

Detaljregulering iht. pbl § 12-3

## Planbeskrivelse for Gislingrud næringsområde

**Gnr./bnr: 113/6, 113/8, 113/11, 113/27, 113/51, 113/103, 113/105 m.fl.**

**PlanID: 0125\_20190003**

Planens dato: 12.06.2019, sist revidert 19.02.2026

Kommunestyrets vedtak: 24.03.2026



Planbeskrivelsen innsendt første gang dato: 12.06.2019

Revideringer i perioden før første gangs behandling av plandokumentene.

<b>Dato:</b>	<b>Revidering består av:</b>	<b>Utført av:</b>
20.06.2019	Rev 01: Oppdatert med vedtaksdato	JSKY
29.08.2019	Rev 02: Revisjon etter avtale med kommunen	JSKY
06.12.2024	Rev 03: Revisjon etter tilbakemelding fra kommunen	JSKY
25.04.2025	Rev 04: Omarbeidet planbeskrivelsen etter ny mal fra kommunen. Tatt ut konsekvensutredningen og lagt den som eget vedlegg til planen.	PATOST
10.06.2025	Rev 05: Mindre endring av kap. 7.6 og 7.11 som følge av omformulering av bestemmelsen knyttet til opparbeidelse av rasteplass, gjort av Indre Østfold kommune.	MADJ
12.11.2025	Rev 06: Revideringer som følge av endringer i bestemmelsene iht. kommunikasjon med Indre Østfold kommune.	MDJ
19.02.2026	Rev. 07: Revisjon med bakgrunn høringsinnspill.	PAT

<b>1. SAMMENDRAG .....</b>	<b>6</b>
<b>2. NØKKELOPPLYSNINGER .....</b>	<b>7</b>
<b>3. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET .....</b>	<b>9</b>
3.1. BAKGRUNN OG INTENSJON .....	9
3.2. ROLLER.....	9
3.3. BELIGGENHET .....	9
3.4. FORHOLDET TIL KONSEKVENSTREDNINGER .....	10
<b>4. PLANPROSESSEN .....</b>	<b>11</b>
4.1. OPPSTART AV PLANARBEIDET.....	11
4.2. OFFENTLIG ETTERSYN .....	14
4.3. REVISJON AV PLANFORSLAG ETTER OFFENTLIG ETTERSYN .....	14
4.4. BEGRENSET HØRING .....	15
<b>5. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER .....</b>	<b>16</b>
5.1. FYLKESKOMMUNALE PLANER.....	16
5.2. KOMMUNEPLAN.....	17
5.2.1 <i>Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2032</i> .....	17
5.2.2 <i>Kommunedelplan Slitu-Momarken (2014)</i> .....	18
5.2.3 <i>Kommuneplanens arealdel 2024-2035</i> .....	18
5.3. GJELDENDE OMRÅDEREGULERINGSPLAN/ØVRIGE REGULERINGSPLANER.....	20
5.4. TILGRESENDE PLANER.....	21
5.5. AKTUELLE TEMAPLANER.....	22
5.5.1 <i>Kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet 2023-2035</i> .....	22
5.5.2 <i>Mobilitetsstrategi for Indre Østfold kommune 2023-2034</i> .....	22
5.6. STATLIGE PLANRETNINGSLINJER/RAMMER/FØRINGER .....	22
5.6.1 <i>Statlig planretningslinje for arealbruk og mobilitet (2024)</i> .....	22
5.6.2 <i>Rikspolitiske retningslinje for barn og planlegging (1995)</i> .....	23
5.6.3 <i>Statlige planretningslinjer for klima og energi (2024)</i> .....	23
<b>6. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET (DAGENS SITUASJON) .....</b>	<b>24</b>
6.1. AVGRENSNING, STØRRELSE OG AVSTANDER.....	24
6.2. EIENDOMSFORHOLD .....	24
6.3. DAGENS AREALBRUK OG TILSTØTENDE AREALBRUK.....	26
6.4. STEDETS KARAKTER OG EKSISTERENDE BEBYGGELSE.....	27
6.5. LANDSKAP, TOPOGRAFI OG LOKALKLIMA.....	28
6.6. KULTURMILJØET, KULTURMINNER OG HISTORISKE ANLEGG.....	29
6.7. NATURFORHOLD .....	30
6.8. REKREASJON OG BARN OG UNGES INTERESSER .....	30

6.9.	LANDBRUK .....	30
6.10.	NÆRING .....	31
6.11.	VEI- OG TRAFIKKFORHOLD .....	31
6.12.	UNIVERSELL UTFORMING .....	31
6.13.	PRIVAT OG OFFENTLIG SERVICETILBUD I NÆROMRÅDET .....	31
6.14.	TEKNISK INFRASTRUKTUR .....	31
6.15.	OVERVANN, KLIMATILPASNING OG VASSDRAG .....	31
6.16.	MILJØFORHOLD .....	33
6.17.	GRUNNFORHOLD .....	33
6.18.	RISIKO OG SÅRBARHET .....	34
6.19.	PRIVATRETSLIGE BINDINGER .....	34
6.20.	ANALYSER/UTREDNING .....	34
<b>7.</b>	<b>BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET .....</b>	<b>35</b>
7.1.	PLANFORUTSETNINGER OG PLANLAGT AREALBRUK .....	35
7.2.	REGULERINGSFORMÅL .....	36
7.3.	BEBYGGELSENS PLASSERING OG UTFORMING .....	37
7.4.	PARKERING/GARASJER OG SYKKELPARKERING .....	39
7.5.	MOBILITET OG TRAFIKKLØSNING .....	40
7.6.	REKREASJON, LEK, NÆRMILJØANLEGG OG UTEOPPHOLDSAREAL .....	44
7.7.	UNIVERSELL UTFORMING .....	44
7.8.	TEKNISK INFRASTRUKTUR .....	44
7.9.	OVERVANNSHÅNDTERING, KLIMATILPASNING, VASSDRAG OG RAMMEPLAN FOR VANN OG AVLØP .....	45
7.10.	RENOVASJON OG VARELEVERING .....	45
7.11.	REKKEFØLGEBESTEMMELSER .....	45
<b>8.</b>	<b>KONSEKVENsutREDNING .....</b>	<b>47</b>
<b>9.</b>	<b>VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET .....</b>	<b>48</b>
9.1.	OVERORDNEDE PLANER OG VEDTAK .....	48
9.2.	FNS BÆREKRAFTSMÅL .....	48
9.3.	RISIKO- OG SÅRBARHET .....	49
9.3.1.	<i>Grunnforhold .....</i>	<i>49</i>
9.3.2.	<i>Forurensing og støy .....</i>	<i>50</i>
9.3.3.	<i>Flomfare og overvannshåndtering .....</i>	<i>52</i>
9.4.	STEDETS KARAKTER - LANDSKAP, BYFORM, ESTETIKK OG IDENTITET .....	52
9.5.	REKREASJON OG FRILUFTSLIV .....	60
9.6.	BARN OG UNGES INTERESSER OG OPPVEKSTVILKÅR .....	60
9.7.	BOKKVALITET FOR EKSISTERENDE OMGIVELSER .....	60
9.8.	BOKKVALITET OG FASADEUTFORMING FOR NY BEBYGGELSE .....	65

9.9.	KULTURMINNER OG KULTURMILJØ .....	66
9.10.	KARBONUTSLIPP .....	66
9.11.	FORHOLDET TIL KRAVENE I KAP. II I NATURMANGFOLDLOVEN.....	66
9.12.	TRAFIKKFORHOLD OG MOBILITET .....	66
9.13.	UNIVERSELL UTFORMING .....	67
9.14.	SOSIAL INFRASTRUKTUR (SKOLE, BARNEHAGE, BO-/PLEIETILBUD).....	67
9.15.	LANDBRUK OG ANDRE NÆRINGSINTERESSER .....	67
9.16.	TEKNISK INFRASTRUKTUR .....	67
9.17.	VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET FOR SPESIelt BERØRTE EIENDOMMER.....	67
9.18.	JURIDISK OG ØKONOMISKE KONSEKVENSER .....	67
9.19.	INTERESSEMOTSETNINGER.....	67
9.20.	FORSLAGSSTILLER AVSLUTTENDE KOMMENTAR .....	68
<b>10.</b>	<b>VEDLEGG .....</b>	<b>68</b>

## 1. Sammendrag

Planområdet er på ca. 130 daa og ligger på Gislingrud ved Slitu, nord for Fv.128 (Askimveien), i Indre Østfold kommune. Området er anvist som fremtidig kombinert bebyggelse og anleggsformål i kommuneplanen, fremtidig næringsvirksomhet i kommunedelplanen for Slitu-Momarken og er avsatt som avlastningsområde for handel med plasskrevende varer i fylkesplanen. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for arealer med handel med plasskrevende varer og næring/industri med tilhørende adkomst og parkering. I planen tilrettelegges det for ny adkomst til eksisterende næring/industri i nordvest. Dette vil avlaste bolig gatene Ultvedtveien og Stabburveien. Som en del av planarbeidet avsettes nødvendige vegetasjonsskjermer mot boliger og øvrige omgivelser.

Som grunnlag for reguleringsplanen med tilhørende bestemmelser er det utarbeidet en konsekvensutredning (KU). Konsekvensutredningen omfatter hele det opprinnelig varslede området og utreder ulike alternative former for utbygging i tillegg til 0-alternativet. Dette gir grunnlag for å belyse ulike problemstillinger, sammenligne ulike løsninger og treffe et best mulig valg som videreføres i den juridisk bindende reguleringsplanen med bestemmelser. Konsekvensutredningen er eget vedlegg. Konsekvensutredningen lå til grunn for valg av alternativ før første gangs behandling. Selve konsekvensutredningen er derfor ikke endret etter dette. Konsekvenser av redusert planområde er omtalt i denne planbeskrivelsen.

Planprosessen har pågått over flere år. Planområdet har siden oppstart og første gangs høring blitt vesentlig redusert. Det er endret fra ca. 240 daa til ca. 130 daa.

## 2. Nøkkelopplysninger

<b>Faktaopplysninger om planen</b>	
Stedsnavn og adresse	Gislingrud, Slitu
Gårdsnr./bruksnr.	113/6, 113/8, 113/11, 113/27, 113/51, 113/103, 113/105 m.fl.
Gjeldende planstatus (regulerings-/kommune(del)pl.)	Kommuneplanens arealdel 2024-2035, Indre Østfold kommune
Forslagsstiller (som har engasjert plankonsulent)	GG Prosjekt AS
Grunneiere (sentrale)	Slitu Nærings og Handelspark AS Jan Harald Gislingrud Østfold Bilskaresenter Eiendom AS Anders og Øyvind Herland Biltema Real Estate Norway AS
Plankonsulent	Henning Larsen Architects AS
Ny plans hovedformål	Handel med plasskrevende varer og næring/industri.
Planområdets areal i daa	130,3
Grad av utnytting	Min. 30 %, maks. 80 %.
Ant. nye boenheter/ nytt næringsareal (BRA)	Forutsatt 40 % bebygd areal og bygg i ett plan gir dette ca. 40.000 m <sup>2</sup> BRA.
Aktuelle problemstillinger (støy, byggehøyder, o. l.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kryss med Askimveien. Det er gjort beregninger for hvilken trafikkmengde kryss må opparbeides som fullkanalisert kryss. Tiltak er sikret i bestemmelsene.</li> <li>- Støy. Det er gjort beregninger for når det vil inntreffe behov for støyskjermingstiltak. Tiltak er sikret i bestemmelsene.</li> <li>- Dyrka mark. Opprinnelig planområde omfattet store arealer med dyrka mark. I endelig planområde er dette vesentlig redusert.</li> <li>- Byggehøyder. Det er utarbeidet 3D-illustrasjoner som viser konsekvenser sett fra ulike ståsteder.</li> </ul>

Foreligger det varsel om innsigelse (j/n)	Det kom innsigelse til planforslaget i forbindelse med første høring og offentlig ettersyn. Basert på redusert/ revidert planforslag er innsigelsene trukket.
Konsekvensutredningsplikt (j/n)	Ja
Kunngjøring oppstart, dato	26.02.2019.
Informasjonsmøte/folkemøte, avholdt (j/n).	Ja

## 3. Bakgrunn for planarbeidet

### 3.1. Bakgrunn og intensjon

Med bakgrunn i gjeldende kommuneplan, kommuneplanens arealdel 2024-2035 Indre Østfold kommune (plan-ID 3014202101), kommunedelplan for Slitu-Momarken (plan-ID 1252008001) og Fylkesplan – Østfold mot 2050, ønsker oppdragsgiver regulering av areal avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål/næringsområde/ avlastningsområde for handel med plasskrevende varer.

Formålet med planarbeidet er å tilrettelegge for etablering av næring, i form av arealer til plasskrevende handel/lager/industri, med tilhørende adkomst, parkering og øvrig uteareal på Gislingrud, Slitu. Planarbeidet er i tråd med kommuneplanens arealdel der planområdet er anvist som fremtidig kombinert bebyggelse og anleggsformål med beskrivelse næring/forretning. Arealet er også avsatt som avlastningsområde for handel med plasskrevende varer i fylkesplanen. Det er ønskelig at handels-/næringsområdet skal omfatte arealer for plasskrevende handelskonsepter, næring og industri/lager, samt kontor tilknyttet disse formålene. Næringen det ønskes å tilrettelegge for her skal ikke være konkurrerende med sentrumshandelen i Askim eller Mysen. Arealbruk og planlagt tiltak for øvrig avviker i liten grad fra berørte reguleringsplaner.

### 3.2. Roller

Forslagsstiller er GG PROSJEKT AS.

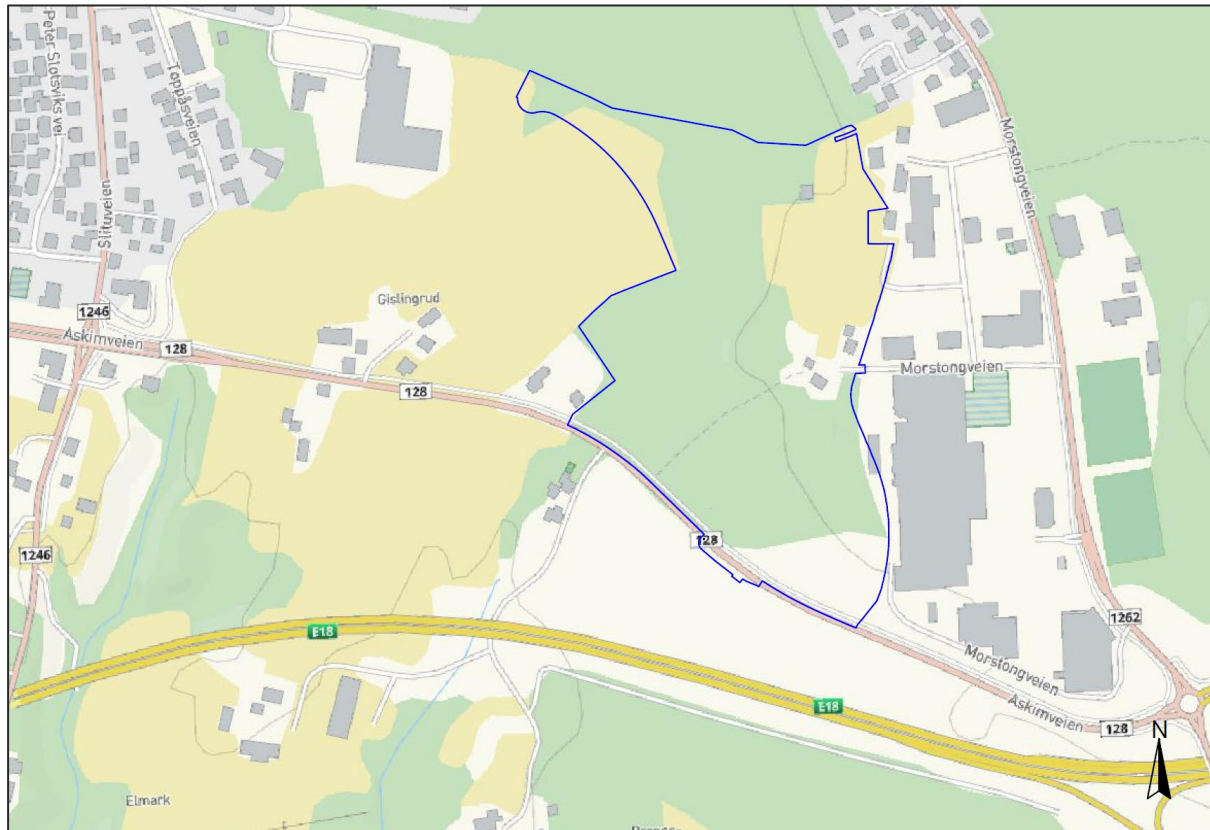
Plankonsulent er Henning Larsen Architects AS, med oppdragsleder Per Atle Tangen.

Forslagsstiller disponerer via selskapet Slitu Nærings og Handelpark AS deler av planområdet. Forslagsstiller har også avtale med grunneier Jan Harald Gislingrud om kjøp av eiendom.

Østfold BilskaDESenter Eiendom AS og Biltema Real Estate Norway AS er samarbeidspartnere med forslagsstiller.

### 3.3. Beliggenhet

Planområdet ligger på Gislingrud ved Slitu, nord for fv.128 Askimveien, i Indre Østfold kommune. Tomten ligger øst for dyrka mark og eksisterende boligområde, vest for eksisterende nærings-/handelsområde, med adkomst fra Askimveien og Morstongveien. Planområdet er på ca. 128 daa og utgjør det meste av arealet vist som KBA10 i kommuneplanens arealdel. Sørøst for planområdet er det av- og påkjøring til E18. Planområdets beliggenhet og avgrensning fremgår av kartet nedenfor.



Figur 1: Planområdets beliggenhet og avgrensning vist med blå strek.

### 3.4. Forholdet til konsekvensutredninger

Planen utløser krav om konsekvensutredning, jamfør Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven (FOR-2017-06-21-854) med vedlegg.

Konsekvensutredningen er et eget vedlegg.

Konsekvensutredningen ble utarbeidet for å danne grunnlag for å velge alternativ. Ved første gangs behandling ble alternativ 1 valgt. Dette alternativet ble sendt ut på høring og offentlig ettersyn. Ved høring og offentlig ettersyn kom det innsigelser og andre innspill som har medført endringer i planen. Endringene omhandlet blant annet at en stor del av dyrka mark er tatt ut av planforslaget, og at utbyggingsomfanget er redusert. I tillegg til at matjord spares, får dette i første rekke konsekvenser for trafikkmengder og støy. Det er derfor utarbeidet nye beregninger for trafikk og støy. Dette omtales nærmere i kapittel 9, og i egne vedlegg. Selve konsekvensutredningen er ikke endret etter at planen var ute til høring og offentlig ettersyn. Planens avgrensning, kart og figurer er derfor heller ikke endret i konsekvensutredningen.

## 4. Planprosessen

Planforslaget ble startet opp i 2018. Historikken til planen:

- Oppstartmøte med kommunens planavdeling ble avholdt 03.10.18.
- Åpent møte 27.03.19 i Festsalen på Kulturtorget i Mysen og særmøter med berørte grunneiere langs Askimveien.
- Arbeidsmøte med Eidsberg kommune (nå Indre Østfold kommune) ble avholdt 21.05.2019.
- Planen lå ute på høring nov.-des. 2019. Det kom inn innsigelser fra Statens vegvesen, fylkeskommunen og Statsforvalteren.
- Avklaring om videre prosess i kommunestyret 15.06.2021
- Statsforvalteren anser innsigelsen som løst 05.06.2023
- Saken ble tatt opp i fylkesrådet 28.09.2023. Innsigelse ble trukket.
- Dialogmøter med kommunen.

Det er ikke inngått utbyggingsavtale med Indre Østfold kommune. Forhandling om utbyggingsavtale igangsettes eventuelt mellom utbygger og kommunen etter at planen er vedtatt.

### 4.1. Oppstart av planarbeidet

Oppstartsmøte med Eidsberg kommune ble avholdt 03.10.2018.

Oppstart av planarbeidet ble varslet 26.02.2019 med brev til berørte naboer og offentlige instanser, kunngjøring på kommunens hjemmeside og annonse i Smaalenene Avis.

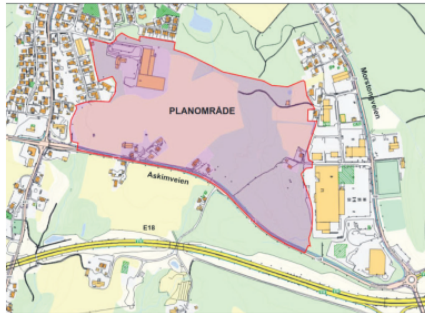


Figur 2: Varslet planområde, markert med rødt omriss.

**VARSEL OM OPPSTART AV  
DETALJREGULERINGSPLAN  
OG HØRING AV PLANPROGRAM  
FOR GISLINGRUD-SLITU  
(NASJONAL PLAN-ID: 20190003),  
EIDSBERG KOMMUNE**

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8, 12-9, 14-2 og Forskrift om konsekvensutredninger varsles det herved at det igangsettes arbeid med detaljreguleringsplan for Gislingrud-Slitu, Eidsberg kommune. Det varsles samtidig oppstart av forhandlinger om utbyggingsavtale iht. plan- og bygningsloven § 17-4. Parter i forhandlingene er GG PROSJEKT AS og Eidsberg kommune. Planlagte tiltak er vurdert å utløse krav om konsekvensutredning jf. forskrift om konsekvensutredning. Samtidig med varsling av oppstart legges forslag til planprogram ut til høring.

Planområdet er på ca. 284 daa og ligger på Gislingrud-Slitu, nord for Fv.128. Området består hovedsakelig av dyrka mark og skog. Planområdets avgrensning er markert på kartet nedenfor.



Framtidig næringsområde er i hovedsak i tråd med overordnede planer og i fylkesplanen avsatt til avlastningsområde for handel. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for plasskrevende handelskonsepter, næring og industri/lager med tilhørende adkomst og parkering. Planens endelige avgrensning vil bli avklart som en del av planarbeidet.

