

SAMMENDRAG AV INNKOMNE MERKNADER

MED FORSLAGSSTILLERS KOMMENTARER

Viken fylkeskommune:

FN's sytten bærekraftsmål skal ivaretas i planarbeidet.

Plandokumentene må være detaljerte, da de vil danne grunnlag for byggesak.

De anbefaler at det tilrettelegges for medvirkning tidlig i prosessen, og at det anvendes ulike metoder og fora. KMD's veileder «Medvirkning i planlegging fra 2014» kan være et godt utgangspunkt.

Planen må forholde seg til gjeldende fylkesplan for Østfold mot 2050.

Det bes om at arealbruken spesifiseres nærmere enn sentrumsformål, og at det presiseres hvilke typer næring og tjenesteyting som vil være hensiktsmessig i området.

Punkter fra kommuneplanen vedrørende byggehøyder gjengis.

Eventuelle avvik fra overordnede planer må synliggjøres i planarbeidet.

Lekeareal må oppfylle både kvantitative og kvalitative krav.

Strøkslekeplass må sees i sammenheng med lekeareal i tilliggende boligområder, og det anbefales etablering av trygge snarveier.

Det skal utarbeides ROS-analyse, med spesiell vekt på hensyn til flom- og skredfare.

Prinsippet om universell utforming bør komme frem i dokumentene og hjemles i reguleringsbestemmelsene.

Det vises til «Estetikkveileder for Østfold» med hensyn til estetikk.

Det skal utarbeides en trafikkanalyse og det skal lages teknisk plan for tiltak som berører fylkesvei.

Ny bebyggelse må tilpasse seg verneverdig bygnings- og kulturmiljø i felt SE8, som inngår i Askims eldste bykjerne. Det er viktig at bygningene som ligger nærmest Rom-gården og den eldre bebyggelsen i hjørnet Vammaveien-Osloveien begrenses til maksimalt fire etasjer og at arkitektonisk uttrykk tilpasser seg den eldre bebyggelsen. Største høyder bør konsentreres i sør-sørøst. Bruk av tegl er historisk forankret, og signaliserer også Askims identitet.

Antall boliger må veies opp mot forventet trafikk og kvaliteter i området. Fortetting må skje med kvalitet.

Kommentarer fra forslagstiller:

FN's bærekraftsmål: Blant FN's 17 bærekraftsmål er det i denne planen spesielt lagt vekt på å bidra til nr 11 «Bærekraftige byer og lokalsamfunn», noe vi gjør ved å øke utnyttelsen ved knutepunkt, og nr 13 «Stoppe klimaendringene» noe vi kan bidra til ved å bygge arealeffektivt og miljøvennlig.

Detaljerte plandokumenter: Det utarbeides svært detaljerte plandokumenter slik at forutsigbarheten for hva som planlegges er stor.

Medvirkning: Tas til orientering. På bakgrunn av antall innspill ved kunngjøring/varsling av planoppstart, konkluderte vi med at det kan være mer aktuelt med et informasjonsmøte i høringsperioden når vi har et illustrasjonsprosjekt å vise til.

Fylkesplan for Østfold mot 2050: Reguleringsplanen bidrar til måloppnåelse ved at det fortettes i sentrumsnære, allerede bebygde strøk, i nærheten til kollektivknutepunkt i det som defineres som det regionale tyngdepunktet i fylket. I tillegg at bebyggelsen hensyntar

nærliggende kulturmiljø og at planen tilrettelegger for ulike leilighetsstørrelser og dermed ulik befolkningssammensetning,

Formål: Bebyggelsen mot veier reguleres etter kommunens ønske til «sentrumsformål».

Ytterligere innhold og type næring spesifiseres i reguleringsbestemmelser. Ellers innreguleres konsentrert småhusbebyggelse, lekeplass og uteoppholdsareal med egne formål på plankartet.

Avvik fra kommuneplanen: Planen forholder seg til kommuneplanen med kun små avvik: 7 leiligheter med dempet fasade; 42 sykkelparkeringsplasser færre ift bestemmelser i kommuneplanen 2024; høyder avviker kommuneplanbestemmelser (dog ikke etasjetall) og lavere næringsandel enn anbefalte 30 %). Disse synliggjøres i planbeskrivelsen.

ROS-analyse er utarbeidet og følger saken.

Universell utforming: Kravene i TEK17 vil være gjeldende for prosjektet.

Estetikkveileder for Østfold: Ved utforming av bebyggelse og anlegg skal det tas utgangspunkt i estetisk veileder for Askim by.

