



6 SEPT. 2014

Statens vegvesen

Sarpsborg kommune
 Enhet plan og samfunnsutvikling
 Postboks 237
 1702 SARPSBORG

Behandlende enhet:
 Region øst

Saksbehandler/innvalgsnr:
 Siri Rolland - 69243558
 May Hoff Lund - 69243566

Vår referanse:
 2012/020790-012

Deres referanse:
 14/03820-4

Vår dato:
 24.09.2014

Uttalelse til kommuneplanens arealdel 2015-2026, Sarpsborg kommune - Innsigelse

Vi viser til brev datert 27. juni 2014 med oversendelse av kommuneplanens arealdel 2015-2016 for uttalelse.

Oppsummering av innsigelser

Statens vegvesen er vegadministrasjon for staten på riksveger, og for fylkeskommunen på fylkesveger. Dette innebærer at vi har ansvar for å planlegge, utvikle, drifte og vedlikeholde vegene på en best mulig måte for brukerne og samfunnet for øvrig. Vi er også et fagorgan med sektoransvar på vegne av samferdselsdepartementet. Gjennom sektoransvaret skal vi bidra til oppfølging av statlig politikk på riks- og fylkesveger, og ivareta hensyn som trafikksikkerhet, kollektiv, gange, sykkel, lokal luftforurensing, støy og universell utforming i områder hvor andre enn staten har myndighet.

Statens vegvesen har som vegadministrasjon følgende innsigelser til planen:

- Det må tas inn en hensynssone langs fv. 109, fortrinnsvis avgrenset av varslingsområdet for reguleringsplanen.
- Område for framtidig bebyggelse og anlegg BA-N2 må tas ut av planen så lenge det inngår i bydelssenter Grålum, alternativt må bydelssenterets avgrensning endres.
- Næringsområdene N-1, N-2 og N-7 må tas ut av planen.

Statens vegvesen har som sektormyndighet følgende innsigelser til planen:

- De foreslåtte områdene for framtidig boligbebyggelse B-4.2 og B-13.3 må tas ut av planen.
- Utstrekningen av område for framtidig bebyggelse og anlegg BA-13.1 må reduseres slik at hele området ligger i gangavstand fra kollektivåren Opstadveien.
- Område for framtidig bebyggelse og anlegg BA-N1 må tas ut av planen.

Begrunnelser for innsigelsene framgår nedenfor.

Postadresse
 Statens vegvesen
 Region øst
 Postboks 1010
 2605 Lillehammer

Telefon: 02030
 Telefaks: 61 25 74 80
 firmapost-ost@vegvesen.no
 Org.nr: 971032081

Kontoradresse
 Værftsgate 7
 1511 MOSS

Fakturaadresse
 Statens vegvesen
 Landsdekkende regnskap
 9815 Vadsø
 Telefon: 78 94 15 50
 Telefaks: 78 95 33 52

Kommentarer til planforslaget

Hensynssone langs fylkesveg 109

Som kommunen er kjent med er Statens vegvesen i oppstartsfasen av arbeid med reguleringsplan for fv. 109 til fire felt mellom Rolvsøysund og Alvim. Vi ber om at det tas inn en hensynssone langs fylkesvegen for å sikre at det ikke tillates tiltak som vil kunne vanskeliggjøre gjennomføringen av vegutvidelsen. Vi mener hensynssonens utstrekning bør følge varslingsområdet for reguleringsplanen på lik linje med det som er gjort for arbeidet med kommunedelplan for ny Sarpsbru. Varslingsområdet for reguleringsarbeidet antas å være avklart før kommuneplanen vedtas. Hvis dette mot formodning ikke skulle være tilfelle, må det legges inn en hensynssone med minst 100 m bredde langs vejen. Statens vegvesen har innsigelse til planen dersom det ikke tas inn hensynssone langs fv. 109.

Planprinsippene

Vi støtter kommunens forslag om at minst 50 % av all boligbygging skal skje i bysonen, minst 90 % innenfor kollektivsonen og inntil 10 % i lokalsentrene/omlandet.

