

Beregnet til
Østfold fylkeskommune

Dokument type
Rapport

Dato
29.03.2017

FASE 2 - STRATEGI NÆRINGSOMRÅDER I ØSTFOLD

FASE 2 - STRATEGI NÆRINGSOMRÅDER I ØSTFOLD

Revisjon **1.0**
Dato **29.03.2017**
Utført av **Lars Syrstad, Thorbjørn Faber Geirbo, Knut Iver Skøien**
Kontrollert av **Knut Iver Skøien**
Godkjent av **Knut Iver Skøien**
Beskrivelse **Forslag til arealstrategi
Regional utvikling, næringsutvikling, handel, regional
planlegging**

Ref. 1350018665

INNHOILDSFORTEGNELSE

1.	INNLEDNING	1
2.	OPPSUMMERING AV INTERVJUER	2
3.	STRATEGISKE SPØRSMÅL	2
3.1	Øke antall arbeidsplasser og tiltrekke virksomheter og kompetanse	2
3.2	Det grønne skiftet	3
3.3	Helhetlig by- og stedsplanlegging	3
4.	ANBEFALING FOR VIDERE UTVIKLING AV OMRÅDENE	5
4.1	Regionale næringsområder	5
4.1.1	Høen/Sekkelsten, Askim kommune	5
4.1.2	Holtskogen, Hobøl kommune	5
4.1.3	Klypen/Nike, Våler kommune	5
4.1.4	Løvestad/Knapstad, Spydeberg kommune og Hobøl kommune	6
4.1.5	Missingmyr, Råde kommune	6
4.1.6	Moss østre, Moss kommune	6
4.1.7	Omberg/Valle, Fredrikstad kommune	6
4.1.8	Rudskogen, Rakkestad kommune og Sarpsborg kommune	7
4.1.9	Sletta Industriområde, Marker kommune	7
4.1.10	Slitu/Brennermoen, Eidsberg kommune og Trøgstad kommune	7
4.1.11	Svingenskogen, Halden kommune	8
4.1.12	Vest for Moss Lufthavn, Rygge kommune	8
4.1.13	Årum, Fredrikstad kommune	8
4.2	Bør det etableres nye regionale næringsområder?	8
4.3	Avlastningsområder for plasskrevende handel	9
4.3.1	Alvim øst, Sarpsborg kommune	9
4.3.2	Dikeveien, Fredrikstad kommune	9
4.3.3	Slitu/Brennermoen, Eidsberg kommune	9
4.3.4	Svingenskogen, Halden kommune	9
4.3.5	Tunejordet, Sarpsborg kommune	10
4.3.6	Høyden/Varnaveien, Moss kommune og Rygge kommune	10
4.4	Bør det etableres nye avlastningsområder for plasskrevende handel?	10
5.	GJENNOMGANG AV GJELDENE BESTEMMELSER	11
5.1	Gjeldende bestemmelser for næringsområder	11
5.2	Gjeldende bestemmelser for kjøpesentre	11
6.	STRATEGI	13
6.1	Næringsområder i Mosseregionen	13
6.2	Næringsområder i Indre Østfold	13
6.3	Næringsområder i Halden	13
6.4	Næringsområder i Nedre Glomma	13
6.5	Rammer og retningslinjer	13
	REFERANSER	14

1. INNLEDNING

Fylkesplanen for Østfold er fylkets øverste strategiske plan. Planen består av en samfunnsdel med ønskede mål for østfoldsamfunnets utvikling, og en arealstrategi som skal bidra til å iverksette disse målene. Fylkesplanen "Østfold mot 2050" fra 2009 angir strategier for de ulike geografiske regionene i fylket. Herunder pekes det ut til sammen 13 næringsarealer for arealkrevende virksomheter, hvorav to er definert som avlastingsområde for handel med plasskrevende varer. I tillegg er det ytterligere definert fire avlastingsområder for handel.

Østfold fylkeskommune skal nå utarbeide en revidert fylkesplan. Den regionale planstrategien legger et grønt skifte til grunn som en suksessfaktor både for å redusere klimagassutslipp, men også for å gi økt konkurransekraft og for å skape nye arbeidsplasser. Miljøvennlighet og økonomisk vekst trenger dermed ikke å være motstridende mål. Planstrategien sier at fylkesplanen «Østfold mot 2050» skal rulleres og planens retningslinjer og arealstrategi oppdateres.

