

Adresse: Postboks 1004, 1803 Askim
Telefon: 69 81 75 00
Telefax: 69 81 75 10
Leder: Knut Espeland

MØTEINNKALLING

Det innkalles med dette til møte i Indre Østfold Regionråd **fredag 10. Februar 2012**
Klokken 08.30. på Askim rådhus, Bystyresalen
Etter møtet blir det lunsj.

Vennligst meld fra til sekretariatet hvis du ikke kan komme: alf@bedriftsenteret.no

Saksliste:

- Sak 01/2012 Godkjenning av protokollen fra møtet i Regionrådet 11.11.2011
- Sak 02/2012 Høringsuttalelse- Osloregionens strategier
- Sak 03/2012 Høringsuttalelse – Felles strategi for gods og logistikk for Osloregionen
- Sak 04/2012 Evaluering av avtale med Indre Østfold Bedriftsenter AS – nedsette arbeidsgruppe
- Sak 05/2012 Oppnevning av representanter til ulike organer
- Sak 06/2012 Status på arbeidet med arealregnskap og samarbeid om kommunale planstrategier
- Sak 07/2012 Status på Høyhastighetsutredning og NTP prosessen
- Sak 08/2012 Status på oppgradering av Østre Linje
- Sak 09/2012 Orientering om høringsutkastet til Regional Transportplan
- Sak 10/2012 Orientering om Follorådets strategier og arbeid
- Sak 11/2011 Eventuelt

03. februar 2012
Knut Espeland
Leder

Møtedato: 10.02.2012

Saksnummer: Sak 01/2012

Sakstittel: Godkjenning av protokollen fra møtet i Regionrådet 11.11.2011

Saksutreder: Alf S. Johansen

Vedlegg:

Protokoll fra møte 11.11.2011.

Forslag til beslutning:

Protokollen fra 11.11..2011 godkjennes.

Møtedato: 10.02.2012

Saksnummer: Sak 02/2012

Sakstittel: Høringsuttalelse - Osloregionens Strategier

Saksutreder: Alf S. Johansen

Vedlegg:

1. Brev fra Osloregionen, datert 11.10.11
2. Fornyelse av Osloregionens strategier, høringsutkast datert 04.10.11

Bakgrunn og saksopplysninger:

Denne saken er allerede behandlet i noen av kommunene. Målet med Regionrådets behandling er å gi en omforent uttalelse. Denne saken er utarbeidet i et felles samarbeid mellom regionrådets sekretariat og Askim kommune.

Samarbeidsalliansen Osloregionen ble etablert 01.01.05. Alliansen består av 67 kommuner og to fylkeskommuner i hovedstadsområdet: Oslo kommune, Akershus og Østfold fylkeskommuner, samtlige kommuner i de to fylkene, samt kommuner i Buskerud, Vestfold, Oppland og Hedmark. Fra 01.01.12 er også Buskerud fylkeskommune medlem. Askim kommune ble medlem 01.01.05.

Samarbeidsalliansens mål er å styrke Osloregionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa. Fra etableringen i 2005 er det arbeidet for å samordne og styrke felles regional innsats innenfor fire strategiområder. Disse fire områdene er areal- og transport, verdiskaping, profilering og sosial infrastruktur.

Styret i Osloregionen behandlet 04.10.11 utkast til reviderte strategier for organisasjonen fra 2012 og framover. Før styret tar endelig stilling til utkastet er det ønskelig at kommuner og fylkeskommuner som er medlemmer i Osloregionen, uttaler seg.

Gjennom høringen hos kommuner og fylkeskommuner er det ønskelig å få tilbakemelding på foreslåtte roller, innsatsområder og strategier for alliansen. Styret tar sikte på å behandle endelig forslag vinteren 2012 slik at strategiene kan drøftes i rådsmøte sommeren 2012.

Ved brev datert 11.10.11 og høringsutkast datert 04.10.11 bes det om tilbakemelding på følgende temaer:

Rollene for alliansen

Osloregionen er en felles samarbeidsarena for både kommuner og fylkeskommuner. Med dette utgangspunkt bør Osloregionen være aktiv først og fremst gjennom følgende roller:

- Møteplass og nettverk.
- Utvikling av felles strategier og felles holdninger når det gjelder Osloregionens overordnede mål om å være konkurransedyktig og bærekraftig.
- Talerør for nettverket av kommuner, delregioner og fylkeskommuner overfor nasjonale myndigheter (Regjering, Storting).

