

Sammendrag av inntømne merknader

Oppstart av planarbeidet ble kunngjort i Smaalenenes Avis 27.09.2024 og på kommunens nettsider. Varslingsbrev ble samtidig sendt via Byggesøknaden til naboer og til høringsinstanser på liste fra Indre Østfold kommune.

Etter varslingsbrev 27.09.2024 ble det mottatt innspill fra:

1. DSB – Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
2. Politiet – Øst politidistrikt
3. NVE – Norges vassdrags- og energidirektorat
4. Elvia
5. Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus
6. KNA Indre Østfold – Kongelig Norsk Automobilklub
7. Sørby Trafikkskole
8. Østfoldbadet
9. Torvet Eiendom
10. Indre Østfold Fortidsminneforening
11. Østfold Fylkeskommune
12. Statens vegvesen

Sammendrag og forslagsstillers kommentarer til innspillene:

1. [DSB, 07.10.2024](#)

Sammendrag:

DSB har sendt ut en automatisk tilbakemelding da de ikke har kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker. Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivarettatt i plansaker.

DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder:

- Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter
- Transport av farlig gods
- Brannsikkerhet herunder tunneller og underjordiske anlegg
- Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene)

Dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvor det

planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeanlegg, bes det om at høringen sendes DSB på nytt.

Forslagsstillers kommentarer:

Planforslaget berører ingen av områdene der DSB har innsigelseskompetanse eller storulykkevirksomhet. Det er derfor ikke bedt om ytterligere tilbakemelding fra DSB.

2. Politiet – Øst politidistrikt, 02.10.2024

Sammendrag:

Politiet gir i sitt svarbrev forslag til spørsmål på generelt grunnlag som kan være til hjelp for å ivareta et kriminalitetsforebyggende perspektiv i planprosesser:

- a) Gir området en generell trygghetsfølelse for alle aldersgrupper?
- b) Hvilken mulighet finnes for uformell sosial kontroll (at mennesker beveger seg rundt og skaper en følelse av å bli sett)? Hvordan står bygningene i forhold til hverandre (finnes det noen fasader/vegger uten vinduer, hvor kan man gjemme seg vekk, hvordan er oppdagelsesrisikoen)? Bygg bør vende mot hverandre for å øke sosial kontroll/innsyn/utsyn.
- c) Hvordan kommer man seg fra A til B mellom bygg, eller fra sentrum til det planlagte området der det skal bygges?
- d) Hvordan skal området belyses?
- e) Kan beplantning mv medføre mindre "inn/utsyn"?
- f) Hvordan vil aktuelle områder kunne benyttes i den kalde og mørke tiden av året kontra den varme og lyse?
- g) Hvordan er fordelingen av bebyggelse og næring? En kombinasjon av leilighets- og næringsbygg kan skape jevn flyt av mennesker gjennom døgnet.
- h) Hvordan skapes eierskap og identitet til området? Eksempel kan være å lage et signalbygg som brukes til felles møteplasser/kultur etc.
- i) Hvordan tilrettelegge for møteplasser, levende gate- og byrom for innbyggerne? For eksempel hvordan bevares kulturbygg i områder under utbygging.
- j) Hvilken sammenheng er det mellom prosjekter som pågår i nærliggende områder?
- k) Hvordan skape trygg trafikkavvikling?
- l) Gjøres vurderinger knyttet til separat kjørefelt for kollektivtrafikk?
- m) Hva er muligheten for separate gang- og sykkelveier?
- n) Hvordan skape en trygg skoleveg?

Forslagsstillers kommentarer:

- Ad pkt a) Hensikten med reguleringsplanen er å legge til rette for boligbebyggelse av god kvalitet. Dette innebærer en generell trygghetsfølelse for alle aldersgrupper.
- Ad pkt b) Bygningene er plassert slik at de former et kvartal med et åpent gårdsrom i midten. De fleste leilighetene henvender seg inn mot gårdsrommet. Et felles gårdsrom vil fungere som et samlingspunkt for beboerne i kvartalet, og bidra positivt til en uformell sosial kontroll.
- Ad pkt c) Alle oppganger har inngang fra gårdsrommet og fra felles parkeringskjeller. Det er kort avstand til området fra Askim sentrum. Det finnes flere ulike traséer til og fra sentrum, som egner seg for både gående, syklende og kjørende.
- Ad pkt d) Det planlegges for en standard belysning av uterommene. Bestemmelsene stiller krav til at utendørs belysning skal ha høy kvalitet, og rettes mot terreng.
- Ad pkt e) Bestemmelsene sikrer etablering av grønne buffere (eks. hekk) mellom privat og felles uteopphold. Beplantning vil også benyttes til å skape skiller mellom ulike soner i uteoppholdsarealet.
- Ad pkt f) Gårdsrommet vil være godt egnet for ulike uteaktiviteter både sommer og vinter.
- Ad pkt g) Planområdet er regulert til boligbebyggelse. Nærheten til Askim sentrum medfører at det er kort avstand til både næringsbygg, kulturbygg og annen sentrumsbebyggelse.
- Ad pkt h) Det felles gårdsrommet skaper identitet og eierskap for de som bor i kvartalet og i nærområdet. Gårdsrommet er av en slik størrelse at det kan brukes til mange ulike aktiviteter, både spontane og arrangerte.
- Ad pkt i) Kvartalsstrukturen og fasadeutformingen vil bidra til å skape definerte og levende gaterom. Gårdsrommet vil være en naturlig møteplass. Det er ikke kulturbygg innenfor planområdet.
- Ad pkt j) Det er ingen pågående prosjekter i nærliggende områder. Planforslaget forholder seg til eksisterende bebyggelse og tenkt fremtidig bebyggelse i henhold til eksisterende reguleringsplaner. Dette er nærmere beskrevet i planbeskrivelsen.
- Ad pkt k) Det er ikke planlagt for bilkjøring inne i gårdsrommet, med unntak av renovasjon- og brannbil. Det er kun én innkjøring til felles parkeringskjeller. Avkjørselen vil oppfylle gjeldende krav til siktforhold.
- Ad pkt l) Planområdet omfatter ikke vegarealer.
- Ad pkt m) Det er regulert separat gang- og sykkelveg i områderegeringsplanen, både langs Klara Skoglunds gate (o_GS1) og i feltet for grønnstruktur (o_G1) mellom planområdet og Østfoldbadet. Begge disse blir videreført i planforslaget.