Trafikkanalyse er utarbeidet. Reguleringsplanen medtar fortau i fylkesveien, dog ikke fysisk opparbeidelsen av denne.

Tilpassing mot eldre bebyggelse nord/nordvest for fylkesveien gjøres ved nedtrapping til 4 etasjer mot veien. Hovedmaterialet i fasadene skal være tegl eller pusset fasade.

Antall boliger er vurdert i plansaken, noe som resulterte i at antallet er blitt redusert til ca. 100 boenheter sammenliknet med antallet i det varslede prosjektet.

Statsforvalteren i Viken:

Det er en krevende avløpssituasjon i kommunen, og de mener planarbeidet bør avvente før avløpssituasjonen i kommunen er mer avklart.

De forventer at det legges opp til en høy arealutnyttelse og at det legges opp til bruk av andre transportformer enn privatbil. Det bør blant annet sikres tilstrekkelig med sykkelparkering, og en mer restriktiv parkeringspolitikk for privatbiler.

Det fremgår i planinitiativet at det er manglende sykkel- og gangforbindelser langs planområdet og vi forutsetter at dette hensyntas i det videre arbeidet slik at det kan sikres trafiksikre adkomster for gående og syklende.

Rikspolitiske retningslinjene for barn og unge må følges opp, spesielt punkt 5b om tilstrekkelige lekearealer for barn i alle aldre. Lekeareal på tak kan bare aksepteres som et supplement til arealer på bakkenivå.

De lurte på om planen vil utløse behovet for en ny kvartalslekeplass, og ber om at dette klargjøres.

Det bør tilrettelegges for variert bolig-/leilighetssammensetning innenfor planområdet, for å ivareta boligsosiale hensyn.

Det forutsettes at det ikke legges opp til noen ensidige boliger mot nord.

Støysituasjonen blir premissgivende for bebyggelsen. I den grad det skal aksepteres avvik fra anbefalte grenseverdier bør det sikres at alle boenheter har tilgang til stille side (uten tiltak nært boenheten), hvor soverom kan plasseres. For de fasader som er støyutsatt kan det aksepteres bruk av avbøtende tiltak for dempet fasade. Det samme gjelder for de fåtall av boenheter som ikke kan oppnå stille side. Det anbefales ikke å tillate ettroms boenheter med kun dempet fasade. Støyrapporten må vise hvilke tiltak det planlegges for, og hvilken effekt de har. Det må begrunnes hvorfor man har valgt disse avbøtende tiltakene. Dette for at kommunen, og andre, skal kunne vurdere bokvaliteten.

Reguleringsbestemmelsene skal være entydige og konkrete, og tilpasses planen og støysituasjonen. Det må spesifikt bestemmes hvilke tiltak som aksepteres. Det må også vurderes kompensierende tiltak som tilgang til sol og lys, utsikt, gode uteoppholdsarealer, rekreasjonsområder og andre faktorer som fremmer trivsel og helse.

Det skal utarbeides en ROS-analyse. Det kan være marin leire i planområdet.

Følgende statlige planretningslinjer ser ut til å være relevante føringer for planarbeidet:

- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018).
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014).
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995).

Kommentarer fra forslagstiller:

Avløpssituasjon: Planområdet ligger tett på kommunale hovedledninger for vann og avløp, og det er i hhht kommunen god kapasitet på det lokale ledningsnettet, samt muligheter for spillvann to veier. Kapasiteten på spillvannsanlegg i Vammaveien er imidlertid begrenset. For å minimere påslipp til eksisterende ledningsanlegg i vest, legges en ny spillvannsledning østover og tilkobles eksisterende spillvannsledning i øst. Endelig løsning vil avklares ifm byggesak. I henhold til PBL § 27-2 skal bortledning av avløpsvann være sikret i samsvar med forurensningsloven før godkjenning av oppføring av bygning kan gis.

Arealutnyttelse: Det legges opp til relativt høy arealutnyttelse i planforslaget, da det er beliggende svært nær buss- og togstasjonen i Askim. Krav til bilparkering er ihht kommuneplan 2018 og 2024. Krav til sykkelparkering er i tråd med kommuneplan 2018, men mangler 42 plasser i forhold til bestemmelser i kommuneplan 2024. Dette er fordi at prosjektet ble prosjektert mens kommuneplan 2018 var gjeldende.

Manglende sykkel- og gangforbindelse: En konsekvens av planen er at dette forbedres da det reguleres fortau nord for utbyggingsområdet.