Det er ønskelig med tilbakemelding fra medlemmene på om dette er de riktige rollene for alliansen.

Samspill og relasjoner

Samarbeidet i Osloregionen har karakter av en strategisk allianse. Oppgaven for Osloregionen vil ligge i å være en nettverksorganisasjon der deltakerne utformer felles overordnede og gjerne langsiktige strategier. Ansvar for gjennomføring og iverksetting ligger primært hos fylkeskommuner og kommuner.

Det bes om at dette blir vurdert og eventuelt bekreftet.

Innsatsområder og strategier

Det er foreslått fire innsatsområder:

- Utvikle utbyggingsmønster, samferdsel og kollektivtransport.
- Styrke kompetanse og verdiskaping (FoU/næringsutvikling).
- Styrke felles profilering - nasjonalt og internasjonalt.
- Klimapolitikk (nytt innsatsområde).

Det pekes på viktigheten av å gi tilbakemelding på valg av innsatsområder og temaer for felles strategiutvikling.

Samarbeid med nordiske storbyområder

Det legges opp til at Osloregionen fortsatt skal jobbe for å utvikle partnerskap og samarbeid mellom storbyområdene i Norden, med spesielt fokus på Stockholmsregionen. Det bes om tilbakemelding på dette.

Vurdering av alternativer og konsekvenser:

Tverrfaglige vurderinger:

Høringsutkastets forslag til samarbeidsalliansens roller, samspill og relasjoner, Innsatsområder og samarbeid med nordiske storbyområder er et godt grunnlag for Osloregionens ansvar og funksjoner. Det er positivt at klimapolitikk blir tatt med som et nytt innsatsområde.

Samarbeidsalliansen Osloregionen har ingen formell myndighet og fungerer som en møteplass og et nettverk. Selv om alliansen utarbeider og vedtar strategi- og prioriteringsdokumenter, må det fortsatt være slik at den formelle vedtaksmyndigheten ligger til fylkeskommunene og kommunene.

Flere steder i høringsutkastet er formuleringene preget av litt svevende språkbruk. Man må bruke en del fantasi for å forstå det som ligger bak ordene. Dokumentet bør gjennomgås for å klargjøre budskapet der det er mulig, da dette dokumentet trolig er rettet mot folkevalgte og ikke "insidere" i et fagmiljø.

På side 14 omtales det nordiske storbysamarbeidet. Teksten er litt preget av at mellomliggende områder mellom Oslo, Stockholm og København ikke finnes. Kapittelet kunne vært både mer tydelig og mer visjonært. Det Nordiske Triangel blir nevnt, men uten å si noe mer om hva man ser for seg av utfordringer og muligheter i framtiden. Man nevner i denne sammenhengen Øresund. Skal man få et Nordisk Triangel så må man også ta med Stockholm/Helsinki. Man nevner også Västra Götaland og unnlater å nevne Värmland og Ørebro. Utvikling av samarbeidet med disse regionene er svært viktig for å kunne etablere et konstruktivt samarbeid med Mälardalsrådet og Stockholm.

Det er mange av kommunene som samarbeider i Osloregionen som er opptatt av samarbeidet over grensen. De regionene som ligger i transport aksene langs E6 og E18 er avgjørende for å bygge det Nordiske Triangel. Det er ikke bærekraftig å basere samarbeidet på flytrafikk mellom hovedstedene og det gir heller ikke regional utvikling i hele triangelet. Karlstad, Ørebro, Karlskoga, Västerås, Uppsala, Turku med flere langs E 18 og Uddevalla, Trollhättan, Gøteborg, Borås med flere langs E6 med er byer av betydning i Norden og inngår i en visjon for det Nordiske Triangel.

Punkt 4 i forslag til innstilling foreslår endret tekst i strategidokumentet, når det gjelder de mellomliggende områdene mellom Oslo, Stockholm og København.

Vurderinger av etikk og samfunn herunder omdømme:

Osloregionens strategi om å styrke regionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa har betydning for innbyggernes levekår og næringslivets verdiskaping. Bærekraftbegrepet omfatter balansen mellom økologisk bærekraft (naturressursene), sosial bærekraft (levestandarden) og økonomisk bærekraft (økonomisk utvikling for innbyggere og næringsvirksomhetene).

Osloregionens strategier og aktiviteter og fylkeskommunenes og kommunenes oppfølging har betydning for regionens omdømme nasjonalt og internasjonalt.

Vurderinger av økonomi og organisasjon:

Deltakerkommunene betaler en årlig medlemskontingent på kr 1,50 pr. innbygger. Oslo kommune betaler dobbel medlemskontingent.