Det vil bli avholdt et informasjonsmøte **onsdag 27. mars kl. 17**. Møtet avholdes i Festsalen på Kulturtorget i Mysen.

Varslingsbrev og planprogram ligger på Eidsberg kommunes hjemmesider: [www.eidsberg.kommune.no](http://www.eidsberg.kommune.no)

Eventuelle merknader til planarbeidet kan innen **15. april 2019** rettes til:

Rambøll Norge AS, Avd. Plan og Arkitektur, Postboks 383, 1601 Fredrikstad og/eller e-post: [per.atle.tangen@ramboll.no](mailto:per.atle.tangen@ramboll.no)

**Figur 3: Annonse i Smaalenene Avis.**

Det ble avholdt åpent møte 27. mars 2019.

Frist for uttalelse var 15. april 2019.

Følgende 12 uttalelser kom inn i forbindelse med varsel om planoppstart:

1. Indre Østfold brann og redning IKS, datert 26.02.19
2. Eidsberg Bondelag, datert 14.03.19
3. Østfold Fylkeskommune, datert 26.03.19
4. Direktoratet for mineralforvaltning, datert 01.04.19
5. Norges vassdrags- og energidirektorat, datert 02.04.19

6. Hafslund Nett, datert 08.04.19
7. Østre Linje arkitektur og landskap AS på vegne av Anne Mustorp Nilsen og Thor Nilsen, datert 09.04.19
8. Mattilsynet, datert 10.04.19
9. Fylkesmannen i Oslo og Viken, datert 11.04.19
10. Østfold Fylkeskommune, datert 11.04.19
11. Statens vegvesen, datert 12.04.19
12. Askim kommune, datert 24.04.19

Sammendrag av uttalelsene med kommentarer er eget vedlegg til planen.

Sammen med varsel om oppstart av planarbeidet ble planprogrammet lagt ut på høring og offentlig ettersyn. Planprogrammet ble fastsatt av Eidsberg kommune 17.06.2019.

## 4.2. Offentlig ettersyn

Planen var oppe til første gangs behandling 16.09.2019 og lå ute til høring og offentlig ettersyn i perioden 22.10.2019 til 06.12.2019.

Følgende 8 uttalelser kom inn i forbindelse med høring og offentlig ettersyn:

1. Østre Linje arkitektur og landskap AS på vegne av Anne Mustorp Nilsen og Thor Nilsen, datert 25.11.19
2. Norges vassdrags- og energidirektorat, datert 26.11.19
3. Direktoratet for mineralforvaltning, datert 27.11.19
4. Eidsberg Bondelag, datert 03.12.19
5. Statens vegvesen, datert 05.12.19
6. Østfold Bilskadesenter, datert 05.12.19
7. Østfold Fylkeskommune, datert 12.12.19
8. Fylkesmannen i Oslo og Viken, datert 13.12.19

Det kom innsigelser fra Østfold fylkeskommune, Statens vegvesen og Fylkesmannen i Oslo og Viken. Innsigelsene er senere trukket, basert på redusert/revidert planforslag.

## 4.3. Revisjon av planforslag etter offentlig ettersyn

Planforslaget er nesten halvert etter høring og offentlig ettersyn. Det er i første rekke dyrka mark i den vestlige delen av opprinnelig planforslag som er tatt ut av planen. Dette omfattet næringsformål og arealer for mulig idrettsanlegg. Eksisterende boliger langs nordsiden av Askimveien inngår ikke lenger i planområdet. Reduksjonen i planområdet innebærer også at det i revidert planforslag er kun én avkjørsel fra Askimveien.

Ved høring og offentlig ettersyn var konsekvensutredningen innarbeidet som en del av planbeskrivelsen. Konsekvensutredningen er nå tatt ut av planbeskrivelsen og vedlegges som et selvstendig dokument.

For øvrig er det gjort noen endringer i bestemmelsene, herunder presisering av plasskrevende varehandel, angivelse av parkering og minimumskrav til BYA.

I og med at planområdet er vesentlig redusert, er det gjort nye vurderinger med tanke på trafikk og støy. Dette omtales nedenfor og i egne rapporter som er vedlagt.

#### 4.4. Begrenset høring

Planen ble administrativt behandlet og lå ute til begrenset høring i perioden 27.11.2025 til 23.12.2025. Statsforvalteren fikk utsatt frist til 07.01.2026 og fylkeskommunen til 12.01.2026.

Følgende 10 uttalelser kom inn i forbindelse med begrenset høring:

1. **Norges vassdrags- og energidirektorat, datert 28.11.25**
2. **Statens vegvesen, datert 02.12.25**
3. **Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus, datert 09.01.26.**
4. **Østfold Fylkeskommune, datert 12.01.26.**
5. **Slitu Lokalråd, datert 19.12.25.**
6. **TTC, datert 22.12.25.**
7. **Stein Thomas Wastvedt, datert 28.11.25.**
8. **Øyvind og Anders Herland, datert 18.12.25.**
9. **Anne Mustorp Nilsen og Thor Nilsen, datert 21.12.25.**
10. **Tiril og Hans Edvard Røssum Tokerud, udatert.**

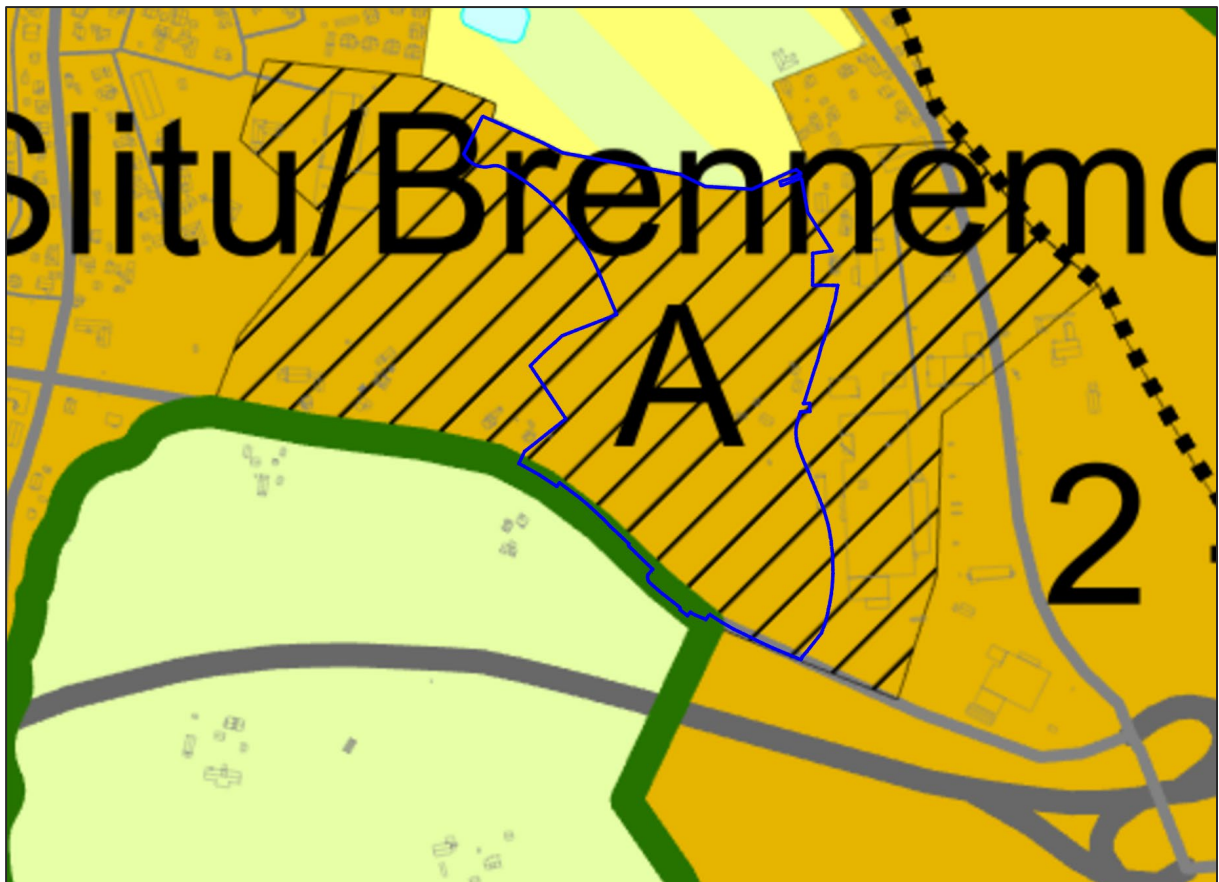
Det kom innsigelse fra Østfold fylkeskommune. Innsigelsen er senere trukket, basert på revidert planforslag.

## 5. Planstatus og rammebetingelser

Ettersom planområdet er innskrenket så vesentlig etter førte høring og offentlig ettersyn, vises endelig planavgrensning i figurene heretter.

### 5.1. Fylkeskommunale planer

I fylkesplanen «Østfold mot 2050» er området avsatt til avlastningsområde for handel. Se kartutsnitt nedenfor. Planområdet er markert med blått omriss.



**Figur 4: Utsnitt av fylkesplanen. Planområdet markert med blått omriss.**

Det er gitt følgende bestemmelser til avlastningsområdene:

- Avlastningsområder for handel er avgrenset på plankartet og merket med «A». Disse områdene skal benyttes til handel med plasskrevende varer. Dette omfatter trelast/byggevarer, gartneri/hagesentre, biler/ motorkjøretøy, hvitevarer og møbler. Store forretninger/varehus, som i hovedsak selger varer som ikke er plasskrevende, såkalte «big-box-konsepter», kan ikke lokaliseres i avlastningsområder for handel.
- Avlastningsområder for handel skal avgrenses og detaljeres i kommuneplanen innenfor det avgrensede området i fylkesplankartet.

Vurdering:

Definisjonen av plasskrevende varer er videreført i bestemmelsene til reguleringsplanen. Planforslaget anses å være i tråd med fylkesplanen.

## 5.2. Kommuneplan

### 5.2.1 Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2032

Følgende arealstrategier anses relevante:

**2.** Grønnstrukturen i tilknytning til bebyggelsen, og de store sammenhengende naturområdene med bekker, elver og vann skal sikres og gjøres godt tilgjengelig.

**6.** Det skal planlegges for å minimere skader forårsaket av klimaendringer. Naturbaserte og flerfunksjonelle overvannsløsninger skal foretrekkes.

**9.** Vi skal satse på grønn mobilitet for å bidra til å redusere klimautslipp og økt stedsattraktivitet, herunder bygging av gang- og sykkelveier og bedret busstilbud mellom tettstedene og på pendlerutene ut av kommunen.

**12.** Lokalisering av næring skal følge ABC-prinsippet. Lokalisering av detaljhandel skal bidra til å styrke eksisterende by- og tettstedssentre og bidra til effektiv arealbruk og miljø- og helsefremmende transportvalg.

**13.** Indre Østfold skal legge til rette for en betydelig arbeidsplassvekst. Gjennom bedre balanse mellom antall innbyggere og antall arbeidsplasser skal vi skape økt boattraktivitet og lavere klimagassutslipp. Det må derfor sikres store nok næringsarealer i arealplanen.

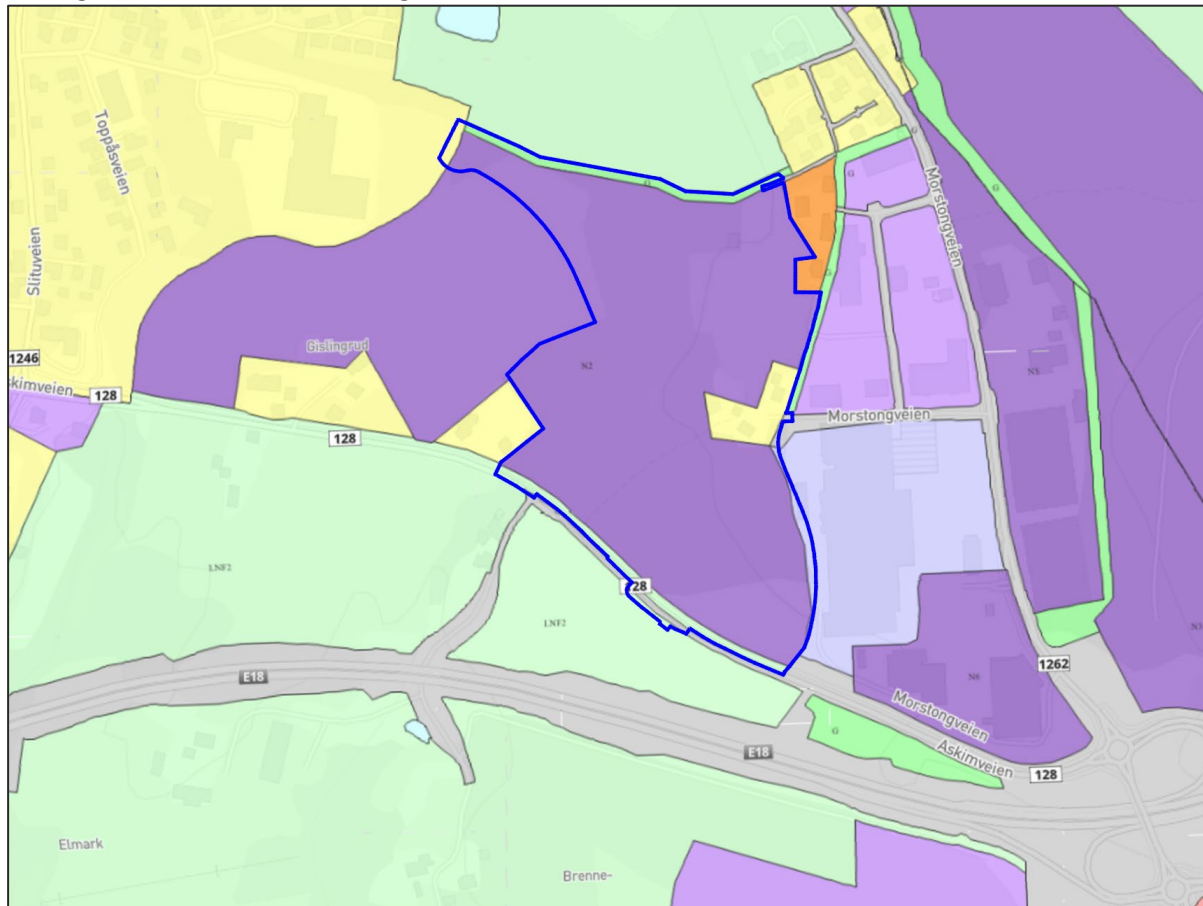
**17.** Universell utforming er nødvendig for noen, men nyttig for mange. Vi skal legge til rette for et inkluderende samfunn, og systematisk arbeide for å tilpasse det offentlige rom og funksjoner.

Vurdering:

Det er avsatt arealer til grønnstruktur, overvannshåndtering skal skje etter tretrinnsstrategien, det legges til rette for bussholdeplasser og gangforbindelser, type handel er i tråd med fylkesplanen, det legges til rette for arbeidsplasser og offentlige arealer skal være universelt utformede. Planforslaget anses å være i tråd med samfunnsdelen.

### 5.2.2 Kommunedelplan Slitu-Momarken (2014)

I kommunedelplanen inngår planområdet som en del av et større areal avsatt til framtidig næringsvirksomhet. Se utsnitt i figuren nedenfor.



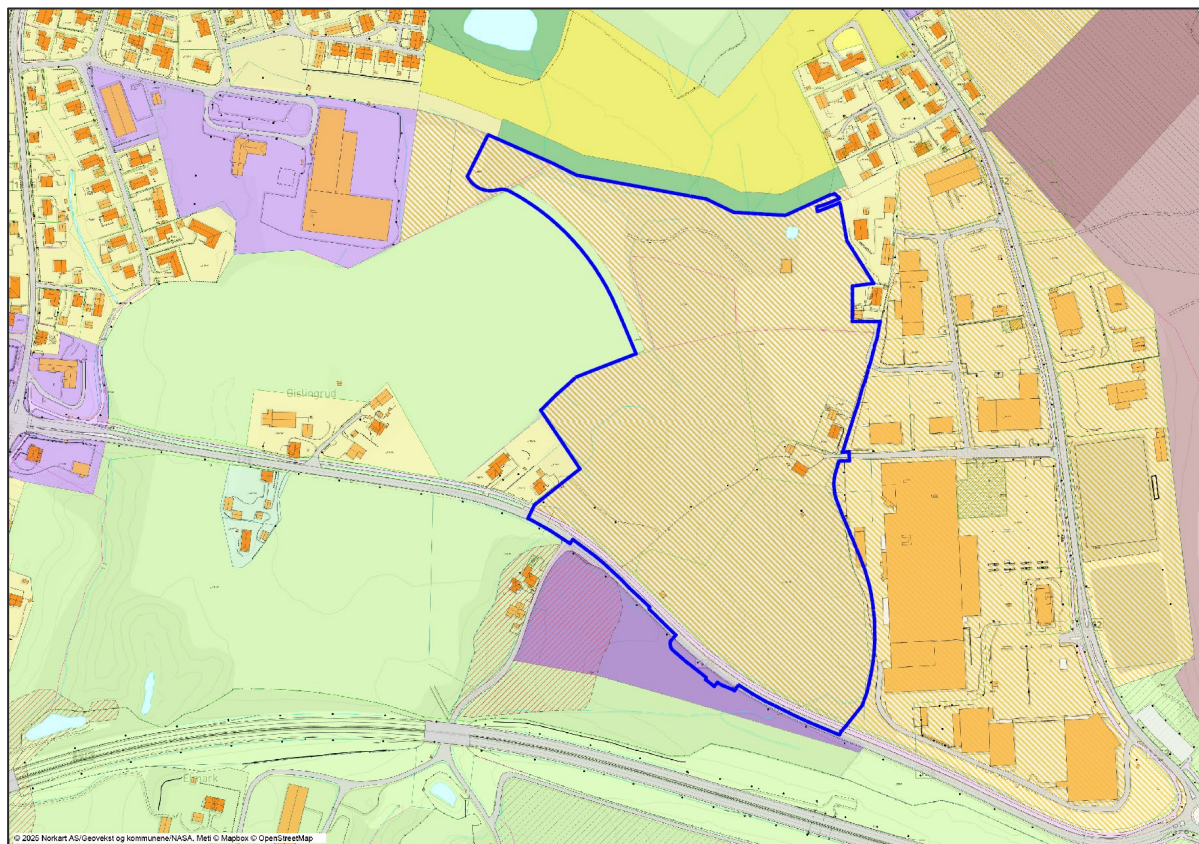
Figur 5: Utsnitt med kommunedelplan Slitu-Momarken. Planområdet markert med blått omriss.

Vurdering:

Planforslaget anses å være i tråd med kommunedelplanen.

### 5.2.3 Kommuneplanens arealdel 2024-2035

I kommuneplanens arealdel 2024-2035 er næringsområdet innskrenket sammenlignet med fylkesplanen og den kommuneplanens arealdel som gjaldt da planforslaget var ute til høring og offentlig ettersyn. I ny kommuneplan er arealet avsatt til «kombinert bebyggelse og anleggsformål» med beskrivelse «næring/forretning». Dette er det skraverte arealet på kartutsnittet nedenfor. Grøntområdet/vegetasjonsskjermen i reguleringsplanen er avsatt til LNF-område (lys grønt) i kommuneplanen. Nedenfor er utsnitt med kommuneplanens arealdel 2024-2035. Planområdet er markert med blått omriss.



**Figur 6: Utsnitt med kommuneplanens arealdel 2024-2035. Planområdet markert med blått omriss.**

Følgende bestemmelser til kommuneplanen anses relevante:

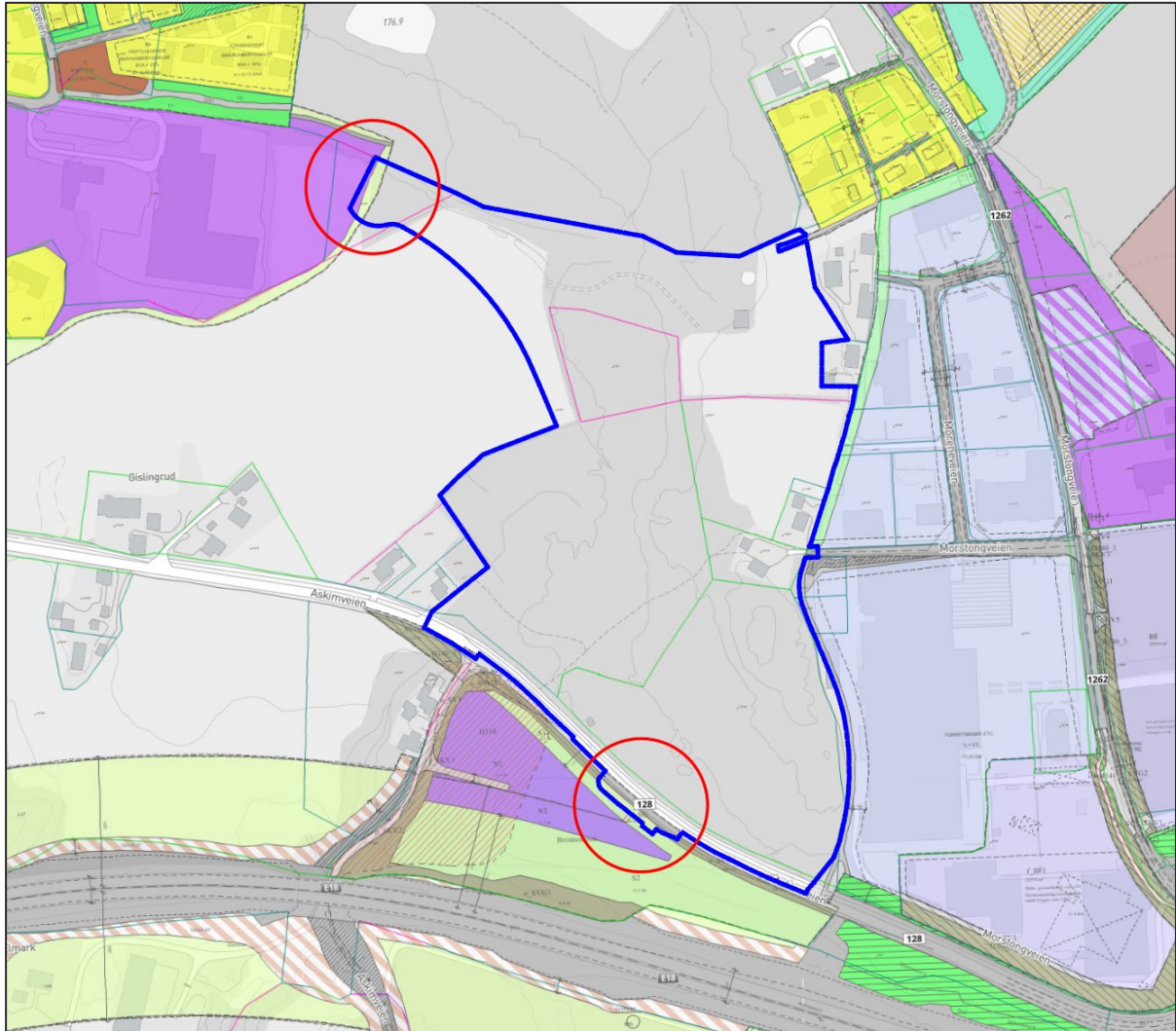
- § 4.4: Folkehelse
- § 4.5: Estetikk og miljøkvalitet
- § 4.6: Overvann
- § 4.7: Flomveier
- § 4.8: Rekkefølgekrav
- § 4.9: Parkering
- § 4.10: Byggegrenser
- § 4.11.1: Grunnforhold
- § 4.12: Naturmangfold og karbonrike arealer
- § 4.14: Luftkvalitet
- § 4.15: Universell utforming
- § 4.18: Deponi av masser og råstoffutvinning
- § 4.19: Nydyrking eller flytting av jord
- § 4.20: Teknisk infrastruktur
- § 4.21: Skilt og reklameinnretninger
- § 5.5: Næringsbebyggelse

Vurdering:

Planforslaget anses å være i tråd med formålet i kommuneplanens arealdel. Temaene i bestemmelsene er omtalt i dette dokumentet, konsekvensutredningen, fagutredninger og bestemmelsene.

