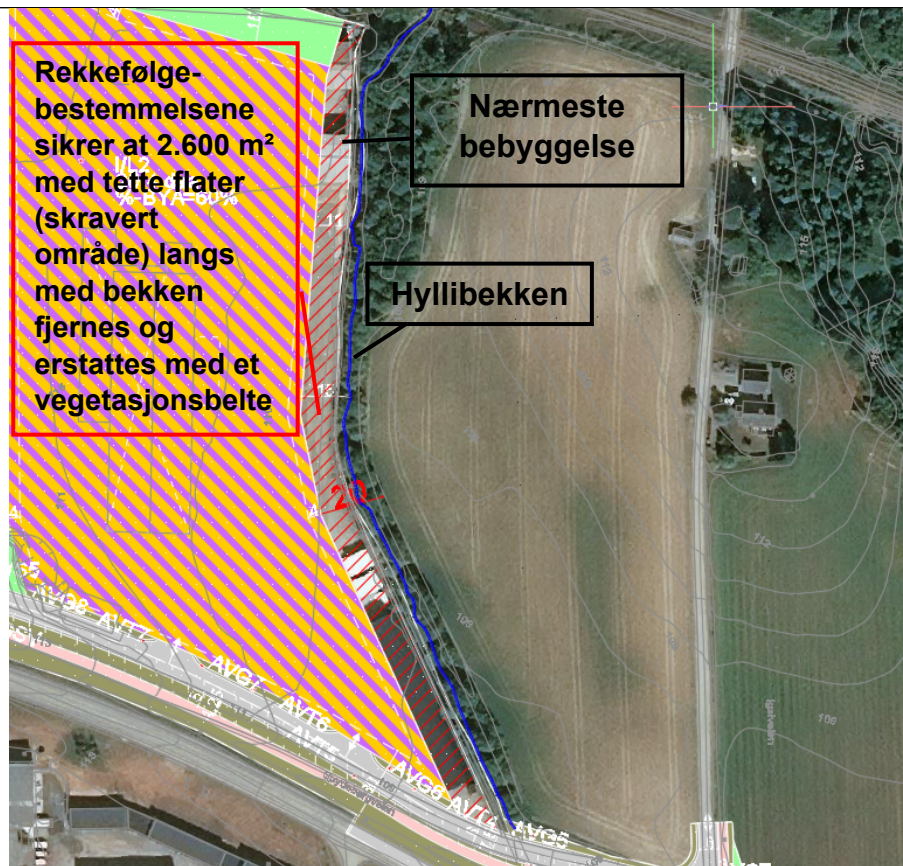


Mangel påpekt av LØK i brev datert 21.02.2025	Forslagstillers kommentar
Vi ser at adkomst og internveier ikke er endret eller kommentert. Plasseringen av adkomsten til området må avklares under offentlig ettersyn, men vi har sett det som et minstekrav at hovedveger inne i planområdet innarbeides. Vi er kjent med at det er behov for å ha en fleksibilitet i planløsningen fordi det er ukjent hvilke virksomheter som vil etableres. En gitt inndeling av området i form av internvei kan angi en maksimalstørrelse på enkelttomter, med mindre det kan bli aktuelt for en enkelt virksomhet å ta hele området i bruk.	I brev datert 24.1.2025 skriver kommunen at: "<i>Det er på reguleringsnivået man kan se det store bildet, og legge veier der det er mest hensiktsmessig i forhold til tomtedeling, terreng, fremføring av annen infrastruktur, m.m.</i>" Vi er enige i kommunens vurdering om at det er på reguleringsnivå man kan se det store bildet, men da vi på nåværende tidspunkt ikke vet hvilke behov fremtidige aktører har, kan vi ikke fastslå hvor det er hensiktsmessig å regulere ytterligere hovedveier. Som kommunen selv påpeker i brev datert 24.1.25, må vei plasseres ut fra tomtedeling, terreng, fremføring av annen infrastruktur, m.m. De mest vesentlige terrengformasjoner er allerede hensyntatt, og vi finner ingen ytterligere terrengformasjoner innenfor I/L1-2 som er betydningsfulle nok til å legge føringer for plassering av hovedvei. Når det gjelder fremføring av annen infrastruktur, vil denne naturlig føres fram til der veien slutter, som da blir et naturlig tilkoblingspunkt for fremtidige aktører. Vedrørende plassering av vei basert på tomteinndeling, er det essensielt at byggeområdene tilpasses behovene til fremtidige aktører og ikke omvendt. Alternativet er at vi allerede på reguleringsnivå ekskluderer potensielle fremtidige bedrifter som ønsker å etablere seg eller utvide sin eksisterende virksomhet. Da tiltakshaver allerede er i dialog med aktører som ønsker seg et areal av denne størrelsesorden, kan vi ikke se hvordan en ytterligere fraksjonering av byggeområdet vil være tjenlig for verken kommunen eller tiltakshaver. Rent prinsipielt er vi enige med kommunen i at det er på <i>reguleringsnivået man kan se det store bildet</i>, men vi mener at det store bildet også må inkludere fleksibilitet for fremtidige behov