt omfattende kloakksanering med oppstart 2017.

Mulighet for å skaffe seg byggetomt vurderes som god, mens mulighet for leilighet er dårlig. Kommunen er den største utleieren, og det er god dekningsgrad ifht trygdeboliger og andre utleieboliger for eldre. Det er mest eneboliger og få leiligheter til salg. Det er lav omsetning i boligmarkedet, og det er behov for å utarbeide en boligsosial handlingsplan som kan gi svar på fremtidig boligbehov.

I tråd med den nye folkehelsesloven er det utarbeidet en plan for folkehelse og frivillighet i Rømskog. Folkehelseutfordringene er kartlagt og tiltak utviklet i samarbeid med lag og foreninger. Lag og foreninger gjør en uvurderlig innsats for å gi innbyggernes idretts- og aktivitetstilbud og kulturarrangementer. Dette skaper helse og trivsel. Kommunen har ulike støtteordninger for lag- og foreninger, og frivillige utfører en del tjenester for kommunen og motsatt.

Plan for statlige friområder og kommunedelplan for idrett og friluftsliv er planer som skal rulleres årlig.

### 3.1.2 Swot-analyse/ work-shop i Rømskog

Oppdatert

#### Næringsutvikling og infrastruktur Rømskog

Styrke	Svakhet
<ul style="list-style-type: none"><li>• God oppfølging/ oppbacking fra kommunen</li><li>• Ordfører-besøk hver 14-dag</li><li>• Støtteordninger</li><li>• Rask saksbehandling og kommunal velvilje</li><li>• Lokalt eierskap</li><li>• Ledige næringsarealer (ferdig regulert)</li><li>• Variert næringsliv</li><li>• Stabil arbeidskraft, lavt sykefravær</li><li>• Rømskog næringssselskap har utvidet sitt arbeidsfelt til også å omfatte næringsutvikling</li><li>• Østfold bedriftssenter</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ingen tilgjengelige/ ledige næringsbygg</li><li>• Dårlig vei</li><li>• Usentral beliggenhet</li><li>• Spredt lokalisering av bedriftene</li><li>• Lav inntjening/ små marginer</li><li>• Vanskelig å få innpendlende arbeidskraft til å bosette seg i kommunen</li><li>• Lite foredling av råvarer fra primærnæringen</li></ul>

Mulighet	Begrensning/ hinder
<ul style="list-style-type: none"><li>• Nærings-/ kontor-bygg for utleie/ fellesskap</li><li>• Kursing og veiledning</li><li>• Arbeidskraft fra Sverige og Aurskog Høland</li><li>• Samlet lokalisering: Sentrumsutvikling, sentrumsavgrensning</li><li>• Ny butikk</li><li>• Treffpunkt og næringslivsforening</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Rømsinger er forsiktige</li><li>• Liten risikovillighet</li><li>• Lav arbeidsledighet</li><li>• Vanskelig for gründere</li><li>• Liten gjennomslagskraft/ lav forståelse hos overordnede myndigheter</li><li>• Dårlig bredbånd/ internettforbindelse</li></ul>

## Omdømme og turisme Rømskog

Styrke	Svakhet
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vakker natur</li> <li>• 2 campingplasser, DNT-turisthytte</li> <li>• Kanoutleie, Kurøen</li> <li>• Spahotell - sykkelutleie</li> <li>• Sykkeltrasé, Villmarksveien</li> <li>• Kunstsamling, Trosterud skolemuseum</li> <li>• Visit Indre reiseliv</li> <li>• Oversikt for kjøp av jakt- og fiskekort</li> <li>• Kulturarrangementer</li> <li>• Unions-marathon</li> <li>• Åpent skytterstevne - Elgbane</li> <li>• God hjemmeside</li> <li>• Medvirkning</li> <li>• Rømsinger er stolte og gode ambassadører</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ingen tar helhetsansvaret</li> <li>• Kan være vanskelig å bli integrert i lokalmiljøet</li> </ul>

Mulighet	Begrensning/ hinder
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Halden-kanalen, tilknytning</li> <li>• Villmarksveien (Fv-21)</li> <li>• Kart</li> <li>• Tiltak for å få folk til å stoppe</li> <li>• Markedsføring, reklamering</li> <li>• Bygdedag</li> <li>• Sykkelritt – kombinert med Unions-marathon</li> <li>• Plassere ansvar</li> <li>• NM-runder/ skyttestevner</li> <li>• Samarbeid over kommunegrensene</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Økonomi</li> <li>• Liten administrasjon i kommunen</li> <li>• Få som kan ta ansvar for arrangementer (krevende – kan bli utbrente)</li> <li>• Vanskelig for gründere</li> <li>• Dårlig bredbånd/ internettforbindelse</li> </ul>

## Oppvekst Rømskog

Styrke	Svakhet
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trygt og oversiktlig</li> <li>• Fleksibel barnehage – tilpassede åpningstider</li> <li>• SFO på dagen</li> <li>• Fine lokaler – nær naturen, kvalifisert personale, god pedagogtethet</li> <li>• Videreutdanning tilbys</li> <li>• Kulturskole</li> <li>• Bredt fritidstilbud – lave priser</li> <li>• Små klasser (4 – 12 elever)</li> <li>• Bra nettbrett-tilbud</li> <li>• Gratis frukt og melk (i barnehage og skole)</li> <li>• 6. – 7.klasse- elgjakt</li> <li>• Ungdomsskole på Bjørkelangen (kan benytte kulturskoletilbud i Aurskog Høland)</li> <li>• Fritidsklubb (lokaler, leder)</li> <li>• Trygt gjeng-miljø, lite kriminalitet</li> <li>• Festivaler, Kurøen, B&amp;U-festival</li> <li>• Bygdekino</li> <li>• Motorsport: Endurobane (regulert)</li> <li>• Mødregruppe</li> <li>• Mulig å søke VGS-opptak både i Mysen og Aurskog Høland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kan være få elever i hver årsklasse</li> <li>• Lang vei, mye foreldrekjøring</li> <li>• Litt kaotiske tilstander i kommunesenteret om morgenen, trafikkfarlig</li> <li>• Manko på tilbud til de over 13- 15 år – må til Bjørkelangen (håndball etc.)</li> <li>• Har ofte omgangskrets på Bjørkelangen, pga ungdomsskole og VGS</li> </ul>

Mulighet	Begrensning/ hinder
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Samarbeid mot Ørje, turer til ungdommens kulturhus</li> <li>• Konfirmanter til Ørje</li> <li>• Styrke interkommunalt samarbeid</li> <li>• Offensiv boligpolitikk: Øke innbyggertallet, stimulere til innflytting</li> <li>• Synliggjøring/ lobbyvirksomhet overfor fylkesmyndighetene</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mangler uteieboliger (få ledige)</li> <li>• Kan risikere å bli marginalisert</li> <li>• Lave elevtall</li> <li>• Blir ikke prioritert av fylkesmyndighetene – når ikke gjennom</li> <li>• Mangler befolkningsvekst</li> </ul>



### 3.1.3 Planstatus Rømskog

Plan	Vedtatt av	Saknr.	Dato
Arbeidsgiverstrategi 2017 - 2020	K	5/17	09.02.17
Seniorpolitisk plan	K	16/13	18.04.13
Beredskapsplan streik	Administrativt		1.4.12
Kommuneplanens arealdel	K	56/08	25.09.2008
Kommuneplanens samfunnsdel	K	42/16	20.06.2016
Skogbruksplan			1999/2000
Kriseplan for katastrofer i fredstid	Administrativt		2016
Risiko- og sårbarhetsanalyse - overordnet	K	15/16	17.03.16
Helse- og sosial – Beredskapsplan i Rømskog kommune	Administrativt		20.02.14
Pandemi	Administrativt		01.02.17
Delplan for idrett- og friluftsliv	K	83/16	15.12.16
Klima- og energiplan	K	17/11	2011
Natur- og viltkartlegging i Rømskog	K	52/10	11.11.10
Beredskapsplan avløp	Administrativt		2011
Handlingsplan 2017 og økonomiplan 2017-2020	K	84/16	15.12.16
Årsplaner barnehage og SFO 2017	Administrativt		2017
Plan for statlige friområder	Administrativt		Nov.-12
Demensplan	Administrativt		2015
Trafikksikkerhetsplan 2013-2024	K	11/13	14.02.13
Alkoholpolitisk handlingsplan 2015-2018	K	48/14	13.11.14
Kulturminneplan			UA
Vedlikeholdsplan 2013-2017	Formannskapet	13/15	02.03.15
Kommunikasjonsstrategi	Formannskapet	3/13	04.02.13
Plan for folkehelse og frivillighet 2014-2017	K	14/14	10.04.14
Hovedplan vann og avløp 2015-2027	K	32/15	11.06.15
Plan mot vold i nærrelasjoner 2015-2018	K	20/15	23.04.15
Strategiplan helse og omsorg 2015-2025	K	58/14	11.12.14
Smittevern	Administrativt		01.02.17
Handlingsplan mot radikaliserings og voldelig ekstremisme		7/17	09.09.17

### 3.1.4 Planbehov for Rømskog i perioden 2016 – 2020

Samfunnsdelen for Rømskog ble vedtatt 20.juni 2016.

Kommuneplanens gjeldende arealdel ble vedtatt 25.09.2008, og forventes erstattet av ny rullert arealdel i 2017.

I dette inngår også plan for friluftsliv og friområder samt felles vassdragsplan som del av kommuneplanen. Kommunen vil også delta i felles kommunale strategier for næringsutvikling.

<u>Lokalt planbehov</u>	<u>Ferdigstillelse</u>
• Kommuneplanens arealdel	2017
• Kommunedelplan for idrett og kulturanlegg	2017
• Strategi for digitalisering og IKT	2017
• Kulturminneplan	2017
• Revisjon av klima- og energiplan	2017
• Revisjon av beredskapsplan for helse og sosial	2017
• Vedlikeholdsplan revisjon	2017
• Revisjon av alkoholpolitisk handlingsplan	2018
• Revisjon av plan for folkehelse og frivillighet	2018
• Plan mot vold i nære relasjoner	2019

## 3.2 Aremark

### 3.2.1 utfordringer og strategier Aremark

Aremark har et godt utbygget kommunalt tjenestetilbud. Det gjelder på alle områder av kommunens drift. Det er liten eller ingen ventetid på for eksempel barnehageplass og sykehjemsplass. Ved Aremark skole finnes det skolefritidstilbud. Kommunen har idrettshall, svømmehall og ungdomsklubb. Det kommunale tjenestetilbudet er således godt tilrettelagt for barnefamilier. Kommunen har alle forutsetninger for å være en god bokommune.

Kommunen samarbeider med kommunene Marker og Rømskog om fagkompetanse på områdene jord, skog, byggesak, spredt avløp, plansaker og oppmåling/eiendomsregistrering.

Spesialiserte tjenester på områdene skole og helse kjøpes av Halden kommune.

Når det gjelder privat tjenestetilbud er tilbudet i kommunen begrenset. Det er Halden som er senteret for private tjenester og service i Aremark. Halden dekker behovet for slike tjenester på alle områder.

Aremark kommune har i dag en godkjent arealdel til kommuneplanen som ble sluttbehandlet av kommunestyret etter meglings med fylkesmyndighetene i 2010, og rullert plan er planlagt lagt ut på høring i 2017.

Samfunnsdelen er rullert, og ligger på høring, med høringsfrist ut 2016.

Kommunens utfordringer de kommende årene:

Opprettholde og skape grunnlag for en befolkningsvekst. Etablere et fortettet kommunesenter (Fosby) som ikke medfører vesentlig nedbygging av jordbruksareal. I tillegg opprettholde spredt bosetting i kommunen der det er ønskelig.

I tillegg må det kommunale tjenestetilbudet opprettholdes og helst forbedres for at kommunen skal være attraktiv som bokommune.

Tjenestetilbud i kommunen som ikke kan endres.

En fullverdig skole, barnehage og et godt fungerende sykehjem er tjenestetilbud som bør opprettholdes uendret i kommunen.

Et kommunalt tjenestetilbud vil alltid endres i form og innhold forhold til forutsetninger som økonomi, samarbeidsløsninger, personellsituasjon, fagkompetanse og statlige rammebetingelser.

Forholdet til fylkesplanen med hensyn til jordvern, fortetting og andre planforhold.

Forutsetningene i fylkesplanens arealdel passer dårlig til en kommune som Aremark med et stort areal til rådighet, lavt innbyggertall og behov for å kunne opprettholde et spredt bosettingsmønster.

Samtidig bør vi følge opp fylkesplanens målsetting om ikke å bygge ned jordbruksarealet. Vi har krav på oss til å fortette befolkningsmønsteret. Dette vil det være mulig å gjøre noe med i forbindelse med revisjon av kommuneplanens arealdel. Dette gjelder spesielt for kommunesenteret.

Det er viktig for Aremark kommune å bygge opp et kommunesenter. Første steg vil være å legge et reguleringsmessig grunnlag for blant annet å kunne bygge opp et tilbud av leilighetsbygg, muligens kombinert med næringslokaler og møtesteder/plasser for publikum. Dette er selvfølgelig noe som må sees i et 50 års perspektiv, men grunnlaget må nok legges nå.

### 3.2.2 Swot-analyse/ work-shop i Aremark

#### Landbruk Aremark

Styrke	Svakhet
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Naturgitte forutsetninger</li> <li>• Nærhet til foredling og konsumenter</li> <li>• Gode muligheter for nye tiltak i landbruket</li> <li>• Levende gårdsmiljø (beitende dyr)</li> <li>• Stedbunden næring</li> </ul>	
Mulighet	Begrensning/ hinder
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Større satsing/ ambisjoner</li> <li>• Offensiv oppfølging og tilrettelegging fra kommunens side</li> <li>• Levende bygd, gir synergi-effekter på all annen virksomhet</li> <li>• Mer foredling lokalt</li> <li>• Kortreist mat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Økonomi</li> <li>• Fristende å leie ut jorda, lett å få jobb andre steder (Nexans)</li> <li>• Rovdyr</li> </ul>

#### Turisme og reiseliv Aremark

Styrke	Svakhet
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haldenkanalen regionalpark</li> <li>• Samarbeid mellom kommuner og fylke</li> <li>• Kirkeng Camping</li> <li>• Stora Lee Camping</li> <li>• Hytter</li> <li>• Elgfestivalen</li> <li>• Strømsfossområdet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sesongbetont</li> <li>• Lav risikovillighet</li> </ul>
Mulighet	Begrensning/ hinder
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Knoppskyting/ alternative og nye næringer i tilknytning til Haldenkanalen regionalpark</li> <li>• Gjennomføre tiltak på Strømsfoss (jf vedtatt reguleringsplan)</li> <li>• Forskjønnelse og utvikling i sentrum (jf vedtatt kommunedelplan Fosby).</li> <li>• Utnytte jakt- og fiskeressursene bedre</li> <li>• Hytteutvikling i større skala</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapitalkrevende</li> </ul>

## Bosetting Aremark

<b>Styrke</b>	<b>Svakhet</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Lave tomtepriser</li><li>• Idyllisk beliggenhet og omgivelser</li><li>• Kort vei til Halden</li><li>• Spredt boligbygging</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vanskelig å få nye folk til å bosette seg</li><li>• Få/ ingen leiligheter</li><li>• For lite utviklet sentrum</li></ul>

<b>Mulighet</b>	<b>Begrensning/ hinder</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Legge ut flere boligtomter</li><li>• Tilrettelegge for leiligheter</li><li>• Flere boliger i sentrum</li><li>• Utarbeide reguleringsplan for boligområde i sentrum</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Dårligere tilbud enn i byer i nærheten – vanskelig å konkurrere</li><li>• Dårlig tilgang til uteleiligheter (lav standard)</li></ul>

## Næringsliv og sysselsetting Aremark

<b>Styrke</b>	<b>Svakhet</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Rask saksbehandling og beslutninger</li><li>• Ledige ferdig regulerte industritomter</li><li>• Rimelige tomter</li><li>• Aremark næringsforum</li><li>• Innovasjon Norge</li><li>• Beliggenhet mellom E6 og E18</li><li>• Lokalt næringsfond</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• For små/ lav produksjon/ lite kvantum</li><li>• Konkurransen fra Halden og Ørje</li><li>• Mangel på arbeidsplasser - utpendling</li></ul>

<b>Mulighet</b>	<b>Begrensning/ hinder</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Få orden på industrifeltet (oppdydding og markedsføring)</li><li>• Oppgradere hastighet/ stabilitet på bredbåndet</li><li>• Ledige kontorlokaler i Bank-bygget</li><li>• Bedre markedsføring</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ikke ledige industribygg/ lokaler</li><li>• Lett å få jobb i Halden</li></ul>

## Oppvekst Aremark

Styrke	Svakhet
<ul style="list-style-type: none"><li>• Trygg oppvekst – stabilt miljø</li><li>• Idrettshall, svømmebasseng, ballbaner, ballbinge, allbrukshus, bygdekino</li><li>• BMX-bane</li><li>• NMK Aremark - Brekka</li><li>• Bra med gang- og sykkelveger</li><li>• Full barnehagedekning</li><li>• Én skole – samler/ binder bygda sammen</li><li>• Mange lag og foreninger</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mye foreldrekjøring</li></ul>
Mulighet	Begrensning/ hinder
<ul style="list-style-type: none"><li>• Bygge fotgjengerovergang i sentrum - trafiksikkerhet</li><li>• Nærhet til Halden</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Økonomi/ drift</li><li>• Mangler fotgjengerkryssing i sentrum</li></ul>

### 3.2.3 Planstatus Aremark

Plan	Status
Personalpolitisk plan	Vedtatt
Plan for kompetanseutvikling i skolen	Årlig
Kommuneplanens arealdel - revidert	Under utarbeidelse
Kriseplan for katastrofer i fredstid	Vedtatt
Revidering	Under utarbeidelse
Risiko- og sårbarhetsanalyse	Under utarbeidelse
Plan for helsemessig og sosial beredskap, Revidert	Vedtatt
Pandemi	Vedtatt
Klima- og energiplan	Vedtatt
Strategisk Næringsplan Indre Østfold 2010-2013	Vedtatt
Budsjett og økonomiplan	Årlig
Trafikksikkerhetsplan	Vedtatt/ Ønskes
Rusmiddelpolitisk handlingsplan	Vedtatt
Plan for næringsutvikling	Under utarbeidelse
Plan for idrett og kulturanlegg	Vedtatt
Sentrumsplan - kommunedelplan Fosby	Vedtatt
Hovedplan for vann og avløp	Vedtatt
Smittevernsplan	Vedtatt

### 3.2.4 Planbehov for Aremark i perioden 2016 - 2020

Kommuneplanens arealdel for Aremark er vedtatt 29.10.2009 – revidert 02.09.2010. Ny samfunnsdel samt rullert arealdel er under utarbeidelse, og forventes vedtatt i 2017.

