FREDRIKSTAD KOMMUNE

Møteinnkalling
Planutvalget

Møtested: Fredrikstad rådhus, møterom Formannskapssalen
Tidspunkt: 26.02.2026 kl. 17:00

Det blir befaring i sak 16/26 før møtet.
Fremmøte ved Rebellhuset (Trosvikstranda 9) kl. 14:00. Møtestart kl. 17.00.

Eventuelle forfall meldes til møtesekretær Elin Engum Segerblad, telefon 480 48 825, eller e-post: elense@fredrikstad.kommune.no

Varamedlemmer møter etter nærmere avtale.

Eventuelle spørsmål til delegerte vedtak bes sendt på e-post til virksomhetsleder byggesak og geomatikk Snorre Huseby snhu@fredrikstad.kommune.no innen onsdag 25.02.2026 kl. 15:00.

Dersom du ønsker å få vurdert din habilitet, send nødvendig informasjon til utvalgsleder Bianca Elise Skoglie, e-post bialal@fredrikstad.kommune.no med kopi til møtesekretær Elin Engum Segerblad, e-post elense@fredrikstad.kommune.no.

Fredrikstad, 17.02.2026
Bianca Elise Skoglie (sign.)
leder

Saksliste

Saksnr.	Innhold	Hjemmel u.off.
OS 5/26	Orientering fra kommunedirektør	
OS 6/26	Orientering - Barnetalspersonens rolle	
PS 14/26	Referatsaker	
RS 1/26	Vedtak i klagesak - Byggesak - Fredrikstad 54/222 - Nedre Vikeråsen 7 - terrengarbeider - møne- og gesimshøyde på ny bolig	
PS 15/26	Delegerte vedtak til planutvalgets møte 26.02.2026	
PS 16/26	Forslag til detaljregulering for Veumbekken - Holmen - Nasjonal arealplanID 3107 1099 - Sentrum - Forslagsstiller: Fredrikstad kommune	
PS 17/26	Stabburveien 18 - Søknad om dispensasjon - Bruksendring til politistasjon	
PS 18/26	Haldenveien 4 - Eiendom 602/4 - Søknad om dispensasjon for oppføring av ny bebyggelse - Boligbebyggelse	
PS 19/26	Dikeveien 4 - Eiendom 738/73 - Søknad om dispensasjon for endring av gitt tillatelse med bruksendring, endrede fasader og fotavtrykk for å etablere dagligvareforretning	
PS 20/26	Eiendom 425/587 - Hyttefelt Midtre Langøya og Enhuskilen - Søknad om endring av gitt tillatelse - Etablering av p-plasser	
PS 21/26	Hans Nielsen Hauges vei 1 - Eiendom 727/310 - Søknad om bruksendring fra forretning til lager/verksted	
PS 22/26	Vestre Myråsen 52 - Fasadeendring og tilbygg til fritidsbolig, fasadeendring og ombygging av tak på anneks, rivning av bod og ny stikkledning for tilknytning til vann- og avløp	
PS 23/26	Pettersand 32 C - Klage på dispensasjon og tillatelse til oppføring av enebolig og riving av garasje	

OS 5/26 Orientering fra kommunedirektør
OS 6/26 Orientering - Barnetalspersonens rolle
PS 14/26 Referatsaker

Statsforvalteren
i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Vår dato: 27.01.2026
Vår ref: 2025/43899
Deres dato:
Deres ref: 2024/86161

Fredrikstad kommune
Postboks 1405
1602 FREDRIKSTAD

Saksbehandler, innvalgstelefon
Eline Kristiansen Sedal, 69 24 70 00

Vedtak i klagesak - Byggesak - Fredrikstad 54/222 - Nedre Vikeråsen 7 - terrengarbeider - møne- og gesimshøyde på ny bolig

Statsforvalteren viser til kommunens oversendelse av klagesak 13. oktober 2025.

Vi har behandlet saken og vår konklusjon er:

Statsforvalteren opprettholder kommunens vedtak av 30. april 2025 i sak 1755/24. Klagene har ikke ført frem.

Sakens bakgrunn

Saken gjelder søknad om endring av terreng rundt bolig på ovennevnte eiendom i forhold til terrenghøyder som er godkjent i tidligere byggetillatelse. Det søkes i den anledning om dispensasjon fra regulert møne- og gesimshøyde. Søknaden er fremmet av ansvarlig søker Takstfag AS, på vegne av tiltakshaver Morten Olavesen.

Fra kommunens klagebehandling gjengir vi følgende om bakgrunnen for søknaden:

> Det ble tidligere gitt tillatelse til oppføring av ny bolig. I forbindelse med søknad om ferdigattest ble det registrert at møne- og gesimshøyde ikke var i overensstemmelse med gitt tillatelse. Det ble avholdt møte og befaring med kommunen, hvor det ble enighet om at tiltakshaver skulle kontakte et foretak med kompetanse på prosjektering av terreng.
>
> Etter utført terrengarbeid viste det seg nødvendig å søke om dispensasjon fra reguleringsplanens bestemmelser om krav til møne- og gesimshøyde, for en overskridelse på inntil 0,58 meter.

Kommunen godkjente søknaden i vedtak datert 30. april 2025:[1]

> I medhold av plan- og bygningslovens § 19-2 gis det dispensasjon fra reguleringsbestemmelsen § 3.1 bokstav c for omsøkte endring på følgende vilkår:
> - Innmålingsdokumentasjon på høyder i henhold til godkjente tegninger for hele eiendommen må vedlegges søknad om midlertidig brukstillatelse/ferdigattest.
> - Det må etableres rist og overvannsrør for å sikre eiendommen for overvann, fotodokumentasjon på at dette er gjennomført må vedlegges midlertidigbrukstillatelse/ferdigattest.
> - Skråning syd på eiendommen mot Nedre Vikeråsen 9 må utbedres/sikre i henhold til omsøkt høyder på fylling. Etablering av støttemur/forstøtning i nabogrense er søknadspliktig og vil være avhengig av samtykke fra nabo eller dispensasjon fra avstandsbestemmelsene i pbl §29-4.

Paterick Sjøberg (Nedre Vikeråsen 14), Vidar Andersen (Nedre Vikeråsen 13), samt Werner og Hilde Watne (Nedre Vikeråsen 9, nabo i sør) har klaget på vedtaket. Vi viser til klagene i sin helhet, og gjengir for øvrig kommunens oppsummering av klagene under punktene nedenfor:

I klage fra Watne klages det i hovedsak på følgende:

- Reguleringsplanen er relativt ny, og klager mener kommunens forvaltning av denne er kritikkverdig
- Nesten alle eiendommene ligger på høyde med veien, og det ville vært mer naturlig at også Nedre Vikeråsen 7 gjorde det
- Det er ikke riktig at ytterligere økning av terrenghøyde mot Nedre Vikeråsen 9 ville vært negativt – dersom fyllingene hadde vært skrådd i henhold til bestemmelsene og godkjente byggetegninger ville det ikke vært noe problem
- Kommunen bagatelliserer et avvik på 10 % på høydebestemmelsen i en nyere reguleringsplan
- Det skal ikke lønne seg å «bygge først, spørre etterpå»

I klage fra Sjøberg og Andersen klages det i hovedsak på følgende:

- Det er en vesentlig saksbehandlingsfeil at klagernes merknad til søknaden ikke er omtalt eller vurdert i vedtaket
- Tiltaket påvirker klagernes eiendom på negativ måte ved at overvann fra snuplass, gate og overliggende boliger ledes inn på tiltakshavers eiendom
- Det er et reelt overvannsproblem på eiendommen Nedre Vikeråsen 7
- Kommunen har ikke i tilstrekkelig grad vurdert de praktiske konsekvensene ved tiltaket, særlig med tanke på endring i naturlig vannvei og økt risiko for overflatevann og skade på muligens flere eiendommer
- Vilkårene for dispensasjon er ikke oppfylt

Tiltakshaver kommenterte klagene i e-post datert 26. mai 2025.

Planutvalget i Fredrikstad kommune tok ikke klagen til følge i møte 9. oktober 2025 (sak 91/25), og saken ble oversendt til Statsforvalteren 13. oktober 2025.

[1] I klagebehandlingen presiserer kommunen at henvisningen til bokstav c) er en skrivefeil. Det riktige er bokstav b).

Statsforvalteren mottok tillegg til klage fra Watne i henvendelse 9. november 2025. Henvendelsen gjelder i hovedsak overvannsproblematikken i området og på tiltakseiendommen.
Klager mener fyllingshøyden som først ble godkjent er avgjørende for å sikre riktig fall, slik at vannet ledes naturlig mot overvannskummen på enden av tomten til nr. 7 ved grensen mot nr. 5. Klager ønsker å fremheve forskjellsbehandling i kommunens håndtering av overvannsproblemer, og ulik behandling av tiltak i området. Watne ber Statsforvalteren om å oppheve kommunens vedtak om dispensasjon, eller pålegge kommunen å kreve ny vurdering og dokumentasjon av overvannshåndtering, terrenghøyder, høydeforskjeller og flomveier. Videre bes Statsforvalteren om å vurdere kommunens praksis i området, samt påse at planen håndheves likt for alle eiendommer.

I e-post datert 8. januar 2026, oversendte tiltakshaver et brev fra Fredrikstad kommune datert 27. oktober 2025. Brevet omhandler overvannshåndtering i området.

Statsforvalteren forutsetter at partene er kjent med sakens dokumenter og gir derfor ikke ytterligere saksreferat.

Statsforvalteren som klageinstans
Statsforvalteren er klageinstans for vedtak etter plan- og bygningsloven. Myndigheten er delegert fra Kommunal- og distriktsdepartementet, jf. plan- og bygningsloven § 1-9. Vår myndighet som klageinstans fremgår av forvaltningsloven § 34.

Statsforvalteren ser slik på saken

Klagefrist og rettslig klageinteresse
Klagene er mottatt innen klagefristen, jf. forvaltningsloven § 29. Kommunen har vurdert at klagerne har rettslig klageinteresse. Statsforvalteren har ikke noen innvendinger til kommunens vurdering av dette.

Innledende merknader
Kommunen innvilget byggetillatelse for ny enebolig i Nedre Vikeråsen 7 i vedtak datert 21. juni 2017. Det har i ettertid vist seg at høydene på terrenget på eiendommen var lavere enn i godkjent tillatelse. Det er gjort noen utbedringer, men høydene på terrenget avviker fra tillatelsen. Endringen i terrenghøyde medfører at boligen blir høyere enn maks tillatt høyde i gjeldende reguleringsplan. Som kommunen viser til, kan dette løses ved å fylle opp/heve terrenget slik at terrengnivået tilsvarer det som er godkjent i tillatelsen, eller søke om dispensasjon fra reguleringsplan. Tiltakshaver har valgt å søke om dispensasjon.

Vi bemerker at det er kommunens dispensasjonsvedtak av 30. april 2025 som er gjenstand for klagebehandling. Spørsmålet vi skal ta stilling til er om vilkårene for dispensasjon er oppfylt, slik kommunen har lagt til grunn.

Slik vi oppfatter klagene, retter disse seg i hovedsak mot overvannsproblematikk i området. Det synes å være uenighet mellom tiltakshaver og klagerne om i hvilken grad tiltakseiendommen har et overvannsproblem. Vi forstår det slik at klagerne mener en høyere fylling i tråd med opprinnelig tillatelse vil løse overvannsproblematikk i nr. 7 og bedre situasjonen generelt.

I vedtaket av 30. april 2025 viser kommunen til:

> Når det gjelder overvann fra andre eiendommer er ikke dette et problem som er utløst av omsøkte tiltak. På bakgrunn av innkomne merknader vedrørende overvannet har vi allikevel

> valgt å kommentere dette. Nedre Vikeråsen har en stigning på veien slik at overvann vil ha sin naturlige avrenning mot bunnen av veien. Utover dette skal overvann fra bebygde eiendommer ivaretas på egen grunn. Nedre Vikeråsen er et privat byggefelt hvor kommunen ikke er eier av veien. Overvannsproblematikken er gjengående for store deler av planområdet. Det er derfor viktig at grøfter mellom vei og eiendommer holdes åpne for å håndtere overvannet. Siden terrenget rundt eiendommen har blitt noe lavere en omsøkt, har dette en påvirkning på hvordan overvannet fra nærliggende eiendommer blir på omsøkte eiendom. Som et avbøtende tiltak for at overvann ikke skal bli en problematikk senere og røret som ligger langs eiendomsgrensen til nr 9, må det etableres en rist og overvannsrør under innkjøringen. Dette vil være en fordel for allmenheten og eier.

I klagebehandlingen viser kommunen videre til:

> Kommunedirektøren anser at problematikken bærer preg av en nabokonflikt. Hovedregelen er at overvann skal infiltreres eller fordrøyes på egen eiendom. Dersom overvann som faller på eiendommen, ledes bort på annens eiendom, må dette avklares med aktuelle grunneiere, og andre som kan tenkes påvirket av tiltaket. Overvann fra andre eiendommer er for øvrig ikke et problem som utløses av omsøkte tiltak.
> (...)
> Anførsler om vedtakets forhold til overvann
> Når det gjelder klagernes spørsmål om kommunen godkjenner egenkomponert overvannshåndtering fra vei i rør mellom eiendommene, vil kommunedirektøren vise til reguleringsbestemmelse § 2.1. Bestemmelsen lyder: «§ 2.1 Overvann Behandling av takvann skal fremgå av byggesøknaden. Løsning for lokal overvannsdisponering skal godkjennes av kommunen.» Denne bestemmelsen er bakgrunnen for at det skal etableres rist og overvannsrør under innkjøring, som et avbøtende tiltak.

Vi bemerker at kommunen følger opp overvannsproblematikken i området i en egen sak[2]. Kommunen har henvendt seg til eiendommer som er del av veilaget for privat vei Nedre Vikeråsen i brev datert 27. oktober 2025. Kommunen redegjør der for forholdene på stedet og gjeldende regelverk. Kommunen ber om en tilbakemelding fra de enkelte eiendommene i veilaget om status for hver enkelt eiendom når det gjelder håndtering av og bortledning av overvann på eiendommene.

Det er ikke slik at problemer med overvann fra andre eiendommer skal måtte løses av eiendommer som blir berørt av dette. Som kommunen viser til, skal overvann løses på egen eiendom.

Vi viser for øvrig til at kommunen har satt vilkår for dispensasjonen om at det må etableres rist og overvannsrør for å sikre eiendommen for overvann.

Vi presiserer for øvrig at Statsforvalteren ikke har en rolle i oppfølgning av overvannsproblematikken i området. Det er kommunen som lokal bygningsmyndighet som er tilsynsmyndighet etter plan- og bygningsloven[3], og som etter loven er ansvarlig for å følge opp eventuelle ulovlige forhold.

Når det gjelder anmodning om at Statsforvalteren skal vurdere kommunens praksis i området for å påse at planen håndheves likt for alle eiendommer, bemerker vi at Statsforvalteren ikke er tilsynsmyndighet på plan- og bygningslovens område. Vi er klageinstans for kommunens vedtak. Det

[2] Kommunens saksnummer 2025/81925
[3] Plan- og bygningsloven kapittel 25 og kapittel 32.

er klage på kommunens vedtak av 30. april 2025 som er gjenstand for vår klagebehandling i denne saken.

Gjeldende plangrunnlag:
Eiendommen/tiltaksområdet er avsatt til bebyggelse og anlegg i kommuneplanens arealdel (plan-ID 913). I reguleringsplan for Vikertoppen (plan-ID 1036), vedtatt 8. november 2012, er eiendommen avsatt til boligbebyggelse - frittliggende småhusbebyggelse.

I bestemmelsene til gjeldende reguleringsplan fremgår følgende i § 3.1 bokstav b):

> Maks. gesimshøyde er 6,0 m og maks. mønehøyde 8,0 m målt over gjennomsnittlig ferdig planert terreng rundt bygget. (...)

Det søkes om dispensasjon fra bestemmelsen for en overskridelse på inntil 0,58 m.

Generelt om dispensasjon:
Kommunen kan gi dispensasjon fra bestemmelser fastsatt i eller i medhold av plan- og bygningsloven dersom vilkårene i plan- og bygningsloven § 19-2 andre ledd er oppfylt:

> Dispensasjon kan ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser, blir vesentlig tilsidesatt. Fordelene ved å gi dispensasjon skal være klart større enn ulempene.

Bestemmelsen angir to kumulative vilkår, som begge må være oppfylt for at dispensasjon kan gis.

Vurdering av dispensasjonsvilkårene

Dispensasjonssøknaden begrunnes med følgende:

> Det søkes om en endring av terreng rundt bolig, i forhold til høyder i byggetillatelse. Terrenget søkes inn slik det er pr i dag. Gjennomsnittlig terreng var opprinnelig godkjent 0,5 m høyere enn det er i dag. Hvis det skulle vært hevet ytterligere 0,5 meter, ville dette gitt feil høyde i forhold til naboeiendommer.
>
> Endringen i terrenghøyde gjør at boligen blir 0,5 m høyere enn gjeldende regulering. Det vil derfor søkes om dispensasjon fra høydebestemmelsen i reguleringsplanen. Høyden er innenfor krav i plan- og bygningsloven.
>
> En høyere oppfylling på denne eiendommen ville gitt unaturlige fyllinger mot naboeiendommer. Dette ville medført en økt fare for at overvann fra eiendommen ville rent over til naboeiendommer.
>
> Det anses at dagens terrenghøyder harmonerer med omliggende eiendommer.

Blir hensynene bak bestemmelsen, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser vesentlig tilsidesatt?

Det søkes om dispensasjon for overskridelse av møne- og gesimshøyde med inntil 0,58 meter, i forhold til gjennomsnittlig planert terreng rundt bygget.

Fra kommunens vedtak gjengir vi følgende om hensynene bak regulert høyde:

> Hensynet bak reguleringsbestemmelsen om høyde er først og fremst å begrense bruksareal, høyder på bygg og høyder i forhold til omgivelser og naboeiendommene. Formålet med bestemmelsen er også å sikre lys og luft mellom bygg, samt ivareta utsikt og begrense innsyn mellom eiendommer. Hensikten bak bestemmelsen om maks mønehøyde på bebyggelsen er blant annet å sikre en helhetlig og harmonisk bygningsmasse i området, og forhindre at boligene forringer det estetiske uttrykket i planområdet.

Fra kommunens vedtak gjengir vi følgende vurdering:

> Det søkes om dispensasjon for en økning av mønehøyden på 0,58 meter. Avvikene skyldes endret terrengpåfylling rundt bygget. Vi vurderer at endring av terrenget rundt boligen ikke påvirker naboeiendommene i vesentlig grad. Hvis terrenget rundt eiendommen skulle bli ytterligere hevet ville fyllingen mot naboeiendommen som i dag er ruvende bli enda større.
>
> Høyden på boligen fremstår ikke som avvikende sett opp mot gateløpet og omkringliggende bebyggelse. Ytterligere økning av terrenget rundt boligen vil endre dette. Den økte høyden på boligen er etter bygningsmyndigheten vurdering av så beskjeden karakter at den ikke vil tilsidesette høydebestemmelsen i reguleringsplanen.
>
> Vi vurderer at hensynene bak reguleringsbestemmelsen § 3.1 bokstav c ikke settes vesentlig til side ved en dispensasjon i denne saken.

Kommunen vurderer også i vedtaket at omsøkte dispensasjon ikke vil være til hinder for sikt, lys, luft eller påvirker fare for brannspredning mellom eiendommene. Videre at bygningen synes godt tilpasset terreng og eksisterende bebyggelse.

Statsforvalteren tiltrer i det vesentlige kommunens vurderinger, og mener i likhet med kommunen at hensynene bak regulerte høyder ikke blir vesentlig tilsidesatt. Vi bemerker at det i dette tilfellet er terrenget som er lavere enn tidligere omsøkt og godkjent, noe som påvirker husets høyde ut fra gjennomsnittlig planert terreng. Imidlertid ligger husets møne og gesims som tidligere godkjent. Vi kan derfor ikke se at endringen gir en særlig negativ høydevirkning for omgivelsene. Høyden på selve bygget ut fra gjennomsnittlig planert terreng blir høyere når terrenget er lavere. Vi kan likevel ikke se at dette medfører en vesentlig tilsidesettelse av hensynene i dette tilfellet. Vi viser i denne anledning til at kommunen har vurdert at høyden på boligen ikke fremstår som avvikende sett opp mot gateløpet og omkringliggende bebyggelse, og at bygningen er godt tilpasset terreng og eksisterende bebyggelse.

Vi kan ikke se at en dispensasjon som omsøkt berører nasjonale eller regionale interesser. Vi kan heller ikke se at lovens formålsbestemmelse blir vesentlig tilsidesatt ved en dispensasjon i denne saken.

Er fordelene ved en dispensasjon klart større enn ulempene?

Det er først og fremst fordeler i form av arealdisponeringshensyn, som kan tillegges vekt i vurderingen. I forarbeidene til loven[4] står det at det må foreligge en klar overvekt av hensyn som

[4] Ot.prp. nr. 32 (2007-2008) side 242

taler for dispensasjon i den enkelte sak. Dette tilsier at det ikke er nok i seg selv at ulempene er små. Det må kunne vises til relevante fordeler som er klart større enn ulempene.

Kommunens vurdering i vedtaket:

> Bygningsmyndighetene kan ikke se at omsøkte dispensasjon vil være til hinder for sikt, lys, luft eller påvirker evt. brannspredning mellom eiendommene. Bygningen synes godt tilpasset terreng og eksisterende bebyggelse. Terrengoppfylling som vist gjør at blant annet leilighet i underetasje får et lite privat uteareal som er positivt for trivsel og miljø.
>
> Det på generelt grunnlag uheldig at det dispenseres fra reguleringsplaner. En dispensasjon i denne saken vil medføre at det oppføres en bolig med økt mønehøyde innenfor planområdet. Planområdet er i dag ferdig utbygd og en eventuell presedens vil derfor ikke være stor.
>
> På bakgrunn av ovennevnte, vurderer bygningsmyndigheten at hensynene bak § 3.1 bokstav c ikke blir vesentlig tilsidesatt ved en dispensasjon i denne saken og fordelene synes klart større enn ulempene.

I klagebehandlingen viser kommunen videre til:

> Kommunedirektøren anser at det på generelt grunnlag er uheldig at det dispenseres fra reguleringsplaner. Reguleringsplaner skal sikre forutsigbarhet for partene, og ved å gi unntak fra bestemmelser eller arealformål, forringes forutsigbarheten. En dispensasjon i denne saken vil medføre at det oppføres en bolig med en noe økt mønehøyde innenfor planområdet. Planområdet er i dag ferdig utbygd, og en eventuell presedens vil derfor ikke være stor. Vi kan heller ikke se at den beskjedne økningen av høyden har store konsekvenser for omgivelsene. Det anses som en fordel at leiligheten i underetasjen får et lite, privat uteareal. Dersom dispensasjon skal unngås, er alternativet å fylle opp terrenget ytterligere – noe som vi ikke kan se vil være en bedre løsning for de klagende naboene. Byggverkets fysiske høyde er allerede godkjent. Vi kan ikke se at det ellers er ulemper av betydning. Overvannsproblematikken som naboene tar opp, utløses ikke av denne dispensasjonen eller dette tiltaket.

Det er i utgangspunktet en ulempe i seg selv å dispensere fra gjeldende reguleringsplan. Planer blir til gjennom en omfattende beslutningsprosess, og omhandler konkret vurderte forhold knyttet til arealutnyttelsen innenfor et bestemt område. Det skal derfor ikke være en kurant sak å fravike disse. Dispensasjoner vil kunne undergrave planene som informasjons- og beslutningsgrunnlag. Sett hen til de konkrete forhold i denne saken og at planområdet er ferdig utbygd, mener vi likevel at ulempen ved å dispensere fra planen er begrenset i dette tilfellet. Vi presiserer at det avgjørende er om dispensasjonsvilkårene er oppfylt i den enkelte sak ut fra de konkrete forhold som gjør seg gjeldende.

Når det gjelder anførsler om overvann, viser vi til våre vurderinger ovenfor. Som nevnt, er det satt vilkår for dispensasjonen at det skal etableres rist og overvannsrør under innkjøring.

Vi tiltrer kommunens vurdering om at alternativet med å fylle opp terrenget ikke vil være en bedre løsning. Kommunen vurderer at omsøkt endring av terrenget rundt boligen ikke påvirker naboeiendommene i vesentlig grad. Kommunen viser videre til at alternativet til en dispensasjon er en ytterligere heving av terrenget rundt eiendommen. Dette vil medføre at fyllingen mot

naboeiendommen blir enda større og mer ruvende enn i dag, noe som vil gi en negativ virkning. Vi har merket oss at klager synes å være uenig i kommunens vurdering av dette. Slik saken er opplyst kan vi imidlertid ikke se at en ytterligere oppfylling av terrenget vil være en bedre løsning for naboeiendommene, heller ikke nabo i sør.

Kommunen vurderer videre at høyden på boligen ikke fremstår som avvikende sett opp mot gateløpet og omkringliggende bebyggelse. Etter en gjennomgang av tilgjengelig bildemateriale i kommunens kartløsning og på nett, kan vi ikke se at kommunens vurdering av dette er feil.

Vi kan etter dette ikke se at det er særlige ulemper ved en dispensasjon fra regulerte høydekrav i dette tilfellet.

I likhet med kommunen vurderer vi at det kan anses som en fordel med dagens terrengoppfylling at leiligheten i underetasjen får et lite, privat uteareal. Bedre uteareal kan anses som en arealdisponeringsfordel.

Vi bemerker at møne- og gesimshøydens plassering i dette tilfellet vil være uendret for omgivelsene, også ved en alternativ løsning ved ytterligere oppfylling for å komme i tråd med godkjent terrengnivå.

Statsforvalteren har etter dette kommet til at fordelene ved en dispensasjon er klart større enn ulempene i denne saken.

Konklusjon
Statsforvalteren opprettholder kommunens vedtak av 30. april 2025 i sak 1755/24. Klagene har ikke ført frem.

Vedtaket er endelig. Dere kan ikke klage på vedtaket, jf. forvaltningsloven § 28 tredje ledd.

Med hilsen

Anne Danielsen Haugland
seksjonssjef
Juridisk avdeling

Eline Kristiansen Sedal
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Hilde Watne	Nedre Vikeråsen 9	1622	Gressvik
Werner Andre Watne	Nedre Vikeråsen 9	1622	Gressvik
Vidar Andersen	Nedre Vikeråsen 13	1622	Gressvik
Paterick Saltvik Sjøberg	Nedre Vikeråsen 14	1622	Gressvik
TAKSTFAG AS	Svinesundsveien 334B	1788	HALDEN
Morten Olavesen	Nedre Vikeråsen 7	1622	Gressvik

FREDRIKSTAD KOMMUNE

Saksnr.: 2011/1384
Dokumentnr.: 329
Løpenr.: 49480/2026
Klassering: 033

Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Planutvalget	26.02.2026	15/26

Delegerte vedtak til planutvalgets møte 26.02.2026

Kommunedirektørens innstilling
Kommunedirektøren anbefaler planutvalget å fatte følgende vedtak:
1. Rapport delegerte vedtak til planutvalgets møte 26.02.2026 tas til orientering.

Vedlegg
1 Rapport - Delegerte vedtak til møte 26.02.2026 - eByggesak

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)
Ingen.

Saksopplysninger
Ifølge delegeringsreglementet er beslutning (vedtak) i alle saker som ikke er eksplisitt angitt som politisk anliggende, eller av prinsipiell betydning, delegert til kommunedirektøren. Planutvalget får oversikt over de delegerte vedtakene til orientering.

Relevante bestemmelser
-

Konsekvenser for sosial bærekraft
Ikke relevant.

Konsekvenser for økonomisk bærekraft
Ikke relevant.

Konsekvenser for miljømessig bærekraft
Ikke relevant.

Ansattes medbestemmelse
Ikke relevant.

Vurdert for uttalelser i rådene
Ikke relevant.

Vurdering
Kommunedirektøren anbefaler planutvalget å ta Rapport delegerte vedtak til planutvalgets møte 26.02.2026 til orientering.

Delegerte vedtak

Elements

Seleksjon: Utvalg: 1 - Planutvalget - delegerte | Journaldato: 20.01.2026 - 13.02.2026 | Status (kode): F | E | J | A

Rapport generert: 16.02.2026

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
BYG	64/2025	13/25	DS	12.02.2026	Tillatelse - Riving og oppføring av ny fritidsbolig - Vikerveien 58 - Eiendom 55/159	J	Astrid Meek
BYG	12256/2025	1555/25	DS	27.01.2026	Dispensasjon og tillatelse - Påbygg - Saxegårdsveien 24 - Eiendom 733/11	J	Margrethe Nødtveidt
BYG	13578/2025	1695/25	DS	21.01.2026	Behandling av klage - Tillatelse til oppføring av enebolig med sokkelleilighet og tilhørende garasje - Paaskestien 23	J	Erik Stumberg
BYG	14509/2025	1791/25	DS	29.01.2026	Dispensasjon og rammetillatelse - Oppføring av tomannsbolig - Gjenveien 10 - Eiendom 640/7	J	Margrethe Nødtveidt
BYG	15344/2025	1877/25	DS	26.01.2026	Ferdigattest - Bolig - Ferdigattest - Lokalveien 43 - Eiendom 110/95	J	Magne Danielsen
BYG	226/2026	29/26	DS	27.01.2026	Tillatelse - Bruksendring, tilbygg/påbygg og fasadeendring - Skovbøleveien 4 - Eiendom 208/1222	J	Margrethe Nødtveidt
BYG	354/2026	42/26	DS	21.01.2026	Tillatelse - Bruksendring av kjeller - Kilevoldveien 22 - Eiendom 641/115	J	Svein A. Simensen
BYG	384/2026	45/26	DS	26.01.2026	Tillatelse - Fasadeendring og bruksendring - Eiendom 300/646	J	Trond Berg Mathisen
BYG	478/2026	51/26	DS	05.02.2026	Avvisning av klage - Knipleveien 35 - Eiendom 209/420	J	Iselin Trømborg Nordberg
BYG	560/2026	60/26	DS	11.02.2026	Kommunens vurdering av klage på vedtak om fratakelse av ansvarsrett - Vestre Myråsen 70	J	Rolf Edvard Abelson
BYG	639/2026	67/26	DS	20.01.2026	Ferdigattest - Tilbygg/innbygging av utvendig trapp - Krosnes Allé 22 - Eiendom 54/110	J	Erik Stumberg
BYG	653/2026	69/26	DS	20.01.2026	Ferdigattest - Tilbygg/påbygg bolig - Lyarkollveien 4 - Eiendom 679/155	J	Margrethe Nødtveidt
BYG	654/2026	70/26	DS	20.01.2026	Ferdigattest - Garasje - Roald Amundsens vei 249 - Eiendom 622/9	J	Margrethe Nødtveidt
BYG	692/2026	72/26	DS	20.01.2026	Midlertidig brukstillatelse - Etablering av av vei, vann og avløp - Brønnerødlia - Eiendom 211/67	J	Thomas Ruyter
BYG	696/2026	73/26	DS	30.01.2026	Tillatelse - Arealoverføring - Mærrapannaveien 6 - Eiendom 66/487 og 66/6	J	Nina Slavica Bazler
BYG	697/2026	74/26	DS	20.01.2026	Tillatelse - Innhegning, skilt - antennesystem med høyde over 5m - OSF40023 Orions vei - Eiendom 727/342	J	Colm Jeremiah O'Brien
BYG	734/2026	77/26	DS	20.01.2026	Tillatelse - Ombygging av 5. etasje i Fredrikstad rådhus - Nygaardsgata 16 - Eiendom 300/868	J	Margrethe Nødtveidt
BYG	749/2026	78/26	DS	23.01.2026	Tillatelse - Oppføring av nytt anneks - Trolldalen 43 - Eiendom 432/21	J	Cato Andre Olsen
BYG	744/2026	79/26	DS	05.02.2026	Klage på avslått søknad om redusert gebyr for rehabilitering av pipe - Åsveien 17	J	Iselin Trømborg Nordberg
BYG	780/2026	80/26	DS	20.01.2026	Ferdigattest - Bruksendring fra bod til soverom - Anton Brekkes Vei 2D - Eiendom 46/2/84	J	Magne Danielsen
BYG	788/2026	81/26	DS	21.01.2026	Ferdigattest - Mikrohus - Gaustadveien 8b - Eiendom 111/69	J	Erik Stumberg
BYG	789/2026	82/26	DS	23.01.2026	Tillatelse - Bruksendring i kjeller - Barveien 12 - Eiendom 726/110	J	Svein A. Simensen
BYG	790/2026	83/26	DS	20.01.2026	Igangsettingstillatelse - Onsøy Stasjon - Matebygg - Glassull - Eiendom 35/149	J	Erik Stumberg
BYG	792/2026	84/26	DS	23.01.2026	Tillatelse - Riving eksisterende hytte og oppføring av ny - tilknytning VA - Marnetberget 19 - Eiendom 62/687	J	Astrid Meek
BYG	806/2026	85/26	DS	21.01.2026	Rammetillatelse - Tilbygg til eksisterende kontorbygg - Øraveien 27 - Eiendom 303/1240	J	Thomas Ruyter

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
BYG	818/2026	86/26	DS	23.01.2026	Ferdigattest - Tilbygg/ombygging av inngangsparti - Aaserudveien 4 - Eiendom 50/77/0/1	J	Cato Andre Olsen
BYG	821/2026	87/26	DS	27.01.2026	Tillatelse - Deling av eiendom og oppføring av tre eneboliger - Sturødveien 9 - Eiendom 55/5	J	Heidi Kaspersen
BYG	824/2026	88/26	DS	27.01.2026	Tillatelse - Fasadeendring - Strykerveien 18 - Eiendom 610/237	J	Kajal Hamad
BYG	830/2026	89/26	DS	02.02.2026	Dispensasjon og tillatelse - Oppføring av 5 nye minihus - Eiendom 64/676 og 64/677	J	Erik Stumberg
BYG	831/2026	90/26	DS	26.01.2026	Tillatelse - Bruksendring av garasje - H O Torgersens Vei 4 - Eiendom 437/3/95	J	Cato Andre Olsen
BYG	856/2026	92/26	DS	29.01.2026	Tillatelse - Bruksendring fra tilleggsdel til hoveddel - Øyenkilveien 102 - Eiendom 62/472	J	Svein A. Simensen
BYG	857/2026	93/26	DS	27.01.2026	Ferdigattest - Bruksendring av loft - innsetting av takvinduer - Furuholtveien 12 - Eiendom 209/163	J	Svein A. Simensen
BYG	869/2026	95/26	DS	23.01.2026	Midlertidig brukstillatelse - Fasadeendring og inndeling til lagerseksjoner - Bruket 22 - Eiendom 48/255	J	Astrid Meek
BYG	881/2026	96/26	DS	26.01.2026	Ferdigattest - Bruksendring fra tilleggsdel til hoveddel - Veumveien 158 - Eiendom 214/111	J	Svein A. Simensen
BYG	884/2026	97/26	DS	27.01.2026	Tillatelse - Bruksendre garasje - Gjenveien 10A - Eiendom 640/35	J	Svein A. Simensen
BYG	915/2026	100/26	DS	27.01.2026	Rammetillatelse - Riving av eksisterende kontorbygg og etablering av nytt kontortilbygg - Habornveien 61, 61A - Eiendom 303/1212	J	Thomas Ruyter
BYG	925/2026	101/26	DS	27.01.2026	Tillatelse - Oppføring av prefabrikert plasthall - Habornveien 64 - Eiendom 303/1725	J	Thomas Ruyter
BYG	926/2026	102/26	DS	23.01.2026	Vedtak om å frata ansvarsrett - Riving, ny enebolig - Lyngstien 10	J	Kariann Magnussen
BYG	932/2026	103/26	DS	22.01.2026	Vedtak - Godkjent søknad om ansvarsrett - Doktor Lorentzens vei 6	J	Rolf Edvard Abelson
BYG	937/2026	104/26	DS	29.01.2026	Tillatelse - Bruksendring av bod til varig oppholdsrom - Ødegårdsveien 26B - Eiendom 435/34	J	Magne Danielsen
BYG	942/2026	105/26	DS	05.02.2026	Tillatelse - Dispensasjon - Arealoverføring - Skåraåsen 14a - Eiendom 40/3 og 40/48	J	Heidi Kaspersen
BYG	949/2026	106/26	DS	27.01.2026	Ferdigattest - Riving av brannskadd lagerbygg - Vallehellene 10 - Eiendom 732/49	J	Margrethe Nødtveidt
BYG	951/2026	107/26	DS	27.01.2026	Midlertidig brukstillatelse for deler av tiltaket - Hus A, samt carport - Åsbakken 2B, C og D - Eiendom 641/116	J	Margrethe Nødtveidt
BYG	958/2026	108/26	DS	23.01.2026	Igangsettingstillatelse - Ambjørnrødveien bofellesskap - Eiendom 213/267	J	Helle Kristin Gjølme
BYG	960/2026	109/26	DS	27.01.2026	Ferdigattest - Innbygging av veranda samt utvidelse av 2.etg. over eksisterende bygningsareal og utvidelse av vindfang - Gamle Kirkevei 67 - Eiendom 204/87	J	Kajal Hamad
BYG	980/2026	110/26	DS	26.01.2026	Ferdigattest - Nybygg hytte, samt etablering av stikkledninger - Hulda Bergmanns vei 33 - Tomt 22 - Eiendom 425/610	J	Margrethe Nødtveidt
BYG	985/2026	111/26	DS	23.01.2026	Ferdigattest - Ny bolig på ett plan - Manstadåsen 6A - Eiendom 111/55	J	Erik Stumberg
BYG	988/2026	112/26	DS	23.01.2026	Ferdigattest - Oppføring av veranda - Smedskaret 12A - Eiendom 440/157	J	Cato Andre Olsen
BYG	998/2026	113/26	DS	05.02.2026	Tillatelse - Rive 4 gamle minkhus - Høydalsveien 5A - Eiendom 715/1	J	Kajal Hamad
BYG	1021/2026	114/26	DS	26.01.2026	Ferdigattest - Rehabilitering av pipe - Skredderveien 10 - Eiendom 202/118	J	Magne Danielsen
BYG	1034/2026	116/26	DS	26.01.2026	Ferdigattest - Bruksendring av kjeller - Kilevoldveien 22 - Eiendom 641/115	J	Svein A. Simensen
BYG	1038/2026	117/26	DS	29.01.2026	Tillatelse - Eiendom 303/1317 - Theodor Kollers vei 18 - Rehabilitering av skorstein	J	Svein A. Simensen
BYG	1043/2026	118/26	DS	27.01.2026	Igangsettingstillatelse IG 04 - Nybygg - annet over 70 m² - Værstetorvet - Eiendom 423/2	J	Silvia Rossing
BYG	1048/2026	119/26	DS	29.01.2026	Igangsettingstillatelse - Bruksendring andre bygg, Endring av bygg - annet - Moloveien 12 - Eiendom	J	Erik Stumberg