Enkelte av planprinsippene er innbyrdes motstridende. Det framgår ikke hvordan prinsippene er vektet eller vurdert opp mot hverandre i tilfeller der prinsippene er motstridende.

Planprinsippene legger til grunn 2 km som avstand for å vurdere om et område ligger innenfor by-, kollektiv- og omlandssonen. Vi mener 2 km kan være en akseptabel avstand til et målpunkt (sentrum), og støtter derfor 2 km fra torget som grense for bysonen. Vi mener at det også er akseptabelt å legge til grunn 2 km fra skole og høyverdig kollektiv som utgangspunkt for vurderinger i kollektivsonen, men at de konkrete forslagene må ta høyde for at dette er for lang avstand til at kollektivtilbudet blir et attraktivt og realistisk transporttilbud for de som skal bo i området. Skal de lokalpolitiske målene for transportutvikling nås, må boliger i all hovedsak ligge i gangavstand (3-600 m avhengig av blant annet gang- og kollektivtilbud) fra kollektivtraséer med relativt høy frekvens.

Det er i prinsippene også lagt til grunn 2 km i reell avstand fra skole som avgrensing i lokalsentrene (omlandet). Vi mener at avgrensingen av lokalsentrene/omlandet ikke bare kan gjøres ut fra avstand til skole. I følge fylkesplanen skal det i kommuneplanene gis en tydelig avgrensing av lokalsentrene. Etter vår vurdering vil 2 km fra skole ikke gi en slik tydelig avgrensing, men tvert i mot kunne bidra til mange lokalsentre i tillegg til de som er definert gjennom fylkesplanen. Kartet over sonene viser for øvrig en avgrensing av lokalsentrene/omlandet som baseres på 2 km i luftlinje, ikke reell avstand fra skole. Avgrensingen bør også baseres på i hvilken grad skoleveien har et tilbud for gående og syklende og hvordan kollektivtilbudet til/fra området er.

Bydelssentre

Vi ser positivt på forslaget om å definere Grålum og Borgen som bydelssentre som kan ha et noe høyere tjenestetilbud enn andre steder utenfor sentrum. Bydelssentrene foreslås avgrenset ut fra 1 km reell gangavstand fra henholdsvis rundkjøringen Gamle Kongevei/Grålumveien og Skjeberg administrasjonsbygg. Vi mener avgrensingen av bydelssentrene ikke kan gjøre på

en så skjematisk måte, men heller må baseres på en vurdering av reelle sammenhengende områder som kan fungere som et bydelssenter.

Den foreslåtte avgrensingen av bydelssenter Grålum innebærer at senteret blir liggende på begge sider av E6. E6-korridoren vil utgjøre en vesentlig barriere i et senterområde, noe som gjør at det aldri vil bli ett sammenhengende bydelssenter i det området Temakart Bydelssenter Grålum viser. I praksis vil det kunne oppstå to sentre, ett på hver side av E6. Barrieren vil også gjøre det mindre attraktivt å gå eller sykle til bydelsfunksjoner på motsatt side av E6. Vi er bekymret for at forslaget vil medføre fare for tilbakeblokkering på rampene mot E6 på grunn av intern bydelssentertrafikk på fv. 118 over E6. Vi kan derfor ikke akseptere den foreslåtte avgrensingen av dette bydelssenteret. Vi mener at senteret må holdes på vestsiden av E6, fortrinnsvis bør Bjørnstadveien/Tuneveien utgjøre grensen mot øst. I kollektivstrategien for Nedre Glomma anbefales det at Grålum utvikles til et godt lokalt knutepunkt med mulighet for overgang mellom ulike lokale og regionale bussruter, samt utvikling av lokalt handels- og servicetilbud. Vi mener dette underbygger at aktuelle senterfunksjoner i bydelssenteret må lokaliseres i tilknytning til framtidig kollektivknutepunkt på Grålum, og at dette bør utgjøre sentrum i bydelssenteret.

