



Møteinnkalling for Livsløpsutvalget

Møtedato: 17.04.2018
Møtested: Kommunestyresalen
Møtetid: 19:00

Forfall bes meldt i god tid slik at vararepresentant kan innkalles.
Forfall meldes til telefon 69681600 .

Ved begynnelsen av møtet kommer KORUS Øst og Lise Markestad for å orientere om Ungdata undersøkelsen som er gjennomført på ungdomsskolen.

Referatsaker:

Avklaring og videre oppfølging av kommunestyrets sak 16/18 Kommunal handlingsplan om vold i nære relasjoner.

Saksliste

Saksnr	Tittel
19/18	Godkjenning av innkalling og saksliste
20/18	Godkjenning av protokoll fra forrige møte
21/18	Søknad om fritak fra styreverv i Frivillighetssentralen - Torbjørn Bønke
22/18	Svar på høring av regional transportplan for Østfold
23/18	Flyktningerutesenter på Trøgstad Fort
24/18	Referatsaker

Saksframlegg

Saksbehandler	Arkiv	ArkivsakID
Heidi Eriksson	FE-033	18/476

Godkjenning av innkalling og saksliste

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
19/18	Livsløpsutvalget	PS	17.04.2018

Rådmannens innstilling:

Innkalling og saksliste godkjennes.

Saksframlegg

Saksbehandler	Arkiv	ArkivsakID
Heidi Eriksson	FE-033	18/476

Godkjenning av protokoll fra forrige møte

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
20/18	Livsløpsutvalget	PS	17.04.2018

Rådmannens innstilling:

Protokoll fra forrige møte godkjennes.

Vedlegg:

Møteprotokoll - Livsløpsutvalget - 06.03.2018

Saksframlegg

Saksbehandler	Arkiv	ArkivsakID
Heidi Eriksson		18/457

Søknad om fritak fra styreverv i Frivillighetssentralen - Torbjørn Bønke

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
21/18	Livsløpsutvalget	PS	17.04.2018
29/18	Kommunestyret	PS	02.05.2018

Rådmannens innstilling:

1. Torbjørn Bønke innvilges fritak fra sitt verv i styret for Frivillighetssentralen fra og med 3.mai 2018.
2. Valg av nytt medlem legges frem uten innstilling.

Saksopplysninger:

Bakgrunn

Det foreligger en søknad fra Torbjørn Bønke om fritak fra sitt verv i styret for Frivillighetssentralen på grunn av helsemessige årsaker.

Saksutredning

Kommunestyret vedtok 09.02.2016 Torbjørn Bønke som medlem til styret for Frivillighetssentralen og Tone Evenby til varamedlem, etter forslag fra Livsløpsutvalget. Kommunestyret henstilte da til Livsløpsutvalget å oppnevne medlem og varamedlem til styret for Frivillighetssentralen fra utvalgets faste medlemmer. Nå som Bønke søker fritak fra sitt verv vil det være naturlig at Livsløpsutvalget kommer med forslag til kommunestyret om nytt medlem til styret for Frivillighetssentralen.

Dersom varamedlem Tone Evenby rykker opp som fast medlem av styret er det naturlig at nytt varamedlem velges.

Vurdering

Rådmann anbefaler at søknaden innvilges.

Saksframlegg

Saksbehandler	Arkiv	ArkivsakID
Marit Lillegraven Haakaas	FE-121, FA-N02, TI-&13, HIST-ESA 13/205	16/1671

Svar på høring av regional transportplan for Østfold

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
18/18	Teknikk- og naturutvalget	PS	17.04.2018
22/18	Livsløpsutvalget	PS	17.04.2018
21/18	Formannskapet	PS	19.04.2018
31/18	Kommunestyret	PS	02.05.2018

Rådmannens innstilling:

1. Kommunestyret vil understreke betydningen av at Østfold fylkeskommune øver press på nasjonale myndigheter for å framskynde prosessen med KVU for rv 22 og sikre planfri påkopling av Østre linje ved Ski stasjon.
2. Tverrforbindelsene mellom ytre og indre Østfold er viktige transportårer som må prioriteres.
3. Kommunestyret er opptatt av forholdene for syklende og gående langs fylkesvegene og ser positivt på arbeid med utbedringsplan for veibreder på fylkesveiene. Utbygging av gang- og sykkelveier må prioriteres i og rundt byer og tettsteder.
4. Regulariteten for bussavganger mellom byer og tettsteder i region Indre Østfold må økes. For enkelte strekninger bør det defineres et minimumsnivå for bussavganger.
5. Billettsystemene for de ulike kollektivtransportsselskapene må samkjøres.
6. Østre linje til Sarpsborg bør åpnes for persontransport.
7. Kommunen i Indre Østfold ønsker et samarbeid med kollektivtransportsselskapene for å se på pendlerparkering rundt knutepunkter.
8. Det er på høy tid at busstilbudet mellom Skjønhaug og Askim/Mysen forbedres. Med sammenslåing til Indre Østfold kommune øker behovet. Kommunestyret ber om at dette temaet tas inn i planen.