Rambøll har fått i oppdrag av Østfold fylkeskommune å foreta en faglig vurdering av strukturen og bestemmelsene for regionale næringsområder og avlastningsområder for handel. I første rapport – Fase 1 Analyse – Næringsområder i Østfold – foretas en analyse av de 13 næringsområdene og de fire avlastningsområde for handel med plasskrevende varer, og det diskuteres med henblikk på spørsmålet om strukturen og bestemmelsene for regionale næringsområder og avlastningsområder for handel i fylkesplanen bør endres. Videre presenteres en spørreundersøkelse der Rambøll har undersøkt hvordan fylkeskommunens målsettinger for næringslivet samsvarer med næringene som er lokalisert innenfor områdene for de 13 arealkrevende virksomheter og de fire avlastningsområdene for handel.

I denne fasen (fase 2) har Rambøll foretatt intervjuer med 12 informanter for å få belyst hvilke roller de regionale næringsområdene og avlastningsområdene for handel har for næringsutviklingen i Østfold. De viktigste funnene fra disse intervjuene er presentert i kapittel 2. I kapittel 3 identifiserer Rambøll overordnede/strategiske temaer som bør adresseres ved rulleringen av fylkesplanen. Disse temaene drøftes med bakgrunn i funn fra fase 1. Deretter følger en prioritering av de totalt 17 arealene basert på rekkefølge for videre utvikling og en anbefaling av hvilket innhold de ulike arealene bør fylles med. Avslutningsvis foretas en gjennomgang av bestemmelsene om de regionale næringsområdene og avlastningsområdene for handel i gjeldende fylkesplan.

2. OPPSUMMERING AV INTERVJUER

Rambøll har foretatt intervjuer med 12 informanter med kjennskap til næringsutvikling i Østfold. Informantene representerer alle fire delregionene i Østfold (Indre Østfold, Mossregionen, Nedre Glomma og Haldensregionen). De representerer i hovedsak næringsinteresser, men det har også vært foretatt intervjuer med to representanter for kommunene.

De viktigste funnene fra disse intervjuene er:

- For at Østfold skal være attraktiv for næringsetablering er det viktig at det finnes tilstrekkelig med arealer i næringsområder med god tilgang til hovedveinettet. Det er forståelse for at de regionale næringsområdene bør få en høy utnyttelse, men det er skepsis til å porsjonere ut litt og litt næringsareal per år.
- Tilgang på ledige næringsarealer er nyttig for å få utnyttet eksisterende næringsområder på best mulig måte. Virksomheter som ikke lenger passer inn i et næringsområde eller ikke kan dra nytte av områdets særegenheter, vil gjerne flytte til et næringsområde som svarer til virksomhetens behov og da kan området frigjøres til annen næringsetablering. En slik utvikling fører til et redusert samlet transportbehov og er dermed nødvendig for det grønne skiftet.
- Næringsområdene i en delregion bør komplementere hverandre. Bevisste og langsiktige valg av hva slags virksomheter som etablerer seg i de ulike næringsområdene er viktig for næringsattraktiviteten i regionen. Men det er skepsis til om denne styringen kan utøves hensiktsmessig og med tilstrekkelig skjønn gjennom plan- og byggesaksbehandling.
- Informantene som representerer næringsinteressene understreker at en effektiv og forutsigbar plan- og byggesaksbehandling er viktig for å få nyetableringer av næringer. Lange og uforutsigbare prosesser betyr risiko og har ført til at bedriftseiere har endret planer om etablering eller omlokalisering.
- De fleste informantene støtter tankegangen om at handel bør begrenses i næringsområdene, både fordi sentrumshandelen bør styrkes og fordi et stort innslag av handel i næringsområdene kan føre til arealkonflikter med annen næring og kan presse tomteprisen opp slik at prisen blir for høy for arealkrevende virksomheter.
- Det er enighet om at handel med plasskrevende varer bør lokaliseres uten om sentrumsområdene, men delte meninger om denne handelen bør blandes med arealkrevende næringsvirksomhet eller om den bør konsentreres til separate områder.

