



## Møteinnkalling

---

**Utvalg:** KOMMUNESTYRET  
**Møtested:** Kommunestyresalen, Rådhuset  
**Møtedato:** 29.01.2013  
**Tidspunkt:** 18.00

---

Forfall meldes på tlf 45406516 eller [hanne.beate.vigen.hattestad@marker.kommune.no](mailto:hanne.beate.vigen.hattestad@marker.kommune.no) , som sørger for innkalling av varamenn. Varamenn møter kun ved spesiell innkalling.

**Saksnr.**     **Arkivsaksnr.**  
                 **Innhold**

---

PS 1/13	13/37 <b>Godkjenning av protokoll</b>
PS 2/13	11/572 <b>E18 fra Riksgrensen til Ørje - egengodkjenning</b>
PS 3/13	12/525 <b>Ski stasjon – Follobanen, fullmakt i forhold til innsigelse</b>
PS 4/13	12/327 <b>Eventuell spørretime</b>

Det vil bli informasjon fra:

Kommunal Landspensjonskasse  
Marker og Rømskog lensmannskontor  
Østfold Energi

Det vil også bli en gjennomgang vedr. kommunal finansiering av de private barnehagene.

Stein Erik Lauvås  
Ordfører

Eva Enkerud  
rådmann



## **Godkjenning av protokoll**

---

<b>Saksnr.:</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
1/13	Kommunestyret	29.01.2013

---

Protokoll fra kommunestyremøte 18.12.2012 godkjennes.



## E18 fra Riksgrensen til Ørje - egengodkjenning

---

Saksnr.:	Utvalg	Møtedato
6/13	Plan- og miljøutvalget	22.01.2013
2/13	Kommunestyret	29.01.2013

---

### Rådmannens forslag til innstilling:

Marker kommune imøtekommer Statens Vegvesens forslag til reguleringsplan for E18 fra Riksgrensen til Ørje, og foreslår at planen egengodkjennes i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-12, med følgende endringer/presiseringer:

- trafikksikkerheten i krysset Storgata – Braarudveien vies spesiell oppmerksomhet
- synspunktene fra de næringsdrivende i Kilebuområdet søkes ivaretatt i detalprosjekteringen
- det etableres en avkjøring i området Shell – Åssvingen

**Vedtak fra Plan- og miljøutvalget 22.01.2013 ettersendes.**

### Sammendrag:

Statens Vegvesen har utarbeidet reguleringsplan for E18 Riksgrensen – Ørje og for lokalveien Braarudveien – Ås. Planteknisk er det gjort som to adskilte planer med tilhørende bestemmelser. Planbeskrivelsen med konsekvensutredningen er felles for begge planene. Planprogram for strekningen ble vedtatt i kommunestyret 22.05.2012, sak 40/12.

Reguleringsplanene har ligget ute til offentlig ettersyn fra 16.11.2012 til 03.01.2013. Det har kommet inn 37 uttalelser til planene, hvorav en av uttalelsene er en innsigelse fra NVE. Statens Vegvesen opplyser at de har hatt dialog med NVE, slik at innsigelsen muligens vil kunne frafalles og saken bli tatt opp til sluttbehandling i kommunen. Forslaget til vedtak forutsetter dette.

Statens Vegvesen har laget et sammendrag av hver uttalelse, samt kommentar og anbefaling. Dette følger vedlagt.

### Bakgrunn:

E18 Riksgrensen – Oslo er en del av stamvegnettet og en av de viktigste utenlandsforbindelsene i transportsystemet i Norge. Parsellen mellom Riksgrensen og Ørje er innfallsporten til Norge fra øst, og disse trafikantenes første møte med Norge. Planarbeidet har derfor hatt fokus på at dette er porten til Norge - ”Norgesporten”.

Utbyggingen er en del av den delvis bompengefinansierte ”Østfoldpakka” som ble vedtatt av Stortinget i 2000.