Saksopplysninger:

Østfold fylkeskommune har i brev datert 16.02.2018 sendt regional transportplan for Østfold på høring med høringsfrist 23. april. Kommunen har fått utsatt frist til 2. mai. Kommunen uttalte seg ikke til planprogrammet som var på høring høsten 2016.

Høringsdokumentet inneholder status og utfordringer, beskrivelse av transportens samfunnsfunksjon, hovedmål og strategier, føringer for fylkeskommunale og øvrige oppgaver og finansieringsmuligheter.

Hovedstrategier:

1) Geografisk tilpasning av tiltak ut fra transportutfordringer og regionale samarbeidsavtaler.

2) Fullføring av påbegynte og oppfølging av vedtatte prosjekter.

3) Iverksetting av tiltak som gir:

- a. bedre utnyttelse av de ulike transportformenes fortrinn,
- b. økt verdiskaping og flere arbeidsplasser basert på lokale/regionale fortrinn, og / eller
- c. økt fysisk aktivitet og bedret folkehelse for befolkningen generelt og for prioriterte målgrupper spesielt for lavest mulig kostnad og minimerte miljø- og målkonflikter

Mål:

Mål gående:

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

Mål for syklende:

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

Mål kollektiv:

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

Mål for offentlige veier i Østfold:

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

Mål trafiksikkerhet:

Østfold skal ha et transportsystem hvor trafiksikkerhet har høy prioritet. Det langsiktige målet er ingen drepte eller hardt skadde i trafikken i Østfold. Antall drepte og hardt skadde

skal reduseres med 1/3 frem mot 2030.

Mål godstransport (inkl. havn):

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

Mål fly:

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

Det hører strategier til målene. Hovedtrekkene i strategiene er slik:

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

Vurdering

Regional transportplanforslaget har tatt med flere av de temaene som kommunene i Indre Østfold har jobbet for i mange år. Status og utfordringsdelen derimot er svak på statistikk for Indre Østfold. Utredning av kollektivtilbudet i Nedre Glomma er brukt som kilde for kollektivtransport. Det betyr at Nedre Glomma med omland har fått detaljert statistikk, mens det er laget sekkeposter for Moss/Rygge/Råde og Spydeberg/Askim/Hobøl. Eidsberg, Marker og Trøgstad, samt Hvaler, Halden m fl gjemmer seg under «Resten av Østfold fylke». En tilsvarende utredning for Indre Østfold skal etter planen være ferdig i løpet av sommeren 2018. Dette er et ledd i prosjektet «Østfold tar bussen» med mål om et mer effektivt og kundetilpasset kollektivtilbud.

Transportplanen har fått et interessant kapittel om målkonflikter. Dette viser på en god måte at

enkelte mål motvirker hverandre og at det må gjøres prioriteringer.

Planen har i følge forsiden en tidshorisont til 2060, mens det i fylkesplanen er brukt 2050. Regional transportplan bør også ha planhorisont til 2050.

Det er lagt ved informasjonsskriv om Østlandssamarbeidet og Osloregionen. Sammenslåing til Viken synes derimot ikke å være nevnt eller tatt høyde for i planforslaget. Det er en stor svakhet ved planforslaget. Det burde vært en sammenligning av hvordan de tre fylkene arbeider med transport og en vurdering av hvilke tilnærminger til Buskerud og Akershus som Østfold kan gjøre allerede i dette planforslaget.