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
					112/361		
BYG	1050/2026	120/26	DS	27.01.2026	Tillatelse - Søknad om forlengelse av midlertidig bruksendring til idrettshall for padeltennis i ytterligere 5 år - Hjalmar Bjørges Vei 105 - Eiendom 206/114	J	Thomas Ruyter
BYG	1055/2026	121/26	DS	29.01.2026	Tillatelse - Bruksendring av kjelleretasje samt oppføring av terrasse/platting - Poul Rønns Gate 8 - Eiendom 303/867	J	Magne Danielsen
BYG	1061/2026	122/26	DS	29.01.2026	Igangsettingstillatelse - Riving/nybygg hytte - Strålsundveien 41 - Eiendom 428/36	J	Margrethe Nødtveidt
BYG	1066/2026	123/26	DS	30.01.2026	Ferdigattest - Tilbygg og endring av fritidsbolig - Vadsund 49 - Eiendom 112/51/28	J	Astrid Meek
BYG	1071/2026	124/26	DS	30.01.2026	Ferdigattest - Bruksendring - Husløsveien 13 - Eiendom 116/81	J	Svein A. Simensen
BYG	1079/2026	125/26	DS	27.01.2026	Vedtak om pålegg om stans av arbeider - Varsel om pålegg om opphør av bruk - Kjølberggaten 9 - Eiendom 610/63 - Søknadspliktige fasadeendringer	J	Christian Ingolfsrud
BYG	1095/2026	126/26	DS	02.02.2026	Tillatelse - Bruksendring av kjeller - Enghaugen 6 - Eiendom 66/91	J	Cato Andre Olsen
BYG	1112/2026	127/26	DS	27.01.2026	Vedtak om å frata ansvarsrett - Holmegata 11	J	Rolf Edvard Abelson
BYG	1127/2026	128/26	DS	05.02.2026	Tillatelse - Bruksendring fra tilleggsdel til hoveddel - Volleberglia 2 - Eiendom 51/138/122	J	Ulf Roppestad
BYG	1131/2026	129/26	DS	29.01.2026	Ferdigattest - Oppføring av garasje - Høyåsveien 10 - Eiendom 614/28	J	Magne Danielsen
BYG	1172/2026	130/26	DS	29.01.2026	Ferdigattest - Fasadeendring og riving/gjenoppføring av veranda - Nypeveien 4 - Eiendom 422/337	J	Margrethe Nødtveidt
BYG	1176/2026	131/26	DS	02.02.2026	Dispensasjon og tillatelse - Bruksendring/Sammenføyning/Fasadeendring/Tilbygg/Påbygg/Ridebane - Buskogen 20 - Eiendom 426/27	J	Margrethe Nødtveidt
BYG	1183/2026	132/26	DS	29.01.2026	Ferdigattest - Forbelastning av område med fylling er og vertikale drensrør - Borg Havnevei 4 - Eiendom 303/1240	J	Thomas Ruyter
BYG	1189/2026	133/26	DS	29.01.2026	Igangsettingstillatelse nr 2 - Omsorgsbolig med personalbase - Brønnerød - Eiendom 211/9	J	Astrid Meek
BYG	1190/2026	134/26	DS	06.02.2026	Tillatelse - Bruksendring fra tilleggsdel til hoveddel, Fasadeendring - Haugstenveien 10 - Eiendom 303/421	J	Magne Danielsen
BYG	1192/2026	135/26	DS	30.01.2026	Tillatelse - Oppføring av garasje - Trolldalen 27B - Eiendom 434/121	J	Heidi Kaspersen
BYG	1197/2026	136/26	DS	29.01.2026	Ferdigattest - Riving av næringsarealet og etablering av parkeringsplasser - Farmanns gate 16 - Eiendom 300/1498	J	Thomas Ruyter
BYG	1219/2026	137/26	DS	29.01.2026	Ferdigattest - Tilbygg til bolig - Kvartsveien 29 - Eiendom 601/394	J	Margrethe Nødtveidt
BYG	1220/2026	138/26	DS	29.01.2026	Tillatelse - Utbedring av av eksisterende Kaianlegg - Øraveien - Eiendom 303/1182	J	Thomas Ruyter
BYG	1223/2026	139/26	DS	29.01.2026	Ferdigattest - Oppføring av næringsbygg - Kortbølgen 9 - Eiendom 303/1769	J	Thomas Ruyter
BYG	1238/2026	140/26	DS	05.02.2026	Tillatelse til plassering av garasje fra veiloven - Råkollveien 93 - Eiendom 727/252/40	J	Kajal Hamad
BYG	1239/2026	141/26	DS	05.02.2026	Igangsettingstillatelse - Bruksendring - Nygaardsgata 42 - Eiendom 300/900	J	Trond Berg Mathisen
BYG	1244/2026	142/26	DS	02.02.2026	Igangsettingstillatelse - Fredrikstad Brannstasjon - Rehabilitering - St.Croix Gate 17 - Eiendom 300/593	J	Trond Berg Mathisen
BYG	1247/2026	143/26	DS	05.02.2026	Tillatelse - Opprettelse av ny grunneiendom - Bryggeveien 1 og 3 - Eiendom 51/68	J	Nina Slavica Bazler
BYG	1253/2026	144/26	DS	30.01.2026	Ferdigattest - Rehabilitering av pipe - Smaugsveien 40 - Eiendom 107/8	J	Cato Andre Olsen
BYG	1256/2026	145/26	DS	03.02.2026	Ferdigattest - Rusinstitusjon - Fjeldberg 13 A og B, tidligere 9A - Eiendom 210/424	J	Caroline Marie Johansen

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
BYG	1261/2026	146/26	DS	03.02.2026	Dispensasjon fra reguleringsplan - Glomboveien 2	J	Thomas Ruyter
BYG	1279/2026	147/26	DS	02.02.2026	Ferdigattest - Tilbygg inntil 50 m² - Roald Amundsens Vei 45B - Eiendom 610/719	J	Heidi Kaspersen
BYG	1319/2026	149/26	DS	02.02.2026	Ferdigattest - Tilbygg - Bad og soverom - Normanns Vei 26 - Eiendom 424/1/327	J	Ulf Roppestad
BYG	1322/2026	150/26	DS	03.02.2026	Tillatelse - Rehabilitering av pipe - Movigs Gate 23 - Eiendom 303/682	J	Svein A. Simensen
BYG	1324/2026	151/26	DS	02.02.2026	Midlertidig brukstillatelse - Oppføring av nytt aktivitetshus. - Granliveien 23 - Eiendom 47/4	J	Astrid Meek
BYG	1340/2026	153/26	DS	05.02.2026	Tillatelse - Opprettelse av 4 nye grunneiendommer - Glombo - Eiendom 424/491 og 492	J	Nina Slavica Bazler
BYG	1368/2026	155/26	DS	05.02.2026	Ferdigattest - Bruksendring fra tilleggsdel til hoveddel - Evenrødveien 63 - Eiendom 214/26	J	Silvia Rossing
BYG	1371/2026	156/26	DS	10.02.2026	Tillatelse - Endring - brann- og lydskille - Jernbanegata 15 - Eiendom 300/711	J	Trond Berg Mathisen
BYG	1376/2026	157/26	DS	06.02.2026	Rammetillatelse - Oppføring av tremannsbolig og riving av deler av eksisterende bebyggelse - Gamle Kirkevei 91 - Eiendom 204/151	J	Heidi Kaspersen
BYG	1377/2026	158/26	DS	03.02.2026	Tillatelse - Arealoverføring - Sønningveien 12 og 14 - Eiendom 119/239 og 119/238	J	Nina Slavica Bazler
BYG	1404/2026	159/26	DS	06.02.2026	Ferdigattest - Rehabilitering, ombygging, tilbygg og påbygg - Leilighet A og B - Jadaberget 18 - Eiendom 112/395	J	Heidi Kaspersen
BYG	1409/2026	160/26	DS	11.02.2026	Tillatelse - Tilbygg over 2 etasjer og etablering av utleie hybel i kjeller - Eiendom 45/173	J	Kajal Hamad
BYG	1416/2026	161/26	DS	12.02.2026	Rammetillatelse - Nybygg - boligformål - Brønnerødtoppen 11 - Eiendom 211/96	J	Erik Stumberg
BYG	1417/2026	162/26	DS	03.02.2026	Tillatelse - Oppføring av skrotbinge - Borg Havnevei 13 - Eiendom 303/1900	J	Thomas Ruyter
BYG	1443/2026	164/26	DS	05.02.2026	Midlertidig brukstillatelse - Oppføring av nytt kombinert lager- og kontorbygg - Mosseveien 104 - Eiendom 45/171	J	Margrethe Nødtveidt
BYG	1510/2026	166/26	DS	05.02.2026	Igangsettingstillatelse- Oppføring av enebolig - Gjenveien 12A - Eiendom 640/24	J	Thomas Ruyter
BYG	1515/2026	167/26	DS	05.02.2026	Tillatelse - Bygningstekniske installasjoner - Utskiftning av heis - Seierstensgata 2 - Eiendom 300/1515	J	Ulf Roppestad
BYG	1519/2026	168/26	DS	05.02.2026	Tillatelse - Trappeheis - Bergfrueveien 12A - Eiendom 729/53	J	Kajal Hamad
BYG	1531/2026	169/26	DS	05.02.2026	Tillatelse - Etablering av containermodul som skal brukes til kiosk under tribune - Stadion 1 (Fredrikstad stadion - Tribune Nord) - Eiendom 423/155	J	Thomas Ruyter
BYG	1534/2026	170/26	DS	05.02.2026	Ferdigattest - Rehabilitering av teglpipe - Holmegata 33 - Eiendom 300/666	J	Ulf Roppestad
BYG	1535/2026	171/26	DS	04.02.2026	Avslag på søknad om avkjørsel - Eiendom 45/291, Ørebekk Allé 8A	F	Cato Andre Olsen
BYG	1546/2026	172/26	DS	09.02.2026	Tillatelse - Rive gammel pipe og montere ny stålpipe - Hasledalen 20 - Eiendom 85/95	J	Svein A. Simensen
BYG	1560/2026	173/26	DS	05.02.2026	Ferdigattest - Oppføring av fasadeskilt - Engelsvikenveien 155 - Eiendom 110/40	J	Thomas Ruyter
BYG	1566/2026	174/26	DS	06.02.2026	Ferdigattest - Tilbygg til bolig - oppføring av veranda - Traraveien 57 - Eiendom 208/1/713	J	Heidi Kaspersen
BYG	1568/2026	175/26	DS	05.02.2026	Ferdigattest - Tilbygg inntil 50 m² - Skogveien 30 - Eiendom 439/446	J	Ulf Roppestad
BYG	1573/2026	176/26	DS	09.02.2026	Dispensasjon og tillatelse - Tilbygg til bolig og basseng med teknisk rom / pumpehus - Røtneveien 12C - Eiendom 127/5	J	Erik Stumberg
BYG	1596/2026	177/26	DS	10.02.2026	Igangsettingstillatelse - Igangsettingstillatelse nr. 2 for resterende deler av tiltaket - Oppføring av 2 nye boliger - Halvorsrødveien 75 A og 75 B - Eiendom 64/637	J	Nina Slavica Bazler
BYG	1615/2026	178/26	DS	10.02.2026	Tillatelse - Dispensasjon - Fradeling av tun - opprettelse av ny grunneiendom til boligformål -	J	Heidi Kaspersen

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
					Smaugsveien 53 - Eiendom 107/1		
BYG	1638/2026	179/26	DS	10.02.2026	Tillatelse - Ny lagerhall med duk som tilbygg til den eksisterende lagerhallen samt riving av lagerhall - Habornveien 59 - Eiendom 303/1580	J	Thomas Ruyter
BYG	1651/2026	180/26	DS	10.02.2026	Ferdigattest - Nybygg helsehus - Kjønikveien - Eiendom 114/68	J	Astrid Meek
BYG	1682/2026	182/26	DS	10.02.2026	Igangsettingstillatelse - Etablering av sprinkelpumpe, innsetting av dør samt arbeider med eksisterende brannalarmanlegg - Kortbølgen 4 - Eiendom 303/1718	J	Thomas Ruyter
BYG	1688/2026	183/26	DS	11.02.2026	Ferdigattest - Tilbygg inntil 50 m², Fasadeendring - Solengveien 2 - Eiendom 736/75	J	Magne Danielsen
BYG	1691/2026	184/26	DS	10.02.2026	Ferdigattest - Ombygging av bolig- og næringseiendom - Nygaardsgata 43 - Eiendom 300/901	J	Trond Berg Mathisen
BYG	1702/2026	185/26	DS	11.02.2026	Igangsettingstillatelse 2 - Nybygg - boligformål - Rekkehus 32, 24, 36 og 38 (Felt BF3).- Rødsmyraskogen - Eiendom 424/457	J	Astrid Meek
BYG	1716/2026	186/26	DS	10.02.2026	Tillatelse - Oppretting av ny grunneiendom til bolig - Fjellveien 51 - Eiendom 424/1/84	J	Heidi Kaspersen
BYG	1720/2026	187/26	DS	10.02.2026	Vedtak - Godkjent søknad om ansvarsrett - Glomboveien 18	J	Rolf Edvard Abelson
BYG	1744/2026	190/26	DS	11.02.2026	Ferdigattest - Endring - brannskille - Nygaardsgata 51 - Eiendom 300/909	J	Magne Danielsen
BYG	1752/2026	191/26	DS	12.02.2026	Ferdigattest - Påbygg - Øraveien 14 - Eiendom 303/1081	J	Thomas Ruyter
BYG	1762/2026	192/26	DS	12.02.2026	Stadion 1 - Fredrikstad Stadion - Avslag på søknad om redusert gebyr	J	Thomas Ruyter
BYG	1796/2026	193/26	DS	12.02.2026	Ferdigattest - Oppføring av enebolig og frittliggende garasje - Svaneveien 29 - Eiendom 736/111	J	Margrethe Nødtveidt
BYG	1797/2026	194/26	DS	12.02.2026	Endringstillatelse - Bruksendring fra bakerivirksomhet til bolig - Kjølberggaten 1 - Eiendom 610/732	J	Margrethe Nødtveidt
BYG	1814/2026	196/26	DS	12.02.2026	Endringstillatelse - Oppføring av midlertidig skolepaviljong - Enggata 76 - Eiendom 303/183	J	Thomas Ruyter
BYG	1815/2026	197/26	DS	12.02.2026	Ferdigattest - Oppføring av midlertidig skolepaviljong - Enggata 76 - Eiendom 303/183	J	Thomas Ruyter
BYG	1817/2026	198/26	DS	12.02.2026	Ferdigattest - Oppføring av tilbygg til driftsbygning og omlegging av deler av driftsvei - Molteberg 2 - Eiendom 647/6	J	Margrethe Nødtveidt
BYG	1818/2026	199/26	DS	12.02.2026	Tillatelse - Nybygg hytte, samt stikkledninger - Hulda Bergmanns vei 69 (tomt 47) - Eiendom 425/636	J	Margrethe Nødtveidt
BYG	1823/2026	200/26	DS	13.02.2026	Ferdigattest - Riving av eksisterende bolig og oppføring av ny bolig på samme sted - Vallestrandveien 2 - Eiendom 101/6	J	Helle Kristin Gjølme
BYG	1871/2026	201/26	DS	13.02.2026	Tillatelse - Nybygg hytte, samt etablering av stikkledninger - Hulda Bergmanns vei 36 (tomt 43) - Eiendom 425/625	J	Margrethe Nødtveidt
BYG	1911/2026	206/26	DS	13.02.2026	Ferdigattest - Bygningstekniske installasjoner - reparasjon - Vingerbakken 4 - Eiendom 206/35	F	Svein A. Simensen
BYG	1924/2026	210/26	DS	13.02.2026	Tillatelse - Oppføring av ny stålpipe - Lundheimveien 6 - Eiendom 303/627	F	Svein A. Simensen

Planutvalgets vedtak 29.01.2026:
Saken utsettes for befaring.

Planutvalgets behandling:
Bianca Skoglie (Frp) foreslo å utsette saken for befaring.

Votering:
Utsettelsesforslaget ble enstemmig vedtatt.

FREDRIKSTAD KOMMUNE

Saksnr.: 2013/24404
Dokumentnr.: 266
Løpenr.: 287435/2025
Klassering: Veumbekken - Holmen

Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Planutvalget	29.01.2026	4/26
Planutvalget	26.02.2026	16/26
Bystyret	19.03.2026	

Forslag til detaljregulering - Veumbekken - Holmen -

Kommunedirektørens innstilling

1. I samsvar med plan- og bygningsloven § 12-12 godkjennes forslag til detaljregulering for Veumbekken-Holmen, nasjonal arealplanID 3107 1099, plankart datert 29.05.2015 sist revidert 01.12.2025 med tilhørende reguleringsbestemmelser datert 29.05.2015, sist revidert 28.11.2025.

Sammendrag
Bakgrunnen for planarbeidet er behov for omfattende oppgradering av vann- og avløpsanlegg i Holmenområdet, og tilrettelegging for håndtering av økende overvannsmengder som følge av klimaendringer. Hensikten med reguleringsplanen er å legge til rette for fremtidsrettet og miljøriktig overvannshåndtering ved åpning av Veumbekken, noe som samtidig gir mulighet for utvikling av et bymessig grøntdrag i Holmegata. Det legges også til rette for en begrenset fortetting i de tilliggende kvartalene, samtidig som det tas hensyn til eksisterende bygningsmiljø i planområdet.

Forslagsstiller er Fredrikstad kommune, kommuneområde Teknisk. Planforslaget er utarbeidet av Norconsult AS.

Etter kommunedirektørens vurdering inneholder planforslaget en rekke positive kvaliteter for Fredrikstad generelt, og området rundt Holmen spesielt. I tillegg til å være et nødvendig infrastrukturtiltak vil det også kunne være med å løfte lokalmiljøet, og bidra til å skape et mer attraktivt boområde. Vern, byutvikling og overvannsbehov vurderes å være godt balansert og ivaretatt i reguleringsplanforslaget.

Da planforslaget for Veumbekken-Holmen skulle fremmes for sluttbehandling i 2016 ble saken stilt i bero i påvente av en DIVE-analyse for ivaretakelse av kulturmiljøet på Holmen. Siden har planforslaget vært gjennom revisjonsrunder for å sikre at kulturmiljøet ivaretas i tilstrekkelig grad, i tråd med føringer gitt i DIVE-analysen. I tillegg har planforslaget vært gjennom revisjonsrunder for å sikre samordning mellom detaljreguleringsplanene for Trosvikstranda og Veumbekken-Holmen.

Deler av parkdraget gjennom Trosvikstranda er innsnevret fra 32.5 meter i tidligere planutkast, til 21 meter i nåværende planforslag for Veumbekken-Holmen. Planforslaget for Veumbekken-Holmen ivaretar likevel nødvendige behov for fremføring av teknisk infrastruktur helt ned til Vesterelva. Avklaringer av nødvendig bredde på rommene rundt bekkeåpningen for å sikre tilstrekkelig areal til grønnstruktur og park, vil gjøres i forbindelse med behandling av reguleringsplan for Trosvikstranda.

Planforslaget er i tråd med overordnende planer og føringer. Planarbeidet har pågått over lang tid, og det er lagt stor vekt på informasjon, samhandling og medvirkning både med berørte private interesser, næringsinteresser og med statlige og regionale myndigheter. Dette har etter kommunedirektørens vurdering resultert i et gjennomarbeidet planforslag med høy kvalitet, hvor ulike samfunnsinteresser er godt kartlagt og balansert mot hverandre.

Det foreligger ingen innsigelser mot forslaget fra statlige eller fylkeskommunale myndigheter. Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget godkjennes.

Vedlegg
1 Oversiktskart
2 Plankart datert 29.05.2015, sist revidert 01.12.2025
3 Reguleringsbestemmelser datert 29.05.2015, sist revidert 28.11.2025
4 Planbeskrivelse datert 30.05.2015, sist revidert 01.12.2025
5 Vurdering av styrket vern datert 22.06.23
6 ROS-analyse datert 19.10.2023
7 Biologisk mangfold datert 13.09.2023
8 Landskapsplan datert 30.04.2012, sist revidert 20.09.2023
9 Vurdering av områdestabilitet datert 11.05.2023, sist revidert 22.01.2025
10 Notat brann datert 29.05.2015
11 Flomanalyse datert 17.10.2023, sist revidert 24.10.2023
12 DIVE-analyse for Holmen i Fredrikstad datert 23.05.2017
13 Utvikling av det bevaringsverdige bygningsmiljø i planområdet datert 25.04.2015
14 Trafikkanalyse Veumbekken datert september 2010
15 Endringer med bakgrunn i planforslag for Trosvikstranda datert 23.04.2024
16 Trafikkanalyse Trosvikstranda datert 25.08.2021
17 Notat til planutvalget datert 25.10.2024
18 Sammendrag av høringsuttalelser ved offentlig ettersyn med forslagsstillers kommentarer datert 31.10.2025
19 Sammendrag av uttalelser ved begrenset høring med forslagsstillers kommentar datert 20.06.2016
20 Sammendrag av uttalelser fra høring og offentlig ettersyn med forslagsstillers kommentar datert 06.02.2016
21 Sammendrag av uttalelser fra varsel om oppstart med forslagsstillers kommentar datert 28.08.2014

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)
Øvrige dokumenter i arkivsak 2013/24404.

Saksopplysninger
Hensikten med planarbeidet
Hensikten med planen er å legge til rette for en åpning av Veumbekken som i dag ligger i lukket kulvert under Holmegata. Grunnen til at Veumbekken søkes åpnet er fordi den eksisterende kulverten er i dårlig forfatning, og har for lav kapasitet til å håndtere en 200 årsflom. Det gjennomføres jevnlige befaringer for å se på om kulverten står i fare for å kollapse. Planområdet ligger lavt i terrenget med et mindre høydedrag nede ved Trosvikstranda som utsetter Holmenområdet for overvannsproblematikk. Åpning av Veumbekken har også som hensikt å bedre overvannshåndteringen i området.

I tillegg har planen som hensikt å bruke åpningen av Veumbekken til å utvikle et grøntdrag gjennom Holmen og ned til Vesterelva. Grøntdraget ønskes opparbeidet til en attraktiv forbindelse for gående og syklende, og en bypark med kvaliteter og verdi for nærmiljøet. Gjennom en standardheving av nærmiljøet er det ambisjoner om å tilrettelegge for en revitalisering av området, samtidig som bygningsmiljøet skal bevares.

Plankonsulent: Norconsult AS.
Forslagsstiller: Fredrikstad kommune, kommuneområde Teknisk.

Overordnet planstatus
Fylkesplan for Østfold, Østfold mot 2050 (2018)

- Området er i fylkesplan avsatt til nåværende tettbebyggelse.

Kommunedelplan for byområdet (2011)

- Reguleringsplanen for Veumbekken-Holmen ble førstegangsbehandlet i 2015, og ble da behandlet i tråd med kommunedelplan for byområdet vedtatt 2011. Siden førstegangsbehandlingen har kommuneplanens arealdel blitt rullert to ganger. Gjeldende kommuneplan (2023-2032) og kommunedelplan for byområdet (2011) er i hovedsak like for området rundt Veumbekken og Holmen. Det er enkelte mindre avvik mellom de forskjellige kommuneplanene, men av hensyn til forutsigbarhet i planprosessen behandles reguleringsplanen i hovedsak etter føringer gitt i kommunedelplan for byområdet (2011).
- Kommunedelplan for byområdet la opp til fortetting, og fokuserte på utvikling av gode levekår. Hele planområdet ligger innenfor sentrumsavgrensingen. Mulighet for åpning av Veumbekken i Holmegata var sikret gjennom hensynssone for infrastruktur H410_4 Holmegata/Veumbekken. Deler av planområdet ligger også innenfor hensynssone H570_47-51 - Bevaring kulturmiljø og H320_1 - Flomfare.
- I kommunedelplan for byområdet var det introdusert en indre sentrumsring, med mål om å avlaste bygatenettet og tilrettelegge bedre for gange, sykkel og kollektivtrafikk. Dette ville medført 4-feltsvei i Borggata, noe man i nyere planverk har gått bort fra.

Kommuneplanens arealdel (2023-2035):

- Planområdet er avsatt til nåværende bebyggelse og anlegg, nåværende samferdselsanlegg og fremtidig sentrumsformål.
- Hele planområdet omfattes av infrastruktursone H410 for Veumbekken og det er også lagt inn samferdselslinje for fremtidig turvegtrase.
- Planområdet omfattes av hensynssone H310 - ras og skredfare, H320 - flomfare (storm og urban), og H570 - kulturmiljø.

Gjeldende reguleringsplaner:

- Store deler av planområdet er regulert gjennom «Ny RV 108 - Parsell Veumveien - Holmegata», planID 527, vedtatt 31.03.2005. Planen regulerer en sidevei i forbindelse med utbygging av RV 108 - Ny Kråkerøyforbindelse. Arealene innenfor planområdet er avsatt til samferdselsformål.
- Deler av planområdet omfattes av reguleringsplan for «Holmenområdet», vedtatt 21.05.1979, planID 120. Området er i hovedsak avsatt til boligformål.
- Deler av planområdet omfattes av reguleringsplan for «Trosvikstranda», vedtatt 16.12.1993, planID 370. Arealene er regulert til samferdselsformål, næringsvirksomhet og offentlig friområde.
- Deler av planområdet omfattes av reguleringsplan for «RV 108 - Ny Kråkerøyforbindelse», vedtatt 31.03.2005, planID 526. Arealene er avsatt til samferdselsformål.

Pågående planprosesser:

- Det er igangsatt et delvis overlappende reguleringsarbeid på Trosvikstranda, planID 1178. Oppstart ble varslet og kunngjort i mai 2019. Det har blitt holdt flere møter der både forslagsstillere til Trosvikstranda og Veumbekken-Holmen har deltatt for å se på hvordan planarbeidene kan og bør samkjøres.

Beskrivelse av planområdet – eksisterende forhold

Planområdet for Veumbekken-Holmen strekker seg over tre områder med forskjellige karakterer:

1. Trosvikstranda i sør utgjør området mellom Vesterelva og Borggata. I dag består området av parkering og veganlegg, samt noe bebyggelse hvor enkelte av byggene er verneverdige.
2. Småhuskvartalene mellom Borggata og Huths gate har et mer urbant og intimt preg. Bebyggelsen henvender seg mot gaten og danner tydelige byrom.
3. Villakvartalene i nord er preget av grønne hager som grenser inntil Holmegata. Området langs Holmegata mellom Borggata og Huths gate har i byområdeplanen hensynssone for "Bevaring av kulturmiljø", med formål å sikre at strøkets særpreg og helhetsmiljø bevares og videreutvikles. Det fremgår av DIVE-analysen at dette er et viktig kulturmiljø med etablert kvartalsstruktur av trehusbebyggelse. Hovedaksene der disse kvalitetene kan sees er langs Seierstensgata (øst/vest retning).

Ellers består planområdet av bebyggelse med varierte høyder. Mye av bebyggelsen med større høyder og volum er SEFRAK-registrert og verneverdig på eget grunnlag utover kulturmiljøet på Holmen. Enkeltbygg har mønehøyder på alt fra 5 meter til nærmere 12 meter.

Store deler av Holmen ligger veldig lavt i terrenget, noe som byr på overvannsproblematikk ved oppsamling av vann ved mer intens nedbør eller ved nedbør pågående over lengre tid.

Beskrivelse av planforslaget

Parkdraget med bekkeåpning i Holmegata er foreslått regulert som offentlig grønnstruktur park. Intensjonen er at parkdraget skal opparbeides i henhold til landskapsplan for Veumbekken-Holmen. Holmen er et typisk sentrumsnært boligområde med innslag av næring, noe som videreføres i planforslaget. Blant annet foreslås parkdraget aktivisert ved å legge til rette for næringsvirksomhet som henvender seg mot parkdraget. Publikumsrettet virksomhet var tidligere hovedsakelig tilknyttet hjørnebebyggelsen. Dette prinsippet foreslås videreført. Planforslaget stiller krav til publikumsrettet virksomhet i hjørnebebyggelsen på østsiden av parkdraget i småhuskvartalene. Videre tillates det publikumsrettet virksomhet, beverting, servicevirksomhet og kontor i den øvrige bebyggelsen som henvender seg til parkdraget.

Sørligste del av planområdet går gjennom Trosvikstranda, hvor det parallelt pågår et tilgrensende planarbeid. Planforslaget for Veumbekken-Holmen inkluderer her et parkdrag med en bredde på 21 og 29 meter. Dette er redusert fra en bredde på 32,5 meter da planforslaget var på høring i 2015. I tillegg er linjeføringen til bekkeåpningen noe justert. I parkdraget skal det sikres åpning av bekken samt ferdselsårer for myke trafikanter på begge sider av bekkeåpningen. Parkdraget gjennom Trosvikstranda er videre vist med hensynssone for infrastruktur for å sikre areal til infrastruktur over og under bakken.

Gjeldende reguleringsplan for Holmen sikrer ivaretakelse av bygningsmiljøet gjennom krav til tilpassing, både i utforming, uttrykk og volum. Forslag til reguleringsplan for Holmen - Veumbekken søker å ivareta hensikten om vern fra opprinnelig plan, samtidig som krav og føringer tydeliggjøres. I tillegg til bestemmelser om ivaretakelse av bygningsmiljøet innføres det strengere vern for enkeltbygg som er vurdert spesielt viktige for bygningsmiljøet.

Planen gir føringer til byggehøyder, som flere steder vil være noe større enn deler av dagens bebyggelse. Planforslaget åpner for noe ulik byggehøyde per kvartal med maksimalt 10,5 meter byggehøyde. Disse rammene må ses i sammenheng med andre bestemmelser om at nybygg skal tilpasses nabobygg og kvartal. Gjeldende reguleringsplan har ingen konkrete føringer for tillatt byggehøyde, så det er de generelle høydebestemmelsene i plan- og bygningsloven (8 og 9 meter) som gjelder.

I kvartalene for øvrig er det noe servicevirksomhet allerede i dag. Dette tillates også i den foreslåtte reguleringen, så lenge det ikke er trafikkbelastende for området. Området ved krysset mellom Huths gate og Gelertsens gate brukes i dag til næringsbebyggelse med verksted, utsalg og lager. Reguleringsplanforslaget regulerer her til formål kombinert bebyggelse og anleggsformål for å tilrettelegge for at næringsvirksomhet kan videreføres, men det åpnes også for at området kan transformeres til boliger. Området ved krysset Holmegata og Glommens gate er i dag regulert til allmennyttig formål, men foreslås nå regulert til bolig.

Sakshistorikk

- Reguleringsplanarbeidet ble varslet og kunngjort igangsatt i mars 2014.
- Planforslaget ble vedtatt lagt ut på høring og offentlig ettersyn 02.07.2015, med høringsperiode 31.07.2015 - 21.09.2015.
- Saken ble sendt på en begrenset høring i perioden 02.03.2016 - 04.04.2016.
- Planforslaget var i utgangspunktet klart for sluttbehandling våren 2016. Behandling av planen ble da stoppet i påvente av en DIVE-analyse for det bevaringsverdige bygningsmiljøet i området.
- Det ble utarbeidet en DIVE-analyse som ble fremmet for bystyret den 21.06.2018.
- Bystyret fattet følgende vedtak:
    1. *Strategi 2 i DIVE-analysen av 23.05.17 legges til grunn for kulturminnevernet.*
    2. *Vann- og avløpsfaglige vurderinger leges til grunn for vann- og avløpstiltaket.*
    3. *Med disse forutsetninger avklares og samordnes vern og vann- og avløpstiltak i planprosessen for Veumbekken.*
- Planforslaget ble så fremmet for en prosessledende beslutning i planutvalget 03.12.2020, angående hvorvidt reguleringsplanen i tilstrekkelig grad ivaretok DIVE-analysens strategi 2. Saken ble da sendt til bystyret etter mindretallsanke. Bystyret vedtok 11.02.21 (sak 2/21) følgende:
    1. *Foreliggende forslag til detaljregulering for Veumbekken-Holmen ivaretar i tilstrekkelig grad føringer gitt i strategi 2 i DIVE-analyse for Holmen, datert 23.05.17.*
    2. *Vedlagte kartutsnitt (vedlegg 7) viser bygg som skal vurderes underlagt et sterkere vern, alternativt ved flytting. Berørte grunneiere involveres i prosessen.*
    3. *Det forutsettes at reguleringsplanarbeidet for Veumbekken-Holmen samordnes og kan justeres/tilpasses pågående reguleringsplanarbeid for Trosvikstranda. Ved eventuelle justeringer skal fortsatt formål i plankart arealdel legges til grunn.*
    4. *I det videre arbeidet med reguleringsplanen må man knytte til seg naturfaglig kompetanse slik at man sikrer at løsningen reetablerer det biologiske mangfoldet i selve kanalen, og om mulig også sikrer leveforhold for fisk.*
- Planmaterialet er siden bearbeidet. Det er også arbeidet med å samordne reguleringsplanarbeidene for Trosvikstranda og Veumbekken-Holmen.
- Planforslaget ble på nytt vedtatt lagt ut på høring og offentlig ettersyn 31.10.2024, med høringsperiode 07.11.2024 - 19.12.2024.

Konsekvenser av planforslaget

Planforslaget vil medføre konsekvenser for håndtering av overvann. En åpning av Veumbekken som foreslått vil øke kapasiteten av dagens kulvert og redusere hyppigheten av oversvømmelser oppstrøms kulvertinnløpet. Det vil forbedre flomsituasjonen vesentlig i planområdet.

Planforslaget forutsetter at enkelte bygninger langs østsiden av Holmegata rives, både for å gi det nødvendige tverrsnittet til parkdraget og for å reetablere den typiske kvartalsstrukturen

mot parkdraget. 10 bygninger inkludert uthus forutsettes revet og et bygg forutsettes flyttet i henhold til bevaringsstrategien for området. Når det gjelder bebyggelse som skal bevares er det markert ca. 30 bygninger på plankartet. Utover dette er det to hensynssoner for bevaring av kulturmiljø som er en utvidelse av gjeldende regulerings spesialområde. Disse hensynssonene har bestemmelser som skal ivareta kulturmiljøet i området.

En stenging av Holmegata vil medføre en endring i trafikkmønster i og rundt Holmenområdet. Åpning av Veumbekken vil fjerne all trafikk fra den delen av Holmegata som stenges. Dette vil resultere i en omfordeling av trafikk, og endrede adkomster innenfor planområdet. Planforslaget vil kunne medføre økt trafikk på tilliggende veinett.

En gjennomføring av plantiltaket vil kunne ha positive konsekvenser for bomiljøet innenfor og i nærheten av planområdet.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse. Planområdet fremstår generelt som lite sårbart, gitt tiltak som er beskrevet og sikret i plan. Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon, og sårbarhetsvurdering av de temaene som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet:

- Skredfare/ustabil grunn
- Flom
- Havnivåstigning/stormflo
- Transport av farlig gods
- VA-anlegg
- Dambrudd

Samråd og medvirkningsprosess

Oppstart av reguleringsarbeidene ble kunngjort 07.03.2014 med frist for innspill 22.04.2014. Sammendrag av merknader med forslagsstillers kommentarer er vedlagt.

Det ble avholdt åpen dag den 19.03.2014, med generell informasjon, presentasjoner, mulighet for innspill og samtaler på tomannshånd med representanter fra kommunen og kommunens konsulent. Det har vært dialogmøter med alle grunneierne som er direkte berørt av tiltaket. Oppfølgingsmøter av dialogmøter, for eiendommer med konkrete utfordringer, er også avholdt.

Det ble gjennomført en workshop med ungdommer fra Frederik II videregående skole og representanter fra ungdomsrådet den 06.11.2014.

I løpet av planprosessen har det også vært avholdt en rekke møter med ulike aktører med interesser innenfor planområdet:

- Regionalt planmøte 08.04.2014 og 24.03.2015.
- Fylkeskonservator - 3 møter om bevaringsstrategi (09.12.10, 27.08.13, 11.06.14).
- Fylkeskommunen, Nettbuss og Østfold kollektivtrafikk 25.03.2014.
- NVE - telefonkontakt i forhold til utredningsbehov vedrørende flom.
- Trosvik Lokalsamfunn 12.03.2014.
- Holmen vel v/ styreleder 10.11.2014.
- Fredrikstad kommune. Regulering og byggesak, by- og næringsutvikling – møte om bevaringsstrategi og utbyggingspotensial 09.05.2014.
- Fredrikstad kommune. Miljø- og samfunnsutvikling: trafikk - 4-feltsvei og sykkelhovedforbindelse.
- Flere orienteringer i løpet av planprosessen for planutvalg og teknisk utvalg.
- Fredrikstad kommune. Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne 16.03.2015.

Planen har vært sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 31.07.2015 - 21.09.2015. Det ble da mottatt 25 innspill. For å imøtekomme noen av innspillene ble det gjort mindre endringer, blant annet bevaring av Misjonshuset. På bakgrunn av dette ble planforslaget i perioden 02.03.2016 - 04.04.2016 sendt på en begrenset høring til de som ble berørt av endringen. Det ble da mottatt 4 innspill.

Det ble høsten 2015 avholdt flere møter og mailutveksling med byantikvaren. Dette er oppsummert av byantikvaren i et eget notat datert 21.03.2016 som ble mottatt under 2. gangs høring.

Planforslaget ble sendt på ny høring og lagt ut til nytt offentlig ettersyn i perioden 07.11.2024 til 19.12.2024.

I ettertid er det avholdt ytterlige møter med berørte grunneiere.