Ad pkt n) Det etterstrebes å holde fortau og gangveger fritt for biltrafikk i den grad det er gjennomførbart.

3. NVE, 30.09.2024

Sammendrag:

NVE har ikke kapasitet til å gå konkret inn i alle varsler om oppstart til reguleringsplaner, og vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. NVE har innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft.

NVE henviser til deres kartbaserte veileder for reguleringsplan og internettsider for arealplanlegging.

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*.

Forslagsstillers kommentarer:

Det vurderes at det ikke er behov for konkret bistand fra NVE i plansaken.

4. Elvia, 08.10.2024

Sammendrag:

- a) Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for Elvia å etablere og drifte. Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til Elvia sine anlegg, inkludert kabelgrøfter.
- b) Elvia har eksisterende nettstasjon(er) av typen frittliggende like utenfor planområdet som vi ber at det blir tatt hensyn til. Det tillates ikke bebyggelse med brennbare overflater nærmere enn 5 meter fra eksisterende nettstasjon. Avstanden gjelder også til terrasser og lignende brennbare utstikk som er direkte knyttet til bygget. Av hensyn til støy, anbefaler Elvia at bygg for varig opphold plasseres minimum 10 meter fra nettstasjonen. Det må til enhver tid være kjørbare adkomst til nettstasjonen med kranbil (med støttebein) med mulighet for oppstillingsplass på 10x7 meter.
- c) Det fremkommer ikke tilstrekkelige opplysninger i varselet til at Elvia kan foreta en vurdering av om det er behov for en ny nettstasjon 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 nettstasjon.

- d) Det er viktig at det planlegges slik at ny bebyggelse og anlegg ikke kommer i konflikt med Elvia sine anlegg, dette gjelder særlig høyspenningsanlegg. 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 Elvia har til de eksisterende traseene/nettstasjonene.

Forslagsstillers kommentarer:

- Ad pkt a) Planforslaget omfatter ikke tiltak som vil medføre forringelse av adkomst til Elvia sine anlegg.
- Ad pkt b) Foreslått byggegrense i planforslaget ligger mer enn 10 m fra begge eksisterende nettstasjoner. Adkomsten til nettstasjonene påvirkes ikke av planforslaget.
- Ad pkt c) Det er i etterkant av innspillet avklart med Elvia at det er behov for en ny nettstasjon i planområdet. Plasseringen som er vist i illustrasjonsprosjektet er godkjent av Elvia.
- Ad pkt d) Det er ikke planlagt tiltak i forbindelse med planforslaget som vil føre til konflikt med Elvia sine anlegg.

5. Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus, 22.10.2024

Sammendrag:

- a) Området ligger i Askim by, og på bakgrunn av dette forventer vi at det legges opp til en relativt høy arealutnyttelse.
- b) Vi forventer at det legges opp til en restriktiv parkeringspolitikk, og vi ber om at det planlegges slik at flest kan benytte gange, sykkel og kollektivtransport. Det bør settes en streng maksimumsnorm for parkering og det bør tilrettelegges for mange sykkelparkeringsplasser av god kvalitet.
- c) Vi forutsetter at det legges spesielt vekt på trafiksikre adkomster for gående og syklende.
- d) Planforslaget må sikre tilgang på leke- og uteoppholdsarealer med tilfredsstillende kvaliteter, herunder gode lys- og solforhold. Vi anbefaler at eventuelle nye lekearealer reguleres i plankartet og sikres oppført gjennom rekkefølgekrav. Videre forutsetter vi at leke- og utearealer kan benyttes av alle uansett funksjonsevne.
- e) Planen må sørge for at trygg skolevei og øvrige ferdselsårer som brukes av barn og unge er ivaretatt, og at det sikres gode koblinger mot den planlagte parken, felt PRK1, og grønstrukturen, felt G1, i områdereguleringen.
- f) Vi antar at større deler av utearealene vil ligge på lokk. Det er viktig å sikre tilstrekkelig jorddybde for å kunne sikre beplantning av både planter og større trær som vil være en kvalitet for lek- og uteoppholdsarealer til boligene. Videre forutsetter vi at trærne i Henstad alle som er regulert til bevaring ivaretas i denne reguleringen.