Når det gjelder regionrådets politiske og administrative organisasjon så medfører samarbeidet en del møteaktivitet og annen kommunikasjon. Vi er representert i 3 administrative arbeidsgrupper og i styret. Dette gir både økt kompetanse og muligheter for å påvirke både politiske og faglige prioriteringer.

Andre planer:

Kommunene i Indre Østfold har nylig vedtatt en felles energi- og klimaplan (kommunedelplan). Denne planen omfatter mål, strategier og tiltak for å redusere klimagassutslippene.

Strategisk Næringsplan for Indre Østfold må sees i sammenheng med utviklingen rundt Oslo. Arealplanlegging og annen samfunnsplanlegging er også uløselig knyttet til utviklingen i hele regionen.

Forslag til beslutning:

1. Høringsutkastets forslag til samarbeidsalliansens roller, samspill og relasjoner, Innsatsområder og samarbeid med nordiske storbyområder er et godt grunnlag for Osloregionens ansvar og funksjoner. Det er positivt at klimapolitikk blir tatt med som et nytt innsatsområde.
2. Det må fortsatt være slik at Samarbeidsalliansen ikke gis formell myndighet. Ansvar for formelle beslutninger, gjennomføring og iverksetting av alliansens strategier og prioriteringer må fortsatt ligge til fylkeskommunene og kommunene.
3. Indre Østfold Regionråd anbefaler at strategidokumentet gjennomgås for å klargjøre og presisere budskapet. Flere steder er høringsutkastet er preget av svevende og uklare budskap.
4. Indre Østfold Regionråd er positiv til Osloregionens forslag om å utvikle partnerskap og samarbeid med storbyregionene i Norden. I denne sammenhengen vil vi peke på at en høyhastighetsbane gjennom Indre Østfold vil være et effektivt virkemiddel for å knytte Oslo og Stockholm sammen med de mellomliggende byene, hvor vi også finner universiteter og betydelige forsknings- og næringsmiljøer.
5. Mange av kommunene som samarbeider i Osloregionen er opptatt av samarbeid over grensen, med de regionene som ligger langs transport-årene E6 og E18. Det nordiske samarbeidet når det gjelder de mellomliggende områdene mellom Oslo, Stockholm og København, bør komme mer fram enn det som er foreslått i strategidokumentet. Siste avsnitt nederst på side 14 bør byttes ut med følgende:

“Osloregionen vil arbeide for en betydelig styrking av kapasitet og hastighet på vei og jernbane mot Stockholm/Helsinki og København og anser at det er helt avgjørende for utvikling av samarbeidet i Norden. Transporten og samarbeidet bør ikke basere seg på økt flytrafikk som hovedstrategi. Økt kapasitet og fart på vei og bane vil også bidra til at andre byer og steder langs transport-aksene kan utvikles med en god balanse mellom bosetting og næringsliv, og samtidig avlaste storbyene for voksesmerter (polysentrisk utvikling). Osloregionen vil samarbeide både med storbyregionene og de mellomliggende regioner for å få fram gode og internasjonalt konkurransedyktige transportløsninger i hele det Nordiske Triangel.”

Møtedato: 10.02.2012

Saksnummer: Sak 03/2012

Sakstittel: Høringsuttalelse – Felles strategi for gods og logistikk for Osloregionen

Saksutreder: Alf S. Johansen

Vedlegg:

1. Brev fra Samarbeidsalliansen Osloregionen, datert 11.10.11
2. Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen, høringsutkast datert 04.10.11

Bakgrunn og saksopplysninger:

Denne saken er allerede behandlet i noen av kommunene. Målet med Regionrådets behandling er å gi en omforent uttalelse. Denne saken er utarbeidet i et felles samarbeid mellom regionrådets sekretariat og Askim kommune.

Osloregionens prosjekt "Felles strategi for gods og logistikk for Osloregionen" skal supplere tidligere vedtatt "Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen" og bygger på overordnede mål fra denne. God forankring i Osloregionens fylkeskommuner og kommuner er en forutsetning for at en felles gods- og logistikkstrategi skal kunne få reell betydning for utviklingen i Osloregionen. Styret har nå lagt forslag til strategi ut til høring.