Lekearealer: Det tilrettelegges for kvartalslekeplass og småbarnslekeplass i uteoppholdsarealene syd for planlagt bebyggelse. For øvrig vil Hovsskogen og ungdomsskolen kunne benyttes til strøkslekeplass.

Ensidige boliger mot nord tillates ikke i planen.

Støysituasjonen: Følgende bestemmelser medtas i planen:

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021 med tilhørende grenseverdier i tabell 2, eller senere retningslinje som erstatter denne, skal legges til grunn med følgende presiseringer:

- Alle boenheter skal ha minimum én fasade som vender mot stille side. Halvparten av oppholdsrom og minimum ett soverom i hver boenhet skal vende mot stille side.
- For inntil 7% av boenhetene aksepteres det dempet fasade som erstatning for stille side. For disse boenhetene skal halvparten av oppholdsrom og minimum ett soverom vende mot dempet fasade. Det skal monteres lydabsorbenter i balkonghimling.
- Det skal tilbys egnede private eller felles utendørs oppholdsareal med tilfredsstillende lydnivå, $L_{den} \leq 55$ dB for vei, beregnet i 1,5 m høyde over terreng eller balkonggulv. Torget mot Vammaveien/Osloveien tillates med støynivå på over L_{den} 55 dB.

ROS-analyse er utarbeidet og hensyntatt i plansaken. Planområdet ligger under marin grense. Det er ikke registrert kvikkleire innenfor planområdet, men lommer i nærheten. Ingen kartlagte faresoner for kvikkleireskred i planområdet. Områdestabilitet er ivaretatt.

Nevnte statlige planretningslinjer er hensyntatt i planen.

Statens vegvesen:

Det skal legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. I områder med stort utbyggingspress bør det legges til rette for arealutnyttelse utover det som er typisk. Samtidig bør hensynet til gode uteområder, lysforhold og miljøkvalitet tillegges vekt, i tråd med statlige normer og retningslinjer.

Planområdets beliggenhet og nærhet til sentrum, sykkelveiruter og bussholdeplasser gjør at vi oppfordrer til høy utnyttelse av arealene.

Det er en overordnet nasjonal strategi om å øke andelen syklende, og planen bør derfor vise hvordan den kan knyttes til rutenettet som inngår i Hovednett for sykkeltrafikk i Askim.

De har konkrete innspill til bestemmelser knyttet til sykkelparkering.

Utformingen må også bidra til å fremme gåing, i form av snarveier.

Ved planlegging av transportsystemene er det viktig å vektlegge at universell utforming som ikke bare er til fordel for de som har behov for slik tilrettelegging, det innbyr også alle til å gå og sykle mer.

De anbefaler at det settes krav om ladeplasser for elektriske scootere/rullestoler da disse stadig blir mer vanlig blant en aldrende befolkning.

Luftforurensning bør utredes i en luftfaglig rapport i henhold til Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520.

Luftforurensningens betydning for planen må vurderes, inkludert avbøtende tiltak og mulig plangrep slik at forurensningen spesielt på uteoppholdsareal og innendørs blir lavest mulig.

Avbøtende tiltak må innarbeides i planforslaget og bestemmelsene.

Det bør settes maksimaltall for antall parkeringsplasser.

Det må utredes hvordan planområdet kan betjenes av kollektivtrafikk.

Trafikkstøy må utredes tidlig i planprosessen for å få oversikt over støyutfordringene.

Nødvendige avbøtende tiltak innarbeides i plan og bestemmelser.

Som et minimum bør det tas inn en bestemmelse som sier at «Grenseverdiene gitt i tabell 2 i Klima- og miljødepartementets retningslinje T-1442/2021 gjøres gjeldende for planen».

Kommentarer fra forslagstiller:

Arealutnyttelse: Det legges opp til en høy utnyttelse samtidig som krav i kommuneplanen og statlige retningslinjer ivaretas, både mht uteoppholdsareal, sol, lys, støy og øvrige miljøkvaliteter.

Hovednett for sykkeltrafikk i Askim går på andre side av Vammaveien, samt på andre side av Osloveien. Det er fotgjengerfelt fra prosjektets hjørne i nordvest og over til sykkelveien langs Vammaveien. Ved en fremtidig nedgradering av Osloveien (fv 128), vil det også være mulig å etablere fotgjengerfelt fra planområdet og over denne veien. Universell utforming vil være selvsagt ved utforming av slike anlegg.

Krav til ladeplasser for el-scootere/rullestoler: Det skal tilrettelegges for lading av el-bil og el-sykkel ved alle biloppstillingsplasser for bolig og ved 10% av biloppstillingsplasser for næringsformål. Her vil det også være mulig å lade el-scootere/rullestoler.