### 5.3. Gjeldende områdereguleringsplan/øvrige reguleringsplaner

Planområdet er i all hovedsak uregulert. Det er to mindre overlapp med gjeldende reguleringsplaner. Disse er markert med røde sirkel på kartutsnitt nedenfor. Planavgrensning er markert med blått omriss.



**Figur 7: Utsnitt med gjeldende reguleringsplaner. Overlapp med andre planer er markert med røde sirkler. Planområdet er markert med blått omriss.**

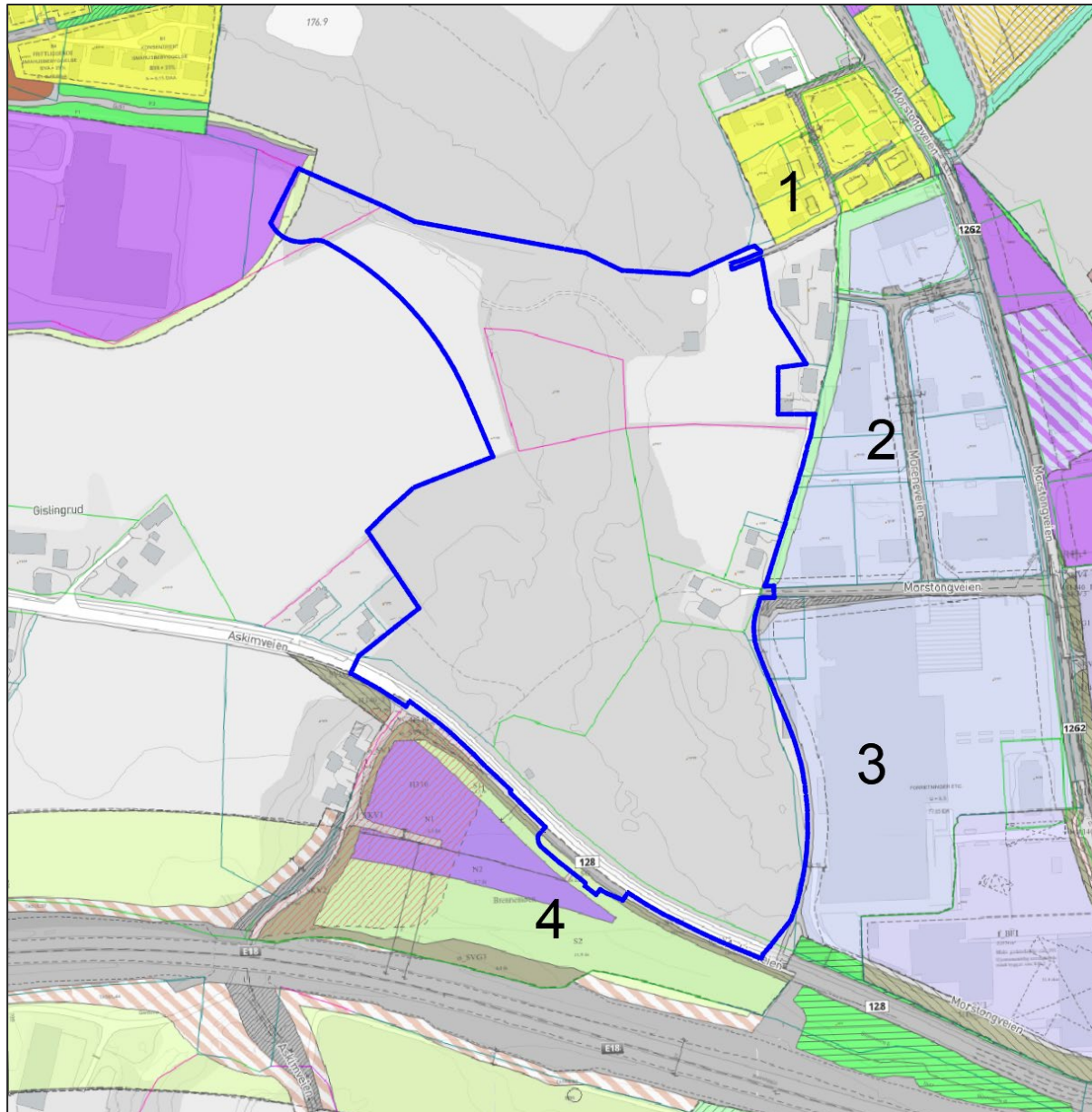
I nordøst overlapper planområdet med reguleringsplan for Slituområdet (plan-ID 012519850004), vedtatt 15.11.1985. Hensikten med denne overlappen er å gi mulighet for adkomst til industriområdet.

I sør overlapper planområdet med et restareal fra reguleringsplanen for E18 Melleby-Askim gr. (plan-ID 012520030003), vedtatt 27.03.2003. Dette er et mindre restareal som har blitt liggende igjen avskåret fra resten av planområdet. Hensikten med overlappen er å legge til rette for ny busslomme med tilhørende gangadkomst.

Ny plan vil gjelde foran eldre planer på de arealene som overlappes.

## 5.4. Tilgrensende planer

For øvrig grenser planområdet mot flere gjeldende reguleringsplaner. Nedenfor er kartutsnitt med gjeldende reguleringsplaner. Planområdet er markert med blått omriss.



**Figur 8: Utsnitt med gjeldende reguleringsplaner. Planområdet markert med blått omriss.**

I nordøst grenser planen mot reguleringsplan for Slitu Nord Øst (plan-ID 012519860003), vedtatt 26.08.1986. Denne er markert med tallet «1» på kartutsnittet.

I øst grenser planen mot reguleringsplan for Brennemoen Nord (1992) (plan-ID 012520020002), vedtatt 21.03.2002. Denne er markert med tallet «2» på kartutsnittet.

I sørøst grenser planen mot reguleringsplan for Brennemoen Nord- (formål næring og idrett- 1975 (plan-ID 012519750001), vedtatt 25.07.1975. Denne er markert med tallet «3» på kartutsnittet.

I sør grenser planen mot reguleringsplan for Sletner-Brennemoen (plan-ID 012520180007), vedtatt 14.11.2023. Denne er markert med tallet «4» på kartutsnittet.

Planforslaget er avgrenset slik at det får felles plangrense med disse planene.

## 5.5. Aktuelle temaplaner

### 5.5.1 Kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet 2023-2035

Planen skal bidra til:

- en ny langsiktig og samlet satsning som løser felles behov i Indre Østfold
- koordinert samhandling for å nå hovedmålene
- gi tydelige mål og strategier for utvikling innen fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv
- gi best mulig bruk og nytte av tilgjengelige ressurser, virkemidler og anlegg

Vurdering:

Mulige idrettsanlegg er tatt ut av planen etter første gangs høring og offentlig ettersyn. Planforslaget omfatter derfor ikke lenger konkrete formål av denne typen. I planen er det lagt vekt på å legge til rette for at man kan gå og sykle til jobb.

### 5.5.2 Mobilitetsstrategi for Indre Østfold kommune 2023-2034

Mobilitetsstrategien har følgende mål:

- Indre Østfold har attraktive lokalsamfunn hvor alle kan ferdes trygt
- Ansatte og folkevalgte i Indre Østfold kommune reiser klimavennlig
- Indre Østfold kommune er pioner på bærekraftig mobilitet i et desentralisert samfunn
- I 2030 er klimagassutslipp fra veitrafikken i Indre Østfold redusert med 80 % sammenlignet med 2016
- Det er enkelt å gå, sykle og reise kollektivt i Indre Østfold

Vurdering:

Lokaliseringen av næringsområdet er avklart i både fylkesplan, kommuneplan og kommunedelplan. I planforslaget er det lagt til rette for at det skal være enkelt å gå sykle og reise kollektivt.

## 5.6. Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

### 5.6.1 Statlig planretningslinje for arealbruk og mobilitet (2024)

De statlige planretningslinjene for arealbruk og mobilitet har som formål å sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging, samt å bidra til effektive planprosesser. Dette innebærer å fremme utviklingen av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder hvor arealbruk tilrettelegger for gode mobilitetsløsninger og reduserer transportbehovet. Retningslinjene legger vekt på tilstrekkelig boligbygging og næringsutvikling med fokus på regionale løsninger. Retningslinjene gir kommunene handlingsrom til å bestemme arealbruk basert på lokale forutsetninger.

Retningslinjene skal fremme lavutslippssamfunn gjennom miljøvennlig mobilitet, ved å styrke kollektivtransport, sykkel og gange som foretrukne transportformer. For byområdene skal det utarbeides planer for et sammenhengende gang- og sykkelvegnett med høy kvalitet, og hovedtyngden av vekst i boliger og arbeidsplasser skal lokaliseres rundt kollektivknutepunkter. Retningslinjene gjelder for all arealdisponering i hele kommunen og skal bidra til å balansere vern og utvikling av arealer, inkludert boliger, fritidsboliger, sentrumsbebyggelse, næring og samferdselsanlegg.

Vurdering:

Planområdet er anvist som fremtidig næringsområde, som en utvidelse av et eksisterende næringsområde. Det legges opp til kombinerte transportmetoder med vekt på at flere skal kunne ta kollektivtrafikk, gå eller sykle. Det er bussholdeplasser langs Askimveien. I tillegg skal det tilrettelegges for gående og syklende både til og fra området, og internt i området.

### **5.6.2 Rikspolitiske retningslinje for barn og planlegging (1995)**

Retningslinjene er en av Norges oppfyllelse av forpliktelsene i FNs barnekonvensjon og skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. I nærmiljøet skal det avsettes tilstrekkelige, store nok og egnet areal til barnehager. Ved omdisponering av arealer som er i bruk eller egnet til lek, skal det skaffes fullverdig erstatning.

Vurdering:

Planområdet vurderes å være svært lite brukt som lekeområde. Det vil heller ikke være naturlig å legge til rette for barns lek og opphold i et næringsområde. Det er lagt til rette for trygg ferdsel for gående og syklende i planområdet.

### **5.6.3 Statlige planretningslinjer for klima og energi (2024)**

Hovedmålet med retningslinjene er å integrere både klima- og energihensyn i planleggingen på alle nivåer i Norge. Hensikten er å redusere klimagassutslipp, tilpasse samfunnet til klimaendringer, sikre god energiforsyningssikkerhet, og fremme bruk av fornybare energikilder og energieffektivitet. Retningslinjene understreker samarbeid og samordning mellom statlige, regionale og kommunale myndigheter for å oppnå målene.

Kommunene og fylkeskommunene skal prioritere bærekraftige løsninger i sine planer, som å minimere klimagassutslipp, bruke effektive energiløsninger og integrere fornybar energi. Det skal også tas hensyn til å beskytte naturmangfoldet og tilrettelegge for klimatilpasning. Betydningen av oppdatert kunnskapsgrunnlag og regelmessige evalueringer av fremskritt er også fremhevet for å sikre at tiltakene er effektive og rettet mot å nå nasjonale klimamål og bidra til en bærekraftig fremtid.

Vurdering:

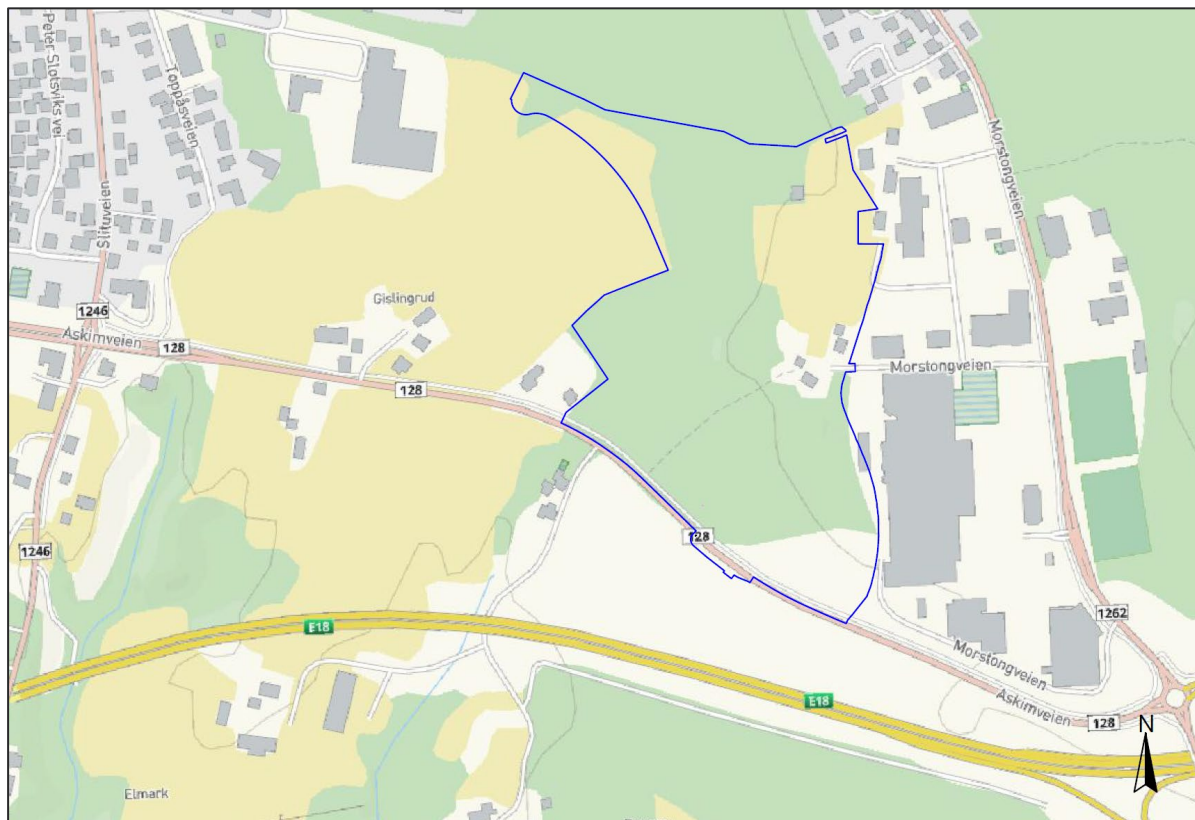
Det er lagt opp til en effektiv arealutnyttelse, blant annet med minimumskrav til utnyttelse av tomtene. Tiltak vil for øvrig bli prosjektert og gjennomført iht. de enhver tid gjeldende krav og regler.

## 6. Beskrivelse av planområdet (dagens situasjon)

### 6.1. Avgrensning, størrelse og avstander

Planområdet ligger på Gislingrud ved Slitu, nord for fv.128 Askimveien, i Indre Østfold kommune. Tomten ligger øst for dyrka mark og eksisterende boligområde, vest for eksisterende nærings-/handelsområde, med adkomst fra Askimveien og Morstongveien. Sørøst for planområdet er det av- og påkjøring til E18.

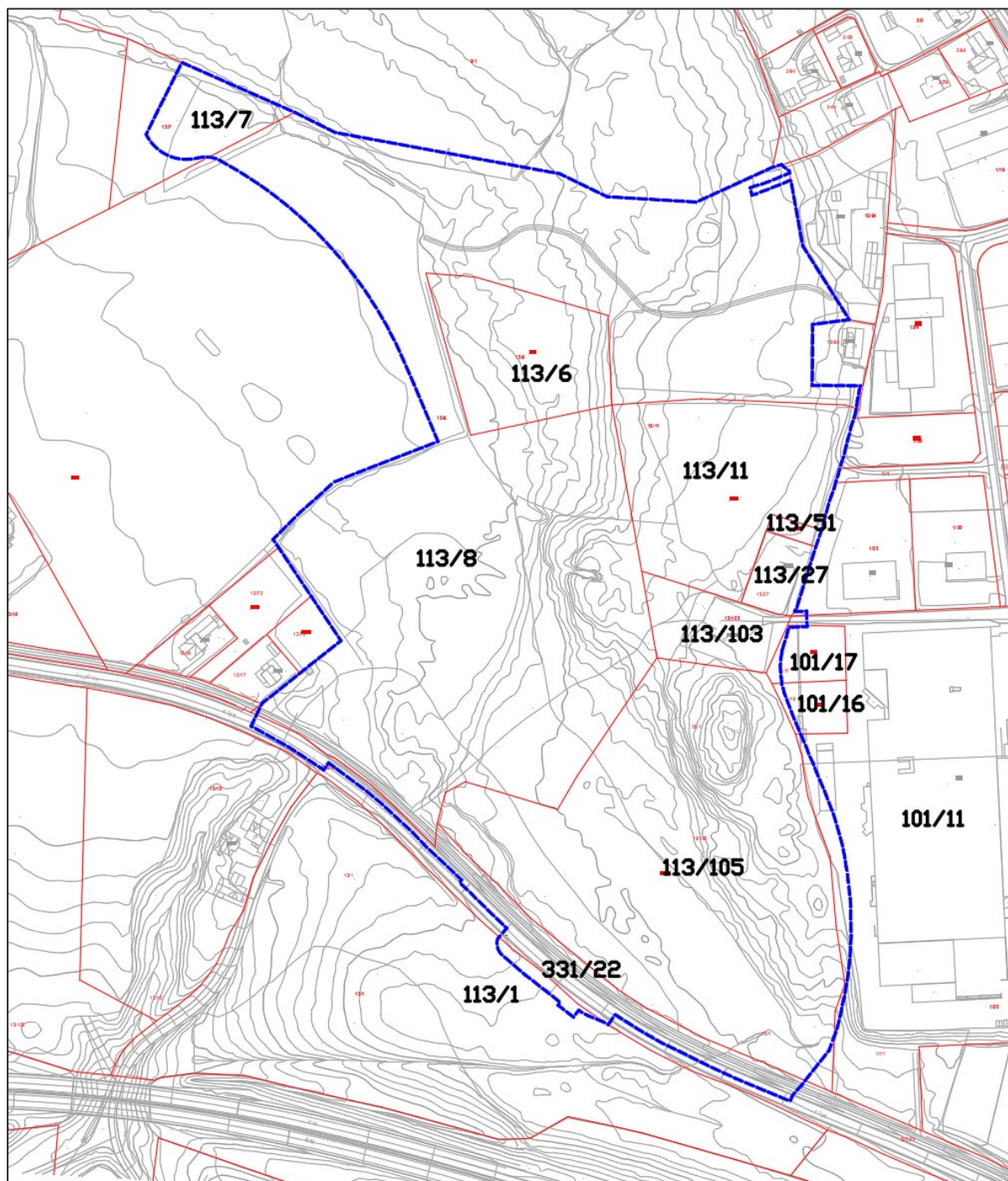
Som vist i figur 2, hadde det varslede planområdet mye større utstrekning mot vest. Varslet planområde var ca. 240 daa. Dette var også omfanget på planen som lå ute til høring og offentlig ettersyn. Etter første gangs høring og offentlig ettersyn ble planområdet vesentlig redusert, slik at det nå er ca. 130 daa. Planområdets beliggenhet og avgrensning fremgår av kartet nedenfor.



Figur 9: Planområdets beliggenhet og avgrensning vist med blå strek.