- g) Vi er opptatt av at boligsosiale hensyn ivaretas i kommunens samfunns- og arealplanlegging. Det bør tilrettelegges for variert boligsammensetning innenfor planområdet med tanke på leilighetsstørrelser.
- h) Støyforholdene må avklares så tidlig som mulig i planprosessen, slik at dette blir premissgivende for planlegging av bebyggelsen. I områdereguleringen er det gitt bestemmelser om støy, og vi forutsetter at disse følges opp.
- i) I bestemmelsen henvises det til støyretningslinje T-1442 fra 2012. Vi forutsetter at det tas utgangspunkt i T-1442/2021, der det er gitt tydeligere presisering for hva en stille side innebærer.
- j) Det må gjøres en grundig vurdering av lokalisering av bebyggelse, planløsninger, bruksformål og utearealer.
- k) Vi ber det vurderes om det skal stilles krav om en etappevis utbygging, slik at boligene nær Klare Skoglunds gate utbygges først med tanke på støysituasjonen.
- l) I den grad det skal aksepteres avvik fra anbefalte grenseverdier må det sikres at alle boenheter har tilgang til stille side (uten tiltak nært boenheten), hvor blant annet soverom kan plasseres. Vi forutsetter at det ikke tillates ettroms boenheter med kun dempet fasade. For de fasader som er støyutsatt kan det aksepteres bruk av avbøtende tiltak for dempet fasade.
- m) Støyrappporten 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.
- n) 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.
- o) Av hensyn til tilgrensende boligbebyggelse ber vi det vurderes om det er behov for å legge føringer i planen tilknyttet mulig bygge- og anleggsstøy.
- p) Det kan være marin leire innenfor planområdet. Vi anbefaler å ta i bruk Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) kartbaserte veiledning for reguleringsplaner i forbindelse med planarbeidet.
- q) Det skal tas hensyn til naturfarer, eksisterende og fremtidige klimaendringer. Overvannshåndtering og bevaring/etablering av naturelementer/ og utearealer bør ses i sammenheng slik at man kan etablere overvannsløsninger som også bidrar positivt til naturmangfold og et spennende utemiljø. Det bør innarbeides konkrete tiltak for håndtering av overvann i reguleringsplanen.

Forslagsstillers kommentarer:

Ad pkt a) Planforslaget legger opp til en utnyttelse på 200 % BRA.

Ad pkt b) Planforslaget har tatt utgangspunkt i kommuneplanens krav til parkering, med noen justeringer. Dette er nærmere beskrevet i planbeskrivelsen.

Ad pkt c) Det er lagt stor vekt på trafiksikre adkomster for gående og syklende. Alle gangadkomster til området er via fortau eller gang- og sykkelveg.

Ad pkt d) Areal som skal avsettes til leke- og uteoppholdsarealer er definert og beskrevet i planbestemmelsene. Lekearealer er sikret oppført før midlertidig brukstillatelse gjennom rekkefølgekrav. Leke- og utearealer skal oppføres i tråd med gjeldende krav til universell utforming.

Ad pkt e) Det er gode gang- og sykkelforbindelser gjennom og forbi planområdet. Det etterstrebes å holde fortau og gangveger fritt for biltrafikk i den grad det er gjennomførbart. Planen sikrer en god kobling mellom gårdsrommet og fremtidig park og grønnstruktur på utsiden av kvartalet gjennom bestemmelser og plankart.

Ad pkt f) Tilstrekkelig jorddybde er sikret i planbestemmelsene. Områdereguleringens bestemmelser angående trærne er videreført i detaljreguleringsplanen.

Ad pkt g) Planforslaget legger til rette for en variert boligsammensetning innenfor planområdet.

Ad pkt h) Støyforholdene er kartlagt i støyrapport utarbeidet av Brekke og Strand, vedlagt planforslaget. Bestemmelsene i områdereguleringen angående støy er videreført i detaljreguleringsplanen, med noen unntak.

Ad pkt i) T-1442/2021 er lagt til grunn for støybestemmelsene i planen.

Ad pkt j) Det er plassert bebyggelse langs hele Klara Skoglunds gate slik at uterommet skjermes mot støy. Alle boenheter har oppholdsrom og minst ett soverom mot stille side. For inntil 10 % av boenhetene tillates dempet fasade som erstatning for stille side.

Ad pkt k) Det er ikke fastsatt en utbyggingsrekkefølge i planen, men bestemmelsene sikrer at uteoppholdsareal for nyetablert og eksisterende bebyggelse skal søkes best mulig skjermet mot veitrafikkstøy ved en etappevis utbygging.

Ad pkt l) Alle boenheter har tilgang til stille side. For inntil 10 % av boenhetene tillates dempet fasade som erstatning for stille side.

Ad pkt m) Støyrapporten er vedlagt planforslaget.

Ad pkt n) Støybestemmelsene er utarbeidet i samråd med kommunens planavdeling for å sikre at de er entydige og konkrete. Kompenserende tiltak er beskrevet i planbeskrivelsen.

Ad pkt o) Det er lagt inn en bestemmelse som legger føringer for bygge- og anleggsstøy.

Ad pkt p) Områdestabiliteten er vurdert i områdestabilitetsvurderingen vedlagt planforslaget.

Ad pkt q) Overvannshåndteringen er beskrevet i planbeskrivelsen. Det er sikret i bestemmelsene at håndtering av overvann fortrinnsvis skal foregå gjennom fordrøyning, infiltrasjon i grunnen i den utstrekning det er mulig, og åpne vannveier, eller på annen måte utnyttes som en ressurs.

6. Kongelig Norsk Automobilklub - Indre Østfold v/ Terje Sørby, 23.10.2024

Sammendrag:

Sørby mener at kapasiteten i krysset mellom Klara Skoglunds gate og Henstad allé er sprengt, og ber om at det blir bygget rundkjøring.

Forslagsstillers kommentarer:

Krysset mellom Klara Skoglunds gate og Henstad allé omfattes ikke av reguleringsplanforslaget.

7. Sørby Trafikkskole v/ Terje Sørby, 23.10.2024

Sammendrag:

Sørby mener at krysset mellom Klara Skoglunds gate og Henstad allé er kaotisk i et trafiksikkerhets- og trafikkavviklingsperspektiv. Han ber om at det blir bygget en rundkjøring.