Lokalt planbehov:

- Plan for råstoffutvinning – tematisk kommunedelplan
- Plan for folkehelse

### 3.3 Marker

#### 3.3.1 utfordringer og strategier Marker

Marker kommune legger følgende visjoner, mål og verdier til grunn for sitt arbeide:

**Visjon**  
Mulighetene er mange

**Verdier**  
Trygghet  
Trivsel  
Respekt

**“Folk som snakker sammen, skaper sammen”**  
Derfor vi vil stimulere til samspill mellom innbyggere, medarbeidere, frivillige og lokalt næringsliv for å ha fornøyde innbyggere, opprettholde vårt lokalsamfunn og utnytte Markersamfunnets potensiale.

**Mot**  
Marker er en MOT-kommune. Vi vil bevisstgjøre og styrke ungdoms mot – til å leve, bry seg og si nei.  
MOTs visjon er et varmere og tryggere samfunn.

**Styringsmål**  
God tjenestekvalitet med fornøyde brukere.  
Tilfredse, stolte og friske medarbeidere.  
God ressursstyring som sikrer økonomisk handlingsfrihet.  
Attraktiv kommune for bosetting og etablering.

**MOT I MARKER**  
ET STOLT LOKALSAMFUNN MED MOT

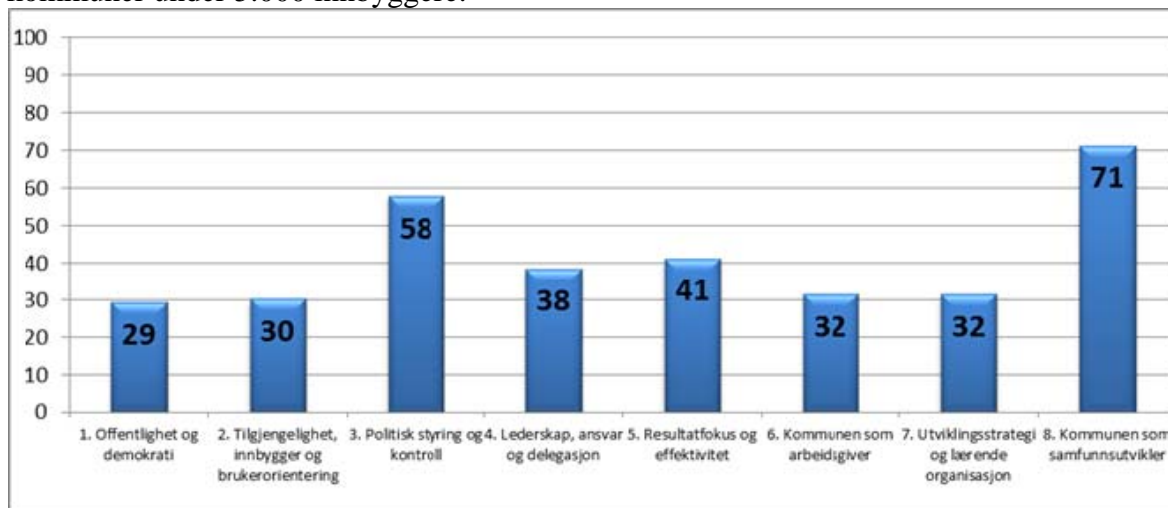
**MARKER**



Kommunens utfordring de siste årene har vært en vanskelig økonomisk situasjon, noe det er tatt betydelige grep for å ende på. Gjennom dette arbeidet har kommunen deltatt i et nettverk med hensikt å sette fokus på en del områder kommunen tidligere har hatt for liten oppmerksomhet på.

KS Konsulent har utført en utvidet KOSTRA-analyse og en Kommunekompassevaluering av kommunen. Kostra-analysen viser at Marker kommune har et svakt inntektsgrunnlag og driver billig på de fleste områder, men på noen områder også med høyt ressursforbruk.

Kommunekompasset gir Marker en totalscore på 332 poeng, som er over gjennomsnittet for kommuner under 5.000 innbyggere.



Marker kommune scorer svært godt som samfunnsutvikler, men relativt lavt på mange andre områder. Lavest scorer kommunen på området offentlighet og demokrat, noe det er all grunn til å jobbe videre med. Det skal utarbeides en handlingsplan for å ta tak i de områdene der det er stort behov for bedring. Det viktigste av dette er å få på plass et kvalitetssystem som sikrer tilfredsstillende rutinebeskrivelse og avvikshåndtering.

Et annet av temaene kommunen er utfordret på er å styre mer på resultat og kvalitet enn på tiltak og økonomi. Det er derfor gjort et arbeid for å revitalisere kommunens arbeid med Balansert Målstyring, der det er utpekt tre strategiske fokusområder; brukere/tjenester, medarbeidere/organisasjon og økonomi.

I tillegg har kommunen arbeidet med et fjerde fokusområde; Samfunn. Dette området skal bevisstgjøre virksomhetene i forhold til følgende områder:

- miljø og klima
- folkehelse og livskvalitet
- levende lokalsamfunn
- befolkningsutvikling
- verdiskaping
- med ungdom i fokus

Resultatmåling skjer via brukerundersøkelser og medarbeiderundersøkelser, og konkrete resultatmål er angitt for hvert område. Marker kommune scorer generelt godt både på brukerundersøkelse og medarbeiderundersøkelser, og kommer i forhold til attraktivitet godt ut når det gjelder bosetting.

I samfunnsdelen av kommuneplanen er det vedtatt følgende overordnede mål

1. Fornøyde innbyggere
2. Opprettholde vårt lokalsamfunn
3. Utnytte vårt potensiale

Kommunen har gjennom mange år lagt vekt på at tjenestetilbudene inne pleie og omsorg og innen skole skal være så gode som mulig. På begge disse områdene er tjenestene godt utbygd og store investeringer er foretatt. Med en alderssammensetning og befolkningsutvikling som skiller seg en hel del fra resten av Indre Østfold, er det nå viktig for kommunen å arbeide for at familier i yrkesaktiv alder etablerer seg. Kommunen har et godt tilbud i forhold til tomter og leiligheter for salg, men lite for utleie. Også i forhold til næringsutvikling har kommunen en utfordring, da nedgangen i antall arbeidsplasser har vært stor de siste årene. Stimulering til satsing innen opplevelse og reiseliv er derfor viktig.

Ved å tilrettelegg for et aktivt og trivelig sentrum, samt fortetting av boliger, kan sentrum utvikles med de funksjoner innbyggere i dag krever. Det vil på dette området være viktig å følge opp de anbefalinger som er kommet gjennom ulike initiativ.

Ungdommens Kulturhus og MOT-engasjementet skiller Marker fra gjennomsnittet når det gjelder ungdomssatsing. Kommunen har i dag et tilbud for de fleste, både innen idrett og kulturaktiviteter. Kommunen ønsker i framtiden å forsterke sitt engasjement og sin profil knyttet til ungdom.

Arbeidet i Regionalpark Haldenkanalen vil fortsatt være av stor betydning, både knyttet til stedsutvikling og utvikling av opplevelsesnæringen. Kommunen har også et aktivt landbruk der investeringsviljen er stor, og mulighetene til videre utvikling gode.

Videre vil arbeidet med klima og miljø være viktige områder framover, både i forhold til forurensningssituasjonen i vassdraget, og ikke minst i forhold til gjennomføring og måloppnåelse av kommunens energi- og klimaplan. Nye løsninger knyttet til smartere samfunn vil prioriteres.

### 3.3.2 Swot-analyse/ work-shop i Marker

#### Næringsutvikling Marker

Styrke	Svakhet
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Har etablert system for å ta imot nye bedrifter/ etableringer</li> <li>• Systemet fungerer godt, flere å spille på</li> <li>• Beliggenhet ved E18</li> <li>• Lett å skaffe arbeidskraft</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vanskelig å få nye etableringer – nærhet til Sverige</li> <li>• Bedre rammebetingelser i Sverige</li> <li>• For stor avstand til Oslo</li> <li>• Nedgang i antall arbeidsplasser</li> </ul>

Mulighet	Begrensning/ hinder
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionalt samarbeid (det viktigste er at ny næring kommer til regionen, og ikke hvilken kommune det er)</li> <li>• Felles administrasjon for flere områder, der dette er mulig (kostnadsdeling, muligheter for hele stillinger og ”spesialister”)</li> <li>• Kan få etableringer pga nærhet til grensen (Svenske bedrifter har som praktisk ordning også postadresse på Ørje)</li> <li>• Øke markedsføringen/ salgsjobb</li> <li>• Utbygging av E18</li> <li>• Høyhastighetstog med stasjon på Ørje</li> <li>• Internasjonalt samarbeid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• For dårlig markedsføring (Marker må bli kjent for å være en etableringsvennlig kommune)</li> <li>• Lav arbeidsledighet</li> <li>• Grensegjengerordningen: Spesielt skattesystem for grensekommunene</li> </ul>

#### Reiseliv og opplevelser Marker

Styrke	Svakhet
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visit Indre</li> <li>• Mange aktører og arrangement tilknyttet natur og kultur</li> <li>• Regionalpark Haldenkanalen <ul style="list-style-type: none"> <li>- Opplevelsesutvikling</li> <li>- Stedsutvikling</li> <li>- Merkevarer/ omdømme</li> <li>- Primærnæring</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ingen store fyrårn</li> <li>• Mange små</li> <li>• Indre som region er lite samlet</li> </ul>

Mulighet	Begrensning/ hinder
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Langsiktighet (ikke gå inn i kortsiktige ”stunt”)</li> <li>• Utvikling av Ørje Sentrum</li> <li>• Enighet om samarbeid</li> <li>• Videre satsing på regionalparken</li> <li>• Ørje Brug og Flishuset</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er hver kommune ”seg selv nærmest”?</li> <li>• Er vilje til samarbeid reell?</li> <li>• Er Marker en ”bevart hemmelighet”?</li> </ul>

## Bosetting Marker

Styrke	Svakhet
<ul style="list-style-type: none"><li>• Rimelig boligmarked</li><li>• Variert tilbud</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Dårlig utleiemarked (må kjøpe)</li><li>• Stramt arbeidsmarked</li><li>• Markedsføring</li><li>• Lav lønnsomhet for utbyggere</li></ul>

Mulighet	Begrensning/ hinder
<ul style="list-style-type: none"><li>• Nærhet til Sverige</li><li>• Innvandring</li><li>• Optimistisk mål: 1000 nye innbygger i 12-årsperioden</li><li>• Få mer oppmerksomhet i media om Marker og tilbudene</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Lav innvandring</li><li>• Lav arbeidsledighet</li><li>• Demografi</li><li>• Lønnsomhet</li></ul>

## Oppvekst og ungdom Marker

Styrke	Svakhet
<ul style="list-style-type: none"><li>• Ungdommens kulturhus UKH</li><li>• Har bredt tilbud – også til de mellom 13 og 22 år</li><li>• Ungdommen holder seg i Ørje på fritiden</li><li>• Stolte over å være fra kommunen ("Ørje-gjengen")</li><li>• Godt sosialt fellesskap</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ikke VGS i kommunen – 80% på Mysen VGS, ellers i Halden og Askim</li><li>• Kan være vanskelig å komme fra en annen kultur/ utenfra</li></ul>

Mulighet	Begrensning/ hinder
<ul style="list-style-type: none"><li>• Satse på ungdommen</li><li>• Stipend</li><li>• Internasjonalt samarbeid</li><li>• MOT-kommune</li><li>• Fange opp de som faller utenfor</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Manglende kunnskap/ oppmerksomhet rundt hvor bra ungdomssatsingen er i kommunen</li></ul>

### Ørje Sentrum (felles)

Styrke	Svakhet
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skjer mye positivt</li> <li>• Positive holdninger</li> <li>• Storgata har blitt fin</li> <li>• Slusene og Brugsområdet</li> <li>• Båtkafé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• For få som stopper/ kommer innom sentrum – drar forbi til Sverige (ca 5.000 biler passerer pr dag)</li> <li>• Kunne vært flere attraksjoner</li> <li>• Økonomi for videre satsing og utvikling</li> </ul>

Mulighet	Begrensning/ hinder
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sentrum som eget besøksmål – opplevelser i sentrum</li> <li>• Lage utviklingsplan for Torget</li> <li>• Utbygging i privat regi</li> <li>• Etablere dagligvare og Post på Torget</li> <li>• Skape mer liv på Torget</li> <li>• Mulig flytting av biblioteket</li> <li>• Tiltak for å få forbipasserende inn i Sentrum</li> <li>• Lage samlet utviklingsplan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• For få innbyggere</li> <li>• Stygt område på gamle Torget – trekker ned miljøkarakteren</li> </ul>

### 3.3.3 Planstatus Marker

Plan	Status
Kommuneplanens samfunnsdel	Vedtatt 2016
Kommunedelplan Ørje Sentrum	Vedtatt
Kommunedelplan for kulturbygg og fysisk aktivitet	Vedtatt
Kommunedelplan for kulturminner	Vedtatt
Kommunedelplan for trafikkikkerhet	Vedtatt
Utviklingsplan omsorg 2010 – 2013	Vedtatt
Tjenesteanalyse og kompetanseplan omsorg	Vedtatt
Klima og energiplan	Vedtatt
Barnehageplan	Vedtatt
Handlingsplan for psykisk helse	Vedtatt
Handlingsplan for psykisk helse hos barn og unge	Vedtatt
Folkehelseplan	Vedtatt
Plan for helsestasjon og skolehelsetjenesten	Vedtatt

Oppvekstplan for barn og unge	Vedtatt
Smittevernplan	Vedtatt
Plan for vedlikehold av kommunale bygninger og anlegg	Vedtatt
Rusmiddelpolitisk handlingsplan	Vedtatt
Plan for biologisk mangfold og vilt	Vedtatt
Kriseplan	Vedtatt
Risiko og sårbarhetsanalyse	Vedtatt
Saneringsplan VA, Ørje sentrum	Vedtatt
33 reguleringsplaner	Vedtatt
Charter for Regionalpark Haldenkanalen	Vedtatt
Tiltaksstrategi for SMIL-midler	Vedtatt
Strategisk næringsplan Indre Østfold	Vedtatt
Kompetanse og bemanningsplan brann og redning	Vedtatt
Regionalt miljøprogram	Vedtatt
Plan for statlig sikrede friområder	Vedtatt
Kompetanseplan for overgang barnehage til skole	Vedtatt
Kompetanseplane for barnehagene	Vedtatt
Omsorgsplan	Vedtatt
Regional plan for vindkraft	Vedtatt
Reguleringsplan E18, Sentrum – riksgrensen	Vedtatt
Plan for vedlikehold av kommunale bygninger og anlegg	Årlig
IKT-strategi	Under arbeid
<b>Diverse reglement:</b>	
Økonomireglement	
Finansreglement	
Ansettelsesreglement	
Retningslinjer for AKAN-arbeidet	
Arbeidsreglement	
Delegeringsreglement	
Reglement for erstatning ved materielle skader på ansattes eiendeler på arbeidsplassen	

Regler for fleksibel arbeidstid i Marker Rådhus	
Handlingsplan for likestilling	
Permisjonsreglement	
Reglement for tjenestetelefoni	
Retningslinjer for oppmerksomhet/påskjønnelse til ansatte	
Retningslinjer for kommunale påskjønnelser og gaver til lag og foreninger	
Reglement for tildeling av gaver og stipend fra Marker kommune	
Retningslinjer for introduksjon og oppfølging av nyansatte	
Retningslinjer for synsundersøkelse og refusjon av utgifter til databriller	
Retningslinjer for utdanningsstipend	
Personalpolitisk plan (inneholder flere av ovennevnte reglement)	
Sanitærreglement	

### 3.3.4 Planbehov for Marker i perioden 2016 – 2020

Ny samfunnsdel ble vedtatt 15.12.2015.

Kommuneplanens arealdel for Marker er vedtatt 22.11.2005, og denne forventes rullert og vedtatt i 2017.

I dette inngår også plan for friluftsliv og friområder samt felles vassdragsplan som del av kommuneplanen. Kommunen vil også delta i felles kommunale strategier for næringsutvikling i samarbeid med Regionalpark Haldenkanalen.

#### Lokalt planbehov:

- Rullering av kommunedelplan for Ørje Sentrum 2007 – 2019
- Plan for vedlikehold av kommunale bygninger og anlegg 2006 – rullering
- Kommunedelplan for idrett og kulturanlegg
- Kommunedelplan for omsorg
- Radikalisering (som Rømskog) – denne er vedtatt
- Revisjon kulturminneplanen
- Klima og energi-plan
- Arbeidsgiverstrategi, inkludert etiske retningslinjer
- Informasjons- og kommunikasjonsstrategi

Marker vil i planperioden vurdere om det er en hensiktsmessig med en planstruktur der en samler en del mindre planer i tematiske kommunedelplaner.

## VEDLEGG



Vedrørende Østfold Helseprofil 2016 (Østfoldhelsa) vises det til de kommunevise helse- og miljøundersøkelsene.







AREMARK  
KOMMUNE

Arkiv: 141  
Arkivsaksnr: 2017/251-1  
Saksbehandler: Jon Fredrik Olsen

## Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	14/17	20.04.2017
Kommunestyret	18/17	27.04.2017

## Kommuneplan 2017-2028 - Samfunnsdelen

Vedlegg

1 Aremark kommune samfunnsdel høringsutgave komp

### Saksopplysninger

I møte 22.09.2016 (sak 36/16) behandlet formannskapet i egenskap av å være kommuneplanutvalg i Aremark et revidert forslag til kommuneplanens samfunnsdel (utsendt høringsforslag datert 29.09.2016).

Samfunnsdelen ble utlagt på høring og offentlig ettersyn med høringsfrist 31.12.2016.

### Vurdering

#### 1. Østfold fylkeskommune, Fylkesutvalget 15.desember (sak 219/2016):

##### Generelt:

Fylkesrådmannen oppsummerer hva han oppfatter som endringer av forrige høringsforslag:

- Endring av layout, men innhold og struktur er i hovedtrekk det samme
- Sport og fritidsaktiviteter er tatt inn som eget tema med mål og strategier
- Signaler om endret holdning til senterstruktur-hierarkiet
- Fjerning av henvisning til fylkesplanens føringer, retningslinjer og langsiktig grense
- En noe mer liberal holdning til nye fritidsboliger
- Større tydelighet rundt ønske om vindkraftutbygging
- Større tydelighet rundt politisk ønske om spredt boligbygging

For temaer som ikke er endret, vises det til tidligere uttalelse. Er positive til at samfunnsdelen fremdeles inneholder en tydelig orientering mot konkrete utfordringer i kommunen, med gode

beskrivelser og illustrasjoner. Videre er det positivt med fokus på kommunens pre og identitetsbærere.