Avgrensingen av bydelssenter Borgen innebærer at rv. 111 og fv. 118 (såvidt) inngår i bydelssenteret. Rv. 111 er en viktig transportåre mot indre deler av Østfold, og det er mye næringstrafikk som benytter denne vegen. Etter vår vurdering vil den foreslåtte avgrensingen av bydelssenteret kunne føre til at rv. 111 vil fungere som internveg i senterområdet og til at det oppstår økt behov for kryssing av vegen. Vi mener derfor at "sentrum" i bydelssenteret må defineres i sør for rv. 111, og at eventuelle nye senterfunksjoner som forretning, tjenesteyting og service må lokaliseres her.

Vi er usikre på om de foreslåtte bestemmelsene knyttet til bydelssentrene gir sterke nok føringer for hva som kan lokaliseres hvor innenfor senteret. Senterfunksjoner som forretning, tjenesteyting og annen service må samles innenfor et mindre område, fortrinnsvis i tilknytning til kollektivknutepunkt, for at bydelssenteret skal kunne få den tiltenkte funksjon. Vi mener derfor at kommunen bør vurdere å differensiere bydelssentrene tydeligere med hensyn til hvor senterfunksjonene kan etableres og hvor det bør tilrettelegges for tett boligbygging.

Boligbyggeprogrammet

Statens vegvesen vil påpeke at vi finner det positivt at kommunen har utarbeidet et boligbyggeprogram som ser framtidige behov for bolig i et helhetlig perspektiv. Vi kan imidlertid ikke finne bestemmelser eller retningslinjer knyttet til boligbyggeprogrammet, og synes derfor at det er uklart hvilke funksjon programmet skal ha, og hvordan kommunen har tenkt å bruke boligbyggeprogrammet i oppfølging og styring av boligutviklingen.

Vi er også usikre på hvordan beregningen av andel bolig innenfor kollektivsonen og omlandet er beregnet. Enkelte områder ligger etter det vi kan se helt eller delvis utenfor kollektivbåndet, men ligger også utenfor de definerte lokalsentrene og det er da uklart for oss om de er telt med innenfor de 90 % som skal etableres i kollektivsonen eller i de 10 % som aksepteres i lokalsentre. Vi kan heller ikke se at områder avsatt til bebyggelse og anlegg i kommunedelplanen for kystsonen framgår av boligbyggeprogrammet. Det er derfor vanskelig å se om de foreslåtte områdene for boligbebyggelse og boligbyggeprogrammet medfører at antall boliger i omlandet er innenfor de foreslåtte 10 %.

Områder for boligbebyggelse

Plankartet viser en rekke områder som framtidige områder for boligbebyggelse. Enkelte av områdene er regulert, men ikke utbygd, andre er under regulering, men det foreslås også en rekke nye områder for boligbygging. Områdene er vurdert ut fra planprinsippene. I tillegg viser boligbyggeprogrammet at det legges opp til fortetting innenfor nåværende boligbebyggelse.

De fleste områdene for framtidig boligbebyggelse i kommuneplanen vil etter vår vurdering bygge opp under eksisterende og framtidig kollektivtilbud, noe vi ser svært positivt på. En slik arealbruk er viktig og nødvendig for å bidra til at lokalpolitiske mål for transportutvikling kan nås.

Vi har kommentarer til følgende områder for framtidig boligbebyggelse:

B-1.1

Deler av området ligger inne i gjeldende kommuneplan. Området antas å ligge innenfor det foreslåtte lokalsenteret Ullerøy, men vi er usikre på om utbyggingen vil bidra til å definere Ullerøy som lokalsenter. Det er dårlig kollektivtilbud til/fra området, og det er ikke mulig å benytte buss til og fra arbeid hvis man har normal arbeidstid. Området ligger også utenfor det som kan anses som akseptabel sykkelavstand fra sentrum. Vi er derfor skeptisk til den foreslåtte utvidelsen av området.