Behovet for ny trasé skyldes lav veistandard i forhold til dagens veinormaler og trafikkbilde, dårlig trafiksikkerhet og tidvise problemer med trafikkavviklingen.

Formålet med utbyggingen av E18 er å lage en hovedvei gjennom Østfold som har god kapasitet, er trafiksikker og gir god kjørekomfort.

Planarbeidet har vært utført av Statens Vegvesen Region Øst. Grunnlaget for planforslaget er fastsatt i vedtatt planprogram.

Oppstart av planarbeid ble kunngjort i september 2011. Planarbeidet hadde som utgangspunkt at det skulle utarbeides en kommunedelplan med konsekvensutredning for veistrekningen mellom Riksgrensen og industriområdet Sletta øst for Ørje sentrum. I kommunedelplanen skulle det avgjøres valg av veitrase mellom grensen og Sletta. Etter denne fasen skulle det utarbeides reguleringsplan. For strekningen fra Sletta og vestover til slusene var det planlagt direkte regulering, da E18 skulle følge eksisterende trase.

På bakgrunn av registreringer og opplysninger som kom frem gjennom møter, idedugnader og samhandling, var det ett veialternativ som pekte seg ut som det mest aktuelle. Statens Vegvesen ønsket derfor å endre planprosessen slik at en gikk direkte på reguleringsplan med konsekvensutredning for hele strekningen mellom Riksgrensen og kanalen i Ørje sentrum, og fikk tilslutning for dette.

Planprogrammet ble justert i samsvar med denne beslutningen. Planprogrammet ble fastsatt i Marker kommune 22.05.2012, sak 40/12.

Planforslaget har ligget ute til offentlig ettersyn i perioden 16.11.2012 til 03.01.13, hvor det har kommet inn 37 uttalelser, hvorav en av uttalelsene var en innsigelse til planen fra NVE. Uttalelser følger vedlagt, samt Statens Vegvesens sammendrag og kommentarer.

Uttalelsene fra fylkesmyndigheter går for det meste på at planen virker godt gjennomarbeidet, men de kommer med faglige råd om overvann, hensynet til kulturminner, vann og levende vannorganismer og vilt, samt viktige naturområder.

Uttalelsene fra private naboer går stort sett ut på jordvern, atkomst til bakenforliggende areal og støyproblematikk, samt ønske om å redusere arealinngrep på private eiendommer. Fra butikker og bedrifter går uttalelsene på trafikkavvikling, atkomst, synlighet, utviklingsmuligheter og lignende.

Statens Vegvesen opplyser at dersom problemstillinger innenfor Ørje sentrum medfører at planen ikke kan godkjennes gjennom sentrum, fra gamle Shell og vestover, kan Marker kommune fortsatt godkjenne planen slik den foreligger fra sentrum og til Riksgrensen.

Vesentlige endringer eller ikke godkjent plan gjennom sentrum, vil bety utsettelse av hele prosjektet eller avlysning av den delen av planen som gjelder sentrum. Ørje sentrum vil da, mest sannsynlig ikke lenger inngå i bompengeprojektet, men være knyttet til NTP og prosjektet med midtdeler, fra slusene og vestover.

## **Vurdering:**

Det har gjennom hele planprosessen vært en god dialog mellom Statens Vegvesen, Multiconsult og Marker kommune, samt medvirkning gjennom en ekstern samarbeidsgruppe.

Marker kommune stilte seg i utgangspunktet positive til en rask planprosess for å sikre finansiering i forhold til bompengeprojektet. Det ble i første runde presentert løsninger for sentrumsdelen av planen, som ville gi små utfordringer i forhold til bakenforliggende eiendommer og veisystemer.