Forslagsstillers kommentarer:

Krysset mellom Klara Skoglunds gate og Henstad allé omfattes ikke av reguleringsplanforslaget.

8. Østfoldbadet, 24.10.2024

Sammendrag:

- a) Forslagstiller planlegger å bygge et storgårdskvartal på 6 etasjer over p-kjeller som bryter med både byggegrense og planideen om at bebyggelsens høyde skal varieres. I realitet må dette ses på som en planendring, og det stilles spørsmål om det kan aksepteres i et formøte, uten at planendringens konsekvens utredes.
- b) Det bør være rimelig å poengtere at det legges opp til en vesentlig høyere utnyttelse enn overordnede planer legger til rette for. Det planlegges 21.500 m² BRA fordelt på 260 boliger. Det er nesten 50% mer enn hva som er regulert (14.455m²).
- c) Kvartalet er skissert 4-7 meter høyere enn gjeldende planer legge til rette for, og vil mot Østlandsbadets uteareal fremstå som en 20 m høy vegg som er sjenerende. Høydebegrensningen på 16 meter som det henvises til er misvisende, fordi den gjelder for tilbaketrukket gesims. Høydebestemmelser i kommuneplanens arealdel gjelder ikke for planområdet, og bør derfor ikke legges til grunn her.
- d) Vi er blant annet bekymret for at den økte bygningsmassen vil påvirke Østfoldbadets solforhold, herunder solcelleanleggets virkningsgrad og badets attraktive uteområde. Vi etterspør en konsekvensanalyse i form av to sol-/skyggediagrammer som

dokumenterer utbygging over regulert byggegrense og maks angitte høyder, satt opp mot områdeplanens opprinnelig bestemte begrensninger.

- e) Vi ser at Østfoldbadets eiendom (del regulert til o_PRK1) inngår i planområdet og forventer at Østfoldbadet vil bli kontaktet og involvert i videre planprosess.
- f) Evt. tiltak på Østfoldbadets eiendom, varig eller midlertidig, vil gjøre at nødvendige parkeringsplasser går tapt. Vi etterspør hvordan disse blir erstattet.
- g) Foreslått adkomst til ny parkeringskjeller via Østfoldbadets eksisterende parkering vil belaste en allerede trafikkert vei. Her er det allerede kø inn og ut på ettermiddagen. Det henstilles om at innkjøringen skal skje fra Henstad allé iht. områderegulering.

Forslagsstillers kommentarer:

Ad pkt a) Reguleringsplanforslagets konsekvenser er beskrevet i planbeskrivelsen.

Ad pkt b) Utnyttelsen er i tråd med gjeldende føringer i kommuneplanen (200-400 % for sentrumsområder). Utnyttelsen er nærmere beskrevet i planbeskrivelsen.

Ad pkt c) En utredning av byggehøydene er vedlagt planforslaget.

Ad pkt d) Vedlagte høydeutredning viser sol-/skyggediagrammer for planforslaget sammenlignet med områdereguleringens illustrasjonsprosjekt. Solforholdene på Østfoldbadets utearealer vil ikke i vesentlig grad bli påvirket av planforslaget. Østfoldbadets solcelleanlegg vil ikke påvirkes av planforslaget.

Ad pkt e) Den delen av felt o_PRK1 som ligger på Østfoldbadets eiendom er trukket ut av planforslaget.

Ad pkt f) Planforslaget vil ikke påvirke parkeringen på Østfoldbadets eiendom i vesentlig grad.

Ad pkt g) Adkomst til planområdet er lagt til Henstad allé og ikke via Østfoldbadets eksisterende parkeringsplass.

9. Torvet Eiendom, 25.10.2024

Sammendrag:

- a) Torvet Eiendom AS har tinglyst bruksavtale for parkeringsplasser på eiendommene Gnr/Bnr 52/558, 53/476 og 53/827 (tinglyst 2008). I tillegg foreligger det en avtale om at Torvet Eiendom har rett å benytte parkering innenfor Gnr./Bnr. 52/254 (avtale mellom Østfoldbadet AS og Torvet Eiendom AS datert 1999).
- b) Det er ikke samsvar mellom planavgrensningen og ønsket utredning angående adkomst fra Rådhusgata og via parkeringsarealet ved Askimtorget Kjøpesenter og Østfoldbadet til utviklingseiendommen.
- c) En eventuell inn- og utkjøring til utviklingstomten via eksisterende parkeringsarealer ved Askimtorget vil medføre vesentlige ulemper for Askimtorget. Torvet Eiendom AS

motsetter seg adkomstløsning gjennom eksisterende parkeringsplass til utviklingseiendommen.

- d) Askimtorget er godt besøkt av barnefamilier. Sikkerheten for barn og unge må veie høyt når det gjelder valg av innkjørsel til planlagte boliger.

Forslagsstillers kommentarer:

Ad pkt a) Eiendommene 52/558, 53/476 og 53/827 omfattes ikke av planforslaget. Eiendom 52/254 eies av Indre Østfold kommune. Det er ingen parkeringsplasser på eiendommen i dag.

Ad pkt b) Mulig adkomst til planområdet fra dagens parkeringsplass er vurdert og lagt bort i arbeidet med planforslaget. Adkomst til planområdet er lagt til Henstad allé, i tråd med områdereguleringen.

Ad pkt c) Adkomst til planområdet er lagt til Henstad allé slik det fremgår i områdereguleringen, og ikke via eksisterende parkeringsplass ved Askimtorget.

Ad pkt d) Det er kun én innkjøring til felles parkeringskjeller. Avkjørselen vil oppfylle gjeldende krav til siktforhold.