#### Forholdet til planstrategi:

Viser til at kommunene nå bør være i sluttfasen med revidert planstrategi RAM (2016-2019). Det oppfordres til å skjele til den.

#### Planhorisont:

Mener det i tillegg til 12 års planperiode bør fremkomme en planhorisont på 40 år. Mener dette er særlig viktig for hovedtema som omhandler befolkningsgrunnlag, samferdsel og bærekraftig utvikling.

#### Sport og fritidsaktiviteter:

Fylkeskommunen gjør oppmerksom på at de ikke tar stilling til ny skytebane i Gravdalen, motorsportsbanen, trimløyper mm gjennom samfunnsdelen, men vil komme tilbake til dette i arealdelen.

#### Senterstruktur:

Viser til at Aremark kommunestyre 10.04.2008 vedtok at Fosby skulle være «lokalsenter» som innspill til Østfold fylkeskommune. Etter senere vedtak i kommunestyret (08.12.2008) og i møter endte det ifølge fylkeskommunen med at kommunen ønsket Fosby markert som «områdesenter som skal avgrenses», og at kommunen skulle fastsette langsiktig grense gjennom sine arealplaner.

Fosby er i fylkesplanens senterstruktur avsatt under Indre Østfold, og ikke Halden. Lokalsenter omfatter i fylkesplanen ikke Strømsfoss. Fylkeskommunen opplyser at Aremark kommune meldte inn via sak 18.12.2008 at det burde være et nivå under lokalsamfunn. Det er uklart for fylkeskommunen om det var kommunens intensjon at Strømsfoss skulle legges inn der. Dette er tema fylkeskommunen vil ta opp med kommunene ved rullering av fylkesplanen 2016/2017.

#### Langsiktig grense:

Påpeker at kommunen nå har fjernet «kommunen skal definere en langsiktig grense for tettbebyggelsen» i Fosby, og mener dette ikke er i tråd med de ønsker Aremark kommune fremsatte under utarbeidelsen av Fylkesplanen i 2008.

Mener det er uklart om Aremark kommune ønsker at Fosby skal defineres som områdesenter med langsiktig grense, eller legges inn som lokalsenter ved rullering av fylkesplanen («vedlikeholds-utbygging»). Mener dette ikke kommer frem under arealstrategien.

#### Spredt boligbygging:

Fylkesplanen har ikke rammer for omfanget, men den har en retningslinje (5.14) som det vises til.

#### Fritidsboliger:

Mener det tidligere var gitt signaler om sortering av områder som kunne settes av til nye hytteområder, og at det nå er fjernet. Ber om at dette tas inn igjen.

#### Vindkraft:

Nytt at mulig egnet område fra regional plan for vindkraft i Østfold er nevnt.

#### Lokal identitet/ kulturmiljø (Haldenkanalen):

Mener Haldenkanalen bør vies et eget avsnitt, og ikke bare inngå under Skog og landbruk. Man bør redegjøre for hovedtrekkene i kanalens historikk.

### Miljø og vann:

Det vises til at Østfold fylkeskommunen er vannregionmyndighet i vannregion Glomma, og man savner mål for vannmiljø og beskrivelse av kommunens innsats i forhold til Haldenvassdraget. Det bes om at kommunen vurderer å synliggjøre dette gjennom overordnet målsetting, eventuelt med hovedstrategier fra forvaltningsplanens tiltaksprogram. Temaet bør så føres videre inn på kommuneplannivå med mål og strategier ut i fra vannområdets tiltaksanalyse. Dette kan også knyttes til regionens innsats for regionalpark Haldenkanalen.

### Samferdsel, transport og infrastruktur:

Miljøprioritert gjennomkjøring for Fosby (i tradisjonell forstand) er ikke ønsket av Østfold fylkeskommune (og Statens vegvesen), og man mener derfor at det er uheldig at Aremark kommune ønsker dette, og foreslår det i sin samfunnsdel. Fylkeskommunen opplyser videre at å heve veistandard på Fv-863 ikke ligger inne i handlingsplan for regional transportplan (RTP). Viser til at kommunen kan komme med innspill til RTP som nå er under rulling. Når det gjelder kollektivtilbud, mener fylkeskommunen det ikke er passasjergrunnlag i Aremark sentrum (Fosby) til å forsvare 30-minutters frekvens på bussene, og mener dette sannsynligvis vil gjelde i 2050 også. Mener Flexx-ordningen er best for Aremark. Opplyser at det i disse dager settes i gang en kollektivutredning for Østfold, og at kommunen da kan komme med innspill.

### Annet:

I oppsummering av kapittel 1, med mål og strategier, savner fylkeskommunen strategien om å ta imot flyktninger (slik det lå inne i første versjon). Mener dette også bør følges opp med klare strategier.

### Arealstrategi:

Fylkeskommunen mener samfunnsdelen på en god måte tydeliggjør sammenhengen mellom videreutvikling av områdesenteret Fosby som gavner et levende lokalsamfunn med nyskapingsevne, verdiskaping, kulturelt mangfold, frivillig innsats og like muligheter for alle, og mener kommunen i stor grad har lyktes med å tydeliggjøre strategiene for langsiktig arealbruk for å nå sine samfunns mål.

### FYLKESUTVALGETS BEHANDLING:

Aremark kommune sin samfunnsdel inneholder en tydelig orientering mot de konkrete utfordringene i kommunen med gode beskrivelser og illustrasjoner som gjør planen tilgjengelig. Planen tar tak i viktige utfordringer, og samtidig makter den å fokusere sterkt på de pre kommunen har, og som er viktige identitetsbærere i kommunen. Fylkesutvalget viser til saksutredningen og ber kommunen vurdere endringer i henhold til innspill som gis under de enkelte tema.

#### ***Rådmannens kommentarer:***

#### **PLANSTRATEGI RAM 2016-2020**

Skal sluttbehandles i nær fremtid. Den er en oppdatert videreføring av forrige (2012-16), og er lagt til grunn for samfunnsdelen og ny arealdel som er under utarbeidelse. I forkant av neste periode må det foretas en ny vurdering/ organisering, siden Rømskog kommune forlater Østfold.

#### **PLANHORIZONT**

I en tid hvor myndighetene har satt i gang kommunesammenslutningsprosesser har det vært krevende nok å planlegge fornuftig for en 12 års planperiode. Dette gjenspeiles i samfunnsdelens innledning på side 3 under overordnede mål: *Vi vil opprettholde vårt lokalsamfunn uavhengig av hvordan kommunen er organisert i fremtiden.* Videre på samme side under avsnitt «Statistikk i Aremark» heter det: *Statistikk skal brukes med varsomhet i tilfeller der tallunderlaget er lite, fordi små enkelthendelser kan gjøre store statistiske utslag. Dette gjelder for Aremark.*

For både samfunnsdelen og arealdelen er befolkningsgrunnlag, samferdsel og bærekraftig utvikling - som det fremkommer - grunnleggende faktorer for planens utforming. Det vil være utfordrende å si noe konkret fornuftig og holdbart i så måte med en planhorisont på 40 år i Aremark. Planhistorien viser at man bør være varsomme med så lange planhorisonter. Mye skjer på 40 år.

#### SPORT OG FRITIDSAKTIVITETER

Konkret introduksjon av nye sports- og fritids-anlegg (skytebane i Gravdalen, utvidelse av motorsportanlegg, trimløyper mm) i samfunnsdelen er en del av det fylkeskommunen beskriver som konkrete utfordringer i kommunen, med gode beskrivelser og illustrasjoner. Det er forutsatt at man vil komme tilbake til dette i arealdelen, og det er slik sett allerede lagt inn der.

#### SENTERSTRUKTUR

Det virker som gjeldende fylkesplans senterstruktur er organisert og bygget opp rundt bykommunene/ de større kystkommunene, og at den ikke «passer helt» for indre Østfolds mindre kommuner og deres utfordringer. Istedenfor at dette blir en tvangstrøye som indrekommunene skal presses inn i, bør disse forskjellene ved rullering av fylkesplanen tas mer på alvor, og det må utarbeides en egen arealstrategi og senterstruktur tilpasset indre Østfold. Indrekommunene vil slik sett få større eierskap til dette, og dermed vil fylkesplanen – mer enn tilfellet er nå – tas mer på alvor av politikerne, og kunne legges til grunn i praksis. Det er uheldig, og diskrediterer overordnet arealplanlegging, dersom administrasjon, beslutningstagere og politikere oppfatter en fylkesplan som en hemsko med begrensninger, snarere enn en fornuftig rettesnor som sikrer overordnet samordning.

Så har da fylkeskommunen nå også signalisert at de ved rulleringen av sin fylkesplan vil ta disse temaene opp med kommunene. Dette er fornuftig, også sett i forhold til litt urimelige forhold at nåværende kommunestyre eventuelt skulle være bundet opp av tidligere kommunestyrers vedtak nærmere 10 år tilbake i tid. Plan- og bygningslovens rulleringssystem er ikke ment slik.

#### LANGSIKTIG GRENSE

Vedrørende fylkeskommunens uttalelse om at Aremark kommune skal ha forlatt å definere en langsiktig grense for tettbebyggelsen på Fosby, henvises det til side 14 under overskriften «Tettstedsutvikling» i samfunnsdelen, der det blant annet står:

*Utbyggere og entreprenører skal i utgangspunktet henvises til sentrale områder. Nylig vedtatte planer for Fosby sentrum og Strømsfoss skal gi rammer for en god stedsutvikling i Aremark. Aremark kommune skal gå foran med et godt eksempel for utviklingen av et levende bygdesenter gjennom oppkjøp og utvikling av sentrale tomter i egen regi. For å oppnå målsetningene ovenfor skal det, gjennom kommuneplanens arealdel tilrettelegges for at hovedvekten av tettstedsutviklingen skjer i sentrumsområdet i Fosby og på Strømsfoss.*

Og under oppsummeringen i kapittel 2 heter det som mål 2:

*Videreutvikle tettstedet med flere møteplasser og økende aktivitetstilbud.*

Hele kapittel 5 er tilegnet bærekraftig utvikling og utbyggingsmønster. Her heter det blant annet:

*Denne kommuneplanen legger opp til å endre strategi, og å satse på utviklingen av et levende bygdesenter som hovedstrategi for å være attraktiv for tilflyttere. Et levende bygdesenter krever et høyt aktivitetsnivå i senteret, og dette krever igjen en kompakt bebyggelsesstruktur. En kompakt bebyggelsesstruktur er også en bærekraftig bebyggelsesstruktur, da den legger opp til mindre transportbehov og mindre utbygging av infrastruktur.*

Her gjentas også eget målpunkt:

*Senterutvikling på Fosby og Strømsfoss.*

Under arealstrategien i kapittel 6 heter det:

*Hovedstrategi er tettstedsutvikling, men fortsatt åpent for områder definert for spredt boligbygging.*

Som «motor» for sentrumsutvikling er det videre anbefalt et pilotprosjekt på Fosby, og på side 25 er det både omtale og to illustrasjoner av Fosby under avsnittet om bebyggelsesstruktur. Videre er Fosby også viet et helt kapittel på s.26. (Her er også satsing på Strømsfoss tatt med.) Det hører også med i bildet at Aremark kommune har vedtatt en kommunedelplan for sentrum: *Kommunedelplan Fosby sentrum 2015-2016 Arealdel*. Denne plangrensen markerer pr dato grensen for kommunesenteret. Videre er rulleringen av kommuneplanens arealdel godt i gang, og kommunedelplangrensen er allerede lagt inn her. I tillegg er det foreslått en justering/ utvidelse av kommunesenteret på Fosby, som anses å være helt i tråd med det som skrives i samfunnsdelen.

Det er ikke uklart at Aremark kommune ønsker at Fosby skal defineres som områdesenter med langsiktig grense. Dette kommer frem under arealstrategien på s.26:

*Fosby skal i regionalt perspektiv ha status som områdesenter. Dette innebærer også en avsetning av langsiktig grense i kommuneplanens arealdel.*

Tydeligere kan det vel ikke sies, og den langsiktige grensen er (som nevnt over) allerede lagt inn i arealdelen som er under utarbeidelse.

#### SPREDT BOLIGBYGGING:

Spredt boligbygging er godt omhandlet i samfunnsdelen. Arealdelen vil konkretisere dette, og det er så langt lagt opp til en reduksjon og opprydding av «LNF-spredt-områder». I stedet blir det mer satsing på sentrum, Strømsfoss og grender, med fokus på tilknytning til nytt vann- og avløpsanlegg. Fylkesplanens nåværende retningslinje 5.14 oppfattes som lite operativ i forhold til Aremark og utbyggingsmønsteret der. Dette bør det endres på i ny fylkesplan.

#### FRITIDSBOLIGER:

Vedrørende fritidsboliger, er det i samfunnsdelen nå signalisert at det skal bygges i tilknytning til eksisterende felt, fremfor å ta hull på nye og urørte naturområder. Det er videre fokus på tilknytning til kommunesenteret Fosby og turismeknutepunktet Strømsfoss, og generelt Aremarksjøen i så måte – se kart s.27.

Under avsnitt om Fritidsbebyggelse på s.26 heter det blant annet:

*Aremark ønsker seg mer fritidsboligbebyggelse, og det er ønskelig at denne i størst mulig grad er med på å aktivisere Fosby og Strømsfoss. Tilknytning til vassdraget ansees som avgjørende for at fritidsboligbebyggelsen skal være attraktiv nok til å tiltrekke seg de utviklerne og kjøperne som er kvalitetsbevisste.*

*Aremark kommune ønsker å utvikle eksisterende fritidsboligfelt videre. Grunnleggende sett mener Aremark kommune det er hensiktsmessig å være liberal på utbygging i de områdene som allerede er “tatt hull på”, og å være mer restriktiv i områder som er mindre berørt. Basert på dette prinsippet ønsker Aremark kommune å føre en liberal strandsone- og utbyggingspolitikk i allerede berørte områder, og sikre urørte naturområder mot ny utbygging.*

På s.10 under tema Utbygging av fritidsboliger heter det:

*Denne kommuneplanprosessen tar sikte på å avklare hvilke områder som bør settes av til fritidsboliger, og hvilke som bør skjermes. Dette avklares juridisk i kommuneplanens arealdel.*

Siden arealdelen nå er koordinert med samfunnsdelen, sikres dette langt bedre enn i forrige versjon. Det ville ha båret galt av sted å plukke ut fremtidige hytteområder i samfunnsdelen, som så skulle binde opp en arealdel som ikke var påbegynt. Det er i arealdelen man konkret setter av områdene fysisk, men det forutsettes selvsagt at man følger den arealpolitikk og de føringer kommunestyret har gitt i samfunnsdelen.

I arbeidet med arealdelen har man så langt lagt føringene vedrørende Aremarksjøen, Strømsfoss og Fosby, og ikke minst tilknytning til eksisterende hyttefelt og infrastruktur, til grunn. Det er et mål for arealdelen at det ikke skal legges inn noen nye løsrevne hyttefelt.

#### HALDENKANALEN:

Det foreslås laget et eget tema-avsnitt om Haldenkanalen, med historisk beskrivelse, som legges inn i planbeskrivelsen til arealdelen.

#### MILJØ OG VANN

Kommunen har satt i gang omfattende utbygging av nytt avløpsanlegg i Aremark, for å begrense utslipp til vassdraget. Samtidig er det avrenning høyere opp (nordover i vassdraget) som nok utgjør et ikke ubetydelig problem i forhold til dette temaet. Her er også høstpløying, samt retningen på plogfurene avgjørende. I så måte bør både landbruks- og miljøvernmyndigheter mer på banen, med fylkeskommunen/ fylkesmannen som regionale myndigheter i førersetet. Ikke minst sett på bakgrunn av at tiltak må gå på tvers av fylkesgrensen.

Det er liten tvil om at Aremark kommune – som satser på fritidsbebyggelse og rekreasjon – er svært opptatt av å få forbedret vannkvaliteten i vassdraget. Men dette klarer man ikke alene – man trenger hjelp og samordning over kommunegrensene, og fylkesgrensen. I praksis må det nok mer til enn å synliggjøre en overordnet målsetting med hovedstrategier fra forvaltningsplanens tiltaksprogram i Aremark kommunes samfunnsdel.

Konkret vil man nå i Aremarks arealdel innføre en inndeling av vassdraget (jf. RPR for vernede vassdrag) i 3 kategorier, etter modell slik det allerede er gjort i Marker kommune.

Fylkesmyndighetene har tidligere vært godt fornøyd med dette.

Forøvrig legges det også inn hensynssone (nedslagsfelt drikkevann) i området rundt drikkevannskildene, og disse (Langetjern, Lindtjern, Lindtjernungen, Holmetjern, Koddetjern og Store Blanketjern) sikres med eget formål og bestemmelser.

#### SAMFERDSEL, TRANSPORT OG INFRASTRUKTUR

Det minnes om at det er kommuneplanutvalget i Aremark som har laget en samfunnsdel til arealdelen i Aremark. Da er det hensynet til Aremarks befolkning og utvikling som tillegges vekt og danner utgangspunktet. Det er for så vidt gjennom en årrekke registrert at fylkesmyndighetene ikke satser spesielt tungt på verken kollektivtilbud, trafikkikkerhet eller veistandard i Aremark, under henvisning til at det bor for få mennesker der.

Dette hindrer imidlertid ikke kommunestyret i Aremark å være uenige med den samferdselspolitikk som føres av Statens vegvesen og Østfold fylkeskommune i Aremark, og å ha ønsker og legge planer og finne løsninger og tiltak for å bedre kollektivtilbud, trafikkikkerhet og fremkommelighet i kommunen.

#### FLYKTNINGER

Teksten vedrørende flyktninger ble flere steder i dokumentet fjernet av kommuneplanutvalget (formannskapet) før utsendelse til ny høring.

Rådmannen anbefaler ikke å ta hensyn til fylkeskommunens råd om at dette helt eller delvis skal legges tilbake igjen.

#### AREALSTRATEGI

Uttalelsen viser at kommunen i stor grad har lyktes med å lage en samfunnsdel som er mer enn gode ønsker, og at fokus isteden har vært på konkrete tiltak og løsninger, bygget på kommunens egne forutsetninger og muligheter.