B-4.2

Området ligger utenfor den langsiktige grensen for framtidig tettbebyggelse som er definert i fylkesplanen for Østfold mot 2050. Vi kan ikke se at det kan være behov for å gå ut over denne grensen i kommuneplanen, som har en gyldighet fram mot 2026 selv om arealbruken har et lengre perspektiv enn dette. Området ligger utenfor det som kan anses som akseptabel sykkelavstand fra sentrum. Det er dessuten vanskelig å oppnå akseptable gangavstander til kollektivtilbudet i området. Vi anser derfor at dette området vil bli bilbasert, og ikke bidra til at lokalpolitiske mål for transportutvikling kan nås. Vi mener at området må tas ut av planen. Vi har innsigelse til planen på dette punktet.

B-7.3

Området ligger inne i gjeldende kommuneplan som annet byggeområdet. Det er varslet oppstart av reguleringsarbeid for å tilrettelegge for bolig på området. Området anses å ligge i akseptabel sykkelavstand fra sentrum, men deler av området vil ha noe lang avstand til kollektivtilbud. Vi forutsetter at det gjennom reguleringsplanarbeidet sørges for at boliger i dette området legges i reell gangavstand fra kollektivtilbudet, og at det etableres gode gangforbindelser.

B-8.1

Området inngår i gjeldende kommuneplan og i en eldre reguleringsplan, men ligger utenfor kollektivbåndet og er sånn sett i strid med planprinsippene. Det er uklart for oss hvorvidt de foreslåtte boligene her inngår i kollektivsonen eller i omlandet. Etter vår vurdering må de inngå i de 10 % som aksepteres utenfor kollektivsonen.

B-11.3

Området anses å ligge i akseptabel sykkelavstand fra sentrum, men deler av området vil ha noe lang gangavstand til kollektivtilbud. Vi anbefaler at områdets utstrekning justeres slik at alle boliger vil ha akseptabel gangavstand fra kollektivtilbudet.

B-13.3

Vi viser her til område B-13.3 på plankartet (som i boligbyggeprogrammet og i planbeskrivelsen ser ut til å ha nummer B-13.5).

Området ligger utenfor den langsiktige grensen for framtidig tettbebyggelse som er definert i fylkesplanen for Østfold mot 2050. Vi kan ikke se at det kan være behov for å gå ut over denne grensen i kommuneplanen, som har en gyldighet fram mot 2026 selv om arealbruken har et lengre perspektiv enn dette. Området ligger i en avstand fra sentrum som tilsier at andelen som velger sykkel som transportmiddel ikke vil bli særlig høy. Vi mener også at det vil bli vanskelig å oppnå akseptabel gangavstand til kollektivtilbud. Akseptable gangavstander til kollektivtilbudet på Opstadveien eller fv. 114 forutsetter at det opprettes gangforbindelser gjennom LNF-området. Avstanden til fv. 109 er for stor til at Glommaringen vil være et realistisk tilbud for området. Vi anser også at det foreløpig ikke er tatt en formell beslutning om at ny fv. 114 i trasé gjennom Greåkerdalen ikke er aktuell. Vi mener alle disse forholdene gjør at området per i dag ikke bør avsettes til boligbebyggelse, og at området må tas ut av planen. Vi har *innsigelse* til planen på dette punktet.

B-13.5

Vi viser her til område B-13.5 på plankartet (som i boligbyggeprogrammet og i planbeskrivelsen ser ut til å ha nummer B-13.4).

Området ligger ifølge Temakart støy i gul støysone. I slike soner skal det utvises varsomhet med å tillate boligbygging. Området anses å ligge i akseptabel sykkelavstand fra sentrum, men deler av området vil ha noe lang avstand til kollektivtilbud. Vi anbefaler at områdets utstrekning justeres slik at alle boliger vil ha akseptabel gangavstand fra kollektivtilbudet. Vi forutsetter videre at området ikke vil bli eksponert mot E6.

B-19.1

Vi kan ikke se at dette området inngår i boligbyggeprogrammet. Området ligger innenfor det foreslåtte lokalsenteret Jelsnes. Det er et dårlig kollektivtilbud til/fra området, og avstanden til sentrum er for lang til at særlig mange vil velge å sykle. På denne bakgrunn forutsetter vi at det ikke tilrettelegges for mange boliger her.