10. Indre Østfold Fortidsminneforening, 25.10.2024

Sammendrag:

- a) Forslagsstiller beskriver husene i det aktuelle området på en overfladisk måte. Man kan derfor få inntrykk av at dette er hus og eiendommer som ikke har noe nevneverdig ved seg. Det er ikke tilfelle og bestrides. Dette området må for all del ikke fjernes fra bybildet, men bevares!
- b) Skissene til prosjektet gir inntrykk av kompakte volum, lite tiltalende fra utsiden. Det er ingen tilpasning til omkringliggende bebyggelse, verken mot øst eller Henstad allé for øvrig.
- c) Forslag om 6 etasjer er over tillatt makshøyde for området.
- d) Det henvises også til at det skal legges til rette for varierte boformer. Enda et nytt blokkprosjekt i sentrum er ikke svaret på det. Det er bla mange småbarnsfamilier som ikke ønsker å bo i blokk, men heller foretrekker småhusbebyggelse i sentrum.
- e) Å rive mindre er et viktig og enkelt klimatiltak. Nybygg gir størst klimautslipp. Klimaregnskap for byggeaktiviteten etterlyses. Bygningsvern er sirkulærøkonomi i praksis. Dette må tillegges stor vekt.

Forslagsstillers kommentarer:

Ad pkt a) Eksisterende bebyggelse er ikke SEFRAK-registrert eller vernet på noen annen måte. Området er regulert til utvikling både i områdereguleringen og kommuneplanen.

Bebyggelsen har ikke blitt ansett som verneverdig i behandlingen av overordnede planer. Byggene er bygget om og bygget på på ulike tidspunkt, og fremstår som lite originale. Bebyggelsen omfattes ikke av Askim kommunes kulturminneplan fra 2010.

Ad pkt b) Det er lagt stor vekt på estetikk og fasadeutforming i arbeidet med planen, og løsningene er forankret hos Byarkitekten i Indre Østfold kommune. Prosjektet er illustrert i større detalj i illustrasjonsprosjektet enn hva det var ved varsling av oppstart. Krav til fasadeutforming og estetikk er ivaretatt i bestemmelsene, og beskrevet i en egen utredning av visuelle kvaliteter vedlagt planforslaget.

Ad pkt c) En utredning av byggehøydene er vedlagt planforslaget.

Ad pkt d) Områdene regulert til boligbebyggelse i kommuneplanen øst for planområdet svarer på behovet for småhusbebyggelse nært sentrum. Innenfor sentrumsformål skal det legges opp til en høyere utnyttelse.

Ad pkt e) Høy utnyttelse nært kollektivknutepunkt er en viktig strategi i arbeidet mot bærekraftige byer. Planforslaget fører til flere sentrumsnære boliger der behovet for bruk av bil er kraftig redusert, og vil være et godt klimatiltak.

11. Østfold fylkeskommune, 25.10.2024

Sammendrag:

- a) Det er ikke kjent automatisk fredete kulturminner som har behov for særlig vern i planområdet. Vi ber om at følgende tekst blir tatt inn i reguleringsplanens fellesbestemmelser: *Dersom det under anleggsarbeider treffes på automatisk fredete kulturminner, eksempelvis i form av helleristninger, brent leire, keramikk, flint, groper med trekull og/eller brent stein etc., skal arbeidet øyeblikkelig stanses og Østfold fylkeskommune varsles, jf. Lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50, (Kulturminneloven) § 8.*
- b) Atten (18) fullt fungerende bygninger i tillegg til uthus, er forutsatt revet. Dette er ett av de få gjenværende bygningsmiljøer i Askim fra før andre verdenskrig. Det er ikke tvil om at det er lokalt verneverdig og burde ha vært avsatt til hensynssone i kommuneplanen. Østfold fylkeskommune mener at planforslaget er svært uheldig siden det kommer til å innebære at en viktig del av Askims historiske og kulturelle identitet blir ødelagt for alltid. Rivningen må også ses i sammenheng med tidligere rivning av eldre bebyggelse i Askim sentrum. I regional planstrategi for Viken, som gjelder for Østfold, er ett av målene å ta vare på kulturminner og kulturmiljøer slik at de kan styrke stedets særpreg og identitet i by- og stedsutviklingen.
- c) Fylkestinget i Viken vedtok 12. desember 2019 at FNs bærekraftsmål skal danne rammen og premissene for regional planstrategi. Bevaring av eldre bygninger kan bidra til å redusere klimagasser og til å oppfylle flere av FNs bærekraftsmål.
- d) Om de atten bygningene ikke kan bevares som det viktige kulturmiljø som vi mener at de er, og ettersom samtlige bygninger er i god stand, så burde Indre Østfold kommune stille krav om at bygningene blir ivaretatt.