#### **2. Statens vegvesen, 21. desember 2016:**

Viser til at de er vegadministrasjon for staten på riksveger, og for fylkeskommunen på fylkesveger.

Mener samfunnsdelen fremstår som et gjennomarbeidet dokument, med en tydelig retning for utviklingen av Aremark.

Mener boligstrategiene tar mye plass innledningsvis, og at dette kanskje kunne vært omredigert til planens hovedkapitler. Savner også et avsnitt om scenarier og veien videre.

#### Areal- og samfunnsutvikling:

Er fornøyd med strategien, og sentrumsutvikling på Fosby. anbefaler at bygging på Fosby og Strømsfoss prioriteres i første periode.

#### Samferdsel:

Fv-21 er ikke en prioritert tverrforbindelse for standardheving. Fv-863 er prioritert i vedlikeholdsprogrammet for grusveier i 2016 og 2017, men ikke for fast dekke.

Påpeker at det er vegkontoret som fastsetter fartsgrense gjennom Fosby, og viser til tidligere kommunikasjon om dette.

Mener at kommunens ønske om sykkeltraséer med fokus på Ankerfjella og Østkroken ikke bygger opp under sentrum og øvrige strategier i planen.

#### ***Rådmannens kommentarer:***

Plandokumentet ble omredigert i forhold til første versjon. Tilbakemeldinger så langt har vært at dokumentet ble tydeligere/ mer lettlest og greit å sette seg inn i. Det benyttes ikke mer tid på omredigering/flytting av tekst nå.

Samfunnsdelen er en beskrivelse av veien videre for Aremark kommune. Å benytte tid og ressurser på å beskrive andre scenarier, fremfor å forankre planen i konkrete tiltak og løsninger bygget på kommunens egne forutsetninger og muligheter, ble ansett som lite formålstjenlig innenfor de begrensede planressurser kommunen hadde til rådighet. Planen er gjennomarbeidet, og ulike alternativ/scenarier har vært diskutert i prosessen, selv om disse ikke er beskrevet i eget kapittel i plandokumentet.

Det er ikke et motsetningsforhold mellom tilrettelegging for sykkeltraséer myntet på naturopplevelser/ turisme og det øvrige gang- og sykkelveinettet – for eksempel rundt/til Fosby. Begge deler er i tråd med overordnede mål og strategier i samfunnsdelen, som ikke bare omhandler samferdsel, men også folkehelse, friluftsliv, turisme, og det å tilrettelegge for å tilgjengeliggjøre naturopplevelser på en bedre måte i Aremark.

### **3. Fylkesmannen i Østfold, 2.januar 2017:**

Mener kommunen har utarbeidet et oversiktlig og godt illustrert plandokument som formidler og beskriver utfordringene for kommunesamfunnet.

Det gis ros for en lesbarhet og lett tilgjengelig plan som Fylkesmannen tror vil være et godt grunnlag for utvikling i planperioden. Inntrykket er også at mål og ambisjoner er på et realistisk nivå, som gir grunnlag for realistiske handlinger.

Hadde ønsket at samarbeid om kommuneplanlegging også kunne være mer rettet mot kommunereformen. Det minnes om kommunen skulle ha rullert sin planstrategi.

Er fornøyd med at kommunen viser en nøktern holdning i forhold til vekst. I forhold til transport, er det viktig å tenke fortetting av eksisterende boligområder og tettsteder.

Mener man kunne diskutert forskjellen på registrert folkehelse i 2014 og 2016.

Mener regionalparken er viet for lite oppmerksomhet i forhold til næringsutvikling.

Er enig i at hyttebygging bør skje i avsatte områder, men er usikker på hva som ligger i en mer «liberal strandpolitikk».

Viser til veileder T-1491 om spredt utbygging, og har en del synpunkter og føringer på dette.

Viser til at SSBs statistikk viser at det er bygget 2 nye eneboliger pr år de siste 3 årene, men ingen andre boligtyper. Dette viser at det bør settes fokus på boligstrukturen (mer varierte boligtyper).

Viser til at flere kommuner gjør en øvelse med å sette en ytre grense rundt tettstedene – for å se utbygging på lang sikt, og spesielt avgrense hvor det ikke skal bygges. Men Fylkesmannen mener dette ikke gir noen forhåndsfrigivelse av arealer.

Mener løsninger ligger i tettere utbygging med høy kvalitet, og anbefaler å prioritere Fosby og Strømsfoss.

#### ***Rådmannens kommentarer:***

Planstrategien (felles RAM 2016-2020) er rullert, og det gjenstår kun sluttbehandling. Fylkesmannen er nå orientert om dette.

Aremark kommune har gjennomført en forhandlingrunde med Halden kommune vedrørende kommunesammenslutning. Usikkerheten ble såpass stor, at begge kommuner valgte å ikke arbeide videre med dette nå. Dette gjenspeiles i samfunnsdelens innledning på side 3 under overordnede mål: *Vi vil opprettholde vårt lokalsamfunn uavhengig av hvordan kommunen er organisert i framtiden.*

Strategier som har gyldighet i byer og pressområder kan ikke uten videre overføres til landsbygda. Aremark kommune opplever ikke press, og har i tillegg rikelig med natur og «plass nok». Behovet for å bygge med like høy grad av utnytting som for eksempel i Halden sentrum er slik sett åpenbart ikke til stede, men dette betyr ikke at man skal sløse/ ødsle eller la være å bygge på/ i/ rundt eksisterende sentra (Fosby og Strømsfoss), tettsteder eller grender. Samtidig må det være en byggeskikk som henger i hop med et mer landlig miljø, og åpenbare urbane (bymessige) grep vil fort virke malplasserte og fremmede. Som det tydelig fremgår av samfunnsdelen, vil Aremark bygge på og utnytte sin egenart i den videre utvikling av kommunen.

Dette er det også gitt honnør for. Aremarks innbyggere og politikere ønsker like lite som Fylkesmannen å ødelegge vassdrag, natur, miljø eller egenart. Samfunnsdelen er et uttrykk for dette.

#### **4. Den Norske Kirke, Aremark Sogn, 2.januar 2017:**

Menighetsrådet/ kirkelig fellesråd fremmer forslag til ny tekst som de mener bør legges inn under kapittel 2 i samfunnsdelen:

##### ***KIRKER OG GRAVLUNDER***

*Aremark kommune har to kirker med tilhørende gravlunder. Aremark kirke er kommunens hovedkirke mens Holmgill kun er åpen om sommeren. Kirkene og gravlundene spiller en viktig rolle for lokalsamfunnet, og de er godt besøkt.*

*Aremark kommune skal jobbe aktivt for å opprettholde to levende kirker og to gravlunder i kommunen. Samtidig er det viktig at man arbeider for å finne alternativ finansiering og eventuelt bruksområde for Holmgill kirke, men det må være løsninger som ikke går på bekostning av den funksjon og betydning kirken har i lokalsamfunnet.*

#### ***Rådmannens kommentarer:***

Rådmannen foreslår at følgende legges inn i samfunnsdelen under kapittel 2:

##### ***KIRKER OG GRAVLUNDER***

*Aremark kommune har to kirker med tilhørende gravlunder. Aremark kirke er kommunens hovedkirke mens Holmgill kun er åpen om sommeren. Kirkene og gravlundene spiller en viktig rolle for lokalsamfunnet, og de er godt besøkt.*

Det vil i så fall ikke være behov for fornyet høring.

#### **5. Aremark Frivillig Sentral:**

Daglig leder foreslår en del tekstlige endringer i samfunnsdelen:



Kap.1, s. 7: Nytt kulepunkt under «Kommunen vil prioritere å oppruste og styrke offentlige, sosiale møteplasser som: *Frivilligsentralen*

Kap.2, s.12: Tillegg i blå overskrift: Idrett og foreninger – endres til: *Idrett, foreninger og frivillighet*, og tilsvarende i første setning under overskriften: ... *er idretten, foreningslivet og frivilligheten en viktig bidragsyter ...*

s.15, Mål 2, nytt kulepunkt under Slik gjør vi det: *Støtte Frivilligsentralen*

s.20, kap.4: Tillegg til kursivteksten i 4.avsnitt: *Kan fadderordninger for nyinnflyttere skape gode relasjoner?*

s.20, Tillegg til 3.siste avsnitt om biblioteket som arena og møteplass: *Det samme gjelder Frivilligsentralen.*

#### ***Rådmannens kommentarer:***

Rådmannen foreslår at Kap.2, s.12: Tillegg i blå overskrift: Idrett og foreninger – endres til: *Idrett, foreninger og frivillighet*, og tilsvarende i første setning under overskriften: ... *er idretten, foreningslivet og frivilligheten en viktig bidragsyter ...*

#### **6. Dals-Ed kommun, Kommunestyrelsen, 30.november 2016:**

Kommunestyrelsen har ikke merknader til forslag til ny samfunnsdel for Aremark, men vil peke på at de vindkraftsområder som Aremark har vist i planen ligger i nær tilknytning til Dals-Eds kommunes områder. Disse områdene anses ikke som egnede, og Dals-Eds kommune ønsker en nærmere dialog med Aremark kommune om dette.

Forøvrig finner Dals-Eds kommune at kommuneplanen for Aremark er tiltalende, og de vil derfor la dette influere på sitt eget kommuneplanarbeid.

#### ***Rådmannens kommentarer:***

Så langt er disse vindkraftsutbyggingsområdene vist i fylkeskommunens regionale plan (omtalt på s.18 i samfunnsdelen) ikke lagt inn på arealdelkartet til rullert kommuneplan. Som det også heter der (og fremgår av uttalelsen) må det etableres kontakt med svenske myndigheter, dersom dette skal legges inn. Videre må dette avklares i forhold til fylkesmyndighetene i Østfold (både fylkesmannen og fylkeskommunen), grunneiere og aktør/ tiltakshaver.

Dersom dette skal bli en operativ del av arealdelen, må det igangsettes en avklaringsprosess rundt dette. Det er sannsynlig at planprosess, fremdrift og ressursbruk for arealdelen vil påvirkes av dette.

Rådmannens foreslår at denne avklaring blir gjort ved behandlingen av arealdelen av kommuneplanen.

#### **7. Aremark venstre, desember 2016:**

Har fremmet et eget dokument på 7 sider, som vedlegges i sin helhet. Dette er benevnt «Høringsuttalelse til arealdelen i Aremark kommuneplan».

#### ***Rådmannens kommentarer:***

Venstre har ikke plass i formannskapet, og sitter dermed slik sett heller ikke i kommuneplanutvalget. Det virker som innspillet ikke omhandler samfunnsdelen som har vært på høring, men arealdelen til kommuneplanen som er under utarbeidelse (ikke utlagt på høring enda).

Rådmannens foreslår å overføre høringsuttalelsen som innspill til den pågående prosess med utarbeidelse av arealdelen.

## Rådmannens innstilling

«Kommuneplan 2017-2028 – Samfunnsdelen» datert 29.09.2016 vedtas med følgende endringer:

- Kapittel 2:  
KIRKER OG GRAVLUNDER  
Aremark kommune har to kirker med tilhørende gravlunder. Aremark kirke er kommunens hovedkirke mens Holmgill kun er åpen om sommeren. Kirkene og gravlundene spiller en viktig rolle for lokalsamfunnet, og de er godt besøkt.
- Kap.2, s.12: Tillegg i blå overskrift: Idrett og foreninger – endres til: Idrett, foreninger og frivillighet, og tilsvarende i første setning under overskriften: ... er idretten, foreningslivet og frivilligheten en viktig bidragsyter ...

## Behandling i Formannskap - 20.04.2017

Repr. Turid Kollerød (Sp) fremmet følgende endringer/tillegg til rådmannens innstilling:

**Side 10**, nest siste avsnitt ad Elgfestivalen. Hele avsnittet tas bort.

**Side 13**, kulepunkt Aremark har etablert Ungdomsråd tas bort og i stedet settes inn setning før kulepunktene og setningen som begynner med Gjennom:

*Aremark kommune ønsker å involvere ungdom i Aremark med blant annet å etablere ungdomsråd.*

**Side 17**, Internett, tillegg til 1. avsnitt.

*Aremark kommune skal arbeide for at det er mobilt bredbåndsnett (4G og 5G) med dekning i hele kommunen.*

**Side 18**, billedtekst under kart fra fylkets vindkraftplan tas. Beskrivelsen er ikke korrekt da Gammelskogen er hugget.

Ved votering ble rådmannens innstilling med repr. Turid Kollerød sitt endrings- og tilleggsforslag enstemmig vedtatt.

## Vedtak:

«Kommuneplan 2017-2028 – Samfunnsdelen» datert 29.09.2016 vedtas med følgende endringer:

- Kapittel 2:  
KIRKER OG GRAVLUNDER  
Aremark kommune har to kirker med tilhørende gravlunder. Aremark kirke er kommunens hovedkirke mens Holmgill kun er åpen om sommeren. Kirkene og gravlundene spiller en viktig rolle for lokalsamfunnet, og de er godt besøkt.

- Kap.2, s.12: Tillegg i blå overskrift: Idrett og foreninger – endres til: Idrett, foreninger og frivillighet, og tilsvarende i første setning under overskriften: ... er idretten, foreningslivet og frivilligheten en viktig bidragsyter ...
- **Side 10**, nest siste avsnitt ad Elgfestivalen. Hele avsnittet tas bort.
- **Side 13**, kulepunkt Aremark har etablert Ungdomsråd tas bort og i stedet settes inn setning før kulepunktene og setningen som begynner med Gjennom:  
*Aremark kommune ønsker å involvere ungdom i Aremark med blant annet å etablere ungdomsråd.*
- **Side 17**, Internett, tillegg til 1. avsnitt.  
*Aremark kommune skal arbeide for at det er mobilt bredbåndsnett (4G og 5G) med dekning i hele kommunen.*
- **Side 18**, billedtekst under kart fra fylkets vindkraftplan tas. Beskrivelsen er ikke korrekt da Gammelskogen er hugget.



# Kommuneplanens samfunnsdel

Aremark

Høringsutgave 29.09.2016

# Innhold

---

Innledning	3
------------	---

## **Befolkningsgrunnlag, kompetanse, næringsutvikling og attraktivitet**

Satsning på nye arbeidsplasser	4
Eldreomsorg	4
Attraktivitet	5
Boattraktivitet	7
Boliger	8
Næringsutvikling	9
Folk som snakker sammen skaper sammen	9
Skog- og landbruk	10
Fritidsboliger	10
Merkevarebygging og turisme	10
Kompetanse	11
Oppsummering	11

## **Kulturliv, idrett, tjenestetilbud og tettstedsutvikling**

Kulturliv	12
Idrett og foreninger	12
Tjenestetilbud	13
Kommunikasjon	14
Tettstedsutvikling	14
Oppsummering	15

## **Samferdsel, transport og infrastruktur**

Samferdsel	16
Gang- og sykkel	16
Kollektivtrafikk	16
Vann og Avløp	17
Internett	17
Digitalisering	17
Strøm	17
Oppsummering	18

## **Oppvekst, levekår og folkehelse**

Sosial ulikhet i helse	19
Oppsummering	21

## **Bærekraftig utvikling**

Bærekraftig bebyggelse	22
Oppsummering	23

## **Arealstrategi**

Motor for sentrumsutvikling	24
Bebyggelsesstruktur	24
Fosby	25
Strømsfoss	25
Fritidsbebyggelse	25
Scenarier	27
Veien videre	27

# Innledning

**Kommuneplanen består av en samfunnsdel med handlingsdel og en arealdel. Samfunnsdelen tar stilling til langsiktige utfordringer, mål og strategier for Aremark kommune.**

Denne planen er grunnlaget for kommunens virksomhet, og skal være retningsgivende for hvordan Aremark kommune skal gjennomføre sine strategier og oppnå kommunens mål.

Samfunnsdelen beskriver kommunens overordnede mål, og drøfter hva som er viktig for å oppnå dem. Alternative strategier for utvikling av kommunen er beskrevet i Felles planstrategi RAM 2012-2016.

RAM 2012-2016 er et plansamarbeid mellom Rømskog, Aremark og Marker kommune. De tre kommunene gikk sammen om å lage en felles planstrategi, slik at man kan dra i samme retning og jobbe sammen om å skape kommuner med økt bosetting, gode opplevelser og næringsutvikling. Denne planen bygger videre på dette arbeidet.

Denne planen gir, sammen med RAM 2012-2016, føringer for arealdelen.

## Statistikk i Aremark

Statistikk skal brukes med varsomhet i tilfeller der tallunderlaget er lite, fordi små enkelthendelser kan gjøre store statistiske utslag. Dette gjelder for Aremark.

## Overordnede mål for samfunnsutviklingen i Aremark kommune:

---

- 1.** Vi vil ha fornøyde innbyggere, i alle grupper og lag av befolkningen.
- 2.** Vi vil opprettholde vårt lokalsamfunn uavhengig av hvordan kommunen er organisert i framtiden.
- 3.** Vi vil utnytte potensialet for gode tjenester som ligger i at Aremark er en liten og oversiktlig kommune.

# 1 Befolkningsgrunnlag, kompetanse, næringsutvikling og attraktivitet

## Satsning på nye arbeidsplasser

Å sikre befolkningsgrunnlag i lokalsamfunnet må anses som en primær oppgave for å oppnå de overordnede målene i denne planen. Folk skal bo og jobbe i Aremark.

Aremark har i tidligere planarbeid først og fremst identifisert seg som bostedskommune, og ment at arbeidspending til Haldenregionen, Osloregionen, Nedre Glomma og Sverige skal dekke opp for et lokalt underskudd på arbeidsplasser. Satsing på Aremark som bostedskommune skal ligge til grunn for videre planarbeid, men å utvikle seg som bostedskommune innebærer også satsing på lokal næringsutvikling. For å være attraktiv som bostedsområde må man kunne tilby «full pakke», og dette inkluderer arbeid.

Næringsetableringer stimulerer til nye næringsetableringer gjennom utveksling av varer og tjenester mellom disse. I tillegg opparbeides det en lokal kunnskap og kultur for å drive næringsetablering.

## Eldreomsorg

Det vil være avgjørende for Aremark å komme frem til strategier og tiltak som i størst mulig grad bidrar til god folkehelse og at den aldrende befolkningen er selvhjulpen lengst mulig.

### Det er tre statistiske forhold som er spesielt styrende for denne kommuneplanen:

- Befolkningsfremskrivning. Aremark har synkende folketall.
- Befolkningsprognoser med aldersfordeling. Aremark har en synkende yrkesaktiv befolkning, og en økende andel eldre.
- Sammensetning av boligmasse. Aremark har 87,1% eneboliger, og en stor andel av disse er spredt.