samt tilgangen på mindre industritomter andre steder i kommunen. En ytterligere detaljering, med flere internveier og mindre tomter, vil begrense områdets attraktivitet overfor fremtidige aktører. Da det er vanskeligere å oppdrive store industritomter enn små tomter, og med tanke på at det er få steder på Østlandet som tilbyr store tomter på gode grunnforhold, mener vi det er viktig å beholde dette konkurransefortrinnet. Store sammenhengende arealer er etterspurt i

	markedet, og ved å inndele området ytterligere risikerer vi å ekskludere store industriaktører som trenger ekspansjonsmuligheter. Vi ber derfor kommunen revurdere kravet om ytterligere internveier i I/L1-2. En mer hensiktsmessig løsning vil være å opprettholde større, fleksible byggeområder som senere kan tilpasses konkrete etableringsbehov gjennom byggesaksbehandling, fremfor å låse området til en bestemt struktur allerede på reguleringsnivå. Dette vil sikre at området forblir attraktivt for et bredt spekter av næringsaktører og at tomtene kan utnyttes optimalt basert på faktiske, ikke bare antatte, behov.	
Byggegrensen mot bekkedraget stemmer ikke overens med hittil kjente flomsoner. Reguleringsbestemmelsene angir minimum kote gulv for nye bygg +109,5 iht. flomrapporten, og denne konkluderer med at flomfaren for området er svært liten. Selve faresonen for flom skal allikevel innarbeides i plankartet, med mindre rapporten konkluderer med at det ikke er noen flomsone i området. Som nevnt egger Statsforvalteren til grunn at det ikke åpnes for ny bebyggelse eller tette flater nærmere bekken (Hyllibekken) enn hva som er etablert i dag. Byggegrensen mot bekken må mao. vurderes på nytt eller evt. begrunnes ut fra vårt forrige brev.	Rapporten er nå oppdatert og det kommer tydeligere frem hvor faresonen for flom går. Flomutbredelsen vil ikke kunne nå høyere enn kote +109 ved tett kulvert under fylkesvei eller innkjøring. Minimum kotehøyde for gulv i nye bygg blir da +109,5 (0,5 m er et fornuftig minimumskrav ved flomfare). Faresone i henhold til flomrapport er tatt inn i plankartet. Ny flomsone er også omtalt i planbeskrivelsen s. 43. Statsforvalterens innspill er lagt til grunn for planforslaget. 2.600 m² med tette flater (se skravert område i figur nedenfor) langs bekken fjernes og erstattes med et vegetasjonsbelte. Minste avstand fra bebyggelsesområde til vannkant blir på 11 meter.	