Innkomne uttalelser ved høring og offentlig ettersyn
Det ble i forbindelse med høring og offentlig ettersyn av planforslaget i 2024 mottatt 19 uttalelser. Bane NOR, DSB og legat for sosiale formål hadde ingen kommentarer til planforslaget. Eldrerådet og råd for personer med funksjonsnedsettelse hadde ingen bemerkninger utover at de forutsetter at universell utforming ivaretas i planarbeidet. Under følger et sammendrag av øvrige innkomne uttalelser med forslagsstillers og kommunedirektørens kommentarer.

Statsforvalter i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Renseanlegg:
Statsforvalteren fremmet innsigelse på grunn av fare for økning i ulovlig forurensning gjennom avløp og renseanlegg. Likelydende innsigelse ble levert alle planforslag som ble sendt på høring og offentlig ettersyn en periode. Bakgrunnen for innsigelsen var at Statsforvalter mener Fredrikstad kommune har gjentakende avvik fra sekundærrensekravet ved Øra avløpsrenseanlegg, og at det begrenser muligheten for nye tilknytninger. Det ble opplyst om at innsigelsen kan løses ved å innarbeide en rekkefølgebestemmelse i planforslaget. Innsigelsen ble senere trukket etter departementsavgjørelse på en tilsvarende sak i Kongsberg.

Forslagsstillers kommentar: Åpning av Veumbekken og sanering av ledningsanlegg i Holmen-området i forbindelse med bekkeåpningen er et viktig tiltak for å redusere fare for forurensning, og vil øke kapasiteten ved Øra avløpsrenseanlegg ved å rehabilitere gammelt VA-anlegg som ikke oppfyller kravene, samt separere overvann og avløpsvann.

Forslagstiller vil derfor anbefale å gjennomføre tiltaket, nettopp for å redusere fare for ulovlig forurensning gjennom avløp og renseanlegg.

Muligheten for utbygging i planområdet er svært begrenset, samtidig som noe av den eksisterende bebyggelsen vil bli revet. De positive konsekvensene for avløpssituasjonen, gjennom fornyelse av VA-anlegg og overvannsbehandling i forbindelse med åpningen av Veumbekken, vil oppveie eventuell ny utbygging i området.

Ettersom innsigelsen er trukket vil det ikke gjøres endringer i planforslaget.

Kommunedirektørens kommentar: Kommunedirektørens støtter forslagstillers vurdering. Ettersom innsigelsen nå er trukket vurderes det ikke som hensiktsmessig at det innarbeides rekkefølgekrav knyttet til renseanlegg.

Generell tilbakemelding:
Statsforvalteren ser ellers svært positivt på forslaget om å gjenåpne deler av Veumbekken og henviser til FNs bærekraftsmål om restaurering av vannrelaterte økosystemer, Nasjonal strategi for restaurering av vassdrag, byvekstavtale inkludert mål om økt bruk av sykkel og gange, og en stedsutvikling som skaper områder som er attraktive å bo i.

Forslagsstillers kommentar: Tas til orientering.

Kommunedirektørens kommentar: Tas til orientering.

Biologisk mangfold:
Statsforvalteren påpeker at det i notatet om biologisk mangfold nevnes at planting av trær nærmere kanalkanten kan øke biologisk verdi, og ber om at det legges vekt på å etablere vegetasjon langs kanalen der det ligger til rette for dette, både som buffer mot uheldig avrenning og av hensyn til naturmangfold i og langs bekkeløpet.

Forslagsstillers kommentar:
Tas til etterretning.

Kommunedirektørens kommentar:
Tas til orientering.

Miljørisikovurdering:
Statsforvalteren opplyser at saken skal behandles etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag, hjemlet i lov om laksefisk og innlandsfisk. Det må utarbeides en miljørisikovurdering for anleggsfasen før anleggsarbeidet starter opp. Statsforvalteren er myndighet.

Forslagsstillers kommentar:
Tas til etterretning.

Kommunedirektørens kommentar:
Tas til orientering.

<u>Østfold fylkeskommune</u>
Fylkeskommunen er generelt positiv til planen og er opptatt av at intensjonen med revitalisering og byutvikling vektlegges også i det videre arbeidet.

Grensesnitt mellom planforslag for Trosvikstranda og planen for Veumbekken-Holmen
Østfold fylkeskommune har lest planene for Trosvikstranda og Veumbekken-Holmen og mener at det er ingen av planene som tar ansvaret for grensesnittet dem imellom, og at begge planene skyver ansvar over på hverandre. Fylkeskommunen mener at grensesnittet mellom foreliggende planforslag for Veumbekken-Holmen og planforslag for Trosvikstranda ikke er godt nok sikret i planbestemmelsene. De viser til at det er viktig å bygge på en måte som er tilpasset menneskelig skala, hvor bygninger og offentlige rom er designet for å være tilgjengelig og innbydende for folk.

Forslagsstillers kommentar:
I forbindelse med prosessen etter bystyrets vedtak (datert 11.02.2021) om samordning av reguleringsplanforslagene for Veumbekken-Holmen og Trosvikstranda, har Fredrikstad kommune bestemt grensesnittet mellom planene. Planen for Veumbekken-Holmen skal sikre framføring av åpen bekk helt fram til Vesterelva, samt framføring av teknisk infrastruktur under bakken. Dette er sikret gjennom §8-3 Krav vedrørende infrastruktur H410. Planen for Veumbekken-Holmen skal ikke gi føringer om bebyggelsen, bredden eller utformingen av parkdraget og har derfor ingen innflytelse på eller grunnlag til å vurdere disse tiltakene.

Planen for Trosvikstranda skal sikre framføring av grøntdraget, vurdere grøntdragets bredde, utforming av byrommet og ny bebyggelse langs parkdraget. Utredning av konsekvenser i forhold til menneskelig skala, hensyn til bevaringsområdet på Holmen, hensyn til offentlig grønnstruktur og utforming av gode offentlige rom, skal derfor gjøres i forbindelse med planen for Trosvikstranda.

Kommunedirektørens vurdering:
Kommunedirektøren stiller seg bak forslagsstillers kommentarer, og er enig i at tiltak som vurderes nødvendige å ivareta for planforslag for Veumbekken-Holmen er ivaretatt. Utforming av grøntdrag, byrom og bebyggelse gjennom Trosvikstranda skal ivaretas gjennom reguleringsplan for Trosvikstranda. Kommunedirektøren vil gjøre en ny vurdering av tverrsnittet ved behandling av reguleringsplan for Trosvikstranda.

Barn- og unges interesser:
Fylkeskommunen etterlyser en oppdatering av opplysninger om lekeplassene i umiddelbar nærhet av planområdet. Fylkeskommunen savner også en omtale av barn og unges interesser i planbestemmelsene og forutsetter at dette innarbeides.

Forslagsstillers kommentar:
Friområdet øst for Holmegata, i tilknytning til Seierstensgata, er regulert som park, turvei og lekeområde. Det er i dag opparbeidet med gressplen, sitteplasser og treningsapparater, og er dermed mindre egnet til småbarnslek.
Friområdet vest for Huths gate er opparbeidet til variert lek for barn i alle aldre, med blant annet ballbane.

Nye bestemmelser er innarbeidet som skal sikre at arealer til opphold, aktivitet og lek innarbeides i opparbeidelsesplanen for parken i Holmegata (§7.2.) og at tilgjengeligheten til vannspeilet ivaretas (§7-1f).

Kommunedirektørens kommentar:
Innspillene fra fylkeskommunen er etterkommet og innarbeidet i plandokumentene.

Offentlig grønnstruktur gjennom Trosvikstranda:
Fylkeskommunen oppfatter 21 meter som minimumsbredde som utfordrende. Det oppfattes som uheldig at elveløpet må justere trase på grunn av utviklingen på Trosvikstranda. De mener løsningen vil skape en barriere og gi store visuelle konsekvenser, og at det er uheldig for sammenhengen som ønskes skapt fra elva mot marka, samt sammenhengen mellom Holmen og elvelandskapet. Fylkeskommunen ber kommunen vurdere om parkdragets funksjon som grønn akse er svekket og om det er noen grep som kan gjøres for å dempe barrierevirkningen.

Forslagsstillers kommentar:
Innspillet etterkommes ikke i planen for Veumbekken-Holmen. Forslagsstiller er enig med fylkeskommunen i at en innsnevring av grøntdraget har uheldige konsekvenser blant annet for opplevelsen av den visuelle sammenhengen av Holmen og elvelandskapet. Siden det er overlappende planer har kommunen bestemt at planen for Veumbekken kun skal sikre åpningen av kulverten og framføring av infrastruktur under bakken. Vurderinger om parkdragets funksjon som grønn akse er svekket og om noen grep kan gjøres for å dempe barrierevirkningen må derfor gjennomføres i forbindelse med behandlingen av reguleringsplanen for Trosvikstranda.

Kommunedirektørens kommentar:
Kommunedirektøren støtter forslagsstillers vurdering.

Overvann:
Fylkeskommunen ber kommunen om å undersøke om bestemmelser for overvann bør oppdateres til nye regler om håndtering av overvann for nye byggetiltak.

Forslagsstillers kommentar:
Forslagsstiller ser ikke behov for å endre bestemmelsene. Det vises til at det er kort vei til elven/kanalen og overvann vil derfor kunne håndteres gjennom åpne vannveier. For øvrig henvises det til kommuneplanens bestemmelser om overvann.

Kommunedirektørens kommentar:
Kommunedirektøren støtter forslagsstillers vurdering.

FNs Bærekraftsmål:
Fylkeskommunen mener bekkeåpningen er et godt grep for en mer bærekraftig framtid. Fylkeskommunen mener allikevel at bærekraftsmålene kunne vært bedre ivaretatt i reguleringsplanens bestemmelser.

Forslagsstillers kommentar:
Selve grepet med bekkeåpningen og etableringen av parkdraget er sentrale tiltak for en mer bærekraftig utvikling og bærekraftsmålene er dermed godt forankret i planen. Bekkeåpningen i seg selv gir økt sikkerhet for befolkningen og redusert risiko for skade, og følger opp kommunens mål om etablering av ny grønnstruktur mellom marka og elven. Utover dette fokuserer planforslaget på de sentrale kvalitetene for utforming av parkdraget, som skal påvirke bymiljøet positivt og invitere til et mer aktivt liv og dermed en sunnere livstil. Nye møteplasser gir flere muligheter for sosialt samvær. Det er lagt stor vekt på å videreføre stedets identitet gjennom strenge krav for ny bebyggelse i området, som må være tilpasset områdets skala. Ny grønnstruktur styrker økosystemtjenester i byen og bidrar til økt biologisk mangfold og redusert transportbehov. Det er satt krav til uteoppholdsareal, og det er gitt lave maksimumskrav til parkering og høye minimumskrav til sykkelparkering.

Forslagsstiller viser også til Statsforvalterens kommentar som henviser til FNs bærekraftsmål om restaurering av vannrelaterte økosystemer, Nasjonal strategi for restaurering av vassdrag, byvekstavtale inkludert mål om økt bruk av sykkel og gange, og en stedsutvikling som skaper områder som er attraktive å bo i.

Videre vises det til at i arbeidet med den videre detaljeringen av bekkeåpningen (byggeplan) er det definert bærekraftsmål knyttet til klimatilpasning, miljøtilstanden i Oslofjorden, bevaring og forbedring av naturmiljø, reduksjon av klimagassutslipp og tilrettelegging for medvirkning av berørte parter og et sosialt ansvar. Det er også laget et miljøprogram.

Forslagsstiller ser ikke behov for flere bestemmelser.

Kommunedirektørens kommentar:
Kommunedirektøren støtter forslagsstillers vurdering.

Kriminalitetsforebygging:
Fylkeskommunen mener at kriminalitetsforebygging burde vært vurdert i planen.

Forslagsstillers kommentar:
I workshopen med ungdommer fra Frederik II videregående skole og representanter fra ungdomsrådet ble det pekt ut områder som føles utrygge. I planområdet er det særlig Holmegata som peker seg ut som utrygg og det har derfor vært styrende for planforslaget å tilrettelegge for at ny bebyggelse langs parkdraget som henvender seg mot byrom styrker både byliv og sosial kontroll av det offentlige rom. Aktivisering av området vil sammen med

belysning langs parkdraget i henhold til landskapsplanen være viktige faktorer for å forebygge kriminalitet.

Kommunedirektørens kommentar: Kommunedirektøren støtter forslagsstillers vurdering.

Universell utforming:
Fylkeskommunen mener at prinsippet om universell utforming bør komme bedre frem i dokumentene, og hjemles i reguleringsbestemmelsene.

Forslagsstillers kommentar:
Dette etterkommes ikke. Prinsippet for universell tilgjengelighet har vært førende for utarbeidelse av landskapsplanen. Det er lagt særlig vekt på at oppholdssoner langs kanalen gjøres tilgjengelig for alle. Ramper til bryggene sør for Huths gate er integrert del av et felles formspråk og sikrer lett tilgang for alle brukergrupper. Prinsipp om universell utforming er ivaretatt gjennom annen lovverk og vi ser ikke behov for hjemmel i reguleringsbestemmelser.

Kommunedirektørens kommentar:
Kommunedirektøren støtter forslagsstillers vurdering.

Kulturmiljø:
Østfold fylkeskommune mener at planen om å rive flere bygninger i kulturmiljøet bryter med bestemmelsene om å bevare antikvariske verdier og strøkets særpreg. DIVE-analysen for Holmen-området fraråder også rivning. De oppfordrer til å restaurere og gjenbruke bygninger i størst mulig grad.

Forslagsstillers kommentar:
Det er gjennom en lang planprosess gjort en avveining mellom ulike interesser. Åpning av kulverten som forebygger flomskader på eksisterende bebyggelse og samtidig øker sikkerheten for beboerne i området er ikke mulig uten å rive bebyggelse.
Planen inneholder flere tiltak som skal styrke bygningsmiljøet som ikke er direkte berørt av bekkeåpningen:

- Bevaringsområdet utvides.
- Biltrafikk i Holmegata, som i dag er svært belastende for småhusbebyggelsen, utgår.
- Bevaring av eksisterende bebyggelse konkretiseres, noe som er en viktig presisering i forhold til gjeldene bestemmelser.
- For å sikre god kvalitet i det offentlige rom og samtidig forebygge kriminalitet er det viktig at det legges til rette for nybygging langs grønndraget med gode fasader som henvender seg til det offentlige rom.
- Det er gitt strenge krav til ny bebyggelse i området på videreføring av utbyggingsstruktur, skala og utforming.
- Holmegata 20, som er et bygg med spesielt særpreg, skal bevares og flyttes i området.

Tiltaket vil bidra til revitalisering av området som er viktig for bevaring av kulturmiljøet over tid.

Kommunedirektørens kommentar:
Kommunedirektøren støtter forslagsstillers vurdering. Hvilken bebyggelse som skal bevares er allerede nøye vurdert gjennom en lang og omfattende prosess, og det anbefales ikke at det gjøres endringer nå.

<u>Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE)</u>
NVE påpeker at endringer i kunnskapsgrunnlaget ikke er fanget opp i revidert områdestabilitetsrapport. Det ligger en kvikkleiresone oppstrøms tiltaket, sone 2438 -

Frydenberg, som har utløpsområde som strekker seg inn i nordre del av planområdet. Kvikkleiresonen ble sist revidert i 2019.

Det er uklart for NVE om det er behov for erosjonssikring ved utløpet mot Vesterelva, og NVE råder til å avklare om det faktisk er erosjon som kan utgjøre en fare i dette området, og om det er behov for sikringstiltak. NVE foreslår at eventuelle nødvendige tiltak innreguleres med eventuell rekkefølgebestemmelse om sikring før gjennomføring av tiltak.

Forslagsstillers kommentar: Notatet om områdestabilitet er revidert. Det er også innarbeidet data fra grunnundersøkelser utført i 2024. Konklusjonen er uendret.

Sjøfronten ved Vesterelva består i dag av kai som antas å være bygget på 1960-tallet. Gjennom kommunen og Rambøll (som har jobbet med flere kailøsninger i området) har Norconsult fått oversendt notat med bilder tatt ved lavvann og en skisse av antatt tverrsnitt av kaikonstruksjon. Det ser ut til at bilder og tverrsnitt samsvarer og viser trepeler under kaifrontbjelken og antatt trespunt bakenfor. Horisontale laster er ivaretatt ved forankringsplate i bakkanten. Tverrsnittet er ikke målsatt, så nøyaktige dimensjoner er ikke kjent. Som en del av detaljprosjektering er det planlagt videre utredning av dagens sjøfront samt løsning med spunt av stålnåler der sjøfronten justeres. Dette vil si at både eksisterende og fremtidig sjøfront ikke er utsatt for erosjon. Forslagsstiller ser ikke behov for rekkefølgebestemmelser.

Kommunedirektørens kommentar:
Det er nyttig og viktig at kunnskapsgrunnlaget er oppdatert. Ellers er kommunedirektøren enig i forslagsstillers vurderinger.

Statens vegvesen:
Gjør oppmerksom på krav til bilparkeringsplasser for forflytningshemmede i henhold til teknisk forskrift, og forventer at disse oppfylles. Statens vegvesen mener det bør settes krav i bestemmelsene om:

- At plassene skal være 4,5 m brede og 6 m lange.
- At parkeringsplasser for forflytningshemmede skal vises på utomhusplan.
- At parkeringsplasser for sykler skal være under tak og at det skal være mulig å låse syklene fast.

Statens vegvesen gjør oppmerksom på hvilke krav som må oppfylles hvis det skiltes med gatetun.

Forslagsstillers kommentar:
Krav til teknisk forskrift skal alltid oppfylles. Vi ser ikke behov for å detaljere bestemmelser for utforming av parkeringsplasser. Sykkelparkering er knyttet til småhusbebyggelse og innfill-prosjekter i bevaringsområdet, og bør derfor tilpasses omgivelsene og prosjektets skala.

Kommunedirektørens kommentar:
Kommunedirektøren støtter forslagsstillers vurdering.

Mattilsynet
Mattilsynet er positiv til at ledningsnettet i området skal rehabiliteres, og legger til grunn at det er foretatt en helhetlig kartlegging og vurdering av drikkevannsledninger. Mattilsynet mener at det må utarbeides en rammeplan for vannforsyningen, som innbefatter plan for sanering og fornying. De mener også at det bør fastsettes rekkefølgebestemmelser som sikrer at sanering av vann- og avløpsnettet er ferdig før bekkeåpningen gjennomføres.

Forslagsstillers kommentar:
Innspillene er ivaretatt i forprosjekt og faseplan som ligger til grunn for byggeprosjektet. Vi ser ikke behov for rekkefølgebestemmelser.

Kommunedirektørens kommentar:
Kommunedirektøren støtter forslagsstillers kommentar.

Fredrikstad Fjernvarme AS
Fredrikstad Fjernvarme AS har konsesjon for å bygge og drifte fjernvarmenett i et område som også omfatter planområdet. Fjernvarmen krysser Holmegata på to steder, langs Oslogata og Seierstensgata. Kryssing av fjernvarmenett må koordineres med Fredrikstad Fjernvarme AS, og eventuelle nødvendige kostnader for omlegging av fjernvarmenett bekostes av tiltakshaver.

Forslagsstillers kommentar:
Tas til etterretning.

Kommunedirektørens kommentar:
Tas til orientering.

Norges jeger- og fiskerforbund Østfold
Opplyser at Veumbekken har vært sjøørretførende bekk, og mener at en åpning av bekkens nedre deler slik det er skissert i reguleringsforslaget er avgjørende for at bekken kan gjenetableres som sjøørretførende. Det er imidlertid viktig at tersklene lages med tanke på at fisk skal vandre opp, og at det er substrat for gytefisk slik at de også kan velge å gyte der, selv om potensialet for gyteområder sannsynligvis er langt større lengre opp. De henviser til rapport om sjøørretbekker i Østfold for mer konkrete vurderinger og innspill.

Forslagsstillers kommentar:
Forslag til utforming av bekkeåpningen med to terskler før bekken går inn i rør videre oppover ivaretar muligheten for etablering av gyte- og oppvekstområder for sjøørret, og er i tråd med anbefalinger fra jeger- og fiskerforbundet. Prinsipper for utforming i landskapsplanen er sikret gjennom bestemmelsene. I tillegg er det lagt til en ny bestemmelse som skal sikre at terskler utformes med tanke på at fisk skal kunne vandre opp elven (§7-1f). Detaljert utforming vil avklares i forbindelse med byggeprosjektet og i samråd med Statsforvalter.

Kommunedirektørens kommentar:
Bestemmelse om terskler er gitt i § 7-1 g), ikke § 7-1 f). Ellers er kommunedirektøren positiv til endringene som er gjort, og støtter forslagsstillers vurdering.

Trosvikstranda Utvikling AS og Isegran Eiendom AS

Adkomst:
Det er essensielt at reguleringsplanen for Veumbekken-Holmen ivaretar en adkomstløsning for Trosvikstranda Utvikling (TU) sine eiendommer på Trosvikstranda vest. En transformasjon av Trosvikstranda vest ligger mange år frem i tid, og det ligger eksisterende bygningsmasse og parkeringsplasser som skal kunne nyttes frem til denne utbyggingen igangsettes. Hele Trosvikstranda vest har i dag adkomst fra Holmegata. Reguleringsplanen for Veumbekken-Holmen sanerer denne adkomsten, og erstatter den med en åpen bekkekulvert. For å komme til TU's eiendommer på Trosvikstranda vest, medfører foreslått løsning at man må krysse eiendom som i dag eies av Oven Eiendom AS. Det kan ikke være slik at øvrige grunneiere skal være avhengig av en privat avtale med Oven om adkomst til sine arealer, og det antydes at en slik avtale vil være vanskelig å få til. De forutsetter derfor at reguleringsplanen for Veumbekken-Holmen revideres slik at den sikrer en reell

adkomstmulighet for TU's eiendommer på Trosvikstranda vest etter åpning/utbygging av Veumbekken.

Forslagsstillers kommentar:
Reguleringsplanen for Veumbekken-Holmen skal både legge til rette for åpning av Veumbekken og ivareta den planlagte utviklingen på Trosvikstranda. Området vest for kanalen er i planforslaget til Trosvikstranda avsatt til byggeområde. Det er bakgrunnen for hvorfor området ikke kan reguleres til veiformål. Regulering som midlertidig adkomst vil sikre at adkomst til Trosvikstranda vest opprettholdes til ny adkomst er etablert. Det er Fredrikstad kommune som vil ha ansvaret for å sikre midlertidig adkomst og bruk av området.

Kommunedirektørens kommentar:
Kommunedirektøren ser utfordringen knyttet til adkomst til Trosvikstranda. Samtidig er det ikke åpenbart at det finnes bedre løsninger for adkomst til området. Etter kommunedirektørens vurdering er adkomst tilstrekkelig sikret i reguleringsplan for Veumbekken-Holmen. Eventuell alternativ og permanent adkomst til Trosvikstrandas vestlige del må sikres gjennom reguleringsplan for Trosvikstranda.

Reguleringsbestemmelse §8-3:
Trosvikstranda Utvikling AS og Isegran Eiendom AS er uenig i reguleringsbestemmelse § 8-3, og mener den bør tas ut. De reagerer på at krav til utforming gjøres juridisk bindende for den delen av Veumbekken som krysser Trosvikstranda, samtidig som det er utelatt for resterende del av trassen. Kommunen, Trosvikstranda Utvikling og forslagstiller for Veumbekken har sammen kommet frem til en breddeprofil som ivaretar det tekniske behovet, og som er sikret med formålsgrenser i plankartet. De mener sidearealer langs Veumbekken skal reguleres gjennom reguleringsplan for Trosvikstranda, og at bestemmelsen bryter med denne intensjonen.

Forslagsstillers kommentar:
Nord for Borggata er prinsipper fra landskapsplanen (som følger reguleringsplan som vedlegg) førende for utformingen. Sør for Borggata foreligger det ingen landskapsplan fordi den skal utarbeides i forbindelse med reguleringsplanen for Trosvikstranda. Reguleringsplanen for Veumbekken-Holmen skal imidlertid sikre at alle tekniske krav for framføring av infrastruktur i parkdraget ivaretas. Forslagstiller mener derfor at § 8-3 er en viktig del av planen og kan ikke tas ut.

Kommunedirektørens kommentar:
Kommunedirektøren støtter forslagsstillers vurdering.
Bestemmelsen er i tråd med dialog om at tekniske løsninger løses gjennom plan for Veumbekken-Holmen, og vurderes ikke som unødig inngripende. Det anbefales ikke at reguleringsbestemmelsen fjernes.

Flomsikring:
Det stilles spørsmål ved planlagt flomsikring, ettersom terrenget på Trosvikstranda skal heves til kote +2,5 m. Dette kan skape problemer på Holmen. De påpeker videre at planlagt bebyggelse virker å ligge under flomsikker høyde.

Forslagsstillers kommentar: Planforslaget forholder seg til både den eksisterende, bevaringsverdige bebyggelsesstrukturen og flomsikring. Nye innfillprosjekter må tilpasses til omgivelsene. Der det ikke er mulig å heve bebyggelsen til 2,5 meter må den utformes slik at den tåler oversvømmelse, og dermed ikke fører til fare for mennesker eller større materielle skader.

Kommunedirektørens kommentar:
Kommunedirektøren støtter forslagsstillers vurdering.

Gjennomføring:
Reguleringsplanen for Veumbekken-Holmen legger en del begrensninger på utviklingen på Trosvikstranda. Slik planen er utformet vil utviklingen av flere kvartaler på Trosvikstranda måtte avvente til bekkeåpningen er gjennomført. Trosvikstranda Utvikling AS og Isegran Eiendom AS er innforstått med dette, men mener det er svært viktig at det ved vedtak av reguleringsplanen også sikres at tiltakene blir gjennomført. De er positive til åpning av Veumbekken, men vil ikke bli satt i en situasjon der Trosvikstranda blir liggende brakk fordi kommunen ikke har økonomi til å gjennomføre planlagte tiltak.

Forslagsstillers kommentar:
Kommunen jobber med finanseringen av prosjektet.

Kommunedirektørens kommentar:
Reguleringsplanen for Veumbekken-Holmen tar høyde for at Trosvikstranda kan utvikles uavhengig av eventuell åpning av Veumbekken.

Huths gate 5 AS v/Jon Olsen
Eieren av Huths gate 5 opplyser om dagens bruk av bebyggelsen og lurer på følgende:

- Vil det være mulig å fortsette næringsvirksomheten som holder til i bebyggelsen i dag?
- Kan areal på bakkeplan brukes til parkering i tilknytning til boliger?
- Skal det etableres publikumsrettet virksomhet i tilknytning til planlagt uteservering på Holmen Torg og skal det skje i deres lokaler?
- Skal parken gli over i et felles uteoppholdsareal på baksiden av deres eksisterende bygg ref. tegning på side 60 i planbeskrivelsen?

Forslagsstillers kommentar:
Forslagsstiller har gjennomført en felles befaring med grunneieren og kommunen. Planen forutsetter at den vestre delen av bebyggelsen rives.
Det er bebyggelsen i 2 etasjer som kan videreføres i sin helhet. Ved innvendig befaring er dette ikke like entydig siden det er ingen vegger mellom det som framstår som forskjellige bygningskropper fra utsiden. Det vil si at det må settes opp nye yttervegger når bebyggelsen rives.

Kommunen ønsker at første etasje mot torget skal utformes på en måte som kan bidra positivt til det offentlig rom. Ved bruksendringer eller nybygging settes det krav om etablering av publikumsrettet virksomhet i første etasje mot Holmen Torg. Intensjonen er at bebyggelsen langs parkdraget skal støtte opp under et levende byrom og dermed bidra til revitalisering av området.

Eksisterende virksomhet i bebyggelsen som ikke er berørt av riving, kan opprettholdes. Kommunen ved reguleringsavdelingen vil undersøke nærmere når kravet til utadrettet virksomhet vil slå ut, med tanke på at det må etableres nye yttervegger for å opprettholde dagens virksomhet etter riving.

Reguleringsplanen åpner for boliger. Boliger vil kreve uteoppholdsareal for boligene på bakkeplan. Småhuskvartalene er lite egnet for parkering, og det er derfor kun satt maksimumskrav for bilparkering, som vil si at det ikke er satt krav til etablering av et minste antall parkeringsplasser på eiendommen.

Kommunedirektørens kommentar:
Kommunedirektøren vurderer spørsmålene som grundig besvart, og har ikke mer å tilføye.

Gordon Ryan
Gordon Ryan synes dette er en utmerket plan, og at det allerede har tatt smertefullt lang tid å få den i gang. Han ser frem til at planen blir gjennomført uten ytterligere forsinkelser. Han mener at fordelene med planen, som sikker sykling, biologisk mangfold, vakre omgivelser, økt byopplevelse og beskyttelse mot flom, overveier eventuelle negative konsekvenser for noen.

Forslagsstillers kommentar:
Forslagsstiller takker for kommentaren og jobber med gjennomføring av planen uten flere forsinkelser.

Kommunedirektørens kommentar:
Tas til orientering.

Advokatfirmaet Bjørge-Skaaraas & CO på vegne av Arne Nilsen Eiendom AS
Arne Nilsen Eiendom AS er hjemmelshaver til Gelertsens gate 7, Holmegata 7 og Holmegata 9.

Adkomst til Gelertsnes gate 7:
Advokaten hevder at adkomsten til Gelertsens gate 7 er lite omtalt i planforslaget.

Forslagsstillers kommentar:
Gelertsens gate 7 har i dag adkomst via det offentlige gatenettet. Dette videreføres i planforslaget. Opparbeidelse av en gjennomgående kjørebane i Gelertsens gate er sikret gjennom rekkefølgebestemmelsene blant annet for å ivareta adkomsten til næringsvirksomheten i anleggsperioden.

Kommunedirektørens kommentar:
Kommunedirektøren støtter forslagsstillers vurdering.

Parkering ved Gelertsens gate 7
Gateparkeringen er av stor betydning for næringsdriften på eiendommen, og det fremstår usikkert for Arne Nilsen Eiendom AS hva reguleringsplanen innebærer i forhold til dagens og fremtidige parkeringsmuligheter - også med tanke på eventuell endring til boligformål slik reguleringsplanen åpner for.

Forslagsstillers kommentar:
Reguleringsplanen sikrer veiareal som skal utformes til en bygate. Plassering av kantsteinsparkering er illustrert i planbeskrivelsen (både i Gelertsens gate og i Huths gate) og vil detaljeres videre i forbindelse med byggeplan for området. Kantsteinsparkering i offentlige rom vil ikke kunne øremerkes til en privat virksomhet eller bolig.

Reguleringsplanen åpner for at bebyggelsen på felt K3-5b kan rives og at området kan brukes til parkering i forbindelse med næringsvirksomhet på nabotomten. Tanken var å imøtekomme ønsket til grunneieren om parkering i tilknytning til eksisterende rørleggerbedrift. Men eiendommen er solgt og muligheten framstår nå som mindre realistisk.

Kommunedirektørens kommentar:
Kommunedirektøren støtter forslagsstillers kommentar.

Holmegata 7 og 9
Merknadshaver stiller spørsmål til om det vil være mulig å opprettholde gjeldende næringsdrift på stedet. De viser til at krysset Holmegata x Borggata vil slutte å eksistere og at det dermed tilsynelatende ikke vil være mulig å opprettholde gjeldende næringsdrift. Dette med mindre det reguleres inn en adkomst via Holmegata slik det er i dag.

Forslagsstillers kommentar: Næringseiendommen i Holmegata 7 og 9 vil miste kjøreadkomst under anleggsperioden. Når grøntdraget står ferdig tillates kjøreadkomst til eiendommene via gang- og sykkelveien. Men virksomhet som genererer mye trafikk eller tungtrafikk, kan ikke reetableres i området.

Kommunedirektørens kommentar: Reguleringsplanen begrenser mulighetene til å etablere nye virksomheter som generer særlig trafikk. Samtidig er intensjonen å muliggjøre videreføring av nåværende formål. For øvrig støttes forslagsstillers kommentar.

Håvard Hoff-Hansen på vegne av Bjørn Arvid Larsen og Camilla Pedersen, Hjørnerødgata 17
Eiendommen vil miste arealet mot veien, og uthus som er plassert på eiendommen må rives. Grunneieren ønsker dialog med forslagsstiller for å vurdere framtidig avgrensning av boligformål, byggegrense, og mulighet for plassering av nytt uthus.

Forslagsstillers kommentar:
Forslagsstiller har gjennomført en felles befaring med eierne til Hjørnerødgata 17 og kommunen, hvor løsninger for plassering av et nytt uthus ble diskutert. For å ivareta grunneiernes interesser i større grad er formålsgrensen i nord, mellom boligformål og park, justert. Byggegrensen mot vest opprettholdes. Den gjelder hele planområdet for å sikre at de private hagene bidrar til et grønt preg av framtidig parkdrag i Holmegata.

Kommunedirektørens kommentar:
Innspillet om dialog er etterkommet, og det er foretatt endringer som imøtekommer naboene. Kommunedirektøren støtter ellers forslagsstillers kommentar.

June Haugen Welo, Hjørnerødgata 15
Hjørnerødgata 15 har adkomst fra Hjørnerødgata, men grenser også til Holmegata og er berørt av eiendomsinngrep langs Holmegata.

Welo er uenig i reguleringsplanforslaget både basert på generelle betraktninger og i forhold til egen eiendom. Hun mener bekkeåpningen kan gjennomføres uten etablering av grøntdraget. Hun ber om at det utredes alternativer med ulikt omfang og konsekvenser. Hun mener at vedlikeholdsansvaret for det nye anlegget bør sikres gjennom tydelige bestemmelser i reguleringsplanen, med konkrete krav til vedlikeholdsrutiner. Hun føler at hun ikke ble hørt i tidligere høringer og peker på negative konsekvenser for sin eiendom som hun mener er:

- Unødvendig stort arealbeslag.
- Permanent tap av kulturhistoriske verdier.
- Permanent tap av etablert vegetasjon og hageareal.
- Begrensninger og tap av potensialet for fremtidig utvikling av eiendommen.
- Forringet bruks-, bo- og livskvalitet.

Hun foreslår å redusere gangarealet til 2 meter på østsiden av bekken for å unngå arealinngrep i eiendommen. Hun mener at det fremlagte perspektivet ikke viser den planlagte situasjonen, og etterlyser en oppdatert illustrasjon. Welo mener at friområdet på sørsiden av hennes tomt representerer betydelig bynær naturverdi med biologisk mangfold og rikt fugleliv, og at parkeringen som er foreslått etablert i området vil medføre betydelige ulemper for hennes eiendom.

Forslagsstillers kommentar:
Forslagsstiller har gjennomført et omfattende arbeid som belyser alternativer, konsekvenser og kostnader. Etablering av en åpen kanal vil få konsekvenser for omgivelsene. Det har vært en grundig vurdering, med påfølgende bystyrevedtak, blant annet om at nødvendige inngrep

i bevaringsverdig bygningsmiljø må aksepteres for etablering av en åpen kanal som tilfredsstiller krav til 200-årsflom i planområdet. Etablering av parkdraget i forbindelse med åpning av Veumbekken er et viktig avbøtende tiltak for inngrep i nærmiljøet. Krav om 200-årsflom i henhold til dagens regelverk krever en minstebredde på kanalen som foreslått. I tillegg er det behov for infrastruktur under bakken både vest og øst for kanalen, noe som beslaglegger areal på begge sider av kanalen. Forslagsstiller foreslår ikke mer inngrep i annenmanns eiendom enn det gjennomføringen av prosjektet krever. Se også typisk snitt fra forprosjekt til byggeplan.

Forslagsstiller har forståelse for at det oppleves uheldig at etablert vegetasjon blir berørt. Gjennomføring av prosjektet, særlig spunting og etablering av infrastrukturanlegg under bakken, vil kreve noe arealbeslag for å sikre anleggsgjennomføringen. Fredrikstad kommune vil følge opp grunneier i forbindelse med behov for erverv. Grunneier har krav på å få dekket sitt økonomiske tap som følger av inngrepet.

Friområdet sør for Huths gate er en gressplen med to bjørketrær. Den østre hengebjørken har størst verdi av de to bjørketrærne, og skal bevares og sikres i anleggsperioden. Vi kan ikke se at etablering av offentlige parkeringsplasser i tilknytning til Glommensgate vil påvirke eiendommen negativt.

Vi mener derimot at det vil påvirke eiendommen positivt at bil- og tungtrafikk i Holmegata utgår og veien transformeres til en blågrønn forbindelse for myke trafikanter.

Kommunedirektørens kommentar:
Planlagte tiltak kan gi enkelte negative konsekvenser for berørte grunneiere, men vurderes samlet sett å gi positive virkninger, også utenfor planområdet. Kommunedirektøren støtter ellers forslagsstillers kommentarer.

Griff på vegne av Oven Eiendom AS
Eiendommen til Oven Eiendom ligger på Trosvikstranda. Innspillene fra Oven Eiendom gjelder hovedsakelig planforslaget for Trosvikstranda, men høringsuttalelsen er også sendt til høring av planforslag for Veumbekken-Holmen siden planene overlapper hverandre. Oven Eiendom etterlyser en likeverdig behandling av grunneiere og aktører i planområdet for Trosvikstranda. Innspillene som berører planen for Veumbekken-Holmen er gjengitt under.

Bredde og lokalisering av grøntdraget:
Merknadshaver mener at parkdraget langs Veumbekken er bredere og sideforskjøvet i forhold til kommuneplanen. De etterlyser en rimelig fordeling av det som reguleres som byggbar tomt og offentlig formål.

Forslagsstillers kommentar:
I kommuneplanens arealdel er grøntdraget omtalt som grønn korridor og illustrert som rød stiplet linje i påvente av videre detaljering i samspill med ny bebyggelse. Grøntstrukturen skal normalt være 30 meter bred. Dette var også utgangspunktet for planforslaget for Veumbekken, da det ble lagt ut på høring i 2015. Med bakgrunn i bystyrevedtak fra 2021 ble planen for Veumbekken-Holmen tilpasset planforslaget for Trosvikstranda. Tilpasningene innebærer blant annet en reduksjon av tverrsnittet til 21 meter (som ivaretar framføring av teknisk infrastruktur) og en endret linjeføring av kanalen. Eksisterende bebyggelse blir ikke berørt.

Kommunedirektørens kommentar:
Kommunedirektøren støtter forslagsstillers kommentar.