### 6.2. Eiendomsforhold

Innenfor planområdet er det følgende eiendommer:



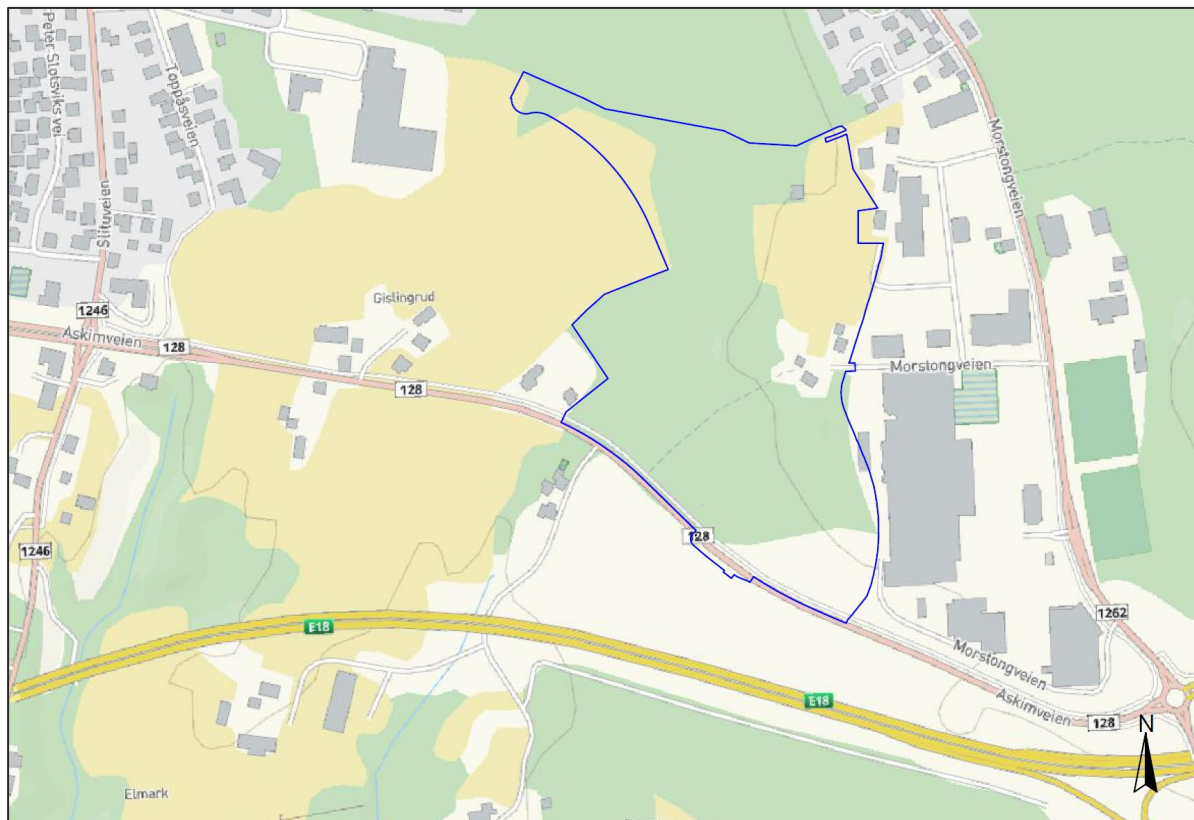
Figur 10: Eiendommer som ligger helt eller delvis innenfor planområdet påført med tykk, sort tekst.

Gnr/bnr	Grunneier, adresse
101/11	Morenen Handelspark AS
101/16	Morenen Handelspark AS
101/17	Morenen Handelspark AS
113/1	Privat
113/6	Slitu Nærings Og Handelspark AS

113/7	Indre Østfold kommune
113/8	Privat
113/11	Østfold Bilskadesenter Eiendom AS
113/27	Privat
113/51	Privat
113/103	Østfold Bilskadesenter Eiendom AS
113/105	Biltema Real Estate Norway AS
331/22	Østfold fylkeskommune

### 6.3. Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet består i dag hovedsakelig av dyrka mark og skog. Området grenser til dyrka mark og et par boliger i vest og eksisterende næringsområde og noen boliger i øst. Planområdet er en utvidelse av det etablerte handels- og næringsområdet «Morenen» vest for fv. 708. Mot nord er det skog.



**Figur 11: Kartutsnitt med dagens situasjon. Planområdet markert med blått omriss.**

Innenfor planområdet er det i dag:

- Dyrka mark (ca. 22,5 daa)
- Skog (ca. 93,2 daa)
- Vegareal (ca. 4,7 daa)
- Boligbebyggelse (ca. 3,6 daa)
- Dam/vann (ca. 0,1 daa)

Planområdet omfatter i hovedsak areal som ikke er bebygd foruten eksisterende boliger, næring og vegareal.

#### 6.4. Stedets karakter og eksisterende bebyggelse

Selve planområdet består i all hovedsak av skog og dyrka mark, og har et landlig preg med lite bebyggelse. Planområdet er en direkte utvidelse av tilsvarende næring i øst, mot Morstongveien. Næringsområdene i øst består av plasskrevende næring og handel med større parkeringsplasser og oppstillingsplasser for varelevering. Bygningene har noe ulik høyde.



**Figur 12: Morenen kjøpesenter, øst for planområdet.**

Nordøst for planområdet er det et mindre boligområde med 10-15 boliger i frittliggende småhusbebyggelse.

Vest for planområdet er det i hovedsak åpen, dyrka mark. Langs Askimveien er det spredt, frittliggende bebyggelse med innslag av landbruksbebyggelse.



**Figur 13: Langs Askimveien er det spredt bebyggelse med innslag av landbruksbebyggelse (kilde: google maps).**

Vest for den dyrka marka ligger Slitu tettsted, i hovedsak bestående av frittliggende småhusbebyggelse, men med innslag av noe næring. Avstanden fra planområdet til Slitu tettsted er ca. 500 meter. Bebyggelsesstrukturen innenfor planområdet vil derfor i større grad relatere seg til næringsområdet i øst enn boligbebyggelsen på Slitu.

## 6.5. Landskap, topografi og lokalklima

Nærområdet er generelt et åpent landskap som er preget av jordbruksarealer og skogsvegetasjon som flere steder avgrenser åkerlapper og bebyggelse. Arealet mellom planområdet og Slitu i vest er et åpent, flatt jordbruksareal. Det er f.eks. godt innsyn mot planområdet fra gangvegen innerst i Toppåsveien. Se foto nedenfor.



**Figur 14: Innsyn mot planområdet fra gangvegen ved Toppåsveien. Planområdet er den skogkledte skråningen i bakkant av den dyrka marka.**

Selve planområdet ligger i vest-helling øst for den dyrka marka, og danner en avgrensning av landskapsrommet mot vest. Skogen i planområdet danner silhuett sett fra vest. Industribebyggelsen til TTC ligger åpent og eksponert i landskapet.

Den dyrka marka i vest er på kote +169. Påkoblingen mot Morstongveien er på kote +184. Total høydeforskjell innenfor planområdet blir da ca. 15 meter. Vest for morenen kjøpesenter er det en lokal kolle med kotehøyde + 193,7. I dag er ikke denne kollen synlig fra f.eks. Askimveien.

Mot nord avgrenses planområdet av skog.

Ettersom planområdet ligger i vesthelling, er det gode solforhold.

## 6.6. Kulturmiljøet, kulturminner og historiske anlegg

Det er gjennomført arkeologiske registreringer uten funn av fornminner. Det er ikke registrert kulturverdier med unntak av en SEFRAC-registrert bygning. Denne bygningen lå innenfor planområdet som lå ute på høring og offentlig ettersyn, men ligger nå godt utenfor redusert planområde. Verken bygningen eller omgivelsene vil bli direkte berørt.

## 6.7. Naturforhold

Det er gjennomført naturkartlegging i området. Det er registrert en dam med amfibier, herunder salamander. Salamander vandrer mellom dammer og oppholder seg i ulike habitater gjennom året. For øvrig er det ikke registrert noen store naturverdier.

Planområdet er i hovedsak vist som middels karbonrikt i kommunens temakart.

## 6.8. Rekreasjon og barn og unges interesser

Skogområdet har potensial til bruk som rekreasjonsområde. Det er imidlertid ikke avdekket utstrakt bruk til dette formålet. Langs Askimveien er det en rasteplass for de som ferdes på gang-/sykkelstien. Det fremstår ikke som området i særlig grad blir brukt til lek eller på annen måte av barn og unge. Planområdet berører Unionsleden Moss-Karlstad på Askimveien (Fv. 128). Unionsleden, som fungerer som en sykkel-led, knytter sammen viktige unionshistoriske steder i Norge og Sverige i tiden 1814-1905. Leden er registrert som friluftslivsområde.



**Figur 15: Rasteplass langs fv. 128, sørøst i planområdet. Leden går på gang-/sykkelveien.**

## 6.9. Landbruk

Omfanget av dyrka mark innenfor planområdet er vesentlig redusert etter første gangs høring og offentlig ettersyn. Planområdet berører den østlige delen av det store jordet, i tillegg til to arealer med dyrka mark øst i planområdet. Totalt er det ca. 23,7 daa dyrka mark innenfor planområdet. Ca.

halvparten av dette er klassifisert som svært god kvalitet, mens resterende er klassifisert som god kvalitet. Ca. 90 daa innenfor planområdet er klassifisert som produktiv skog.

## 6.10. Næring

Det er ingen eksisterende næringsvirksomheter innenfor planområdet. Eneste næringsinteresse tilknyttet eksisterende bruk er landbruk.

I direkte tilknytning øst for planområdet ligger et næringsområde med blant annet Morenen kjøpesenter. Det er også en rekke andre virksomheter i dette området. Planområdet vil bli en naturlig utvidelse av dette næringsområdet. Like vest for planområdet ligger TTC.

## 6.11. Vei- og trafikkforhold

Det er ingen veger inne i utbyggingsområdet i dag. Langs sørsiden av planområdet ligger Askimveien. Dette er en fylkesveg med god standard og kapasitet. Langs nordsiden av Askimveien ligger parallell gang-/sykkelveg. Denne vil være lett tilgjengelig fra planområdet. Like vest for planområdet, langs Askimveien, ligger det eksisterende bussholdeplasser. Disse er ikke utformet iht. krav i håndbøkene.

Se for øvrig vedlagt trafikkanalyse.

## 6.12. Universell utforming

Innenfor utbyggingsområdet er det i dag ingen bebyggelse eller anlegg. Eksisterende gang-/sykkelveg langs Askimveien har stigning som tilfredstiller krav til universell utforming.

## 6.13. Privat og offentlig servicetilbud i nærområdet

Det er ikke planlagt for nye boliger innenfor området. Dette vil derfor ikke utløse behov for skole-, barnehage- eller sykehjemsplasser. Planområdet ligger for øvrig i direkte tilknytning til handels- og næringsområdet ved Morenen, og det er ca. 500 meter til de funksjonene som ligger på Slitu.

## 6.14. Teknisk infrastruktur

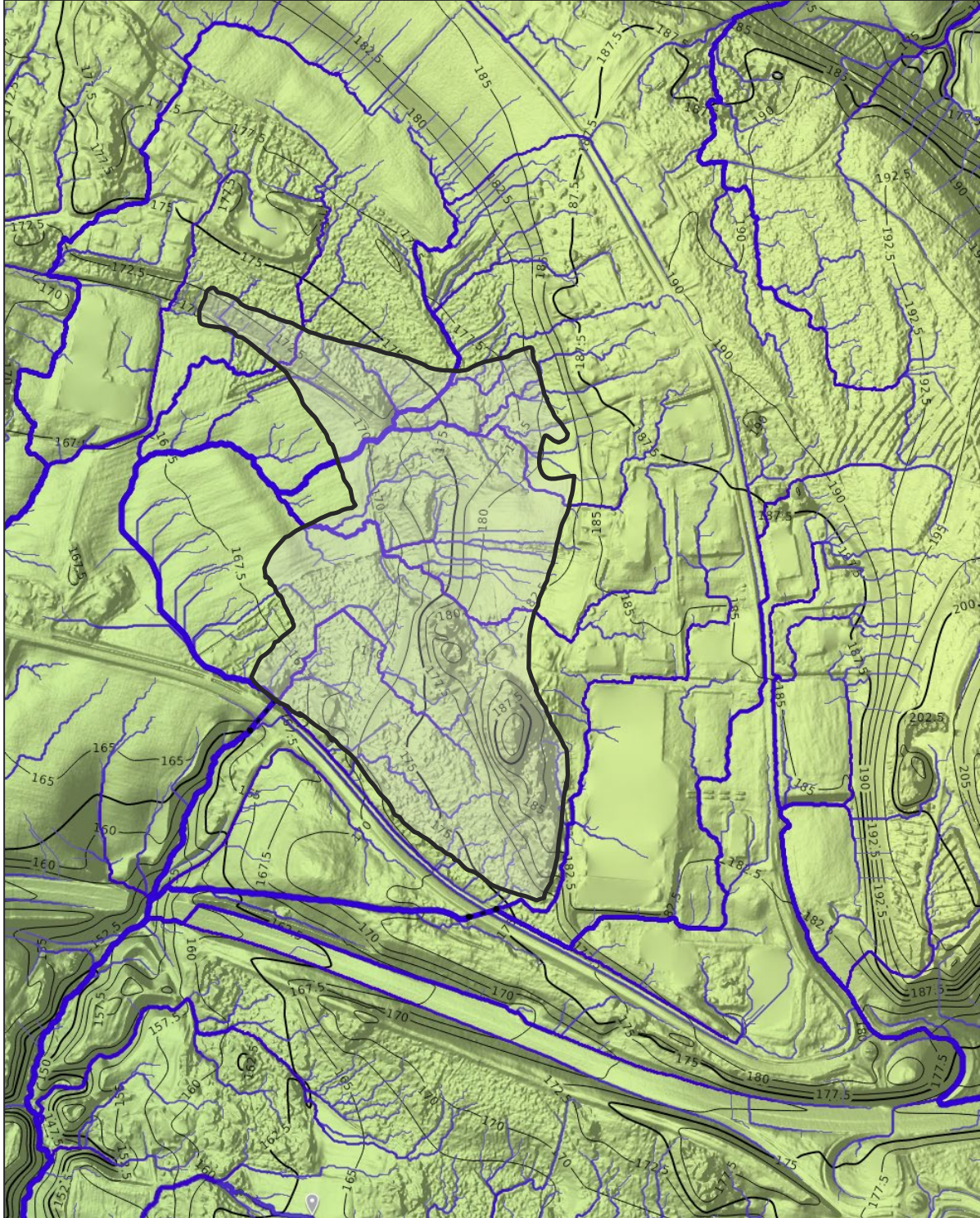
Det er offentlig vann og avløp nær området. Det er kommunale vannledninger både øst og vest for planområdet som det er mulig å koble seg på. I sørvestre del av planområdet er det spillvannsledning som man kan koble seg på. Løsninger vil avklares i forbindelse med detaljprosjektering.

Det er sannsynlig at det må etableres ny(e) nettstasjon(er) for energiforsyning.

## 6.15. Overvann, klimatilpasning og vassdrag

Det er ingen større bekker eller vassdrag i eller nær planområdet.

Figuren nedenfor viser at dagens flomveier går under Askimveien og videre under E18 og sørover til Lekumelva. En del av feltet renner ut på jordet til vest, før det treffer veien og går under Askimveien.



Figur 16: Dagens avrenningssituasjon.

Se for øvrig vedlagt overvannsplan.



## 6.18. Risiko og sårbarhet

Det er utført en ROS-analyse som en del av konsekvensutredningen. Se eget vedlegg.

## 6.19. Privatrettslige bindinger

Ingen kjente.

## 6.20. Analyser/utredning

Samlet konsekvensutredning med ROS-analyse er utarbeidet av Rambøll/Henning Larsen.

Trafikkanalyse er utarbeidet av Cowi.

Supplerende trafikknotat er utarbeidet av Rambøll.

Støyanalyse er utarbeidet av Rambøll.

Geoteknisk notat og rapport er utarbeidet av Civil Consulting AS.

Registrering av naturverdier og biologisk mangfold er utarbeidet av Biotop.

Suppleringskartlegging av dam er utarbeidet av Biotop.

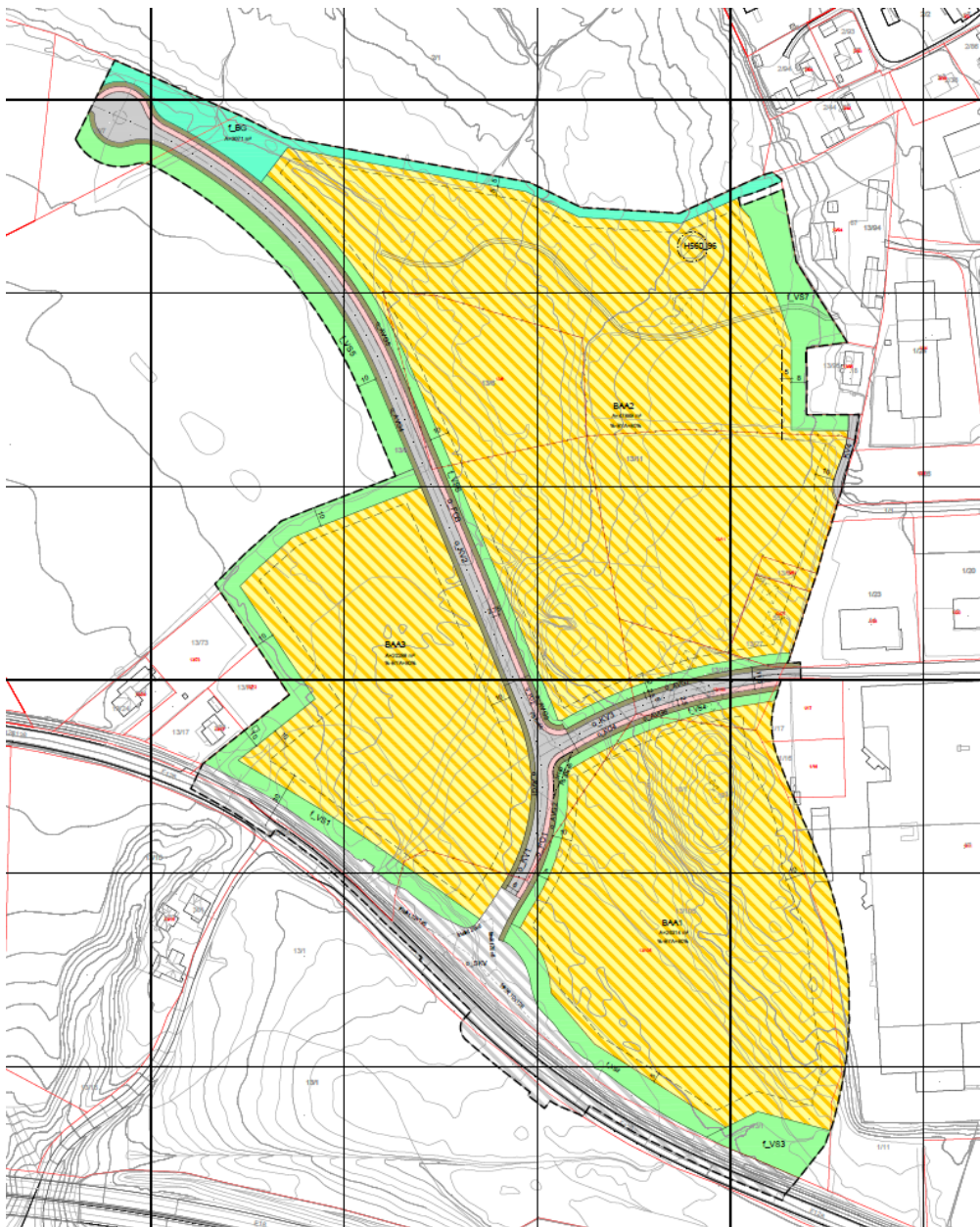
Arkeologiske registreringer er utført av fylkeskonservator i Østfold.

Overvannsnotat er utarbeidet av Rambøll.

## 7. Beskrivelse av planforslaget

### 7.1. Planforutsetninger og planlagt arealbruk

Planens hensikt er å tilrettelegge for et nytt næringsområde for kombinert industri-, lager- og handelsformål, med vegetasjonsskjermer og tilhørende infrastruktur. Reguleringsbestemmelsene sammen med plankartet utgjør det juridiske grunnlaget for gjennomføring. Det er lagt vekt på å få til en god og effektiv arealutnyttelse, samt oversiktlige og trygge adkomstforhold for både kjørende, gående og syklende. I tillegg er det lagt inn vegetasjonsskjermer/ buffersoner mot sårbare omgivelser. Dette er i første rekke mot boliger både i øst og vest, mot dyrka mark/åpent landskap i vest og mot de som ferdes på Askimveien/gang-/sykkelveg langs Askimveien.



Figur 18: Utsnitt med plankart.

## 7.2. Reguleringsformål

<b>Arealformål</b>	
<b>§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg</b>	<b>Areal (m<sup>2</sup>)</b>
1900 - Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål (3)	95594
<b>Sum areal denne kategori:</b>	95594
<b>§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b>	<b>Areal (m<sup>2</sup>)</b>
2011 - Kjøreveg (4)	4660
2012 - Fortau (4)	1743
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (7)	3208
2800 - Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer	7570
<b>Sum areal denne kategori:</b>	17181
<b>§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur</b>	<b>Areal (m<sup>2</sup>)</b>
3002 - Blå/grønnstruktur	3071
3060 - Vegetasjonsskjerm (7)	14462
<b>Sum areal denne kategori:</b>	17533
<b>Totalt alle kategorier:</b>	<b>130308</b>

<b>Hensynssoner</b>	
<b>§12-6 - Hensynssoner</b>	<b>Areal (m<sup>2</sup>)</b>
140 - Frisikt	87
560 - Bevaring naturmiljø	186
<b>Sum areal denne kategori:</b>	<b>273</b>
<b>Totalt alle kategorier: 273</b>	

### 7.3. Bebyggelsens plassering og utforming

Bebyggelse er lagt langs den sentrale adkomstvegen. I østlig del er bebyggelse tenkt på samme nivå som eksisterende bebyggelse ved Morenen.

Utsnitt av illustrasjonsplan nedenfor viser en mulig plassering av bebyggelsen. Endelig plassering og størrelse på bebyggelsen vil være svært avhengig av hvilken aktør som kommer inn.



Figur 19: Utsnitt av illustrasjonsplan.