Luftforurensning: Det er utarbeidet et notat om luftkvalitet. Bestemmelsene medtar følgende: retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520/2012, eller senere retningslinje som erstatter denne, skal legges til grunn.

Parkeringsplasser: Krav til bilparkering er ihht kommuneplan 2018 og 2024. Krav til sykkelparkering er i tråd med kommuneplan 2018, men mangler 42 plasser i forhold til bestemmelser i kommuneplan 2024. Dette er fordi at prosjektet ble prosjektert mens kommuneplan 2018 var gjeldende.

Kollektivtrafikk: Det ligger til rette for bruk av kollektivtransport da buss- og togstasjonen ligger på andre side av Osloveien for planområdet.

Støy: Følgende bestemmelser medtas i planen:

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021 med tilhørende grenseverdier i tabell 2, eller senere retningslinje som erstatter denne, skal legges til grunn med følgende presiseringer:

- Alle boenheter skal ha minimum én fasade som vender mot stille side. Halvparten av oppholdsrom og minimum ett soverom i hver boenhet skal vende mot stille side.
- For inntil 7% av boenhetene aksepteres det dempet fasade som erstatning for stille side. For disse boenhetene skal halvparten av oppholdsrom og minimum ett soverom vende mot dempet fasade. Det skal monteres lydabsorbenter i balkonghimling.
- Det skal tilbys egnede private eller felles utendørs oppholdsareal med tilfredsstillende lydnivå, $L_{den} \leq 55$ dB for vei, beregnet i 1,5 m høyde over terreng eller balkonggulv. Torget mot Vammaveien/Osloveien tillates med støynivå på over $L_{den} 55$ dB

Direktoratet for mineralforvaltning:

De har ingen merknader.

NVE:

De har ikke kapasitet til å vurdere konkrete saker ved varsel om oppstart.

De viser til sine veiledere som er tilgjengelig på nettet.

Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. NVEs veileder 2/2017 «Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging».

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.

Kommentarer fra forslagstiller:

Planen vil sendes NVE for kommentarer til offentlig ettersyn.

Mattilsynet:

De synes det er bra at det er et søkelys på vann og avløp i oppstartsmøtet.

Det må utarbeides en overordnet rammeplan for VA, som viser hvordan området skal forsynes med drikkevann og også kapasitet.

Det må stilles relevante rekkefølgekrav som sikrer at teknisk infrastruktur som vann- og avløpsanlegg, er ferdigstilt før det gis tillatelse til oppføring av boliger. Det må sikres tilstrekkelig kapasitet til å gi en forsvarlig tilgang til hygienisk betryggende og tilstrekkelig mengder med drikkevann, samt slokkevann, jf. lov om planlegging og byggesaksarbeid 27-1.

Det er viktig at den totale sikkerheten med hensyn til drikkevann blir ivaretatt ved gravearbeid og arbeid på ledningsnett. Trykkløse tilstander i ledningsnettet kan medføre innlekking av forurenset vann fra omgivelsene.

Matloven stiller krav om at enhver skal utvise nødvendig aktsomhet, slik at det ikke oppstår fare for utvikling eller spredning av planteskadegjørere ved gjennomføring.

Kommentarer fra forslagstiller:

Indre Østfold kommune har informert om at planområdet ligger tett på kommunale hovedledninger for vann og avløp, og at det er god kapasitet og trykk på eksisterende vannledning. Man kan anta mer enn 50 l/s uttakskapasitet på ny vannledning til planområdet. Kapasiteten på spillvannsanlegg i Vammaveien er begrenset. For å minimere påslipp til eksisterende ledningsanlegg i vest, legges en ny spillvannsledning østover og tilkobles eksisterende spillvannsledning i øst. Endelig løsning vil avklares i forbindelse med byggesak. I henhold til PBL § 27-2 skal bortledning av avløpsvann være sikret i samsvar med forurensningsloven før godkjenning av oppføring av bygning kan gis.

Det vises for øvrig til VAO-premisssnotat for detaljregulering.

Bane NOR:

Bane NOR ser positivt på at det her legges opp til en fortetting rundt knutepunktet. Lokalisering av boliger nær togstasjonen skaper igjen et grunnlag for videreutvikling av et bærekraftig kollektivtilbud basert på jernbanetransport. Deler av den planlagte bygningsmassen forutsettes imidlertid lokalisert i et støybelastet område langs relativt trafikkerte Fv. 128/Osloveien, samt i nærheten av jernbane.