Kombinasjonen av disse tre statistiske forholdene tilsier at man har utfordringer knyttet til eldreomsorg. Eldreomsorgen kan avlastes ved å legge opp til



*Vi skal i tillegg til å være en bostedskommune, drive aktiv næringsutvikling lokalt.*

boformer som gjør det mulig for eldre å bo hjemme og ta vare på seg selv lenger. Boliger som legger til rette for at beboerne kan møtes og være sammen i fellesområder kan bidra til at beboerne får et rikere sosialt liv og bedre helse. Slike boformer bør også ha gangavstand til butikk og viktige samfunnsfunksjoner. Korte avstander bidrar til økt selvstendighet og bedre folkehelse.

Disse boligtypene finnes det få av i Aremark i dag. Det er derfor ubalanse i boligmassen.

## Attraktivitet

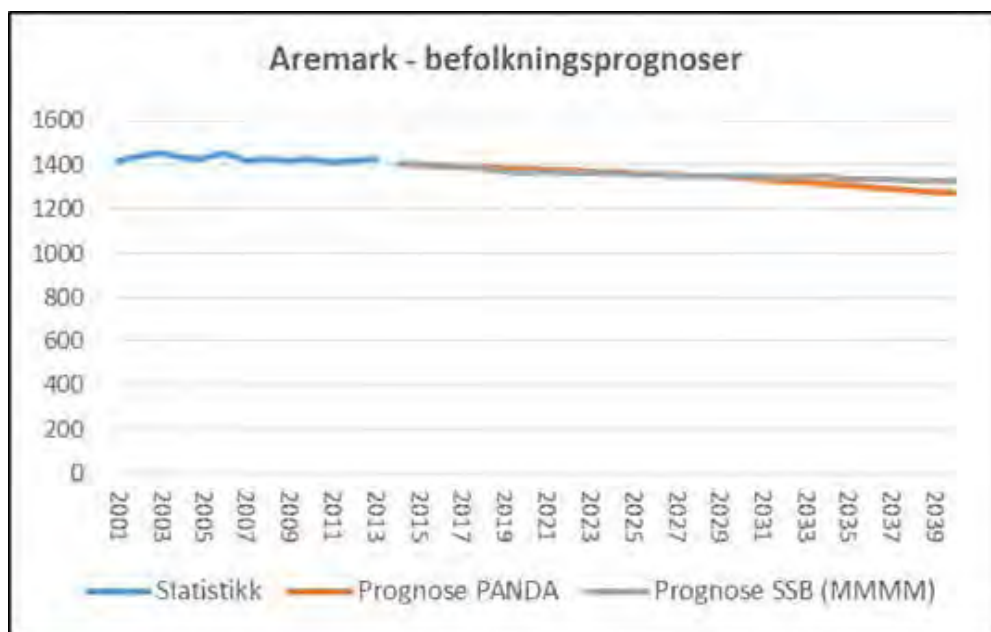
Tabellene viser at innbyggertallet i Aremark er relativt stabilt, men med en svakt nedadgående trend. Det må derfor jobbes mer bevisst for at kommunesenteret Fosby skal bli et levende og attraktivt sentrum.

Handelen i sentrum er sårbar, og kundegrnlaget utenfor sommersesongen er relativt lite. Det må derfor satses bevisst på tiltak og aktiviteter som kan sikre kundegrnlag for drift og etablering. Et levende bygdesenter bidrar til å gjøre Aremark mer attraktivt både som bosted og besøksdestinasjon.

De viktigste virkemidlene for et levende bygdesenter er å bygge flere boliger i sentrum, og opprustning og forskjøning av offentlige rom.

Aremark kommune ønsker befolkningsvekst og skal jobbe aktivt for dette.

Aremark kommune ønsker å ta samfunnsansvar og også bosette flyktninger. Bosetting av flykninger vil bidra til vekst i den yngre befolkningen og økt aktivitet i bygdesenteret.



Prognosene viser nedgang i yrkesaktiv befolkning og økende aldrende befolkning. Kommunen har ikke en boligmasse som møter dette på en kostnadseffektiv måte (se tabellene på neste side).

	2015	2020	2025	2030	2035	2040
0 -5 år	77	72	71	67	63	59
6 -15 år	180	153	145	139	135	127
16 -19 år	59	69	55	53	51	49
20 -30 år	145	142	137	124	114	107
31 -50 år	348	315	311	314	309	296
51 -66 år	325	342	320	300	269	254
67 -79 år	187	197	224	218	227	221
80 + år	82	92	101	127	143	157
Folketall	1402	1382	1364	1342	1310	1271



Østfoldkommunene - boligmassen fordelt på boligtyper 2013 (%)						
	Enebolig	Tomannsbolig	Rekkehus, kjedehus og andre småhus	Boligblokk	Bygning for bofellesskap	Andre bygningstyper
0101 Halden	51,4 %	14,9 %	13,6 %	14,4 %	1,1 %	4,4 %
0104 Moss	35,3 %	9,4 %	21,5 %	28,5 %	1,3 %	4,1 %
0105 Sarpsborg	53,8 %	13,2 %	13,0 %	16,1 %	1,2 %	2,7 %
0106 Fredrikstad	54,2 %	13,7 %	13,8 %	13,9 %	1,1 %	3,5 %
0111 Hvaler	81,5 %	6,6 %	4,4 %	2,3 %	0,0 %	5,2 %
0118 Aremark	87,1 %	5,4 %	3,2 %	0,7 %	0,0 %	3,6 %
0119 Marker	74,6 %	8,2 %	6,5 %	2,0 %	1,9 %	6,6 %
0121 Rømskog	89,2 %	6,9 %	0,0 %	0,0 %	1,7 %	2,2 %
0122 Trøgstad	77,0 %	6,0 %	3,6 %	7,4 %	0,5 %	5,4 %
0123 Spydeberg	69,1 %	5,9 %	14,0 %	7,4 %	0,5 %	3,0 %
0124 Askim	51,0 %	13,0 %	18,0 %	14,9 %	0,1 %	3,0 %
0125 Eidsberg	63,8 %	8,9 %	8,9 %	11,6 %	0,6 %	6,3 %
0127 Skiptvet	74,5 %	10,6 %	7,0 %	2,4 %	1,7 %	3,8 %
0128 Rakkestad	74,3 %	8,1 %	8,6 %	4,5 %	0,4 %	4,0 %
0135 Råde	79,0 %	5,2 %	8,0 %	4,8 %	0,5 %	2,5 %
0136 Rygge	59,6 %	5,3 %	15,0 %	17,6 %	0,7 %	1,9 %
0137 Våler (Østf.)	75,1 %	3,8 %	13,6 %	1,2 %	2,2 %	4,2 %
0138 Hobøl	72,8 %	7,4 %	7,5 %	8,2 %	0,4 %	3,7 %
<b>Østfold</b>	<b>55,9 %</b>	<b>11,4 %</b>	<b>13,6 %</b>	<b>14,5 %</b>	<b>1,0 %</b>	<b>3,6 %</b>

Østfoldkommunene - boligmassen fordelt på tett og spredtbebygde strøk (2013)						
	Tettbygd strøk	Spredtbygd strøk	Ukjent	Tettbygd strøk	Spredtbygd strøk	Ukjent
	ant			%		
0101 Halden	12968	2093	1	86,1 %	13,9 %	0,0 %
0104 Moss	14787	198	0	98,7 %	1,3 %	0,0 %
0105 Sarpsborg	22684	2096	5	91,5 %	8,5 %	0,0 %
0106 Fredrikstad	32463	2847	3	91,9 %	8,1 %	0,0 %
0111 Hvaler	815	1368	17	37,0 %	62,2 %	0,8 %
0118 Aremark	159	588	0	21,3 %	78,7 %	0,0 %
0119 Marker	957	891	2	51,7 %	48,2 %	0,1 %
0121 Rømskog	0	361	0	0,0 %	100,0 %	0,0 %
0122 Trøgstad	1456	1108	0	56,8 %	43,2 %	0,0 %
0123 Spydeberg	1761	668	0	72,5 %	27,5 %	0,0 %
0124 Askim	6205	720	0	89,6 %	10,4 %	0,0 %
0125 Eidsberg	3563	1723	0	67,4 %	32,6 %	0,0 %
0127 Skiptvet	754	847	0	47,1 %	52,9 %	0,0 %
0128 Rakkestad	2243	1536	0	59,4 %	40,6 %	0,0 %
0135 Råde	2329	783	0	74,8 %	25,2 %	0,0 %
0136 Rygge	5915	781	1	88,3 %	11,7 %	0,0 %
0137 Våler (Østf.)	1209	896	0	57,4 %	42,6 %	0,0 %
0138 Hobøl	1474	796	1	64,9 %	35,1 %	0,0 %

Prognosene på forrige side viser nedgang i yrkesaktiv befolkning og økende aldrende befolkning. Tabellene på denne siden viser at kommunen ikke har en boligmasse som møter dette på en kostnadseffektiv måte.



Illustrasjon: Aktivhus/Mir visuals

## Boattraktivitet

I tillegg til å drive aktiv næringsutvikling skal kommunen utvikle et bredere spekter av boligtyper. Disse skal være stedstypiske og utnytte stedenes nærhet til skog og vassdrag til å lage unike bokonsepter som skiller seg fra det øvrige markedet i Østfold og Oslo-regionen. Kommunen har i dag et relativt homogent spekter av boligtyper, bestående av primært eneboliger (87,1%).

Det er et mål å ha større variasjon i boligtilbudet. Spesielt i Fosby-området, der kommunen har gjort strategiske oppkjøp av tomter, skal den gå foran og vise hvordan man kan utvikle sentrale stedstilpassede boliger av høy kvalitet, som samtidig bidrar til et aktivt og levende bygdesenter. Samtidig er det et politisk ønske om å opprettholde og tillate en viss andel av spredt boligbygging, slik at deler av kommunen ikke blir lagt øde.

Kommunen ønsker også å stimulere til en mer kompakt bebyggelsesstruktur i sentrum. Dette er motivert av et ønske om miljøbevissthet (ikke å sløse med arealer), økonomisk bevissthet (kostnader til infrastruktur), men først og fremst for er det motivert av ønsket om ei levende bygd, der sentrum er et sosialt rom som stimulerer til interaksjon, spontane møter og samhold.

Bygdesenteret må fremstå attraktivt. Det skal være aktivitet i sentrum, og det skal være godt planlagt og vedlikeholdt. Kommunen vil bidra til økt fysisk attraktivitet ved å gå foran som et godt eksempel, og vurdere å gi pålegg om vedlikehold av forfalne bygninger. Kommunen skal prioritere møteplasser og forskjøning.

Møteplasser og fritidstilbud vil være en viktig faktor både for bo-, besøks- og næringsattraktivitet. I tillegg vil slike arenaer være et viktig folkehelseiltak, både fordi det stimulerer til fysisk aktivitet og fordi det bidrar til økt sosial omgang og enklere samfunnsdeltagelse. Kommunen vil prioritere å oppruste og styrke offentlige, sosiale møteplasser som:

- Skole
- Bibliotek
- Barnehage
- Torg
- Idrettsanlegg
- Kulturelle arenaer



Illustrasjon: Rindalshytter

## Boliger

Kommunen skal identifisere arealer med naturskjønne kvaliteter tilknyttet vassdraget. Disse skal utvikles for stedstypiske boliger. Til gjengjeld for å potensielt ligge innenfor 100-meters sonen fra vassdraget skal områdene være arealmessig konsentrert, av høy arkitektonisk kvalitet og være allment tilgjengelige.

Kommunen ønsker fortsatt å satse på attraktive eneboligtomter i naturskjønne omgivelser, for å tiltrekke seg unge familier.

Befolkningsprognosene tilsier at eldrebølgen, på linje med resten av landet, vil ramme Aremark. Det er derfor et mål å utvikle boliger som i størst mulig grad er universelt utformet og tilpasset Eldres behov. Samtidig vil det være nødvendig å legge opp til en boligbygging og en bebyggelsesstruktur som i størst mulig grad stimulerer til aktivitet og sosial omgang blant eldre og andre grupper. Sosial omgang og fysisk aktivitet vil bidra til å holde en aldrende befolkning ved god helse i lengre tid, og dette vil bidra til å minimere belastningen på offentlige tjenester.

I tillegg til boliger knyttet til naturområder vil kommunen søke å utvikle mer varierte bokonsepter. Dette innebærer leiligheter, hybler, flermannsboliger og bokollektiv. Disse bokonseptene skal være konsentrerte og ha en sentral plassering, med gangavstand til handel og sentrumsfunksjoner. De skal også ha delte fellesarealer for å stimulere til interaksjon og sosial omgang. Fellesarealene vil ha stor betydning for folkehelsen.

Det kan også bygges boligtyper som i første omgang kan benyttes til f.eks. bosetting av flyktninger, prøveboliger for mulige innflyttere og unge voksne, men som på sikt også kan fungere som omsorgsboliger for eldre.

Det er et mål å komme frem til boligtyper som passer for Aremark både kulturelt, arkitektonisk og historisk. Man ønsker blant annet å vurdere mulighetene for å bygge klyngetun. Klyngetunet har som kjennetegn at den har flere bygninger organisert rundt et felles uterom, og har mange av trekkene som er beskrevet ovenfor.

Eieformen på boliger kan ha betydning for hvilke felles funksjoner man har. Eksempelvis vil det være naturlig at et bofellesskap for eldre har en kollektiv eieform, og at en del arealer i boligen er delt. Både sameie og borettslag kan være aktuelt.

I Aremark er 90% av boliger eid privat, og kun 1,1% er organisert som borettslag eller liknende. Kommunen bør bistå i å vise eksempler på eieformer som er egnet for kollektive løsninger.

*Vi skal utvikle unike boliger i naturskjønne omgivelser med tilknytning til vassdraget*

## Kommunens boligstrategi kan oppsummeres slik:

- Fortsatt fokus på attraktive tomter for unge familier
- Hovedvekten av boliger skal knytte seg til området omfattet av kommunedelplan Fossby sentrum
- Det skal være tilgang på boliger med henvendelse til vassdraget og naturkvaliteter
- Det skal tilbys større bredde av boligtyper enn i dag
- Kommunen skal søke å utvikle boligtyper som er egnet både som bofellesskap og leiligheter

Kommunens rolle og påvirkningskraft vil være både som utviklingsaktør og planmyndighet. Kommunen skal ikke begrense seg til de boligtypene som er nevnt her, men kontinuerlig drive boligutvikling med så stor bredde som mulig.

### Næringsutvikling

Av de rundt 350 sysselsatte med arbeidsplass Aremark, derav 248 bosatt i Aremark, er hovedandelen knyttet til offentlig administrasjon og småskala næringsliv.

Den største arbeidsgiveren i Fosby er kommunen selv med hovedtyngden av sine ansatte i undervisning og barnehage, helse og omsorg, administrasjon og annet. Næringslivet i kommunen består av mindre bedrifter og enkeltpersonforetak.

Aremark kommune ønsker å dra nytte av fordelene ved å være liten, og legge til rette for at fagmiljøer i både offentlige og private virksomheter kan samarbeide. Kommunen vil derfor søke å samlokalisere funksjoner som kan ha nytte av hverandre.

Det er et mål for kommunen å øke andelen arbeidstakere utenfor offentlig sektor. Dette innebærer ikke å krympe offentlig sektor.

### Folk som snakker sammen skaper sammen

Denne påstanden er grunnstammen i hvordan vi vil stimulere til næringsetableringer og samspill i lokalt næringsliv. Tanken er å få forskjellige virksomheter til å underbygge hverandre. For eksempel vil en kafé ha bedre forutsetninger hvis den er lokalisert nær et kontorlokale. Tanken om at ulike bedrifter skal underbygge hverandre er like relevant for offentlige virksomheter.



Illustrasjon: Haptic/Mir

Samlokalisering av ulike funksjoner kan bidra til mer samarbeid, felles idéer og ambisjoner og mer liv i sentrum. Derfor er det viktig at funksjoner som passer innenfor lokalsentrumet legges nettopp der.

Kommunen bør ha et apparat for å ivareta de som trenger støtte til gjennomføring av sine idéer og prosjekter. Videreutvikling av idéer skjer best i samtale med andre, og det bør legges til rette for nettverksbygging og kompetanseoverføring. Kommunen skal derfor søke å etablere formelle møteplasser for slike aktører. Dette kan være et kontorfellesskap med lav terskel der pendlere og gründere kan dele infrastruktur og møtes.

Aremark - sysselsatte fordelt på næringer (1.1.åå)							
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	endring 2009 - 2014
Jordbruk	30	33	27	27	23	28	-2
Skogbruk	25	24	23	23	24	18	-7
Fiske og fangst							0
Fiskeoppdrett							0
Bergverksdrift							0
Fiskeforedling							0
Næringsmiddel (ekskl fiskeforedling)	1						-1
Tekstil							0
Trevare	2	2	2	1	1	6	4
Treforedling							0
Grafisk							0
Kjemisk	7	5	5	6	6	6	-1
Mineralsk							0
Metaller							0
Verkstedsindustri	4	5	4	4	4	2	-2
Skipsverft og oljeplattformer							0
Møbler og annen industri		1		1	2	2	2
Kraft og vannforsyning	2						-2
Bygg og anlegg	23	24	24	26	25	22	-1
Oljevirkosmhet							0
Varehandel	18	17	29	23	23	32	14
Hotell og restaurant	16	13	10	8	7	10	-6
Utenriks sjøfart	2	2	2	1	1	3	1
Innenriks transport	16	21	23	22	35	28	12
Post, tele og annen kommunikasjon	5	6	9	9	1	1	-4
Bank og forsikring	3	3	3	3	3	3	0
Forretningsmessige tjenester	16	25	23	25	28	25	9
Private tjenester	9	9	11	9	10	10	1
Kommunale tjenester	180	154	149	160	143	158	-22
Statlige tjenester	13	10	9	9	13	8	-5
Ufordelte tjenester							0
Uspesifisert næring	5	4	3	3	6	5	0
<b>SUM</b>	<b>377</b>	<b>358</b>	<b>366</b>	<b>360</b>	<b>355</b>	<b>367</b>	<b>-10</b>

Hovedandelen av de sysselsatte i Aremark jobber i offentlig sektor.



## Skog- og landbruk

Det er gode driftsforhold for både jordbruk og skogbruk i Aremark. Gode driftsforhold og god jordkvalitet gir godt grunnlag for landbruksdrift. Det er også kort avstand til markedet siden store deler av befolkningen i Norge er innenfor 10-12 mil.