Bebygd areal (BYA) skal utgjøre minimum 30 % og maksimum 80 % av BAA 1-3. Dette inkluderer også parkering. Det anses ikke realistisk å opparbeide p-hus eller p-kjellere i et slikt område. Skissert utnyttelse på illustrasjonen ligger mellom 30 og 40 % BYA (ekskl. parkering). Det anses ikke sannsynlig å få noe særlig høyere utnyttelse enn dette, ettersom det også må være plass til parkering, manøvrering, varelevering osv. Maks. gesimshøyde/mønehøyde er satt til 14 m fra gjennomsnittlig planert terreng. Dette er først og fremst med tanke på virksomheter med behov for

større takhøyde. Tekniske anlegg (som ventilasjonsanlegg, energianlegg o.l.) tillates inntil 3 meter over angitt maks. byggehøyde. I tillegg tillates piper over angitt maks. byggehøyde.

Byggegrenser er angitt på plankartet. Fyllingsfot, støyskjerm, murer og skjæringer kan etableres utenfor byggegrensen, men ikke utenfor formålsgrensen. Byggegrense mot kommunale ledninger er 4 meter målt fra ledningens ytterkant.

Vedlagt er illustrasjonshefte som viser 3D-tegninger fra ulike standpunkter. Det er bebyggelsen skissert i illustrasjonsplanen som ligger til grunn for 3D-modellen. I 3D-modellen er det lagt maks. byggehøyde på alle byggene. I faktisk utbygging må man påregne at en del av byggene blir lavere.

Det tillates at de enkelte tomtene utbygges etappevis. Men for å sikre en helhetlig estetisk fremtoning skal det ved søknad om nybygg framlegges en utomhusplan som viser en mulig totalutnyttelse av hele tomte. Dette er for å sikre at etappevis utbygging ikke er til hinder for en god helhetsløsning senere og god utnyttelse av resterende arealer. Det settes også krav om at planområdet gis en utforming, detaljering, farge- og materialbruk som gjenspeiler bygningenes funksjon og bygger videre på kvaliteter i omkringliggende landskap og bebyggelse. I bestemmelsene er det også krav til skilt, reklame og lyssetting skal være iht. kommuneplanens arealdel for Indre Østfold 2024-2035. Målet er å få et område med god arkitektur, grønstruktur og standard på utearealene.

Skissert bebyggelse i illustrasjonsplanen har en samlet grunnflate på 36.800 m<sup>2</sup>. Det meste av dette antas å være virksomheter som er på ett plan. Et realistisk anslag på totalt bruksareal til næring anslås å være ca. 50.000 m<sup>2</sup>. Dette er imidlertid et usikkert tall, og er svært avhengig av hvilke virksomheter som kommer inn i området. Antall arbeidsplasser vil også kunne være svært varierende, avhengig av om det blir plasskrevende handel eller f.eks. logistikk.

Endelig plassering og utforming av bebyggelsen vil avklares i forbindelse med søknad om tillatelse til tiltak.

## 7.4. Parkering/garasjer og sykkelparkering

I bestemmelsene er det gitt følgende krav til parkering:

### Bilparkering

*Det skal innenfor tomte opparbeides maks. 2 parkeringsplasser pr. 100 m<sup>2</sup> BRA for forretning, maks. 2 parkeringsplasser pr. 100 m<sup>2</sup> BRA for kontor, maks. 1 parkeringsplass pr. 100 m<sup>2</sup> BRA for industri og maks 0,5 parkeringsplasser pr. 100 m<sup>2</sup> BRA for lager.*

*Minimum 5 % av bilparkeringsplassene, og aldri færre enn 2, skal være tilpasset bevegelseshemmede. Antallet skal rundes av oppover. Det skal tilrettelegges for lading av elbil på minimum 10 % av parkeringsplassene.*

### Sykkelparkering

*Det skal avsettes plass til minimum 2 sykler pr. 100 m<sup>2</sup> BRA forretning og 3 sykler pr. 100 m<sup>2</sup> BRA kontor. For lager og industri skal det være sykkelparkering for minimum 25 % av de ansatte.*

*Minimum 50 % av plassene skal være under tak, i nærheten av inngangsparti og med låsemulighet.*

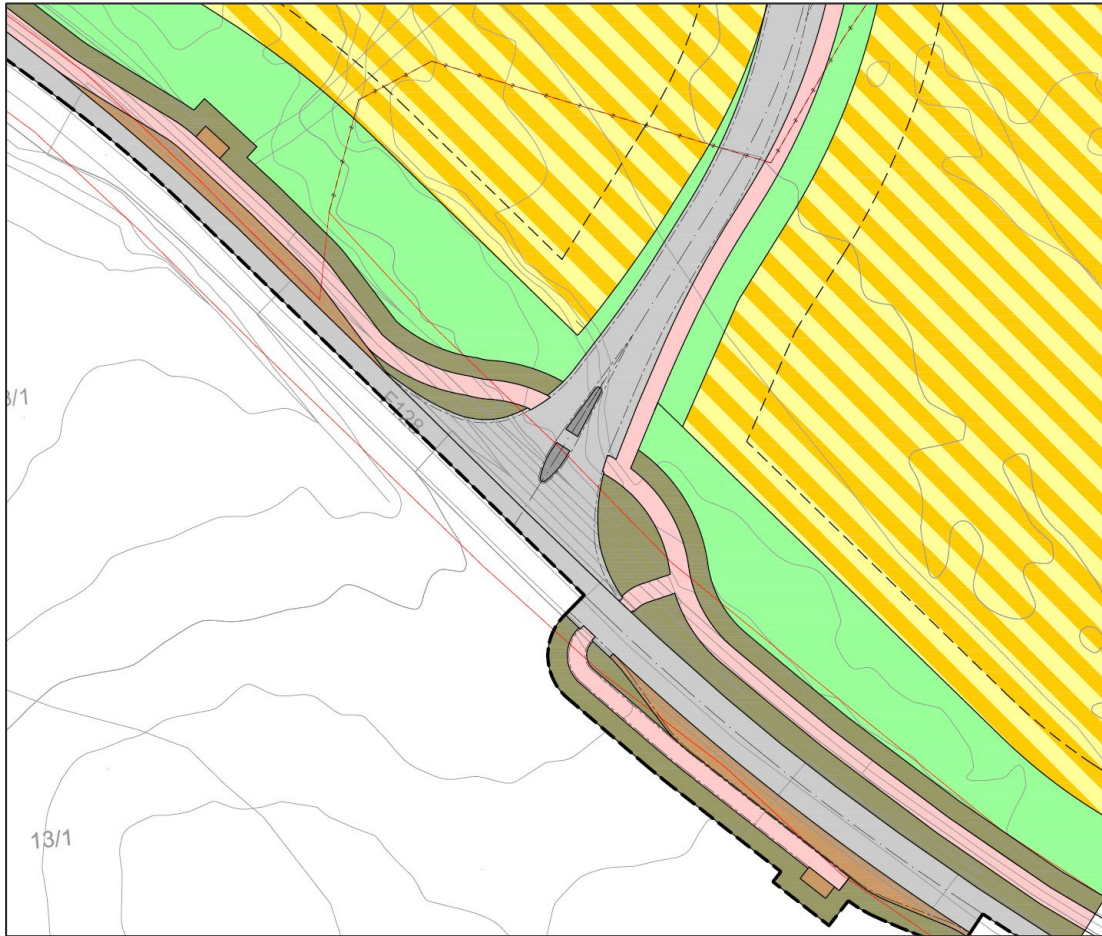
Bilparkering vil i utgangspunktet løses som markparkering. Det er neppe aktuelt med garasjer, parkeringshus eller p-kjellere i dette området.

## 7.5. Mobilitet og trafikkløsning

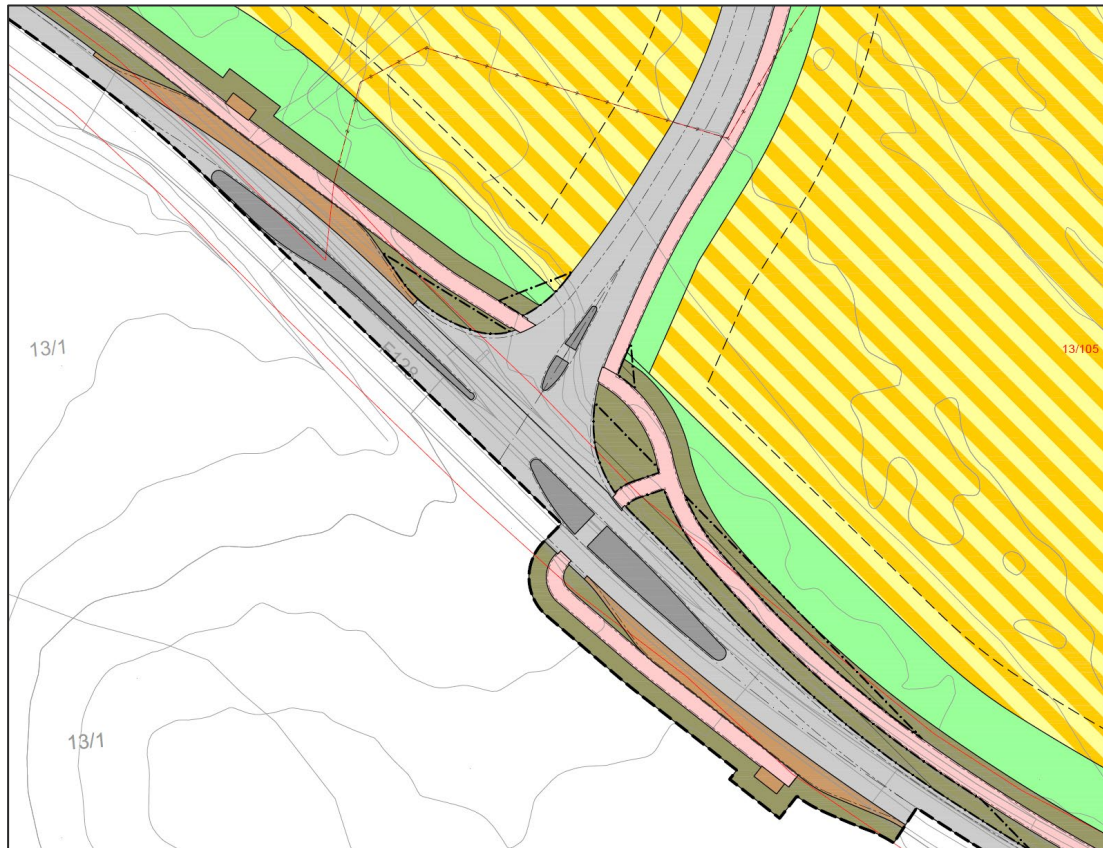
Det nye utbyggingsområdet vil få adkomst via ny kjøreadkomst fra Askimveien. Dette innebærer opparbeidelse av nytt kryss. I trafikkanalysens teoretiske beregning av potensiell trafikkmengde inn til det nye næringsområdet er det anslått at trafikkmengden i adkomstvegen kan bli mellom 10.000 og 11.000 ÅDT. Det vil i tilfelle utløse behov for fullkanalisert T-kryss med venstresvingefelt. Avsatt areal o\_SKV i plankartet tar høyde for et slikt kryss med tilhørende busslommer og gangforbindelser, basert på detaljerte C-tegninger. Det er også gjort beregninger som viser at det ikke vil være behov for et slikt kanalisert kryss før trafikkmengden i sekundærvegen (adkomstvegen inn til næringsområdet) overstiger 5.400 ÅDT. Dette er også et temmelig høyt tall.

Endelig trafikkmengde vil være svært avhengig av fordelingen mellom plasskrevende handel og annen næring. Forslagsstillers vurdering er at det sannsynligvis vil være mange år til man overstiger 5.400 ÅDT på adkomstvegen. Kanskje er det mest sannsynlig at man ikke får så stor trafikkmengde noen gang. Derfor er det heller ikke ønskelig å bygge et fullkanalisert kryss med venstresvingefelt før man faktisk vet om det blir behov for det. Dette er bakgrunnen for at det i plankartet er vist et kombinert formål i kryssområdet. Dette gir en fleksibilitet og mulighet for å bygge andre løsninger midlertidig (som med en viss sannsynlighet kan bli permanent).

Inntil eventuelt behov for opparbeidelse fullkanalisert T- kryss med venstresvingefelt mellom fv. 128 og sekundærvegen mot KV1, skal nye anlegg tilpasses eksisterende veg. Dette omfatter kryssløsning, bussholdeplasser med leskur og løsninger for gående og syklende. De tiltakene som uansett må gjøres når nytt kryss bygges, er at det innenfor formålet SKV skal være dråpe i sekundærvegen mot KV1, nye busslommer med leskur ved krysset og tilrettelagte kryssinger for gående. Dette er sikret i reguleringsbestemmelsene. I reguleringsbestemmelsene er rekkefølgekrav for full opparbeidelse av krysset knyttet til bebygd areal (BRA) i stedet for ÅDT. Bestemmelsene sikrer at venstresvingefelt (i praksis full kanalisering) etableres senest når det er bygget 30 000 m<sup>2</sup> BRA innenfor planområdet.

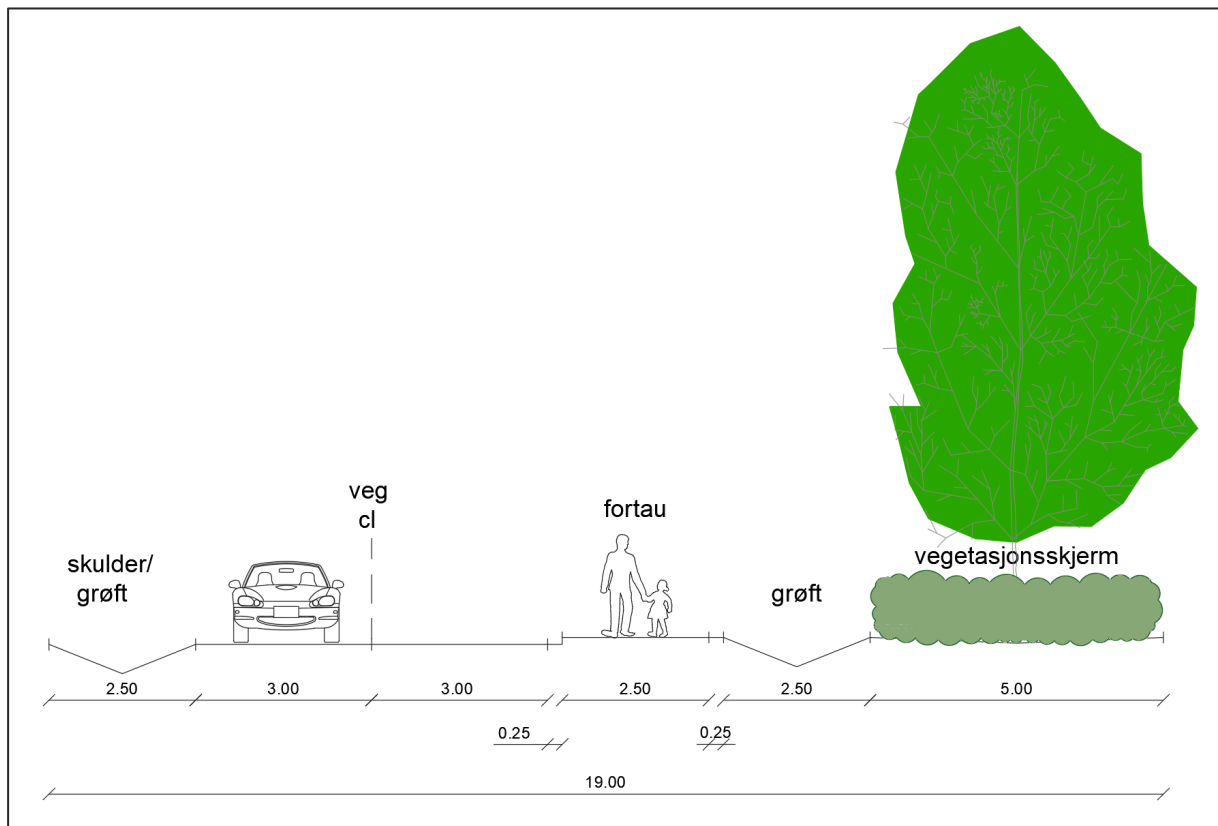


**Figur 20: Kryss med Askimveien frem til det er bygget maks. 30 000 m<sup>2</sup> BRA innenfor planområdet.**



**Figur 21: Kyss med Askimveien når det er bygget mer enn 30 000 m<sup>2</sup> BRA innenfor planområdet.**

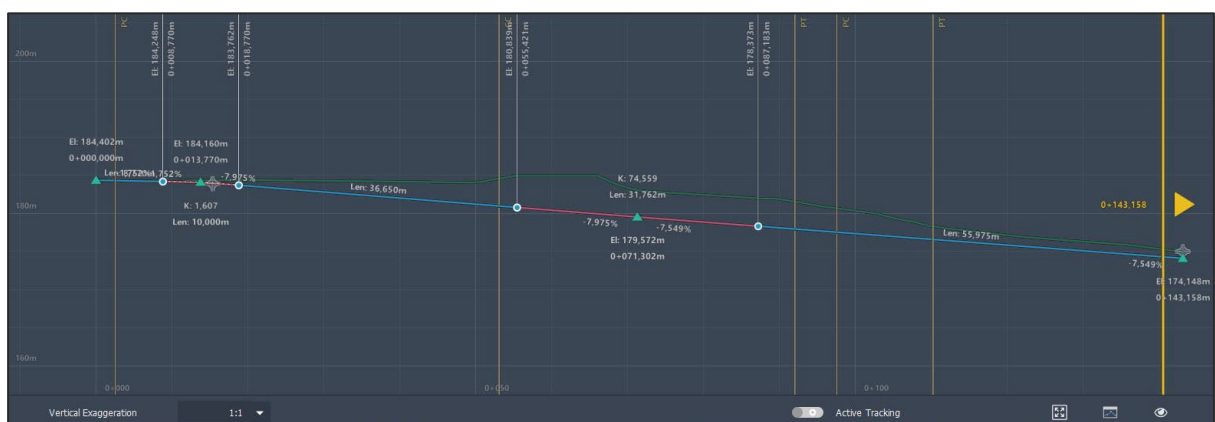
De interne adkomstvegene er gitt kjørebredde 6 meter. På den ene siden er det 2,5 meter skulder og grøft. På den andre siden er det 0,25 m skulder mot fortau. Fortau er 2,5 meter + 0,25 m skulder. Utenfor fortau er det 2,5 meter grøft samt 5 meter vegetasjonsskjerm. Det gir normalprofil som vist i figuren nedenfor.



Figur 22: Normalprofil for interne adkomstveger med fortau og vegetasjonsskjerm.

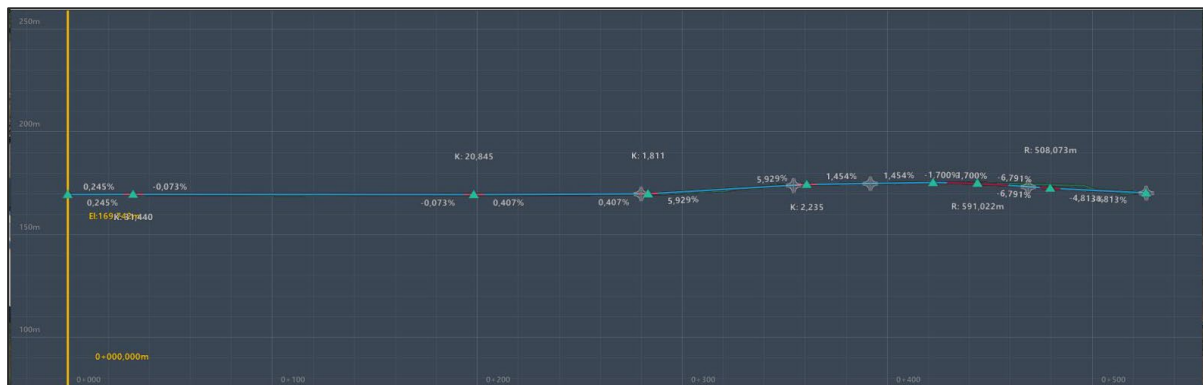
Innerst i den interne adkomstvegen KV2 er det regulert inn en snuplass med diameter 26 meter. Det er tilstrekkelig for alle typer kjøretøy. Inntil KV2 bygges fram til snuplassen vil krysset mot KV3 fungere som vendehammer.

KV3 går i retning vest-øst. På denne strekningen er det en del høydeforskjell. Dersom man kun følger dagens terreng, vil vegen bli for bratt. Med noen tilpasninger for å fordele stigningen klarer man å legge vegen slik at stigning ikke overstiger 8 %. Se lengdeprofil i figur nedenfor.



Figur 23: Lengdeprofil på KV3.

Terrenget hvor KV1-2 ligger, er relativt flatt. Det er derfor ikke noe stort problem med stigning. På det bratteste blir stigningen under 7 %. Se figur nedenfor.



Figur 24: Lengdeprofil på KV1-2.

## 7.6. Rekreasjon, lek, nærmiljøanlegg og uteoppholdsareal

I næringsområder som dette vil det ikke bli opparbeidet leke- og uteoppholdsarealer på samme måte som i f.eks. et boligområde. Det er derfor ikke avsatt arealer til slik anlegg.

Som beskrevet tidligere, er det en eksisterende rasteplass for gående og syklende langs Askimveien. Denne kommer i konflikt med ny adkomst inn til næringsområdet. Det er derfor ikke mulig å opprettholde rasteplassen der den er i dag. Det er derfor av satt erstatningsareal for ny rasteplass litt øst for den eksisterende, innenfor delfelt VS3. Bestemmelsene åpner for at det tillates opparbeidet rasteplass/møteplass med f.eks. grillplass, sittebenker, gapahuk o.l. Opparbeidelse av ny rasteplass er sikret i bestemmelsene.

## 7.7. Universell utforming

Planen sikrer at det skal være universell utforming på nye anlegg i tilknytning til nytt kryss med Askimveien. Dette omfatter bussholdeplasser og løsninger for myke trafikanter.

Fortau langs KV1-3 må nødvendigvis følge vegen og stigningen på denne. Langs KV1-2 er det en kort strekning på ca. 50 meter som er noe brattere enn 1:20 (5 %). For øvrig er denne slakere enn 1:20. Fortau langs KV3 vil bli brattere enn 1:20.