3. STRATEGISKE SPØRSMÅL

Strategier handler om hvordan man skal nå mål. Nærings- og handelsområdene skal bidra til å nå flere mål som er satt i den regionale planstrategien og i høringsutgaven til regional plan for næringsutvikling, forskning og innovasjon:

- Øke antall arbeidsplasser
- Tiltrekke virksomheter og kompetanse til Østfold
- Det grønne skiftet – klima- og miljøutfordringene
- Helhetlig by- og stedsplanlegging

3.1 Øke antall arbeidsplasser og tiltrekke virksomheter og kompetanse

Det er lett å tenke om næringsområder at "mye er bra". Svaret er ikke enkelt å gi, for i visse sammenhenger er det riktig å avsette mange områder. Mange virksomheter og etablerere har en sterk tilknytning til bestemte steder, og da blir det viktig å ha tilgjengelige næringstomter som det er så enkelt som mulig å etablere seg på i alle deler av fylket. Dette vil typisk gjelde for relativt små virksomheter.

Større virksomheter har en noe annen logikk når de skal etablere seg. Her vil det være en samlet økonomisk vurdering som blant annet går på hvor enkelt og sikkert det er å få gjennomført etableringsprosjektet, tomtekostnad, fremtidige utviklingsmuligheter og driftskostnader knyttet til transport m.m. Her vil det altså være en samlet høy kvalitet på området som skal til for å tiltrekke seg de store, viktige virksomhetene.

Bransjeprofilen på virksomhetene i de regionale næringsområdene tilsier at det ikke er i disse områdene at man vil finne de høykompetente miljøene med høyt innhold av forskning og utvikling. Det kan likevel tenkes unntak, der man kan få etablert eksempelvis høyteknologiske produksjonsvirksomheter i disse områdene. Den viktige rollen i en kompetansestrategi er imidlertid i hovedsak å bidra til støttefunksjoner som trenger service, lager, logistikk og transport, samt å gi etableringsmuligheter som kan frigi areal i byene for mer kompetanseintensiv næring.

Næringsklynger er viktige for å oppnå den dynamikken som suksesshistoriene i kunnskapsøkonomien drives av. Her ligger det en risiko for at kunnskapsbedrifter som burde ligge i bysentra etablerer seg i de regionale næringsområdene i stedet.

Strategianbefaling: De regionale næringsområdene bør ikke være for mange, de bør ha høy kvalitet og det bør være enkelt å etablere seg i dem.

3.2 Det grønne skiftet

Næringsområdenes betydning for "det grønne skiftet" er uklar. Delvis dreier det seg om å redusere utslipp fra mobile og stasjonære kilder, men det kan også dreie seg om miljøriktig produksjon og utvikling av miljøriktige teknologier. Det grønne skiftet kan dermed få betydning for både verdiskapning og miljø, og da kan næringsområdene spille en rolle. Det grønne skiftet vil i tillegg måtte ivareta vernehensyn.

I det store og hele betyr neppe lokaliseringen av næringsområdene så mye for det direkte transportomfanget til og fra områdene, men det er klart at det blir mer miljøriktig å plassere eksempelvis et lager nær opprinnelsessted og sluttmottaker for godset enn å plassere det langt unna. Næringsområdene gir også arbeids- og besøksreiser, og handelsområdene i et særlig stort omfang. Slik sett vil det være miljøriktig å lokalisere regionale næringsområder nær byer og nær de store transportårene.

Næringsområdenes stasjonære energibruk til oppvarming, kjøling og produksjon kan bety en god del. Å planlegge områdene helhetlig med miljøriktige systemer vil være en god strategi.

Det er transportbehov i hele regionen, medregnet boliger, arbeidsplasser, handel, fritidsaktiviteter m.m. som virkelig betyr noe for energibruk og utslipp fra mobile kilder. Her blir det viktig at de regionale næringsområdene og avlastningsområdene for handel kan romme de virksomhetene som ikke hører hjemme i en konsentrert by- og tettstedsstruktur. I den modellbaserte konsekvensvurderingen som ble gjort til forrige fylkesplan, kom transporteffektivitetsmodellen samlet sett best ut, fordi den konsentrerer utbyggingsmønsteret. Næringsarealer fikk ingen egen vurdering.

Strategianbefaling: Områder relativt nær byer og store transportårer bør prioriteres. Områdene må kunne planlegges med miljøriktige energisystemer.

3.3 Helhetlig by- og stedsplanlegging

Denne hovedmålsettingen kan trolig sammenfattes i begrepet "attraktivitet", som dreier seg om bolyst, verdiskaping, besøksattraktivitet, ivaretagelse av kulturelle verdier og aktiviteter, samt sosiale forhold. Dette er trolig den sikreste strategien for Østfoldsamfunnet – ved å utvikle gode byer og steder vil man også langt på vei nå de øvrige hovedmålene.