I høringen er Osloregionens styre spesielt opptatt av å få tilbakemelding når det gjelder følgende spørsmål:

1. Er strategiforslaget dekkende i beskrivelsen av hva som er hovedutfordringene for utvikling av en effektiv og miljøvennlig godslogistikk i Osloregionen?
2. Kan man stille seg bak forslaget til overordnede mål for utvikling av gods og logistikk i Osloregionen, slik disse er formulert på strategidokumentets side 10?
3. Er punktene under "Strategi på lang sikt" (side 11) dekkende for å håndtere de viktigste utfordringene regionen står overfor?
4. Er man enig i at punktene formulert under "Strategi på kort sikt" (side 12) er de viktigste i arbeidet inn mot NTP 2014-2023 (Nasjonal Transportplan)?
5. Er man enig i punktene som angir hvordan strategien må følges opp (side 13)?

Forslagene til overordnede mål er (side 10):

- *Gods- og logistikkvirksomheten i Osloregionen skal bidra til å styrke konkurransevnen for eksportrettet industri og legge til rette for nye vekstnæringer basert på regionens ressurser.*

- *Gods- og logistikkvirksomheten skal levere varer til næringsliv og forbrukere i Osloregionen og til øvrige Norge på en effektiv og miljøvennlig måte.*
- *Godstransporten skal gi sitt bidrag til reduksjon av veksten i klimagassutslipp. Veksten i godstransport på veg skal dempes og mest mulig gods skal gå på sjø og jernbane.*
- *Godsknutepunkter (mottak, omlasting og distribusjon av gods) skal ha høy arealeffektivitet. Lokalisering og utviklingen av godsknutepunkter skal ta hensyn til behovet for byutvikling i regionen og slik at arealkonflikter og lokale miljøvirkninger blir minst mulig.*
- *Transport-årer for gods skal utvikles slik at de ivaretar framkommelighet for godset på en effektiv og trafikk sikker måte og med minst mulige negative virkninger på naturmiljø og lokalsamfunn.*

Forslagene til "Strategi på lang sikt" er (side 11):

- *Befolkningen i Osloregionen er i dag på 1,8 millioner innbyggere og forventes å øke med 40 prosent fram til 2040. Godstransportarbeidet vil i samme periode kunne øke til det dobbelte av dette. Godstransport på veg vil øke mest. Statlige, regionale og lokale myndigheter må bli enige om en felles strategi for å møte denne utfordringen for Osloregionen slik at både logistikknæringen og kommunene gis klare føringer for utviklingen på lang sikt.*
- *Alnabruterminalen og Oslo Havn vil være viktige godsknutepunkter, både for landet og Osloregionen. Deres potensial for å håndtere godsveksten har likevel sin begrensning, og det må derfor etableres andre godsknutepunkter i Osloregionen som kan supplere dette "navet". Det bør skje en desentralisert konsentrasjon i nye godsknutepunkter i form av et "nav-satellitt" konsept. Både "nav" og "satellitter" bør utvikles i takt med endring og økning i godsstrømmene. Arealer for framtiden til slike store godsknutepunkter må bestemmes og reserveres i tide før de blir bundet opp av annen virksomhet.*
- *Det er ikke ønskelig at all logistikkvirksomhet i Osloregionen i framtiden samles i et fåtall store godsknutepunkter. Eksisterende terminaler vil bestå og utvikles. Men hovedtyngden av veksten i gods og logistikkvirksomhet må konsentreres til et begrenset antall for at godsvolumene skal bli store nok til at kollektiv godstransport på jernbane og sjø skal være konkurransedyktige i forhold til lastebil, og for å oppnå en høy arealeffektivitet.*
- *Nye store godsknutepunkter må lokaliseres ved jernbane og hovedveg og med god tilknytning til havn. Det må søkes samlokalisering av terminaler, produsenter, grossister og store kjøpere av varer. Kortest mulig transport mellom vareeierne og terminalen øker mulighetene for mer gods på bane og på sjø. Utvikling av næringsklynger av logistikkbedrifter vil skape et relativt bredt spekter av arbeidsplasser.*
- *Kapasiteten for godstransport på jernbane gjennom Oslo må styrkes. Aktuelle tiltak som ny Oslotunnel og Bryndiagonalen mellom Follobanen og Bryn, må utredes og eventuelt gjennomføres for å øke kapasiteten og redusere konkurransen mellom framføring av persontog og godstog. Transportkapasiteten må styrkes for gods på jernbane mot Europa gjennom Sverige, spesielt over Kornsjø, men også over Charlottenberg.*
- *Det må også legges vekt på tilrettelegging for godsframføring på hovedveger utenom Oslo gjennom utvikling av en ytre ringveg (Ring 4).*