B-23.4

Området ligger innenfor det foreslåtte lokalsenteret Varteig, men er lokalisert på motsatt side av fv. 581 enn der skolen ligger. En såpass stor utbygging av området som boligbyggeprogrammet legger opp til, betyr at antall barn som må krysse fylkesvegen på veg til og fra skole vil kunne øke betydelig. Trafikkmengden på fylkesvegen er i dag i underkant av 2.000 kjøretøy per døgn, og det må i reguleringsplanleggingen av boligområdet legges spesiell vekt på å finne gode løsninger for å krysse vejen.

Områder for bebyggelse og anlegg

I kommuneplanen foreslås enkelte områder som framtidig bebyggelse og anlegg uten at det er tatt nærmere stilling til arealformål. Vi har forståelse for at det er vanskelig å fastlegge konkret arealbruk i kommuneplanen for områder som ikke er regulert og som man ikke har helt oversikt over hvilke formål som kan være aktuelle. På den annen side er det vanskelig å vurdere konsekvenser på kommuneplannivå når det ikke er angitt hva området skal kunne benyttes til.

BA-13.1

Av boligbyggeprogrammet framgår at det tenkes tilrettelagt for 1.100 boliger, hvorav 50 omsorgsboliger, i dette området. Ifølge planbeskrivelsen vil det også bli tilrettelagt for barnehage. Betegnelsen bebyggelse og anlegg åpner også for andre formål, og det er uklart om og i så fall hvilke andre formål det tenkes tilrettelagt for innenfor dette området.

Området ligger delvis utenfor kollektivsonen, og ligger heller ikke i et lokalsenter. Lokaliseringen er i tråd med prinsippet om å vurdere boliger sørvest for gamle Kongevei, et prinsipp som er motstridende til de øvrige prinsippene for boligbygging. Det er uklart for oss hvorvidt de foreslåtte boligene her inngår i kollektivsonen eller i omlandet. Etter vår vurdering må de fordeles på de to sonene som grunnlag for beregning av andel i hver sone. I så fall er vi usikre på om andelen bolig utenfor kollektivsonen er under 10 %.

Området ligger utenfor den langsiktige grensen for framtidig tettbebyggelse som er definert i fylkesplanen for Østfold mot 2050. Statens vegvesen er mer positiv til å fravike fylkesplanens avgrensing i dette området enn i de øvrige som foreslås i kommuneplanen. Dette skyldes at en utbygging her vil kunne bygge opp under det forventede kollektivtilbudet i Opstadveien, et tilbud som neppe var forutsatt ved utarbeidelsen av fylkesplanens grense for framtidig tettbebyggelse. Området ligger i en avstand fra sentrum som tilsier at andelen som velger sykkel som transportmiddel ikke vil bli særlig høy. Slik området er foreslått avgrenset på plankartet, vil størsteparten av området ha for lang gangavstand til kollektivtilbudet. Vi anser derfor at området i all hovedsak vil bli bilbasert, og ikke bidra til at lokalpolitiske mål for transportutvikling kan nås.

For at vi skal kunne akseptere området, må det reduseres til å kun omfatte de deler som innebærer akseptabel gangavstand til kollektivtilbudet. Vi har *innsigelse* til planen på dette punktet. Reduksjonen vil også gjøre at området kommer innenfor kollektivsonen.

BA-N1

Vi kan ikke se at dette området er drøftet under næringsområder i planbeskrivelsen, men av konsekvensutredningen framgår at området er tenkt benyttet til kompetansebasert næring i regi av Inspiria. Området har ingen kollektivbetjening, og ligger også slik til at kun et fåtall vil kunne gå eller sykle til området. Vi oppfatter at hensikten med å avsette området til næring (bebyggelse og anlegg) er en konkret idé Inspiria har. Siden denne ikke er beskrevet nærmere er det ikke mulig for oss å vurdere trafikale konsekvenser av forslaget. Vi er også skeptiske til hvilke virkemidler kommunen har for å kunne styre hvilken type næring som etableres i området over tid. Vi mener at området må tas ut av planen, og har *innsigelse* til planen på dette punktet.