## 7.8. Teknisk infrastruktur

Planområdet vil bli tilknyttet offentlig vann og avløp. Det ligger vannledninger både i øst og vest som det vil være mulig å knytte seg på. Detaljer i dette vil avklares i detaljprosjekteringen. Avløp vil tilknyttes sørvest i planområdet.

Det vil være behov for oppgradering av strømmettet, med blant annet nye nettstasjoner innenfor planområdet. Dette tillates innenfor byggeområdene.

Det er ikke fjernvarme i området.

## 7.9. Overvannshåndtering, klimatilpasning, vassdrag og rammeplan for vann og avløp

Det er tatt inn krav om blågrønn faktor på minimum 0,6 for planområdet. Foreløpige beregninger i eget notat viser at dette er realistisk å oppnå.

Det er lagt opp tretrinnsstrategi for håndtering av overvann. Se beregninger, beskrivelse og løsninger i vedlagt overvannsplan. Øvrige detaljer i løsninger vil bli løst ved detaljprosjektering.

## 7.10. Renovasjon og varelevering

Næringsvirksomhet som denne planen legger opp til, har ikke standard renovasjonsløsninger som f.eks. et boligområde. Løsninger for renovasjon og varelevering vil bli løst i den enkelte sak og på egen tomt.

## 7.11. Rekkefølgebestemmelser

Det er gitt en rekke rekkefølgebestemmelser til planen. Dette er:

Før igangsettingstillatelse av infrastruktur og tomteopparbeidelse kan gis skal følgende dokumentasjon foreligge og anlegg være etablert:

- Dokumentasjon på trygg byggegrunn.
- Detaljprosjektering av overvannshåndtering basert på Overvannsnotat datert 25.04.2025. Uttalelse fra Indre Østfold kommune VA-forvaltning skal følge med søknaden.
- VA-plan. Uttalelse fra Indre Østfold kommune VA-forvaltning skal følge med søknaden.
- Godkjente byggeplaner for nye veianlegg som berører fylkesvei 128 Askimveien.
- Godkjente byggeplaner for alle øvrige offentlige veganlegg fra ansvarlig enhet i Indre Østfold kommune.
- Der dyrka mark blir berørt, skal det foreligge matjordplan som sikrer at matjordlaget brukes til oppfylling av områder for nytt jordbruksareal, nydyrking eller forbedring av annen dyrka eller dyrkbar jord til jordbruksproduksjon. Følgende veileder skal legges til grunn: [Veileder til matjordplan](#)
- Rasteplass for gående og syklende innenfor VS3.

Før igangsettingstillatelse for tiltak innenfor feltene BAA1-3 kan gis skal følgende dokumentasjon foreligge:

- Trafikkanalyse som viser hvor mye trafikk, omsøkte tiltak vil generere per gjennomsnittsdøgn (ÅDT). All trafikk til/fra tiltaket skal redegjøres for (lastebiler, vare- og servicebiler, privatbiler), samt gående og syklende. Tall for eksisterende trafikk skal være basert på faktiske tellinger.
- Plan for bevaring av eksisterende vegetasjon og beplantning av ny vegetasjon.
- Plan for renovasjonshåndtering med uttalelse fra renovasjonsselskapet.
- Estetisk redegjørelse der valg av løsninger, form, farge og materialbruk begrunnes.
- Ved etablering av datasenter eller annen kraftintensiv industri, skal det redegjøres for om overskuddsvarme kan gjenvinnes og nyttiggjøres i lokalområdet.

Før bebyggelse tas i bruk skal følgende anlegg være etablert:

- Nytt kryss med Askimveien (Fv128) med følgende elementer:
  - dråpe i sekundærveien (mot KV1)
  - tilrettelagt kryssing for gående og syklende over sekundærveien
  - Universelt utformede bussholdeplasser med tilhørende gangadkomster og leskur langs Askimveien.
  - tilrettelagt kryssing for fotgjengere over Askimveien.
  - fortau / gang-/sykkelveg langs bussholdeplasser v/Askimveien.
  - gang-/sykkelvei ved busslomme.
  - tilrettelagt kryssing over veier skal henge sammen med øvrig gang-/sykkelveg langs Askimveien og fortau langs internvei.
  
- Følgende anlegg tilknyttet tomten skal være opparbeidet fram til, og langs tomten:
  - adkomstvei med grøfter, samt fortau der dette er regulert
  - va-anlegg
  - overvannsanlegg
  - vegetasjonsskjermer
  - grøntanlegg kan ferdigstilles senest påfølgende vår dersom brukstillatelsen gis i vinterhalvåret
  - Parkering for bil og sykkel.

*Rekkefølge i tid:*

- Når samlet bruksareal (BRA) innenfor planområdet overstiger 30 000 m<sup>2</sup>, skal det etableres venstresvingefelt i innkjøringen til planområdet fra fylkesvei 128. Tiltakene skal være gjennomført før det kan gis midlertidig brukstillatelse for nye tiltak innenfor BAA1-3. KV3 tillates ikke åpnet for gjennomkjøring til Morstongveien før krysset mellom Fv 1262 Morstongveien og innkjøringen til planområdet er utbedret med venstresvingefelt.
- Ny dam innenfor BG skal være etablert før eksisterende dam innenfor H560 fjernes. Eksisterende dam tillates ikke fjernet før minimum ett år etter at ny dam er etablert.

*Tiltak utenfor planområdet:*

- Før det gis tillatelse for nye tiltak som fører til at samlet trafikkmengde (ÅDT) i sekundærveien overstiger ÅDT 3000, skal det gjøres støyvurderinger for eiendommene 113/17, 113/72 og 113/73. Dersom støyvurderingen viser at støy fra Askimveien øker mer enn 2,5 dB som konsekvens av økt trafikk til/fra BAA1-3, skal avbøtende tiltak etableres. Tiltakene skal være gjennomført før det kan gis midlertidig brukstillatelse for nye tiltak.
- Tilsvarende vurdering skal gjøres dersom trafikkmengden i sekundærveien overstiger 6000 ÅDT. Denne støyvurderingen skal omfatte eiendommene 113/16 og 113/24.

## 8. Konsekvensutredning

Planen utløser krav om konsekvensutredning, jamfør Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven (FOR-2017-06-21-854) med vedlegg.

Konsekvensutredningen er et eget vedlegg.

Konsekvensutredningen ble utarbeidet for å danne grunnlag for å velge alternativ. Ved første gangs behandling ble alternativ 1 valgt. Dette alternativet ble sendt ut på høring og offentlig ettersyn. Ved høring og offentlig ettersyn kom det innspill og andre innspill som har medført endringer i planen. Endringene omhandlet blant annet at en stor del av dyrka mark er tatt ut av planforslaget, og at utbyggingsomfanget er redusert. I tillegg til at matjord spares, får dette i første rekke konsekvenser for trafikkmengder og støy. Det er derfor utarbeidet nye beregninger for trafikk og støy. Dette omtales nærmere i kapittel 9, og i egne vedlegg. Selve konsekvensutredningen er ikke endret etter at planen var ute til høring og offentlig ettersyn. Planens avgrensning, kart og figurer er derfor heller ikke endret i konsekvensutredningen.

## 9. Virkninger av planforslaget

I forbindelse med utarbeidelse av planforslaget ble det utarbeidet en konsekvensutredning. Denne er et eget vedlegg. Ved høring og offentlig ettersyn fulgte konsekvensutredningen som en del av planbeskrivelsen. Den opprinnelige konsekvensutredningen er nå tatt ut og lagt i et eget dokument. Den opprinnelige konsekvensutredningen er ikke endret.

Etter at planen lå på høring og offentlig ettersyn 22.10.2019-06.12.2019 er planområdet vesentlig redusert. Det påvirker konsekvensene av planen. Nedenfor er derfor en gjennomgang av de ulike temaene og en fornyet vurdering av konsekvenser av planen.

### 9.1. Overordnede planer og vedtak

Planforslaget anses å være i tråd med overordnede planer og vedtak.

I konsekvensutredningen er det redegjort for arealregnskap iht. fylkesplanen, hvor det er avsatt ca. 345 daa til plasskrevende varehandel. I reguleringsplanen som lå ute til første gangs høring og offentlig ettersyn var det differensiert noe mellom de ulike delområde i planen. I den planen var det totalt ca. 80,8 daa som var avsatt til handel. I den reviderte planen er det ikke differensiert mellom delområdene på denne måten. Dermed blir det ca. 98 daa hvor det kan bygges handel.

Tabellen nedenfor (opprinnelig fra konsekvensutredningen) er oppdatert med nye tall.

Arealregnskap	Antall daa
Fylkesplanen	345
N3	-55
N5	-43
N6	-29,5
Brennemoen syd	-22,6
Brennemoen nord (Morenen kjøpesenter mm)	-77,6
<i>Totalt gjenværende areal</i>	<i>117,3 daa</i>
Gislingrud-Slitu næringsområde	-98,0
<i>Totalt gjenværende areal etter avsatt i reguleringsplan</i>	<i>19,3 daa</i>

Som det framgår, vil den totale utbyggingen av handel ikke overskride 345 daa, som er angitt i fylkesplanen.

### 9.2. FNs bærekraftsmål

Følgende mål vurderes som relevante i denne saken:

#### **Mål 2: Utrydde sult, oppnå matsikkerhet og bedre ernæring, og fremme bærekraftig landbruk**

Planforslaget innebærer beslag av dyrka mark. Det er negativt. Beslaget av dyrka mark er imidlertid vesentlig redusert etter første gangs høring og offentlig ettersyn. Som avbøtende tiltak er det også tatt inn krav i bestemmelsene om at all Matjord skal håndteres på en slik måte at jordstruktur og kvalitet ikke forringes. Matjord som fjernes i forbindelse med utbygging skal brukes til opparbeidelse av ny matjord eller forbedring av matjord på nærliggende jorder eller andre steder i kommunen.

**Mål 3: Sikre god helse og fremme livskvalitet for alle, uansett alder**

Friluftsliv er viktig for å fremme livskvalitet. Ved å bebygge skogen på Gislingrud mister man en mulighet for å bedrive friluftsliv. Det er uheldig. På den annen side er en god, trygg og nær arbeidsplass også viktig for livskvaliteten.

**Mål 6: Sikre bærekraftig vannforvaltning og tilgang til vann og gode sanitærforhold for alle**

Det er lagt opp til håndtering av overvann iht. tretrinnsstrategien, med stor grad av åpen overvannshåndtering. Ny bebyggelse vil bli tilknyttet offentlig vann og avløp, og vil ikke medføre vesentlig forurensning av overvann.

**Mål 8: Fremme varig, inkluderende og bærekraftig økonomisk vekst, full sysselsetting og anstendig arbeid for alle**

Gjennomføring av planen vil gi arbeidsplasser både lokalt og regionalt. Dette er viktig for hele regionene.

**Mål 9: Bygge solid infrastruktur og fremme inkluderende og bærekraftig industrialisering og innovasjon**

Infrastruktur vil bli bygget iht. de til enhver tid gjeldende krav. Det samme gjelder industri og andre virksomheter.

**Mål 11: Gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige**

Gode og trygge arbeidsplasser er viktig for lokalsamfunnet. Dette gjør samfunnet tryggere, mer robust og økonomisk bærekraftig.

**Mål 12: Sikre bærekraftige forbruks- og produksjonsmønstre**

Nye virksomheter vil sikre at forbruk og produksjon skjer på en bærekraftig måte, iht. gjeldende regelverk nasjonalt og internasjonalt. Avfall vil bli håndtert på en forsvarlig måte.

**Mål 13: Handle umiddelbart for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem**

Klimaendringene medfører blant annet hyppigere og kraftigere nedbør og vind. Avbøtende tiltak på dette er å legge inn et minimumskrav til blågrønn faktor og sørge for trygge flomveger.

**Mål 15: Beskytte, gjenopprette og fremme bærekraftig bruk av økosystemer, sikre bærekraftig skogforvaltning, bekjempe ørkenspredning, stanse og reversere landforringelse samt stanse tap av arts mangfold**

Planforslaget innebærer beslag av skogbruksareal. Det er også registrert dam med salamanderforekomst. Avbøtende tiltak for salamander er å etablere en erstatningsdam. Dette er i sikret i plan og bestemmelser.

### 9.3. Risiko- og sårbarhet

Konsekvensutredningen omfatter også en ROS-analyse. Nedenfor er en gjennomgang av temaene og hvordan disse nå vurderes etter at planområdet er redusert.

#### 9.3.1. Grunnforhold

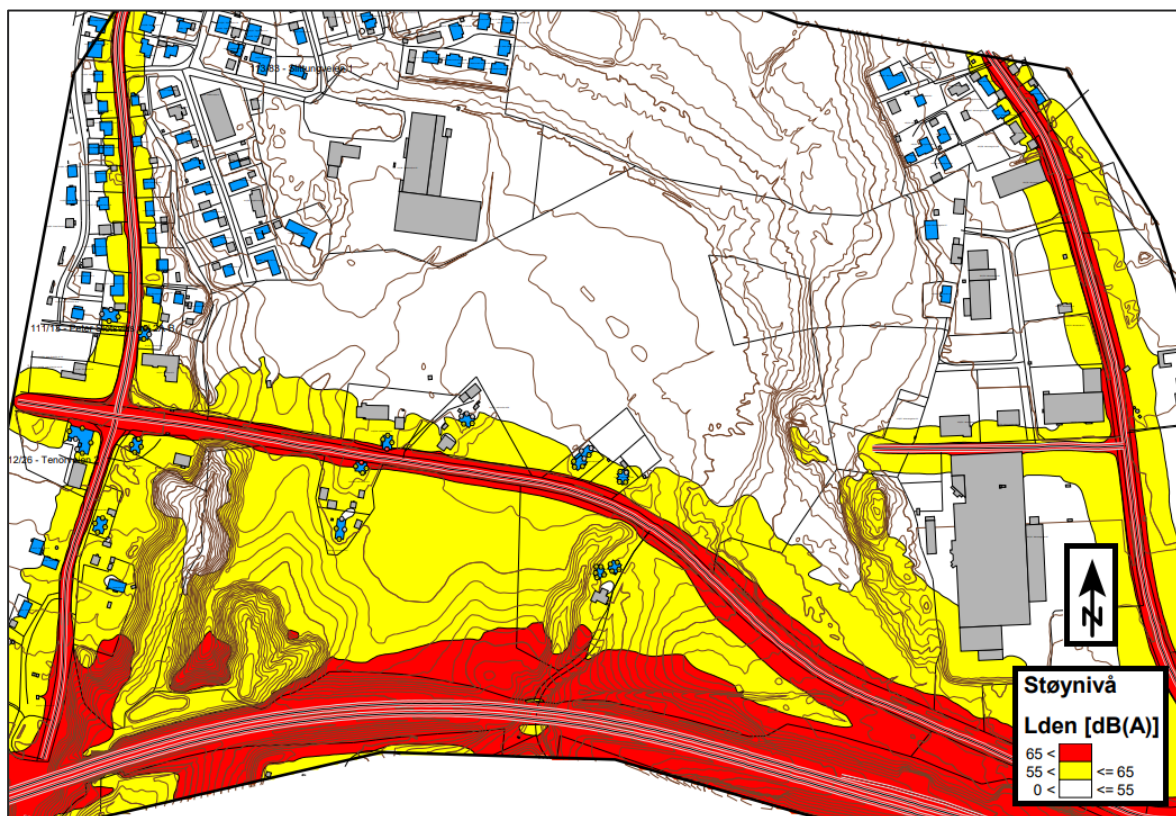
Geotekniske undersøkelser viser at det er tilstrekkelig områdestabilitet i og omkring planområdet. Dette endres ikke som følge av at planområdet er redusert. Det er noe varierende dybde til fjell.

Konkrete løsninger for fundamentering vil derfor kunne variere mellom de ulike tomtene. Løsninger skal dokumenteres før det gis byggetillatelse. Dette er sikret i rekkefølgebestemmelsene.

### 9.3.2. Forurensing og støy

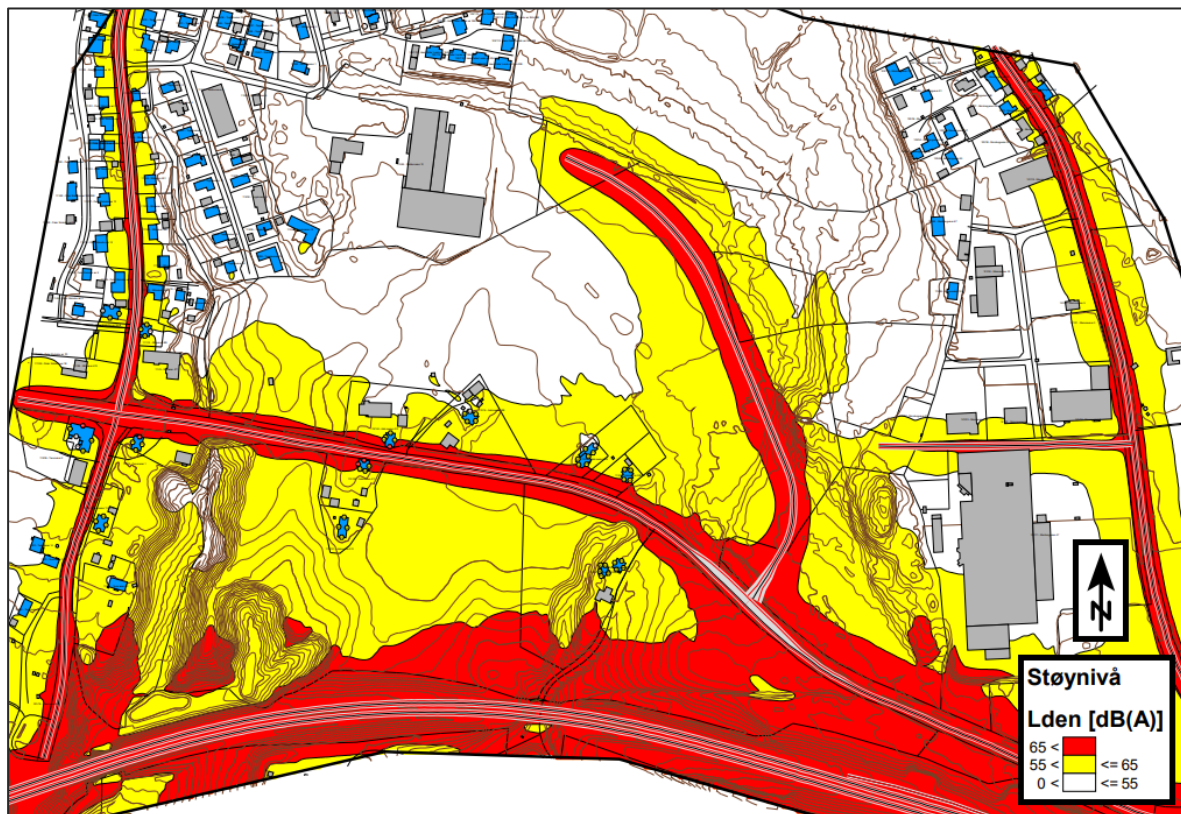
I konsekvensutredningen er det er redegjort for potensiell støy fra det opprinnelige planområdet. I og med at utbyggingsområdet er vesentlig redusert, medfører dette at trafikken inn til området blir tilsvarende redusert. Dette har direkte innvirkning på støy. I planen som lå ute på høring og offentlig ettersyn var det beregnet at det var behov for en del støyskjermingstiltak.

Som følge av at planforslaget er redusert er det gjennomført nye støyberegninger og analyse. Figur 22 viser støysituasjonen for år 2040 dersom planforslaget ikke realiseres. Beregningene viser at støyfølsom bebyggelse langs Askimveien er i gul eller rød støysone.



Figur 25: Eksisterende støy langs Askimveien og E18, 1,5 m over terreng.

Det er gjort en beregning for full utbygging av området. Det er gjort en teoretisk beregning av at potensiell trafikkmengde på den interne vegen kan bli 10 450 ÅDT. Forutsatt at trafikken fordeler seg med 75 % østover i Askimveien, og 25 % vestover, får vi støy som fremgår av figuren nedenfor. Dette er beregnet for uteområder, i 1,5 meters høyde.



Figur 26: Fremtidig støy langs Askimveien, 1,5 over terreng ved full utbygging av planområdet.

Støyberegningene viser at det ved full utbygging av næringsarealet utløses behov for å vurdere støyskjermingstiltak for fem boliger langs Askimveien.

En ÅDT på 10 450 på sekundærvegen er imidlertid et svært høyt tall. Det vurderes som usannsynlig at det noen gang blir så mye trafikk på denne vegen. Det er derfor gjort beregninger for når terskelen for støyskjerming inntreffer. I støyretningslinjen er det lagt til grunn at det må gjennomføres støyskjermingstiltak dersom støyøkningen overskrider 3 dB for nye anlegg. I våre beregninger har vi lagt til grunn 2,5 dB, som da er noe mer konservativt.

Under disse forutsetningene viser beregningene at det ved 3000 ÅDT på sekundærvegen fortsatt ikke er noen støyfølsom bebyggelse som har behov for støyskjerming, men eiendommene 13/17, 13/72 og 13/73 har en økning på nesten 2,5 dB. I bestemmelsene er det derfor sikret at det skal gjøres nye støyvurderinger for eiendommene 113/17, 113/72 og 113/73 når ÅDT på sekundærvegen overstiger 3000. Dersom støyvurderingen viser at støy fra Askimveien øker mer enn 2,5 dB som konsekvens av økt trafikk til/fra BAA1-3, skal avbøtende tiltak etableres.

Beregningene viser at det er en tilsvarende «terskel» når ÅDT på sekundærvegen blir 6000. I bestemmelsene er det derfor stilt krav om at det skal gjøres en fornyet støyvurdering som omfatter eiendommene 113/16 og 113/24., på samme måte som når ÅDT overstiger 3000.

Det skal ved etablering av virksomheter som medfører et støynivå over grenseverdiene i Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen T-1442/2021, foreligge en utdypende støyutredning ved søknad om tiltak. Støyutredningen skal redegjøre for skjermingstiltak og vise

hvordan støybelastningen for omkringliggende støyfølsom bebyggelse kan holdes under grenseverdiene.