Midlertidig adkomst:
Grunneieren foreslår at adkomst fra vest etableres i forbindelse med utbygging av Veumbekken for å unngå midlertidig adkomst via egne tomter.

Forslagsstillers kommentar:
Adkomst fra Borggata i vest vil berøre eksisterende bebyggelse og bør derfor skje samtidig med utbygging av Trosvikstranda.

Kommunedirektørens kommentar:
Kommunedirektøren støtter forslagsstillers kommentar.

Relevante bestemmelser
Saken er vurdert opp mot relevante bestemmelser i plan- og bygningsloven, nasjonale og regionale føringer, samt kommunale planer og retningslinjer.

Konsekvenser for sosial bærekraft
Planforslaget innebærer stenging av Holmegata som kjørevei, og etablering av nye gang- og sykkelveier langs bekkeåpningen. Dette vil gi redusert fremkommelighet for kjøretøy, men økt fremkommelighet for gående og syklende. Sammenhengende grønnstruktur, samt bedre bokvalitet og større mangfold i boligtilbud vil kunne bidra til bedre levekår i området.

Konsekvenser for økonomisk bærekraft
a) Økonomiske konsekvenser – drifts- og investeringsbudsjett
I tillegg til opparbeidelse av parkdraget i Holmegata vil planforslaget medføre behov for grunnerverv, eiendomskjøp og erstatning. Store deler av kostnadene for åpning av Veumbekken i Holmegata forutsettes dekket av vann- og avløpsmidler.

Det er et grensesnitt for hvilke kostnader som skal finansieres av avløpssektoren og hvilke kostnader som er av mere parkmessig karakter. Det som er av mer parkmessig karakter/byutvikling må finansieres av andre midler. Selve bekkeåpningen med tilhørende eiendomsinngrep er forutsatt finansiert med VA-midler, da dette er vurdert til å være nødvendig for å sikre en fremtidsrettet overvannshåndtering. Åpning av bekkeløpet er derfor ikke avhengig av byutviklingsmidler for å bli gjennomført.

Økt andel grøntareal og åpning av Veumbekken vil medføre økte utgifter for drift og vedlikehold.

Fordeling av kostnader for bekkeåpning på Trosvikstranda og etablering av kulvert under Borggata vil løses i utbyggingsavtale med utbygger på Trosvikstranda.

b) Samfunnsmessige konsekvenser
Planforslaget legger til rette for byomforming og bedre overvannshåndtering i Holmenområdet.

Konsekvenser for miljømessig bærekraft
Planforslaget åpner for en forlengelse av den grønne korridoren som strekker seg fra Veum og ned mot Gamle stadion. Med realisering av plangrepet vil det introduseres ytterligere grøntareal gjennom Holmen. Økt beplantning med trær samt åpning av bekk med eventuelle sandbanker i bekkeløpet vil gi bedre forhold for naturmangfoldet i området.

Ansattes medbestemmelse
Ikke relevant i saken.

Vurdert for uttalelser i rådene
Det er mottatt uttalelser fra eldrerådet og råd for personer med funksjonsnedsettelse i forbindelse med høring og offentlig ettersyn.

Vurdering
Kommunedirektøren vurderer at planforslaget er godt gjennomarbeidet og ivaretar interesser både innenfor og utenfor planområdet på en god måte. Planforslaget vurderes å være både et viktig infrastrukturprosjekt, men også et byutviklingsprosjekt som vil kunne gi stor samfunnsnytte. Planarbeidet har pågått over lang tid, og det er lagt stor vekt på informasjon, samhandling og medvirkning både med berørte private interesser, næringsinteresser og med statlige og regionale myndigheter. Dette har medført et planarbeid som balanserer og ivaretar hensyn som klimaendringer, næringsinteresser, bevaringsinteresser, folkehelse, boligmiljø og sikkerhet på en god måte.

Planforslaget er i tråd med overordnende planer, og vurderes å være i tråd med overordnede statlige og regionale føringer og retningslinjer.

Planforslagets bestemmelser om vern av bygningsmiljø bygger i stor grad på oppdaterte versjoner av bestemmelser fra gjeldende reguleringsplan (reguleringsplan for Holmenområdet, vedtatt 08.06.1979, planID 120). Oppdateringen av bestemmelsene går delvis ut på fjerning av krav som innebærer tillatelse fra utvalg eller myndigheter som ikke lenger finnes. Tydeliggjøring av bestemmelser, krav til tilpassing og utforming, samt ytterligere vern av spesifikke bygg gir mer forutsigbare føringer for hva som kan opparbeides på Holmen. Kommunedirektøren mener planforslaget sikrer de kulturmiljøhensyn som gjeldende plan sikret, samtidig som det gir betydelig bedring i forutsigbarheten for utviklingsmuligheter innenfor planområdet. Kommunedirektøren mener denne forutsigbarheten vil være gunstig både for tiltakshavere og kommunen.

I utkast til planforslag fra 2021 ble det foreslått et 32,5 meter bredt parkdrag gjennom Trosvikstranda. Dette skulle ivareta bekkeåpningen, gang- og sykkelveier, opphold og grønnstruktur, samt teknisk infrastruktur. Etter vedtak fra 2021 (sak 2/21), da bystyret vedtok at planarbeidene for Veumbekken-Holmen og Trosvikstranda skulle samordnes, har dette blitt endret til en minimumsbredde på 21 meter. Dette skal sikre areal til bekkeåpning, gang- og sykkelveier og teknisk infrastruktur. En minimumsbredde på 21 meter fordrer at teknisk infrastruktur blir lagt i kulvert på minimum en side av bekken. Avklaringer av nødvendig bredde på rommene rundt bekkeåpningen for å sikre tilstrekkelig areal til grønnstruktur og park vil gjøres i forbindelse med behandling av reguleringsplan for Trosvikstranda. Det samme gjelder byggehøyder for fremtidig bebyggelse på Trosvikstranda.

Slik det fremgår av trafikkanalysen for Veumbekken-Holmen vil en stenging av Holmegata medføre en endring i trafikkmønster i og rundt Holmenområdet. Åpning av Veumbekken vil fjerne all trafikk fra den delen av Holmegata som stenges. Veier og gater på begge sider av bekkeåpningen vil sannsynligvis få økte trafikkmengder da disse vil måtte bli benyttet i større grad for adkomst enn dagens situasjon. Noe av gjennomgangstrafikken vil også kunne forskyves til Oslogata. Stenging av Holmegata vil medføre at det som i dag er et travelt kryss (Holmegata x Borggata) slutter å eksistere, dette kan bidra til mindre kødannelse i forbindelse med utkjøringer på Borggata, og vil gjøre Borggata mer oversiktlig for kjørende og myke trafikanter. Samtidig vil etablering av gang- og sykkelveier langs Veumbekken kunne øke mengden myke trafikanter som krysser Borggata.

<u>Vurdering i forhold til naturmangfoldlovens §§ 8-12.</u>
Prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 til 12 skal legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet som berører naturmangfold. Planbeskrivelsen inneholder en vurdering av forholdet til naturmangfoldloven, som kommunedirektøren slutter seg til.

Endringer i planforslaget etter høring og offentlig ettersyn
Plankart
Formålsgrenser i plankartet har blitt justert ved Hjørnerødgata 17, mellom B9 og GP6, for å tilrettelegge bedre for opparbeidelse av uthus som må rives på nordsiden av tomten. Denne endringen ble gjort etter innspill fra grunneier, og vurderes som en hensiktsmessig endring som i større grad ivaretar nabos interesser.

Reguleringsbestemmelser
§4.8: Det er tillagt ny bestemmelse for å sikre tilkoblingen til fjernvarme. Dette er en gjengivelse av bestemmelse som tidligere har ligget inne i kommuneplanens arealdel.

§7.1b): Bestemmelsen er tillagt ordlyd for å sikre bredde på gang- og sykkelvei. Ordlyden er en gjengivelse av ordlyd i bestemmelser for Trosvikstranda, og er tillagt som tilsvar på uttalelser om samkjøring mellom reguleringsplanene.

§7.1f) og §7.2: På bakgrunn av uttalelsen fra Østfold fylkeskommune er det tillagt ny bestemmelse 7.1e) og ny ordlyd i §7.2. Bestemmelsene sikrer i større grad kvaliteter for barn og unge, og sikrer bedre tilgjengelighet til vannet.

§7.1g): Ny bestemmelse er tillagt for å tilrettelegge for at ørret lettere kan gyte i Veumbekken og kommer som svar på uttalelsen fra Norges jeger- og fiskerforbund Østfold.

Geoteknisk notat - områdestabilitet
Notatet om områdestabilitet er revidert, og data fra grunnundersøkelser utført i 2024 er innarbeidet. Konklusjonen er uendret.

Alternative løsninger
Det ble i bystyret 11.12.2025, sak 208/2025, «Budsjett 2026 og økonomiplan 2026-2029 for Fredrikstad kommune» fremmet følgende verbalforslag:

«Kommunedirektøren bes legge fram en sak som viser alternative måter å løse overvannshåndteringen på Holmen-området og rimeligere gjennomføring av Veumbekkenprosjektet. Saken legges fram for bystyret våren 2026.»

I forbindelse med vedtak i planutvalgets behandling av planforslaget for Veumbekken-Holmen 26.09.2024, saksnr. PS73/24, ble det utarbeidet et notat som belyser hvilke muligheter man har om man ikke åpner bekken, og hvilke konsekvenser dette vil ha (se vedlegg «notat til planutvalget datert 25.10.2024). Det ble også bedt om å legge frem oppdaterte økonomiske analyser. Det ble i notatet også utredet alternativer til åpen kulvert. Alternativene til åpen kulvert er enten å ikke gjøre noe, eller eventuelt å etablere en lukket kulvert. Notatet inneholder blant annet følgende vurderinger av de forskjellige alternativene:

0-alternativet
Det gjennomføres ingen tiltak, men man følger opp skadeutviklingen på kulverten. Kulverten kan da bli stengt på kort varsel. Midlertidige tiltak kan gjøres, men det vil være kostnadskrevende. De utbedringer som gjøres vil være tapte kostnader når man en gang skal skifte ut kulverten.

I tillegg får man heller ikke ryddet opp i de vann- og avløpstekniske forholdene i området. Dagens kulvert har ikke god nok kapasitet og det vil da medføre flomskader/tilbakeslag ved større nedbørstilfeller.

Alternativ 1
Bygge en kulvert uten å rive hus. Området vil fortsatt være utsatt for flomskader. Kommunen vil risikere å få erstatningsansvar da den ikke er dimensjonert i henhold til TEK17.

Alternativ 2
Bygge en kulvert dimensjonert i henhold til TEK 17. Det vil bli en bredere konstruksjon og mest sannsynlig vil det bli en dyrere konstruksjon. Med denne løsningen er det sannsynlig at det må rives flere hus enn i alternativ 3. Det vil være behov for vann- og avløpsanlegg på to sider av kulverten. Det vil da være utfordrende å bygge nytt over konstruksjonen. Alternativet vil være å bygge en vanntett gangbar kulvert under bygningene som er kostbar.
Det kommer en del partikler i bekken i form av avrenning fra områdene oppstrøms. Dette vil kunne sedimentere i kulverten. Det vil være utfordrende å fjerne de sedimenterte massene i en lukket kulvert.

Alternativ 3
Dette er planforslagets løsning. Den åpne kanalen er dimensjonert i henhold til krav og man får ryddet opp i de vann- og avløpstekniske forholdene i området. Fjerning av sedimenter i den åpne kanalen kan utføres med maskiner som står på sidearealene langs den åpne kanalen. Tiltaket vil også gi en merverdi til området ved blant annet å fremme gang- og sykkeltrafikk.

Vurdering
Kommunedirektøren mener en løsning i tråd med planforslaget vil være best med tanke på overvannshåndtering, bymiljø og økonomi.

Konklusjon
Planforslaget har vært gjenstand for en omfattende og grundig vurdering etter høring og offentlig ettersyn, og innkomne faglige råd og merknader er hensyntatt på flere punkter. Endringer vurderes ikke som så omfattende at det vil være behov for ny høring og nytt offentlig ettersyn.

Det foreligger ingen innsigelser mot forslaget fra statlige eller fylkeskommunale myndigheter.

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget godkjennes.

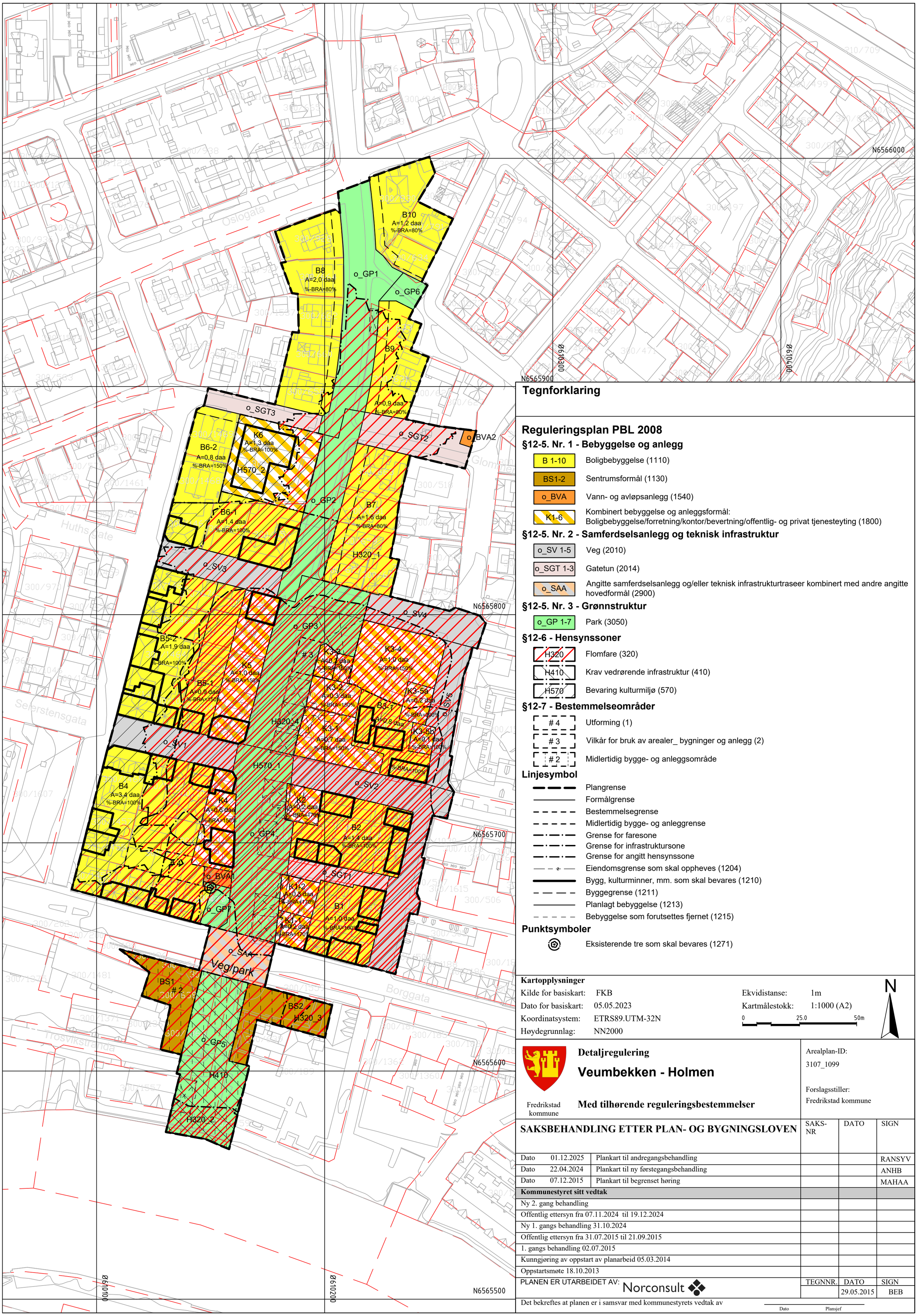
FREDRIKSTAD KOMMUNE

0 270 540 Meter

Målestokk 1:10 000

Fredrikstad kommune

Dato 13.10.2020



Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- B 1-10 — Boligbebyggelse (1110)
- BS1-2 — Sentrumsformål (1130)
- o_BVA — Vann- og avløpsanlegg (1540)
- K1-6 — Kombinert bebyggelse og anleggsformål: Boligbebyggelse/forretning/kontor/bevertning/offentlig- og privat tjenesteyting (1800)

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- o_SV 1-5 — Veg (2010)
- o_SGT 1-3 — Gatetun (2014)
- o_SAA — Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer kombinert med andre angitte hovedformål (2900)

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

- o_GP 1-7 — Park (3050)

§12-6 - Hensynssoner

- H320 — Flomfare (320)
- H410 — Krav vedrørende infrastruktur (410)
- H570 — Bevaring kulturmiljø (570)

§12-7 - Bestemmelseområder

- # 4 — Utforming (1)
- # 3 — Vilkår for bruk av arealer_ bygninger og anlegg (2)
- # 2 — Midlertidig bygge- og anleggsområde

Linjesymbol

- Plangrense
- Formålgrense
- Bestemmelsegrense
- Midlertidig bygge- og anleggrense
- Grense for faresone
- Grense for infrastruktursone
- Grense for angitt hensynssone
- Eiendomsgrense som skal oppheves (1204)
- Bygg, kulturminner, mm. som skal bevares (1210)
- Byggegrense (1211)
- Planlagt bebyggelse (1213)
- Bebyggelse som forutsettes fjernet (1215)

Punktsymboler

- Eksisterende tre som skal bevares (1271)

Kartopplysninger

Kilde for basiskart:	FKB	Ekvidistanse:	1m
Dato for basiskart:	05.05.2023	Kartmålestokk:	1:1000 (A2)
Koordinatsystem:	ETRS89.UTM-32N		
Høydegrunnlag:	NN2000		

0 25.0 50m

N

Fredrikstad kommune

Detaljregulering

Veumbekken - Holmen

Med tilhørende reguleringsbestemmelser

Arealplan-ID: 3107_1099

Forslagsstiller: Fredrikstad kommune

SAKSBEHANDLING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

			SAKS-NR	DATO	SIGN
Dato	01.12.2025	Plankart til andregangsbehandling			RANSYV
Dato	22.04.2024	Plankart til ny førstegangsbehandling			ANHB
Dato	07.12.2015	Plankart til begrenset høring			MAHAA
Kommunestyret sitt vedtak					
Ny 2. gang behandling					
Offentlig ettersyn fra 07.11.2024 til 19.12.2024					
Ny 1. gangs behandling 31.10.2024					
Offentlig ettersyn fra 31.07.2015 til 21.09.2015					
1. gangs behandling 02.07.2015					
Kunngjøring av oppstart av planarbeid 05.03.2014					
Oppstartsmøte 18.10.2013					

PLANEN ER UTARBEIDET AV: Norconsult

TEGNNR.	DATO	SIGN
	29.05.2015	BEB

Det bekreftes at planen er i samsvar med kommunestyrets vedtak av

Dato Plansjef

Forslag til reguleringsbestemmelser

FOR DETALJREGULERING VEUMBEKKEN – HOLMEN

Plan – ID: Plan ID 3107 1099
Planbestemmelser: dato: 29.05.2015
Revidert: 28.11.2025
Bystyrets vedtak:

§ 1 PLANENS BEGRENSNING

Reguleringsbestemmelsene gjelder for det området som er avmerket med plangrense på reguleringsplankart i målestokk 1:1000, datert 29.05.2015, sist revidert 01.12.2025. Planen omfatter et område på grunnen (vertikalnivå 2).

§ 2 Planens hensikt

Hensikten med planen er å legge til rette for åpning av Veumbekken og etablering av et parkdrag i Holmegata. Samtidig legges det til rette for en fortetting i de tilliggende kvartaler med spesielt hensyn til bevaring av det spesielle bygningsmiljøet i planområdet.

§ 3 Arealformål og hensynssoner (PBL § 12-5)

Området reguleres til:

Område for bebyggelse og anlegg (PBL § 12-5, nr.1)

- Boligbebyggelse (B1 – B10)
- Sentrumsformål (BS1 – BS2)
- Vann- og avløpsanlegg (o_BVA)
- Kombinert bebyggelse og anleggsformål: Boligbebyggelse / forretning/ offentlig og privat tjenesteyting / kontor/ bevertning (K1 – K6)

Område for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL § 12-5, nr.2)

- Veg (o_SV1 – o_SV5)
- Gatetun (o_SGT 1 – o_SGT3)
- Veg/park (o_SAA)

Område for grønnstruktur (PBL § 12-5, nr.3)

- Park (o_GP 1 – o_GP7)

Hensynssoner (PBL § 12-6 og § 11-8)

- Sikrings- og faresoner (PBL § 11-8 a)
  Fareområde flom (H320_1 – H320_4)
- Sone for hensynssone med særlige krav til infrastruktur (PBL §11-8 b)
  Krav vedrørende infrastruktur (H410)
- Sone med angitte særlige hensyn (PBL § 11-8 c)
  Bevaring kulturmiljø (H570_1, H570_2)

Bestemmelsesområde (PBL § 12-7)

- Midlertidig bygge- og anleggsområde (#2)
- Bestemmelsessone for flytting av bygg (#3)
- Bestemmelsessone for område som ikke skal bebygges (#4)

§ 4 Fellesbestemmelser for hele planområdet

§ 4-1 Støy- og luftforurensning (PBL §12-7 nr. 3)

Ved detaljering av boligprosjekter skal støynivå være innenfor grenseverdier gitt i tabell 2 i Miljødirektoratets retningslinje T-1442. Avvik fra disse skal vurderes særskilt. I anleggsperioden skal nærområdet sikres mot støy- og luftforurensning fra trafikk- og anleggsmaskiner i henhold til retningslinje T-1442 og T-1520.

§ 4-2 Overvann (PBL §12-7 nr. 3 og 4)

Lokal overvannshåndtering skal legges til grunn ved detaljutforming og prosjektering av tiltaket. Det skal redegjøres for håndtering av alt overvann, både takvann, overflatevann og drensvann ved søknad om rammetillatelse.

§ 4-3 Renovasjon (PBL §12-7 nr. 3)

I nybygg skal det avsettes tilstrekkelige arealer til håndtering av nærings- og husholdningsavfall. Det skal etableres felles løsninger integrert i bebyggelsen. Avfallsløsningen skal være lett tilgjengelig for renovatør og skal være universelt utformet.

§ 4-4 Parkering (PBL §12-7 nr. 7)

Det skal avsettes plass for biler og sykler i samsvar med tabellen under:

	Maksimumskrav til bilparkering pr. 100 kvm BRA	Minimumskrav til sykkelparkering pr. 100 kvm BRA
Forretning med tilhørende lager	1,5	3
Kontor	1	3
Bolig over 80 kvm i leilighetsprosjekt	1,5	3
Bolig mellom 40-80 kvm	0,8	3
Bolig under 40 kvm	0,5	3
Enebolig i hensynssone bevaring	1	3
Enebolig	2 (pr. boenhet)	3 (pr. boenhet)

a) I parkeringsanlegg skal minst 5 % av bilparkeringsplasser være utformet og reservert for forflytningshemmede.
b) Minimum 20 % av bil- og sykkelparkeringsplasser tilknyttet bolig skal tilrettelegges for lading.
c) For følgende eiendommer begrenses antall parkeringsplasser på egen tomt, under forutsetning at adkomst til parkering ikke kan løses fra sidegatene:

Tomt med gnr./bnr.	Krav til maks antall parkeringsplasser for bil	
300/644 og 300/642	6 (krav til maks. antall parkeringsplasser på begge tomter)	Holmegata 7-9
300/646	1	Holmegata 11
300/648	1	Holmegata 13
300/650	2	Holmegata 15
300/652	2	Holmegata 17

300/654	10	Holmegata 19
300/660	1	Holmegata 25
300/662	1	Holmegata 27
300/664	2	Holmegata 29
300/661	1	Holmegata 26
300/659	1	Holmegata 24
300/657	1	Holmegata 22

Adkomst til parkering fra Holmegata skal erstattes med adkomst fra sidegater når flere eiendommer utvikles samlet.

§ 4.5 Boligkvalitet og leilighetsstørrelser (PBL §12-7 nr. 4 og 5)

a) Leiligheter som er ensidig belyst fra nord eller øst tillates ikke.
b) For ensidige leiligheter skal leilighetsdybde ikke overstige leilighetens fasadebredde.
c) For fordeling av leilighetsstørrelser skal det legges følgende til grunn:
   - Ingen leilighet skal ha et bruksareal mindre enn 40m²
   - Minimum 40 % av leilighetene skal ha et bruksareal på minst 70m² BRA

§ 4-6 Uteoppholdsareal (PBL §12-7 nr. 4)

a) Minste uteoppholdsareal i B7-B10 skal være 25 kvm per boenhet (MUA).
b) Minste felles uteoppholdsareal i B1, B2, B3-1, B4, B5-1, B5-2, B6-1, B6-2, K3-1, K3-2, K3-4, K3-5a, K3-5b, K4, K5 og K6 skal være 15 kvm per boenhet (MFUA).
c) MFUA skal avsettes på terrengnivå og skal i størst mulig grad anlegges som en samlet enhet. Areal som kan regnes med skal være godt egnet for opphold og lek.
d) Dersom det er konflikt mellom tillatt grad av utnytting med tillatt antall biloppstillingsplasser på terreng og krav til uteoppholdsareal, skal krav til uteoppholdsareal gå foran. Arealkravene gjelder både for nye boliger og for eksisterende boliger på tomter som skal fortettes. Arealkravene gjelder også ved endring av antall eller størrelse på boenheter i eksisterende bebyggelse.
e) Uteoppholdsarealer skal plasseres på de mest solfylte arealene og skal være tilgjengelige for alle brukergrupper.
f) Uteoppholdsarealene skal være ferdig opparbeidet iht. godkjent plan før midlertidig brukstillatelse gis.
g) Arealkrav til uteoppholdsareal gjelder ikke for felt K1-1, K1-2, K2 og K3-3. Mulighet og utforming for utearealer i disse tilfelle skal vurderes konkret i den enkelte byggesak.

§ 4-7 Dokumentasjonskrav ved søknad om tillatelse til tiltak

Sammen med søknad om byggetillatelse skal følgende dokumentasjon leveres:
1. Situasjons- og utomhusplan som viser:
   a) Bebyggelsens plassering
   b) Adkomst til tomt og bolig med manøvreringsareal
   c) Parkering på terreng for bil og sykkel.
   d) Høyde angitt som punkthøyde for overkant gulv i inngangsetasje.
   e) Uteoppholdsareal, lekeareal og vegetasjon med angivelse av materialbruk i overflatedekker.
   f) Terrengforhold vist med punkthøyder for eksisterende og nytt terreng, utvendige trapper, forstøtningsmurer o.l.
   g) Stigningsforhold på gang- og kjøreadkomster.
2. Snitt og 3-d modell av planlagt bebyggelse sett i sammenheng med eksisterende bebyggelse.
3. Fasadeoppriss og materialbruk.
4. Beskrivelse av den arkitektoniske kvaliteten av ny bebyggelse og forhold til det offentlige rom,

herunder dokumentasjon om hvordan det oppnås god kontakt mellom bebyggelsens første etasje og byrommet.
5. Sol- og skyggeforhold for offentlige arealer, boliger og uterom 21. mars og 1.mai kl. 12.00, 15.00 og 18.00.
6. Redegjørelse for håndtering av alt overvann, både takvann, overflatevann og drensvann og for tekniske forhold som plassering av sluk.
7. Redegjørelse for miljøprofil og energibruk, bruk av materialer og redegjørelse for håndtering av masser.
8. Redegjørelse om hvordan forhold rundt innsyn til naboeiendommen er ivaretatt.

§ 4-8 Fjernvarme

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme og skal tilknyttes fjernvarmen. Kommunen kan helt eller delvis gjøre unntak fra tilknytningsplikten der det dokumenteres at bruk av alternative løsninger for tiltaket vil være miljømessig bedre enn tilknytningen, jf. pbl. § 27-5 andre ledd.

§ 5 Byggeområder (PBL § 12-5, nr1)

§ 5-1 Felles bestemmelser for småhuskvartalene (Felt-B1 – B6, K1-K5)

5.1.1 Plassering av bebyggelse (PBL §12-7, nr. 1, 2 og 6)

a) Kvartalsstrukturen skal videreføres. Der hvor byggegrensen er sammenfallende med formålsgrensen mot gate, gatetun og park skal bygningenes fasade ligge i formålsgrensen. Mindre avvik fra byggegrensen tillates for å oppnå variasjon i fasadeuttrykk. Ny bebyggelse kan oppføres i tomtegrense under forutsetning av at brann- og byggeforskriftene er oppfylt. Parkeringskjeller skal plasseres innenfor formålsgrensen.

5.1.2 Utforming (PBL §12-7, nr. 1 og 6)

a) Ny bebyggelsen skal ta hensyn til områdets karakter og gi gode overganger til tilgrensende bebyggelse.
b) Høye, lukkede sokkeletasjer mot gater eller park tillates ikke. Parkeringsanlegg, boder eller lignende tillates ikke eksponert mot offentlige gater, byrom og parker. Inn- og utkjørsler inkludert ramper skal integreres i bebyggelsen og avskjermes fra gateløp med port.
c) Balkonger tillates ikke plassert mot gater og park. Balkonger tillates mot bakgård. Utkragingen for balkonger begrenses til 1,5 meter dybde. Svalganger tillates ikke.
d) Gulvnivå for boliger i 1. etasje skal ligge på ca. 0,5 meter over ferdig planert terreng mot det offentlige gatenettet og grøntstruktur park. Inngang til boliger skal ligge mot bakgård. Gulvnivå for publikumsrettet virksomhet kan ligge i terreng. Inngang til næringsvirksomhet skal ligge mot gaten eller park med minst en inngang per virksomhet. Etasjehøyde for næringsareal i første etasje skal være minst 3,5 meter.
e) Bygninger skal ha saltak med takvinkel mellom 33 og 38 grader mot det offentlige rom som gater og park.
f) Kvartalets hjørner i småhuskvartalet skal ha en knekk på 45 grader, med unntak av hjørner mot felt o_SGT1 (Smalgangen).
g) Takoppløft tillates som regel ikke mot gaten. Unntak er takoppløft som markerer kvartalets hjørner.
h) Gjerder og murer kan tillates oppført etter at særskilt tillatelse er gitt. Disse skal gis en utforming som harmonerer med strøkets karakter.
i) Transformatorstasjoner skal integreres i ny bebyggelse.

5.1.3 Felles adkomst (PBL §12-7, nr. 7, nr. 14)

a) Felt B3-1, K3-1 og K3-2 skal ha felles adkomst fra Seierstensgate.
b) Felt K1-1 og felt K1-2 skal ha felles adkomst fra Smalgangen.

5.1.4 Ny fasade mot parkdraget (PBL §12-7,nr.1,2 og 6)

a) Bebyggelse som er markert i plankart som bebyggelse som forutsettes fjernet, skal fjernes. I felt K1-1, K1-2, K2, K3-1, K3-2 skal det føres opp ny bebyggelse som komplementerer kvartalsstrukturen, med fasader som henvender seg til grønnstruktur park og det offentlige gatenettet.

§ 5.2 Grad av utnytting, byggehøyder og krav til uteoppholdsareal (PBL §12-7, nr. 1 og nr. 4)

a) Tabellen gir en oversikt over maksimal utnyttelsesgrad innenfor hvert felt. Full utnyttelse forutsetter at krav om kvalitet gitt gjennom bestemmelser er oppfylt. Dersom det er konflikt mellom tillatt grad av utnytting og krav til uteoppholdsareal, skal krav til uteoppholdsareal gå foran tillatt utnyttingsgrad.

b) Plan som har himling lavere enn 0,5 meter over terrengets gjennomsnittsnivå rundt bygningen regnes ikke med i bygningenes bruksareal.

c) Ny bebyggelse skal ha saltak mot offentlige gater og grønnstruktur park.

d) Ved takoppløft mot bakgård kan oppløftet utgjøre ¾ av hver fasadelengde.

Småhuskvartalene:

Felt	**maks. %-BRA**	**MFUA Kvm / boenhet**	**Maks. gesimshøyde** *	**Maks. gesimshøyde for takoppløft mot og i bakgården***.	**Maks. mønehøyder***
K1-1, K1-2	170 %	-	7,5 m		10,5 m
B 1	100 %	15	7,5 m		10,5 m
K2	170 %	-	7,5 m		10,5 m
B 2	100 %	15	7,5 m		10,5 m
K3-1, K3-2	150 %	15	7,5 m	10,5 m	10,5 m
K3-3	150 %	-	Lik bevaringsverdig bebyggelse	Lik bevaringsverdig bebyggelse	Lik bevaringsverdig bebyggelse
K3-4	150 %	15	9,5 m		13,5 m
K3-5a	200 %	15	7,5 m		10,5 m
K3-5b	100 %	15	7,5 m		10,5 m
B3-1	100 %	15	Lik bevaringsverdig bebyggelse	Lik bevaringsverdig bebyggelse	Lik bevaringsverdig bebyggelse
K4	150 %	15	7,5 m		10,5 m
B4	100 %	15	7,5 m		10,5 m
K5	150 %	15	7,5 m	10,5 m	10,5 m
B5-1	150 %	15	7,5 m	10,5 m	10,5 m
B5-2	100 %	15	7,5 m		10,5 m
B6-1	100 %	15	7,5 m		10,5 m
B6-2	150 %	15	7,5 m	10,5 m	10,5 m
K6	100%	15	Lik bevaringsverdig bebyggelse	Lik bevaringsverdig bebyggelse	Lik bevaringsverdig bebyggelse

* Høyder målt fra gjennomsnittlig planert terreng langs bygningen mot offentlig gate og grønnstruktur park.

Villakvartalene:

Felt	**maks.** **%-BRA**	**MUA** **Kvm / boenhet**	**Maks. gesimshøyde** Høyder målt fra gjennomsnittlig planert terreng rundt bygningen	**Maks. mønehøyde** Høyder målt fra gjennomsnittlig planert terreng rundt bygningen
B7, B9, B10	80 %	25	7 m	10,5 m
B8	80 %	25	7 m	11,5 m

Biloppstillingsplass på terreng regnes med i BRA med 18 m^2 per plass.

§ 5-3 Boligbebyggelse (PBL §12-5. nr. 1)

I området tillates det oppført boligbebyggelse med tilhørende anlegg.

I småhuskvartalene (felt B1-B6) kan det tillates offentlig og privat tjenesteyting og servicevirksomhet som frisør, lege, detaljhandel, bevertning i mindre omfang som ikke er trafikkbelastende for området.

Felt B 6-3 (PBL §12-7. nr. 1)
Maksimal sammenhengende fasadelengde er 20 m. Fasader som er lengre enn 20 m skal oppdeles vertikalt slik at de oppfattes som enkelt bygninger. Husdybden skal ikke overstige 12 m.

Felt B 8 (PBL §12-7. nr. 1, nr.6)
Dersom rivning /fjerning av eksisterende hovedbygning tillates kan det oppføres igjen i sin opprinnelige form.

§ 5-4 Sentrumsformål (PBL §12-5. nr. 1)

Innenfor feltene BS1-2 videreføres bestemmelser i følgende plan:

Felt	Nasjonal arealplanID	Gjeldende plan
BS1*	3107 913	Kommuneplanens arealdel 2023-2035
BS2*	3107 913	Kommuneplanens arealdel 2023-2035

§ 5-5 Vann- og avløpsanlegg (PBL §12-5. nr. 1)

Innenfor felt o_BVA1 tillates det teknisk overbygg for avløpspumpestasjon. Pumpehuset skal ha tilkomst fra Borggata (o_SAA) og gang- og sykkelveien i parkdraget (o_GP7 og o_GP4).

Innenfor felt o_BVA2 tillates det teknisk overbygg for avløpspumpestasjon. Pumpehuset skal ha tilkomst fra Glommens gate (o_SGT2).

§ 5-6 Kombinert formål (PBL §12-5. nr. 1)

I området for kombinert formål tillates det følgende funksjoner: boligbebyggelse, forretning, offentlig og privat tjenesteyting (forsamlingslokale, frisør, kafe/bevertning, hudpleie, helseinstitusjon, omsorgsboliger, lege/tannlege), kontor og bevertning.

Felt K 1-1, K2, K3-1, K3-3 (PBL §12-5. nr. 1, PBL §12-7, nr. 1)
I Felt K 1-1, K2, K3-1 og K3-3 skal det etableres publikumsrettet virksomhet i første etasje. Inngangen skal ligge i hjørnet mot park og gate.

Felt K3-4
Maksimal sammenhengende fasadelengde er 20 m. Fasader som er lengre enn 20 m skal oppdeles vertikalt slik at de oppfattes som enkelt bygninger. Husdybden skal ikke overstige 12 m.

Det skal etableres publikumsrettet virksomhet i førsteetasjen mot felt o_GP3 (Holmen torg). Fasader i bebyggelse mot felt o_GP3 skal i størst mulig grad være transparente. Hensikten er å skape god kontakt mellom inne og ute.

Felt K3-5a
Ved nybygging skal nettstasjonen integreres i ny bebyggelse.

Felt K3-5b
Området tillates brukt som parkering i tilknytning til næringsvirksomheten i felt K3-5a. Når eksisterende næringsvirksomhet tilknyttet rørleggerbedriften opphører skal området benyttes til boligformål. Ved etablering av kjørebane i Gelertsens gate skal inngangsparti og hage til Seierstensgata 10 flyttes vekk fra byggets østside.

Felt K6
I felt K6 tillates ikke virksomhet som er trafikkbelastende for området.

§ 6 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur(PBL § 12-5, nr.2)

Alle felt under samferdsel og teknisk infrastruktur er offentlige.

§ 6- 1 Veg, felt o_SV1 – o_SV5 (PBL §12-7, nr. 1 og 2)

a) Felt o_SV1 – o_SV5 skal benyttes som bygate og utformes med kjørebane og fortau. Kjørebanebredden skal være maks 7,0 meter. Kantstein skal være i granitt.

b) Det tillates kjøring over fortau i forbindelse med adkomst / avkjørsel.