- e) Det må gjennomføres trafikkanalyse som kartlegger hvilken betydning den foreslåtte utnyttelse vil medføre mht. trafikkavvikling og trafiksikkerhet på det offentlige veinett. Trafikkanalysen skal synliggjøre dagens tilstand, fremtidig arealbruk og trafikkforhold. Analysen skal utføres av folk med trafikkfaglig kunnskap og resultatene skal en oppsummere i planbeskrivelsen.
- f) I områdeplanens § 6.1 g) er det fastsatt at for felt BB, som nå reguleres, skal parkering anlegges i parkeringskjeller på egen tomt med adkomst fra Henstad allé. Vi forutsetter at avkjørsel legges fra kommunal vei. Ved avvik fra dette ber vi om at en trekker inn Østfold fylkeskommune tidlig i planarbeidet og i god tid før planen legges ut på høring.
- g) Vi mener at en må utrede om utbyggingen planen legger opp til medfører behov for tiltak i Gimmingkrysset. Hvis det er behov for å stille rekkefølgekrav for krysset, kan en vurdere om området bør tas med i planavgrensningen for om mulig å detaljregulere løsningen.
- h) Vi vil ikke uten videre godkjenne lyskryss for Gimmingkrysset. Våren 2023 gjennomførte fylkeskommunen en vurdering av en løsning med signalregulering av krysset for å vurdere om dette ville gi merkbare fordeler. På grunnlag av konsulentens anbefalinger kom fylkeskommunen til at signalanlegg i stor grad kun ville fordele dagens framkommelighetsproblemer på flere veiarmen uten å løse dem samlet sett.
- i) Gjeldende byggegrense er regulert i områdeplanen fra 2015 med 15 meters avstand fra senterlinje fylkesvei. Byggegrensen i detaljreguleringsplanen skal vises og målsettes i reguleringsplankartet og inngå i planbestemmelsene. Interne kjøreveier og parkeringsområder skal ligge i tråd med byggegrensen.
- j) Hvis det skal gjøres tiltak på eller i direkte tilknytning til fylkesvei skal det utarbeides teknisk plan for tiltakene. Teknisk plan skal være godkjent av Østfold fylkeskommune før planforslaget legges ut på høring og offentlig ettersyn. Ved regulering av fylkesveien eller tiltak mot fylkesveien skal en ta med bestemmelse om at Østfold fylkeskommune skal godkjenne byggeplanen for alle tiltak som berører fylkesveinettet før igangsetting.
- k) Frisikt skal tegnes i plankartet og målsettes der det er av betydning. Den del av sikktrekant som om mulig kommer utenfor regulert veiareal, reguleres som hensynssone frisikt H140. Innenfor sikktrekanten skal mulige sikthindringer ikke være høyere enn 0,5 meter over primærveiens kjørebanelnivå. Enkeltelementer som trær og stolper kan stå i sikktrekanten, men må ikke hindre sikten. Kravene til frisikt skal en legge inn i planbestemmelsene.
- l) En bør beskrive hvordan kollektivtransporten betjener området. Det må redegjøres for gangavstander fra området til nærmeste kollektivholdeplasser og hvordan gangsystemer skal tilrettelegges ut av planområdet, til skolene og til holdeplassene.
- m) Vi støtter vurderingen om at det er fornuftig å fastsette parkeringskravet for personbiler i henhold til bestemmelsene i den nye kommuneplanen (lavere antall parkeringsplasser) fremfor i områdereguleringen. En bør innføre krav om et størst antall parkeringsplasser for personbiler i samsvar med kommuneplanens arealdel. Samtidig forutsetter vi at en setter et minstekrav til antall sykkelparkeringsplasser.

Bestemmelsen bør stille krav til kvaliteten på sykkelparkeringen, for eksempel at det er mulighet for sikker låsing av sykkelen.

- n) Gode interne trafikksystemer bør utvikles for å hindre farlige situasjoner og sikre framkommelighet for alle trafikantgrupper. Renovasjonsløsningen for området skal tilrettelegges på en måte som ivaretar trafikksikkerheten. Skolevei fra planområdet må vurderes i planbeskrivelsen/trafikkanalysen. Myke trafikanter må få et sikkert tilbud i anleggsfasen og det må sikres tilfredsstillende siktforhold i krysningspunkter mellom anleggstrafikk og gående og syklende. Dette kan med fordel tas med i reguleringsbestemmelsene.
- o) Vi forutsetter at Klima- og miljødepartementets retningslinjer for behandling av støy (T- 1442/2021) og luftkvalitet (T-1520) i arealplanlegging legges til grunn for planarbeidet.
- p) Fylkeskommunen mener at planlagte seks etasjers blokkbebyggelse i planområdet skaper en heller brå overgang til småhusbebyggelse mot øst og dermed ingen god sammenheng med sin store høydeforskjell.
- q) At blokkbebyggelsen vil få leiligheter av ulike størrelse mener vi bra. Utbygger foreslår både gjennomgående og ensidige leiligheter. Av hensyn til beboernes trivsel vil fylkeskommunen fraråde leiligheter som ikke er gjennomgående.
- r) Planlagt utnyttelse er oppgitt til om lag 220 % bruksareal (BRA). Fylkeskommunen ser ingen grunn til at utnyttelsesgrad på 150 % BRA skal overskrides og ber kommunen følge opp gjeldende bestemmelser.
- s) Høydene i planskissen avviker fra § 6.1 *Boligbebyggelse, Felt BB (...)* i områdereguleringens planbestemmelser. Vi mener at boligblokkene ikke må overskride bestemmelsenes begrensninger og at kommunen heller bør gå inn for å senke høydene mest mulig.
- t) I planinitiativet skriver forslagsstiller at det er vurdert at planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning. Formålet med konsekvensutredninger er å utrede planers virkninger for omgivelser og samfunn. En viss vurdering kan det like vel være behov for. Vi ber derfor om at planbeskrivelsen utreder nærmere hvilke følger utbyggingen vil kunne få for nærområdet og bydelen. Samtidig bør avbøtende tiltak beskrives.
- u) Fylkeskommunen er uenig i at den høye kvaliteten på uteoppholdsarealene, både felles og privat, vil veie opp for at det foreslås noe mindre uteoppholdsareal enn områdereguleringen angir.
- v) Lekeplasser må beskrives og tegnes inn i plankartet. Fylkeskommunen ber om at det legges inn krav i planbestemmelsene om at lekeplassene skal være ferdig opparbeidete innen det gis ferdigattest til første bolig.
- w) Fylkeskommunen mener at belastningen på park og kvartalslekeplass i felt o_PRK1 i områdereguleringen vil bli for stor, og at Kommuneplanens minstekrav til uteoppholds- og lekearealer for ny bebyggelse derfor må dekkes i området mellom blokkbebyggelsen.
- x) Det er viktig at grøntområdene blir opparbeidet fagmessig og blir tilsvarende vedlikeholdt. Dette bør innarbeides i reguleringsbestemmelsene.