I revidert planforslag er ca. 85 daa dyrka mark tatt ut av planen. Det var forutsatt at matjorda skulle benyttes andre steder. Det ville medføre mange lastebillass med transport. I og med at man nå unngår denne transporten, vil tiltaket medføre mindre klimagassutslipp.

### 9.3.3. Flomfare og overvannshåndtering

Det er tatt inn krav om blågrønn faktor på minimum 0,6. Disse arealene vil være en viktig del av overvannshåndteringen. Det skal benyttes tretrinnsstrategien iht. veileder.

Prinsipper og løsninger er beskrevet i vedlagt overvannsnotat. Konklusjonene i notatet er:

Overvann håndteres gjennom infiltrasjon, fordrøyning og sikring av trygge flomveier. Det skal infiltreres i grønne areal og lages infiltrasjonsløsninger i arealene som ikke blir bebygde. Det skal brukes infiltrasjonsmasser med >10 cm/t. Det skal ikke slippes noe overvann til kommunalt nett, og det kan slippes ut 183,75 l/s ved fordrøyningstiltak og et fordrøyningvolum på 841,4 m<sup>3</sup>. For å lede flom trygt må trygge flomveier etableres i feltet.

## 9.4. Stedets karakter - landskap, byform, estetikk og identitet

Utbyggingen vil bli langt mindre omfattende enn i planen som lå ute på høring og offentlig ettersyn. I planen som lå ute på høring og offentlig ettersyn var også planlagt bebyggelse ute i det åpne landskapet på den dyrka marka. I revidert plan er bebyggelsen trukket lenger vekk fra det åpne landskapet. Det vurderes som positivt.

Etter at planen lå ute på høring og offentlig ettersyn er det også utarbeidet en 3D-modell med visualisering. Denne illustrerer maksimalt tillatt BYA og høyde innenfor planområdet. Det er viktig å påpeke at boksene som er benyttet i 3D-modellen ikke nødvendigvis er slik det vil bli, men kun for å gi et uttrykk av hva reguleringsbestemmelsene tillater av bebyggelse og høyder. Dette gir et bilde på «verste tenkelige utfall», der reell situasjon vil bli mer tilpasset iblant annet form og uttrykk. Figuren nedenfor viser et oversiktsbilde over planområdet og omkringliggende arealer. Nummereringen viser hvor de ulike perspektivene er tatt fra.

Hovedformålet er å beholde mest mulig naturpreg på omgivelsene og at store bygg og kjørearealer i nytt næringsområde ikke eksponeres unødige sterkt mot omgivelsene. Det opparbeides vegetasjonsskjermer for å sikre landskapstilpasning og skjerming mot Askimveien og omkringliggende naboer.



**Figur 27: Oversiktsbilde som viser hvor de ulike perspektivene er tatt fra, med nummerering.**

Figur 25 og 26 viser perspektiver tatt fra E18. Tiltaket vil være lite synlig da E18 ligger lavere i terrenget, med voller på siden.



**Figur 28: Perspektiv 1. Fra E18 i sørøst.**



**Figur 29: Perspektiv 2. Fra E18 i sørvest.**

Figur 27 og 28 viser perspektiver tatt fra Askimveien sør/vest for planområdet. Perspektiv 3 er tatt lengst vest. Her skjermes deler av tiltaket av eksisterende vegetasjon. Perspektiv 4 er tatt ved det åpne landbruksarealet. Vegetasjonsskjermer bidrar til å dempe eksponeringen av ny bebyggelse.

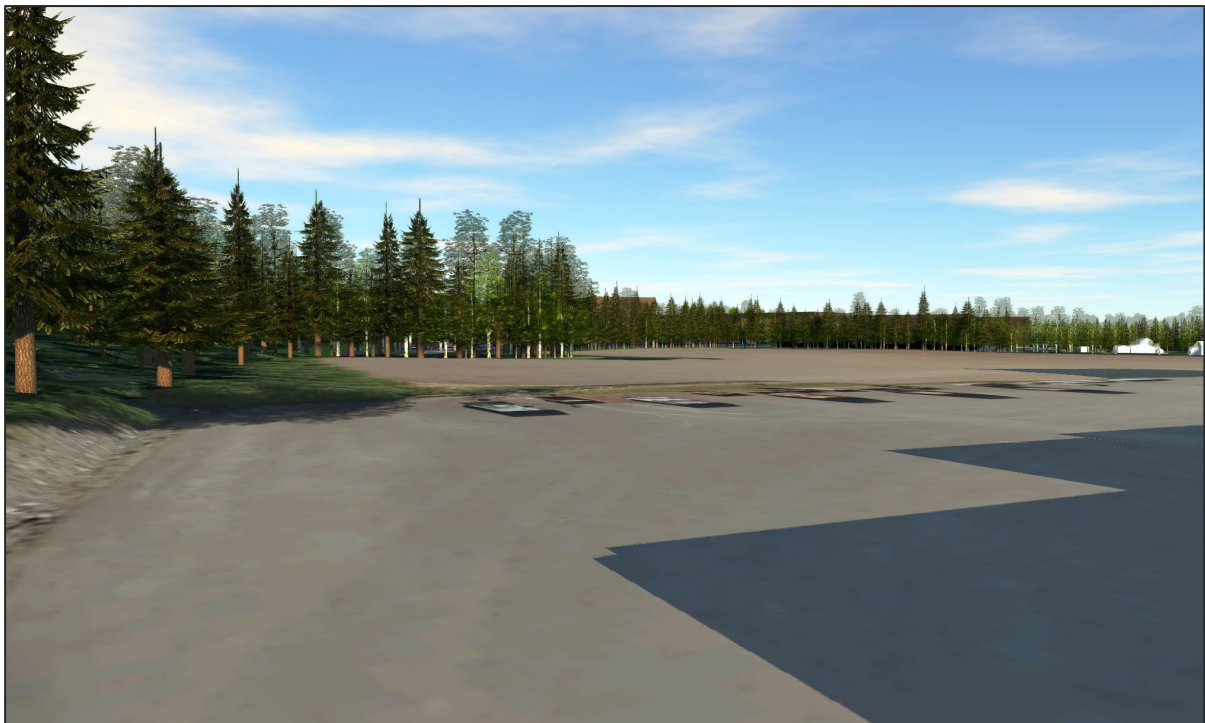


**Figur 30: Perspektiv 3. Fra Askimveien lengst vest.**



**Figur 31: Perspektiv 4. Fra Askimveien, ved Askimveien 408.**

Figur 29 er fra TTC, nordvest for planområdet. Vegetasjonsskjermer bidrar til å dempe eksponeringen av ny bebyggelse.



**Figur 32: Perspektiv 5. Fra TTC.**

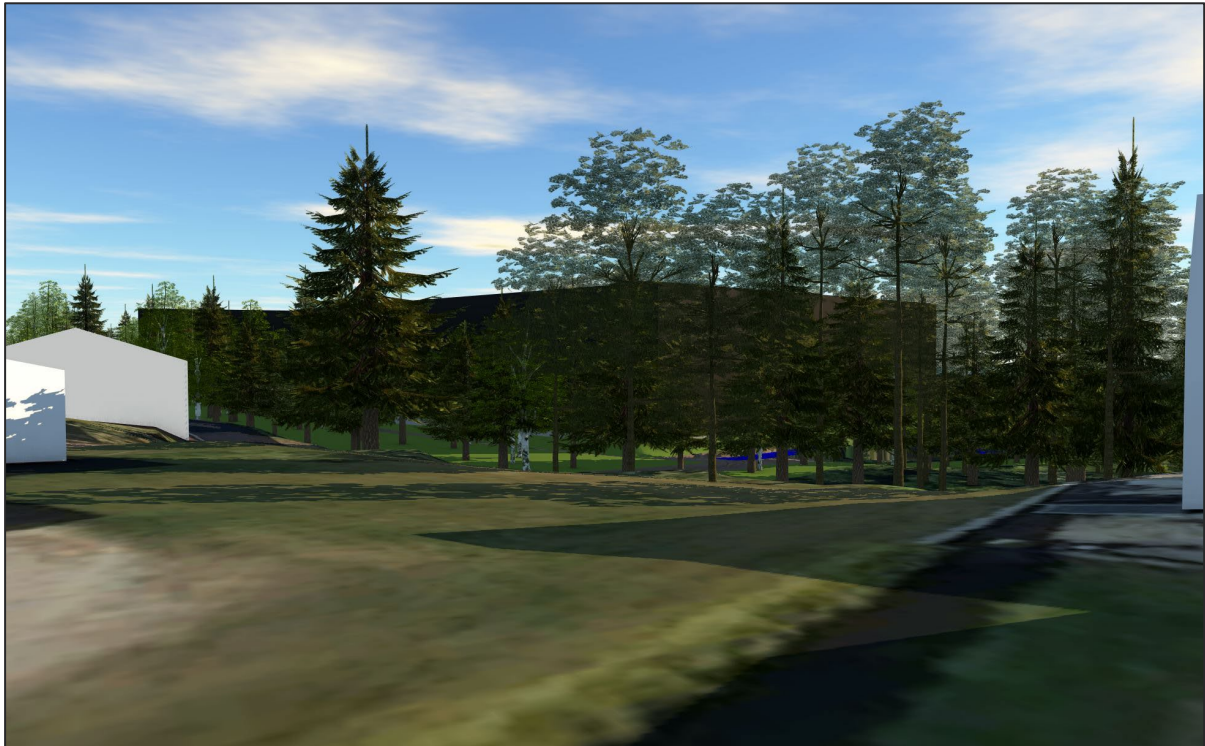
Figur 30, 31 og 32 er tatt fra området nordøst for planområdet. Her vil virkningen av tiltaket innenfor planområdet variere ut ifra den eksisterende bebyggelsen.



**Figur 33: Perspektiv 6. Fra Morstongveien, ved Cater.**



**Figur 34: Perspektiv 7. Fra Morstongveien, ved Rema 1000.**



**Figur 35: Perspektiv 8. Ved Morstongveien 85.**

Figur 33 viser bebyggelsen og terrenget fra ny adkomst fra Askimveien. Det er en del høydeforskjeller innenfor planområdet og det vil være nødvendig med noe skjæring og fylling for å tilgjengeliggjøre de ulike arealene. Alle terrenginngrep skal skje mest mulig skånsomt. Skjæringer og fyllinger skal avsluttes slik at sideområdene får en estetisk god utforming og gis en naturlig overgang mot eksisterende terreng. Ved behov kan terrengforskjeller tas opp av støttemurer. Det er fastsatt i bestemmelsene at det skal legges vekt på en god utforming og landskapstilpasning av støttemurer.



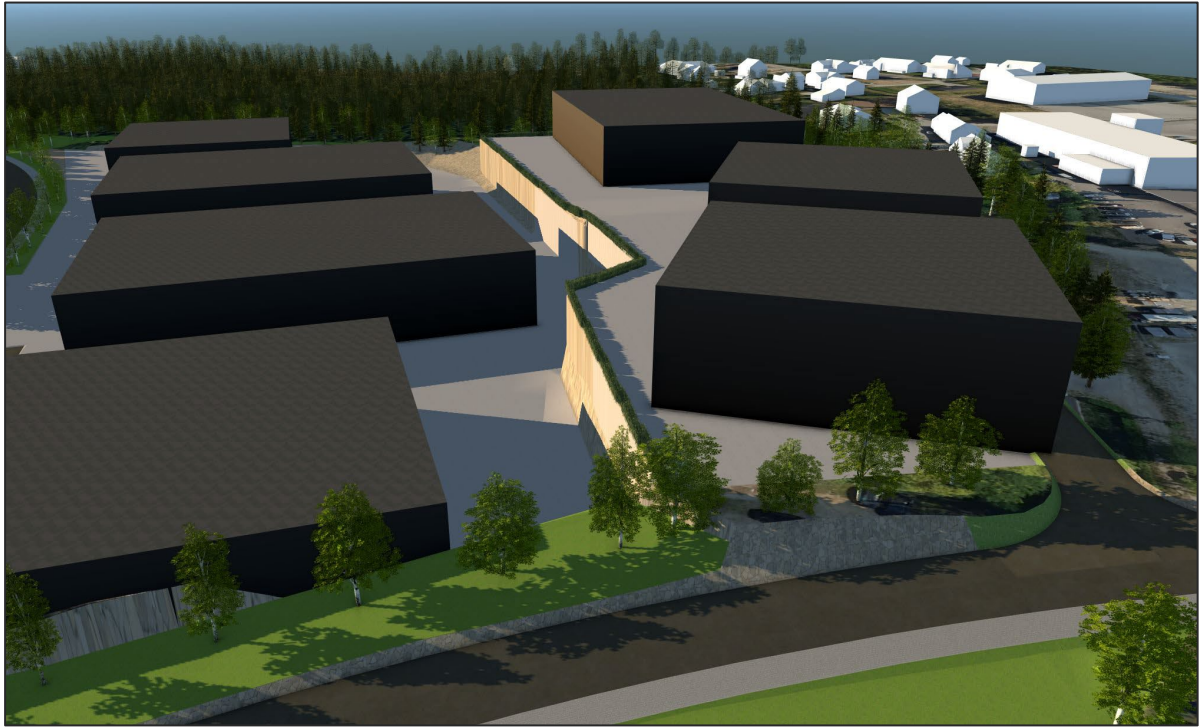
**Figur 36: Perspektiv 9. Ved nytt kryss inn til planområdet.**

Figur 34 er tatt fra boligområdet vest for planområdet. Tiltaket vil være noe synlig. Det er særlig bebyggelsen på det øvre, østlige nivået som blir synlig og som kan danne silhuett. Vegetasjonsskjermer bidrar til å dempe eksponeringen.



**Figur 37: Perspektiv 10. Fra innerst i Toppåsveien.**

Inne på delområde BAA2 er den vestlige delen tenkt med adkomst fra nedre nivå, mens den østlige delen er tenkt med adkomst fra øvre nivå. I og med at det er en del høydeforskjell mellom områdene, vil dette innebære at det blir en relativt høy skjæring inne i byggeområdet. Skjæringen vil være lite eksponert mot omgivelsene. Dette er visualisert i figur 35.



**Figur 38: Skjæring inne på delområde BBA2.**

Figur 36 viser bebyggelsen sett fra et fugleperspektiv fra vest.



Figur 39: Bebyggelsen sett i fugleperspektiv fra vest.

Særlig mot vest viser illustrasjonene at det er viktig med gode og tette vegetasjonsskjermer. Dette er sikret i plankart og bestemmelser.

## 9.5. Rekreasjon og friluftsliv

Temaet er omtalt i konsekvensutredningen. Sammenlignet med planforslaget den gangen, omfatter arealet som er tatt ut av planområdet i all hovedsak dyrka mark. Dette har ingen stor verdi for friluftsliv. Rasteplassen for gående og syklende langs Askimveien ligger fortsatt innenfor planområdet, og vil bli berørt. Reguleringsplanen ivaretar dette ved å sette av areal til erstatningsplass og bestemmelse tilknyttet dette.

## 9.6. Barn og unges interesser og oppvekstvilkår

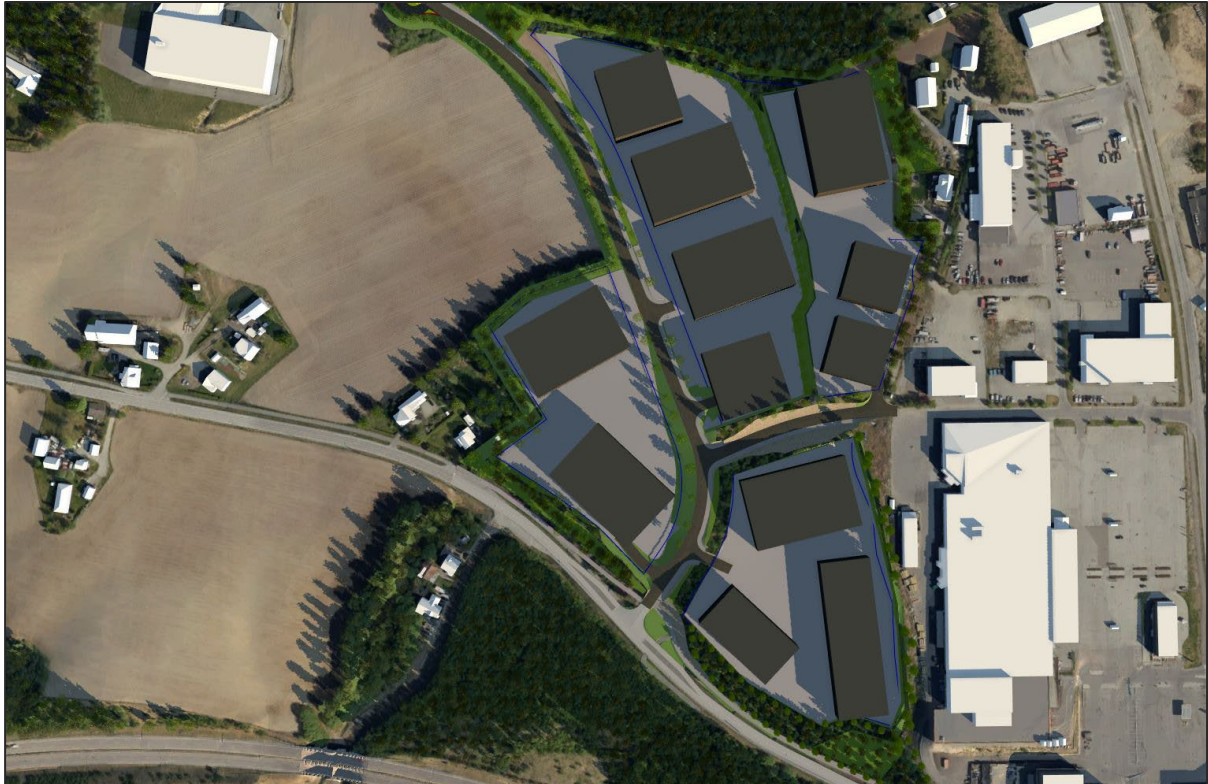
Det er ikke registrert viktige områder for barn og unge innenfor planområdet. I reguleringsplanen som lå ute til høring og offentlig ettersyn var det åpnet for idrettsanlegg i den vestlige delen av planområdet. Dette arealet er nå tatt ut av planen. Planen omfatter derfor ikke lenger denne muligheten. Det vurderes som noe negativt sammenlignet med planen som lå ute til høring og offentlig ettersyn.

## 9.7. Bokvalitet for eksisterende omgivelser

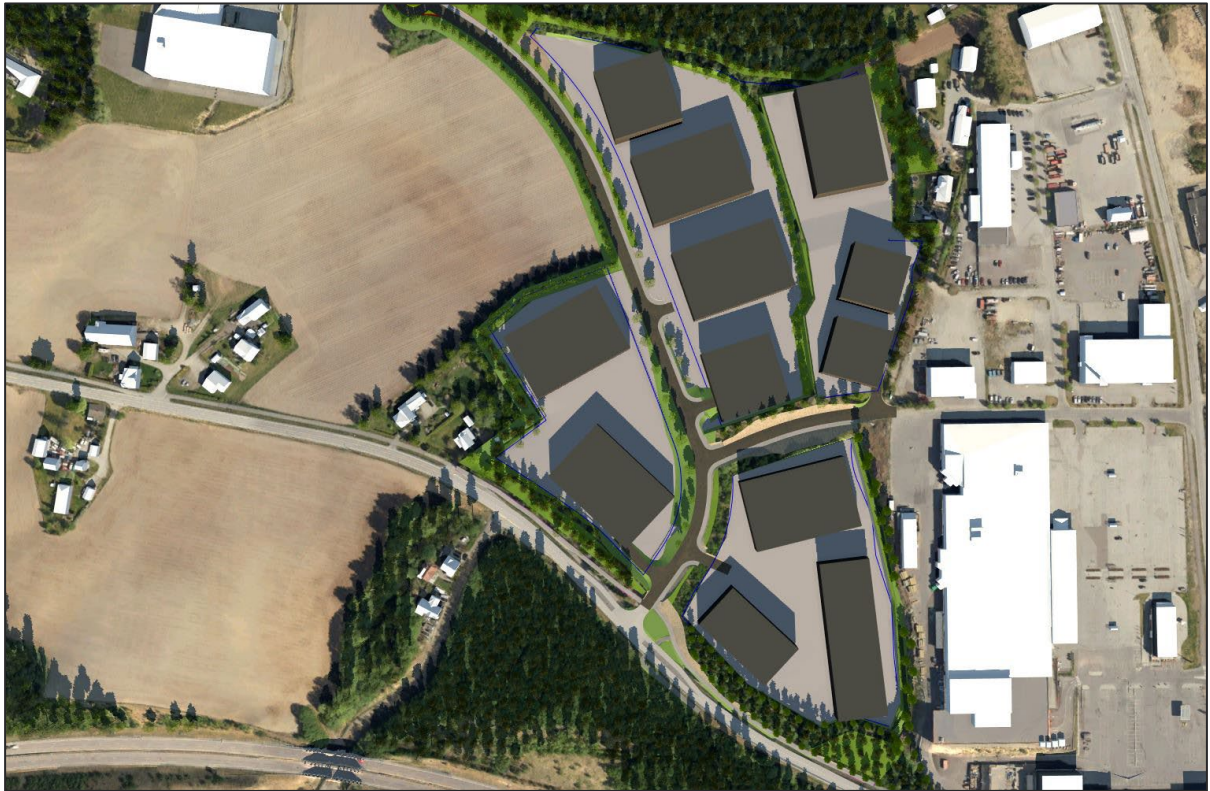
Det er først og fremst boliger nordøst for utbyggingen som får endrede omgivelser. Noen av disse har i dag relativt åpne arealer mot vest, dels med eksisterende dyrka mark. Disse boligene vil få tett vegetasjon og bebyggelse mot vest.