BA-N2

Vi kan ikke se at området er beskrevet i planbeskrivelsen eller vurdert i konsekvensutredningen. Området inngår i gjeldende kommuneplan som annet byggeområde, men er heller ikke beskrevet i gjeldende plan. Så lenge avgrensingen av bydelssenter Grålum omfatter også denne siden av E6, og siden det er uklart hva som ligger i bestemmelsen om at servicefunksjoner skal lokaliseres "sentralt", mener vi at kommuneplanen åpner for all slags bydelssenterfunksjon i området BA-N2. Det kan vi ikke akseptere med begrunnelse i fare for tilbakeblokkeringer på rampene til E6, jf. kommentarer knyttet til avgrensing av bydelssentret. Så lenge området ligger inne i bydelssenteret, har Statens vegvesen innsigelse til at det avsettes til næringsformål (bebyggelse og anlegg).

Områder for næringsbebyggelse

Sentrum må gjøres til det desidert viktigste området for arbeidsplass- og publikumsintensive virksomheter. Det er i gjeldende kommuneplan avsatt en rekke områder for næringsvirksomhet av ulik karakter. Etter vår vurdering bør kommunen sørge for å bygge ut de allerede avsatte områdene framfor å avsette nye arealer utenfor sentrum.

Vi har kommentarer til følgende områder for framtidig næringsbebyggelse:

N-1 og N-2

Det er i planen foreslått områder til næringsutvikling i N-1 og N-2 i tilknytning til Kalneskrysset. Det planlegges næring som har nytte av å ligge i tilknytning til sykehuset, men ikke for næring som kan dra publikum fra sentrum. Det er for oss svært uklart hva som kan defineres som sykehusrelatert næring. Vi er også skeptiske til hvilke virkemidler kommunen har for å kunne styre hvilken type næring som etableres i området over tid.

Vi har innsigelse til at områdene N-1 og N-2 avsettes til næringsformål. Områdene ligger utenfor kollektivsonen og utenfor fylkesplanens grense for framtidige tettbebyggelse. Kommunen har et mål om at næringsvirksomhet skal lokaliseres i samsvar med målsetningen om rett virksomhet på rett sted. Vi mener at plassering av næringsområder i dette området er i strid med det målet. I tillegg vil eventuell utbygging her bidra til ytterligere nedbygging av kryssområdene langs E6, noe som ikke er ønskelig.

For at kommunen skal nå de lokalpolitiske målene for trafikkutvikling er det viktig å plassere områder med mange arbeidsplasser der hvor det er et godt kollektivtilbud. Gangavstanden til kollektivterminalen ved det nye sykehuset er imidlertid for lang til at områdene kan anses betjent av kollektivtilbudet til sykehuset.

N-7

Området foreslås avsatt til kontor, service og tjenestevirksomhet av regional betydning. Det er uklart for oss hva dette innebærer. Vi er også skeptiske til hvilke virkemidler kommunen har for å kunne styre hvilken type næring som etableres i området over tid. I planbeskrivelsen nevnes messehall og idrettsarena som eksempler på hva området kan omfatte. Dette er en type virksomhet som potensielt vil kunne gi betydelig trafikkøkning og nye trafikale utfordringer med fare for tilbakeblokkeringer på E6.

I konsekvensutredningen er det nevnt at området har atkomst via eksisterende rundkjøring. Det er ikke gitt at denne rundkjøringen vil tåle økningen i trafikkmengde som dette forslaget

vil gi. Virksomhet på nordsiden av fv. 109 ikke medregnet i trafikkanalysene som er utarbeidet som grunnlag for den nylige vedtatte reguleringsplanen av veisystemet i dette området. Utbygging i N-7 vil derfor kreve en ny trafikkanalyse før det eventuelt kan konkluderes med at atkomsten er i orden. Analysen kan ende i et behov for ny regulering av nylig vedtatt vegsystem i området. Etter vår vurdering vil en utvikling av et næringsområde i dette allerede kompliserte området, etter all sannsynlighet by på trafikale utfordringer. På denne bakgrunn har Statens vegvesen *innsigelse* til det foreslåtte næringsområdet N-7.