Ettersom planprosessen har gått frem, har utfordringene knyttet til Ørje sentrum blitt større, da det har kommet inn krav om ytterligere standardheving med strengere krav til avkjøringer, osv. Forutsetningene har derfor endret seg mye underveis, mye på grunn av at det internt i Statens Vegvesen har kommet krav om at det skal være avkjøringsfri vei, en vei med kun planfrie kryss. Dette var ikke kjent for Statens Vegvesen da prosessen ble startet opp.

Marker kommune har vært aktiv bidragsyter i hele prosessen, og synspunktene er blitt tillagt stor vekt. I utgangspunktet er helheten i planen positiv, og vil bidra til en betydelig standardheving og et forbedret førsteinntrykk av Norge fra øst. Med ny tollstasjon og ny veitrase frem til sentrum, vil inntrykket bli et helt annet enn det som har vært i dag, med trafikkaos på grensen, dårlig veistandard og en generelt lite trivelig velkomst til landet vårt. Staten Vegvesen har lagt stor vekt på denne problemstillingen, og gjennom forslaget med "Norgesporten" gjort et betydelig arbeid for å gi prosjektet et tydelig estetisk løft. Det er i planen også lagt til rette for en etterlengtet rasteplass på Braarudtangen.

Endrede forutsetninger har imidlertid sin pris for Ørje sentrum og bakenforliggende veisystemer, og det er disse ulempene som må veies opp mot fordelene med ny trase.

Foreliggende plan gjelder fra Østre Kanalbru og østover til grensen. Planfremmer har imidlertid signalisert at det relativt raskt også vil være aktuelt med en plan som gjelder de to vestre kryssene, ved sluseområdet, samt midtdeler på veien vestover. Det foreligger ingen konkrete forslag pr dato, men det er ført diskusjoner om løsninger rundt kanalområdet og svingbrua. Det er klart at ett av kryssene vil bli stengt, og at det også vil bli begrenset atkomst til og fra sentrum fra det andre. Dette vil endre trafikkmønsteret vesentlig i Ørje, da det aller meste av trafikken etter dette vil måtte ledes inn i sentrum via fylkesvei 21 og rundkjøringen. Dette forslaget endrer radikalt ved de planer som Marker kommune tidligere har fremmet med hensyn til trafikkmønster i sentrum, blant annet forslaget om endret kjøremønster for bussene og enveiskjøring i Lilleveien. Etter en slik omlegging vil antakelig bussholdeplassen i sentrum måtte flyttes, og selv om dette ikke er en del av foreliggende plan, synes det riktig å ta det med i vurderingene.

Marker kommune stiller seg i hovedsak positiv til planen slik den foreligger, og har ingen innvendinger mot forslaget fra Åssvingen til Riksgrensen. Planen gir gode løsninger for området knyttet til Riksgrensen og Over Kjølen-anlegget. Den løser også en del av problematikken med skogsbilvei over tollområdet. Synspunkter som er fremmet for denne strekningen i høringen vil Statens vegvesen ta med seg i videre detaljprosjektering, og det er kun mindre tilpasninger som er nødvendig. En slutter seg til denne delen av planen uten merknader.

Når det gjelder sentrum så er utfordringen noe større, og det er viktig at en veier oppnådde fordeler mot de ulemper som planen medfører. Det er ingen tvil om at vi ønsker en rask og sikker trafikkavvikling på stamveien, men ikke ved å skyve en del av utfordringene over på

tilførselsveiene. Marker kommune er tilfreds med de avkjøringer som er planlagt og ser at vi kommer godt ut av det i forhold til mange andre steder som har fått redusert sin tilgjengelighet betraktelig. At noen må ofre noe er ikke til å unngå, og i sine kommentarer til innspillene sier Statens vegvesen at de vil vurdere konsekvenser for enkelteiendommer nærmere i detaljprosjekteringen.

Kommunen har tidligere signalisert at en er spesielt opptatt av følgende forhold i sentrum

- sikkerheten i krysset ved Storgata – Braarudveien
- atkomstproblematikken ved Kilebu
- muligheten for en avkjøring mellom Statoil og Åssvingen

Disse forholdene er alle også påpekt fra flere i høringsrunden.