Forslagene til "Strategi på kort sikt" er (side 12):

- *Utbygging av dobbeltspor på InterCity-strekningene må knyttes til utvikling av godstransportsystemet i Osloregionen slik at de store investeringene her kan komme både persontransporten og godstransporten til gode.*

- *Follobanen, inklusive Bryndiagonalen, må fullføres og utbygging av Østfoldbanen med dobbeltspor til Halden, videre til Kornsjø må forseres for blant annet å settes i stand til å ta en større andel av godstransporten fra og gjennom Sverige.*
- *Staten må fa etablert en avtale med Sverige knyttet til oppgradering av jernbanen på strekningen Kornsjø til Øksnered i Sverige der banen møter jernbaneforbindelsen Gøteborg-Karlstad.*
- *Dobbeltsporparseller og lange kryssningsspor på Gjøvikbanen, Bergensbanen og Kongsvingerbanen må gjennomføres av hensyn til godstogavvikling.*
- *Utbygging av hovedvegnettet i fem nasjonale transportkorridorer og tverrforbindelser nord og sør for Oslo. Når det gjelder prioriteringer vises det til tidligere vedtatt Areal- og transportstrategi for Osloregionen.*
- *Staten må bevilge tilstrekkelig med midler til at Alnabruterminalen kan videreutvikles som et effektivt knutepunkt for godstransporten.*
- *Staten må styrke sin rolle når det gjelder godsknutepunkter, særlig mht. jernbanen. Staten må gå inn som eier eller deleier av arealene og gjennom dette sørge for et nøytralt eierskap og hindre uønsket konkurransevridning eller monopoldannelser blant aktørene i gods- og logistikknæringen.*
- *Nåværende havnestruktur må utvikles med en klarere spesialisering og et bedre samarbeide for å utnytte stordriftsfordeler, og slik av havnene i Oslofjorden samlet sett kan betjene Osloregionen på en god og konkurransedyktig måte.*

Foreslåtte punkter som angir hvordan strategien må følges opp er (side 13):

1. *Et gods- og logistikknutepunkt i sørøst, for eksempel i Follo/Østfold med tilknytning til sjø, veg og bane, med tilleggsfunksjon rettet mot import og avlastning av Alnabru for containerisert gods.*
2. *Et gods- og logistikknutepunkt i nordøst, for eksempel i nærheten av Gardermoen (fly, bil, bane), med spesielt fokus på temperert gods (kjøle- og frysevarer).*
3. *Et gods- og logistikknutepunkt i sørvest for eksempel i Nedre Buskerud/Vestfold med tilknytning til sjø, veg og bane og med fokus på industrigods og tredjepartslogistikk (håndtering av gods på vegne av sender og mottaker) på bane.*

Disse tre punktene innebærer forslag om en "Nav-satellitt"-strategi forutsetter utvikling av tre gods- og logistikklynger (satellitter), ett i hver retning med Oslo Havn og Alnabru som "nav".

Vurdering av alternativer og konsekvenser:

Tverrfaglige vurderinger:

Høringsutkastet for felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen er basert på en stor øking av godsmengdene og behovet for å få mest mulig av godset over fra bil til båt og bane.

De to nye gods- og logistikk-knutepunktene som foreslås har hver behov for et areal på ca. 500 dekar og forventes i et langsiktig perspektiv å gi en sysselsettingseffekt på 1.400 arbeidsplasser.

Lokaliseringen må være nær havner og nær hoved-jernbanelinjene. Da er tilgjengelige arealer i Indre

Østfold lite aktuelle for lokaliseringen. Forslagene innebærer at tidligere beslutninger i regional næringsplan for Indre Østfold utfordres.

I den regionale næringsplanen for Indre Østfold er det lagt til rette for regionale næringsområder. I tre av områdene, i kommunene Hobøl-Spydeberg, Marker og Rakkestad, er det forutsatt tilrettelegging for plasskrevende logistikkvirksomheter. I Osloregionens øvrige delregioner er det på tilsvarende måte forutsatt tilrettelegging for plasskrevende logistikkvirksomheter (side 31-32 i høringsutkastet). Dette innebærer tidligere vedtatte delregionale desentraliseringsstrategier nå blir utfordret av forslag til en sentraliseringsstrategi.

I forslaget til "Strategi på lang sikt" er det angitt at det ikke er ønskelig at all logistikkvirksomhet i Osloregionen i framtiden samles i et fåtall store godsknutepunkter og at eksisterende terminaler vil bestå og utvikles. Det er en svakhet at høringsutkastet ikke beskriver hvordan eksisterende terminaler kan utvikles.