§ 6-2 Gatetun felt o_SGT1 – o_SGT3 (PBL §12-7, nr. 1 og 2)

Det skal legges vekt på utforming og tilrettelegging for trygg ferdsel og attraktive funksjonelle byrom. Opparbeidelse skal skje på myke trafikanters premisser og utforming skal ta hensyn til gatetunets funksjon som gangforbindelse og oppholdsareal. Det er tillatt med adkomster til de tilliggende feltene og parkering. Parkering for bil skal merkes opp. Beplantning skal vurderes. Det skal legges vekt på høy kvalitet i utforming og materialvalg.

I felt o_SGT 2 tillates det opparbeidet tverrstilt parkering på feltets nordside. Oppføring av parkeringsplasser skal kombineres med nyplanting av trær. Den østre hengebjørken skal bevares og sikres i anleggsperioden.

§ 6-3 Kombinerte formål, veg/park (o_SAA) (PBL §12-7, nr. 1 og 2)

I felt o_SAA krysser parken hovedgaten. Utforming av krysset skal ivareta en tydelig visuell sammenheng med parken nord og sør for Borggata. Gangforbindelser over Borggata skal ivaretas både på vest- og østsiden av kanalen. Etablering av parkdraget skal ivareta muligheten for utbygging av Borggata til tofeltsvei med sykkelfelt.

§ 7 GRØNNSTRUKTUR (PBL § 12-5, nr.3)

§ 7-1 Grønnstruktur – PARK (felt o_GP1 – o_GP 7) (PBL §12-7, nr. 1 og 2)

a) Parkdraget skal være offentlig og opparbeides i henhold til prinsipper i landskapsplan Veumbekken – Holmen, datert den 30.04.2012, sist revidert 20.09.2023.

b) Veumbekken skal åpnes i Holmegata og gjennom Trosvikstranda. Kanalen skal ha en minstebredde på 6,5 meter. Det skal opparbeides en gjennomgående gang- og sykkelforbindelse på vestsiden av kanalen, med en fri bredde på minimum 4,5 meter, som knyttes opp mot det eksisterende gang- og sykkelveinettet.

c) Det skal etableres broer, som sikrer forbindelsen mellom eksisterende gater på hver side av kanalen. Broene skal være kjørbare. Broene i Borggata og Huths gate skal tåle kjøretøy med akseltrykk opp til 10 tonn.

d) Det skal etableres en gangbro som sikrer en gjennomgående gangforbindelse langs elvepromenaden.

e) Det tillates etablert en bro mellom Borggata og elvepromenaden.

f) Sør for Huthsgate skal det etableres nedtrappingssoner som sikrer visuell og fysisk kontakt med vannspeilet.

g) Nord for Glommensgate skal det etableres terskler for å regulere vanndypden i den nordre delen av kanalen. Terskelene skal utformes med tanke på at fisk skal kunne vandre opp elven.

h) Innenfor felt o_GP 1 tillates adkomst til boligeiendommer med Gnr./ Bnr .300/664, 300/662 og 300/660. Innfor felt o_GP 2 tillates adkomst til boligeiendommer med. Gnr./Bnr. 300/661, 300/659, 300/657, 300/654. Innenfor felt o_GP 3 tillates adkomst til boligeiendommer med Gnr./Bnr 300/648, 300/650 og 300/652. Innenfor felt o_GP 4 tillates adkomst til boligeiendommer med Gnr./Bnr., 300/644 og 300/642. Rettigheten frafalles når det etableres alternativ adkomst til tomten.

i) Lindetreet i felt o_GP7 (juridisk punkt 1271) skal bevares og sikres med fysisk beskyttelse under anleggsfasen.

j) Det tillates opparbeidet røranlegg, med tilhørende kummer og andre nødvendige tekniske installasjoner tilknyttet vann og avløpssystemet samt andre ledninger i området.

§ 7-2 Opparbeidelsesplan for parken (PBL §12-7, nr. 1,4 og 12)

Sammen med søknad om tiltak i GP1-7 skal det innsendes en opparbeidelsesplan i målestokk 1:200.

Planen skal vise detaljert utforming av grønnstruktur park med arealer til opphold, aktivitet og lek, trapper og ramper, gang- og sykkelvei, torg, belegning, beplantning, benker, rekkverk, belysning, høyder og stigningsforhold, kanalkonstruksjonen, bro- og bryggekonstruksjoner.

§ 8 HENSYNSSONER (PBL § 12-6 og § 11-8)

§ 8-1 Hensynssone H320 flomfare (PBL §12-7, nr. 2)

Innenfor hensynssonen for flom H320_1 (Stormflo) tillates ikke etablering av ny bebyggelse lavere enn nivå 200-års stormflo satt til kotehøyde 2,5 meter, med mindre det utføres tiltak som sikrer ny bebyggelse i tråd med kravene i byggteknisk forskrift.

Innenfor hensynssone for flom H320_2-4 (Flomfare) tillates ikke etablering av ny bebyggelse lavere enn nivå 2,5 meter over Glommas normalvannstand, med mindre det utføres tiltak som sikrer ny bebyggelse i tråd med kravene i byggteknisk forskrift.

§ 8-2 Sone med særlige hensyn til bevaring av kulturmiljø H570_1 (PBL §12-7, nr.1 og 4 og 6)

a) Eksisterende bebyggelse avmerket på plankartet som bebyggelse som skal bevares (juridisk linje 1210) tillates ikke revet/fjernet. Bevaringsverdige bygninger er regulert med eksisterende gesimshøyde, takform og etasjeantall. Det karakteristiske uttrykk med hensyn til utforming, materialbruk, farger og utførelse skal bevares eller tilbakeføres til det opprinnelige. Ved ombygging skal hovedelementene i bebyggelsens utvendig utseende tilbakeføres til det opprinnelige. Ved reparasjon av fasader gjelder at gamle elementer i størst mulig grad skal beholdes, og at nødvendige nye skal utføres i samme materialer og med samme uttrykk som de gamle. Et skadet bevaringsverdig bygg eller deler av det kan nektes fjernet / revet dersom det etter kommunens skjønn ikke anses som urimelig at eieren setter bygningen i stand. Dersom rivning /fjerning tillates må det dokumenteres at bygninger kan erstattes med nybygg / tilbygg som tilfører området kvaliteter på linje med bebyggelse som søkes fjernet.

b) Alle søknadspliktige tiltak på eksisterende bebyggelse skal forelegges regional kulturmyndighet til uttalelse før det fattes vedtak. Sammen med søknad skal det foreligge dokumentasjon av eksisterende og så langt mulig opprinnelig situasjon, begrunnelse for tiltaket og en beskrivelse av hvordan vernehensynene er ivaretatt.

c) Alle utvendige byggearbeider som påvirker bygningens utseende mot offentlig gate, gatetun og park skal forelegges bygningsmyndigheter i skriftlig form.

d) Ny bebyggelse skal harmonere med den eksisterende bevaringsverdige bebyggelsen med hensyn til bygningsvolum, proporsjoner, utforming av fasader og materialbruk. Hvis flere eiendommer slås sammen må det redegjøres for hvordan nybygg tilpasser seg områdets skala og hvordan en oppnår variasjon i fasadeuttrykk. Ingen bygninger skal framstå med en fasadelengde lengre enn 15 m. Volumene kan kreves delt opp enten visuelt gjennom å gi inntrykk av å være flere bygninger eller ved fysisk adskillelse. Husdybden skal ikke overstige 10 m.

e) Vinduer, dører og ytterkledning skal utføres i tre.

f) Alle søknadspliktige tiltak for oppføring av ny bebyggelse skal forelegges regional kulturmyndighet til uttalelse før det fattes vedtak. Sammen med søknad skal foreligge en dokumentasjon og beskrivelse av hvordan vernehensynene er ivaretatt.

§ 8-2 Sone med særlige hensyn til bevaring av kulturmiljø H570_2 (PBL §12-7, nr.1 og 4 og 6)

a) Eksisterende bebyggelse avmerket på plankartet som bebyggelse som skal bevares (juridisk linje 1210) tillates ikke revet/fjernet. Bevaringsverdige bygninger er regulert med eksisterende gesimshøyde, takform og etasjeantall. Det karakteristiske uttrykk med hensyn til utforming, materialbruk, farger og utførelse skal bevares eller tilbakeføres til det opprinnelige. Ved ombygging skal hovedelementene i bebyggelsens utvendig utseende tilbakeføres til det opprinnelige. Ved reparasjon av fasader gjelder at gamle elementer i størst mulig grad skal beholdes, og at nødvendige nye skal utføres i samme materialer og med samme uttrykk som de gamle.

b) Alle søknadspliktige tiltak på eksisterende bebyggelse skal forelegges regional kulturmyndighet til uttalelse før det fattes vedtak. Sammen med søknad skal det foreligge dokumentasjon av eksisterende og så langt mulig opprinnelig situasjon, begrunnelse for tiltaket og en beskrivelse av hvordan vernehensynene er ivaretatt.

§ 8-3 Krav vedrørende infrastruktur H410 (PBL §12-7, nr. 1 og 4)

Innenfor hensynssonen tillates det ikke tiltak som kan være til hinder for framføring av Veumbekken i ny kanal, eller medfører økte kostnader for åpning av bekken. Kanalen skal ha en minstebredde på 6,5 meter. Plantefelt med trær skal ha en minstebredde på 3m. Areal for etablering og vedlikehold av teknisk infrastruktur skal ha en minstebredde på 7,9 meter. Ved innsnevring av minstebredde på østsiden av kanalen, skal teknisk infrastruktur legges i teknisk kulvert. Teknisk kulvert må være etablert før eller samtidig som ny bebyggelse oppføres.

§ 9 Bestemmelsesområder (PBL § 12-7)

§ 9-1 Midlertidig adkomst og anleggsområde #2 (PBL §12-7, nr. 1 og 2)

Området kan brukes som midlertidig adkomst til vestre delen av Trosvikstranda og som adkomst til anleggsområdet for vann- og avløpsanlegg og parkdrag. Etter anleggets avslutning skal den midlertidige adkomsten til vestre delen av Trosvikstranda opprettholdes. Når ny adkomst til Trosvikstranda vest er opparbeidet og anleggsarbeidet for vann- og avløpsanlegg og parkdrag er avsluttet utgår regulering som midlertidig adkomst og anleggsområde.

§ 9-2 Bestemmelsesområde for flytting av bebyggelse #3 (PBL §12-7, nr. 1 og 2)
Hovedvolumet av Holmegata 20 er definert som bebyggelse som skal bevares, under forutsetning at det er fysisk mulig og økonomisk forsvarlig å flytte bebyggelsen. Den bevaringsverdige delen av Holmegata 20 skal flyttes innenfor bestemmelsesgrensen, som vist med planlagt bebyggelse i plankartet.

§ 9-3 Bestemmelsesområde for område som ikke skal bebygges #4 (PBL §12-7, nr. 1, 2 og 4)
Området skal holdes fri for bebyggelse og skal ved nybygging i området vurderes som uteoppholdsareal for boliger.

§ 10 Rekkefølgekrav (PBL § 12-7) (PBL §12-7, nr.10)

a) Gjennomgående kjørebane i Gelertsens gate fra Seierstensgata til Huths gate (o_SV5) skal være opparbeidet før Holmegata nord for Borggata og sør for Huths gate stenges for anleggsgjennomføring.

b) Bebyggelse som er forutsatt fjernet i felt K1-1, K1-2, K2, K3-1, K3-3, o_GP 4 og o_GP 3 skal fjernes før byggestart av tiltak med etablering av åpen kanal og parkdrag mellom Borggata og Huths gate.

c) Bebyggelse som er forutsatt fjernet i felt o_GP5 skal fjernes før byggestart av tiltak med etablering av åpen kanal og parkdrag mellom Vesterelva og Borggata.

d) Inngangspartiet og forhage til bebyggelse Seierstensgata 10 skal flyttes vekk fra byggets østside før byggestart med etablering av kjørebane øst for Seierstensgata 10.

FREDRIKSTAD KOMMUNE

PLAN-ID: 31071099
DATO: 01.12.2025
OPPDRAGSNR.: 5133585

FORSLAG TIL DETALJREGULERING FOR

VEUMBEKKEN - HOLMEN

PLANBESKRIVELSE

Norconsult

DOKUMENTINFORMASJON

Tittel:
Forslag til detaljregulering Veumbekken - Holmen
Planbeskrivelse

Oppdragsgiver:
Fredrikstad kommune Teknisk Drift

Oppdragsgivers kontaktperson:
Anders Granli-Pettersen

Oppdragsnr.:
5133585

Dokumentnr.:
Planbeskrivelse

Dato:
2025-12-01 Revisjon 3
2024-08-05 Revisjon 2
2016-02-16 Revisjon 1
2015-05-30

Rådgiver:
Norconsult AS
Vestfjordgaten 4, 1338 Sandvika

Oppdragsleder:
Berit Bjørnsen

Utarbeidet av:
Guro Lundqvist /Berit Bjørnsen / Martine Haaland/ Andrea Høibakk

Fagkontrollert av:
Berit Bjørnsen

Godkjent av:
Berit Bjørnsen

INNHOLD

8 **1 Forenklet illustrasjon**

10 **2 Bakgrunn**

2.1 Hensikten med planen

2.2 Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold

2.3 Krav om konsekvensutredning (KU)

12 **3 Planprosess og medvirkning**

3.1 Varsel om opptart og høringer 2014-2023

3.1.1 Varsel om oppstart

3.1.2 Høring og offentlig ettersyn 2015

3.1.3 Begrenset høring 2016

3.2 Planprosess

3.3 Samråd og medvirkning

3.3.1 Berørte grunneiere

3.3.2 Workshop med ungdom

3.3.3 Andre viktige aktører

14 **4 Planstatus**

4.1 Overordnede planer

4.1.1 Kommuneplanens samfunnsdel: Fredrikstad mot 2030

4.1.2 Kommunedelplanens arealdel 2023-2035

4.1.3 Kommunedelplan for klima 2019-2030

4.1.4 Kulturminneplan for Fredrikstad 2023-2035

4.2 Gjeldende reguleringsplaner

4.3 Pågående planarbeid

4.4 Temaplaner og andre føringer

4.5 Nasjonale føringer

4.6 Overordnede føringer for utvikling av grønnstruktur i by

21 **5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold**

5.1 Beliggenhet

5.2 Dagens arealbruk

5.3 Stedskarakter, byrom og bygningsstruktur

5.4 Landskap og klima

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

5.6 Naturverdier

5.7 Rekreasjonsverdi / rekreasjonsbruk, uteområder

5.8 Trafikkforhold

5.9 Rekreasjon og barns interesser
5.10 Sosial infrastruktur
5.11 Teknisk infrastruktur
5.11.1 Vann og avløp
5.11.2 Energiforsyning
5.12 Grunnforhold
5.13 Støyforhold og luftforurensing
5.14 Risiko- og sårbarhet
5.14.1 Rasfare
5.14.2 Flomrisiko
5.14.3 Forurensning i grunn
5.14.4 Andre relevante ROS tema

33 **6 Beskrivelse av planforslaget**
6.1 Bakgrunn og visjon
6.2 Mål og premisser
6.3 Landskapsplan
6.3.1 Hovedgrep
6.3.2 Trosvikstranda
6.3.3 Småhuskvartalene og Holmen torg
6.3.4 Villakvartalene
6.3.5 Broer og rekkverk
6.3.6 Belysning
6.3.7 Vannstand og høyder i kanalen
6.3.8 Tilgjengelig for alle
6.3.9 Materialvalg og vedlikehold
6.3.10 Sikkerhet
6.3.11 Reguleringsformål
6.4 Bevaring og stedsutvikling
6.4.1 Bevaringskonsept
6.4.2 Holmegata 20
6.4.3 Tilpasning av ny bebyggelse til det bevaringsverdige bygningsmiljøet
6.4.4 Utbyggingspotensial
6.5 Reguleringsformål
6.6 Grad av utnytting og høyder
6.7 Bokvalitet, leke- og uteoppholdsarealer
6.8 Kvartalsvis beskrivelse
6.9 Næringsvirksomhet
6.10 Transport

6.10.1 Framtidsrettet transportplanlegging i Fredrikstad
6.10.2 Persontrafikk
6.10.3 Kollektivtransport
6.10.4 Sykkel
6.10.5 Gatenett
6.10.6 Adkomst og varelevering
6.10.7 Parkering
6.11 Teknisk infrastruktur
6.11.1 Vann og avløp
6.11.2 Kabler og fjernvarme
6.12 Naturmangfold
6.13 Flom
6.14 Levekår og folkehelse
6.15 Risiko og sårbarhet
6.16 Eiendomsinngrep
6.17 Plan for avfallshenting / renovasjonsplan
6.18 Brannvern
6.19 Anleggsgjennomføring
6.20 Rekkefølgebestemmelser

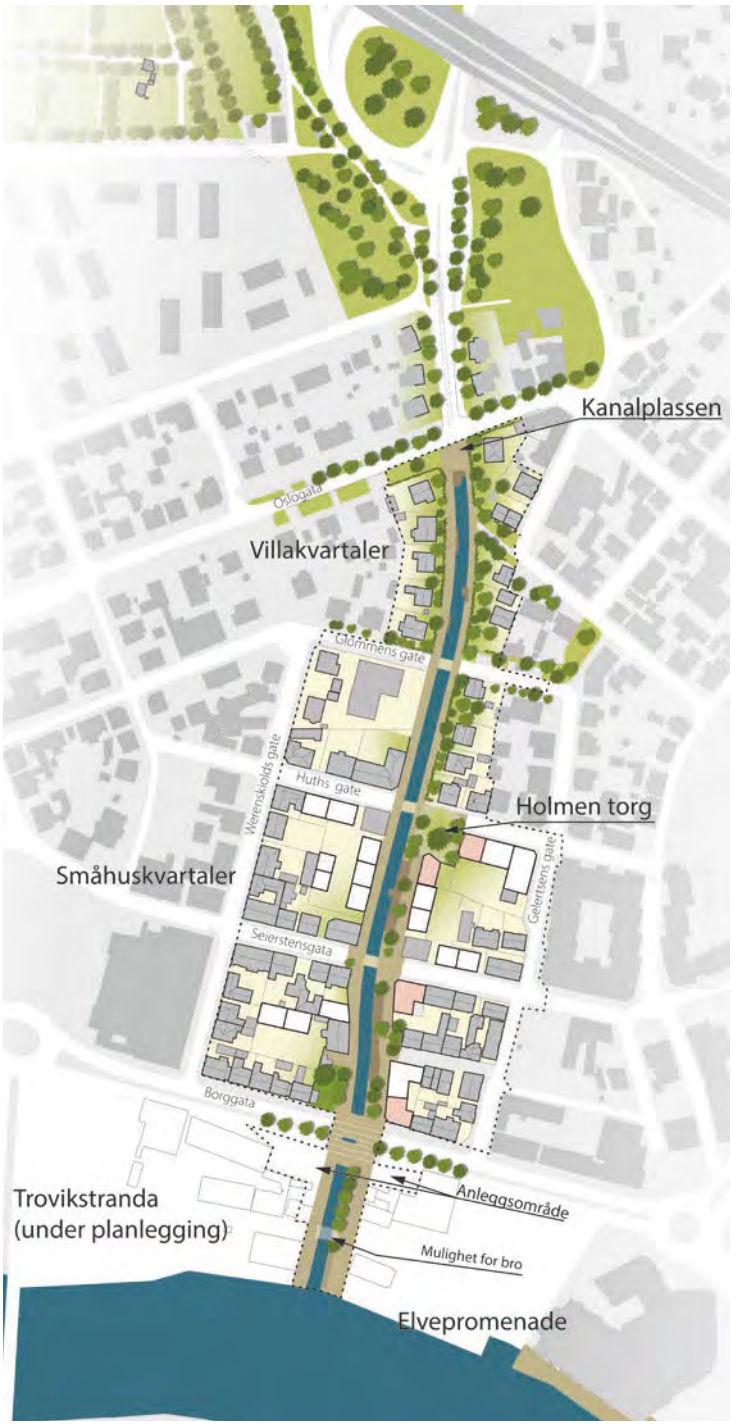
82 **7 Konsekvenser av planforslaget**
7.1 Overordnede planer og mål
7.1.1 Nasjonale og regionale føringe
7.1.2 Kommuneplanens arealdel 2023-2035
7.2 Landskap, kulturmiljø og verneinteresser
7.3 Byutvikling, byform og estetikk
7.4 Forholdet til naturmangfoldloven og konsekvenser for biologisk mangfold
7.5 Bokvalitet og uteområder
7.6 Trafikkforhold
7.7 Barn og unges interesser
7.8 Sosial infrastruktur
7.9 Universell tilgjengelighet
7.10 Energibehov – energiforbruk
7.11 Områdestabilitet
7.12 Flomfare
7.13 Støy og luftforurensning
7.14 Forurensing i grunnen
7.15 Økonomiske konsekvenser

7.16 Næringsinteresser
7.17 Levekår og folkehelse
7.18 Juridiske forhold
7.19 Solforhold

91 8 VEDLEGG

1 FORENKLET ILLUSTRASJON

Figur 1: Eksisterende situasjon



Figur 2: Planlagt situasjon

Figur 3: Illustrasjoner nyetablert parkdrag og gjenåpning av Veumbekken i Holmegata.
(Kilde: Forprosjekt 2012)

2 BAKGRUNN

2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å legge til rette for åpning av Veumbekken og utvikling av et grøntdrag i Holmegata fram til Vesterelva. Grøntdraget skal opparbeides til en attraktiv forbindelse for gående og syklende og en bypark med unike kvaliteter og stor rekreativ verdi for nærmiljøet. Standardheving av nærmiljøet skal gi gode forutsetninger for revitalisering av området, samtidig med at det spesielle bygningsmiljøet bevares.

2.2 Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold

Fredrikstad kommune har besluttet å utarbeide reguleringsplan for å kunne gjenåpne Veumbekken og etablere parkdrag i Holmegata mellom Oslogata og Vesterelva. Veumbekken ble lagt i lukket kulvert gjennom området på 1920-tallet.

Bakgrunn for planarbeidet er behov for betydelig oppgradering av vann- og avløpsanlegg i Holmenområdet. Tiltaket vil kreve store ressurser og påvirke området og beboere sterkt i utbyggingsperioden. Derfor ble målene for planarbeidet utvidet til å ikke bare omfatte oppgradering av infrastruktur, men også at tiltaket bør utvikles til å bli et viktig byplangrep som bidrar positivt til utvikling av Holmenområdet og byen generelt. Byplangrepet har to hovedmål: å styrke byens overordnete grøntstruktur og revitalisere det sentrumsnære Holmenområdet.

Forslagsstiller er Fredrikstad kommune ved Teknisk Drift. Planforslaget er utarbeidet av Norconsult AS.

Grunneiere i planområdet er hovedsakelig private. Noen tomter er festet av kommunen. Kommunen eier gatenettet og tilliggende gang- og grøntområder.

2.3 Krav om konsekvensutredning (KU)

Planen faller ikke inn under §2 i forskrift om konsekvensutredninger, men omfattes av §3d) og derfor skal vurderes etter §4. Det er særlig §4a og §4j som vurderes: *

§4 Kriterier for vurdering av vesentlige virkninger for miljø og samfunn

"Planer og tiltak etter § 3 skal behandles etter forskriften dersom de:

4a) er lokalisert i eller kommer i konflikt med områder med særlig verdifulle landskap, naturmiljø, kulturminner eller kulturmiljø som er vernet eller fredet, midlertidig vernet eller fredet eller foreslått vernet eller fredet, eller hvor det finnes eller er stor sannsynlighet for å finne automatisk fredete kulturminner som inngår i et kulturmiljø med stor tidsdybde,"

§ 4j) kan få vesentlige konsekvenser for befolkningens tilgjengelighet til uteområder, bygninger og tjenester»"

Vurdering i forhold til § 4a

Planområdet omfatter hensynssone for Kulturmiljø i Byområdeplanen og er innenfor et "Spesialområde med begrensninger" i gjeldende regulering. Enkeltbygninger i området er ikke vernet eller fredet.

Tiltaket medfører at enkelte bygninger langs Holmegata fjernes. Det er bebyggelse i sone med særlig hensyn til kulturmiljø. Formålet med bevaring er å sikre at strøkets særpreg og helhetsmiljø bevares og videreutvikles, og at man tar vare på de bygningsmessige kvaliteter som finnes i området. Avgjørende for bevaring av bygningsmiljøet er at skalaen i området videreføres og at

* Gjeldende forskrift på dette tidspunktet var Forskrift om konsekvensutredning fra 26. juni 2009

det legges til rette for en revitalisering av området. Den foreslåtte rivningen berører bygningsmiljøet i liten grad og transformasjon av Holmegata fra bilgate til park vil være positivt for bygningsmiljøet. Tiltaket vurderes derfor å ikke ha vesentlig negative virkninger for miljø og samfunn.

Spørsmål om KU-plikt ble også drøftet med Fylkeskonservatoren som ikke vil kreve KU på bakgrunn av vurdering etter § 4a.

Vurdering i forhold til § 4j

Tiltaket vil forandre trafikkforholdene i området. Tiltaket forutsetter at deler av Holmegata blir stengt for biltrafikk, med unntak for adkomst til enkelte tomter.

Holmegata er hovedgaten i bydelen, men framstår per i dag som del av det overordnete veinettet fordi den fungerer som en direkte forbindelse mellom Rv 110 og Borggata som er hovedinnfartsårene til sentrum fra nordvest. Fremmed biltrafikk belaster området med gjennomgangstrafikk. Bebyggelsen langs Holmegata er av relativ liten skala og gaten har smalt tverrsnitt. Området tåler trafikkbelastningen dårlig.

Fredrikstad har en høy bilreiseandel og dette blir en stadig større utfordring for byen.

Fredrikstad kommune har, gjennom samarbeidsavtalen om areal- og transportutvikling i Nedre Glomma og belønningsavtaler med staten, forpliktet seg til å oppnå nullvekstmålet for personbiltrafikken. Dette skal oppnås gjennom en samordnet areal- og transportplanlegging. Det skal bli mer attraktiv å velge gange, sykling og kollektivtransport.

Utforming av Holmengata som parkdrag følger opp denne strategien og tiltaket vurderes derfor å ikke ha vesentlige negativ virkninger for miljø og samfunn.

Konklusjon

Kommunen som er ansvarlig myndighet har funnet at planen omfattes av §3, men ikke faller inn under kriteriene i § 4. Planen er dermed ikke KU-pliktig.

3 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

3.1 Varsel om oppstart og høringer 2014-2023

Planarbeidet ble varslet i 2014 og har senere vært på høring og begrenset høring. Høringsuttalelsene er oppsummert, svart ut og vedlagt i sin helhet i vedlegg som følger planforslaget.

3.1.1 Varsel om oppstart

Oppstart av planarbeidet ble varslet 05.03.2014. Det kom inn 17 forhåndsuttalelser. I sum var forhåndsuttalelsene stort sett positive og prosjektet ble sett på som en del av arbeidet med å løfte Holmenområdet.

3.1.2 Høring og offentlig ettersyn 2015

Planforslaget var på høring og offentlig ettersyn i perioden 31.07.2015 til 21.09.2015. Det kom inn 25 uttalelser til planarbeidet. Uttalelsene fra statlige og kommunale virksomheter var stort sett positive og så på prosjektet som et viktig bidrag til nasjonale forventninger og med gode intensjoner. Fylkesmannen i Østfold (nå Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus) uttalte blant annet at tiltaket er fremtidsrettet og spennende med gode intensjoner, og har en rekke positive effekter for en bærekraftig utvikling. Fylkesmannen uttalte også støtte til planforslaget basert på den store samfunssnytten tiltaket har. Private organisasjoner og personer, herunder grunneiere og velforeninger uttrykte at prosjektet hadde velvilje i nabolaget, men at trafikale konsekvenser, solforhold og utnyttelse på eiendommer må utredes, sikres og gjennomarbeides.

3.1.3 Begrenset høring 2016

Planforslaget ble bearbeidet etter offentlig ettersyn i 2015. Det ble gjort endringer i plandokumentene for å imøtekomme innspillene til planarbeidet, blant annet ønsket om bevaring av Seierstens misjonshus og planforslaget ble lagt ut på ny, begrenset høring.

3.1.4 Høring og offentlig ettersyn 2024

Planforslaget ble sendt på ny høring og lagt ut til nytt offentlig ettersyn i perioden 07.11.2024 til 19.12.2024. Det ble i forbindelse med høring og offentlig ettersyn av planforslaget i 2024 mottatt 19 uttalelser. Det er på bakgrunn av uttalelser gjort mindre endringer i plankart og reguleringsbestemmelser.

3.2 Planprosess

Planprosessen har pågått siden 2006. Prosjektet har vært gjennomarbeidet og på høring flere ganger. Rett før sluttbehandling av planforslaget i 2016 ble plansaken satt på vent i påvente av en DIVE-analyse utarbeidet i tråd med innspill fra Byantikvaren.

Planforslaget for Veumbekken - Holmen er blitt behandlet i bystyret flere ganger. Bystyrevedtakene fra 2018 og 2021 gir føringer for at planforslaget fra 2016 skal legges til grunn for det videre arbeidet. Bakgrunn, mål og visjon for planarbeidet er dermed uendret og planforslaget videreføres i stor grad som tidligere foreslått.

Endringer er relatert til styrket vern i bevaringsområdet Holmen og samordning av planforslag for Veumbekken-Holmen med planarbeid for Trosvikstranda.

3.3 Samråd og medvirkning

Under utarbeidelse av planforslag ble det lagt stor vekt på informasjon, samhandling og medvirkning både med berørte private interesser, næringsinteresser og med statlige og regionale myndigheter.

3.3.1 Berørte grunneiere

Det er 28 grunneiere som er direkte berørt av tiltaket. Området er sammensatt. Det er både bolig og næringsvirksomhet i området. En stor andel av boliger er utleieboliger, spesielt i nedre delen av området. Mye av virksomhet til uleie er organisert gjennom selskaper. Noen selskaper, som har eiendommer i området, ønsker å utvikle eiendommene.

Det er gjennomført en omfattende prosess med de berørte grunneierne, for å imøtekomme informasjonsbehovet og ivareta dialog og innspill mellom prosjektet og de berørte. Prinsippet for innløsing av eiendom er at ingen skal være skadelidende. Oppkjøp og evt. erstatning kan først starte opp når reguleringsplanen er vedtatt. Derfor har møtene hatt fokus på konkrete innspill til planarbeidet.

Alle grunneierne, som er berørt av eiendomsinngrep i forhold til forprosjektet, ble informert gjennom møter med kommunen, før varsling ble gjennomført:

- Åpen dag den 19.03.2014, med generell informasjon, presentasjoner, mulighet for innspill og samtaler på tomannshånd med representanter fra kommunen og kommunens konsulent.
- Dialogmøter med alle grunneierne, som er direkte berørt av tiltaket. Møter var uformelle og skulle gi mulighet til åpen utveksling av tanker og åpnet for konkrete innspill til reguleringsplanen (oktober 2014 – mars 2015)
- Oppfølgingsmøter av dialogmøter, for eiendommer med konkrete utfordringer (januar 2015 – pågående)

3.3.2 Workshop med ungdom

Det ble gjennomført en workshop med ungdommer fra Frederik II videregående skole og representanter fra ungdomsrådet den 6. november 2014. Oppsummering av workshop følger som eget vedlegg.

3.3.3 Andre viktige aktører

I løpet av planprosessen har det også vært avholdt en rekke møter med ulike aktører med interesser i planområdet. En oversikt over hvilke finnes under.

- Regionalt planmøte 08.04.2014, 24.03.2015
- Fylkeskonservator – 3 møter om bevaringsstrategi (09.12.2010, 27.08.2013, 11.06.2014)
- Fylkeskommunen, Nettbuss og Østfold kollektivtrafikk 25.03.2014
- NVE – telefonkontakt i forhold til utredningsbehov vedrørende flom
- Trosvik Lokalsamfunn 12. 03.2014
- Holmen vel v/ styreleder 10.11.2014
- Fredrikstad kommune. Regulering og byggesak, by- og næringsutvikling – møte om bevaringsstrategi og utbyggingspotensial
- Fredrikstad kommune. Miljø- og samfunnsutvikling: trafikk – tidligere firefeltsvei (som kommunen har gått bort ifra i løpet av planarbeidet) og sykkelhovedforbindelse
- Flere orienteringer i løpet av planprosessen for planutvalg og teknisk utvalg
- Fredrikstad kommune. Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne 16.03.2015

4 PLANSTATUS

4.1 Overordnede planer

4.1.1 Kommuneplanens samfunnsdel: Fredrikstad mot 2030

Kommuneplanens samfunnsdel bygger opp om kommunens visjon om å være “Den lille verdensbyen”. Byen skal tiltrekke seg nye innbyggere, næringer, kompetansemiljøer og arbeidsplasser. Innsatsområdene er basert på sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft.

4.1.2 Kommuneplanens arealdel 2023-2035

Kommuneplanens arealdel ble vedtatt 15.06.2023. Arealdelen bygger på samfunnsdelen og gir føringer for en arealstrategi for kommunen. Planen følger opp et arealregnskap som er utarbeidet for å styre arealbruken og oppnå målet om nyllvekst i personbiltrafikken.

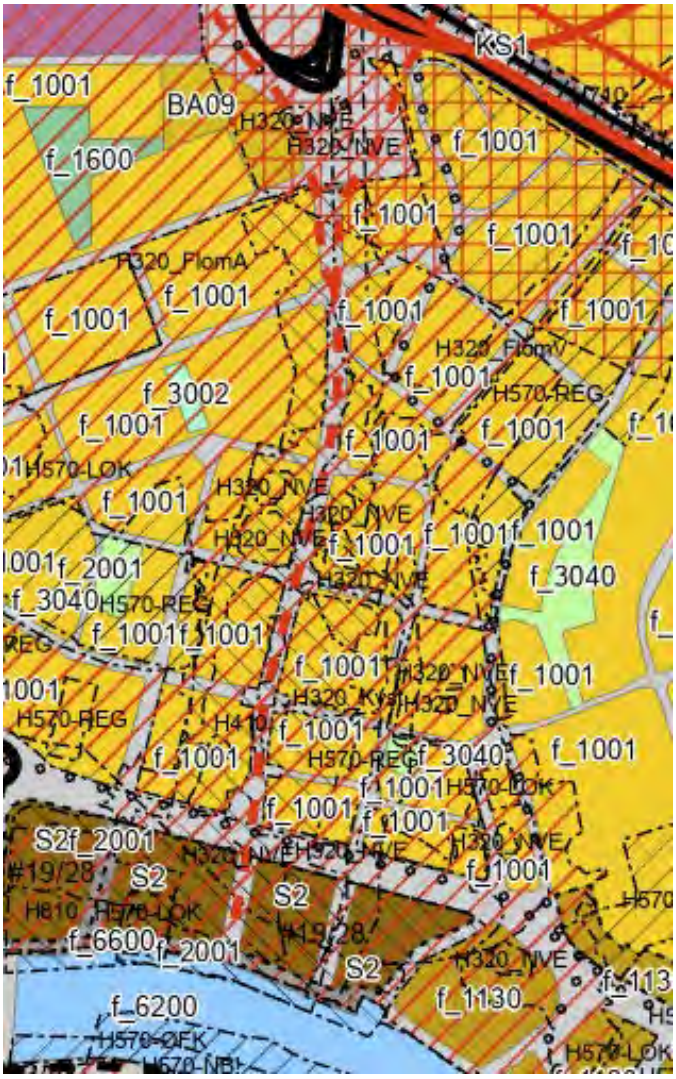
I kommuneplanen er bekkeåpning sikret gjennom infrastruktursone som sikrer at det ikke utføres arbeid som hindrer åpning av bekken, eller som medfører økte kostnader for åpningen. Holmegata er pekt ut som framtidig del av grønnstrukturen.

4.1.3 Kommunedelplan for klima 2019-2030

Fredrikstad kommunes klimaplan har følgende hovedmålsettinger:

- Redusere klimagassutslippene i kommunen med minst 60 % sammenliknet med 2016
- Bidra til at Østfold-regionen oppnår netto null klimagassutslipp innen 2050
- Bidra til å opppnå det globale lavutslippssamfunnet innen 2050

Innbyggere og næringsliv i kommunen inviteres med til å bidra i målsettingen. For å følge med på klimamåloppnåelsen har kommunen innført klimabudsjett som styringsverktøy. Budsjettet inneholder også tiltak for energibesparelse og utslippskutt.



Figur 4: Utsnitt fra plankartet til kommunedelplanfor byområdet. (kilde: kartportal for Fredrikstad kommune

4.1.4 Kulturminneplan for Fredrikstad 2023-2035

Kulturminneplanen skal ivareta de viktigste kulturminnene i kommunen. Planen skal knytte bygninger og andre kulturminner opp mot byens historie og områdets kontekst. Langsiktige mål for ivaretakelse av kulturminnene og ønsket utvikling blir presentert.

I planen er Holmenområdet angitt som et viktig byområde med arbeiderbebyggelse knyttet til industrialiseringen av byen. Området er angitt med lokal verdi. Seiersten misjonshus innenfor planområdet er angitt som bygg med lokal verdi. Veumbekkens utløp er angitt som et viktig kulturminne i utviklingen av Forstaden i byen.

4.2 Gjeldende reguleringsplaner

Reguleringsplan 120, vedtatt 1979 med tillegg til reguleringsbestemmelser 1993 (Holmenområdet byfornyelsesplan)

Dagens reguleringsplan for Holmenområdet er fra 1979, med tillegg som legger til rette for en kloakkpumpestasjon fra 1993.

Områder i hovedsak avsatt til boligformål. I hvert enkelt tilfelle kan det vurderes andre formål, som ikke er til vesentlig ulempe for beboerne og strøkets særegne karakter. Bruksendringen skal godkjennes.

Seiserstens Misjonshus er avsatt til allmennyttig formål. Næringsområdet i Huthsgate er avsatt til forretning og lager.

På hjørnet mellom Holmegatas østside og Huthsgates sydside er det regulert inn et areal for offentlige bygninger. Arealet skal benyttes til formål

Figur 5: Gjeldende reguleringsplaner.

kommunalteknisk bygning, kloakkpumpestasjon. Arealets størrelse er ca 20 kvm. Bygning kan plasseres inntil 0,5 meter fra tomtegrense.