Kommentarer fra forslagstiller:

Støy: Det er utført en støyanalyse som vi har brukt aktivt ved utforming av prosjektet slik at vi vet at vi klarer å etablere gode boliger og støyskjermede uteoppholdsarealer.

Følgende bestemmelser medtas i planen:

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021 med tilhørende grenseverdier i tabell 2, eller senere retningslinje som erstatter denne, skal legges til grunn med følgende presiseringer:

- Alle boenheter skal ha minimum én fasade som vender mot stille side. Halvparten av oppholdsrom og minimum ett soverom i hver boenhet skal vende mot stille side.*
- For inntil 7% av boenhetene aksepteres det dempet fasade som erstatning for stille side. For disse boenhetene skal halvparten av oppholdsrom og minimum ett soverom vende mot dempet fasade. Det skal monteres lydabsorbenter i balkonghimling.*
- Det skal tilbys egnede private eller felles utendørs oppholdsareal med tilfredsstillende lydnivå, $L_{den} \leq 55$ dB for vei, beregnet i 1,5 m høyde over terreng eller balkonggulv. Torget mot Vammaveien/Osloveien tillates med støynivå på over L_{den} 55 dB.*

Indre Østfold brann og redning IKS (IØBR):

Brannvesenet forutsetter at krav til tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap i distriktet til Indre Østfold brann og redning IKS er ivaretatt.

Veileder fra IØBR er vedlagt uttalelsen, med detaljerte krav til tilrettelegging.

Som del av prosjekteringen må ansvarlig prosjekterende innhente informasjon fra brannvesenet om dimensjoneringskriterier for atkomstvei og oppstillingsplass for brannvesenets biler. Kriteriene kan omfatte veiens minste kjørebredde, maksimal stigning, minste frie kjørehøyde, svingradius, akseltrykk mv. jfr: «Veiledning til forskrift om tekniske krav til byggverk» VTEK 17 § 11-17.

Slukkevann: I områder som reguleres til virksomhet hvor sprinkling er aktuelt, skal kommunen sørge for at det er tilstrekkelig vannforsyning til å dekke behovet.

Merk: Dersom kommunen gir aksept for at ESFR sprinkleranlegg kan benyttes som kompenserende tiltak, forutsetter dette større vannmengde enn for et konvensjonelt sprinkleranlegg.

Det forutsettes at planlagt bebyggelse samsvarer med lokalt brannvesens dimensjonering og at dette tas hensyn til i detaljreguleringsplanen.

I boligstrøk og lignende der spredningsfaren er liten, er det tilstrekkelig at brannvesen disponerer passende tankbil.

Kapasiteten for slukkevann må være minst 50 liter per sekund, fordelt på minst to uttak.

Tilstrekkelig mengde slukkevann må være lett tilgjengelig uavhengig av årstid.

Det regnes ikke med samtidig uttak av slukkevann til sprinkleranlegg og brannvesen.

Indre Østfold brann og redning IKS er ikke slik dimensjonert og har ikke til enhver tid nødvendige ressurser for å kunne gi aksept til å benytte brannvesenets stigemateriell som sekundær rømningsvei. Det forutsettes at planlagt bebyggelse samsvarer med lokalt brannvesens dimensjonering og at dette tas hensyn til i detaljreguleringsplanen.

Kommentarer fra forslagstiller:

Generelt: Ved utforming av illustrasjonsprosjektet er det medtatt kjøremønster og oppstillingsplasser for brannbil i bakgården ihht veiledning fra Indre Østfold brann og redning. Illustrasjonsplanen viser hvordan dette er løst.

Slukkevann: Planområdet ligger tett på kommunale hovedledninger, og det er god kapasitet og trykk på eksisterende vannledning. Man kan derfor anta mer enn 50 l/s uttakskapasitet på ny vannledning til planområdet. Dette er tilstrekkelig mtp dekning av slukkevann. (Se VAO-premissnotat for detaljregulering, Multiconsult.)

Elvia:

Elvia har elektriske anlegg i det aktuelle planområdet som vist på kart (vedlagt uttalelsen). Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere. Det er også viktig at det ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til nettselskapet sine anlegg.

Elvia har både høyspent og lavspent kabelanlegg samt kabelfordelingsskap innenfor planområdet som vi ber om at det blir tatt hensyn til. Vedlagt kart viser bare omtrentlig plassering. Kartet er for øvrig unntatt offentlighet.

Det fremkommer ikke tilstrekkelige opplysninger i varselet til at Elvia kan foreta en vurdering av om det er behov for en ny netstasjon eller ikke for å forsyne planområdet.