**Rekkefølge-
bestemmelsene
sikrer at 2.600 m²
med tette flater
(skravert
område) langs
med bekken
fjernes og
erstattes med et
vegetasjonsbelte**

**Nærmeste
bebyggelse**

Hyllibekken

Det åpnes ikke for bebyggelse nærmere bekken (Hyllibekken) enn tidligere bebyggelse (lager revet i 2022). Når det gjelder byggene sin plassering, avstand til bekken og mengden tette overflater, representerer planforslaget en betydelig forbedring sammenlignet med historisk bruk. Skulle man trekke byggegrensen langs dagens bebyggelse, vil dette legge beslag på over 9.000 m² av tomten.

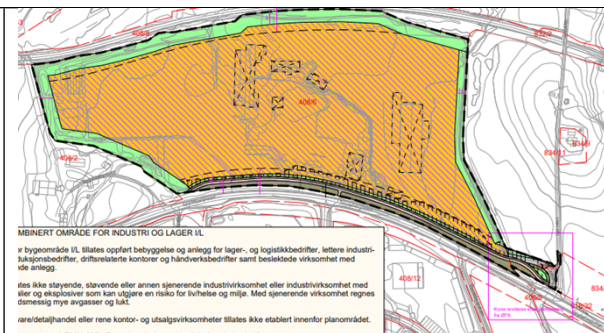


På bakgrunn av resultatene fra de miljøtekniske grunnundersøkelsene med påfølgende konsekvensutredning, mener vi Statsforvalterens krav i denne saken fremstår som urimelige. Planforslaget innebærer allerede en vesentlig miljømessig forbedring ved at et stort areal med tette flater erstattes med vegetasjon, og byggeavstanden til bekken er satt til minimum 15 meter. De foreslåtte tiltakene balanserer hensynet til miljø og bekken med praktisk og forsvarlig utnyttelse av eiendommen. En ytterligere

	innskrenkning av byggbart areal vil medføre uforholdsmessig store konsekvenser for prosjektets gjennomførbarhet uten tilsvarende miljømessig gevinst.	
Vi anmoder sterkt om at planforslaget tar stilling til vegetasjonsskjerming mot Fv 211.	Vi er åpne for å regulere en vegetasjonsskjerm mot fylkesvei 211. Ved å flytte gang- og sykkelveien nærmere Fv. 211, vil vi kunne få inn mer skjerming. Men kanten til byggeområdet I/L 1-2 må ligge fast. Sett i sammenheng med at den regulerte gang- og sykkelvei traséen fra Knapstadveien og forbi Myrer gård har en regulert avstand på 1,7 meter fra Fv. 211, bør det være uproblematisk å gå ned på avstanden som nå er regulert inn i planforslaget. Regulert avstand mellom gang-/sykkelvei og Fv.211 er nå 12,3 meter.	
Vi viser ellers til våre tilbakemeldinger av 24.1. og ber dere kommentere om/hvordan evt. andre forhold er svart ut.	Dokumentet <i>Kommentarer til mangler</i> , opprinnelig oversendt dere 20.02.25 er nå oppdatert med mer utfyllende beskrivelser av hvilke endringer som er gjort.	