Målsettingen med ny trase er selvfølgelig å bedre trafikksikkerhet, blant annet ved å sanere en del eksisterende inn- og utkjøringer direkte på E18. En konsekvens av dette blir at mer trafikk skal ledes inn på bakenforliggende veier. Med de foreslåtte kryssløsningene vil trafikken bli mer belastende spesielt i krysset ved Storgata – Braarudveien, som allerede i dag er trafikkfarlig på grunn av manglende tilrettelegging. Forslaget innebærer at dette krysset vil bli trafikkert med relativt mye tungtrafikk, både trafikk til og fra Statoil og Shell, samt deler av tungtrafikken på fylkesvei 21. Statens Vegvesen opplyser at de vil ta hensyn til dette i utforming av krysset, og en har tillitt til at det blir en god løsning. En ønsker imidlertid at det sees på løsninger som kan redusere tungtrafikken i området, og i den forbindelse finnes det to klare muligheter; innløsning av Shell slik grunneier ønsker, og muligheten for en avkjøring mellom Statoil og Åssvingen. En mulig innløsning av Shell tar kommunen ikke stilling til.

Tungtrafikk er også diskutert i forhold til trasevalg på Flexits eiendommer. Her foreligger to løsningsforslag, og Statens Vegvesen har ikke kommet til enighet med bedriften om løsning. Begge forslagene beslaglegger deler av eiendommene og reduserer muligheten for videre utnyttelse av eiendommene. Trasevalget som inngår i forslaget deler også eiendommen på en slik måte at virksomheten på gamle Shell sterkt berøres.

Når det gjelder atkomstproblematikken i Kilebuområdet, så har alle berørte grunneiere uttrykt ønske om å opprettholde dagens trafikkløsning. Foreliggende forslag er fremmet på bakgrunn av plassbehovet ved etableringen av Norgesporten, med sin spesielle konstruksjon. I prosessen har Statens Vegvesen selv fremmet forslag om at denne bruene trekkes noe lengre vestover, med påfølgende mindre arealbehov ved de omtalte eiendommer. Statens Vegvesen sier at de i forhold til reguleringen at de ønsker å opprettholde sitt forslag, da de ennå ikke har gjort detaljert prosjektering knyttet til brufester og vaierføring. De er imidlertid innstil på å imøtekomme eiernes ønsker, dersom det arealmessig lar seg gjøre. Fra kommunens side vil en oppfordre til at det sees på en løsning der den enkeltes ønsker mest mulig blir imøtekommet. Det synes som om det vil kunne bli en like god løsning for helheten, dersom eksisterende atkomstvei i området utvides og legges om noe.

Totalt sett er det kanskje forholdene knyttet til en mulig/manglende avkjøring ved Rimi som er de mest utfordrende i planen. Statens Vegvesen har gitt uttrykk for at dette ikke vil være mulig i forhold til å oppfylle overordnede krav til planen. En har forståelse for dette, men vil likevel oppfordre Statens Vegvesen til å undersøke mulighetene for et eventuelt unntak. Traseen gjennom sentrum vil uansett ikke helt og fullt oppfylle de standardkrav som settes, da det allerede er lagt opp til visse unntak, blant annet knyttet til sikkerhetssoner enkelte steder og mulighet for landbruksredskap til å trafikere veien. Det siste har flere reist spørsmål ved,

siden det i tider av året er relativt mye traktortransport til og fra mølla som ligger midt i Ørje sentrum. En har også forståelse for at de som driver næring i området føler at de får sitt næringsgrunnlag vesentlig svekket. Dette er en naturlig konsekvens av at det bygges ny vei, men dersom det er mulig å redusere de negative effektene, synes en at bør prøve dette.