Nettselskapet forutsetter at forslagsstiller tar kontakt i god tid slik at Elvia kan foreta en effektvurdering av planområdet og dermed avklare om det er behov for en ny netstasjon.

Det må settes av plass til ny frittliggende nettstasjon innenfor planavgrensningen, og det oppgis konkrete arealkrav og funksjonskrav.

Dersom reguleringsplanen ikke har satt av areal til nettstasjon, ber nettselskapet om at følgende presiseres i planbestemmelsene:

Nettstasjoner tillates oppført inntil 1 m fra eiendomsgrense og at det generelt er 5 m byggegrense rundt nettstasjoner.

Nettstasjoner tillates oppført også utenfor regulerte byggegrenser og kommer i tillegg til tillatt utnyttelsesgrad.

Arealer som i fremtiden skal brukes til frittliggende nettstasjoner avsettes i planen til arealformål «bebyggelse og anlegg», underformål «Andre typer bebyggelse og anlegg», energianlegg kode 1510, jf. vedlegg I til kart- og planforskriften.

Nettstasjoner kan også etableres i egne rom i bygg. I tilfeller hvor effektbehovet er over 1250 A (ampere), er det krav om at nettstasjonen må etableres som rom i bygg. Størrelsen på rommet må være minimum 16 kvm og ingen vegg må være kortere enn 4 meter. Rommet må være i første etasje i bygget, og det stilles særskilte krav til direkte adkomst, utforming av rommet, ventilasjon mv.

Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket. Kostnadene inkluderer eventuelle kostnader til erverv av nye stedsvarige (evigvarende) bruksrettigheter.

Dersom planen forutsetter at eksisterende elektrisk nett må flyttes eller legges om, må det settes av arealer til nye traseer og/eller nettstasjon(er). Nye traseer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det nettselskapet har til de eksisterende traséene/nettstasjonene. Spenningsnivå for ledningsanlegg må ikke påføres i planen. Kabler under bakken skal ikke tegnes inn på kartet.

Elvia ønsker at utbygger tar kontakt i god tid før utbygging for å avklare hvordan ny bebyggelse skal forsynes med elektrisk strøm samt planlegge nye elektriske anlegg.

Kommentarer fra forslagstiller:

Det vil i tidlig prosjekteringsfase tas kontakt med Elvia slik at det kan angis en prinsippløsning som skal benyttes som utgangspunkt for utførelse ved videre detaljplaner.

Reguleringsbestemmelsene muliggjør bygging av nettstasjon i østre del av planområdet, minimum 1 meter fra nabogrense og minimum 5 meter fra nærmeste bygning. Omtrentlig plassering er vist på plankartet med bestemmelsesgrense.

Giljeveien vel:

De er opptatt av å opprettholde trygge omgivelser.

Det må ikke ledes noe trafikk til planområdet via Giljeveien.

Omfanget av illustrasjonsprosjektet oppfattes som voldsomt. Det bør utvises måtehold med hensyn til etasjeantall og det må være nedtrapping mot eksisterende bebyggelse.

Man bør unngå boliger mellom Osloveien og Giljeveien nr. 5 og 7.

Det anmodes om at vertikale elementer tas bort, da det vil oppfattes svært dominerende og inngripende og som en sterk forringelse av privatliv og innskrenkelse av privatliv. Mest sannsynlig vil det også medføre en verdiforringelse.

Støyforhold og lysforurensning må utredes nøye, med hensyn til konsekvenser for naboer.

Kommentarer fra forslagstiller:

Adkomst til planområdet vil være fra Vammaveien og ikke fra Giljeveien.

Etasjeantall vil variere mellom 3 og 6. etasjer. Det laveste bygningsvolumet i 3. etasjer foreslås mot syd.

Boliger mellom Osloveien og Giljeveien 5-7: For å kunne tilfredsstille krav til støyskjerming av uteoppholdsareal og for å gi de gjennomgående leilighetene en såkalt stille side, er det planlagt at hoveddelen av bebyggelsen ligger som en skjerm mot Osloveien. Dette vil også være nødvendig i området mellom Osloveien og Giljeveien 5-7. Støymessig vil dette også ha positive konsekvenser for nabobebyggelsen lenger syd.

Vertikale elementer: Illustrasjonsprosjektet er et eksempel på hvordan det kan bygges ihht reguleringsplanen. Dersom reguleringsplanen blir vedtatt, vil det jobbes videre med fasader og uttrykk. Vi vil i så fall ta med dette innspillet videre.

