



Statens vegvesen

SH PROSJEKT AS
Morstongveien 60

1859 SLITU

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Jan Antonsen / 69243554

Vår referanse:
24/186972-3

Deres referanse:

Vår dato:
16.09.2024

Innspill – oppstart av planarbeid – detaljreguleringsplan for Spydeberg næringspark, gbnr. 408/6 – planID 3118_20240003 – Indre Østfold kommune

Vi viser til brev av 1. juli 2024 med varsel om ovennevnte planarbeider. Frist for innspill var 12. september 2024. Vi beklager at vårt svar er litt forsinket.

Bakgrunn

Kommunen skriver om hensikten med planarbeidet som er å «danne grunnlaget for en mer effektiv utnyttelse av næringsarealene, i tråd med dagens arealpolitikk. Utbyggingspotensial for fremtidige tiltak, inkludert ikke-utbygget areal, vil avklares i planen. Ny bruk av arealet skal tilpasses nærmiljøet på en hensiktsmessig måte. En ny reguleringsplan for tomten vil være viktig for å sikre forutsigbarhet for grunneiere og naboer.»

Forslagsstiller er Spydebergveien 143 AS med SH Prosjekt AS som plankonsulent.

Planinitiativ av 7. februar 2024 og referat fra oppstartsmøte 8. mai 2024 fulgte varselbrevet.

I samråd med kommunen er det vurdert at planarbeidet utløser krav om konsekvensutredning iht. forskrift om konsekvensutredninger § 6 b, vedlegg I pkt. 24.

Statens vegvesens ansvar

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i nasjonal transportplan (NTP), statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivarettatt i planleggingen. Vårt samfunnsoppdrag er å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, miljøvennlig, fremtidsrettet og sikkert transportsystem.

Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Det betyr at vi har et overordnet ansvar for at trafikksikkerhet, universell utforming, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Vi skal også bidra til at FNs bærekraftsmål følges opp innen våre ansvarsområder. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Innspill

Gjeldende planer, retningslinjer og føringer

Under statlige planer og føringer i planprogrammet er *regjeringens handlingsplan for universell utforming (2015–2019)* ført opp. Nå gjelder [handlingsplan for bærekraft og like muligheter – et universelt utformet Norge 2021–2025](#) og regjeringens [veileder i universell utforming](#) (mai 2021).

Vi mener også at [nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027](#) må legges til grunn i planarbeidet. Det samme gjelder [nasjonal transportplan 2022–2033](#) og [nasjonal gåstrategi](#).

Når det gjelder regionale planer, bør [regional transportplan for Østfold mot 2050](#) være med.

Trafikkanalyse

Det bør gjennomføres en trafikkanalyse for å utrede trafikale konsekvenser med tanke på dimensjonering og valg av løsninger. Analysen bør omfatte vurdering av trafikksikkerhet og trafikkavvikling i kryss og avkjørsler. Trafikkanalysen gir også grunnlag for vurdering av fremtidige støyforhold.

Trafikksikkerhet

Det er viktig at valgte løsninger ivaretar trafikksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikanter. Samtidig bør det utvikles gode interne trafikksystemer for å hindre farlige situasjoner. Vi anbefaler at alle offentlige trafikkarealer dimensjoneres etter Statens vegvesens håndbøker. Vi tenker da spesielt på fri sikt i kryss og avkjørsler.

Areal- og transportplanleggingen har hatt stor betydning for ulykkesutviklingen i bebygde strøk. Gjennomgangstrafikken er mange steder ledet utenom etablerte boområder. Samtidig er en økende andel av befolkningen bosatt i områder som er planlagt fra grunnen av, og der hensynet til trafikksikkerheten har vært en sentral del av planleggingen. Fortsatt vektlegging av hensynet til trafikksikkerhet i areal- og transportplanleggingen er nødvendig dersom den positive trenden med færre drepte og hardt skadde skal fortsette.

Arealutnyttelse

Ut fra [statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging](#) skal det i by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter 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.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer

Syklende og gående

Det er en overordnet nasjonal strategi om å øke andelen syklende. Sykling gir god helse, sykling er bra for miljøet og sykling er god samfunnsøkonomi. For å oppnå dette er det blant annet viktig å etablere sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder, herunder å sørge for sikker sykkelparkering. Planen bør derfor vise hvordan den kan knyttes til rutenettet som inngår i «[Hovednett for sykkeltrafikk i Askim](#)».

Det bør videre tas inn en reguleringsbestemmelse som setter minimumskrav til antall sykkelparkeringsplasser, krav om plassering nær inngangsparti, krav til standard ved at plassene skal ha tak og at det skal være mulig å låse fast syklene. Det bør også tilrettelegges for lading av elsykler, jf. kommuneplanens arealdel 2024–2035, bestemmelse §§ 4.9 og 4.9.2.

Statens vegvesen har utarbeidet en [Nasjonal gåstrategi](#). Strategien har to hovedmål om at det skal være attraktivt å gå for alle og at flere skal gå mer. Økt gange vil medføre redusert biltrafikk og gi positive helseeffekter. Dette omfatter først og fremst gåing i nærmiljøet der folk bor og i byer og tettsteder. Det er her flest går i hverdagen og det største potensialet for økt gåing ligger.