Den generelle rasjonaliseringsutviklingen i landbruket har ført til færre heltidsbønder, og mange eiere av gårdseiendommer har i dag en annen hovedinntektskilde enn landbruk.

Landbruket har spilt, og spiller fortsatt, en viktig rolle i Aremark. Kommunen vil spisse seg mot landbruket i sine næringsstrategier. Man vil prioritere å bidra til utvikling av tjenester og produkter med sterk lokal forankring, og jobbe for å forankre hele produksjonsprosessen lokalt. Nærhet til markedet gir gode forutsetninger for lokal foredling av produkter og markedsføring av disse. En økt andel lokalt foredlede varer kan være med på å bygge opp merkevaren Aremark. Stedet som produktet er foredlet og markedsført fra ender vanligvis opp på forpakningen. Dette vil bidra til å markedsføre produktet og stedet i en og samme pakke.

Produktutvikling innenfor Haldenkanalen skal gis prioritet:

- Merkevare
- Opplevelsesnæring
- Stedsutvikling
- Primærnæring



## Utbygging av fritidsboliger

Utbygging av fritidsboliger har gitt tilleggsinntekter og anses som næringsutvikling. Eiere av fritidsboliger anses også som «Aremark-ambasadører» som bidrar til å selge merkevaren Aremark utad.

Denne kommuneplanprosessen tar sikte på å avklare hvilke områder som bør settes av til fritidsboliger, og hvilke som bør skjermes. Dette avklares juridisk i kommuneplanens arealdel.

## Merkevarebygging og turisme

Satsning på lokal foredling av viltkjøtt og merkevarebygging av dette ansees som en viktig satsning. Kommunen skal bidra til dette som fasilitator.

Kommunen ønsker å styrke turistnæringen og markere seg som en natur- og friluftslivkommune. Et av tiltakene er å legge til rette for bygging og utleie av tretoppfritidsboliger. Tretoppfritidsboliger er fritidsboliger som er bygget i toppen av trær, der man kan få oppleve nærkontakt med natur, fugler og dyr.

Videre ønsker kommunen å legge til rette for sykkel-turisme og merking av løyper i Ankerfjella og Østkroken. Kommunen ønsker også å legge til rette for utleie av husbåt og kano. I tillegg har kommunen 3 naturreservater som man ønsker å utvikle.

Elgfestivalen flyttes fra det nåværende festivalområdet til skole- og idrettsområdet ved Furulund. Det tidligere festivalområdet skal benyttes til camping.

Kommunen ønsker å markedsføre motorsportanlegget i Brekka og tilrettelegge for videre aktivitet og utvikling.

## Kompetanse

Muligheter for å tilegne seg kompetanse ansees som viktig for næringsutvikling, selvrealisering og trivsel. Kommunen har kompetanse innenfor landbruksnæringen, og entreprenørskap innenfor denne. Spredning av denne type kompetanse kan ha en positiv effekt og stimulere flere til entreprenørskap. Kommunens rolle i spredning av kompetanse bør være å lage arenaer for utveksling av kompetanse.

Videre bør kommunen være tydelig på hva de i fremtiden vil trenge av kompetanse og arbeidskraft, slik at innbyggere og potensielle innbyggere er klar over dette. Gjennom å være liten og oversiktlig har kommunen mulighet til å rette tiltak direkte mot målgruppen, og bør i så måte drive aktiv rådgivning av ungdom med hensyn til utdanningsvalg og muligheter.

Kommunens utdanningstilbud er basert på institusjoner i andre kommuner: videregående skoler i Halden og Mysen, høgskoletilbud i Halden og Fredrikstad, og etterutdanning gjennom SKUT (HiØ).

Man er bevisst på at reisetid er avgjørende for elevers gjennomføring av videregående skole. Man vet også at ved gjennomført vgs er sjansen større for gjennomføring av videre utdanning, og at denne gruppen generelt har færre problemer senere i livet. Det er derfor et mål for kommunen at flest mulig gjennomfører videregående, og kommunen ser det som sin oppgave å fasilitere dette best mulig. Et konkret virkemiddel vil være å minimere reisetid til utdanningsinstitusjonene. Kommunen vil føre kontinuerlig dialog med tilbydere av kollektivtransport for å bidra til å minimere reisetid.

*Vi vil bidra til utvikling av tjenester og produkter med sterk lokal forankring.*

# Oppsummering kapittel 1

## Mål 1

Moderat, sunn befolkningsvekst

### Slik gjør vi det:

- bygge en levende, attraktiv bygd med gode møteplasser
- gjøre det lett for nyinnflyttere å etablere nettverk
- tilrettelegge for pendling og hjemmekontor

## Mål 2

Flere lokale arbeidsplasser i privat sektor

### Slik gjør vi det:

- legge opp til økt interaksjon mellom lokale aktører
- etablere kontorfellesskap for pendlere og gründere
- legge til rette for foredling av lokale råvarer
- satse videre på Haldenkanalen
- utvide Sommerro Industriområde, og gjøre det mer attraktivt. Markedsføres som Aremark Næringspark.

## Mål 3

Utvikle attraktive boligformer som skiller seg ut

### Slik gjør vi det:

- bygge opp et tilbud av varierte boligtyper og tomter
- reservere område i arealdelen til økolandsby i tilknytning til sentrumsplanområdet på Fosby

# 2

## Kulturliv, idrett, tjenestetilbud og tettstedsutvikling

### Kulturliv

Vi ønsker å legge følgende utsagn til grunn for utvikling av kulturliv og tjenestetilbud i kommunen: «folk som snakker sammen skaper sammen».

Dette innebærer en tro på at kulturproduksjonen vil øke dersom det finnes tilgjengelige arenaer for utveksling av idéer og samarbeid. Slike arenaer kan være formelle og uformelle, fysiske og ikke-fysiske. Et eksempel på en ikke-fysisk arena som kan bidra til kulturutvikling er applikasjonen skjer-I som er utviklet i Rakkestad. Slike tiltak kan senke terskelen for deltagelse i lokalsamfunnet, og vil derfor gjøre det enklere for nyetablerere å «komme inn», og samtidig gjøre det enklere for ildsjeler å engasjere seg.



*Skjer-I er en plattform for samhandling og frivillighet, som senker terskelen for å delta i samfunnet.*

Et rikt kulturliv bidrar til å få folk til å møtes, og bidrar til et sosialt lokalsamfunn. Et rikt kulturliv kan ha positiv effekt på folkehelse, nærings- og bostedsattraktivitet.

Kultur dreier seg imidlertid om mer enn produksjon av underholdning. Også stedets lokalkultur, i bredere forstand, har betydning for stedets kvalitet. Hvilken mentalitet som hersker, hvor lav terskelen er for å bli inkludert i lokalsamfunnet, i hvilken grad man har et miljø som støtter hverandre og hvorvidt gründerånd verdsettes, er faktorer som har enorm betydning for et steds evne til å dyrke frem det beste i seg selv.

Faktorer som samhold, inkluderende samfunn og lav terskel for deltagelse er også svært viktige folkehelsefaktorer.



Kommunen skal jobbe aktivt for å være et inkluderende samfunn med lav terskel for deltagelse og samtidig ha et sterkt lokalt samhold. I den forbindelse vil også integrering av flyktninger ha betydning. Det vil bidra til å øke befolkningen, som i seg selv bidrar til et rikere kulturliv. Det kan bidra til å gjøre Aremark til et mer åpent samfunn og å senke terskelen for andre innflyttere. Det vil bidra til å bygge opp kommuneapparatet for å ta imot folk utenfra, som vil være nyttig også for å ta imot andre befolkningsgrupper.

Kommunen skal fortsette å utvikle formelle og uformelle arenaer og møteplasser, både fysiske og ikke-fysiske. Fysiske arenaer skal i størst mulig grad være samlokalisert i lokalsenter for å sikre at funksjoner underbygger hverandre. Kommunen skal jobbe aktivt for å ha et rikt kulturliv. Selvgrodde miljøer skal ivaretas, og spesielt skal man ivareta initiativ fra ungdomsmiljøer.

### Idrett og foreninger

På samme måte som kulturlivet er idretten og foreningslivet en viktig bidragsyter til lokalsamfunnet. Muligheten til å delta i organisert idrett, mosjonsgrupper og foreninger er både godt for folkehelsen og samholdet. Et så bredt tilbud av aktiviteter som mulig er med på å gjøre Aremark til et mer attraktivt sted å bo. Kommunen skal jobbe aktivt for at idrettslag og foreninger skal ha gode vilkår. Et tiltak kommunen ønsker å gjennomføre er etablering av kunstgressbane på Aremark Stadion, og et annet er å tilrettelegge for videreutvikling av Brekka motorsportstadion.

Som ellers i landet baserer store deler av kultur- og idrettstilbudet i Aremark seg på innsats fra ildsjeler. Kommunen som samfunn er helt avhengig av denne innsatsen, og ønsker å bidra til å synliggjøre ildsjeler og å gjøre det lettere å bidra som ildsjel. Digitale plattformer som skjer-I er et effektivt verktøy i den sammenheng, og kommunen vil bidra til å videreutvikle slike verktøy ved å kjøpe og implementere dem i den grad de dekker et behov.

### Tjenestetilbud

Gode kommunale tjenester er med på å gjøre kommunen attraktiv for bosetting og etablering. Aremark har i dag et godt kommunalt tjenestetilbud. Dette skal fortsette å være en prioritet, og det skal utvikles videre ved å utforske potensialet i administrativt samarbeid med Halden, Marker og Rømskog.

Videre skal man ved nyetableringer eller flytting av kommunale institusjoner vurdere samlokalisering og sentralisering av disse. For eksempel vil samlokalisering av et eldrecenter og en nærbutikk eller et bibliotek ha stor verdi. Eldre kan lettere oppsøke sosiale offentlige rom, og dette kan ha positiv effekt på mental og fysisk helse. Eldre som er i god form bidrar på sin side til et mer aktivt sentrum. Samlokalisering av tjenester vil også bidra til å kostnadseffektivisere pleie- og omsorgstilbudet. Pleiere og ansvarspersoner vil bruke mindre tid på å bevege seg mellom funksjonenes administrative enheter. Slik tenkning vil gi føringer for kommuneplanens arealdel.

Kommunen vil ha utfordringer med gjennomføring av samhandlingsreformen, og vil søke å løse dette gjennom interkommunalt samarbeid med Halden og Marker. Kommunen vil også søke å effektivisere tjenestetilbudet gjennom:

- Arealdisposisjon og sentralisering av boligtilbud for eldre
- Tilby boformer som muliggjør at eldre kan bo hjemme lengre
- Å knytte forskjellige tilbud opp mot hverandre. For eksempel kan brukere av dagsenter bidra i omsorgsarbeid o.l. Dette vil gi dobbel effekt da man stimulerer både brukere av dagsenteret og pleietrengende.



Kommunen skal sikre og videreutvikle ungdomstilbudet i kommunen. Dette vil være svært viktig for å sikre fremtidig befolkningsgrunnlag. Ungdom som har vokst opp i Aremark skal sitte igjen med positive assosiasjoner til sin oppvekstkommune. Dette vil øke sannsynligheten for at de flytter tilbake i fremtiden. Gjennom ungdomsmedvirkning i kommuneplanprosessen var følgende punkter gjengangere:

- Ungdommen ønsker bredt tilbud av aktiviteter og møteplasser
- Aremark har etablert Ungdomsråd
- Ungdommen ønsker å opprettholde en god skole
- Ungdommen ønsker å kunne bevege seg uavhengig av å bli kjørt av foreldre, og ønsker et bedre kollektivtilbud til Halden og Marker

Kommunen skal legge opp tjenestetilbudet på en måte som gjør logistikken lettere for familiene. Eksempler på hvordan dette kan gjøres i praksis er:

- Samlokalisering av funksjoner, slik at man kan gjøre flere ærend på ett sted
- Aktivitetstilbud bør ligge sentralt og være tilknyttet gang- og sykkelveinettet
- Aktivitetstilbud kan med fordel være i forlengelse av skoledagen

*Vi skal være et inkluderende samfunn med lav terskel for deltakelse, og møteplasser som er tilgjengelige for alle.*



## Kommunikasjon

Hvordan kommunen kommuniserer har betydning for demokratiet, samfunnsdeltagelsen og omverdenens oppfattning av Aremark.

Kommunens kommunikasjonsstrategi bygger på forståelsen av at Aremarks omdømme er et resultat av alt kommunen foretar seg, og at fornøyde innbyggere og besøkende er Aremarks beste ambassadører. Alle tiltak, eller fraværet av dem, er med på å forme kommunens omdømme.

Kommunens kommunikasjon med innbyggere har betydning for hva slags deltagelse man får, rekrutteringen man får til politisk liv og innsatsen man får fra ildsjeler. Kommunen skal i sitt kommunikasjonsarbeid:

- Synliggjøre ildsjeler
- Være utadventd som organisasjon
- Etablere toveis kanaler for kommunikasjon med innbyggere
- Reflektere over omdømmepotensialet som ligger i beslutninger og tiltak

Ved videre utvikling av tjenestetilbudet skal kommunen også kommunisere utad at dette er et satsningsområde, og bruke det aktivt i markedsføring.

Kommunen kommuniserer ikke bare med egne innbyggere, men også med omverdenen. For eksempel potensielle innbyggere og besøkende, regionale og statlige myndigheter og mediene.

Kommunens kommunikasjon med omverdenen har betydning for hvor mange som ønsker å besøke, kjøpe fritidsbolig, etablere næring eller flytte til Aremark.

Kommunens kommunikasjon med myndighetene har betydning for om Aremark blir prioritert i ulike sammenhenger.

Kommunen har en kommunikasjonsstrategi for både intern og ekstern kommunikasjon, som skal ligge til grunn for informasjons-, markedsførings- og omdømmearbeidet.



## Tettstedsutvikling

Tettstedsutvikling må sies å være summen av de tiltakene man gjør for å forbedre og bygge videre på lokalsamfunnet. Det er imidlertid også knyttet konkrete, fysiske tiltak til begrepet. Bosetting og lokalisering av institusjoner og offentlige funksjoner påvirker et steds kvalitet. Ut fra idéen om at folk som snakker sammen skaper sammen, vil det være hensiktsmessig å samlokalisere så mange funksjoner som mulig sentralt i tettstedet, men dette skal ikke undergrave kommunens mulighet for å tilby desentraliserte utbyggingstomter. Aremark kommune anser muligheten for å tilby denne boformen som en steds kvalitet og som en kvalitet man ønsker å kunne tilby som ledd i arbeidet med å sikre befolkningsgrunnlaget.

Utbyggere og entreprenører skal i utgangspunktet henvises til sentrale områder. Nylig vedtatte planer for Fosby sentrum og Strømsfoss skal gi rammer for en god stedsutvikling i Aremark. Aremark kommune skal gå foran med et godt eksempel for utviklingen av et levende bygdesenter gjennom oppkjøp og utvikling av sentrale tomter i egen regi.

For å oppnå målsetningene ovenfor skal det, gjennom kommuneplanens arealdel tilrettelegges for at hovedvekten av tettstedsutviklingen skjer i sentrumsområdet i Fosby og på Strømsfoss.

Kommunen ønsker også å stimulere til utvikling av alternative boligtyper, både i forhold til egne prosjekter og private prosjekter.



## Oppsummering kapittel 2

---

### Mål 1

Opprettholde et godt tjenestetilbud

#### Slik gjør vi det:

- tilby barne- og ungdomsaktiviteter i forlengelse av skoledagen
- effektivisere og forbedre gjennom samlokalisering
- dra nytte av vekselvirkninger mellom virksomheter i kommunen
- strategisk lokalisering av funksjoner
- utvikle nye boligtyper som alternativ til omsorgsplasser

### Mål 2

videreutvikle tettstedet med flere møteplasser og økende aktivitetstilbud

#### Slik gjør vi det:

- styrke kulturlivet som arena og møteplass
- stiumlere til ildesjel-engasjement og løfte frem ildesjelene
- samlokalisere funksjoner med høy besøksfrekvens
- støtte selvgrodde miljøer

### Mål 3

Tilrettelegge for sport og fritidsaktiviteter

#### Slik gjør vi det:

- Helårs trimløype
- Utvide og ferdigstille lysløypesløye rundt skoleområdet
- BMX-bane og motorsportbane legges inn i arealdelen
- Tilrettelegging av sykkeltraséer, fokus på Ankerfjella og Østkroken
- Ny skytebane i Gravdalen
- Ny kunstgressbane på Aremark Stadion

# 3

## Samferdsel, transport og infrastruktur

I fylkesplanens Del 4 (retningslinjer for energi- og arealbruk), kapittel 5 er Fosby (Sentrumsområdet i Aremark) definert som «Områdesenter» under Askim og Mysen. Dette virker uforståelig, all den tid dette åpenbart skulle ha vært Halden. Det må antagelig også bero på en glipp at Strømsfoss ikke er lagt inn som «Lokalsenter». Dette bør rettes ved revisjon av fylkesplanen.

### Samferdsel

Oppgraderingen og utbyggingen av E18 representerer den største og viktigste infrastrukturelle endringen i regionen. Den utgjør et stort potensiale for å redusere avstand til Osloregionen, og griper derfor inn i spørsmål knyttet til næringsutvikling og befolkningsgrunnlag. Samtidig representerer E18 betydelige utfordringer med tanke på adkomst til sentra, tungtransport og sikre kryssinger for fotgjengere i tettstedene.

Fylkesvei 21 har i dag dårlig standard, tatt i betraktning at den brukes flittig til tungtransport, og at den går igjennom tettbefolkede områder og sentra. Fylkesveien er i dag den viktigste koblingen mellom E6 og E18. Det er et sterkt ønske om oppgradering og sikring av Fv 21, spesielt i Fosby, da dagens situasjon gir svært vanskelige forutsetninger for en god sentrumsutvikling i Aremark. Statens Vegvesen er motvillige til å sette ned farten gjennom Fosby, og dette oppleves som svært vanskelig. For å få ned hastigheten, bedre trafikksikkerheten og forskjønne sentrum ønsker kommunen å gjennomføre miljøprioritert gjennomkjøring (MPG-prosjekt) i samarbeid med Østfold Fylkeskommune/Statens Vegvesen.

Videre skal det arbeides for å heve veistandard på Fylkesvei 863, da dette vil styrke turisme og næringsutvikling i Aremark Øst.