Næringsområdene spiller også her en rolle ved å fjerne det som ellers kunne være negativt i byene og stedene, som forurensende, transportkrevende eller estetisk uønsket virksomhet. Samtidig gir næringsområdene en variasjon i typen av arbeidsplasser, og skal arbeidsplassene være attraktive bør de ligge nær der folk bor.

Avlastningsområdene for handel spiller en helt spesiell rolle. Handel er en grunnleggende funksjon og attraktivitetsfaktor i bysentrene. De siste tiårene har kjøpesentre og storhandelskonsepter i byenes randsoner og omland utfordret handelsfunksjonen i bysentrene. Til tross for tiltak fra myndigheter på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå har de fleste bysentra et fattigere handelsmiljø enn tidligere. Den politikken som har vært ført til nå har ikke gitt et ønsket resultat for by- og stedsutviklingen. Det viser seg at det er vanskelig å styre handelsetableringene uten sterke, restriktive, regionale grep. I Østfold er man heller ikke så langt unna Svenskegrensen i sør eller grensen mot Akershus i nord. Restriktive tiltak kan dermed gi handelslekkasje. Er man da villig til å gjøre dette?

Strategianbefaling: De regionale næringsområdene bør ikke ligge for langt fra byene. Handel i bysentra bør gjenreises med restriktive tiltak mot store handelsetableringer andre steder.

4. ANBEFALING FOR VIDERE UTVIKLING AV OMRÅDENE

I Fase 1-rapporten foretok Rambøll en gjennomgang av kart og statistikk for de 13 regionale næringsområdene og de fire avlastningsområdene for handel. Opplysningene om områdene og utviklingstrekk i regionen er supplert med informasjon vi har fått gjennom intervjuer med 12 informanter med kjennskap til næringsutviklingen i Østfold. I det følgende gis anbefalinger om hvordan områdene bør utvikles videre.

4.1 Regionale næringsområder

4.1.1 Hoen/Sekkelsten, Askim kommune

Området har hatt høy byggeaktivitet de siste 20 årene, men det er fortsatt ca. 930 daa ubebygget areal igjen.

Området har et bredt spekter av næringer, med et stort innslag av A-næringer, men også plasskrevende handel.

Hoen/Sekkelsten vil være attraktivt for et mangfold av næringer som etterspør nærhet til tettstedet og E18, også for handels- og kontorbedrifter som etter ABC-prinsippene heller burde vært lokalisert i sentrum. På grunn av nærheten til boligbebyggelsen i Askim vil området være mindre egnet for enkelte C-næringer, som er sjenerende for omgivelsene.

Vista Analyse AS 2016 peker på at næringsområdene Sekkelsten (Askim) og Brennermoen (Eidsberg) bør utfylle hverandre og ikke konkurrere mot hverandre på temaområder der det er stor konkurranse.

Sekkelsten bør primært utvikles mot virksomheter som lager, verksted, logistikk eller produksjon kombinert tematisk med handel innen et begrenset antall plasskrevende vareslag.

4.1.2 Holtskogen, Hobøl kommune

Området er ubebygget og er på ca. 530 daa.

Arealet er regulert til industri/næring og er tilrettelagt for høye bygg og aktivitet som nær boliger oppfattes om sjenerende. Området ligger inntil E18.

Holtskogen vil være attraktivt for C-næringer og spesielt logistikknæringer, som etterspør arealer nærmest mulig Oslo.

Logistikkvirksomheten bør ha fortrinnsrett i området. Ellers annen C-næring.

4.1.3 Klypen/Nike, Våler kommune

Området er stort sett ubebygget og er på ca. 2400 daa. Siste 10 år har det blitt etablert store lagerbygninger i området tilknyttet logistikk og bygg- og anleggsbransjen. En stor logistikkaktør tilknyttet Norges-gruppen har planer om å etablere seg innenfor området.

Klypen/Nike er et usjenert område og egnet for næringer som nær boliger oppfattes om sjenerende. Spesielt har området fortrinn for logistikknæringer på grunn av nærheten til Moss havn med havnas «dryport» i Moss østre og nærhet til logistikknutepunktet i Vestby.

Logistikkvirksomheten bør ha fortrinnsrett i området. Ellers annen C-næring.

4.1.4 Løvestad/Knapstad, Spydeberg kommune og Hobøl kommune

Storparten av området er bebygget, men kan ha et fortettingspotensial. I tillegg er det ca. 340 daa store, sammenhengende ubebygget arealer. Mye av bygningsmassen er lager- og verkstedsbygg som er oppført de siste ti årene.