Ved riktig utforming av fysiske omgivelser kan man legge til rette for mer gåing, f.eks. vil snarveger (stier, trapper og forbindelser gjennom bebyggelse) fungere som supplement til resten av gangnettet. Snarvegene bidrar til effektive og raskest mulige gangforbindelser. Der en snarveg er hovedløsningen, må denne ha universell utforming.

Vi viser også til kommuneplanens arealdel 2024—2035, bestemmelse § 4.4 om folkehelse.

Universell utforming

Universell utforming er nedfelt i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven. I § 1–1 heter det at prinsippet om universell utforming skal ligge til grunn for planlegging og kravene til det enkelte byggetiltak. Dette betyr at likeverdige muligheter til samfunnsdeltakelse skal fremmes gjennom plan- og bygningslovens system og bestemmelser. Universell utforming er en samfunnskvalitet med særlig betydning for personer med funksjonsnedsettelse, jf. regjeringens [handlingsplan for bærekraft og like muligheter – et universelt utformet Norge 2021–2025](#) og regjeringens [veileder i universell utforming](#) (mai 2021). Vi viser også til [likestillings- og diskrimineringsloven](#) som trådte i kraft 1. januar 2018.

Reguleringsplanen må redegjøre for og vise hvordan universell utforming ivaretas, for eksempel skal transportsystemet, inkludert parkeringsplasser for forflytningshemmede, være universelt utformet.

Vi viser også til kommuneplanens arealdel 2024–2035, bestemmelse § 4.15 om universell utforming, som krever at det skal redegjøres for hvordan universell utforming skal sikres, både internt i planområdet og til tilstøtende eiendommer.

Parkering

Parkeringsavgifter og tilgang til parkeringsplasser har stor betydning for bilbruken. Parkeringsbegrensning bør derfor i større grad brukes som trafikkregulerende virkemiddel. For bedre arealutnyttelse bør parkering legges under bakken. Det bør settes maksimaltall for antall parkeringsplasser, jf. kommuneplanens arealdel 2024–2035, bestemmelse § 4.9 om parkering.

Ved besøkparkering og kundeparkering er det en større andel av de parkerende som er førstegangs parkerende eller benytter anlegget sjelden. Slike anlegg må ha god standard på adkomster, ramper og parkeringsareal for å opprettholde trafikkapasitet og for å hindre skader og ulykker. Det er behov for god veiledende skilting av kjøresystemet. Det samme gjelder for gangadkomster og –forbindelser.

Plasser reservert for forflytningshemmede anbefales lokalisert nært målpunkt/hovedinngang og utformes slik at rullestolbrukere lett kan komme inn og ut av kjøretøyet og videre inn mot målpunktet. Antallet vurderes i hvert enkelt tilfelle. Krav til minimum antall plasser og utforming er gitt i [forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer \(parkeringsforskriften\)](#).

Kollektivtrafikk

Det må utredes hvordan planområdet kan betjenes av kollektivtrafikk. Beskrivelsen bør også omfatte gangforbindelser og avstander til relevante stoppesteder. Økt bruk av miljøvennlig transport i byene vil gi bedre bymiljø, klima og framkommelighet. God framkommelighet i byene er viktig for både nærings- og persontransport. Dette gir også synergieffekter i form av bedre folkehelse.

Varelevering

Det er viktig at man i planlegging, dimensjonering og utforming av den fysiske infrastruktur tar hensyn til varedistribusjon og utarbeider løsninger som legger til rette for effektiv, miljøvennlig og trafikksikker distribusjon.

Varelevering er ikke eget formål etter plan- og bygningsloven. Løsninger for varelevering i reguleringsplaner bør omtales i bestemmelsene eller vises i plan som del av kjøreareal eller parkeringsareal.

Varemottak bør utformes slik at rygging og snuing kan skje utenfor offentlig veg. Behovet for rygging skal være minst mulig, og bør være begrenset til manøvrering inn til selve oppstillingsplassen. Der rygging er nødvendig, må det sikres at dette kan gjøres på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte. Områder hvor rygging er nødvendig, skal være godt opplyste og oversiktlige, uten søyler eller andre fysiske hindre.

Varelevering bør ikke være i konflikt med annen parkering eller arealer for gående.

Kryss og avkjørsler

Kryss og avkjørsler bør utformes (geometri og sikt) iht. Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming (versjon 2023), kapittel 4.1. Siktkrav i kryss og avkjørsler defineres som sikttrekanten, se for eksempel kapittel 4.1.1.6 i håndbok N100. Disse tegnes inn (og målsettes) i alle kryss og avkjørsler. Den delen av sikttrekanten som eventuelt kommer utenfor areal regulert til vegformål, reguleres som hensynssone (sikringssone H140).

I tillegg bør det tas inn en bestemmelse om at det innenfor sikttrekanten ikke skal være sikt-hindringer (som for eksempel vegetasjon eller snø) som er høyere enn 0,5 m over kjørebanelnivå. Enkeltstående trær, stolper og liknende kan stå innenfor sikttrekanten. Eventuelle trær i sikttrekanten skal oppstammes slik at trekrone ikke hindrer sikt. Se kapittel 4.1.1.6 i håndbok [N100](#).

Statens vegvesen Transport og samfunn
Med hilsen

Anders O. T. Hagerup
seksjonssjef

Jan Antonsen
sjefingeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS, Postboks 325, 1502 MOSS
ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE, Postboks 220, 1702 SARPSBORG