### Gang- og sykkel

Deler av Fosby har gode gang- og sykkelforbindelser i dag, mens andre deler av tettstedet står helt uten. Kommunen vil bidra til å gi barn og unge gode

transportmuligheter gjennom å bygge ut gang- og sykkelforbindelser i så utstrakt grad som mulig. Dette vil innebære å koble boligområdet på Flateby med gang- og sykkelveien langs Fv 21. Dette kan gjøres via undergang ved fossen/elven som løper ned til Hølen, og dette bør sees i sammenheng med en eventuell tursti langs en lengre del av elva. Det er i kommunedelplan for Fosby sentrum lagt opp til nye boligområder på østsiden av Bankbygget, og dette området kan med fordel knyttes opp mot Fosbyåsen.

I forbindelse med dette er det ønskelig å søke å forbinde de bebyggelsesmessige tyngdepunktene i Fosby med linjer som unngår den tungt trafikkerte Fv21.

### Kollektivtrafikk

Kollektivtilbudet i kommunen er dårlig fordi kommunen har et begrenset passasjergrunnlag og spredt bebyggelse. I fylkesplanen er Fosby definert som områdesenter. Der er det definert et kollektivtilbud med minst 30. min frekvens. I løpet av planperioden fram mot år 2050 heter det at frekvensen bør økes til 15 min. For lokalsenter skal det være minst være timesavganger. I løpet av planperioden fram mot år 2050 heter det at frekvensen bør økes til 30 min. I praksis er man svært langt unna et slikt tilbud i Aremark.

Det ligger imidlertid et potensiale i kollektivtransport tilrettelagt for pendlere fra oppsamlingspunkter og videre til Halden. Kommunen bør søke å utvikle eget kollektivtilbud i samarbeid med de store arbeidsgiverne i Halden, for eksempel Nexans og Norske skog.

Som supplement kan kommunen også utvikle applikasjon for samkjøring, eller videreutvikle Skjer-I til å inkludere en slik funksjon.

Gjennom medvirkning fra ungdom i Marker og Aremark er det kommet frem at ungdommen savner et bedre kollektivtilbud for å komme seg til Mysen, Halden og Nedre Glommaområdet. Reisetid har stor betydning for ungdommens evne til å gjennomføre videregående skole.

Skulle man klare å opprette et kommunalt/privat kollektivtilbud i samarbeid med store arbeidsgivere vil det være naturlig å se på mulighetene for å også koble dette opp mot videregående skole.

Kommunen er inkludert i Flexx-ordningen til Østfold Kollektivtrafikk, men tilbudet er noe underkommunisert. Kommunen skal bidra til å synliggjøre dette tilbudet.

### Vann og Avløp

Det gjennomføres en stor oppgradering av kommunens behandlingsanlegg for vann. Dette er en betydelig og nødvendig investering for å sikre høy kvalitet på drikkevann i Aremark. For videre utbygging av VA-nett vil en tett bebyggelse bidra til lavere kostnader både på investering og drift. Kommunen har også planer for utbygging av trykkavløpssystem som gjør at flere fritidsboligfelt og boliger kan knytte seg til det kommunale avløpssystemet. Dette vil være en betydelig miljøinvestering for kommunen.

### Internett

Utbygging av fibernett er i gang og er snart slutført. Dette gir en god dekning i hele kommunen.

God internettkapasitet- og dekning er avgjørende for både innbyggere og bedrifter. Det at det finnes vil ikke nødvendigvis ha en enorm betydning for et steds tiltrekningskraft, men hvis den ikke finnes er den et absolutt hinder for etablering.

Distriktssenteret (kompetansesenter for distriktsutvikling) kartla allerede i 2010, i samarbeid med Nexia, effekter av tilgang på høykapasitetsnett i distriktkommuner. Rapporten pekte på at tilgang på høyhastighetsnett har stor betydning for:

- Næringsliv/sysselsetting
- Bosetting/livskvalitet
- Effektivitet og kvalitet i offentlig sektor

Rapporten pekte på følgende suksessfaktorer for utbygging av høykapasitetsnett i distriktkommuner:

- Høy bevissthet og forankring hos sentrale beslutningstakere i kommunen og lokalt næringsliv med hensyn til gevinstpotensialet ved bruk av IKT og høykapasitets bredbåndsnett
- Lokalt prosjekteierskap og lokal prosjektledelse med god innsikt i relevante forhold for det aktuelle lokalsamfunnet

- Tydelige mål for fiberutbyggingen og en plan for gevinstrealisering som følges opp

### Digitalisering

Aremark har et mål om å få mest mulig av sin virksomhet over på digitale plattformer. Dette er mulig fordi kommunen er liten og oversiktlig, og nyttig fordi små kommuner må være svært effektive for å klare å levere de tjenester de er pålagt. Digitalisering av kommunen har et stort effektiviseringspotensiale. Samtidig har digitalisering potensiale til å forbedre de kommunale tjenestene og gi en bedre kommunikasjonsflyt. Her har Aremark mye å hente.

Kommunikasjon med innbyggere blir enklere, politiske prosesser blir mer transparente og tilgjengelige. Dette kan igjen gi økt tillitt til kommunen, og bidra til engasjement hos befolkningen.

Aremark ønsker å gjennomføre sin digitaliseringsprosess etter retningslinjer og anbefalinger fra KS, som har dette som et satsningsområde. I henhold til KS sin digitaliseringsstrategi 2013-2016 er det spesielt tre kommunale sektorer som er satsningsområder:

- Helse og velferd
- Oppvekst og utdanning
- Plan, bygg og geodata

### Strøm

Regional vindkraftplan skal ligge til grunn for fylkeskommunal planlegging og vurdering av konsesjonssaker, og gir signal til NVE om hvordan den regionale vindkraftpolitikken i Østfold er utformet, og hvor aktuelle områder er.

Fylkeskommunen anbefaler ikke kommunene å legge inn de områdene som fremkommer på det regionale kartet. Det er ikke lenger krav til regulering av anlegg for elektrisk energi. Det betyr at slike prosjekter normalt kun avklares gjennom konsesjonsbehandling etter energiloven. Det er derfor ikke uvanlig at konsesjon gis først, og at kommunene legger inn områder etterpå.

En annen side av vindkraftdiskusjonen er imidlertid småskala produksjon tilknyttet gårdsbruk og boliger.

Småskala strømproduksjon vil bidra til å redusere belastningen på strømmettet for øvrig, og på den måten frigjøre kapasitet til f.eks. industri. Samtidig tar Aremark ansvar for nasjonale og internasjonale målsetninger ved å ta grep lokalt. Småskala vindkraft er ønsket, og kommunen vil utarbeide retningslinjer for dette i bestemmelsene til kommuneplanens arealdel.

### Vedtak i fylkestinget 25.10.2012, PS 82/2012 Regional plan for vindkraft i Østfold:

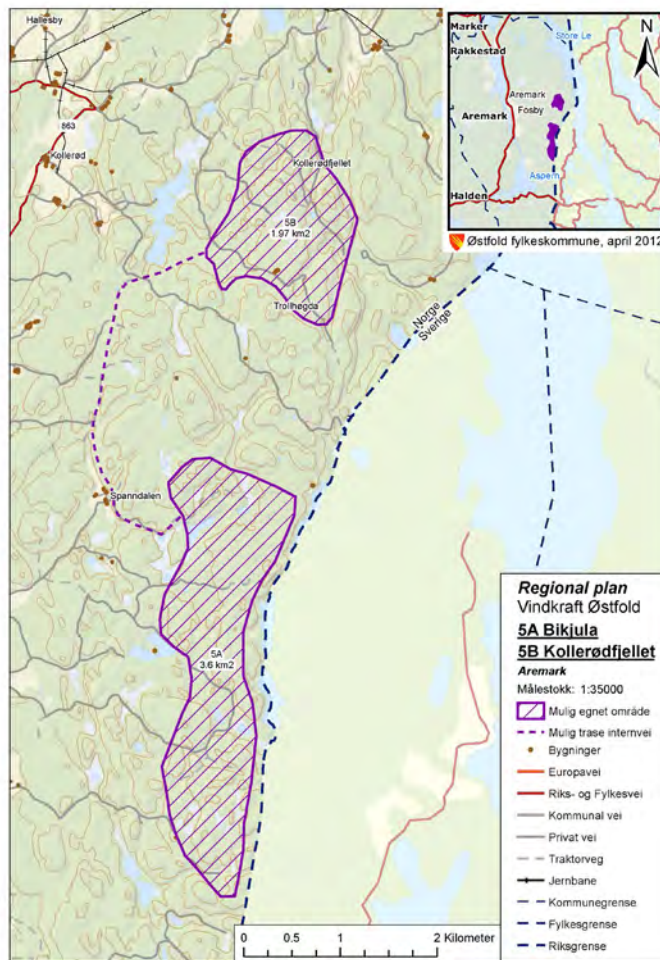
Regional plan for vindkraft i Østfold har som hovedmål å finne mulig egnede områder for utbygging av vindkraftanlegg der konfliktene i forhold til andre viktige samfunnshensyn synes akseptable. Planen er et godt verktøy for kommunens arbeid med mulige vindkraftplaner og vil være retningsgivende for vurdering av arealer tilpasset til dette formål.

Prosjektet som er ferdig konsekvensutredet etter program fra NVE og konsesjonssøkt før oktober 2012, omfattes ikke av planen.

Regional plan for vindkraft i Østfold bygger på hovedstrategien om at vindkraftanlegg ikke skal lokaliseres innenfor følgende hovedkategorier landskap/ soner i fylket: I det sammenhengende, brede skogbeltet av høyereliggende utmarksområder, benevnt «Fjella-landskapet» øst i fylket, som strekker seg fra Kornsjø i sør til Rødenes i nord. Dette skogbeltet inkluderer: Ankerfjella, Vestfjella i Aremark og Marker, Degernesfjella, Rakkestadfjella, Trømborgfjella og Rødenesfjellet. Dette er fylkets relative «villmarksnatur» hvor det skal vernes mot store/arealkrevende tekniske inngrep.

Et av områdene som anses som mulig egnede for vindkraftanlegg i Østfold:

Område 5A og 5B: Bikjula – Kollerødfjellet (Aremark). Det tas imidlertid forbehold om nærmere dokumentasjon av andre interesser og motsetninger i eventuelle KU-prosesser.



Området er to-delt pga. gammelskog i et snaut 2 km belte sør for Trollhøgda. Området ligger ca. 3,5 km øst for Haldenvassdraget, og strekker seg i et belte nær riksgrensa. Området ligger relativt nær sjøen Stora Lee i Sverige, og det må samarbeides med svenske myndigheter om endelig avgrensning. På kartet er det lagt inn en stiptet trase for mulig internvei mellom områdene.

LNF-område i kommuneplanen.

**Areal/størrelse på anlegg:** Til sammen 5,57 km<sup>2</sup>. Stort vindkraftanlegg: ca. 20 turbiner.

**Konklusjon i høringsutkastet:** Svært gode vindforhold. Meget lang trase til Brekke trafo. Lite friluftsjakter. Nær vassdraget Stora Lee i Sverige. Det etableres kontakt med svenske myndigheter (kommunalt og regionalt) tidlig i høringsperioden.



## Oppsummering kapittel 3

---

### Mål 1

Unge og eldre uten førerkort skal kunne komme seg til aktiviteter og sosiale arenaer uten å bli kjørt

#### Slik gjør vi det:

- fortsette å bygge ut gang- og sykkelveier
- etablere nye forbindelser mellom Flatebyåsen og Fosbyåsen
- jobbe for et bedre kollektivtilbud
- legge opp til kompakt bebyggelsesstruktur i sentrum
- lokalisere kommunale tjenestetilbud i sentrum

### Mål 2

Mangel på infrastruktur skal ikke være et hinder for innflytting og næringsetablering

#### Slik gjør vi det:

- forbedre høykapasitets internett- og telefondekning
- tilrettelegge for småskala vindkraft og vurdere vindkraft i Kollerødfjella
- samlokalisere funksjoner med høy besøksfrekvens
- støtte selvgrodde miljøer

# 4

## Oppvekst, levekår og folkehelse

Kommunen har utarbeidet folkehelseoversikt for 2016 som identifiserer de største utfordringene og forlag til tiltak. De viktigste temaene fra denne oversikten er inkludert i drøftingen i dette kapittelet. Dokumentet er vedlagt i sin helhet, og er også lagt ut på kommunens nettside.

Folkehelseprofilen (2016) for Aremark peker på at kommunen til sammenlikning med landsgjennomsnittet har en overrepresentasjon av uføretrygdede, psykiske lidelser og symptomer med tilhørende legemiddelbruk, samt muskel og skjelettplager.

Folkehelseinstituttet peker på viktigheten av sosiale møteplasser og mellommenneskelig interaksjon for god folkehelse. Det er grunn til å tro at dette kan ha spesielt stor effekt på psykisk helse og hjerte- og karsykdommer. For forebygging av psykiske lidelser med tilhørende legemiddelbruk vil det legges opp til et inkluderende samfunn med lav terskel for deltakelse. Mulighet for deltagelse på arenaer som gir mestringsfølelse, oppleves meningsfylte og gir verdighet anses som et viktig tiltak i den sammenheng. Slike arenaer vil være sysselsettingstiltak, ildsjelengasjement og samfunnsbygging.

*Kan eldresenteret og «aktiv på dagtid» - brukere kobles og gi synergieffekter? Kan seniorer bidra som «reserve-nettverk» for familier som ikke har besteforeldregenerasjonen tilgjengelig?*

Utviklingen av uformelle sosiale arenaer har en sentral plass i denne kommuneplanen. Østfold Helseprofil 2011-2012 (Østfoldhelse) peker på at Aremark har dårlig tilgjengelighet (lange avstander, dårlig offentlig kommunikasjon) til butikker og underholdnings- og kulturtilbud. Det er nærliggende å tenke at slike funksjoner har potensiale som uformelle, sosiale arenaer.

I Aremark har man et spredt bebyggelsesmønster, som gjør hjemmehjelps- og tjenestetilbud krevende. Det vil være avgjørende for Aremark å komme frem til strategier og tiltak som i størst mulig grad bidrar til god folkehelse – og at den aldrende befolkningen

er selvhjulpen lengst mulig. Dette kan innebære å utvikle bokkonsepter som har delte fellesarealer for å stimulere til interaksjon og sosial omgang. Videre vil grupper av eldre ha nytte av å ha gangavstand til handel og sentrumsfunksjoner, da dette bidrar til at man kommer seg ut selv uten bilsertifikat. Disse bokkonseptene skal ikke være sykehjemsplasser, men boliger med godt utformede fellesarealer og mulighet for et enklere dagligliv.

### Sosial ulikhet i helse

Bekjempelse av sosial ulikhet innen helse vil være et viktig mål for kommunen. Alt peker på at folkehelse følger sosiale faktorer. Sosial ulikhet reproducerer seg selv. Det er et mål for kommunen å «bryte mønsteret» for de dette gjelder. Gjennom å være liten og oversiktlig har kommunen mulighet til å rette tiltak direkte mot målgruppa.

*Ved å for eksempel slå sammen helsesøster og barnevern til ett tilbud kan man muligens komme frem til mer kreative, skreddersydde opplegg for den enkelte uten at det faller inn under barnevernet.*

Et utvidet skole- og fritidstilbud i forlengelse av skoledagen kan være tiltak som bidrar til at flere kan delta, og at barn kan delta i samme aktiviteter på en nøytral arena. Dette sikrer interaksjon og deltagelse for alle grupper i større grad enn om man for eksempel må invitere med hjem etter skoletid eller er avhengig av å bli kjørt til og fra aktiviteter.

Biblioteket kan være en viktig arena og møteplass for alle aldersgrupper fordi den utgjør en gratis, nøytral arena.

Det vil være et mål for kommunen å senke terskelen for deltagelse på alle arenaer, for eksempel idrettsklubber. Dette kan gjøres ved å ha løsninger for salg av brukt idrettsutstyr, utlån av utstyr og etablere lavterskeltilbud.

Mellommenneskelig interaksjon og et inkluderende samfunn er en rød tråd i kommuneplanen, både av hensyn til folkehelse, næringsutvikling, et rikt kultur- og bærekraft.

## Folkehelsebarometer for din kommune

I oversikten nedenfor sammenlignes noen nøkkeltall i kommunen og fylket med landstall. I figuren og i tallkolonnene tas det hensyn til at kommuner og fylker kan ha ulik alders- og kjønns sammensetning sammenlignet med landet. For å se på utvikling over tid, se Kommunehelse statistikkbank, khs.fhi.no. Her finnes også statistikk uten alders- og kjønnsstandardisering. Forskjellen mellom kommunen og landet er testet for statistisk signifikans, se [www.fhi.no/folkehelseprofiler](http://www.fhi.no/folkehelseprofiler)

- Kommunen ligger signifikant bedre an enn landet som helhet
- Kommunen ligger signifikant dårligere an enn landet som helhet
- Kommunen er ikke signifikant forskjellig fra landsnivået
- Kommunen er signifikant forskjellig fra landsnivået
- Ikke testet for statistisk signifikans
- ◆ Verdien for fylket (ikke testet for statistisk signifikans)
- ▬ Verdien for landet som helhet
- ▬ Variasjonen mellom kommunene i fylket
- ▬ De ti beste kommunene i landet

En «grønn» verdi betyr at kommunen ligger bedre an enn landet som helhet, likevel kan det innebære en viktig folkehelseutfordring for kommunen da landsnivået ikke nødvendigvis representerer et ønsket nivå. Verdiområdet for de ti beste kommunene i landet kan være noe å strekke seg etter. For å få en mer helhetlig oversikt over utviklingen i kommunen kan du lage diagrammer i Kommunehelse statistikkbank. Les mer på [www.fhi.no/folkehelseprofiler](http://www.fhi.no/folkehelseprofiler) og se Kommunehelse statistikkbank, khs.fhi.no.