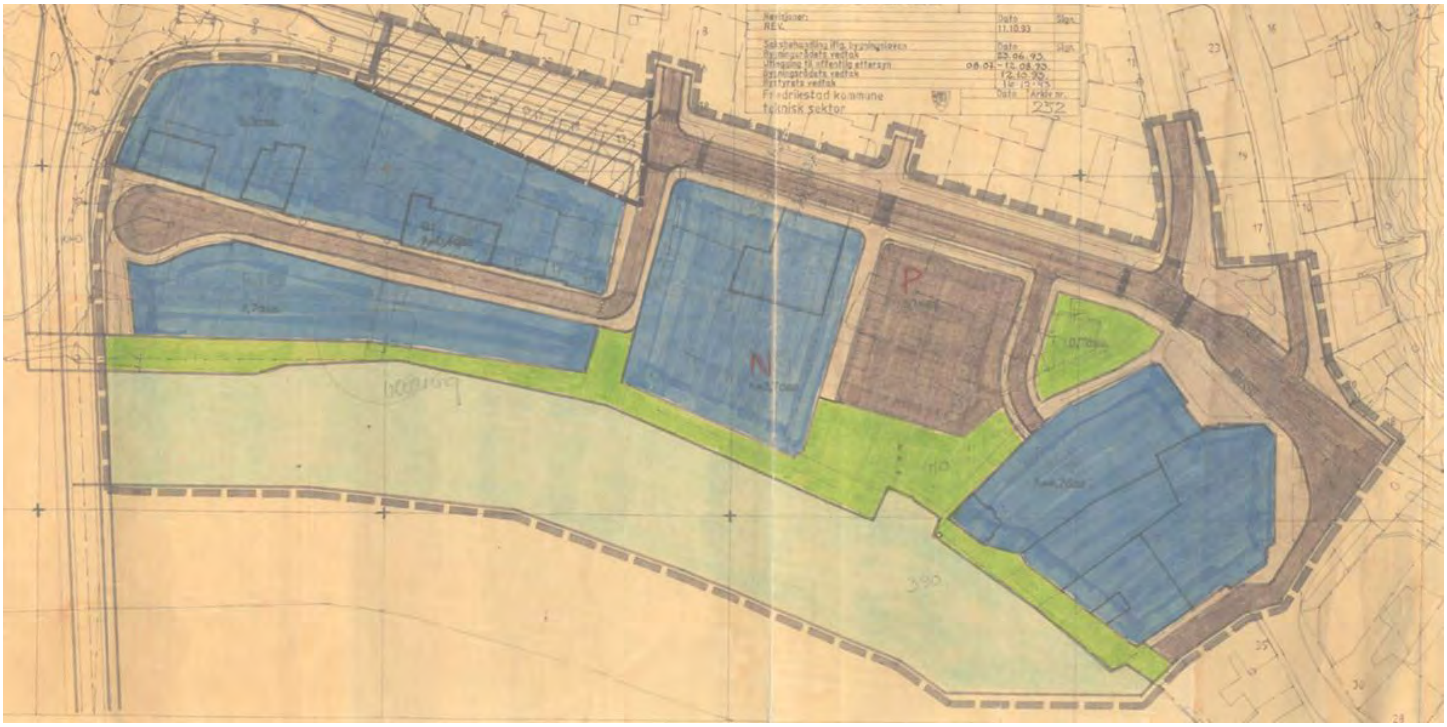
En ca. 8 m bred stripe nord for Glommens gate på østsiden av Holmegata er avsatt til friområde.
Alle bygninger som oppføres skal i form, dimensjon og utseende tilpasses tilstøtende bebyggelse og nærmeste omgivelser. Skilt og annen reklamebruk, utvendig belysning, husfarge og beplantninger, gjerder og murer skal gis en utforming som harmonerer med strøkets karakter.

Kvartalene mellom Huths gate og Borggata er avgrenset som spesialområder. Formålet er å sikre at strøkets særpreg og helhetsmiljø bevares og videreutvikles, og at man tar vare på de bygningsmessige kvaliteter som finnes i området. “Bygningsrådet kan nekte rivning av bebyggelse som ansees å være av betydning for miljøet og planens gjennomføring”. Bygninger som har spesielt verneverdige kvaliteter skal ved istandsetting eller påbygging opprettholde sin opprinnelige karakter eller tilbakeføres til tidligere utseende.

Reguleringsplan 370, vedtatt 1993 (Trosvikstranda)

Formålet med reguleringsplanen er å legge forholdene til rette for gjennomføring av sentrumsplanens intensjon for Trosvikstranda med elvepromenade langs Vesterelva, næringsvirksomhet med stort parkeringsbehov i kvartalene mellom Borggata/Vesterelva og miljøprioritert opprusting av Borggata.

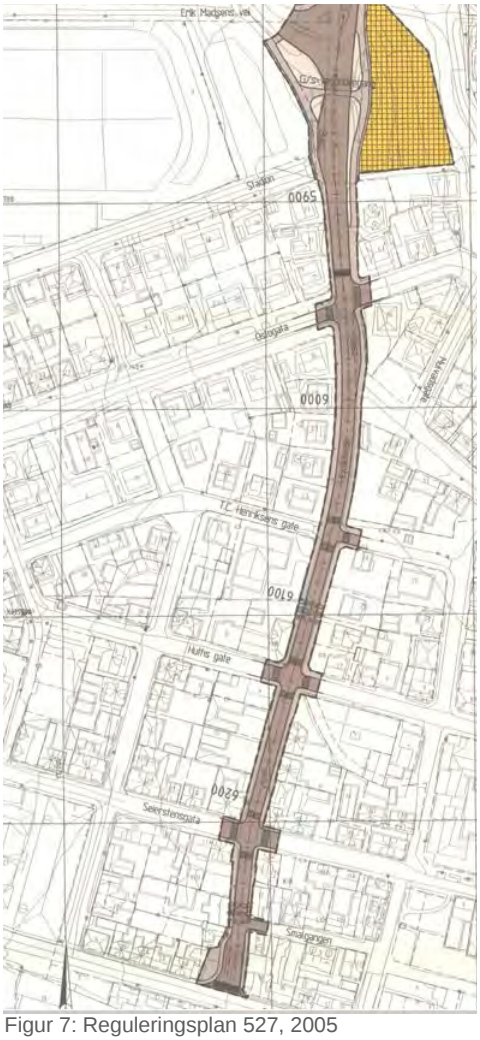
Det er satt krav til næringsvirksomhet i bebyggelsens første etasje. Boliger tillates med maks 40% av bygningens bruksareal. Uteoppholdsareal skal tilsvare minst 50% av boligens BRA. Det er også gitt minimumskrav til parkeringsplasser som skal opparbeides på egen grunn. Parkeringsplasser til næringsformål tillates frikjøpt.
Området er regulert fra 2 til 5 etasjer.



Figur 6: Reguleringsplan for Trosvikstranda, april 1993

Reguleringsplan 527, vedtatt 2005

Planen regulerer en sidevei i forbindelse med utbygging av RV 108 - Ny Kråkerøyforbindelse. Hensikten med planen er å fastlegge arealbruken i og langs Veumveien - Holmegata. Arealene er avsatt til offentlig trafikkområder.



Figur 7: Reguleringsplan 527, 2005

4.3 Pågående planarbeid

Detaljregulering for Trosvikstranda

Detaljreguleringen for Trosvikstranda ble varslet i 06.05.2019. Forslagsstillere var Cityplan og FK Eiendomsutvikling AS, men deler av eiendommene er senere solgt og forslagsstiller er nå Trosvikstranda Utvikling AS. Dette selskapet eies av Isegran Eiendom og Trovikstranda Holding (Stor-Oslo Eiendom og Norgesgruppen). Reguleringsplanen skal legge til rette for sentrums- og boligutvikling langs Vesterelva. Utkast til planforslaget for Trosvikstranda påvirker planforslaget for Veumbekken, hovedsakelig på grunn av en betydelig innsnevring av grøntdraget og endret linjeføring av kanalen.

Figur 8: Foreløpig utkast plankart for reguleringsplan for Trosvikstranda, april 2023

4.4 Temaplaner og andre føringer

Bypakke Nedre Glomma

I juni 2011 vedtok bystyrene i Fredrikstad og Sarpsborg og Østfold fylkesting en 5- årig samarbeidsavtale om areal - og transportutviklingen i Nedre Glomma. Samarbeidsavtalen er fornyet flere ganger, med siste samarbeidsavtale gjeldende fra 2021-2026. Partene i dag er Fredrikstad og Sarpsborg kommuner, Viken fylkeskommune, Statens Vegvesen og Jernbanedirektoratet.

Bypakkas mål er å skape bedre bymiljøer og et mer miljøvennlig transportsystem i Nedre Glomma. Dette skal gjøres ved å satse på kollektivtransport og sykkel og gange samt framkommelighet.

I 2023 ble andre fase av Bypakka klar med finansiering. Fase 2 består blant annet utbedring av flere fylkesveier, ny bru over Glomma både i Sarpsborg og i Fredrikstad samt finansiering av en rekke prosjekter innenfor sykling, gange og kollektivtransport.

Fredrikstads sykkelsatsing - hovedsykkelveier i Nedre Glomma (2017)

Sykkelsatsingen har som mål å øke sykkelandelen i kommunen. Dette skal gjøres ved å tilby et trygt, forutsigbart og sammenhengende sykkelvei som kan brukes året rundt. Sykkelveinettet skal ha et grønt preg. Dagens sykkelveinett er usammenhengende og stedvis utilstrekkelig. Det fremtidige sykkelveinettet til kommunen er vist i Hovedsykkelveier i Nedre Glomma, vedtatt av bystyret i 2017.

Hovedsykkelveinett krysser planområdet i sør med gang- og sykkelvei langs Borggata.

Hovedprinsippene for utforming av sykkelveinett er gitt i dokumentet, og inneholder blant annet utformingsprinsipper for sykling blant gående (gang- og sykkelvei og sykkelvei med fortau) og som egen sykkelgate.

Levekårskartlegging 2022

Levekårskartleggingen skal øke kunnskapen om hvor det skal settes inn innsats for å bedre levekår i Fredrikstad. Holmenområdet er et av områdene som har de største utfordringer i levekår, med lavest inntekt, flest uføretrygde, mottakere av sosialhjelp, lavest utdanning, størst ledighet og høy turnover (flytting). Området er

Figur 9: Prinsippkart som viser fremtidig sykkelveinett i Fredrikstad.

preget av høy andel hus med flere husholdninger og en stor andel som leier sin bolig. I 2022-kartleggingen ble forholdene sammenlignet med kartleggingen fra 2014. Hovedfunnene var at levekårsutfordringene fremdeles er store og at andel barn som lever i lavinntekshusholdinger har økt.

4.5 Nasjonale føringer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, vedtatt ved kongelig resolusjon 20.06.2023

Regjeringen har fastsatt nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging. Dokumentet samler de viktigste prioriteringene regjeringen har for planlegging fram til 2027. Kommunene og fylkene skal legge til rette for bosetting, næringsutvikling og et godt tjenestetilbud i hele landet - by og bygd. Regional og kommunal planlegging skal benyttes for å nå regjeringens mål for klima, miljø og jordvern, og styres opp mot FNs bærekraftsmål. Det er også knyttet forventninger opp mot grønn omstilling og verdiskaping for å skape lønnsomme arbeidsplasser i hele landet.

Rikspolitiske retningslinjer for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen, 1995

Formålet med disse rikspolitiske retningslinjene er å synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene skal ivareta at arealer som brukes av barn og unge sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

Videre skal det sikres varierte og store nok lekearealer i nærmiljøet og avsettes tilstrekkelige arealer for barnehager. Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning.

4.6 Overordnede føringer for utvikling av grønnstruktur i by

Åpning av Veumbekken og etablering av et parkdrag er viktige bidrag til å utvikle grønnstrukturen i Fredrikstad. Siden reguleringsplanen for Veumbekken - Holmen var på høring i 2015/2016 ble hensyn til grønnstrukturen i byen vesentlig styrket gjennom overordnede, langsiktige føringer på internasjonalt, nasjonalt og kommunalt nivå. I det følgende redegjøres for føringene.

FNs Naturavtale, 2022

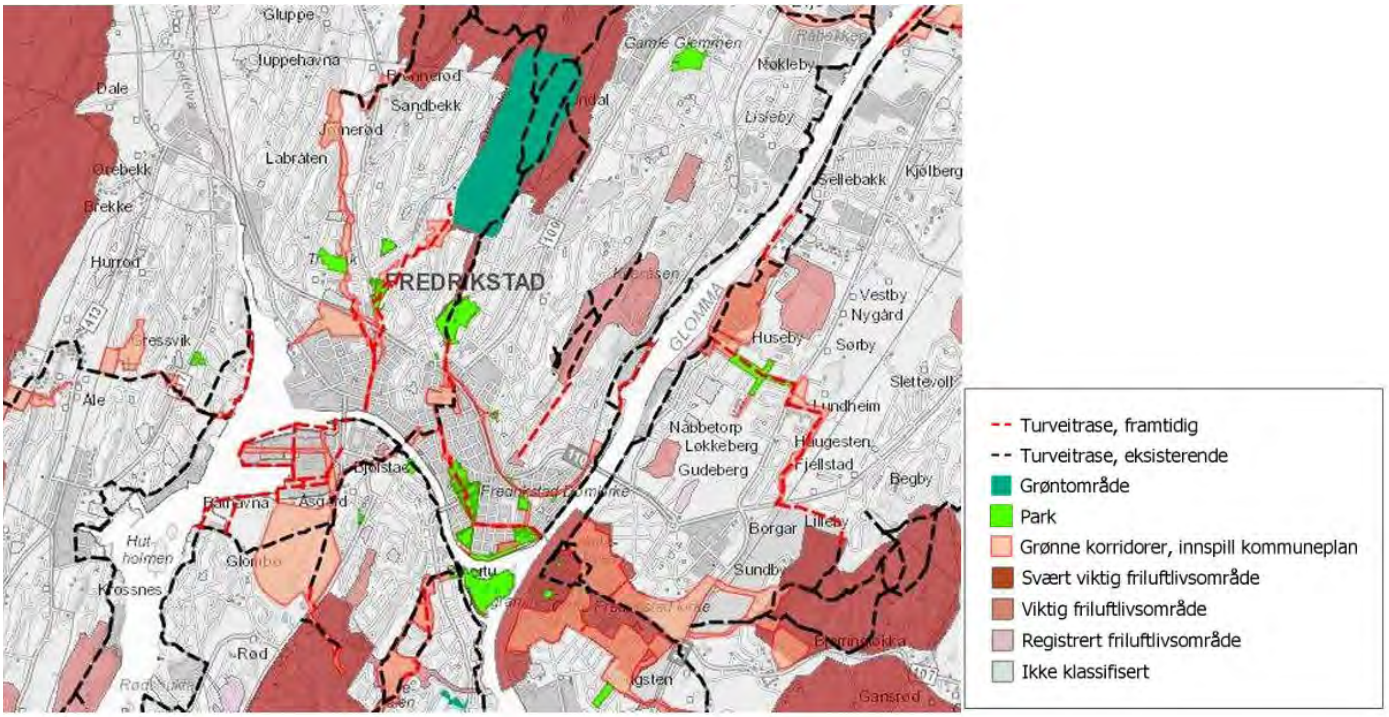
Gjennom naturavtalen er fokuset på utvikling og restaurering av naturen betydelig styrket. Målet med avtalen er å stoppe tap av natur og å restaurere 30 % av all natur innen 2030. I byer og tettsteder skal arealtilgangen til blågrønne områder økes for å forbedre menneskers helse, livskvalitet og tilknytning til naturen.

MÅL 12 Betydelig øke arealet av, kvaliteten på og sammenhengen mellom, tilgangen til og fordelene fra grønne og blå områder i urbane og tettbygde strøk på en bærekraftig måte, ved å integrere bevaring og bærekraftig bruk av naturmangfold, og sikre at naturmangfold tas hensyn til i byplanlegging ved å fremme naturlig hjemmehørende naturmangfold, økologisk sammenheng og tilstand, forbedre menneskers helse, livskvalitet og tilknytning til naturen, samt bidra til inkluderende og bærekraftig urbanisering og økosystemfunksjoner og -tjenester.

Selv om naturavtalen ennå ikke er operasjonalisert i form av konkrete føringer til kommunen, bør disse perspektivene likevel inkluderes i dette planforslaget. Naturhensyn må forstås som en forutsetning for utvikling i byer. Bevaring, utvikling og etablering av nye grøntdrag er den sentrale strategien for å sikre natur og naturtilgang i byer og tettsteder. Dette må vektes høyt i avveiing av arealinteresser.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, vedtatt ved kongelig resolusjon 20.06.2023

Regjeringen forventer at det settes av tilstrekkelige arealer av god kvalitet til grønnstruktur, uterom og møteplasser som stimulerer til fysisk aktivitet, naturopplevelser og sosialt fellesskap. Samtidig skal byer og tettsteder utvikles gjennom fortetting og transformasjon. Overordnet grønnstruktur skal sikres i planlegging.



Figur 10: Grønne korridorer i kommuneplanens arealdel.

Kommuneplanens arealdel 2023-2035

Utvikling av grønne korridorer er en sentral strategi for å gjøre Fredrikstad til en grønn by som møter lokale og globale miljø- og klimautfordringer med bærekraftige løsninger.

Sikring og opparbeiding av grønne forbindelser mellom elv og skog er derfor et viktig fokusområde i byutvikling. Grønne korridorer skal utvikles fra elva til marka for å styrke bynært friluftsliv, sammenhengende turmuligheter langs elv og kyst. Klimavennlig transport er et viktig virkemiddel for å løse klimautfordringene.

Kommuneplanens arealdel definerer grønne korridorer som skal utvikles fra elva til marka. De er vist med linje for turstri. Parkdraget i Holmegata er pekt ut som grøntdrag som forbinder Vesterelva med Veumdalen og Oredalen.

For ytterligere omtale av arealdelen, se punkt 4.1.

M100-2014 Planlegging av grønnstruktur i byer og tettstedet, Miljødirektoratet

Veilederen er utarbeidet for å gi råd og føringer om planlegging av grønnstruktur i urbane strøk. I henhold til veilederen skal grønne korridorer i urbane områder ha en minimumsbredde på 30 meter. De kan eventuelt være smalere på korte strekninger, under forutsetning at et naturpreg langs korridoren er sikret.

5 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

5.1 Beliggenhet

Planområdet ligger nordvest for Fredrikstad sentrum og omfatter Holmegata med tilgrensende bebyggelse fra Oslogata i nord til Vesterelva/Trosvikstranda i sør. Holmenområdet ligger i gangavstand til Fredrikstad sentrum. Området innenfor plangrensen er 40,5 daa stort.

Figur 11: Planområdet

5.2 Dagens arealbruk

Innenfor planområdet er det hovedsakelig bolig med innslag av næringsvirksomhet i form av matservering (gatekjøkken osv.), små butikker, dagligvare, verksted / håndverkere og tjenesteyting.

Handel og matservering er orientert mot Holmegata, verksted / håndverkere og tjenesteyting ligger hovedsakelig i sidegatene. En del næringsarealer i første etasje står tomt eller brukes som bolig, både i planområdet og i nærområdet.

Misjonshuset er regulert til allmennyttig formål, og er i bruk som forsamlingslokale (moské).

5.3 Stedskarakter, byrom og bygningsstruktur

Planområdet omfatter en del av Fredrikstads elvepromenade og en del av Holmenområdet, som er preget av småskala trehusbebyggelse med hovedfunksjon boliger.

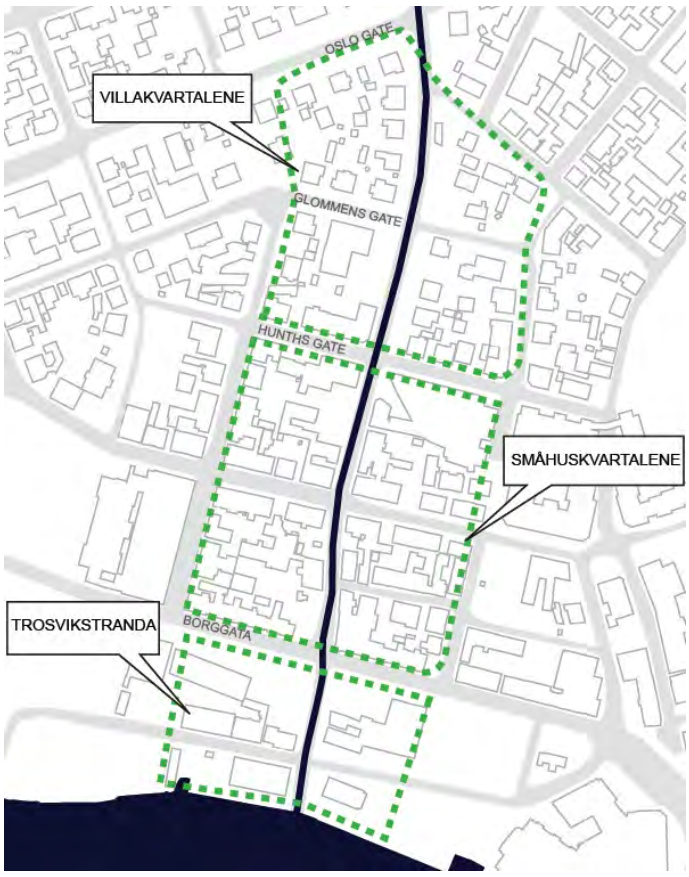
Holmenområdet har en tydelig kvartalsstruktur med trehusbebyggelse i 1 til 2 etasjer. Utbygging her skjedde rundt 1880 /1890-tallet.

Innenfor planområdet ser man tre tydelig ulike karakterer, som samlet utgjør Holmens identitet. Trosvikstranda utgjør området mellom Vesterelva og Borggata og er preget av åpenhet og nærheten til Glommavassdraget.

Småhuskvartalene mellom Borggata og Huths gate har et mer urbant og intimt preg. Bebyggelsen henvender seg mot gaten og danner tydelige byrom. Villakvartalene i nord er preget av grønne hager som grenser inntil Holmegata.

Holmegata er i dag en relativt smal bygate. Gata er sterkt trafikkert og området bærer preg av belastninger fra biltrafikken. Veumbekken, eller Evja som den søndre delen av Veumbekken ble kalt, rant til dels gjennom området, men ble gravd ned på 1920-tallet.

Siktlinje ned Holmegata til elven er en viktig orienteringslinje i byen.



Figur 12: Et område, tre karakterer

Trosviksstranda

Bebyggelse som grenser til planområdet er nyere tids industri og næringsbebyggelse, som nå vurderes i forbindelse med planarbeid for detaljregulering av Trosvikstranda. Detaljreguleringen skal legge til rette for en helhetlig byutvikling i området og rammer for utvikling av bebyggelsen sett opp mot bekkeåpning og grønnstrukturen gjennom området drøftes i dette planarbeidet.

Småhuskvartalene

Småhuskvartalene i planområdet er del av det bevaringsverdige kulturmiljøet på Holmen. Bygninger har ingen verneverdi alene, men som del av et miljø.

Mest typisk for området er sveitershusene i halvannen etasje. De ble benyttet som bolig eller som bolig i kombinasjon med næring i første etasje. Bebyggelsen forholder seg til kvartalsstrukturen gjennom gateveggers beliggenhet mot bygaten og plassering av vinduene i fasaden. Fasadelengde varierer fra 8 til 15 meter. Skalaen preger sammen med de store gavlene gatebildet. Inngang til bolig er fra bakside. Inngang til forretning fra gatesiden. Hjørnemotivet med brutte hjørner i første etasje og inngang til forretning plassert i hjørnet finnes flere steder i området.

Typisk fasadelengde for bebyggelse i småhuskvartalet er 8-15 m for trehusbebyggelse og 12 – 22 m for de større bygårdene. Tettheten i småhuskvartalene varierer. Mange av tomtene med høy utnyttelse har lite eller ingen uteoppholdsarealer.

Villakvartalene

Bebyggelsen i de øvre kvartalene har likhetstrekk med hagebyene som ble etablert etter 1900. Alle boligene skulle ha sin egen hageflekk. Rundt boligområdene skulle det anlegges grønne parker, brede alleer og vakre fontener.

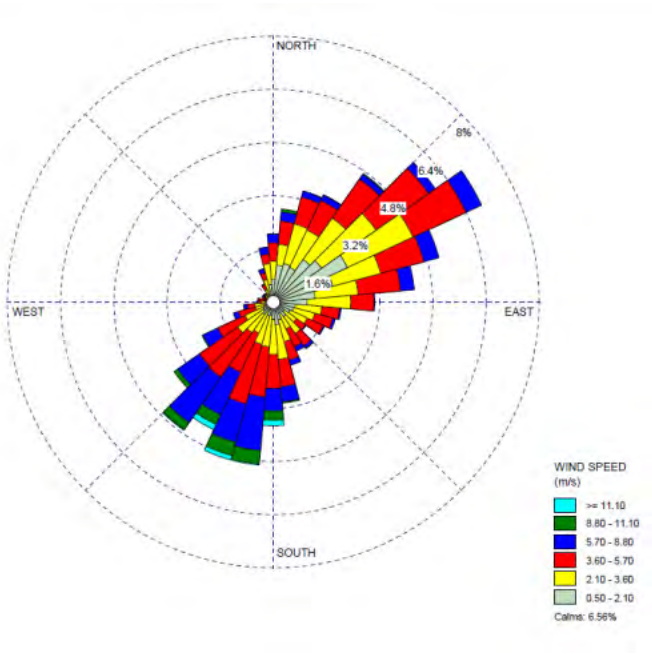
Arkitekturen vest for Holmegata har klare referanser til empire og klassisme, typisk fra perioden 1920-1935, med rektangulære bygningskropper, saltak med svært bratt takvinkel og bred takgesims og markant svai mot gesimsen.

5.4 Landskap og klima

Høydedragene og elven definerer landkapsrommet for byen. Planområdet ligger mellom to høydedrag og de lave terrenghøyder i planområdet gjenspeiler det tidligere elveløpet til Veumbekken. Landskapsrommet er preget av Glommavassdraget. Bebyggelsen i planområdet er lav, noe som gir gode solforhold.

Hovedvindretning for vind basert på data fra Borge målestasjon, med beliggenhet mellom Fredrikstad og Sarpsborg, var vind fra nordøst, med sekundær vindretning fra sørvest. Høyeste vindhastighet forekommer ved vind fra sørvest.

Figur 13: Høydekart – høydekoter i meter, lysegrønn er lavest, mørke grønn er høyest



Figur 14: Vindretning og vindhastighet registrert ved meteorologistasjonen i Borge i 2014.(fra Luftovervåking i Ytre Østfold Årsrapport for samarbeidet 2014

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

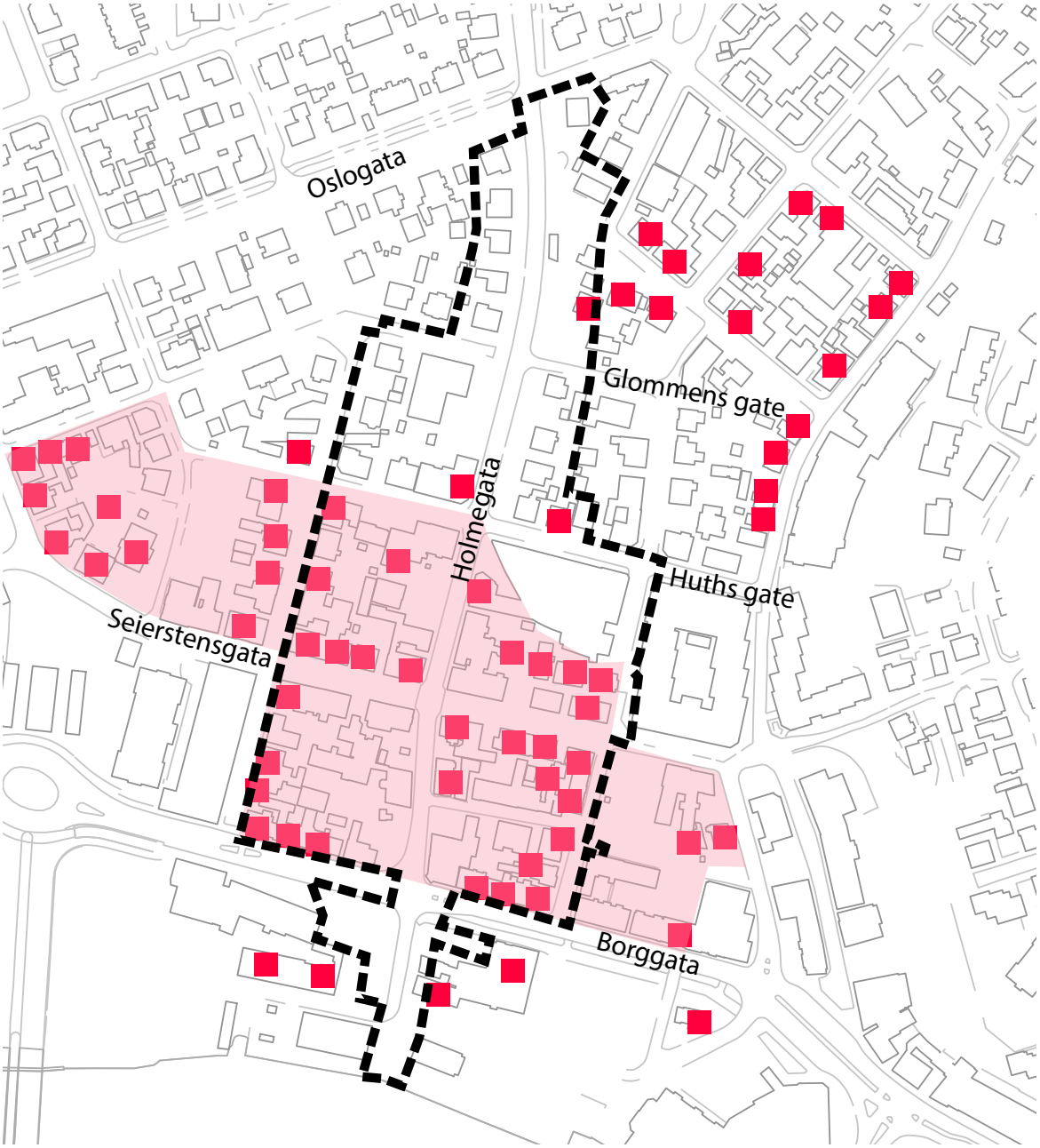
Området langs Holmegata mellom Borggata og Huths gate er satt av til vern av kulturminner i kommunens arealdel, med formål om å sikre at strøkets særpreg og helhetsmiljø bevares og videreutvikles.

Bygninger eldre enn 100 år er registrert i Sefrak-registret, men det er ikke foretatt vurderinger eller klassifiseringer av enkeltbygg.

Gjeldende reguleringsplan er fra 1979 med følgende bestemmelser knyttet til spesialområde bevaring:

§ 9 Formålet med spesialområdene er å sikre at strøkets særpreg og helhetsmiljø bevares og videreutvikles, og at man tar vare på de bygningsmessige kvaliteter som finnes i området.

§ 10 Bygningsrådet kan nekte rivning av bygningen.



Figur 15: Området knyttet til vern av bygningsmiljøet. Røde punkter representerer SEFRAK- registrerte bygninger.

5.6 Naturverdier

Planområdet er bebygd og innehar ikke vesentlig naturmangfold, foruten det som måtte finnes i private hager og i vegkanten nord i planområdet. Det er gjort artsobservasjon av konglebit i krysset mellom Holmegata og Borggata i 2019, som er en nær truet art. Det er også registrert fiskermåke og gråmåke ved Vesterelva.

5.7 Rekreasjonsverdi / rekreasjonsbruk, uteområder

Det er ingen offentlige områder i planområdet som er tilrettelagt for opphold. Det er få grønne områder i småhuskvartalene. De fleste ubebygde arealer i småhuskvartalene er i bruk til parkering og har lite oppholdskvalitet. Hager i villakvartalene gir gode muligheter for privat rekreasjon på egen grunn.

5.8 Trafikkforhold

Borggata og Rv 110 utgjør sammen hovedinnfartsårene til sentrum fra nordvest. Borggata ligger parallelt med Vesterelva og krysser planområdet i sør. Rv 110 ligger utenfor planområdet, men Holmegata sikrer en direkte forbindelse mellom Rv 110 og Borggata. Holmegata er i dag hovedgaten gjennom området, med blant annet en busstrasé for lokale bussruter. I tillegg er det kryssende trafikk fra tverrgater (Glommens gate, Huths gate, Seierstensgata). Trafikk som krysser Holmegata er med unntak av trafikken i Borggata lokal trafikk. Hovedveinettet er sterkt belastet. Fredrikstad har

Figur 16: Dagens (2019-tall) trafikkmengde i planområdet og områdene rundt. Tall hentet fra Nasjonal vegdatabank.

en høy bilreiseandel. Trafikkbelastningen i Borggata og i Holmegata preger den tilliggende småskala trehusbebyggelsen og er uheldig for målsettingen om bevaring av bygningsmiljøet.
Krysset Borggata og Holmegata er et potensielt ulykkespunkt. Her skjedde det 10 ulykker i perioden 2010-2023.

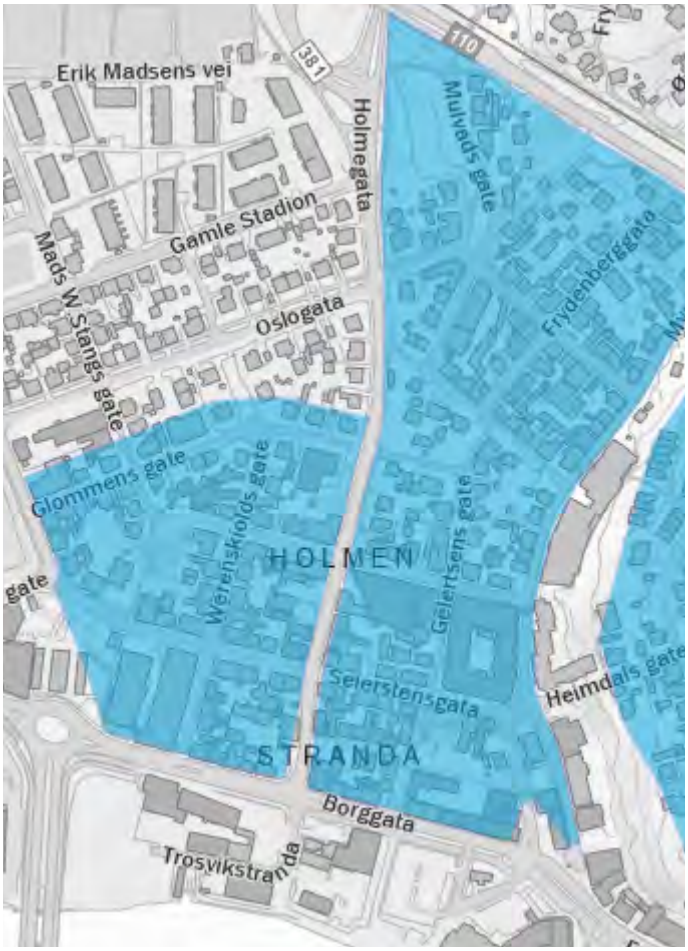
I 2013 ble det innført boligsoneparkering i store deler av planområdet.

Sidegatene til Holmegata er bygget om til gatetun som har resultert i et asfaltert areal fra husvegg til husvegg. Dette fører til uoversiktlig situasjon i forhold til parkering og lite oppholdskvalitet i gatene. Det er lav hastighet i gatene og en del av gatene er stengt for biltrafikk for å unngå uønsket gjennomkjøring i området.

Gang og sykkelvei

Langs Borggata er det lagt til rette for sykling med sykkelfelt i vest og gang- og sykkelvei i øst. Systemskifte foretas på høyde med Holmegata.

Sykkelrute mot nord går i eksisterende veinett øst for planområdet, parallelt med Holmegata (del av sykkelrute 4 i Fredrikstad kommunes Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad: Veum - Torsnes, Borggata – Brogata – Myragata – Hjørnerødgata- Mulvads gate – Oredalsveien – Veumveien). Ruten forbinder boligområder og skoler, som utgjør store arbeidsplasser og genererer mye trafikk.



Figur 17: Boligsoneparkering (kilde: kartportal Fredrikstad kommune)

Figur 18: Werenskiolds gate. Eksempel for utforming av gatetun i Holmen

Offentlig kommunikasjonstilbud

Det er flere busstraséer i området. I Borggata går både lokale og regionale bussruter til Moss og Oslo (VY6, 5, 10, 112, 114, 115, 117, 171, 172, 194, 199, 630). Disse rutene har stopp i Borggata både øst og vest for planområdet og har en frekvens på ca. hvert tiende minutt.

Nærmeste stopp for byfergen er Sentrum fergeleie som ligger ca. 500 meter sørøst for planområdet.

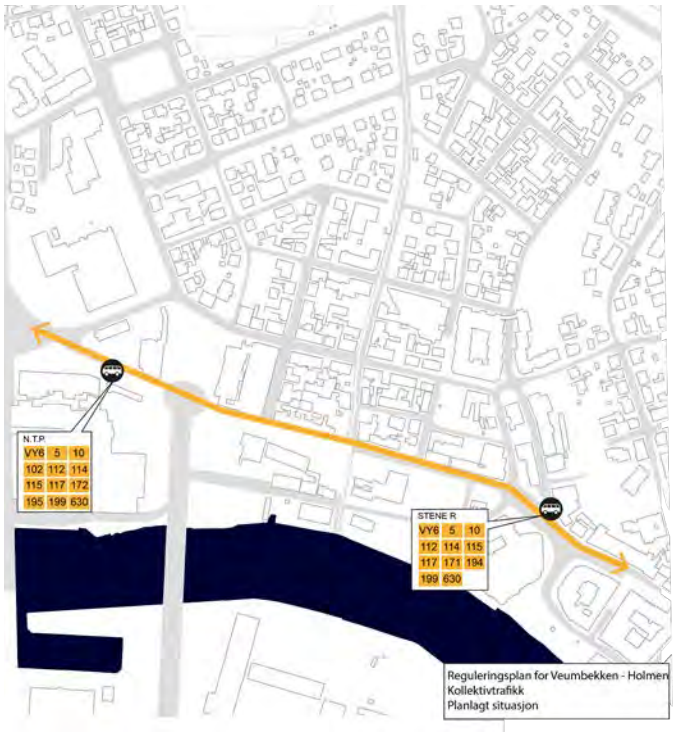
5.9 Rekreasjon og barns interesser

Det er to lekeplasser i umiddelbar nærhet til planområdet, en øst for Holmegata i tilknytning til Seierstensgata og en vest for planområdet i tilknytning til Huts gate. Den større lekeplassen i vest har en ballbane, den mindre lekeplassen i øst er bedre egnet for småbarnslek, men den trenger oppgradering.