Mangel påpekt av LØK i brev datert 24.01.2025	Forslagstillers kommentar oppdatert 27.02.2025	
Plankart		
Eksisterende plan for gang- og sykkelveg med bestemmelser må gjennomgås, slik at viktige bestemmelser videreføres.	Følgende bestemmelser inntas: § 3.1 Terrenginngrep <i>Terrenginngrep i forbindelse med veganlegget skal skje mest mulig skånsomt og veganlegget skal tilpasses eksisterende terreng.</i> § 3.3 Vann, avløp, overvann <u>Overvannsplan for gang- og sykkelvei Knapstad-Løvestad datert 10.2.2021</u> gjøres gjeldende for planen. <i>Det skal iverksettes tiltak for å beskytte bekkene i nærheten, Hyllibekken med sidebekker og Fossbekken, i anleggsperioden mot forurensning.</i>	
Østfold fylkeskommune har kommet med en uttalelse til varsel om oppstart hvor det står at de forutsetter at gang- og sykkelveien i <i>detaljreguleringsplan gang-/sykkelvei KnapstadLøvestad</i> videreføres slik den ligger regulert. I planforslaget er blant annet midlertidig bygge- og anleggsområde endret.	Midlertidig bygge- og anleggsområde er endret, men opprettholder fremdeles nødvendig krav til bredde som ØFK oppgir i sitt innspillbrev. Når det gjelder omplassering av gang- og sykkelvei rundt innkjøringen til planområdet, er denne omleggingen av traséen godkjent i egen avkjøringstillatelse og byggeplan av ØFK. De deler av G/S som ligger rundt innkjøringen, vil bli opparbeidet samtidig med den nye avkjøringen. Det gjøres derfor ingen endring i plankartet	
Det anses svært uheldig at adkomstveien blir liggende innenfor et midlertidig bygge- og anleggsområde. Dette blir også kommentert av Østfold fylkeskommune.	Vi er åpne for å fjerne det midlertidige bygge- og anleggsområdet der det overlapper med hovedveisystemet. Slik det midlertidige bygge- og anleggsområdet er tegnet inn, legger det kun beslag på veibanen inn til midtlinje. På denne måten er adkomst til I/L1-2 sikret selv i perioden det midlertidige bygge- og anleggsområdet eventuelt er i bruk. Da regulert adkomst og veien over I/L2 er oversiktlig tegnet og prosjektert, kan vi ikke se at dette vil by på noen praktiske utfordringer. Det gjøres derfor ingen endring i plankartet.	
Det anses uheldig at det ikke er regulert inn interne veier, jf. dialogmøte. Dette kan gi uheldige konsekvenser etter hvert som planområdet blir bygget ut. Det er på reguleringsnivået man kan se det store bildet, og legge veier der det er mest hensiktsmessig i forhold til tomtedeling, terreng, fremføring av annen infrastruktur,	Det er regulert intern vei, jf. dialogmøte: <i>Saksbehandler foreslår deling av området i mindre felt (min. 2) i stedet for ett stort felt. Ønske om regulering av vei internt i planområde og muligens inkludering av grøntområder.</i> Kartet som var utgangspunktet for dialogmøte:	

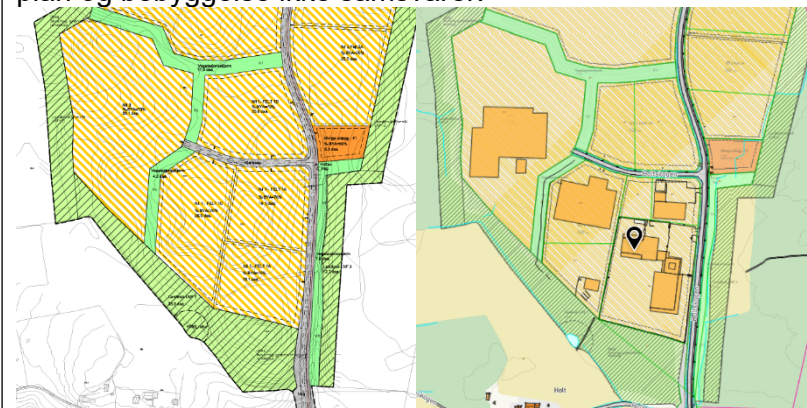
m.m. Planavdelingen setter som minstekrav at detaljreguleringer regulerer «hovedveisystem» innenfor planområdet.

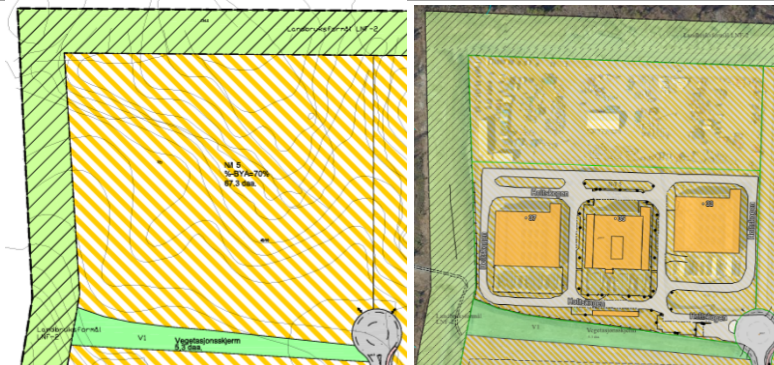


Siden dialogmøtet er området delt i to, og hovedveisystemet er regulert frem til begge områdene.