Området består hovedsakelig av C-næringer knyttet til transport, engros og produksjon av maskineri/utstyr samt virksomhet i bygge- og anleggssektoren, som synes å ha et lokalt nedslagsfelt.

Løvestad/Knapstad er attraktivt for tilsvarende virksomheter som dem som allerede er der.

Området bør utvikles med flere C-næringer av samme type. Avpasses med Holtskogen, Hoen/Sekkelsten og Slitu/Brennemoen.

4.1.5 Missingmyr, Råde kommune

Rundt 15 % av arealet er bygget ut, men kan ha et fortettingspotensial. Ca 1000 daa er store, sammenhengende ubebygget arealer.

Det er oppført mange lagerbygninger de siste ti årene.

De største næringene i området er tjenestebasert virksomhet i form av utleie av arbeidskraft (renovasjonstjenester), i tillegg til transport, lettindustri og byggevirksomhet. Mye virksomhet ser ut til å ha et lokalt nedslagsfelt.

Nærheten til E6 gjør området attraktivt for logistikk- og lagervirksomhet. Særlig den nordre delen av området egner seg for C-næringer som kan være sjenerende for sine omgivelser.

Området bør utvikles med flere C-næringer.

4.1.6 Moss østre, Moss kommune

Området er stort sett ubebygget og er på ca. 3300 daa.

Området ligger nær Moss havn og er påtenkt å ivareta landbaserte funksjoner for havna (også kalt innlandshavn eller «dryport»). Europris er i ferd med å etablere et stort lager- og logistikkanlegg i området.

Med en etablering av innlandshavn og lokalisering i logistikk-knutepunktet Moss/Vestby vil Moss østre være spesielt attraktivt for logistikkvirksomhet. Området kan også være attraktivt for C-næringer som flytter ut av eldre næringsområder i Moss.

Logistikknæring bør gis fortrinn. Ellers egner området seg for C-næringer som kan være sjenerende for sine omgivelser. Kan utløse ny bruk på eldre næringsområder i Moss.

4.1.7 Omberg/Valle, Fredrikstad kommune

Området er stort sett ubebygget og er på ca. 920 daa.

Det ses på muligheter for å etablere vaskehall for togsett i området. Utviklingen er påvirket av beslutning om jernbanetrasé og finansiering av vei med bro over Glomma.

Nærhet til jernbane og Borg havn kan gjøre området til en lokalisering for virksomheter som transporterer gods på bane, men utviklingen av området vil føre med seg arealkonflikter med omkringliggende boligområder. Fredrikstad kommune ønsker området tilbakeført til LNF på grunn av dårlig grunnforhold og innvekslet med annet LNF-område som ønskes utviklet som til næring. Attraktiviteten til området vil dessuten påvirkes av valg som tas på regionalt nivå om struktur og roller for havnene og godsterminaler i Osloregionen.

Forutsatt at området kan utbygges til fornuftige kostnader til tross for grunnforholdene, bør arealet reserveres næring relatert til jernbanen.

4.1.8 Rudskogen, Rakkestad kommune og Sarpsborg kommune

Området har ca. 1400 daa ubebygget areal i tillegg til fortettingspotensial mellom eksisterende bebyggelse.

Ved siden av motorsportaktiviteten er det offshore-relaterte produksjonsbedrifter i store industribygg i området. Området ligger usjenert til.

Området er attraktivt for virksomheter relatert til motorsportbanen og for næringer som foretrekker usjenerte beliggenhet. Kommunikasjonsmessig har området få fortrinn. Selv ved en bedret kapasitet på jernbanens indre linje gjennom Østfold, ligger området usentralt. Det er ca 20 km til E6.

Området bør utvikles videre med virksomhet relatert til motorsportaktiviteten. Unngå handelsvirksomhet.

4.1.9 Sletta Industriområde, Marker kommune

Området har ca. 340 daa ubebygget areal i tillegg til fortettingspotensial mellom eksisterende bebyggelse.

Området synes å ha være dominert av virksomheter med et lokalt nedslagsfelt.

Området ligger ved E18 nært ved Riksgrensen og kan i likhet med Svingenskogen i Halden kommune være attraktivt som truckstop med hvilemuligheter for sjåførere og vedlikehold av biler.

Området bør utvikles med virksomhet som kan utnytte nærheten til E18 og riksgrensen. Virksomheter med lokalt nedslagsfelt bør forhindres.