Rimi og Shell vil bli direkte berørt i sin næringsvirksomhet ved at dagens inn- og utkjøring fjernes, og det vil bli en relativt lang omvei for å finne fram til disse virksomhetene. Nettbuss vil få en betydelig omvei, og også Flexit og de som driver næring i Åssvingen vil bli sterkt berørt. Ved å opprettholde en avkjøringsmulighet ett eller annet sted på strekningen mellom Shell og Åssvingen, vil disse ulempene kunne reduseres betraktelig, men den største og viktigste effekten for kommunen, vil være redusert tungtrafikk på de mindre tilførselsveiene, som også er skoleveier.

Fra Statoil til en eventuell avkjøring ved Rimi vil det være i overkant av 600 m, og en vil anta at dette er tilstrekkelig avstand i forhold til kravene til akselasjons/retardasjonsfelt, samt nødvendig henvisning.

Statens Vegvesen har uttrykt at et vedtak om avkjøring vil være et vedtak om utsettelse. Kommunen må da vurdere om de ovennevnte forhold er av så stor betydning at en likevel vil anbefale en slik løsning. En må i så fall være klar over at dette kan sette en strek over alle de planer som er gjort i sentrum, både med hensyn til Norgesporten, rasteanlegg og godtatt avkjøringsløsning ved Statoil. Planprosessen vil i så fall måtte starte på nytt, eventuelt at en ser dette sammen med planen som skal gjøres vest for sentrum, og at en nå godkjenner planen fra Åssvingen til Riksgrensen. Risikoen ved en mulig utsettelse av prosjektet vil kunne være at få av de elementene som i eksisterende plan løfter helheten, slik som Norgesporten og rasteanlegg, ikke blir prioritert inn i et nytt prosjekt, og at det da kun får et midt-delerprosjekt som i liten grad tar opp i seg mange av de øvrige problemstillingene. Det er viktig å være klar over at dagens prosjekt bidrar med mange positive elementer for Ørje sentrum, selv om det også har klare negative effekter.

I forhold til de vurderingene vi lokalt gjør av konsekvensene av foreliggende plan, så har vi likevel ikke råd til ikke å prøve å nå fram med våre synspunkter. Vi vil derfor be Statens Vegvesen vurdere et unntak, slik at avkjøring kan etableres på nevnte strekning. Statens Vegvesen vil forhåpentligvis kunne rekke en slik avklaring mellom møtet i planutvalget og møtet i kommunestyret. Kommunestyret vil da kunne fatte sitt vedtak i forhold om et slikt krav faktisk medfører en utsettelse eller ikke.

Administrasjonen vil derfor anbefale at planutvalget fatter vedtak om å godkjenne foreliggende plan med de presiseringer som er nevnt

- trafiksikkerheten i krysset Storgata – Braarudveien vies spesiell oppmerksomhet
- synspunktene fra de næringsdrivende i Kilebuområdet søkes ivaretatt i detaljprosjekteringen
- det etableres en avkjøring i området Shell – Åssvingen

En ber Statens vegvesen om å komme tilbake med signaler på disse forutsetningene før endelig behandling i kommunestyret.

### **Konklusjon:**

Marker kommune imøtekommer Statens Vegvesens forslag til reguleringsplan for E18 fra Riksgrensen til Ørje, og foreslår at planen egengodkjennes i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-12 med følgende endringer/presiseringer:

- trafikksikkerheten i krysset Storgata – Braarudveien vies spesiell oppmerksomhet
- synspunktene fra de næringsdrivende i Kilebuområdet søkes ivaretatt i detalprosjekteringen
- det etableres en avkjøring i området Shell – Åssvingen

**Vedlegg:**

Alle kart, bilder og vedlegg finnes her:

<http://www.vegvesen.no/Reguleringsplan+%C3%98rje%2C+november+2012.398730.cms>





## Ski stasjon – Follobanen, fullmakt i forhold til innsigelse

---

<b>Saksnr.:</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
3/13	Kommunestyret	29.01.2013

---

### Rådmannens forslag til vedtak:

Kommunestyret i Marker gir ordføreren i Marker, Stein Erik Lauvås, fullmakt til eventuelt å trekke den vedtatte innsigelsen mot planforslaget Follobanen – Ski Stasjon, dersom det i en forhandlingssituasjon oppnås enighet som ivaretar våre interesser knyttet til saken.