Rv 22

Rv 22 er en viktig transportåre. Dette er ikke en fylkesvei, men Østfold fylkeskommune må være en pådriver for å få gjennomført tiltak på denne veien. Temaet er tatt opp i planforslaget under Mål for offentlige veier i tredje strategi: *Ha et koordinert plan- og påvirkningsarbeid for å bidra til utbygging av riksveger i Østfold i tråd med NTP 2018-2029, herunder utbygging av rv 19 i Moss og gjennomføring og oppfølging av KVU for rv 111/22.*

Fylkesvegene

Tverrforbindelsene mellom ytre og indre Østfold er viktige transportåre mot Kalnes, Moss, Fredrikstad, Sarpsborg og Halden. Foruten rv 22/fv 111 er særlig fv 115 over Trøsken og fv 120 gjennom Ringvoll trukket fram av IØ-kommunene i tidligere høringsuttalelser. Disse bør med i utbyggingsstrategien der regionale og lokale hovedveger med høy trafikk skal gis prioritet, slik det heter i siste strategi under Mål for offentlige veier i Østfold.

Forholdene for gående og syklende langs mange av fylkesveiene er svært vanskelige pga smal vei og stor trafikk. Kommunene har i mange år vært opptatt av å bedre forholdene for syklende og gående langs trafikkerte veier. Fylkesveiene har mange steder høy trafikk, er smale og har uoversiktlige punkter. Fv 115 har årsgjennsnitttrafikk på over 1700 biler pr døgn både øst og vest for Skjønhaug og er av kommunen definert som trafikkfarlig skolevei som åpner for fri skoleskyss. Vi kan ikke forvente at det blir prioritert bygging av fullverdige gang- og sykkelveier langs mange av disse veiene. I forslag til regional transportplan er det flere strategier som skal gjøre det mer attraktivt og trafikksikkert å sykle. Mange av disse er knyttet til bynære vegstrekninger, men noen passer også for distriktene. Blant annet står det «*Vurdere enklere løsninger for syklistene på bakgrunn av fremkommelighet for syklistene og trafikksikkerhet*». Under kapittelet Føringer for fylkeskommunale oppgaver, overskrift Vegbredder, heter det at det vil være et løpende behov for å vurdere om enkelte deler av det lavtrafikkerte vegnettet skal prioriteres for breddeutvidelser, særlig når vegstrekninger benyttes som skoleveg, blir mye benyttet av gående og syklende, og/eller at det foreligger utfordringer knyttet til trafikksikkerhet. Økning av veibredden er kanskje den mest realistiske løsningen i tillegg til siktutbedringer i svinger. Det står videre at det bør vurderes å innføre en egen utbedringsnorm for vegbredder for eksisterende fylkesveier, i vegnettplanens fase 2. Dette arbeidet bør startes raskt.

En del av fylkesveiene har asfalt med sprekker, hull og dumper. Vegdekket på fv 115 og fv fra Mansrud til Slitu er særlig dårlig. Det er gjort en stor jobb på fv 123 det siste året og i Mønsterbakkene på fv 115 er svake kanter rettet opp. Vinterens salting, brøyting og telehiv har ikke bedret situasjonen. Detaljerte forslag til utbedringer på fylkesveiene bør tas opp ved høring på handlingsprogrammet.

Kollektivtrafikk

For Indre Østfold og Trøgstad er det svært viktig at Østre linje får en planfri påkopling på Ski stasjon, slik at Østre linje blir et fullverdig kollektivtilbud. Dette er ivaretatt i en strategi under Mål kollektiv (inkl jernbane): *God fremkommelighet og kapasitet på Østfoldbanens østre linje sikres med planfri påkopling til Follobanen sør for Ski stasjon.* Det er viktig at Østfold fylkeskommune bidrar i å øve press på at dette blir en realitet.

Knutepunkter er et sentralt tema i transportplanen. Godt planlagte og sentralt plasserte knutepunkt er viktige ledd i kollektivtransportssystemet. Jernbanestasjonene i byene er særdeles viktige, og krever spesiell oppmerksomhet. Det er også fornuftig å tenke knutepunkt på mindre steder og der det bare går buss. Skal det være enkelt å reise kollektivt, må tog og buss være tilgjengelig i hjertet av byene og tettstedene og overgang mellom ulike transportmidler være enkelt. Transportetatene og kommunene må samarbeide om utvikling av knutepunkt og parkering. Det skaper fort parkeringsproblemer når Bane NOR innfører parkeringsavgift på egne pendlerparkeringsplasser mens andre er gratis.

Under tittelen togreiser, er kun regiontogene omtalt. Derfor er ikke Østre Linje nevnt.