4.1.10 Slitu/Brennermoen, Eidsberg kommune og Trøgstad kommune

Området har ca. 1200 daa ubebygget areal i tillegg til fortettingspotensial mellom eksisterende bebyggelse.

Utviklingen i området er primært i arealet der fylkesplanen også åpner opp for handel med plasskrevende varer.

Området har en konsentrasjon av butikkhandel, som følge av at kjøpesenteret Morenen ligger lokalisert innenfor avlastingsområdet for handel. For øvrig er maskindustri og engroshandel de foretakene med flest ansatte innenfor området.

Vista Analyse AS 2016 peker på at næringsområdene Sekkelsten (Askim) og Brennermoen (Eidsberg) bør utfylle hverandre og ikke konkurrere mot hverandre på temaområder der det er stor konkurranse.

Brennermoen bør utvikles med handelsmessig klyngedannelse med plasskrevende varer.

4.1.11 Svingenskogen, Halden kommune

Området har ca. 1000 daa ubebygget areal i tillegg til fortettingspotensial mellom eksisterende bebyggelse.

Området er under utvikling som truckstop med hvilemuligheter for sjåførere og vedlikehold av biler. Elkjøp og Expert har de siste årene flyttet virksomheten fra området.

Området bør utvikles med virksomhet som kan utnytte nærheten til E6.

4.1.12 Vest for Moss Lufthavn, Rygge kommune

Området er stort sett ubebygget og er på ca. 700 daa.

Passasjerflytrafikken over flyplassen er opphørt, men den militære aktiviteten er opprettholdt. En virksomhet som skal foreta vedlikehold på de nye F35-jagerflyene skal etablere seg på flyplassen. Det er ikke avklart om flyplassen vil ta ned fly med gods.

Området er attraktivt for logistikk, særlig dersom flyplassen får godsflyvinger.

Området bør utvikles til næringer som kan utnytte nærheten til flyplassen, dersom det kan forventes ny aktivitet på den sivile delen. For øvrig bør området åpne for næringer innen lager/logistikk, samt andre C-næringer.

4.1.13 Årum, Fredrikstad kommune

Området er stort sett ubebygget og er på ca. 175 daa.

Fredrikstad kommune ønsker området omdisponert til LNF og erstattet med et annet LNF-område, som kan utvikles til næring. Området har faresone for ras og skred.

Området ligger ved E6 nær Sarpsborg sentrum, og kan være attraktivt for virksomhet som flytter ut av Sarpsborg.

Det bør søkes etter et nytt regionalt næringsområde i Fredrikstad. Etter dette søket bør det vurderes om området bør tas ut.

4.2 Bør det etableres nye regionale næringsområder?

Store deler av de avsatte næringsområdene er ubebygget og utgjør et stort potensial for bedriftsetablering og utvikling av ny næringsvirksomhet. Noen regionale næringsområder er helt eller delvis uregulert. Samlet sett er det ikke behov for å avsette nye regionale næringsområder, selv i et langsiktig tidsperspektiv.

Unntaket er Fredrikstad, som synes å ha et behov for områder for næringsvirksomhet. Kommunen registrerer at bedrifter flytter fra Fredrikstad pga mangel på næringsområder. Et bedre tilbud av næringsareal muliggjør at areal til havnerelatert virksomhet i næringsområdet ved havna frigjøres ved at annen virksomhet får ny lokalisering.

4.3 Avlastningsområder for plasskrevende handel

4.3.1 Alvim øst, Sarpsborg kommune

Området er utbygget, men det er fortettingspotensial knyttet til eldre næringsbebyggelse og boligeiendommer.

Området ligger ved E6 og har kjøpesentra og handel med plasskrevende varer. Lokaliseringen i randsonen av tettstedet kan gjøre området attraktivt også for kontorbedrifter som etter ABC-prinsippene heller burde vært lokalisert i sentrum. Området er derimot lite attraktivt for C-næringer som er sjenerende for omgivelsene.

Området bør videreutvikles med plasskrevende næringer. Bør i tillegg beholde B-næringer. Unngå ytterligere A-næringer (handel og kontor).

4.3.2 Dikeveien, Fredrikstad kommune

Området er utbygget, men det er fortettingspotensial mellom næringsbyggene.

Området har allerede mye handel i big box-konsepter, og vil være attraktivt for ytterligere detaljhandel og tjenester. Området har noe virksomhet innen plasskrevende handel og vil være attraktivt for dette. Området vil på grunn av arealkonflikter med handel og boligområder være lite egnet for C-næringer.