I konsekvensutredningen av planforslaget oppgis at det planlegges gang- og sykkelsti på begge sider av fv. 109 på denne strekningen. Dette er ikke riktig. Det er en eventuell regulering og utbygging av dette området som utløser behov for gang- og sykkelveg på denne siden av veien og som dermed må bekoste det.

Områder for offentlig og privat tjenesteyting

Det foreslås enkelte nye områder for offentlig og privat tjenesteyting. Dette er i hovedsak områder for barnehager og omsorgsboliger, men det foreslås også ny tomt til skole ved siden av Greåker videregående skole. I tillegg vil det bli lokalisert barnehager og omsorgsboliger i områder avsatt til bebyggelse og anlegg.

Vi har kommentarer til følgende område for offentlig og privat tjenesteyting:

O-5

Område O-5 foreslås avsatt til ny barnehage ved Alvim. Tomta ligger langs fv. 557, og som det framgår av konsekvensutredningen, er området utsatt for vegtrafikkstøy (gul sone). I henhold til Klima- og miljøverndepartementets veileder T-1442/2012 er gul sone områder der det skal det utvises varsomhet med å tillate etablering av nye boliger, pleieinstitusjoner, skoler og barnehager. I tillegg vil det ikke være mulig å benytte kollektivtransport til/fra barnehagen. Vi er derfor skeptiske til valget av tomt for barnehage i dette området.

Bestemmelser og retningslinjer

Vi har følgende kommentarer til foreslåtte bestemmelser og retningslinjer til planen:

§ 4.2 Unntak fra plankrav

Vi minner om at tiltak langs riks- og fylkesvegnettet og som har behov for avkjørselstillatelse eller er i strid med gjeldende byggegrenske skal behandles av Statens vegvesen. Vi minner for øvrig om at byggegrenske langs riks- og fylkesveger i tillegg til bygninger også omfatter parkeringsområder, nedkjøringsramper, interne veger etc. Grunnen til dette er at slike konstruksjoner regnes som bygg/opplag, jf. vegloven § 30.

§ 4.3 Utbyggingsrekkefølge

I punkt c) benyttes begrepet "bygges ut". Vi mener dette er uklart, og at det bør gjøres tydeligere hva som menes. Vi forutsetter at N-7 tas ut, jf. vår innsigelse til området. Det vises til område B13.8, noe vi ikke har klart å finne verken på plankartet, i boligbyggeprogrammet eller i planbeskrivelsen. Dersom det menes B-13.3 forutsetter vi at det tas ut, jf. vår innsigelse til området.

§ 4.6 Parkering

Vi ser svært positivt på at det foreslås maksimalnormer for parkering. Dette gjelder imidlertid ikke for bolig. Vi mener det er en klar sammenheng mellom i hvilken grad man har parkeringsmulighet ved egen bolig og i hvilken grad bilen velges på daglige reiser. I tillegg påvirker parkeringstilgjengelighet ved bolig hvor mange biler en familie velger å ha. Vi anbefaler derfor på det sterkeste at det utformes maksimalnormer også for bolig. Disse kan gjerne differensieres etter størrelse, boligtype, område eller lignende. Maksimalnormer i kommuneplanen vil også gi mindre rom for ulik parkeringsdekning i ulike reguleringsplaner, og vil gi tydeligere signaler for hva kommunen aksepterer.

Vi vil dessuten kommentere maksimalnormen for parkering for ansatte ved barnehager og skoler utenfor kollektivaksen er høy og bør vurderes redusert noe.

Vi ser også svært positivt på at det foreslås minimumsnormer for sykkelparkering. Vi mener kravet med fordel kan settes høyere for virksomheter der plassene både skal dekke ansatte og besøkende, eksempelvis forretning, kjøpesenter, kontor og restaurant/forsamlingslokale.

Ifølge punkt d) skal minst 25 % av plassene ha overbygg ved større sykkelparkeringsplasser. Vi synes for det første at det bør kreves en større andel under tak, og at dette bør gjelde hoveddelen av sykkelparkeringstilbudet. Begrepet "større" er uklart i den forbindelse.