I forslaget til "Strategi på kort sikt" er det angitt at InterCity-strekningene må knyttes til utvikling av godstransportssystemet i Osloregionen. Østfoldbanens Vestre Linje er en av InterCity-strekningene. Kommunene i Indre Østfold har i lengre tid vært opptatt av at Østfoldbanens Østre Linje videreutvikles både for persontrafikk og godstrafikk. Dette bør tas inn i strategidokumentet.

I høringsutkastet (side 15) er det vist til at godstransport og logistikkvirksomhet er privat næringsvirksomhet som benytter seg av offentlig infrastruktur (vei, jernbane, flyplasser, havner og farleder). Offentlige myndigheter kan legge til rette, men kan i begrenset grad styre hvorvidt godstransportørene vil benytte seg av tilretteleggingen. Konkurranselovgivningen og EØS-avtalen legger betydelige begrensninger som kan gjennomføres for å styre godstransporten.

Lokale og regionale myndigheter har to typer virkemidler som kan benyttes:

- Tilrettelegging for utvikling av gods- og logistikknutepunkt på strategiske steder.
- Prioritering av infrastrukturutvikling som skaper fortrinn for sjø- og baneløsninger.

Kommunene har rolle som lokal arealplanmyndighet og som næringsutvikler for å legge til rette for næringsvirksomheter og arbeidsplasser.

Vurderinger av etikk og samfunn herunder omdømme:

Osloregionens strategi om å styrke regionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa har betydning for innbyggernes levekår og næringslivets verdiskaping. Bærekraftbegrepet omfatter balansen mellom økologisk bærekraft (naturressursene), sosial bærekraft (leveskårene) og økonomisk bærekraft (økonomisk utvikling for innbyggere og næringsvirksomhetene).

Når det gjelder økologisk bærekraft vil endring fra biltransport til båt- og jernbanetransport medføre reduserte klimagassutslipp og redusert bruk av naturressurser. Nye arbeidsplasser har betydning for innbyggernes levekår. Attraktive og tilgjengelige arealer har betydning for næringslivets verdiskaping.

Det er stor grad av usikkerhet når det gjelder framtidige løsninger for gods og logistikk. For å skape grunnlag for et godt omdømme må de strategier og tiltak som Osloregionen prioriterer bli oppfattet som attraktive for transportørene og deres brukere og kunder.

Forslag til beslutning:

1. Indre Østfold Regionråd ser behovet for å utvikle og gjennomføre en gods- og logistikkstrategi som er i stand til å møte de utfordringene som stor befolkningsvekst og stor vekst i godsmengder medfører og gir sin tilslutning til at det legges til rette for en "Nav-satellitt"-strategi med to nye gods- og logistikk-knutepunkt (satellittene) i tillegg til Alnabru (navet).
2. Strategidokumentet må på en bedre måte enn i høringsutkastet beskrive hvordan gods- og logistikk skal fungere for aktuelle næringsvirksomheter i alle delregionene. Dette må beskrives med bakgrunn i det som velges som de sentrale knutepunktene for gods og logistikk og med bakgrunn i forutsetninger for videreutvikling av eksisterende terminaler.
3. Strategidokumentet utfordrer tidligere vedtatte delregionale desentraliseringsstrategier for lokalisering av plasskrevende logistikkvirksomheter. Strategidokumentet må på en bedre måte enn i høringsutkastet beskrive hvilke utfordringer og muligheter dette medfører for næringsvirksomhetene, kommunene og innbyggerne i berørte delregioner.
4. Kommunene i Indre Østfold har i lengre tid vært opptatt av at Østfoldbanens Østre Linje videreutvikles både for persontrafikk og godstrafikk og anbefaler at oppgradering av Østfoldbanens Østre Linje tas med i "Strategier på kort sikt". Oppgradering av Østre Linje er nødvendig for å kunne avlaste for godstrafikken på Vestre Linje, for å få mer av godset til og fra Indre Østfold over på bane og for å legge til rette for utvikling av næringsvirksomheter i regionen.
5. Indre Østfold Regionråd mener at en strategi på lang sikt er å få bygget ut høyhastighetsbaner mot København og Stockholm gjennom Østfold med doble spor både for gods og persontrafikk. Follobanen må ta høyde for denne langsiktige utviklingen. I et slikt framtidig perspektiv bør et en godsterminal langs E18 aksene vurderes i tillegg til den terminalen som blir plassert langs E6/Oslofjorden.