- y) Planen må ivareta kravene til universell utforming. Dette må sikres gjennom plankart og bestemmelser. Reguleringsplaner skal redegjøre for tilgjengelig utforming både innad i planområdet og i sammenheng med omgivelsene.
- z) Private planleggere og kommunene må utrede flom- og skredfare som en del av ROS-analysen og innhente sakkyndig bistand når det er nødvendig.
- æ) I NVEs atlas ser vi at det er skravur for kvikkleire i planområdet. Dette må derfor undersøkes videre.
- ø) Forslag til løsning er langt kommet i utarbeidelse. Fylkeskommunen vil påpeke at dette kan låse forslaget unødig, vanskeliggjøre medvirkning og at det blir mindre åpent å komme med innspill. Det hadde vært gunstigere med tidligere medvirkning til arbeidsutkastet.
- å) Fylkeskommunen viser til Estetikkeveileder for Østfold, se vedlegg. Tiltakshaver har ansvar for at det ved plan- og byggesaker inngår en faglig utført redegjørelse for og vurdering av tiltakets estetiske sider, både til det selv, til omgivelsene og til fjernvirkning.

Forslagsstillers kommentarer:

Ad pkt a) Foreslått tekst angående automatisk fredete kulturminner er tatt inn i reguleringsplanforslagets fellesbestemmelser.

Ad pkt b) Eksisterende bebyggelse er ikke SEFRAK-registrert eller vernet på noen annen måte. Området er regulert til utvikling både i områdereguleringen og kommuneplanen. Bebyggelsen har ikke blitt ansett som verneverdig i behandlingen av overordnede planer. Byggene er bygget om og bygget på på ulike tidspunkt, og fremstår som lite originale. Bebyggelsen omfattes ikke av Askim kommunes kulturminneplan fra 2010.

Ad pkt c) Høy utnyttelse nært kollektivknutepunkt er en viktig strategi i arbeidet mot bærekraftige byer. Planforslaget fører til flere sentrumsnære boliger der behovet for bruk av bil er kraftig redusert, og vil være et godt klimatiltak.

Ad pkt d) Det er i forbindelse med planarbeidet ikke stilt noen krav til bevaring fra Indre Østfold kommune.

Ad pkt e) Trafikkanalysen er vedlagt planforslaget.

Ad pkt f) Adkomst til planområdet er lagt til Henstad allé og ikke fra fylkesveien.

Ad pkt g) Trafikkanalysen viser at det er behov for tiltak i Gimmingkrysset, men uavhengig av planforslaget. På bakgrunn av dette, og at kommunen og fylkeskommunens ønsker for fremtidig utvikling av krysset er uvisst, er det besluttet at planforslaget ikke bør omfatte krysset.

Ad pkt h) Krysset mellom Klara Skoglunds gate og Henstad allé (Gimmingkrysset) omfattes ikke av reguleringsplanforslaget.

Ad pkt i) Byggegrensene er tegnet inn på plankartet.

Ad pkt j) Bestemmelsene sikrer at byggeplaner for opparbeidelse av offentlige trafikkområder skal godkjennes av vegeier til søknad om igangsettingstillatelse.

Ad pkt k) Frisikt er tegnet inn på plankartet og inngår i planbestemmelsene.

Ad pkt l) Kollektivtransporten i området er beskrevet i planbeskrivelsen.

Ad pkt m) Innspillene er ivaretatt i planens bestemmelser. Parkeringsløsningen er nærmere beskrevet i planbeskrivelsen.

Ad pkt n) Renovasjonsløsningen er valgt med tanke på blant annet trafikksikkerhet. Trafikkløsningene er beskrevet i trafikkanalysen vedlagt planforslaget.

Ad pkt o) T-1442/2021 er lagt til grunn for støybestemmelsene i planen.

Ad pkt p) En utredning av byggehøydene er vedlagt planforslaget.

Ad pkt q) For å ivareta en god fordeling av leilighetsstørrelser der også små leiligheter er representert, viser illustrasjonsprosjektet også ensidige leiligheter. Disse vil få gode sol- og utsiktsforhold, samt vende mot stille side.

Ad pkt r) Utnyttelsen er i tråd med gjeldende føringer i kommuneplanen (200-400 % for sentrumsområder). Utnyttelsen er nærmere beskrevet i planbeskrivelsen.

Ad pkt s) En utredning av byggehøydene er vedlagt planforslaget.

Ad pkt t) Virkningene av planforslaget er beskrevet i planbeskrivelsen, kapittel 8.

Ad pkt u) I en plan av denne størrelsen er det vanskelig å opprettholde MUA-kravet i overordnede planer uten at det går på bekostning av andre kvaliteter. Forslagsstiller mener at den høye kvaliteten og den totale størrelsen på uteoppholdsarealene i planforslaget gjør det forsvarlig å redusere kravet for de minste leilighetene. Uteoppholdsarealene er nærmere beskrevet i planbeskrivelsen, samt på landskapsplan og illustrasjoner vedlagt planforslaget.