Sammenslåing til ny Indre Østfold kommune øker behovet for god kollektivdekning mellom tettstedene i den nye kommunen. I hovedstrategiene står det at tiltak med lavest mulig kostnad skal prioriteres. Det er selvsagt viktig med kostnadseffektive kollektivløsninger, men det bør også diskuteres et minimumsnivå for bussavganger. Et eksempel er antall bussavganger mellom Askim/Mysen og Trøgstad. Svært mange trøgstinger jobber, går på skole, handler og deltar på fritidsaktiviteter i disse to byene, men siste buss hjem går kl 16.50 fra begge byer på hverdager. Dette er helt klart under minimumsnivå og genererer ekstra kjøring og klimagassutslipp. Flexx har bestillingsruter med avgang kl 19 fra Mysen. Ruters busstilbud mellom Skjønhaug og Romerike/Oslo er viktig for Trøgstad. Busstilbudet for trøgstingene nordover er bedre enn til byene Askim og Mysen. Fra Lillestrøm går 3 busser etter kl 17.00 på hverdager. Dersom endeholdeplassen på Ruters bussreiser fra Lillestrøm flyttes fra Skjønhaug til Mysen eller Askim, vil passasjergrunnlaget øke og busstilbudet bedres.

Flexx-tilbudet er et godt alternativ for mange og kan med fordel utvides.

Samarbeid mellom kollektivselskapene er også et viktig moment. For pendlere hadde det gitt økt fleksibilitet om billettsystemet var det samme for tog og ulike busselskaper som Ruter og Østfold kollektiv. Innenfor Ruters system (dvs Oslo/Akershus med Trøgstad) er det gratis overgang mellom ulike transportmidler innenfor en time. Dette inkluderer også togreiser. NSB samarbeider med Ruter i Oslo-Akershus, Kolumbus i Rogaland og Skyss i Hordaland om billetter og overgang buss/tog, men altså ikke med Østfold kollektiv. For oss nord i Østfold, på grensen til og delvis inn i Ruters område, er det tungvint og fordyrende at billettsystemene ikke korresponderer. For eksempel bør det være mulig å veksle på transportmetode på samme periodebillett.

En av godsstrategiene er å utrede mulighetene for godsterminal for opplasting av semitrailere på jernbane. Kommunene i Indre Østfold bør vurdere om dette kan være aktuelt langs Østre linje.

Det er ytre ønske fra flere av kommunene om åpning av Østre linje helt til

Sarpsborg for persontrafikk. Dette vil forkorte reisetiden til Sykehuset på Kalnes, og åpne for

pendlertrafikk for de som i dag arbeider i Sarpsborg-/Fredrikstadregionen. Kommunene langs Østre linje og Østfold fylkeskommune bør arbeide for at det gjøres en analyse av muligheter for å åpne for persontrafikk til Sarpsborg.

Vedlegg:

Høringsbrev regional transportplan

Høringsforslag regional transportplan

Vedlegg Osloregionen

Vedlegg Østlandssamarbeidet

Saksframlegg

Saksbehandler	Arkiv	ArkivsakID
Hans Petter Ringstad		18/462

Flyktningerutesenter på Trøgstad Fort

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
13/18	Ungdomsrådet	PS	16.04.2018
23/18	Livsløpsutvalget	PS	17.04.2018
22/18	Formannskapet	PS	19.04.2018
32/18	Kommunestyret	PS	02.05.2018

Rådmannens innstilling:

1. Kommunestyret oppretter et arbeidsutvalg for å se på muligheten for etablering av Indre Østfold Flyktningerutesenter lokalisert på Trøgstad fort.
2. Komiteen legger frem forslag til handlingsplan i kommunestyremøtet i oktober 2018
3. Det velges syv representanter til komiteen:
 - Varaordfører i Trøgstad kommune: Tor Melvold - leder i komiteen
 - Varaordfører i Eidsberg kommune: Øyvind Reymert
 - Kommunestyrerepresentant i Trøgstad: Ole Marius Grønlien
 - Leder i Trøgstad ungdomsråd: Ole Sofus Haakaas
 - Lokalhistoriker i Trøgstad: Harder Sandvik
 - Leder i Trøgstad forts Venner: Rolf Thomassen
 - Kulturkonsulent: Hans Petter Linnerud Ringstad - sekretær

Saksopplysninger:

Bakgrunn:

Trøgstad kommunestyre vedtok i kommunestyremøte 21.03.2018 sak 24/18 Høringsinnspill til Regional Kulturplan. Kjernen i innspillet er etablering av «Indre Østfold Flyktningerutesenter» på Trøgstad fort.