Da interessenter til prosjektet har uttrykt ønske om store tomter, er man kommet frem til at regulering av ytterligere internveier vil være uheldig. Da det er få steder på Østlandet som kan tilby store tomter på gode grunnforhold, anser vi dette som et av konkurransefortrinnene til prosjektet.

Sett i sammenheng med nyere reguleringsplaner i området, som Holtskogen, kan vi konstatere at I/L 1 med sin størrelse på 55 daa representerer en vanlig feltstørrelse. Erfaringene fra Holtskogen viser at så lenge man sikrer adkomst til hvert felt, er det fullt mulig å få til en god utbygging uten et spesifisert hovedveisystem. På denne måten får vi en fremtidssikker plan, der planen tilpasser seg behovene til fremtidige aktører fremfor dispensasjonssøknader der plan og bebyggelse ikke samsvarer.



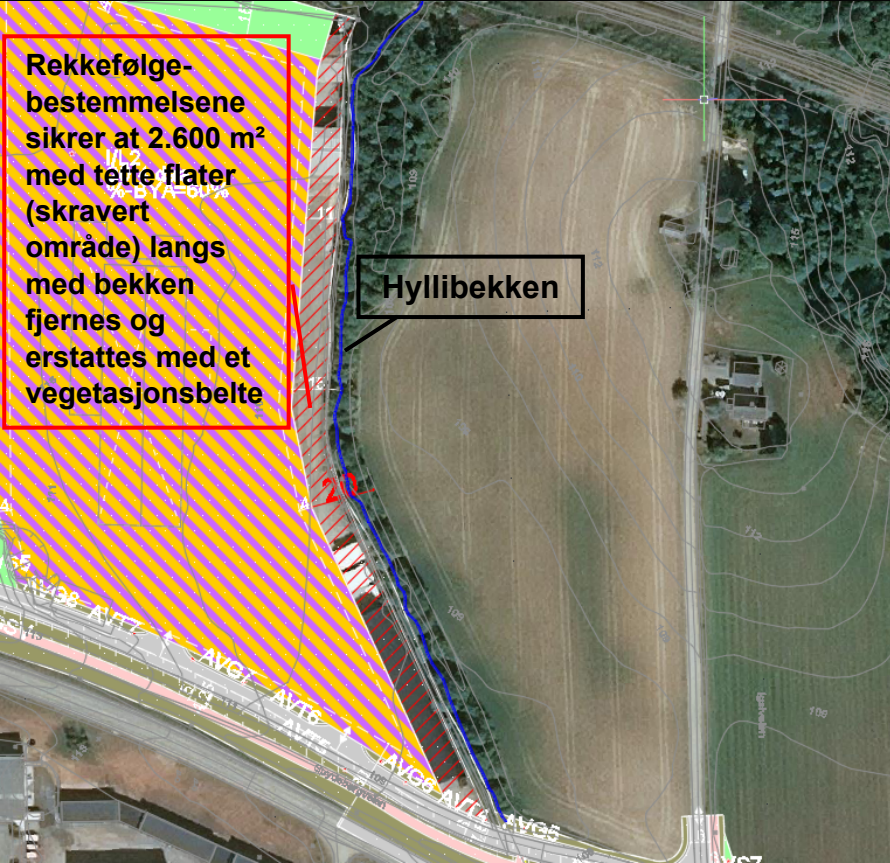


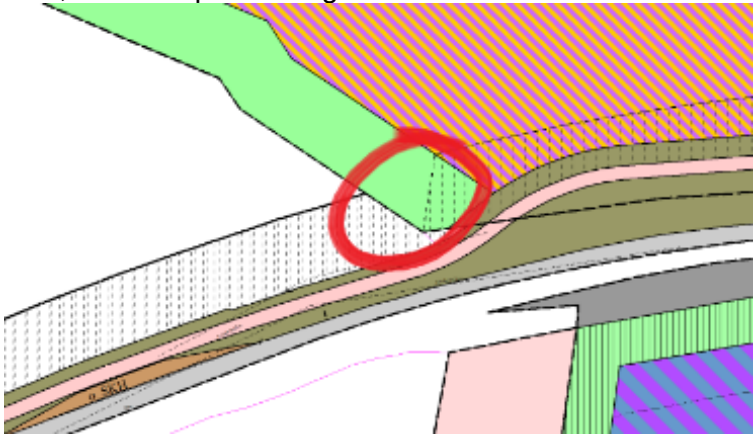
Når det gjelder å legge veien der det er mest *hensiktsmessig med hensyn til tomtedeling, terreng og fremføring av annen infrastruktur*, er inndelingen basert på tomtens naturlige arrondering. Plasseringen av veien sørger for at vi bruker terrenget naturlig til innkjøringen. Inndelingen av feltene I/L1 og I/L2 er også lagt etter det førende terrengelementet i planområdet, se punkt 6.5 Landskap, topografi og lokalklima i planbeskrivelsen.

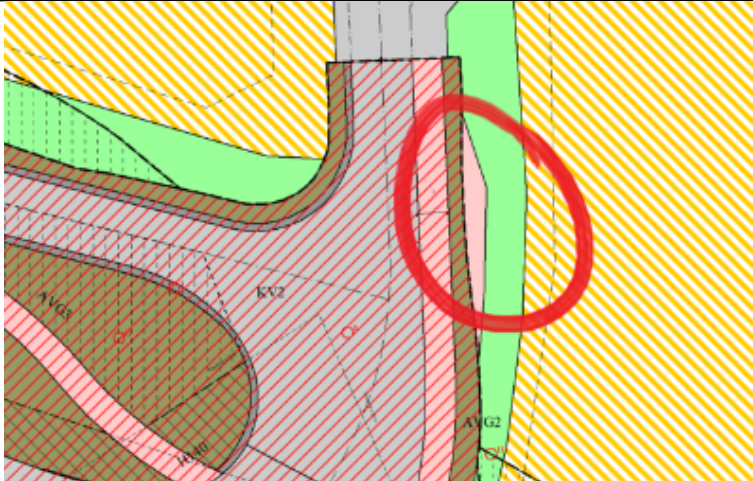
Regulert veitrasé følger terrenget og er lagt der det er naturlig å ha en adkomstvei. En eventuell omplassering av veien vil medføre større terrengingrep enn hva dagens løsning legger opp til. Vedrørende en videreføring av veien, så er I/L1 forholdsvis flat, og vi finner ingen naturlig terrengformasjon som det er hensiktsmessig å legge til grunn for et eventuelt trasévalg.