I retningslinjene til § 4.6 anbefaler vi at det også tas inn at manøvrering/rygging skal skje på egen tomt eller fellesarealer avsatt til formålet. Rygging ut i veg er trafikksikkerhetsmessig uheldig, spesielt der det ferdes myke trafikanter og da særlig barn. Det er i retningslinje til § 5.1 tatt inn krav om at utomhusplan bør vise snuplass, noe vi synes er bra, men dette gjelder i så fall bare der det stilles krav om utomhusplan. Dersom det også tas inn i retningslinje til § 4.6 vil kravet få større betydning.

§ 4.20 Bydelssenter

Som beskrevet ovenfor mener vi bestemmelsen er noe uklar til at kommunen kan styre lokaliseringen av handel og service innenfor senterområdene. Vi viser for øvrig til kommentaren om bydelssentre tidligere i brevet.

§ 5.1.3 Offentlig eller privat tjenesteyting i områder for bebyggelse og anlegg

I punkt b) stilles det krav til at droppsoner skal lokaliseres i reell gangavstand fra skoler, noe vi mener er et viktig tiltak for å bedre trafikksikkerheten rundt skoler. Vi mener at det også bør tas inn en bestemmelse om at det skal opprettes slike droppsoner ved bygging av nye skoler, eventuelt også ved utvidelser av eksisterende.

§ 5.1.4 Næringsbebyggelse i områder for bebyggelse og anlegg

Bestemmelsen innebærer at det kan tillates næringsvirksomhet i alle områder avsatt til nåværende eller framtidig bebyggelse og anlegg. Det er ikke mulig for oss å vurdere trafikale konsekvenser av næringsutvikling i slike områder på kommuneplannivå. Vi forutsetter at all næringsetablering i områder for bebyggelse og anlegg underlegges konsekvensutredning før tillatelse gis.

§ 5.1.4.1 Kjøpesenter

I bestemmelsen og retningslinjene til bestemmelsen benyttes kjøpesenter både om detaljhandel og om avlastningsområdene for plasskrevende varer. Dette gjør det uklart hva

som er tillatt hvor. Vi ber kommunen omformulere bestemmelsen med tilhørende retningslinjer slik at det gjøres tydeligere hva som er tillatt hvor.

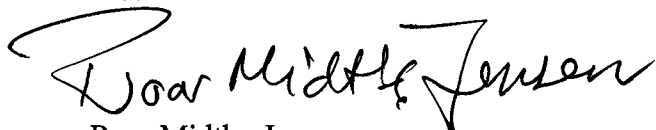
§ 5.3.3 Næringsvirksomhet i LNF-områder

Bestemmelsen åpner for at arealer avsatt til LNF kan omdisponeres til næringsformål som ikke er landbruksrelatert, og at omdisponeringen kan skje uten konsekvensutredning eller behandling etter plan- og bygningsloven. Vi er kritisk til en slik bestemmelse fordi den ikke gir mulighet for å vurdere trafikale konsekvenser av endringer til næringsvirksomhet. Eksempelvis gir bestemmelsen grunnlag for etablering av gårdsbarnehage på steder der veg/avkjørsel ikke er egnet for økt bruk. Vi vurderer dessuten bestemmelsen til å være i strid med første ledd i bestemmelse § 5.1.4 om rett virksomhet på rett sted. Vi mener at rett virksomhet i LNF-områder er landbruksrelatert virksomhet.

Reguleringsplaner som fortsatt skal gjelde

Vi forutsetter at oversikten over reguleringsplaner som fortsatt skal gjelde blir oppdatert med de planene som er/blir vedtatt i perioden etter at høringsutgaven av lista ble utarbeidet og kommuneplanen vedtas.

Vegavdeling Østfold
Med hilsen



Roar Midtbø Jensen
avdelingsdirektør



Elisabeth Bechmann

Kopi: Østfold fylkeskommune, Postboks 220, 1702 Sarpsborg
Fylkesmannen i Østfold, Postboks 325, 1502 Moss