Området bør fortsatt reserveres handel med plasskrevende varer. Unngå å flytte mer detaljhandel inn i området.

4.3.3 Slitu/Brennermoen, Eidsberg kommune

Innenfor det regionale næringsområdet er det i fylkesplanen avsatt et areal der plasskrevende handel tillates. Dette området har ca. 230 daa ubebygget areal i tillegg til fortettingspotensial mellom eksisterende bebyggelse.

Området har en konsentrasjon av butikkhandel, som følge av at kjøpesenteret Morenen ligger lokalisert innenfor avlastingsområdet for handel. Ellers har også området flere virksomheter som driver med handel med plasskrevende varer.

Området bør videreutvikle profilen som et område for handel med plasskrevende varer.

4.3.4 Svingenskogen, Halden kommune

Innenfor det regionale næringsområdet er det i fylkesplanen avsatt et areal der plasskrevende handel tillates. Dette området har ca. 217 daa ubebygget areal i tillegg til fortettingspotensial mellom eksisterende bebyggelse.

Utviklingen av området som truckstop innebærer at området er attraktivt både for bilrelatert virksomhet og tjenesteyting. Ut fra intervjuene synes det som om andre arealer i Halden er mer attraktive for handel med plasskrevende varer.

Området bør utvikles videre med innhold tilpasset truckstopp.

4.3.5 Tunejordet, Sarpsborg kommune

Området er utbygget, men det er noe fortettingspotensial mellom næringsbyggene.

Området ligger inntil E6 og har mye handel med plasskrevende varer og annen detaljhandel, og vil være attraktivt for videre utvikling innen disse bransjene. Området vil på grunn av arealkonflikter med handel og boligområder være lite egnet for C-næringer.

Området bør videreutvikles med plasskrevende handel, men unngå «big-box» med annen detaljhandel.

4.3.6 Høyden/Varnaveien, Moss kommune og Rygge kommune

Området er utbygget, men har ca 100 daa stort ubebygget areal. I tillegg er det potensial for fortetting knyttet til transformasjon av eldre boligområde.

Høyden/Varnaveien har store etableringer innenfor handel, både plasskrevende og annen detaljhandel samt tjenesteyting.

Området bør videreutvikles med plasskrevende handel, men unngå «big-box» med annen detaljhandel.

4.4 Bør det etableres nye avlastningsområder for plasskrevende handel?

I de fleste regioner synes det å være et rikelig stort areal ledig til videreutvikling av plasskrevende handel. I Nedre Glomma-regionen er imidlertid de avsatte områdene i stor grad bygget ut og utviklingsmulighetene begrenset. En nærmere analyse av Alvim øst og Dikeveien, for å tydeliggjøre restpotensialet, bør gjennomføres før nytt areal avsettes.

5. GJENNOMGANG AV GJELDENE BESTEMMELSER

Regelverket for arealplanlegging er angitt i plan- og bygningsloven (PBL). I § 8-1 framgår det at regional planmyndighet skal utarbeide regional plan, for eksempel en fylkesplan. Om virkningene av en slik plan står det i § 8-2 at Regional plan skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen. Fylkesplanen har sin kraft ved at den fastlegger overordnede føringer for myndighetsutøvelse. Fylkesplanen kan også angi en planbestemmelse etter § 8-5.

5.1 Gjeldende bestemmelser for næringsområder

Bestemmelsene angir at «lettere næringsvirksomhet, herunder forretning og kontor og spesielt handelsvirksomhet, skal lokaliseres innenfor by- og tettstedsområdene, jfr avgrensning på plankartet». Intensjonen her er nok å unngå at denne type bedrifter lokaliseres til de utpekte regionale næringsområdene.

Våre undersøkelser viser imidlertid at også forretningsvirksomhet finnes i de regionale næringsområdene. Det kan skyldes at området har en eldre reguleringsplan med adgang for forretning eller at bedriften har en mangfoldig virksomhet med noe innslag av forretning. Vårt hovedinntrykk er at kommunene følger opp intensjonen om sentrumsbasert forretningslokalisering i sine plansaker.

Bestemmelsene inneholder krav til enkelte områder som ikke samsvarer med – og delvis går lengre enn - de arealkategorier og bruksformål som benyttes i kommunal planlegging. Dette fører til tolkningstvil om en etablering samsvarer med bestemmelsene eller ikke. Dessuten oppstår det gjerne tvil om lovverket gir tilstrekkelig hjemmel til å foreta den ønskede avgrensning.