Den endelige tomteinndelingen avhenger av behovet til fremtidige aktører. Da vi på nåværende tidspunkt ikke har oversikt over fremtidige aktører og deres behov, kan vi ikke forutsi hva som vil være en hensiktsmessig tomtedeling. **Det gjøres derfor ingen endring i plankartet.**

		
Det er kun tegnet inn byggegrense mot jernbanen i nord. Byggegrenser skal tegnes inn rundt hele planområdet, og påføres dimensjon i plankartet.	Tas til følge. Byggegrense tegnes inn rundt hele planområdet, dimensjon påføres.	
Statsforvalter skriver i sin uttalelse at de legger til grunn at det ikke åpnes for ny bebyggelse eller tette flater nærmere bekken (Hyllibekken) enn hva som er etablert i dag. Dette betyr at enten må det inn en byggegrense på linje med eksisterende bebyggelse, eller at dette arealet blir lagt som en vegetasjonsskjerm.	Planforslaget representerer en betydelig forbedring sammenlignet med historisk bruk, spesielt når det gjelder bygningenes plassering, avstand til bekken og mengden tette overflater. Nye regulerte buffersoner, sammen med overvannshåndteringen, sikrer tilførsel av nye masser, voller og buffersoner. 2.600 m² med tette flater (se skravert område i figur nedenfor) langs med bekken fjernes og erstattes med et vegetasjonsbelte. Dette bidrar til vesentlig bedre kontroll over vannet som renner mot bekken. Vegetasjonsskjerm (VSF4) er utformet i tråd med konklusjonen i konsekvensutredningen, slik at vannkvaliteten i resipienten Hyllibekken over tid vil forbedres til god miljøtilstand (klasse II), i samsvar med planens fastsatte miljømål."	