Ad pkt v) Areal som skal avsettes til leke- og uteoppholdsarealer er definert og beskrevet i planbestemmelsene. Lekearealer er sikret oppført før midlertidig brukstillatelse gjennom rekkefølgekrav. Leke- og utearealer skal oppføres i tråd med gjeldende krav til universell utforming.

Ad pkt w) Felt o_PRK1 er forutsatt som kvartalslekeplass for hele området områdereguleringen omfatter. Dette videreføres i detaljreguleringen. Det vil også avsettes store arealer til uteoppholdsareal inkludert lekeplass i gårdsrommet.

Ad pkt x) Reguleringsbestemmelsene sikrer at det vil bli utarbeidet en detaljert utomhusplan til søknad om rammetillatelse.

Ad pkt y) Planen ivaretar gjeldende krav til universell utforming. Universell utforming er også omtalt i planbeskrivelsen.

Ad pkt z) Flom- og skredfare er redegjort for i områdestabilitetsvurderingen vedlagt planforslaget, og omtalt i ROS-analysen.

Ad pkt æ) Områdestabiliteten er redegjort for i områdestabilitetsvurderingen vedlagt planforslaget. Det konkluderes med at områdestabiliteten er tilfredsstillende.

Ad pkt ø) Alle innspill til planen ved oppstart har vært vurdert og tatt med i videre arbeid med planen.

Ad pkt å) Estetisk redegjørelse er vedlagt planforslaget.

12. Statens vegvesen, 30.10.2024

Sammendrag:

- a) Planområdet beliggenhet og nærhet til sentrum, sykkelvegruter og bussholdeplasser gjør at vi oppfordrer til høy utnyttelse av arealene.
- b) Planen bør 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 nært 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.
- c) Nasjonal gåstrategi har to hovedmål om at det skal være attraktivt å gå for alle og at flere skal gå mer. 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.
- d) Reguleringsplanen må redegjøre for og vise hvordan universell utforming ivaretas, for eksempel skal transportsystemet, inkludert parkeringsplasser for forflytningshemmede, være universelt utformet.
- e) Nasjonal transportplan fremhever også hensynet til barn og unge i et eget kapittel, og legger føringer om at flest mulig skal kunne sykle og gå til skolen.
- f) 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». Alternativt kan tallfestede aktuelle grenseverdier tas inn i planbestemmelsene. Da vil grense-verdiene være entydig definert selv om retningslinjen senere revideres.
- g) Luftforurensning bør utredes i en luftfaglig rapport. 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.
- h) 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. 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.

- i) Det må utredes hvordan planområdet kan betjenes av kollektivtrafikk. Beskrivelsen bør også omfatte gangforbindelser og avstander til relevante stoppesteder.
- j) Vi anbefaler at alle offentlige trafikkarer dimensjoneres etter Statens vegvesens håndbøker. Vi tenker da spesielt på fri sikt i kryss og avkjørsler. Løsninger bør planlegges slik at store kjøretøy ikke trenger å rygge, og areal tiltenkt lekeplasser bør ikke plasseres i tilknytning til manøvreringsarealer for renovasjonskjøretøy eller parkeringsarealer som baserer seg på ryggende kjøretøy.
- k) Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafiksikkert og tilpasset alle og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by.
- l) 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. 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 kjøre-banenivå. Enkeltstående trær, stolper og liknende kan stå innenfor sikttrekanten. Eventuelle trær i sikttrekanten skal oppstammes slik at trekrona ikke hindrer sikt.
- m) Det bør gjennomføres en trafikkanalyse for å utrede trafikale konsekvenser med tanke på dimensjonering og valg av løsninger. Analysen bør omfatte vurdering av trafiksikkerhet og trafikkavvikling i kryss og avkjørsler. Trafikkanalysen gir også grunnlag for vurdering av fremtidige støyforhold.

Forslagsstillers kommentarer:

Ad pkt a) Foreslått utnyttelse er 200 % BRA, noe som er i tråd med gjeldende føringer i kommuneplanen (200-400 % for sentrumsområder).

Ad pkt b) Trafikkanalysen vedlagt planforslaget beskriver blant annet forhold for gående og syklende. Bestemmelsene i planforslaget inneholder minimumskrav til antall sykkelplasser, krav om lett tilgjengelig plassering og mulighet for fastlåsing.

Ad pkt c) Planforslaget sikrer flere passasjer og gangveier gjennom og forbi området.

Ad pkt d) Planen ivaretar gjeldende krav til universell utforming.

Ad pkt e) Planområdets beliggenhet og utforming tilrettelegger for at barn og unge skal kunne sykle og gå til skolen.

Ad pkt f) T-1442/2021 er lagt til grunn for støybestemmelsene i planen.

Ad pkt g) Luftforurensning er beskrevet i rapport vedlagt planforslaget.

Ad pkt h) Innspillene til parkering er ivaretatt i planforslaget.

Ad pkt i) Kollektivtransporten i området er beskrevet i planbeskrivelsen og trafikkanalysen vedlagt planforslaget.

Ad pkt j) Planforslaget ivaretar gjeldende siktkrav i plankart og bestemmelser. Løsning for renovasjon er valgt blant annet med tanke på trafikksikkerhet og å unngå behov for rygging. Lekearealer er plassert med god avstand til manøvreringsarealer for renovasjonskjøretøy. Parkeringsarealer er utelukkende plassert i kjeller.

Ad pkt k) Det er ingen store utfordringer tilknyttet trafikksikkerhet i planforslaget. Forholdene er nærmere beskrevet i trafikkanalysen vedlagt planforslaget.

Ad pkt l) Frisikt er tegnet inn på plankartet og inngår i planbestemmelsene.

Ad pkt m) Trafikkanalysen er vedlagt planforslaget.