Støyforhold: Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021 er lagt til grunn for reguleringsprosjektet. Det er utført en støyvurdering som følger saken, og som har vært premissgivende for hvordan bebyggelsen er plassert. Som nevnt ovenfor vil en del av bebyggelsen i Giljeveien også få mindre trafikkstøy fra Osloveien ved denne utbyggingen. Når det gjelder støy fra ny bebyggelse, vil dette mest sannsynlig hovedsakelig være fra barn som leker ute på ny kvartalslekeplass som foreslås plassert inntil felles eiendomsgrense.

Lysforurensning: En konsekvens av en utbygging som dette vil det være at det blir flere vinduer det kan lyse fra og at det etableres utebelysning langs gangveier og ved hovedinnganger. Det vil ved videre prosjektering tas stilling til hvordan dette skal løses, og innspillet deres vil derfor tas med til neste fase.

Vammaveien park:

Det er mye trafikk i Vammaveien og i krysset Vammaveien/Osloveien ved skolestart og -slutt. En del av denne trafikken skal til Kiwi.

Med mange nye boliger ber de om at det blir tatt hensyn til trafikksituasjonen og at det skapes en løsning som begrenser det de beskriver som et trafikalt kaos som kan komme.

Kommentarer fra forslagstiller:

Det er blitt utarbeidet en trafikkanalyse som følger reguleringssaken. Beregningene viser at trafikkavviklingen på Osloveien og Vammaveien blir akseptabel også i 2034 etter gjennomført utbygging. Se trafikkanalyse fra Multiconsult.

Sameiet Vammaveien 29 v/ styreleder Jan-Erik Espedal:

De har adkomst til sin eiendom fra Vammaveien gjennom en tinglyst rettighet, og lurer på hva forslagstiller har tenkt om denne veien.

Kommentarer fra forslagstiller:

Adkomsten fra Vammaveien er beholdt på samme sted som i dag. Den vil fungere som adkomst for Sameiet Vammaveien 29 samt til gårdsrommet i det regulerte området.

Vammaveien 29 vil dermed fortsette å kunne bruke adkomsten også etter oppføring av prosjektet, i tråd med tinglyst erklæring. Adkomstveien blir dimensjonert for brannbil og renovasjonsbil.

Kristine Strand, eier av Giljeveien 7 (53/653):

Illustrasjonsprosjektet viser bebyggelse tett inntil eiendomsgrensen, og hun lurte på hvilke regler som vil bli gjeldende med hensyn til avstand mellom nye bygg i planområdet og eiendomsgrensen til hennes eiendom.

Kommentarer fra forslagstiller:

Bebyggelsen foreslås plassert med minimumsavstand på 4 meter fra nybyggets yttervegg til naboeiendommer i sør. Balkonger, plattinger og underjordisk parkeringsanlegg kommer nærmere enn det, men disse skal ligge innenfor foreslått byggegrense slik det er vist på illustrasjonsplanen. Med en slik utbygging vil det fortsatt være god avstand med tanke på romslighet og luft mellom bygninger.

Branntekniske forhold vil måtte sikres etter TEK17. Der avstanden mellom bygninger er mindre enn 8 meter, vil det dermed være nødvendig med kompenserende tiltak.

Mot Giljeveien 7 vil det sannsynligvis være nødvendig med beplantning, slik det er vist på vedlagt illustrasjonsplan, for å kunne tilfredsstille krav til blågrønn faktor på 0,7 for planområdet. Denne delen av planområdet er en av de få som ikke har underjordisk garasjeanlegg, og det vil derfor være naturlig å satse på større trær her. Disse vil fungere som skjerming mellom kvartalslekeplass og Giljeveien 7.

Ellers står beboere fritt til å bygge leegger og sette opp gjerde i nabogrense når prosjektet er gjennomført, noe som også vil bidra ytterligere til å skille de private eiendommene.

Planområdet ligger nord for småhusbebyggelsen og bebyggelse og beplantning vil således ikke påvirke naboens solforhold, men vil derimot gi nabobebyggelsen en bedre støybeskyttelse fra Osloveien. Støy fra aktiviteter på kvartalslekeplass må kunne påregnes.

Magne Unnerud, eier av Vammaveien 32 (53/70/seksjon 11):

Det er meget stor trafikk i området, og han mener det derfor ikke er ansvarlig å bruke eksisterende innkjørsel til nytt byggeprosjekt. Det må etableres flere innkjørsler.