	 Rekkefølgebestemmelsene sikrer at 2.600 m² med tette flater (skravert område) langs med bekken fjernes og erstattes med et vegetasjonsbelte Hyllibekken Det gjøres derfor ingen endring i plankartet.	
Langs vassdrag må det sikres grønne kantsoner på minst 15 meter, målt fra vannkant. Dimensjoner påføres i plankart, på smaleste og bredeste punkt.	VS4 korresponderer med nabofeltet i øst og har derfor ikke en fast avstand til Hyllibekken. Regulert avstand fra vannkant til I/L2 varierer fra 11 til 15 meter. Dimensjoner er påført i plankartet på smaleste og bredeste punkt. Det ingen endring i plankartet.	
Det er svært lite skjerming mellom gang- og sykkelvei og næringsområdet. Det bør avsettes til vegetasjonsskjerm i det midlertidig bygge- og anleggsområdet	Da gang- og sykkelveien (G/S) ble regulert, valgte fylkeskommunen å legge sykkelvei-traséen langt inn på vårt planområde for å forenkle gjennomføringen. På traséen fra Knapstadveien og forbi Myrer gård ligger gang- og sykkelveien 1,7 meter fra veien, men forbi vårt	

	planområde er avstanden hele 12,3 meter. Ut fra disse forutsetningene er det derfor lagt inn en grønn buffer på 4 meter mellom gang- og sykkelveien og næringsområdet. I tillegg er det satt en byggegrense på 30 meter fra veien. Det gjøres derfor ingen endring i plankartet.	
Flomsonen i kommuneplanens arealdel er en aktsomhetssone. Flomsonen i reguleringskartet må være i henhold til flomrapporten.	Flomsonen i reguleringskartet er nå i henhold til flomrapporten.	
Det gjøres oppmerksom på at det ikke tillates bebyggelse innenfor en flomsone, jfr. Kommuneplanens arealdels bestemmelse (KPA) § 3.4.	OK.	
Arealer avsatt til annen veggrunn i mottatt plankart skal reguleres til offentlig areal (o_AVG).	Tas til følge. Arealer avsatt til AVG langs med offentlig vei reguleres til offentlig areal.	
Mangler påkrevd egenskap eierform på de fleste arealformål.	Påkrevd eierskap lagt inn.	
Midlertidig bygg- og anleggsområde skal videreføres over Vegetasjonsskjerm VS1, sørvest i planforslaget.	Tas til følge. Vegetasjonsskjerm er videreført over VS1	
		
Det er ikke hensiktsmessig at en liten flik av gang- og sykkelvei i eksisterende plan blir liggende slik som vist på utsnitt under.	Reguleres til grønt, se VS7 i revidert plankart.	

	
Div.	
På generelt grunnlag bes det om at plandokumentene gjennomgås med tanke på skrivefeil, feilstavinger på stedsnavn, osv.	Plandokumentene er gjennomgått og rettet, det er lagt vekt på skrivefeil og feilstavinger på stedsnavn.
Det bes også om at dokumentene gjennomgås med tanke på universell utforming, jf. Oppstartsmøtet.	Vedlegg som følger plansaken er gjennomgått. Det er gjort endringer med tanke på universell utforming, jf. oppstartsmøtet i vedlegg 09, 15 og 21. Bakgrunnsfarge i tabeller er endret til farge med god kontrast, det er også lagt inn kodet innholdsfortegnelse der det manglet.