5.10 Sosial infrastruktur

Holmegata er grensen for to lokalsamfunn: Trosvik og Trara. Grensen tilsvarer også inntaksområdet til barneskolen. Planområdet sogner derfor til to ulike barneskoler: Trosvik og Trara, men til samme ungdomsskole: Kvernhuset ungdomsskole.

Det er ingen skoler eller barnehager i planområdet. Nærmeste barneskole er Trara skole som ligger ca. 600 meter fra planområdet og Trosvik barneskole. Eldresenteret i Holmen grenser til planområdet i øst.



Figur 19: Eksisterende situasjon for buss

Figur 20: Oversikt over skoler og barnehagen i nærheten av planområdet (kilde: kartportal Fredrikstad kommune)

5.11 Teknisk infrastruktur

5.11.1 Vann og avløp

Store deler av vann- og avløpssystemet i Holmeområdet har behov for oppgradering. Mesteparten av ledningsanlegget er gammelt og tilstanden er generelt dårlig. Deler av planområdet har ikke separate spillvanns- og overvannsledninger (nord for Seierstens gt.). Det er i Holmenområdet flere overløp på avløp-fellessystemet som er tilkoblet bekkekulverten og et system med tre pumpestasjoner som ikke fungerer optimalt i dag. Vann- og avløpsanlegget har de senere årene hatt en rekke driftsforstyrrelser. Særlig har systemet med felles avløpsnett for overvann og spillvann ført til flere kjelleroversvømmelser ved stor nedbør, og ved springflo.

En sentral del av vann- og avløpssystemet er kulverten der Veumbekken renner i dag, som i den nedre delen ligger under Holmegata, (inntaket er rett nord for jernbanelinjen og utløpet til Vesterelva er plassert ved Trosvikstranda). I forbindelse med utarbeidelsen av en saneringsplan for Holmenområdet i 2006, ble det foretatt flere inspeksjoner av overvannskulverten som konkluderer med at eksisterende kulvert i Holmegata har begrenset levetid. Det er i tillegg utført nye inspeksjoner i 2010 og i 2014. Belastningene og skadene er størst under den sterk trafikkerte Holmegata. Mest kritisk er taket i kulverten som har varierende kvalitet. Skadene er jevnt fordelt over kulvertens lengde og friske områder rundt skadene tar lasten fra trafikken over. Kulverten må repareres og/eller skiftes ut i overskuelig framtid.

Figur 21: Bildet fra Holmegata ved monsterregnet 14.08.2008

5.11.2 Energiforsyning

Trafo
Det er mange elkabler i området, både høyspent (11kV) og lavspent. I planområdet er det høyspenttraseer i Borggaata, Seierstensgata, Gelertsens gate. Det er en trafo i planområdet med beliggenhet i Gelerstensgate.

Fjernvarme
Området ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme og det er lagt fjernvarmerør i Holmenområdet, blant annet for å forsyne utbygging på Trosvikstranda og området ved Gamle Stadion.

5.12 Grunnforhold

Ifølge løsmassekartet ligger planområdet på grensen mellom fyllmasser og tykk havavsetning. Videre viser kartet et mindre område med "bart fjell, stedvis tynt dekke" vest for krysset Holmegata – Borggata. Det er også registrert "bart fjell, stedvis tynt dekke" nordøst og nordvest for det aktuelle området.

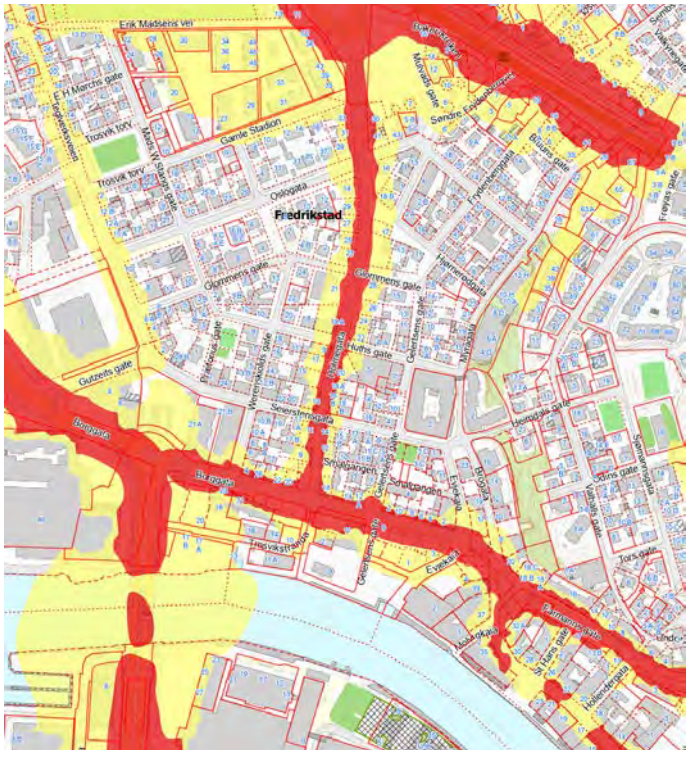
Norconsult har tidligere utført grunnundersøkelser langs Veumbekken (se datarapport 5103971-01, datert 2011-08-31, datarapport Holmenområdet, Sanering VA-anläggning, datert 2007-05-29). Resultatene fra grunnundersøkelsene viser homogene grunnforhold, med tykk havavsetning med mektighet på opptil 38 m. Under havavsetningen er det antatt faste morenemasser over berg. Grunnvannsnivå antas å ligge 1-1,5 m under terreng (ca. ved havnivå).Basert på labundersøkelsene defineres massene som sprøbruddmateriale, og ikke kvikkleire.

5.13 Støyforhold og luftforurensing

Belastningen fra veitrafikk er knyttet til Borggata og Holmegata som i dag blir brukt som veilenke mellom de to innfartsårer til Fredrikstad sentrum fra vest.

Luftkvaliteten i Fredrikstad er stort sett bra med unntak av enkelte perioder i vinterhalvåret. Det er i hovedsak svevestøv fra veitrafikken som bidrar til luftforurensning, sammen med vedfyring og noe utslipp fra industri og bygg- og anleggsarbeid. Fredrikstad kommune har målt lokal luftkvalitet via to permanente målinger siden 2007. Siste rapport ble utarbeidet i januar 2023. Trenden viser at nivået av luftforurensning er noe nedadgående de siste årene.

Figur 22: Løsmassekart Holmen, ref.: http://geo.ngu.no/kart/losmasse/



Figur 23: Gjennomsnittlig døgnlig veistøy 2023. Kilde: Fredrikstad kommune

Norconsult

5.14 Risiko- og sårbarhet

5.14.1 Rasfare

Fredrikstad ligger i et aktsomhetsområde for kvikkleireskred. Det er imidlertid ikke definert noen fare- eller risikoområder i Fredrikstad sentrum. Det er gjort grunnundersøkelser i 2007 og 2011.

5.14.2 Flomrisiko

Planområdet er eksponert for risiko for oversvømmelse, både på grunn av høy vannføring i Veumbekken og på grunn av stormflo som skaper høy vannstand i Vesterelva.

De laveste delene i Holmen-området (ved krysset Borggata og Gelterstens gate) ligger på nivå med en 5-års vannstand i Vesterelva, mens de laveste delene av Holmegata ligger på nivå med en 20-års vannstand i Vesterelva. Ved disse vannstander er det ikke direkte forbindelse med Vesterelva. Dette betyr at disse områdene ikke vil bli direkte oversvømte av tidevann ved disse vannstandene, men kan bli utsatt for oversvømmelse pga. oppstuving av lokalt vann/ oversvømmelse via kulvert og ledningsnettet. Ved en 200-års flom i Vesterelva vil elvebredden til Vesterelva overtoppes.

Figur 24: Flomsoner

Det er forventet havnivåstigning på ca. 0,5 m frem til 2090. På grunn av klimaendring vil de laveste områdene på Holmen ligge lavere enn fremtidig 1-års vannstand i Vesterelva, mens elvebredden til Vesterelva vil overtoppes ved fremtidig 5-års vannstand i Vesterelva. Ved en fremtidig 200-års vannstand i Vesterelva vil en stor del av Holmeområdet bli direkte oversvømt av Vesterelva. Flomdybden i Holmen ved en fremtidig 200-års vannstand i Vesterelva kan være opp til ca. 0,8 m ved Holmegata.

5.14.3 Forurensning i grunn

Det er gjort en innledende studie med vurdering av mistanke om forurensning, og en orienterende undersøkelse av grunnen. Prøvetaking ble gjennomført den 29. juni 2011. I Holmegata viser resultatene rene masser, i tillegg til masser i tilstandsklasse 2. Kilden til disse er sannsynligvis diffus forurensing fra biltrafikken. I områder som grenser til planområdet ved Trosvikstranda 9 er det funnet forurensning i tilstandsklasse 3 for bly, benzo(a)pyren, PAH og benzen. Det er også funnet forurensning fra arsen og sink i tilstandsklasse 2 samt funn av fluoranten, pyren og 1,2-dibrometan i konsentrasjoner ti ganger høyere enn normverdien.

5.14.4 Andre relevante ROS tema

Andre relevante tema for risiko og sårbarhet er havnivåstigning/stormflo, dambrudd, ekstremnedbør og transport av farlig gods.

6 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

6.1 Bakgrunn og visjon

Bakgrunn

Ideen for gjenåpning av Veumbekken har sin bakgrunn i behov for oppgradering av eksisterende infrastruktur i Holmenområdet. Oversvømmelser langs Veumbekken de siste årene har satt området på dagsorden. For flere år siden var man nærmest i gang med å gjøre betydelige saneringsarbeider av vann- og avløpsnettet i området. Som en del av disse arbeidene ble det avdekket et større oppgraderingsbehov av kulverten som også medførte langt høyere kostnader enn tidligere forutsatt.

Når det ble nødvendig å gjøre store arbeider i området, som både vil kreve store ressurser i tillegg til å påvirke omgivelsene og beboerne sterkt i utbyggingsperioden, var det viktig å tenke seg hvordan området kunne utvikles på en best mulig måte for de kommende generasjoner. Store tiltak bør bidra merkbart til en bærekraftig byutvikling og gi nye kvaliteter for beboere og besøkende.

Visjonen

Tiltaket skal bli et viktig byplangrep for Fredrikstad:

- En ny blågrønn forbindelse i Holmegata skal bli til et attraktivt parkområde i byen, med unike kvaliteter og høy rekreativ verdi, som forbedrer levekår lokalt og blir til en viktig generator for revitalisering av området.
- En ny blågrønn forbindelse i Holmegata skal bli en betydningsfull del av byens grønnstruktur som setter fokus på alternativer til biltrafikk og fremmer en byutvikling i en mer bærekraftig og klimariktig retning.
- En ny åpen kanal skal gjøre byen bedre rustet til å takle utfordringer med klimaendringer.

I nasjonal sammenheng er det knapt utført noen lignende prosjekter, med åpning av en hel bekk innenfor et så urbant område. Dette vil derfor også kunne bli et eksempel til etterfølgelse andre steder.

6.2 Mål og premisser

Mål

Målet med tiltaket er at det skal bidra til en positiv utvikling i Holmenområdet og i Fredrikstad by:

- Etablere en bypark med unike kvaliteter og høy rekreativ verdi for nærmiljøet.
- Etablere en blågrønn forbindelse for gående og syklende med høy opplevelsesverdi.
- Etablere en åpen kanal for Veumbekken i Holmegata og redusere fare for flom fra Veumbekken, samt øke biologisk mangfold i byen.
- Opprustning av infrastruktur.
- Videreføring av det bevaringsverdige bygningsmiljøet.

Forutsetninger for planarbeidet 2023-2024

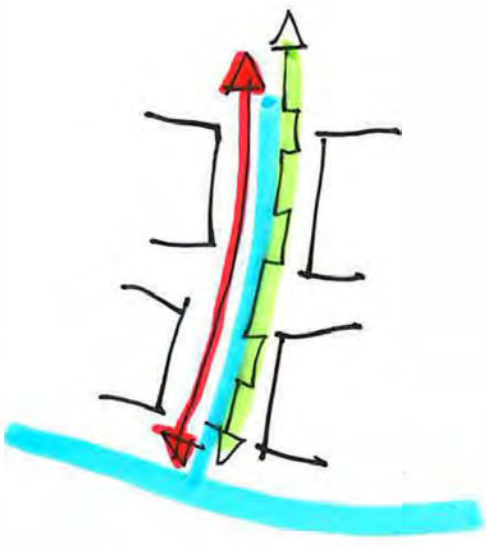
Det har vært en prosess mellom forslagsstillerne for samordning av planarbeid for Trosvikstranda med planforslag for Veumbekken-Holmen.

Regulering og byggesak i Fredrikstad kommune har bedt forslagsstiller for Veumbekken-Holmen, Teknisk Drift i Fredrikstad kommune, om å legge inn reguleringsgrensene til planforslaget for Trosvikstranda i det reviderte planforslaget for Veumbekken.

For nærmere redegjørelse for endringene og en vurdering av konsekvensene vises det til notatet Endringer av planforslag for Veumbekken-Holmen med bakgrunn i planforslag for Trosvikstranda, datert den 23.04.2024

Premisser for utforming av planforslaget

- Veumbekken skal åpnes i Holmegata fra Oslogata til Vesterelva.
- Hensyn til byrom som arena for byliv med solfylte oppholdsarealer og med gode muligheter for visuell kontakt med vannflaten skal være styrende for utforming av tiltaket.
- Parkdraget skal inneholde gode forbindelser både for gående og syklister.
- Parkdraget skal få tilfredsstillende plass til etablering av trær og annen beplanting, slik at det framstår som grønt.
- Dimensjonering av kanalen skal ta høyde for en 200 års flom fra Veumbekken.
- Hensynssone for det bevaringsverdige bygningsmiljøet skal videreføres.
- Et viktig prinsipp fra forprosjektet videreføres i reguleringsplanen. Sonen for opphold og beplanting med nedtrapping til vann skal etableres på østsiden (solsiden), mens det på vestsiden fokuseres på forbindelsesfunksjonen for gående og syklende.



Figur 25: Prinsipp for organisering av opphold og ferdsel

6.3 Landskapsplan

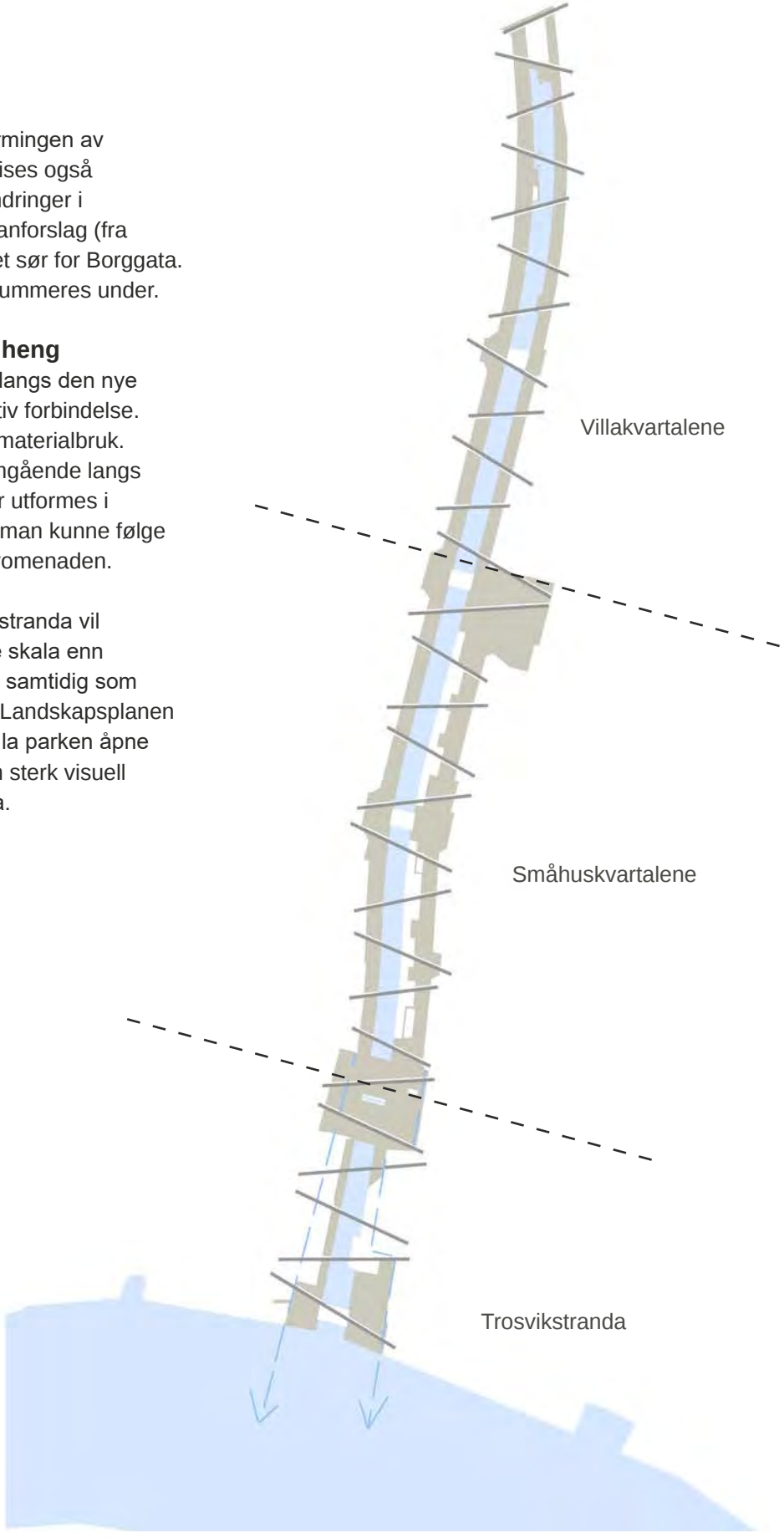
6.3.1 Hovedgrep

Landskapsplanen er styrende for omformingen av Holmegata fra bilgate til park. Det henvises også til tegningsmateriale vedlagt planen. Endringer i landskapsplanen i forhold til tidligere planforslag (fra 2015) er relatert til utforming av området sør for Borggata. Hovedgrepene i landskapsplanen oppsummeres under.

Felles formspråk skaper sammenheng

Landskapsprosjektet binder områdene langs den nye kanalen sammen til en lesbar og attraktiv forbindelse. Utformingen av gateløpet er helhetlig i materialbruk. Gaten gis et fast dekke som er gjennomgående langs hele strekningen. Rolige oppholdssoner utformes i varmere trematerialer. Fra Oslogata vil man kunne følge bekken helt ned til Vesterelva og elvepromenaden.

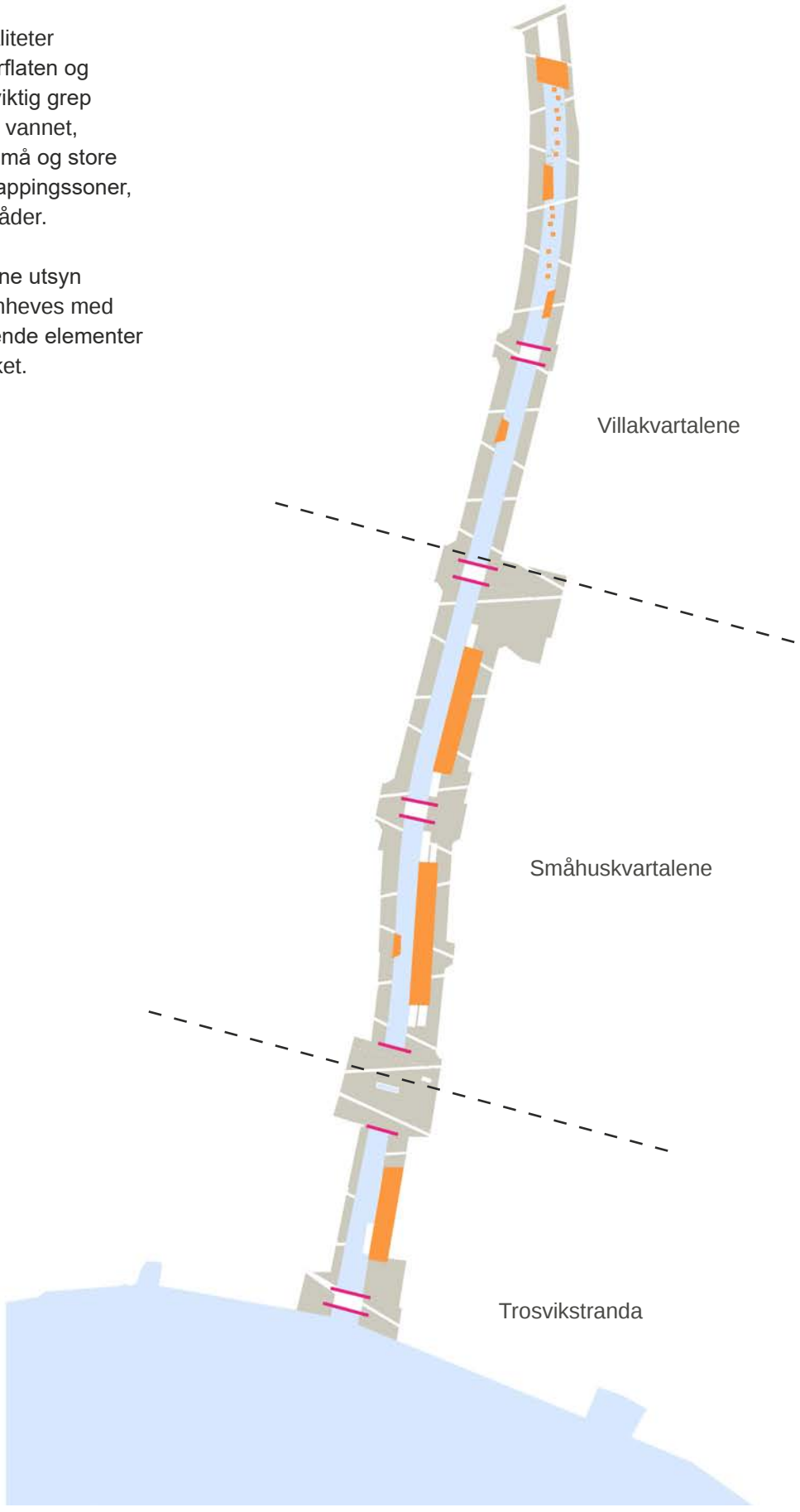
Den fremtidige bebyggelsen på Trosvikstranda vil mest sannsynlig få en betraktelig større skala enn småhusbebyggelsen i Holmenområdet, samtidig som Borggata vil utgjøre en kraftig barriere. Landskapsplanen motvirker denne barriereeffekten ved å la parken åpne seg ned mot Vesterelva ved å skape en sterk visuell sammenheng der den krysser Borggata.



Figur 26: Felles formspråk, 2015

Kanalen er hovedmotivet i parken
Vannspeilet tilfører viktige opplevelseskvaliteter som variasjon i tidevann, krusninger i overflaten og kontakt med flora og fauna i området. Et viktig grep i landskapsplanen er å opprette kontakt til vannet, både visuelt og fysisk. Dette gjøres med små og store oppholdssoner; brygger ut i vannet, nedtrappingssoner, små “balkonger, hoppesteiner og lekeområder.

Ved alle brokryssingene vil man også få fine utsyn oppover og nedover kanalen. Broene fremheves med belysning som gjør dem til identitetsskapende elementer langs kanalen på kveldstid og i vintermørket.

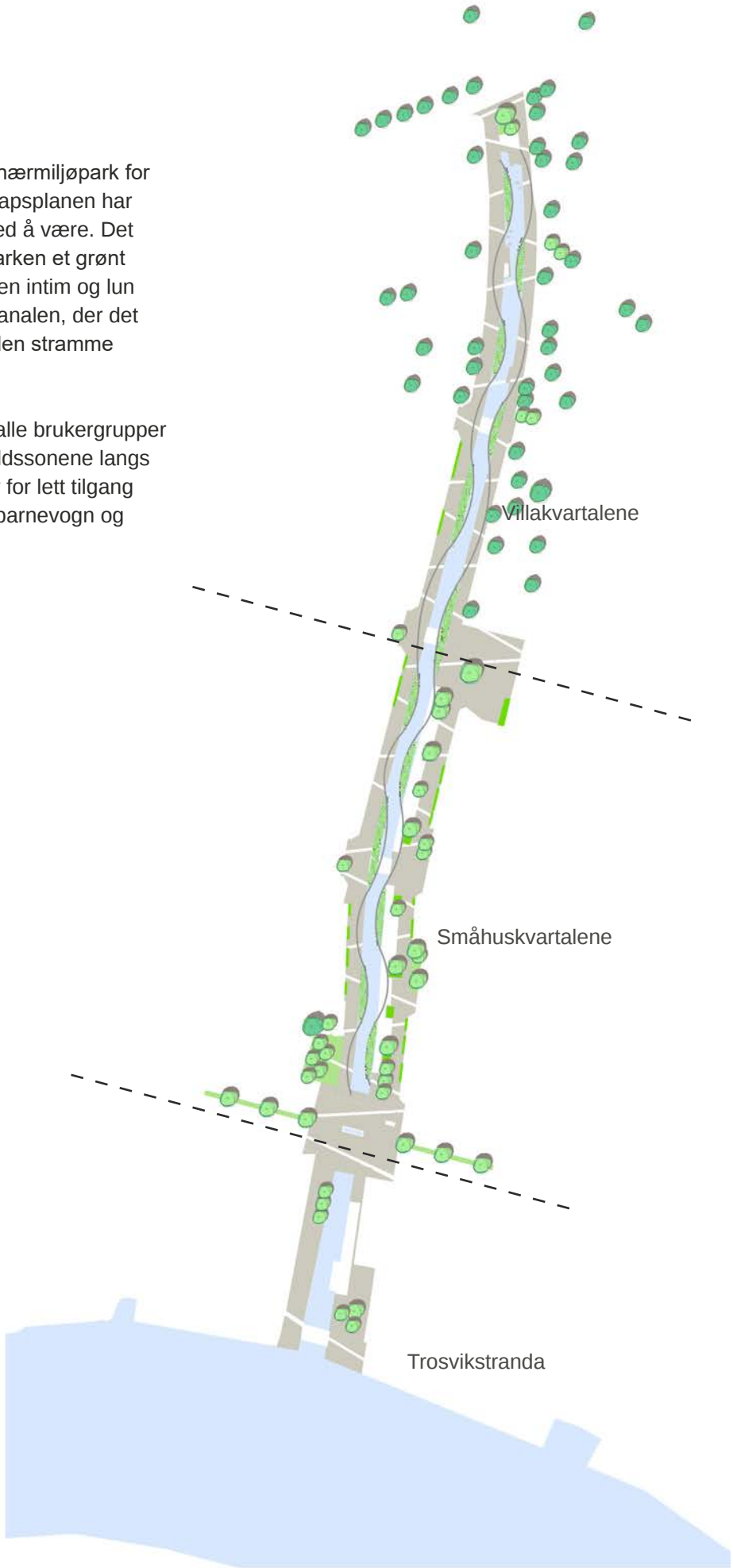


Figur 27: Kanalen er hovedmotivet, 2015

Oppholdskvalitet i fokus

Den nye Holmegata blir møteplass og nærmiljøpark for alle som bor i Holmenområdet. Landskapsplanen har fokus på at parken skal bli et trivelig sted å være. Det etableres mye ny vegetasjon for å gi parken et grønt preg. Trær, busker og stauder ivaretar en intim og lun skala. Det grønne trekkes også ned i kanalen, der det etableres sivbanker. Disse bryter opp den stramme formen på selve kanalløpet.

Universell utforming og inkludering av alle brukergrupper har vært viktig i utformingen, og oppholdssonene langs kanalen gjøres tilgjengelig med ramper for lett tilgang for blant annet småbarnsforeldre med barnevogn og rullestolbrukere.



Figur 28: Oppholdskvalitet i fokus, 2015

Figur 29: Referansebilder

6.3.2 Trosvikstranda

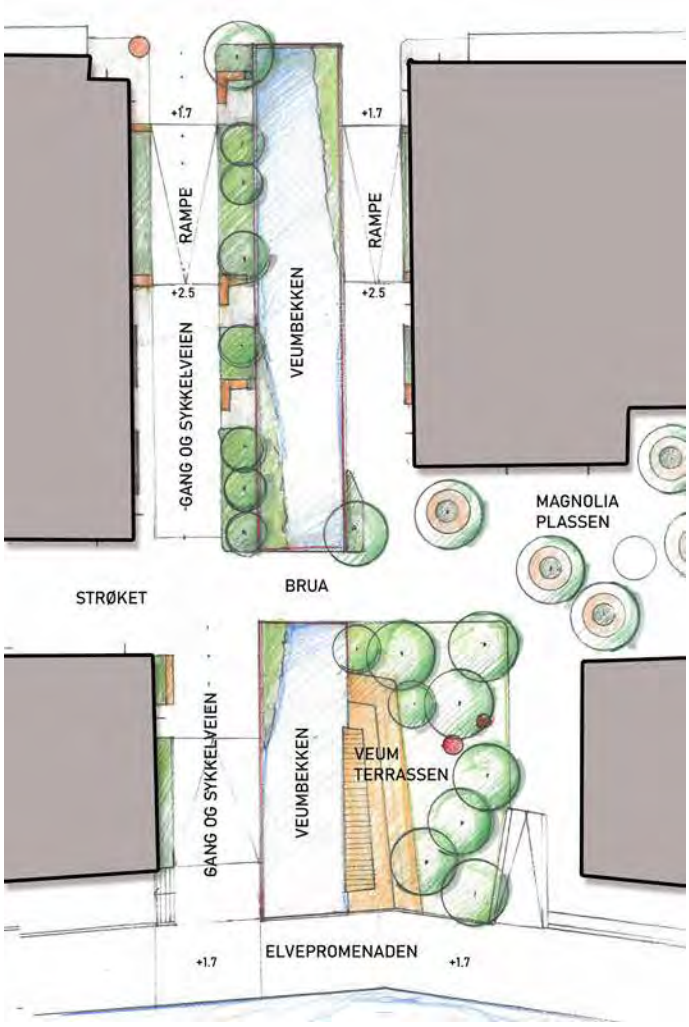
Trosvikstranda er en viktig del av den grønne korridoren fra marka til elvepromenaden og Fredrikstad sentrum, og får dermed et spesielt ansvar for å tilrettelegge for en sammenhengende grønnstruktur i byen. Bevaringsområdet på Holmen grenser til Trosvikstranda i nord. Skalaforskjell mellom den småskala bebyggelsen på Holmen og den foreslåtte utbyggingen på Trosvikstranda er stor, og vil kunne oppleves som en barriere mot elverommet. En viktig funksjon av grøntdraget mellom Holmenområdet og Vesterelva er derfor å sikre fysisk og visuell opplevelse av sammenhengen mellom bygningsmiljøet på Holmen og elverommet.

Planforslaget for Veumbekken er samordnet med plankart og bestemmelser for Trosivkstranda etter føringer fra planavdelingen i Fredrikstad kommune.

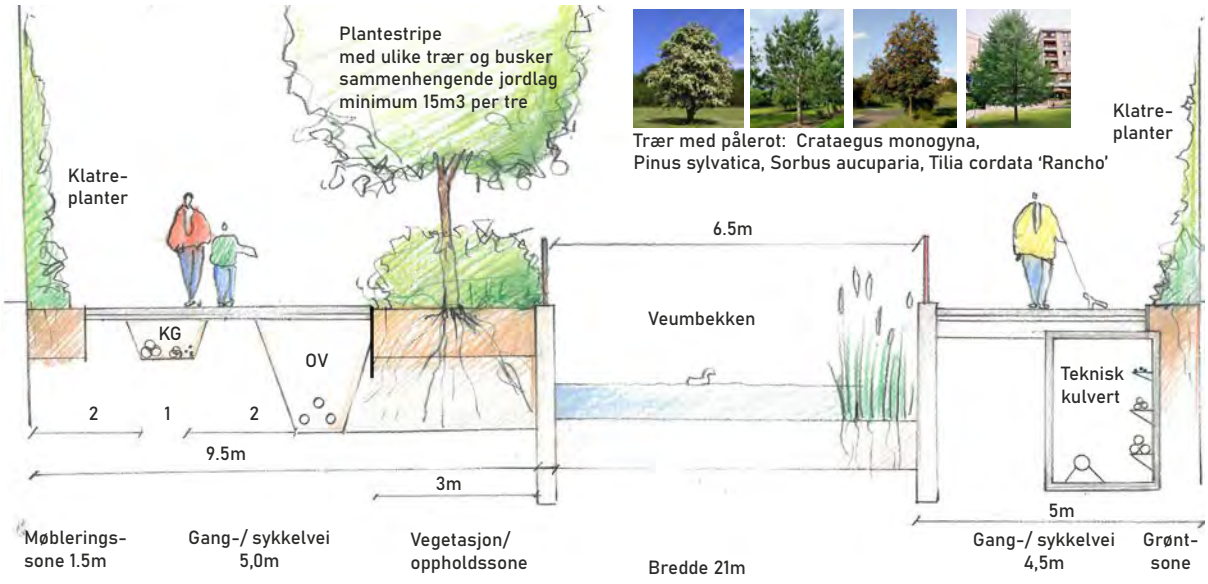
Følgende endringer er innarbeidet i planforslag for Veumbekken-Holmen:

- Innsnevring av grøntdraget gjennom Trosvikstranda i koblingspunkt mellom bevaringsområdet på Holmen og Trosvikstranda. Tverrsnittet reduseres fra 30 m til 21 m.
- Endret avgrensning av grøntdraget sør for Borggata
- Endret linjeføring av kanalen
- Mulighet for etablering av bro mellom elvepromenaden og Borggata
- Færre bygninger må rives for å sikre kanalåpningen
- Ny hensynssone infrastruktur
- Endret regulering Borggata
- Endret avgrensning av midlertidig anleggsområde

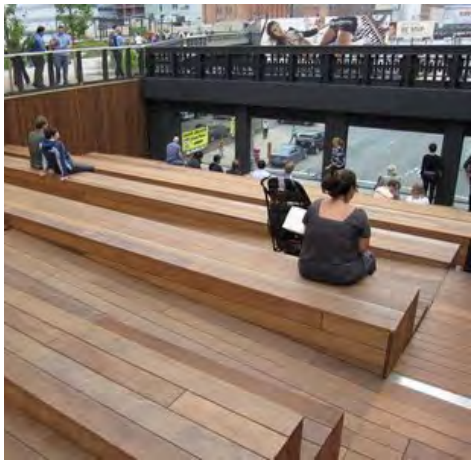
Det vises for øvrig til notatet Endringer av planforslag for Veumbekken – Holmen med bakgrunn i planforslag for Trosvikstranda som beskriver endringer og vurderinger av konsekvenser.

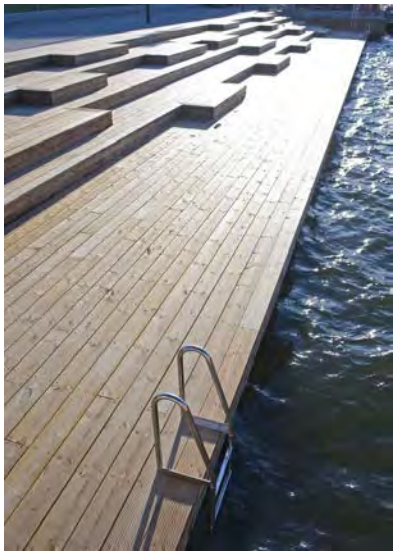


Figur 30: Planskisse hentet fra planforslaget for Trosvikstranda



Figur 31: Prinsippsnitt fra planarbeid med Trosvikstranda, datert 02.02.2024.