Tema	Indikator	Kommune	Fylke	Norge	Enhet (*)	Folkehelsebarometer for Aremark
Befolkning	1 Befolkningsvekst	-0,14	0,78	1,1	prosent	
	2 Personer som bor alene, 45 år +	20,0	25,3	25,6	prosent	
	3 Valgdeltakelse 2015	71	55	60	prosent	
Levekår	4 Vgs eller høyere utdanning, 30-39 år	85	77	83	prosent	
	5 Lavinntekt (husholdninger), 0-17 år	8,1	15	11	prosent	
	6 Inntektsulikhet, P90/P10	2,2	2,6	2,7	-	
	7 Barn av enslige forsørgere	11	18	15	prosent	
	8 Arbeidsledige, 15-29 år (ny def.)	-	4,1	2,7	prosent	
Miljø	9 Uføretrygdede, 18-44 år	4	3,8	2,6	prosent (a,k*)	
	10 God drikkevannsforsyning	100	94	92	prosent	
	11 Forsyningsgrad, drikkevann	57	91	89	prosent	
	12 Skader, behandlet i sykehus	13,3	13,7	12,8	per 1000 (a,k*)	
	13 Ensomhet, Ungdata	-	18	18	prosent (a,k*)	
Skole	14 Fornøyd med lokalmiljøet, Ungdata	-	68	70	prosent (a,k*)	
	15 Medlem i fritidsorganisasjon, Ungdata	-	61	63	prosent (a,k*)	
	16 Trives på skolen, 10. klasse	81	87	85	prosent (k*)	
	17 Laveste mestringsnivå i lesing, 5. kl.	45	29	25	prosent (k*)	
Levevaner	18 Laveste mestringsnivå i regning, 5. kl.	49	31	26	prosent (k*)	
	19 Frafall i videregående skole	21	28	24	prosent (k*)	
	20 Fysisk inaktive, Ungdata	-	15	13	prosent (a,k*)	
	21 Overvekt inkl. fedme, 17 år	26	24	21	prosent (k*)	
Helse og sykdom	22 Alkohol, har vært beruset, Ungdata	-	13	14	prosent (a,k*)	
	23 Røyking, kvinner	11	13	10	prosent (a*)	
	24 Forventet levealder, menn	78,4	77,5	78,2	år	
	25 Forventet levealder, kvinner	81,5	82,2	82,8	år	
	26 Utdanningsforskjell i forventet levealder	-	4,9	4,8	år	
	27 Psykiske sympt./lid, primærh.tj., 15-29 år	171	163	142	per 1000 (a,k*)	
	28 Psykiske lidelser, legemiddelbrukere	160	157	130	per 1000 (a,k*)	
	29 Muskel og skjelett, primærhelsetjenesten	318	285	262	per 1000 (a,k*)	
	30 Hjerte- og karsykdom, beh. i sykehus	13,9	17,6	17,3	per 1000 (a,k*)	
	31 Type 2-diabetes, legemiddelbrukere	33	39	35	per 1000 (a,k*)	
32 Lungekreft, nye tilfeller	51	59	55	per 100 000 (a,k*)		
33 Antibiotika, legemiddelbrukere	219	259	229	per 1000 (a,k*)		
34 Vaksinasjonsdekning, meslinger, 9 år	94,0	95,2	94,7	prosent		





## Oppsummering kapittel 4

---

### Mål 1

senke terskelen for deltakelse i samfunnet

#### Slik gjør vi det:

- fortsette å bygge ut gang- og sykkelveier
- jobbe for et bedre kollektivtilbud
- legge opp til kompakt bebyggelsesstruktur i sentrum
- lokalisere kommunale tjenestetilbud i sentrum
- sysselsette arbeidsledige og utføre i aktivisering av eldre

### Mål 2

utjevne sosiale forskjeller i helse

#### Slik gjør vi det:

- tilby aktiviteter i forlengelse av skoledagen
- bruke nøytrale arenar, som for eksempel bibliotek
- skreddersy tiltak for den enkelte

### Mål 3

lage boliger som bidrar til bedre helse og mulighet for å bo hjemme lengre for eldre

#### Slik gjør vi det:

- oppmuntre til bokollektiv i arealplanlegging og reguleringsplaner
- kommunen foretar strategiske oppkjøp av tomter
- kommunen engasjerer seg i prosjekt- og eiendomsutvikling og undersøker samarbeid med Husbanken

### Mål 4

Tilrettelegge for sport og fritidsaktiviteter

#### Slik gjør vi det:

- Helårs trimløype
- Utvide og ferdigstille lysløypesløye rundt skoleområdet
- BMX-bane og motorsportbane legges inn i arealdelen
- Tilrettelegging av sykkeltraséer, fokus på Ankerfjella og Østkroken
- Ny skytebane i Gravdalen
- Ny kunstgressbane på Aremark Stadion

# 5

## Bærekraftig utvikling

Bærekraftbegrepet er satt sammen av tre elementer; økonomisk, økologisk og sosial bærekraft. Alle tre er relevante for bærekraftdiskusjonen i Aremark.

Sosial bærekraft vil være Aremarks største utfordring. Synkende folketall sammen med en aldrende befolkning er lite bærekraftig, fordi man ikke har nok andel av den yngre befolkning til å ta vare på de eldre.

Dette henger igjen i stor grad sammen med økonomisk bærekraft, da kommunens økonomi i stor grad er avhengig av skatteinntekter. Økologisk bærekraft henger i stor grad sammen med arealbruk, transportbehov og infrastruktur.

Kommunen har et høyt energiforbruk til transport per innbygger, og dette henger primært sammen med bosettingsmønster og høy andel pendlere.

Boligbyggingen i Aremark har tradisjonelt bestått av eneboliger med en lav arealutnyttelse. Dette har sammenheng med et ønske om å være attraktiv som bostedskommune, og at tilgang på store tomter ansees som et konkurransefortrinn for å tiltrekke seg innbyggere.

Det er imidlertid betimelig å stille spørsmål ved denne strategien, da man opplever nedgang i befolkningen samtidig som man har et overskudd av byggeklaare tomter tilgjengelig. Denne kommuneplanen legger opp til å endre strategi, og å satse på utviklingen av et levende bygdesenter som hovedstrategi for å være attraktiv for tilflyttere. Et levende bygdesenter krever et høyt aktivitetsnivå i senteret, og dette krever igjen en kompakt bebyggelsesstruktur. En kompakt bebyggelsesstruktur er også en bærekraftig bebyggelsesstruktur, da den legger opp til mindre transportbehov og mindre utbygging av infrastruktur.

Kommunen vil utfordre seg selv på å redusere andelen individuell bilisme. Samtidig skal man være klar over at gitt kommunens bebyggelsesstruktur er potensialet for reduksjon begrenset. Den transportøkonomiske modellen for arealbruk som ligger til grunn for Fylkesplanen vil ha mindre effekt i Aremark enn i tettere bygde områder, da aremarkingene i stor grad må belage seg på arbeidspendling uansett.

Man må i Aremark komme frem til alternative tilnæringer for å oppnå et mer bærekraftig samfunn, og dette bør innebære:

- Senterutvikling på Fosby og Strømsfoss
- Tilknytning til VA-infrastruktur for ny bolig- og fritidsboligbebyggelse
- Bedre kollektivtilbud til pendledestinasjonene
- Utvikle eksisterende områder for fritidsboliger videre
- Jordvernet skal stå sterkt i kommunens arealpolitikk, med unntak av Fosbyområdet/sentrum
- Miljøvennlig forvaltning av kommunens bygningsmasse

Potensialet for kollektivtransport til de store arbeidsgiverne i regionen skal vurderes.

Naturmangfoldet skal ivaretas gjennom å bygge konsentrert og gjennom å sikre de mest verdifulle naturområdene, hovedsakelig gjennom kommuneplanens arealdel.

### Bærekraftig bebyggelse

Det er økende bevissthet rundt forbruksmønster blant unge. Flere søker seg til alternative livsstiler og alternative forbruksmønstre som har mindre økologisk fotavtrykk. Dette har resultert i et økende antall bokonsepter som legger vekt på bærekraftig boligbygging, i kombinasjon med høy grad av selvbergning gjennom småskala matproduksjon. Det er grunn til å tro at Aremark kan markere seg i dette markedet, gjennom å ligge i «riktig» avstand til Oslo, ha tilgang på areal og rimelige tomter.



## Oppsummering kapittel 5

---

### Mål 1

Balanse i befolkningssammensetning

#### Slik gjør vi det:

- boattraktivitet gjennom å være en levende bygd
- næringstattraktivitet

### Mål 2

Utvikle alternativer til individuell transport

#### Slik gjør vi det:

- større andel boliger i sentrale områder (Fosby og Strømsfoss) og gode gang og sykkelveier
- tilby aktiviteter i forlengelsen av skoledagen
- digitale løsninger for samkjøring og kollektivtransport

### Mål 3

Miljøvennlig boliger

#### Slik gjør vi det:

- tilrettelegge for slik bebyggelse gjennom arealplanleggingen. Slik bebyggelse bør ligge i Fosby-området for å støtte opp om sentrumsutviklingen.
- eventuelle pilotprosjekter i kommunal regi
- tilrettelegge for småskala vindkraft gjennom bestemmelser

# 6 Arealstrategi

Følgende mål fra samfunnsdelen vil være styrende for arealstrategien:

- Å legge opp til en boligsammensetning og bebyggelsesstruktur som tilrettelegger for et godt liv for en aldrende befolkning
- Å legge til rette for et levende lokalsamfunn med nyskapingsevne, verdiskaping, kulturelt mangfold, frivillig innsats og like muligheter for alle.
- Å legge til rette for utvikling av et godt lokalsenter, attraktive sentralt beliggende boliger med tilgjengelige fellesarealer og møteplasser, og god dialog med næringsvirksomheter, utbyggere og innbyggere.
- Å stimulere til sosial interaksjon mellom innbyggere, næringsliv, offentligheten og besøkende ved å tilrettelegge for nærhet mellom funksjoner og tilbud.
- Kommunen vil ta en aktiv rolle for å utvikle mer varierte boligtyper enn man kan tilby i dag.
- 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 for øvrig.
- Områder med god kapasitet mht VA og tilgang til gang- og sykkelveinett prioriteres som byggeområder.

## Motor for sentrumsutvikling

Det kan være hensiktsmessig å velge seg ett prosjekt å konsentrere seg om, for å styre bygdesenterutviklingen i ønsket retning. Det er naturlig at dette er et prosjekt det er bred oppslutning om, som man kan kanalisere innsatsen mot, og som kan fungere som katalysator for andre prosjekter. I Aremarks tilfelle kan dette være å få opparbeidet et torg på plassen foran bankbygget, der skolen sto. Det bør også arbeides for et pilotprosjekt med klyngetun.

## Bebyggelsesstruktur

Ideelt sett skulle Fosby sentrum hatt én kjerne, slik at funksjonene i best mulig grad kunne underbygge hverandre. Det er ikke tilfelle, og det er heller ikke ønskelig å forsøke å flytte butikk, bensinstasjon og funksjonene i bankbygget til Furulund-området da dette blir en for krevende operasjon. Det er derfor ønskelig å søke å forbinde de to kjernene med linjer som unngår den tungt trafikkerte Fv21. Det er i kommunedelplan for Fosby sentrum lagt opp til nye boligområder på østsiden av bankbygget, og dette området kan med fordel knyttes opp mot Fossbyåsen.



## Fosby

Aremark kommune ønsker å satse på Fosby som kommunesenter. Dette er imidlertid ikke helt uproblematisk, gitt Aremarks struktur. Bygdesenteret Fosby kan sies å ha to kjerner, dette er også beskrevet i kommunedelplan for Fosby sentrum. En strategi for å imøtekomme denne strukturen er å styrke forbindelseslinjene.

Fosby skal i regionalt perspektiv ha status som områdesenter. Dette innebærer også en avsetning av langsiktig grense i kommuneplanens arealdel.

Det er mer interessant for Aremarksamfunnet å drøfte arealstrategi som ledd i utviklingen av lokalsamfunnet, snarere enn et ledd i utviklingen av Østfold som helhet. Det er imidlertid ikke noe motsetningsforhold mellom disse perspektivene: De strategier som denne kommuneplanen skisserer for å opprettholde og styrke Aremark som kommune dreier seg i hovedsak om å utvikle bygdesenteret på Fosby, og å videreutvikle boligtilbudet i dette området. Dette sammenfaller med Fylkesplanens ønske om en mer tilbakeholden arealbruk, om enn med en annen argumentasjon.

Aremark ønsker å satse på bygging av klyngetun på Fosby og Strømsfoss. Klyngetun er flere boliger som er organisert rundt et felles uterom. Denne boligtypen kan egne seg godt for småbarnsfamilier som ønsker å bo landlig, men samtidig ha et fellesskap med naboene, og kort vei til funksjoner i sentrum.

## Strømsfoss

Strømsfoss har nettopp fått en ny områderegulering, som har til formål å tilrettelegge ytterligere for rekreasjon og turistnæring, ved å utnytte de attraksjoner som allerede er på stedet, og utvikle disse videre. Strømsfoss er en viktig historisk del av Aremark, og ansees som viktig for historieformidlingen av Haldenkanalen. Av historiske bygninger som drives som turistattraksjoner i dag kan man nevne:

- Fossen med Mølla (kunstutstillinger og demonstrasjonsdrift av den gamle mølla), Kraftstasjonen og Møllerens hus (husfild/brukskunst og kafé)
- Tangen med friluftsområde, slusevokterbolig, friluftscene/-teater
- Kanalen med sluse, landhandleri/forretning og turistanlegg/hotell

Kommunen ønsker å satse videre på Strømsfoss som turistdestinasjon, med fokus på steds- og historisk tilpasset arkitektur av høy kvalitet.

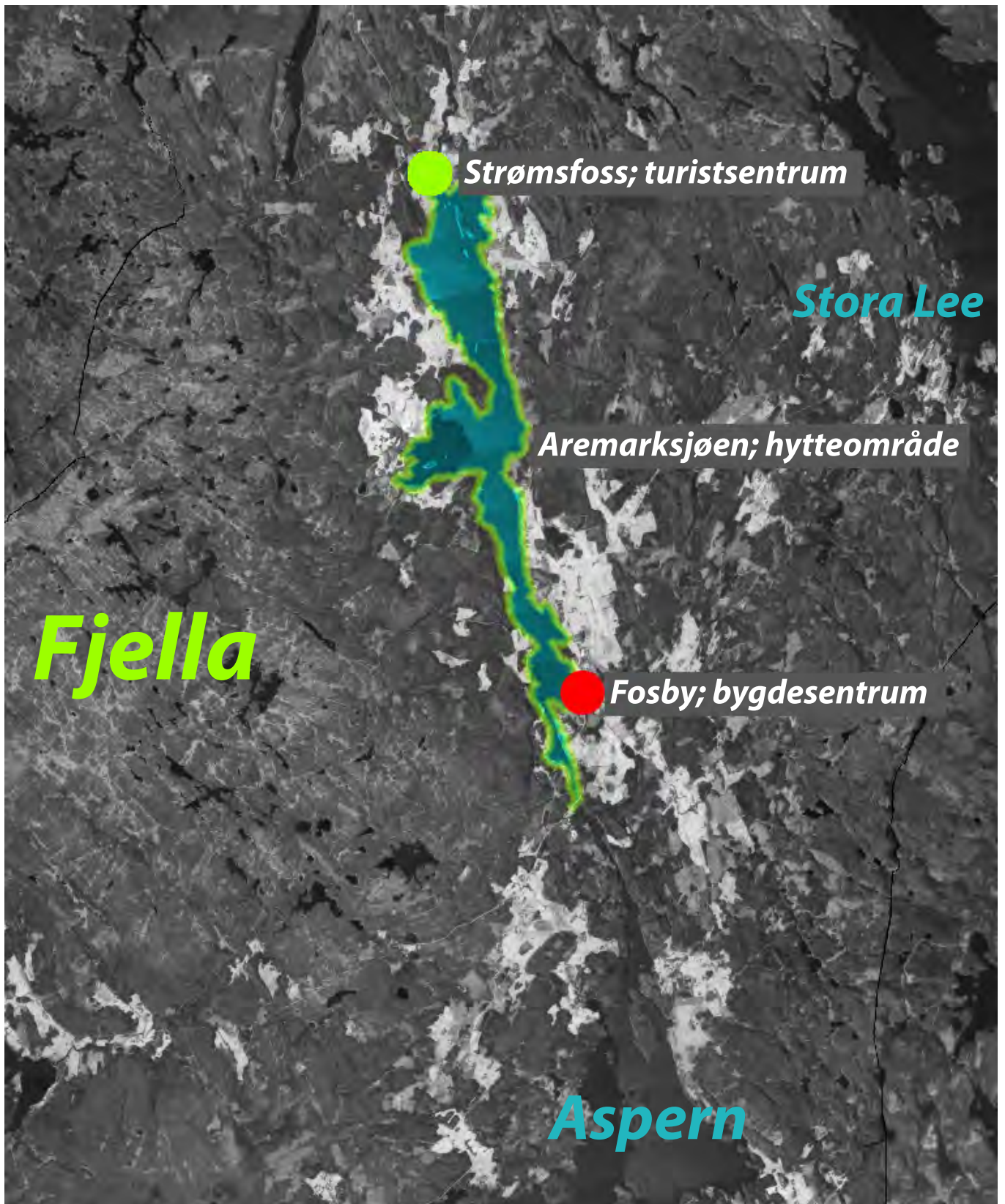
## Fritidsbebyggelse

Tettheten av fritidsbygninger er høyere enn boliger, og Aremark er slik sett å anse som en turistkommune. Sommermånedene holder liv i lokalbutikkene.

Kommunen er en populær fritidsboligkommune, og opplever pågang på dette området. Fritidsboligmarkedet representerer et stort økonomisk potensiale for kommunen så vel som lokale utviklere, entreprenører og handelsstand. Det bidrar også til økt aktivitet i kommunesenteret på Fosby og på turismeknutepunktet på Strømsfoss. I tillegg bidrar fritidsboligbefolkningen med positiv omdømmebygging og fungerer som ambassadører for Aremark i sine hjemkommuner.

Aremark ønsker seg mer fritidsboligbebyggelse, og det er ønskelig at denne i størst mulig grad er med på å aktivisere Fosby og Strømsfoss. Tilknytning til vassdraget ansees som avgjørende for at fritidsboligbebyggelsen skal være attraktiv nok til å tiltrekke seg de utviklerne og kjøperne som er kvalitetsbevisste.

Aremark kommune ønsker å utvikle eksisterende fritidsboligfelt videre. Grunnleggende sett mener Aremark kommune det er hensiktsmessig å være liberal på utbygging i de områdene som allerede er "tatt hull på", og å være mer restriktiv i områder som er mindre berørt. Basert på dette prinsippet ønsker Aremark kommune å føre en liberal strandsone- og utbyggingspolitikk i allerede berørte områder, og sikre urørte naturområder mot ny utbygging.





**Kontakt:**

Aremark kommune  
Rådhuset, 1798 Aremark  
Tlf. 69 19 96 00  
[post@aremark.kommune.no](mailto:post@aremark.kommune.no)

**PS 19/17 Forespørsler**

**PS 20/17 Grunngitte spørsmål etter §20 i reglement for utvalg**

**PS 21/17 Interpellasjoner**