Saksutredning:

Trøgstad fort er et fjellfort bygget i perioden 1912 til 1917, som en del av Fossumstrøkets befestninger. Fortet er et av landets største innlandsfort med 1,3 km tunneller og overbygde skytestillinger og 500 m skyttergraver. I tillegg er det utsprenget rom for forlegning av soldater og alt som trengs i en krigssituasjon. Fortet ble opprinnelig etablert som 2 kanon artilleri batterier. Her var kanonene sprengt inn i stillinger i fjellet. Til forsvar for kanonstillingene var det etablert et ytre forsvarsverk med infanteriverk med oppholdsrom, løpeganger og skyttergraver. Dette bidrar

til at Trøgstad fort fremstår som et unikt innlandsfort.

Trøgstad fort er det festningsanlegg som har lengst tid som operativt forsvarsanlegg, fra åpningen i 1917 til Nike ble nedlagt i 1990. I tiden mellom 1. og 2. verdenskrig ble fortet brukt til utdanning av festningsartillerister, og som rekruttskole. Fortet var i kamphandlinger med tyske invasjonsstyrker 13. april 1940. Imidlertid ble fortet oppgitt uten kamp 15. april og overlevert tyskerne, som okkuperte fortet frem til krigens slutt.

Etter krigen ble fortet tatt i bruk som ammunisjonslager. 1945 til 1956 var det radarstasjon/skole, 1955 til 1995 hadde hæren ammunisjonsverksted, 1959 til 1991 hadde Luftforsvaret radarkontrollområde for Nikebatteriet her. I 1995 ble all militær aktivitet lagt ned, og fra 2001 ble Trøgstad kommune eier av eiendommen, og har et overordnet ansvar for bruk og drift av området.

Bruk:

Trøgstad forts venner har lagt ned et betydelig arbeid på fortet i årevis, for eksempel i B –batteriet og i «fortgrava». I tillegg har det nå blitt opprettet en Dugnadsgruppe som har satt i gang arbeider ved A-batteriet. Hele fortområdet er på ca 430 mål, og dette må vedlikeholdes og følges opp i fremtiden. Trøgstad forts Venner og Trøgstad kommune har et godt samarbeid, og arbeider tett med å utvikle Trøgstad fort til en møteplass for hele Trøgstads befolkning!

Kulturaktiviteter:

Det er gjennomført mange aktiviteter og arrangementer for befolkningen de senere årene, her kan nevnes: påskeeggjakt på fortet (ca 1000 deltagere hver gang de siste årene) samt kulturaftener. Utover dette gjennomføres det opplegg for skoler og barnehager i kommunen, både undervisning og tursti. I tillegg har man besøk av foreninger og organisasjoner, for orienteringer og omvisning på Trøgstad fort. I 2017 var Trøgstad fort 100 år og jubileumsuken var et samarbeid mellom Trøgstad forts Venner og Trøgstad kommune. Trøgstad Sparebank ga midler til å sette opp en friluftsscene som brukes i sommerhalvåret. Programmet inneholdt blant annet konserter i kulturskolen, besøk av HM Kongens Garde og utekonsert med Kongelige Norske Marines Musikkorps med flere hundre tilhørere på «Stjerneplassen».

Trøgstad kommune har i alle år etter de overtok fortet, arbeidet etter følgende 3 hovedpunkter:

- Vise frem fortet i et historisk lys.
- Utvikle fortet til en kulturarena for forskjellige uttrykk – konserter, utstillinger og lignende.
- Tilrettelegge og utvikle et aktivt friluftsområde samt bedre tilbudet for besøkende.

Flyktningeruter:

Under andre verdenskrig ble flere tusen flyktninger loset til Sverige gjennom Trøgstad. Det gikk fem kjente flyktningeruter gjennom kommunen eller deler av den. Ut fra registrerte antall ankomne flyktninger i Østervallskog og Töcksfors fra 1941 til 1945 er det ikke urimelig å anta at minst 6.000 flyktninger har tatt seg gjennom Trøgstad og videre til Rødenes i denne perioden. Vi vet også at mange fra Milorg ble loset gjennom disse rutene og inn til Sverige. Her kan noen av rutene nevnes:

«Flåtanesruta» som gikk fra Enebakk over Øyeren til Båstad og videre til Hemnessjøen og inn til Sverige.

«Kommunistruta»: En av de største i landet under krigen. Loset mange flyktninger og Milorg folk. Ruten gikk igjennom Østre Trøgstad og videre til Sverige.

«Sætraruta»: Gjennom Havnås til Sætra over Rødenessjøen og inn i Sverige.

Flyktningerutene er ikke avmerket, men kunnskapen om disse rutene og historien om dem, er viktig lokalhistorie som må holdes tak i. Derfor har Trøgstad kommune ønsket å lage skoleprosjekter rundt rutene og lokalhistorien.