Det er utarbeidet sol-/skyggeanalyse for å vise konsekvenser for omkringliggende bebyggelse og uteområder. Analysen er gjort med utgangspunkt i bebyggelse vist i illustrasjonsplanen, og alle byggene er gitt maksimal høyde (14 meter). Endelig plassering og størrelse på byggene vil avvike fra det som er skissert, og en del av bebyggelsen vil sannsynligvis bli lavere enn 14 meter.

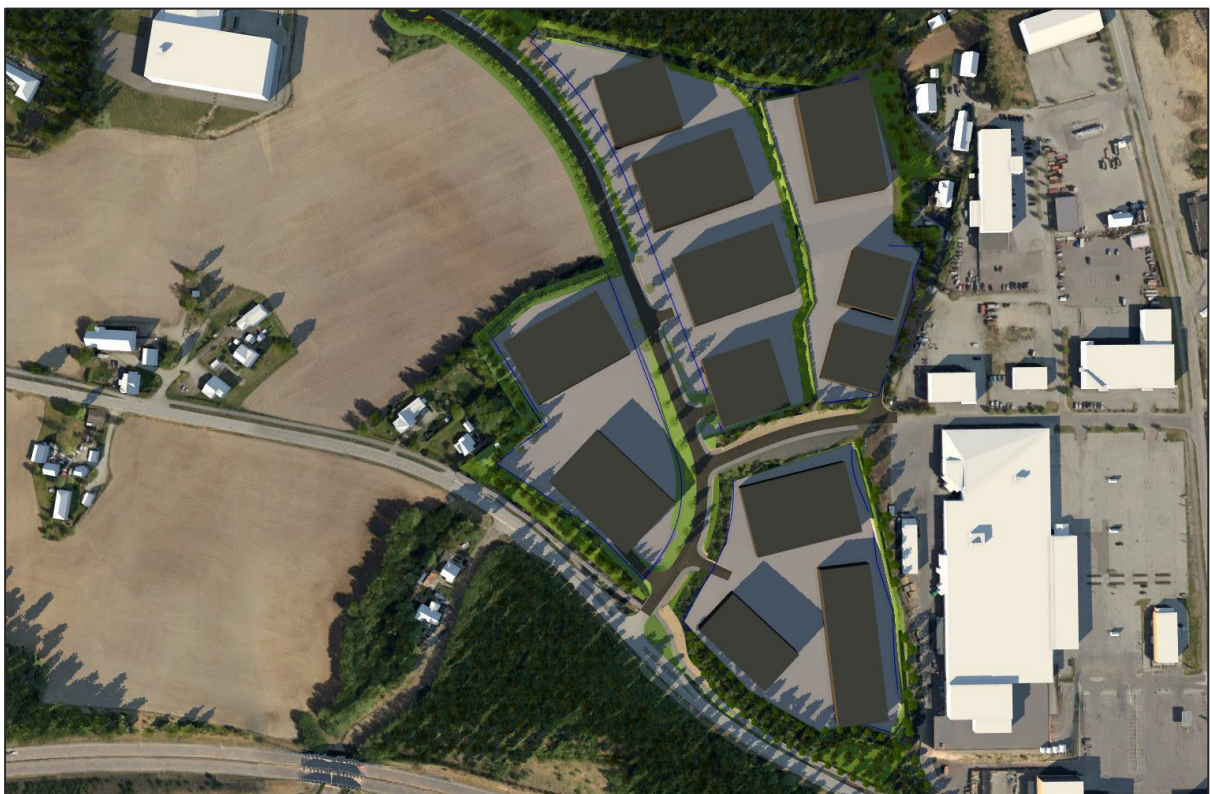
Analysene er gjort for henholdsvis vår- og høstjevndøgn (21. mars og 21. september) samt sommersolverv (21. juni) på klokkeslettene 09.00, 12.00, 15.00 og 18.00. Nedenfor er utklipp som viser resultatene.



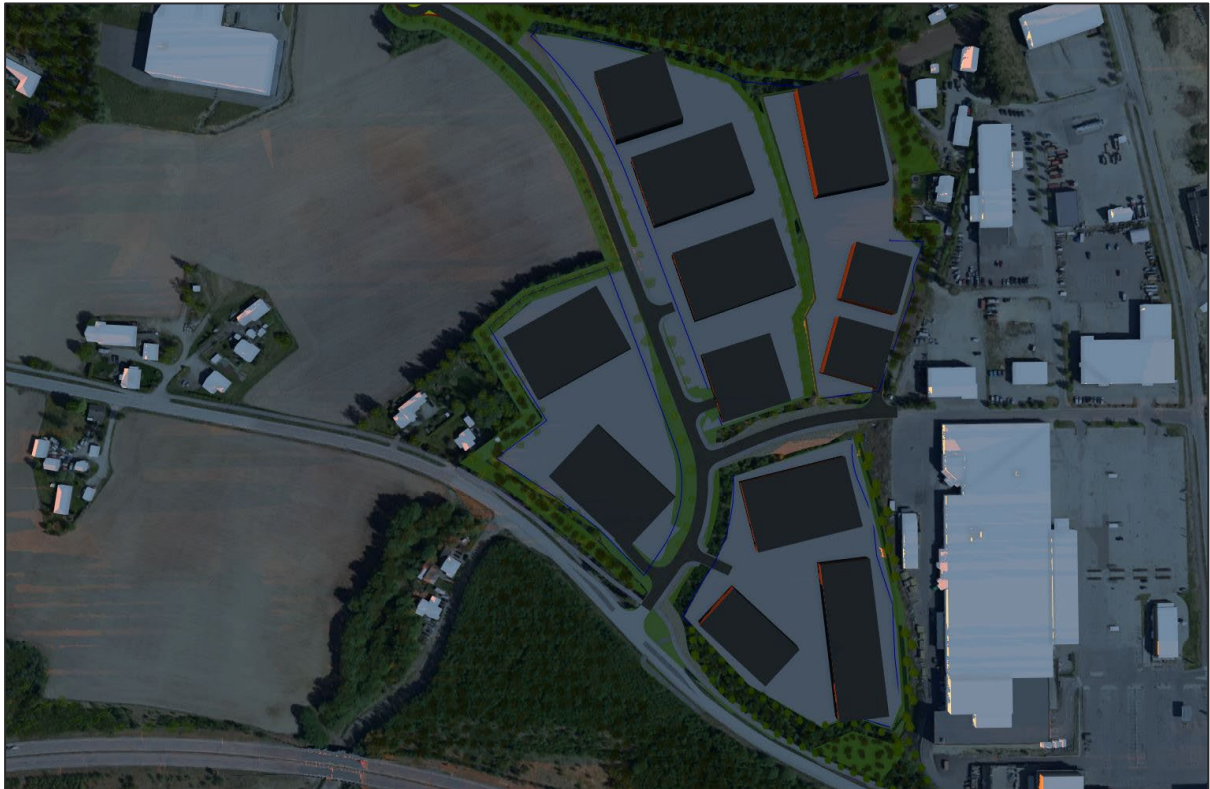
**Figur 40: Sol-/skygge vår- og høstjevndøgn kl. 09.00.**



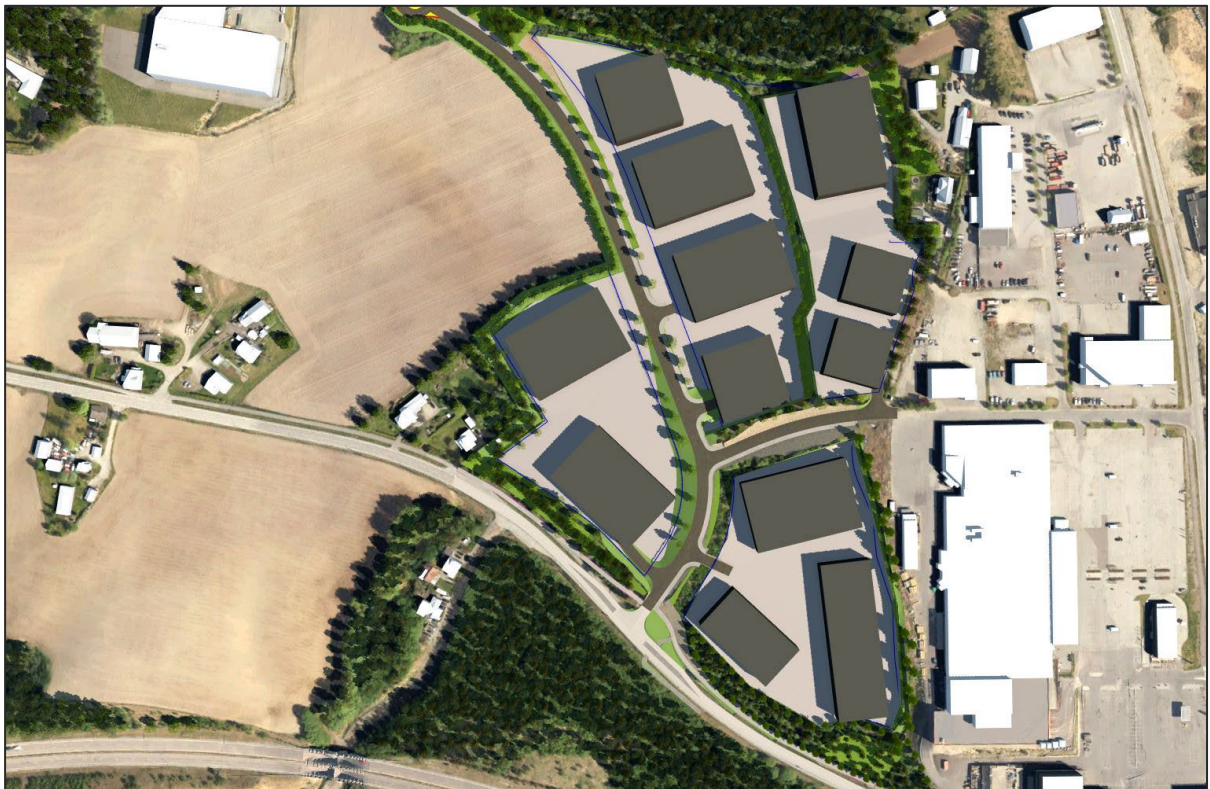
Figur 41: Sol-/skygge vår- og høstjevndøgn kl. 12.00.



Figur 42: Sol-/skygge vår- og høstjevndøgn kl. 15.00.



Figur 43: Sol-/skygge vår- og høstjevndøgn kl. 18.00.



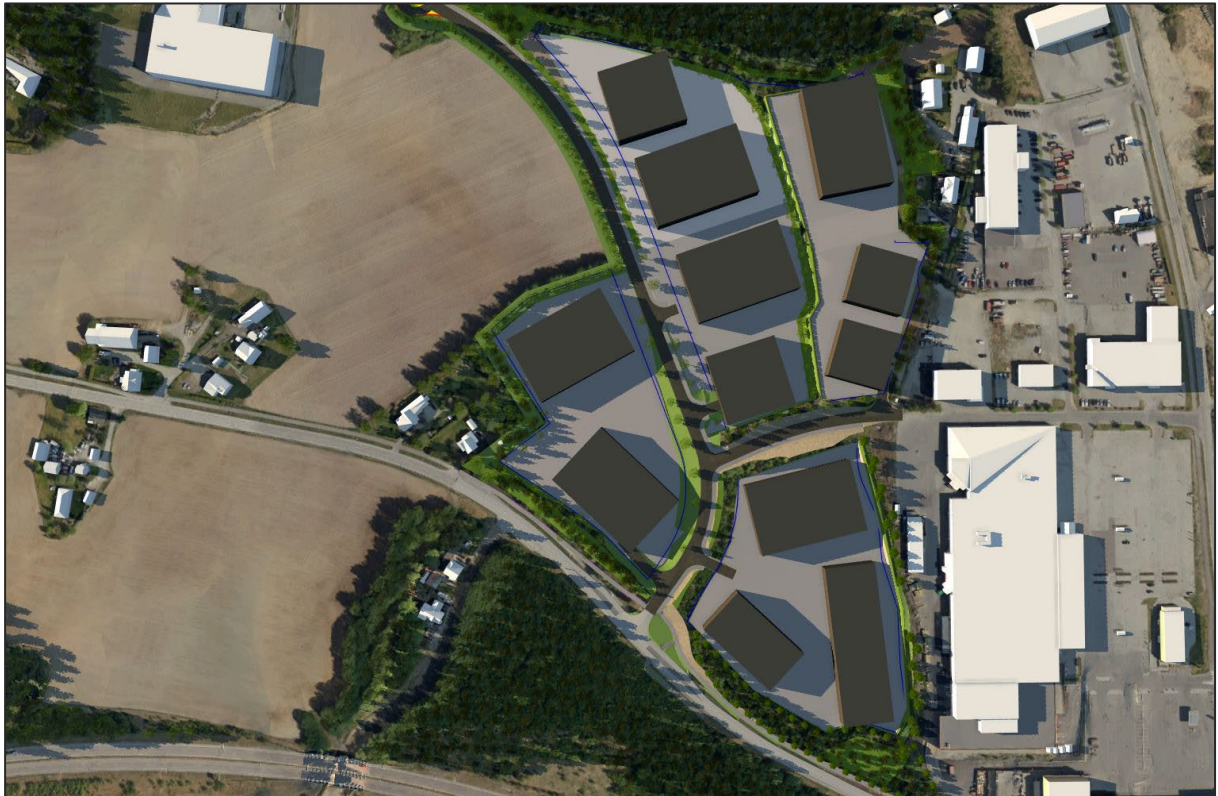
Figur 44: Sol-/skygge sommersolverv kl. 09.00.



Figur 45: Sol-/skygge sommervolverv kl. 12.00.



Figur 46: Sol-/skygge sommervolverv kl. 15.00.



Figur 47: Sol-/skygge sommersolvintervall kl. 18.00.

Som det framgår, er det relativt få boliger som blir berørt av skygge fra planlagt bebyggelse.

Se også 3D-illustrasjoner i kapittel 9.4. for visualisering av prosjektet opp mot nabobebyggelse.

## 9.8. Bokkvalitet og fasadeutforming for ny bebyggelse

Ny bebyggelse vil være bebyggelse av samme karakter som eksisterende næringsområde ved Morenen og på TTC. Det vil bli en blanding av industri/lager og forretninger for plasskrevende varegrupper iht. bestemmelsene. Dette innebærer relativt store bygningsvolumer tilpasset virksomhetene som kommer inn.

I bestemmelsene er det gitt krav til estetisk utforming. Bebyggelsen skal gis en utforming, detaljering, farge- og materialbruk som gjenspeiler bygningenes funksjon og bygger videre på kvaliteter i omkringliggende landskap og bebyggelse. Det er også satt krav om at det ikke skal være reflekterende materialer på bebyggelsen med unntak av glassfasader og solcellepaneler.

Plassering av skilt, reklame og lyssetting skal være i tråd med bestemmelser i kommuneplanens arealdel Indre Østfold kommune 2024-2035.

For å redusere fjernvirkningen av bygningsmasse (piper) over gesimshøyden på bebyggelsen er det fastsatt i bestemmelsen at disse skal ha fargetoner som gir minst mulig kontrast mot himmelen. Det tillates ikke at piper er hvite.

## 9.9. Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert kulturverdier med unntak av en SEFRAK-registrert bygning. Denne bygningen lå innenfor planområdet som lå ute på høring og offentlig ettersyn, men ligger nå godt utenfor redusert planområde. Verken bygningen eller omgivelsene vil bli direkte berørt.

## 9.10. Karbonutslipp

Planområdet er registrert som middels karbonrikt areal. Dette er blant annet knyttet til jordsmonn. Matjord skal gjenbrukes andre steder. Planområdet er vesentlig redusert etter første gangs høring og offentlig ettersyn, i all hovedsak dyrka mark. Dette er gunstig med tanke på redusert inngrep i middels karbonrikt areal.

## 9.11. Forholdet til kravene i kap. II i naturmangfoldloven

Naturmangfold er omtalt i konsekvensutredningen og i egne rapporter. Arealet som er tatt ut av planområdet etter første gangs høring og offentlig ettersyn omfatter i all hovedsak dyrka mark. Dette har ingen stor verdi for naturmangfold. Registrert dam med amfibier ligger fortsatt innenfor planområdet, og vil bli berørt. Reguleringsplanen ivaretar dette ved å sette av areal til erstatningsdam og bestemmelser tilknyttet dette.

## 9.12. Trafikkforhold og mobilitet

Trafikkforhold og mobilitet er omtalt i konsekvensutredningen og i egne rapporter. I og med at byggeområdet er vesentlig redusert etter første gangs høring og offentlig ettersyn, vil også transportbehovet reduseres tilsvarende. Det er utarbeidet en revidert trafikkanalyse, og det er gjort nye kapasitetsvurderinger.

Basert på forutsetningene i trafikkanalysen, er maksimal trafikk til planområdet, ferdig utbygd, beregnet til 10 450 ÅDT. En slik trafikkmengde medfører behov for kanalisering med venstresvingefelt i Askimveien.

Som nevnt tidligere, er beregnet trafikkmengde for ferdig utbygd område et svært høyt tall. På samme måte som for støy er det derfor gjort vurderinger for når det må gjøres tiltak i henholdsvis Askimveien og sekundærvegen. Kapasitetsberegningene viser at det kan være en trafikkmengde på inntil 6500 ÅDT i internveien før det blir problemer med trafikkavviklingen i krysset med Askimveien. Av hensyn til trafiksikkerhet bør imidlertid kanalisering i Askimveien gjennomføres tidligere. Denne grensen går ved 5400 ÅDT på sekundærvegen. I bestemmelsene er det tatt inn rekkefølgekrav om opparbeidelse av kanalisert kryss når det er bygget 30 000 m<sup>2</sup> BRA.

Dråpe i sekundærvegen (mot KV1) skal etableres helt fra starten.

I praksis betyr dette at det neppe vil bli opparbeidet kanalisering og venstresvingefelt i Askimveien i første fase av utbyggingen. I første fase vil det bli opparbeidet nytt kryss med dråpe i sekundærvegen (mot KV1). Dette krysset, med tilhørende bussholdeplasser og gangforbindelser vil bli tilpasset dagens linjer i Askimveien. Så må ev. hele kryssområdet omarbeides når det er bygget mer enn 30 000 m<sup>2</sup> BRA innenfor planområdet.

### 9.13. Universell utforming

Det er etterstrebet universell utforming på gang-/sykkelveger og fortau. På grunn av terrenget og stigning på veger er ikke dette mulig over alt.

Inne på de enkelte tomtene forutsettes universell utforming ivaretatt iht. gjeldende krav for den enkelte virksomhet.

### 9.14. Sosial infrastruktur (Skole, barnehage, bo-/pleietilbud)

Planen vurderes ikke å ha vesentlige konsekvenser for sosial infrastruktur, da planen ikke omfatter boliger.

### 9.15. Landbruk og andre næringsinteresser

Temaet er omtalt i konsekvensutredningen.

I revidert planforslag er ca. 85 daa dyrka mark tatt ut av planområdet. Denne dyrka marka vil dermed bli opprettholdt. Det vurderes som svært positivt sammenlignet med planforslaget som lå ute til første gangs høring og offentlig ettersyn.

### 9.16. Teknisk infrastruktur

Det må etableres nye VA-anlegg og energiforsyning inn til og internt i området. Detaljer avklares i detaljprosjektering.

### 9.17. Virkninger av planforslaget for spesielt berørte eiendommer

Planforslaget har direkte inngrep i eiendommene 113/27, 113/51 og 113/103. Disse eiendommene forutsettes innløst og eksisterende bebyggelse revet.

### 9.18. Juridisk og økonomiske konsekvenser

Foruten innløsninger av eiendommer nevnt i kapittel 9.17, avhenger ikke planen av bruksrettigheter eller aksept fra grunneiere. Store deler av planen vil også kunne realiseres uten at disse eiendommene innløses. Det foreligger nødvendige oppkjøp/avtaler.

De interne trafikkområdene er regulert til offentlig formål, med forutsetning om at disse skal overtas av kommunen. Det vil bli inngått utbyggingsavtale for avklaring av detaljer rundt dette.

### 9.19. Interessesmotsetninger

Interessesmotsetninger har i stor grad vært knyttet til beslag av dyrka mark, støy, trafikk og andre ulemper for omkringliggende beboere. Etter at planområdet er innskrenket vesentlig, er også interessomotsetningene redusert. Beslaget av dyrka mark er redusert med mer enn 75 %. Trafikk, og dermed støy, er vesentlig mindre enn tidligere. Boliger vest for nåværende planområde inngår ikke lenger i planen, og det er større avstand mellom boliger og planlagt bebyggelse. Avstanden til boligene i tettstedet Slitu er økt med nesten 500 meter. Det er lagt inn vegetasjonsskjermer som

demper eksponeringen mot jordbrukslandskapet i vest. Oppsummert vurderes interessemotsetninger å være langt mindre med redusert planområde. Se for øvrig også vedlegg med innkomne uttalelser og forslagsstillers kommentar til disse.

## 9.20. Forslagsstiller avsluttende kommentar

Næringsområdet på Gislingrud har i lang tid ligget inne som utviklingsområde for industri/lager og som avlastningsområde for handel med plasskrevende varegrupper. Dette er stadfestet i både fylkesplan, kommuneplan og kommunedelplan. Det reduserte planområdet som ligger i planforslaget vurderes å være en god og naturlig utvidelse av det eksisterende næringsområdet ved Morenen. Med de føringene som ligger i planen vil utbyggingen kunne skje på en måte som ikke medfører urimelige ulemper for omgivelsene og som vil gi ønsket næringsutvikling og arbeidsplasser.

## 10. Vedlegg

1. Plankart
2. Reguleringsbestemmelser
3. Planprogram med konsekvensutredning, inkl. ROS-analyse
4. Sammendrag av innkomne merknader med forslagsstillers kommentar
5. Innkomne merknader
6. Illustrasjonsplan
7. 3D illustrasjoner
8. Overvannsrapport med vedlegg
9. Trafikkrapport
10. Støyrapport
11. Geoteknisk rapport
12. Arkeologisk registreringsrapport
13. Notat blågrønn faktor