Kommentarer fra forslagstiller:

Innkjøring til ny bebyggelse kan bare skje fra Vammaveien da det ikke er ønskelig å skape mer trafikk i boligområdet i Giljeveien, og da det ikke kan etableres avkjørsler fra Osloveien som er en fylkesvei.

Steinar Høistad, eier av Vammaveien 32 (53/70/seksjon 32):

Han er bekymret for trafikksituasjonen i området, og ber om at trafikksituasjonen analyseres nærmere for å kunne lage en løsning som begrenser fremtidige trafikale problemer.

Kommentarer fra forslagstiller:

Det er blitt utarbeidet en trafikkanalyse som følger reguleringssaken. Beregningene viser at trafikkavviklingen på Osloveien og Vammaveien blir akseptabel også i 2034 etter gjennomført utbygging. Se trafikkanalyse fra Multiconsult.

Thomas Kristian Granerud, eier av Giljeveien 13 (53/365):

Han har innvendinger mot bygg på opptil seks etasjer, som vil være til stor sjenanse for nærmeste naboer.

Han lurte på hvordan trafikkøkningen skal håndteres.

Han lurte på om det bare skal anlegges fortau i det området som er fremhevet på kartet, eller om det skal anlegges hele veien forbi Giljeveien 11 og 13. I så fall protesterer han mot det.

Han savner flere illustrasjoner og mer dokumentasjon på hva slags bebyggelse som er tenkt.

Kommentarer fra forslagstiller:

Byggehøyder: Ny bebyggelse planlegges å variere med opp- og nedtrapping mellom 3 og 6 etasjer. Mot syd, nærmest Giljeveien vil bebyggelsen være et rekkehus på 3 etasjer. Det vises for øvrig til illustrasjonsprosjektet.

Trafikk: Det er blitt utarbeidet en trafikkanalyse som følger reguleringssaken. Beregningene viser at trafikkavviklingen på Osloveien og Vammaveien blir akseptabel også i 2034 etter gjennomført utbygging. Se trafikkanalyse fra Multiconsult.

Fortau: Det planlegges ikke fortau forbi Giljeveien 11 og 13.

Illustrasjoner og dokumentasjon er supplert. Ved offentlig ettersyn vil det gis anledning til kommentarer og innspill til dette materialet.

Ørjan Johansen, eier av Giljeveien 5 (53/180):

Han er opptatt av å opprettholde trygge omgivelser, og at det skapes et klart skille mot det som beskrives som nye store kolosser tett opptil noen av Askims eldste og mest staselige gamle trehus.

Det kan ikke bli aktuelt å lede trafikk til nytt prosjekt fra Giljeveien. Adkomst må skje via eksisterende hotelladkomst.

Det bør bygges lavere og trappes ned mer mot eksisterende bebyggelse. To etasjer vil harmonere med nabohus.

Den siste vertikalen må tas bort, da den ligger for tett inntil eiendom (53/180) og boligmassen der.

Støyforhold må utredes nøye.

Kommentarer fra forslagstiller:

Skille mellom ny og eldre bebyggelse: Foreslått rekkehusbebyggelse mot syd vil fungere som bindeledd mellom ny blokkbebyggelse langs Osloveien og eksisterende småhusbebyggelse.

Adkomst vil være fra eksisterende adkomst fra Vammaveien, og ikke via Giljeveien.

Byggehøyder: Ny bebyggelse planlegges å variere med opp- og nedtrapping mellom 3 og 6 etasjer. Mot syd, nærmest Giljeveien vil bebyggelsen være på 3 etasjer. Det vises for øvrig til illustrasjonsprosjektet.

Planlagt bebyggelse mot eiendom 53/180: Ny bebyggelse (også underjordisk parkeringsanlegg) foreslås plassert med minimumsavstand på 4 meter fra nybyggets yttervegg til Giljeveien 5. Balkonger og plattinger kommer nærmere enn det, slik det er vist på illustrasjonsplanen. Med en slik utbygging vil det fortsatt være god avstand med tanke på romslighet og luft mellom bygninger.

Branntekniske forhold vil måtte sikres etter TEK17. Der avstanden mellom bygninger er mindre enn 8 meter, vil det dermed være nødvendig med kompenserende tiltak.

Støyforhold: Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021 er lagt til grunn for reguleringsprosjektet. Det er utført en støyvurdering som følger saken, og som har vært premissgivende for hvordan bebyggelsen er plassert. En konsekvens av utbyggingen er

at en del av bebyggelsen i Giljeveien også vil få mindre trafikkstøy fra Osloveien ved denne utbyggingen. Støy fra aktiviteter på kvartalslekeplass må kunne påregnes.