Flyktningeruteprosjektet som ble opprettet i 2017, var først og fremst laget for ungdomsskoleelever, men vil gjøres senere tilgjengelige for lag, foreninger, diverse grupper og andre interesserte. Opplegget ble gjennomført sammen med ungdomsskole-elever fra Trøgstad ungdomsskole den 23-25 august 2017.

For å gjøre opplegget interessant og levende for skoleelevene, skaffet kommunen til veie «loser» som møtte elevene langs ruta, for å fortelle om en hendelse fra en av turene. Kjente lokalhistorikere har vært med i arbeidet hele veien og deltok i opplegget. Trygve Orderud (født 1926) som var los under krigen, deltok med å fortelle sin historie til alle elever. Det ble et sterkt møte mellom et tidsvitne og dagens elever. Det samme kan sies om foredraget til Mona Levin som kom helt fra Sandefjord for å fortelle sin sterke historie om flukten til Sverige gjennom Trøgstad under krigen. Foredraget ble fortalt på Sørbråte gård i Østre Trøgstad.

Flyktningeruta skal være en vandring i lokal- og krigshistorie, og ønsket er å gjøre disse rutene kjent og tilgjengelige for alle i Trøgstad, og for andre historie- og turinteresserte i fylket. Det er planlagt et tilsvarende opplegg for 2018.

I en forlengelse av Flyktningeruteprosjektet fra 2017 og for å utvikle Trøgstad fort videre, så foreslås det å opprette et «Flyktningerutesenter og museum» på Trøgstad fort. Navnet foreslås til «Indre Østfold Flyktningerutesenter»

Senteret skal fortelle noe av historien til de tusenvis av flyktninger som ble loset igjennom Trøgstad og etter hvert til Sverige under 2. verdenskrig. Det finnes solid dokumentasjon om ruter, steder, loser og enkelthendelser i dette tidsrommet. Denne historien må ikke gå tapt, men fortelles til kommende generasjoner. Dette bør belyses, og det bør legges til rette for å ta imot skoleklasser i senteret, kombinert med å gå selve «flyktningeruta». Senteret bør i stor grad rettes inn mot undervisning, men skal selvfølgelig være for alle som er interessert i krigs og forsvarshistorie.

Trøgstad fort og Høytorp fort ble opprettet under Fossumstrøkets befestninger for over 100 år siden. Begge fort bør samarbeide enda tettere om aktiviteter og tilbud i fremtiden. I denne forbindelse må man ta sikte på at det tilrettelegges et senter for flyktningeruter på Trøgstad fort parallelt med et senter på Høytorp fort som omhandler forsvarsverk 1905-1940. Flyktningerutesenteret vil i utgangspunktet tilrettelegges for klasseundervisning for alle 10. trinn i nye Indre Østfold Kommune. Komiteen innhenter nødvendig pedagogisk informasjon og kompetanse underveis for å lage et undervisningsforslag.

Arbeidskomiteen vil ha følgende mandat i sitt arbeide:

- Foreslå lokalisering og dimensjonering av flyktningerutesenter på Trøgstad fort, herunder kravspesifikasjon og kostnadsoverslag
- Utarbeide et forslag til undervisningsmodell for 10. klasse som omhandler å gå selve flyktningeruten samt å få undervisning på flyktningerutesenteret på Trøgstad fort.
- Utrede finansieringsmodeller for investering og drift, herunder se på muligheter for eksternt

finansiering og økonomiske samarbeidspartnere.

- Kartlegge naturlige pedagogiske og museale samarbeidspartnere

Vurdering:

Et flyktingerutesenter på Trøgstad fort vil være med på å utvikle et godt undervisningstilbud for elever og øvrig befolkning. Senteret kan bli et pedagogisk møtepunkt i historieundervisningen for 10. klasser i Indre Østfold. Siden det planlegges et infosenter på Høytorp så kan begge sentere samarbeide og forsterke hverandre. Trøgstad fort har kulturaktiviteter i løpet av året, og et slikt senter tiltrekke seg flere besøkende. Dette vil bli et historisk og musealt fyrtårn i den nye Indre Østfold kommune

Saksframlegg

Saksbehandler	Arkiv	ArkivsakID
Heidi Eriksson	FE-033	18/476

Referatsaker

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
24/18	Livsløpsutvalget	PS	17.04.2018

Rådmannens innstilling:

Referatsakene tas til orientering.