Dette gjelder:

- Vest for Moss lufthavn Rygge: «til flyplassrelatert næring»
- Rudskogen: «i hovedsak til næringer tilknyttet motorsportaktiviteter»
- Omberg/Valle: «til næringsvirksomhet som transporterer gods på bane»

Ved Moss lufthavn Rygge er det laget en reguleringsplan for Huggenesskogen på bakgrunn av bestemmelsen i fylkesplanen. Her ble det forsøkt å definere hva som er innholdet i begrepet «flyplassrelatert», noe som viste seg svært vanskelig og åpner for avanserte juridiske diskusjoner. Dersom flyplassen mister sivil trafikk på permanent basis er også hele bakgrunnen for dette kravet forsvunnet.

Det kan derfor være behov for å presisere og tydeliggjøre formuleringene i bestemmelsene. En nærliggende mulighet er å holde seg til de arealkategorier og bruksformål som benyttes i det kommunale plansystemet (PBL), siden det er her oppfølgingen av fylkesplanen må foregå. Her er det ikke noe som kalles «lettere næringsvirksomhet». Begrepet «handel» er det samme som «forretning», men det siste er det begrepet som brukes i planverket.

5.2 Gjeldende bestemmelser for kjøpesentre

Bestemmelsen sier at kjøpesentra kan etableres i bysentrene og på arealer som ellers er utpekt i fylkesplanen. I tillegg er det avsatt avlastningsområder for handel som ikke passer inn i bysentrene.

Definisjonen av hva som kalles et kjøpesenter (pkt 5.9.2) følger av statlig planbestemmelse og er innarbeidet i mange fylkesplaner. Derfor bør denne ikke endres. Det samme gjelder definisjonen av plasskrevende varer (pkt 5.9.6).

Kravet om at nye kjøpesenterprosjekter skal vurderes etter lov og forskrift om konsekvensutredning (pkt 5.9.3) er nødvendig og foreslås tatt ut. Hvilke planer som skal ha en konsekvensutredning skal vurderes særskilt og etter andre retningslinjer enn det som framgår av fylkesplanen.

Kravet om at avlastningsområdene (pkt 5.9.7) skal avgrenses og detaljeres i kommunedelplaner er også nødvendig og kan fjernes. Alle byggeområder må ha en formell arealplan som behandles i kommunale organer. Om dette er en kommunedelplan, en områderegulering eller en detaljregulering er av underordnet betydning.

6. STRATEGI

Som en oppsummering av dette notatet følger et forslag til strategi for revisjon av fylkesplanen med hensyn på de regionale næringsområdene og avlastningsområder for handel. Vi presenterer strategiforslaget inndelt i regioner. Til slutt foreslår vi en strategi for gjeldende bestemmelser.

6.1 Næringsområder i Mosseregionen

- Det regionale næringsområdet Moss østre er viktigst og bør utvikles først.
- Ingen nye regionale næringsområder eller avlastningsområder for handel planlegges.
- Området vest for Moss lufthavn bør åpnes for C-næringer, men ikke handel.

6.2 Næringsområder i Indre Østfold

- Det regionale næringsområdet Hoen/Sekkelsten ved Askim prioriteres utviklet først.
- Slitu/Brennemoen bør reserveres for plasskrevende handel.
- Holtskogen bør vurderes som en langsiktig reserve, siden det er ubebygget.

6.3 Næringsområder i Halden

- Det regionale næringsområdet Svingenskogen bør utvikles med tjenester knyttet til truckstop.
- Handel med plasskrevende varer søkes lokalisert nærmere Halden sentrum.

6.4 Næringsområder i Nedre Glomma

- Potensialet i gjeldende avsatte områder for plasskrevende handel undersøkes nærmere.
- Det bør søkes etter et nytt regionalt næringsområde i Fredrikstad.
- Gjeldende plans avsatte næringsområder vurderes tatt ut eller redusert i størrelse etter resultatet av søket.

6.5 Rammer og retningslinjer

- Fylkesplanens bestemmelser endres til «rammer og retningslinjer».
- Disse harmoniseres bedre med gjeldende lovverk og dagens planpraksis.

REFERANSER

TØI 2014: Areal- og transportutvikling i Osloregionen – faktagrunnlag

Vista Analyse AS 2016: Regional nærings-, handels- og lokaliseringsanalyse for Indre Østfold