Møtedato: 10.02.2012

Saksnummer: Sak 04/2012

Sakstittel: Evaluering av avtale med Indre Østfold Bedriftsenter AS – nedsette arbeidsgruppe

Saksutreder: Alf S. Johansen

Saksopplysninger:

Regionrådets arbeidsutvalg har i møte den 17. januar besluttet å foreslå at det opprettes en arbeidsgruppe som gjennomgår kommunenes samarbeid med Østfold Bedriftsenter AS.

Målsettingen med arbeidet er å vurdere hvordan Østfold Bedriftsenter AS best kan være en samarbeidspartner for kommunene og på den samlede ressursinnsatsen.

I arbeidsgruppen bør det være både kommunale representanter og representanter for Østfold Bedriftsenter AS som også er sekretariat for arbeidsgruppen.

Arbeidsutvalget foreslår følgende til arbeidsgruppen:

Thor Hals (leder)
Ole Myhrvold
Tom-Arne Tørfos

Østfold Bedriftsenter AS utpeker leder eller en annen representant for styret.
Daglig leder bes være sekretær for arbeidsgruppen.

Forslag til beslutning:

- 1) Arbeidsutvalgets forslag godkjennes
- 2) Arbeidsgruppens anbefalinger legges fram for Regionrådet, senest i juni 2012

Møtedato: 10.02.2012

Saksnummer: Sak 05/2012

Sakstittel: Oppnevning av representanter til ulike organer

Saksutreder: Alf S. Johansen

Saksopplysninger:

11.november 2011 utsatte regionrådet noen valg.

Ordførerne i Indre Østfold har i møte 9. januar besluttet å midlertidig oppnevne representanter for Indre Østfold til ulike komiteer og styringsgrupper i Østfold pga. påkommende møter.

Saken legges fram for regionrådet for endelig beslutning.

Innstilling:

- Hovedstyret for Opplevelsesnæringer:
medlem Erik Unaas og vara Stein Erik Lauvås
- Styret for Kompetanseoffensiven:
medlem Thor Hals og vara Erik Unaas
- Styringsgruppe for regional transportplan:
medlem Knut Espeland og vara Thor Hals
- Arbeidsutvalget Jernbaneforum Øst
medlem Thor Hals og vara Ellen Sofie Solbrække

Forslag til beslutning:

Ordførernes forslag godkjennes

Møtedato: 10.02.2012

Saksnummer: Sak 06/2012

Sakstittel: Arealregnskap og samarbeid om kommunale planstrategier - forslag til organisering av samarbeidsprosessen

Saksutreder: Alf S. Johansen

Saksopplysninger:

Det vises til orientering i regionrådet 11.11.2011.

Et faktagrunnlag som viser arealdisponeringen for den enkelte kommune i Indre Østfold er under utarbeidelse i samarbeid mellom kommunene og Fylkeskommunen. Asplan Viak er konsulent.

Fylkesplanen har antydnet et behovet for å redusere 2,6 km² av det foreslåtte utbyggingsarealet i Indre Østfold. Aremark og Rømskog er ikke med i dette bildet. Dette er basert på at man mener at utbyggingen i Indre Østfold og øvrige Østfold er for arealkrevende og at prognosene tilsier at man ikke trenger så mye arealer som kommunene legger opp til i sine planer. Hensynet til bevaring av dyrket mark, klima og andre miljøhensyn, transporteffektivitet, og ønsket om fortetting og bedre stedsutvikling ligger bak disse ønskene.

I 2012 skal kommunene ha vedtatt en kommunal planstrategi- Tilsvarende skal Fylkeskommunen ha vedtatt sin regionale planstrategi. Regional Transportplan (RTP) og arbeidet med nasjonal Transportplan(NTP) kommer midt oppe i dette.

Det er viktig at politikere i kommuner og regionråd og planleggere får en oversikt og helhetlig diskusjon om Indre Østfold arealpolitikk. Uavhengig av utfallet av arealkvoter er det et behov for å snakke sammen. Indre Østfold står overfor noen av de største veivalg på mange år når det gjelder arealdisponering.

Det foreslås derfor at regionrådets møte den 8. juni avsettes til en slik diskusjon. Det kan være aktuelt å gjøre samlingen til en lunsj til lunsj samling, hvor man også gir mulighet for at man overnatter, og får bedre mulighet til å snakke seg sammen, og at det blir nok tid til at alle opplysninger om fakta og utfordringer enten knyttet til veier, arealpolitikk og jernbane blir lagt på bordet.