### Sammendrag:

Marker kommunestyre vedtok i k-sak 75/12 i møte 04.09.12 innsigelse mot den fremmede planen knyttet til Follobanen – Ski stasjon. Vedtaket ble fattet i tråd med felles holdning til saken fra kommunene i Indre Østfold.

### Bakgrunn:

Ski kommune utarbeider reguleringsplan for Ski stasjon og Follobanen. Marker kommune har avgitt høringsuttalelse med varslings om innsigelse sammen med øvrige kommuner i Indre Østfold. Bakgrunnen for dette var begrunnet slik:

*I reguleringsforslagene for Follobanen og Ski stasjon er det ikke forutsatt planfri påkobling mellom Østre Linje og Follobanen, verken nord eller syd for Ski stasjon. Den anviste mulige overgangen inne på Ski stasjon hvor man krysser motgående trafikk, er kapasitetshindrende, noe Jernbaneverket selv også har påpekt, og ikke relevant eller akseptabelt i et moderne jernbanenett.*

*Marker kommune forventer at reguleringsforslaget endres eller utvides, slik at en planfri kobling mellom Østre Linje og Follobanen etableres. Dette er nødvendig for at tog fra Østre Linje normalt kan benytte Follobanen fra Ski til Oslo på en effektiv måte. I motsatt fall fremmer Marker kommune innsigelse mot det foreliggende reguleringsforslag for Follobanen og Ski stasjon.*

*Marker kommune forutsetter også at det tas høyde for at fremtidig høyhastighetstog kan stoppe på Ski stasjon.*

### Vurdering:

Kommunestyret Ski vedtok i møte 05.12.12 reguleringsplan for Ski stasjon og reguleringsplan for Follobanen.

Til begge planforslagene foreligger innsigelser fra Østfold fylkeskommune og flere kommuner i Østfold. På grunn av innsigelsene er kommunestyrets vedtak ikke rettskraftig før innsigelsene er avklart ved mekling eller Miljøverndepartementet har stadfestet kommunestyrets vedtak, dersom mekling ikke fører fram.

Ski kommune har oversendt saken til Fylkesmannen med anmodning om mekling, og det er denne meklingen som nå foregår. I den forbindelse vil det være behov for å kunne komme til

raske løsninger, slik at ny kommunestyrebehandling i kommunene som deltar vil være vanskelig. En har derfor oppfordret de deltakende kommuner til å gi ordførerne fullmakt til å trekke innsigelsene dersom enighet oppnås.

Det er på dette grunnlaget at saken fremmes for Marker kommunestyre.

**Konklusjon:**

Marker kommunestyre anbefales å gi ordføreren nødvendig fullmakt.



## Eventuell spørretime

---

Saksnr.:	Utvalg	Møtedato
4/13	Kommunestyret	29.01.2013

---

I «Reglement for Marker kommunestyre» vedtatt av Marker kommunestyre 30. april 1996 (sak K-34/96) heter det følgende i § 14:

«§14. FORESPØRSLER (INTERPELLASJONER).

I tillegg til de saker som er ført opp på sakslisten til møtet, kan det enkelte kommunestyremedlem komme med forespørsler og grunngitte spørsmål som rettes til ordføreren. Slike forespørsler bør være sendt skriftlig til ordføreren minst 2 dager før kommunestyrets møte.

Forslag som fremsettes i forbindelse med denne, kan ikke avgjøres i møtet dersom ordføreren eller 1/3 av kommunestyret motsetter seg det.»

En viser til vedlagte saksframlegg.