Et slikt møte bør også kunne involvere 1kommuneplanlegger fra hver kommune + 1 -2 planutvalgspolitikere.

Saken legges fram til drøfting, uten innstilling.

Møtedato: 10.02.2012

Saksnummer: Sak 07/2012

Sakstittel: Status på Høyhastighetsutredning og NTP prosessen

Saksutreder: Alf S. Johansen

Saksopplysninger:

Det vises til at Jernbaneverket har lagt fram sin utredning om høyhastighet for samferdselsdepartementet. Utredning er et av flere viktige innspill til Nasjonal Transportplan. Slev om ikke alle deler av rapporten er like entydig positiv til høyhastighetstog så er det flere elementer som er interessant lesning for Indre Østfold.

I Delrapport 2 side 62 og utover kan man lese Korridorpesifikke analyser om Oslo-Stockholm.

http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/17301/Rapport_Del_2.pdf



Dette er hovedkonklusjonene:

- Det er fullt mulig å bygge ut og drifte høyhastighetsbaner i Norge
- Det er et stort endepunkt- og underveismarked
- Utbyggingskostnadene er betydelige for alle alternativer og varierer i stor grad med tunnelandelen på de forskjellige strekningene
- Bedriftsøkonomien er positiv for de fleste strekningene hvis kostnader forbundet med investeringer holdes utenfor
- Redusert utslipp av CO2 etter at banene er satt i drift. Antall år før man oppnår CO2-utslippsbalanse varierer i stor grad med tunnelandelen på de forskjellige strekningene
- Høyhastighetsbaner kan bygges ut i forlengelsen av Inter-city (IC) nettet i Østlandsområdet. Dobbeltspor fra Oslo til Lillehammer, Skien og Halden kan være første skritt i en høyhastighetsutbygging. Det er ingen konflikter mellom utbygging av IC nettet med en hastighet 250 km/t, og en eventuell videre utbygging med 330 km/t.
- Samfunnsøkonomien er negativ for alle strekningene

Les mer om utredningen her:

<http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Hoyhastighetsutredningen/>

Vurderinger:

Jernbaneverkets utredning korresponderer for Indre Østfolds del bare delvis med de ønsker regionen har for utvikling av en moderne miljøvennlig og effektiv transportkorridor. Det er bra at utredningen peker på at den nye Follobanen egner seg godt for en videreføring mot Stockholm gjennom Askim, men både fart, fysiske inngrep, stasjonsplasseringer og mangelfull løsning for gods, tilsier at det må alternative vurderinger inn i bildet. Utredningen vil også legge traseen nord for Glafsskogen mot Arvika, noe vi stiller et stort spørsmålstegn ved.

Indre Østfold Regionråd har i lang tid jobbet med å få fram ulike vurderinger og alternative måter å tenke høyhastighet på. Sammen med Grensekomiteen Värmland-Østfold har vi promotert vår region som den naturlige traseen for HH tog mest mulig langs E 18 korridoren, for å få høyere synergieffekter både for persontransport og gods. Ikke minst muligheten for å ta med mellomliggende trafikk kombinert med gods blir betydelig større ved valg av E 18 korridoren framfor en trase fra Lillestrøm.

Norsk Bane/Deutsche Bahn utreder et slikt alternativ og vil ha sin utredning klar rundt 1. mars. De foreløpige konklusjonene er mer positive til HH tog enn det som Jernbaneverket konkluderer med.

Regionrådet bør diskutere hvordan man vil jobbe videre med saken og gjerne gi en uttalelse.

Forslag til beslutning:

Forslaget vil bli ettersendt

Møtedato: 10.02.2012

Saksnummer: Sak 08/2012

Sakstittel: Status på oppgradering av Østre Linje

Saksutreder: Alf S. Johansen

Saksopplysninger:

Jernbaneverket vil orientere om status på oppgradering av Østre Linje.

Møtedato: 10.02.2012

Saksnummer: Sak 09/2012

Sakstittel: Orientering om høringsutkastet til Regional Transportplan

Saksutreder: Alf S. Johansen

Saksopplysninger:

Østfold Fylkeskommune vil redegjøre for høringsutkastet til Regional Transportplan. Planen berører flere forhold av viktighet for Indre Østfold. Blant annet tverrforbindelsene. Det er forventet at regionrådet og kommunene i løpet av våren vil fatte høringsuttalelser.