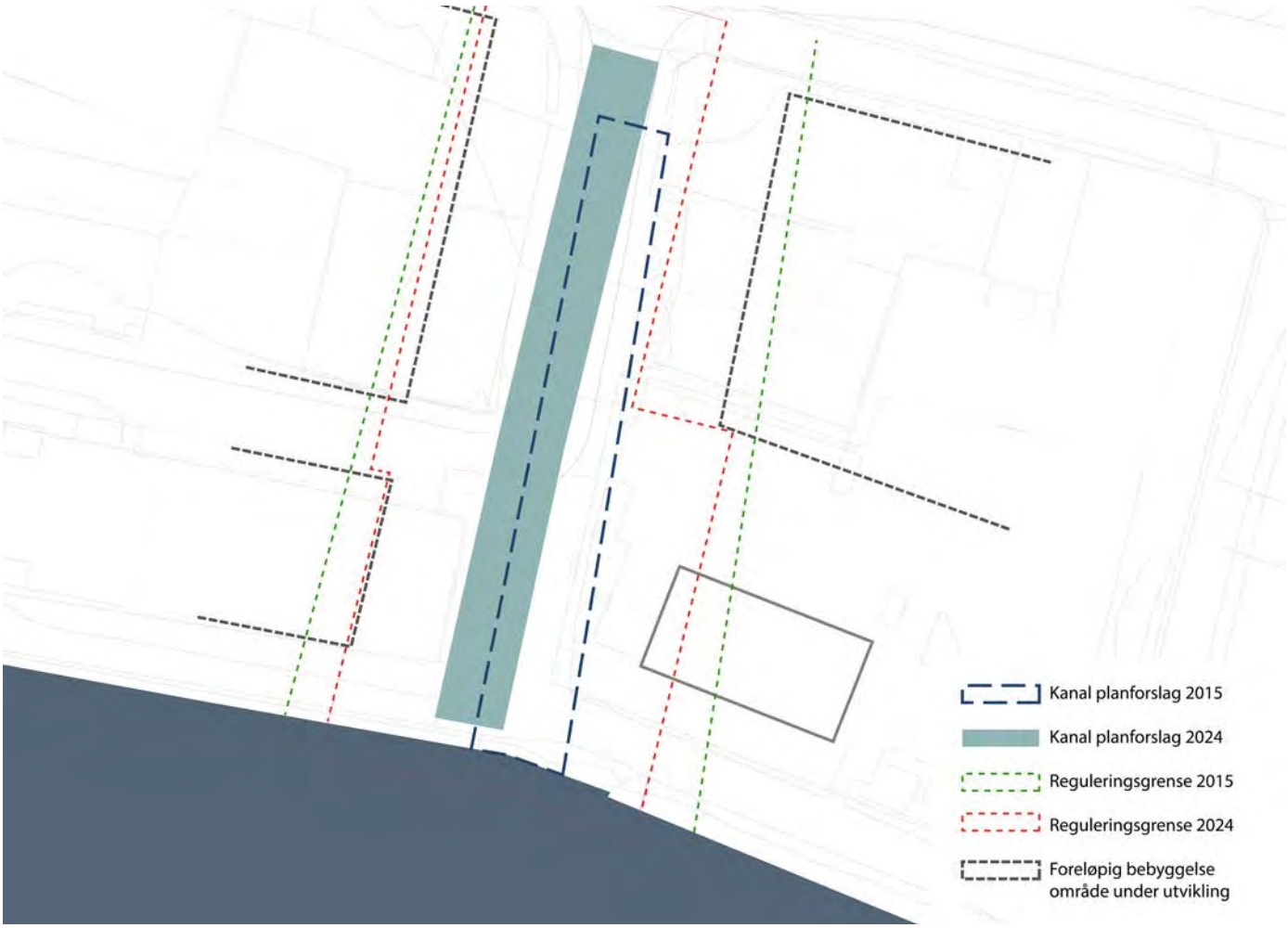
Figur 32: Referansebilder

Særlig om grensesnittet mellom planforslaget for Trosvikstranda og planen for Veumbekken-Holmen

Fredrikstad kommune ved planavdelingen har gitt føringer for at planforslag for Trosvikstranda skal ha ansvar for utforming av Borggata og grøntdraget gjennom Trosvikstranda.

Planforslaget til Veumbekken-Holmen skal ha ansvar for å sikre realisering av kanalåpningen og framføring av teknisk infrastruktur under bakken. Med bakgrunn i dette er reguleringsgrenser for Trosvikstranda innarbeidet i planforslag for Veumbekken - Holmen.

For landskapsplanen til Borggata og Trosvikstranda henvises til planforslag for Trosvikstranda.



Figur 33: Figur av grensesnittet mellom planen for Trosvikstranda og planen for Veumbekken-Holmen med tidligere linjeføring for kanalen.

6.3.3 Småhuskvartalene og Holmen torg

Gjennom småhuskvartalene mellom Borggata og Glommens gate legges det til rette for et urbant miljø, med kafeliv, handel og møteplasser. Holmen torg blir en liten lokal møteplass. Plassen ligger der kanalløpet tidligere svingte vekk fra Holmegata og mønsteret i belegget eller en mindre fontene skal minne om dette.

Vestsiden av kanalen tilrettelegges for ferdsel for både sykkel og fotgjengertrafikk. Bredden på ferdselssonen er minimum 4,0 meter, med minimum 1,8 meter gangsone nærmest bebyggelsen og 2,2 m sykkelsone nærmest kanalen. Det legges inn en markering i dekket mellom sykkelsone og gangsone.

På østsiden etableres to roligere, nedsenkede oppholdssoner, innrammet av grønne plantefelt og trevegetasjon. Her trapper man seg også helt ned til kanalen med en brygge nede i sivet.

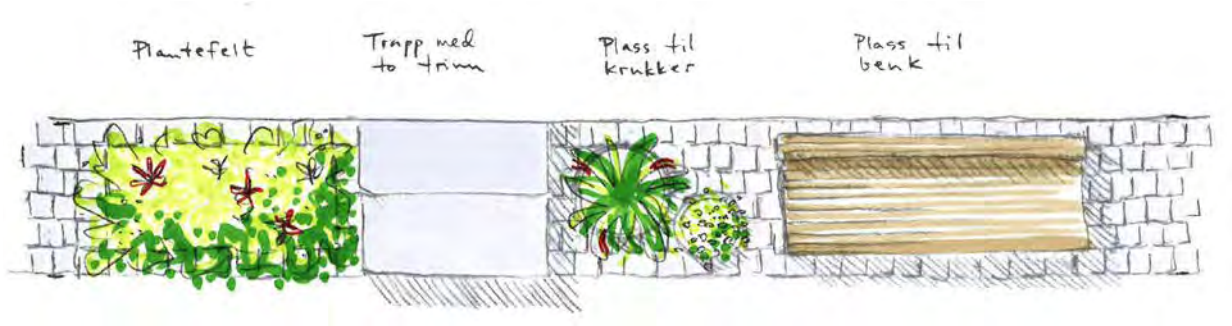
Figur 34: Illustrasjonssnitt C-C'

Figur 35: Utsnitt av landskapsplanen i midtre del

Figur 36: Referansebilder

Langs fasadene etableres et bånd med dekke i smågatestein som kan gi rom til små plantefelt med vegetasjon, evt. trappetrinn ved innganger, eller utplassering av benker og krukker. Det må avklares i den videre prosessen om denne delen av anlegget driftes av kommunen eller de private huseierne langs gaten.

Figur 37: Perspektiv fra småhuskvartalene fra forprosjektets første fase



Figur 38: Prinsippskisse av smågatesteinsdekke langs fasader, med plass til små plantefelt, trapp fra bebyggelsen, krukker og benker.

6.3.4 Villakvartalene

I villakvartalene mellom Glommens gate og Oslo gate får bekken et grønnere preg, med eksisterende hager som en viktig del av miljøet. Det tilrettelegges for lek under trygge forhold nede i kanalen, med lav vannstand og gode oppstigningsmuligheter. Det er tilrettelagt for store plater nær vann der en kan plaske og plukke stein, muligheter for å hoppe fra stein til stein og klatre på vaiere, og kryssing av kanalen i hengebro. Det etableres store sittetrinn ned mot kanalen der foreldrene kan sitte og sole seg mens de følger med på ungene.

Kanalen avsluttes med en liten plass ved Oslogate. Bussholdeplass blir liggende rett ved denne plassen. Videre nordover fra kanalplassen kan man følge en lett tilgjengelig tursti videre oppover mot marka.

Figur 39: Illustrasjonssnitt D-D'

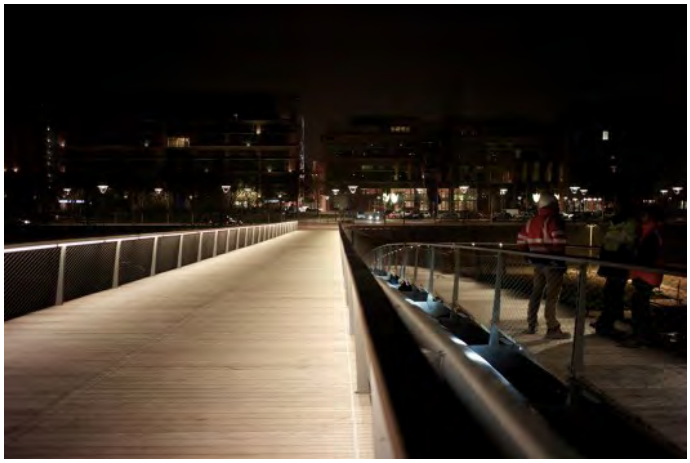
Figur 40: Utsnitt av landskapsplanen øvre del

Figur 41: Referansebilder. Hengebro, “step stones”, tilgjengelighet til vann

6.3.5 Broer og rekkverk

Broene som krysser kanalen blir estetiske elementer i kanalmiljøet. De vil fremstå som viktige kryssings- og møtepunkter. Det legges vekt på at broene skal ha et enkelt uttrykk, fremstå som slanke og bli en naturlig del av helheten. Gangbroer og kjørebroer (kjøresterke) skal ha samme estetiske uttrykk og materialvalg. Broene skal ved hjelp av materialer og effektbelysning fremstå med en variasjon i dag- og kveldssituasjonen.

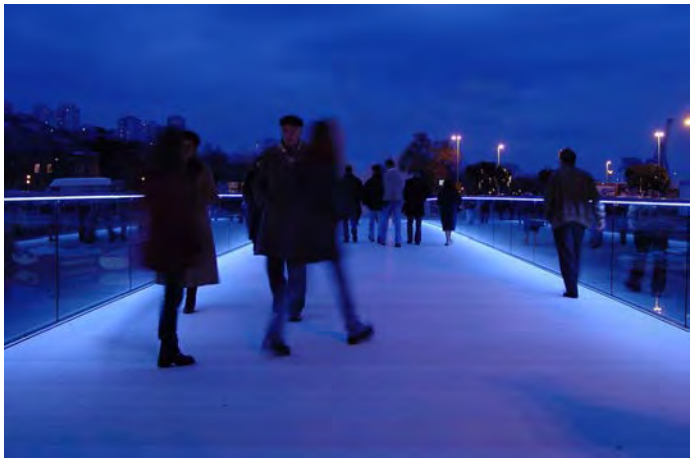
Det vil ikke bli foreslått rekkverk mot Vesterelva, i dette området defineres parken som kai. Videre oppover langs kanalen mot nord vil det bli foreslått et enkelt transparent rekkverk. Kanalrekkverket skal ha et uttrykk som harmonerer med brorekkverket. I områder der man er kun 0,5 meter fra vannet vil det ikke bli satt opp rekkverk.



Figur 42: Eksempel på rekkverk med et lett utrykk og rekkverk med integrert belysning

6.3.6 Belysning

Det bør utarbeides en egen belysningsplan og belysningskonsept for parkområdene. Det foreslås å integrere belysning i håndløperne langs kanalen supplert med pullerter og enkelte master.

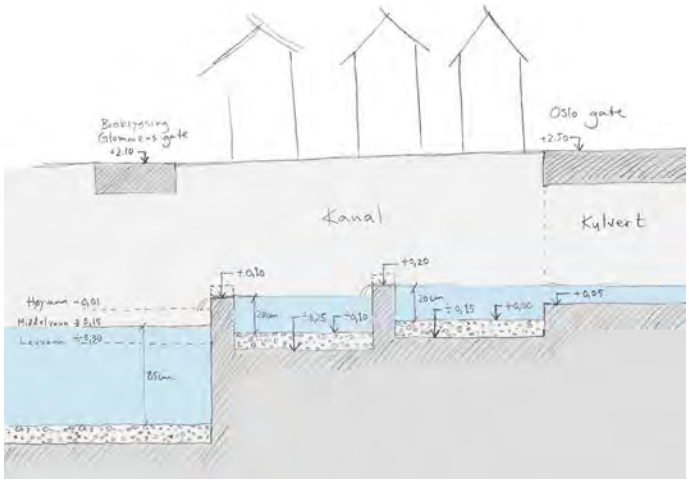


Figur 43: Eksempel på integrert belysning

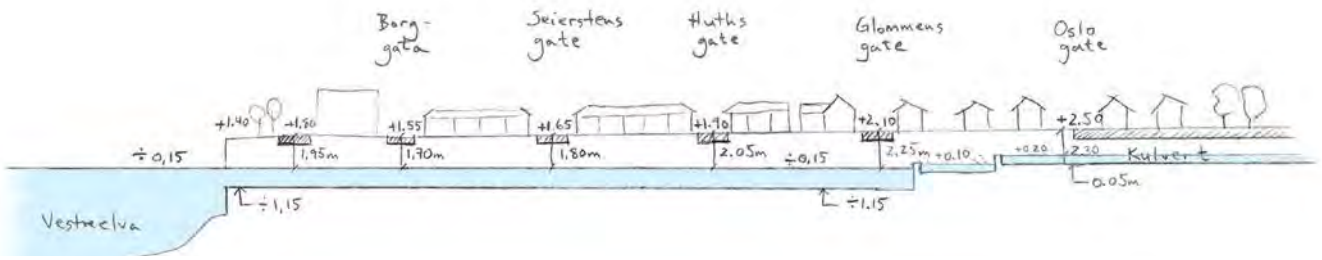
6.3.7 Vannstand og høyder i kanalen

Vannstanden i kanalen vil være påvirket av flo og fjære fra Vesterelva. Ved flo står vannet i kulverten i dag helt opp til Oslogate. For at kanalen skal fungere som et estetisk element er det vurdert som viktig at det er en viss vanndybde i kanalen til enhver tid. Det er foreslått at 15cm bunnsubstrat legges ut i bunn av kanalen for å bedre forhold for fisk og bunndyr.

Foreslått løsning vil ved høyvann ha en vanndybde på 1,0 m fra Vestreelva til Glommens gate. Videre oppover fra Glommens gate til Oslo gate reguleres vanndybden med to terskler. På den måten har man kontroll på vanndybdene i de planlagte lekeområdene i denne delen av kanalen, samtidig som man løfter vannspeilet noe. Gatenivået ligger helt øverst i kanalen ca. 1,0 m høyere enn nederst.



Figur 44: Prinsippsnitt. Sammenpresset lengdesnitt øvre del av kanalen. Viser foreslåtte høyder og vanndybder i området som skal brukes som klatrepark. Vanndybden i klatreparken er foreslått til 20cm. Terskelen ved utløp av kulverten er tenkt å hindre sedimentering i kulverten.



Figur 45: Prinsipplengdesnitt langs kanalen. Snittet viser høyder for bunn kanal, vannoverflaten og gateplan oppover langs Holmegata. Høydereferanse er NN1954.

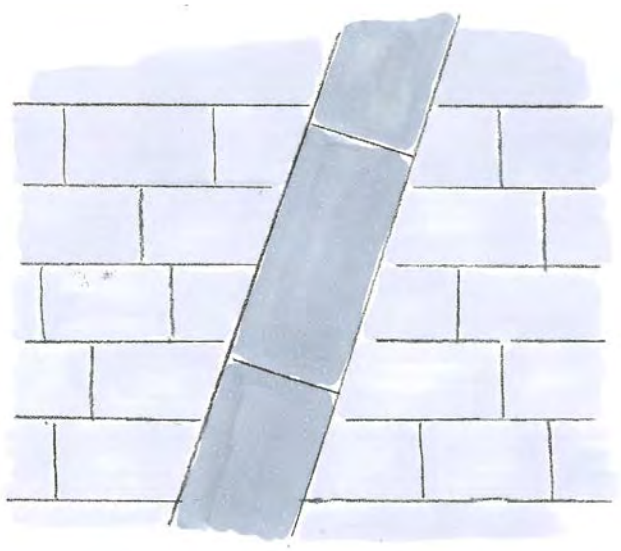
6.3.8 Tilgjengelig for alle

Den nye Holmegata blir en viktig del av Fredrikstads offentlige rom, og skal være tilgjengelig for alle. Universell utforming er ivaretatt ved at oppholdssonene langs kanalen er gjort tilgjengelig med ramper. Dekkene er jevne å rulle på, både for syklister, barnevogner og rullestoler. Den videre prosjekteringen må ivareta hensyn til blinde og svaksynte i form av blant annet ledelinjer og oppmerksomhetsfelt. Man bør også velge planter som er minst mulig allergifremkallende.

6.3.9 Materialvalg og vedlikehold

Det er foreslått robuste materialer, et helhetlig dekke av granitt, smågatesteinsdekker langs fasader og kraftige tredekker med riller i nedtrappingssoner. Det legges til grunn at det ikke vil være behov for brøyting i sonene med tredekke i vinterhalvåret når færre folk bruker parkområdene. Trær skal gis gode vekstforhold.

Holmegata blir en park og et offentlig anlegg som vil ha en høyere vedlikeholdsintensitet enn en vanlig bygate. Nede i kanalen vil man måtte fjerne søppel og skjøtte vegetasjonsbankene jevnlig. Det tilrettelegges for tilgang ned i kanalen i tillegg til nedtrappingene som er del av anlegget.



Figur 46: Skisse fast dekke med bånd i mørkere stein.

6.3.10 Sikkerhet

Det vil være rekkverk langs hele kanalen bortsett fra i de nedtrappede oppholdssonene der man ønsker at folk skal ha tilgang helt ned til vannet og større visuell kontakt med vannet. Disse gis en utforming som brygger/kaikant, for å signalisere at man må være mer forsiktig.

Det tilrettelegges for leidere for oppstigning fra kanalen der det ikke allerede finnes andre oppstigningsmuligheter. Det er planlagt en pr. kvartal. Det er også mulig å etablere gripelist i syrefast stål langs vannkanten.

6.4 Bevaring og stedsutvikling

Holmenområdet er et sentrumsnært byområde under endring. Sentrumsnære boligområder vil i framtiden få økt oppmerksomhet på grunn av befolkningsvekst og ønsket om mer bærekraftig utvikling i våre byer. Det er igangsatt flere planarbeider som vil påvirke hvordan området vil framstå i framtiden, deriblant regulering av Trosvikstranda fra næringsområde til sentrumsområde.

Samtidig har Holmenområdet et særpreg som gir området identitet og egenart. Dette gir gode forutsetninger for at området kan utvikle seg til et attraktivt sted for beboere og besøkende.

6.4.1 Bevaringskonsept

Småhuskvartalene i planområdet er del av det bevaringsverdige kulturmiljøet på Holmen. Mange av trehusene representerer ikke unik arkitektur hver for seg, men til sammen utgjør de en særpreget helhet. Målet med planforslaget er både å tilrettelegge for etablering av parkdraget, og samtidig sikre en videreføring av bygningsmiljøet i området.

Sentralt i bevaringsstrategien er det derfor å videreføre dagens bygningsstruktur samt å peke ut bygninger som er særlig viktig for det spesielle bygningsmiljøet. Gjeldende bestemmelser tilsier at bygninger som ansees å være av betydning for bygningsmiljøet kan nektes revet og at bygninger som har spesielt verneverdige kvaliteter skal opprettholde sin opprinnelige karakter. Planforslaget viderefører disse bestemmelsene ved å regulere bygninger med stor betydning for kulturmiljøet til bevaring. Regulering til bevaring skal sikre at ny bebyggelse oppleves som en komplementering av det eksisterende bygningsmiljøet på Holmen, ikke en erstatning.

Bebyggelse som er viktig for områdets særpreg er markert i plankartet og foreslått regulert til bevaring. Bebyggelse skal bevares i sin hovedform. Ved ombygging skal hovedelementene i bebyggelsens utvendig utseende tilbakeføres til det opprinnelige. Det settes ikke krav til bevaring av bærekonstruksjonen eller interiør.

Det er hovedsakelig i det offentlige gaterommet at bygningsmiljøet vil oppleves av de fleste, og det er her det er særlig viktig å videreføre bygningsmiljøets særpreg. Holmegata 19 og Werenskiolds gate 20 oppleves som viktig del av småhusmiljøet på Holmen og er foreslått integrert i bevaringsområdet.

I kvartalene der bebyggelsen må rives, for å gi plass til grøntdraget og åpen kanal, vurderes det som særlig viktig at kvartalsstrukturen gjenetableres og at ny bebyggelse hensyntar grøntdragets viktige betydning som byrom. Gjennomføring av tiltaket forutsetter derfor at det også rives bygninger langs grøntdraget, som ikke kan tilpasses til den nye situasjonen. I tillegg åpnes det for rivning av Borggata 16 og Seierstensgata 18a. Selv om bygningene i analysen er pekt ut som bebyggelse som ønsket videreført, er hensyn til etablering av gode hjørneløsninger utslagsgivende. Gode hjørneløsninger er en viktig forutsetning for å reetablere kvartalsstrukturen på østsiden av parkdraget. Ved nybygging er det satt krav til publikumsrettet virksomhet i hjørnebebyggelsen, med inngang fra hjørnet i tråd med den historiske bygningsstrukturen.

Bevaringsverdig bebyggelse skal bevares med sitt karakteristiske uttrykk eller tilbakeføres til det opprinnelige. Ved reparasjon av fasader skal gamle elementer i størst mulig grad beholdes, og nødvendige nye elementer skal utføres i samme materialer og med samme uttrykk som de gamle. Det er spesielt viktig at vinduer bevares eller tilbakeføres i forhold til detaljering, utforming og materialvalg (f.eks. unngår falske sprosser mm). Vinduer skal være av tre og utført med riktige dimensjoner og proporsjoner. Ytterdører bør være av heltre og ny dør bør utføres som kopi av den originale døren, med samme slagretning.

Bygningselementer skal tilpasses husets opprinnelig byggestil og materialbruk. Frem til 60-tallet var alt panel høvlet, som gir en glatt overflate. Høvlet panel anbefales på de bevaringsverdige husene. Piper er en viktig del av fasaden og bør ikke fjernes selv om huset ikke har ildsteder i bruk.

Dersom oppfyllelse av tekniske forskrifter går på bekostning av kulturminneverdier, kan det i noen tilfeller være behov for å fravike forskriftene. Alle utvendige byggearbeider som påvirker bygningens utseende mot offentlig gate, gatetun og park skal forelegges bygningsmyndigheter i skriftlig form slik at kommunen får mulighet til å veilede utbyggerne i tilpasning av tiltak til det bevaringsverdige bygningsmiljøet.

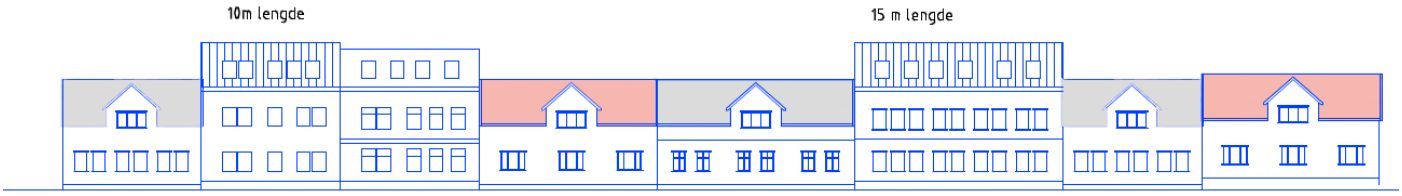
Figur 47: Bevaringskonsept. Bebyggelse som er foreslått regulert til bevaring er markert i oransje.

6.4.2 Holmegata 20

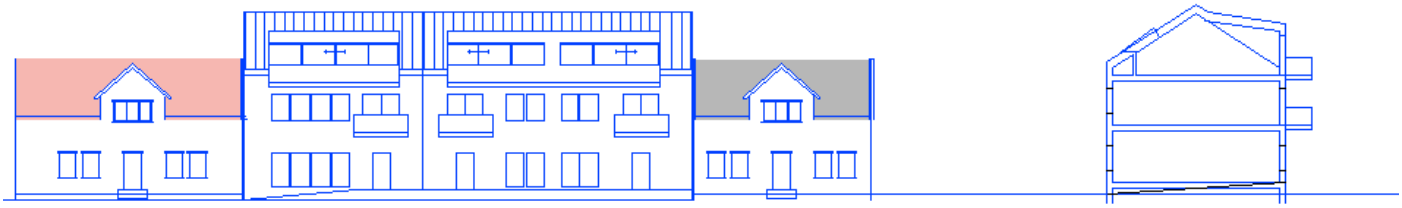
Holmegata 20 er bygningen med mest særpreg i husrekken som er foreslått revet. Bygningen ble ført opp i 1895 i sveitserstil og har mange fine detaljer. Fotavtrykket er påvirket av plasseringen, ved siden av det opprinnelige elveløpet. Det er derfor drøftet mulighet for flytting og gjenoppbygging av bebyggelsen, slik at den fremdeles vil utgjøre hjørnebebyggelsen i kvartalet.

Første vurderinger for flytting tilsier at bygget er solid bygget og vil kunne flyttes med lav risiko for uforutsette kostnader (se også rapport Holmegata 20, fra Bonatakst, datert 15.12.2014). Planforslaget legger derfor opp til flytting og bevaring av Holmegata 20, under forutsetning at det er fysisk mulig og økonomisk forsvarlig.

Figur 48: Holmegata 20



Figur 49: Prinsipp for utforming av ny bebyggelse mot det offentlige rom



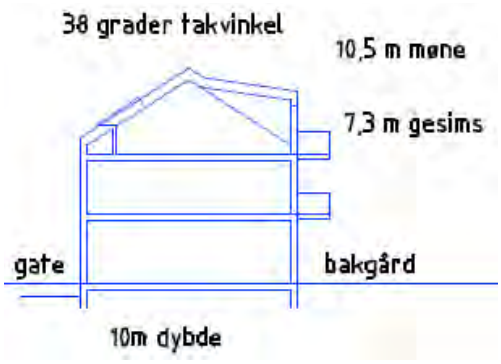
Figur 50: Prinsipp for utforming av ny bebyggelse mot bakgård

6.4.3 Tilpasning av ny bebyggelse til det bevaringsverdige bygningsmiljøet

Det er særlig trehusbebyggelse i en etasje med takutstikk, som utgjør den særpregete helheten i det bevaringsverdige bygningsmiljøet. Ny bebyggelse og tilbygg skal tilpasses gjennom form, skala og materialbruk. Vinduer, dører og ytterkledning skal utføres i tre. Nybygg kan gis en moderne utforming innenfor rammene gitt i reguleringsbestemmelsene.

Reguleringsplanforslaget har søkt å finne en balanse mellom hensyn til det bevaringsverdige bygningsmiljøet, bokvalitet og tilrettelegging for en tidsriktig utvikling av områder. Prinsippet for utbygging er at ny bebyggelse skal ha en gesimshøyde på to etasjer og saltak mot det offentlige rom, dvs. gater og parkdraget. Fasadeuttrykket mot gaten og park skal i detaljeringen være tilbakeholdne for å ikke visuelt dominere over den bevaringsverdige trehusbebyggelsen. Balkong tillates ikke. Takutstikk tillates kun for hjørnebebyggelsen. Fasadeutrykket skal varieres slik at bebyggelsen oppfattes som enkeltstående bygninger med maksimal fasadelengde på 15 meter. I området hvor flere tomter kan utvikles samlet og potensialet for gode uterom er stort, er det foreslått å åpne for stor grad av takoppløft (3/4 deler takoppløft per maks. fasadelengde på 15m) mot bakgården. Det er stor frihet i utforming av fasaden i forhold til balkonger, takoppløft, vindusutforming mm, men materialvalg og maksimal fasadelengde skal videreføres. Forslag til rammer for ny bebyggelse gir en nesten fullverdig tredje etasje og mulighet for å legge inn mange kvaliteter for etablering av attraktive boliger.

Figur 51: Eksempler på bebyggelse med takutstikk på hjørnet



Figur 52 : Typisk snitt for transformasjonsområder med 2 etasjer og saltak mot gate og takutstikk med gesimshøyde opp til 3 etasjer mot bakgård

6.4.4 Utbyggingspotensial

Den vesentlige andel av fortettings- og transformasjonspotensial i planområdet ligger i småhuskvartalene. I tillegg er det noen fortettingsmuligheter på de største tomtene i villakvartalene.

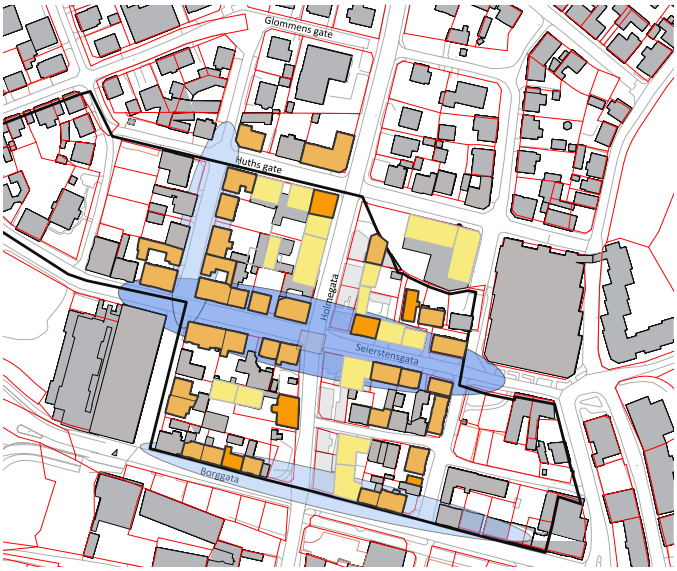
Transformasjon og fortetting i småhuskvartalene skal foregå med spesielt hensyn til eksisterende bebyggelse og bygningsmiljøet, uansett om det ligger innenfor eller utenfor området regulert til hensynssone bevaring. Rammer for oppføring av ny bebyggelse er strengest i hensynssone bevaring.

Potensial for boligbygging vil være avhengig av fordeling mellom bolig og næring. Selv om det er en del potensial for nye bygninger vil det også rives en del boliger i området. Langs parkdraget åpnes det for næringsvirksomhet, men planen gir stor grad av fleksibilitet i forhold til omfang av næringsvirksomhet.

Figur 53: Småhuskvartaler og villakvartaler

Også eksisterende næringsområder i tilknytning til Huthsgate og Gelertsens gate kan videreføres, eller transformeres til boliger. De vesentlige deler av planområdet er forbeholdt boliger og det er sannsynlig med en høy andel boliger ved transformasjon og fortetting.

Planforslaget gir potensial til etablering av rundt 25 til 65 boliger avhengig av andel næring som realiseres eller videreføres i området og type leiligheter som etableres. Dette tilsvarer rundt 50 –130 nye bosatte.



Figur 54: Utbyggingspotensial i hensynssonen. Ny bebyggelse er markert i gult. Områder markert i blått er områder som har spesiell betydning for opplevelse av byggningsmiljøet.

	Dagens bruk	Reguleringsforslag
Arealbruk	**Areal (daa)**	
Boligbebyggelse	21,3	17,2
Sentrumsformål	0,0	1,4
Energianlegg	0,1	-
Vann- og avløpanlegg	0,1	0,1
Kombinert bebyggelse og anleggsformål	4,3	6,2
Veg (inkl.parkering)	14,1	4,5
Gatetun	0	1,4
Veg/Park	0	0,6
Park	0,6	9,1
Sum	**40,5**	**40,5**

6.5 Reguleringsformål

Eiendomsgrensen er et viktig grunnlag for opptegning av formålsgrenser. Eiendomsgrensene i kartgrunnlaget har en usikkerhet på 1- 2 meter. Hensikten med reguleringsplanforslaget er at formålsgrensen går i bebyggelsens fasade mot gaten i småhuskvartalene.

Offentlig grønnstruktur park
Parkdraget i Holmegata er foreslått regulert som offentlig grønnstruktur park. Parkdraget skal opparbeides iht. prinsipper i landskapsplan Veumbekken – Holmen, som ligger ved planforslaget. Broene som etableres i planområdet skal være kjørbare, med unntak av gangbroen som sikrer en sammenhengende elvepromenade.

Sammen med søknad om tiltak skal det innsendes en opparbeidelsesplan i målestokk 1:200 som viser detaljert utforming av parken med trapper og ramper, gang- sykkelvei, torg, belegning, beplantning, benker, rekkverk, belysning, høyder og stigningsforhold, kulvertkonstruksjonen, bro- og bryggekonstruksjoner.

Området hvor parkdraget krysser Borggata er regulert som kombinert formål mellom vei og park for å tydeligjøre at begge funksjoner skal ivaretas på en god måte i kryssningspunktet. Utforming av krysset skal ivareta en tydelig visuell sammenheng av parken nord og sør for Borggata. Gangforbindelser må ivaretas på begge sider av kanalen.

Videre har planforslaget hensynssone infrastruktur for å sikrer framføring av Veumbekken i åpen kanal og framføring av teknisk infrastruktur under bakken.

Bolig- og næringsformål
Holmen er et typisk sentrumsnært boligområde med innslag av næring. Dette videreføres i planforslaget. Parkdraget i Holmegata ønskes å aktiviseres. Framtidig næringsvirksomhet bør derfor henvende seg til parkdraget. Publikumsrettet virksomhet var tidligere hovedsakelig tilknyttet hjørnebebyggelsen. Det er et prinsipp som ønskes videreført. Planforslaget setter krav om publikumsrettet virksomhet i hjørnebebyggelsen på østsiden (solsiden) av parkdraget i småhuskvartalene. Videre tillates det publikumsrettet virksomhet, beverting, servicevirksomhet og kontor i den øvrige bebyggelsen som henvender seg parkdraget, men det stilles ikke krav om det.

I kvartalene for øvrig er det noe servicevirksomhet allerede i dag. Dette er typisk for sentrumsnære områder og tillates også i den foreslåtte reguleringen, så lenge det ikke er trafikkbelastende for området.

Området ved krysset mellom Huths gate og Gelertsens gate brukes i dag til næringsbebyggelse med verksted, utsalg og lager. Reguleringsplanforslaget legger opp til at næringsvirksomhet kan videreføres, men det åpnes også for at området kan transformeres til boliger.

Seiersten misjonshus er idag regulert til allmennytig formål og ble opprinnelig bygget som forsamlingslokale. Det brukes som moské i dag. Området reguleres til kombinert formål som del av småhuskvartalet.

Energianlegg og vann- og avløpsanlegg
Pumpestasjonen i Holmegata skal opprettholdes og er foreslått regulert til vann- og avløpsanlegg. Nettstasjonen i Gelertsensgate skal integreres i ny bebyggelse ved nybygging.

Vegformål
I planforslaget legges det til opp til at gatenettet i småhuskvartalene reetableres med fortau og kjørebane. Gelertsens gate er foreslått åpnet som gate. Glommens gate er foreslått videreført som gatetun. Det er tatt høyde for integrering av parkering i Glommens gate. Dette for å kompensere noe for dagens situasjon, som gir mange muligheter for parkering på det asfalterte arealet mellom husveggene. Området er i dag regulert som offentlig friområde og framstår som grøntrabatt langs kjørebanen. Det er i dag et pumpehus i området som videreføres som eget arealformål.

Hensynssoner
Avgrensing fareområde flom er foreslått videreført fra kommuneplanen. Eksisterende hensynsone bevaring av kulturmiljø er foreslått utvidet noe mot nord. Bebyggelse som skal bevares er markert i planen. Holmegata 20 som er foreslått flyttet bakover er markert som planlagt bebyggelse og ligger innenfor bestemmelsesgrense for flytting av bygg. Ny hensynssone, bevaring av kulturmiljø, er foreslått for bevaring av Misjonshuset. Hensynssone for infrastruktur gjennom Trosvikstranda er lagt til for å sikre åpningen av Veumbekken gjennom dette området.

Midlertidig adkomst og anleggsområde
Adkomst til vestre delen av Trosvikstranda sikres gjennom en midlertidig adkomst vest for parkdraget til endelig adkomst er opparbeidet.

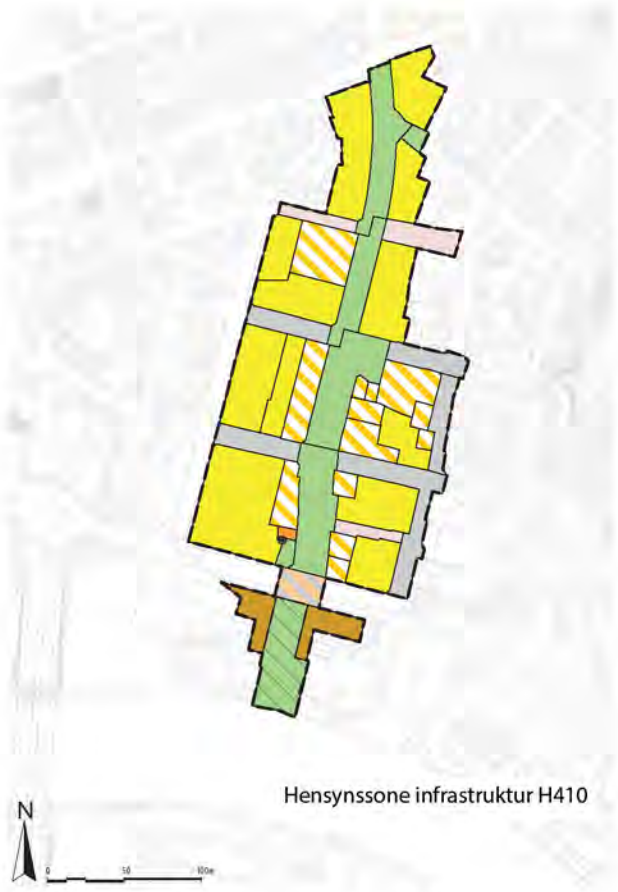
Planforslaget gjennom Trosvikstranda
Det er lagt inn hensynssone infrastruktur med tilhørende bestemmelser som sikrer framføring av Veumbekken i åpen kanal og framføring av teknisk infrastruktur under bakken. Kanalen skal ha en minstebredde på 6,5 meter, mens areal for etablering og vedlikehold av teknisk infrastruktur skal ha en minste bredde på 7,9 meter. Ved innsnevring av minstebredde på østsiden av kanalen, skal teknisk infrastruktur legges i teknisk kulvert. Teknisk kulvert må være etablert før eller samtidig som ny bebyggelse oppføres.

Det foreslåtte tverrsnittet sør for Borggata oppfyller ikke de tekniske krav iht. kommunens VA-norm. Derfor er det satt krav om etablering av en infrastrukturkulvert på østsiden av kanalen dersom det er behov for å snevre inn den fastsatte minstebredden. Infrastrukturkulverten skal etableres samtidig med ny bebyggelse på østsiden av kanalen. Veggene til kulvert og bebyggelse vil da kunne støpes samtidig

Plantefelt skal ha en minste bredde på 3 meter. Ledningsanlegg skal normalt ikke etableres tett inntil trær, for å sikre at trær ikke skades ved behov for graving. I Trosvikstrandplanen er det vurdert at det totale arealbeslag blir for stort hvis minstebredder opprettholdes og det er derfor foreslått en løsning at sonen for infrastruktur og plantefelt kan overlappe. Det skal etableres en sikring som forhindrer at røttene vokser inn i ledningsanlegg, slik at de ikke blir skadet ved evt. graving.

Parkdraget er sikret gjennom parkformål. Det tillates etablert en bro mellom Borggata og elvepromenaden.

Det er lagt sentrumsformål på områdene som skal utvikles gjennom Trosvikstranda-planen. Bestemmelsene fra kommuneplanens arealdel videreføres for disse formålene.



Figur 55. Avgrensning hensynssone infrastruktur

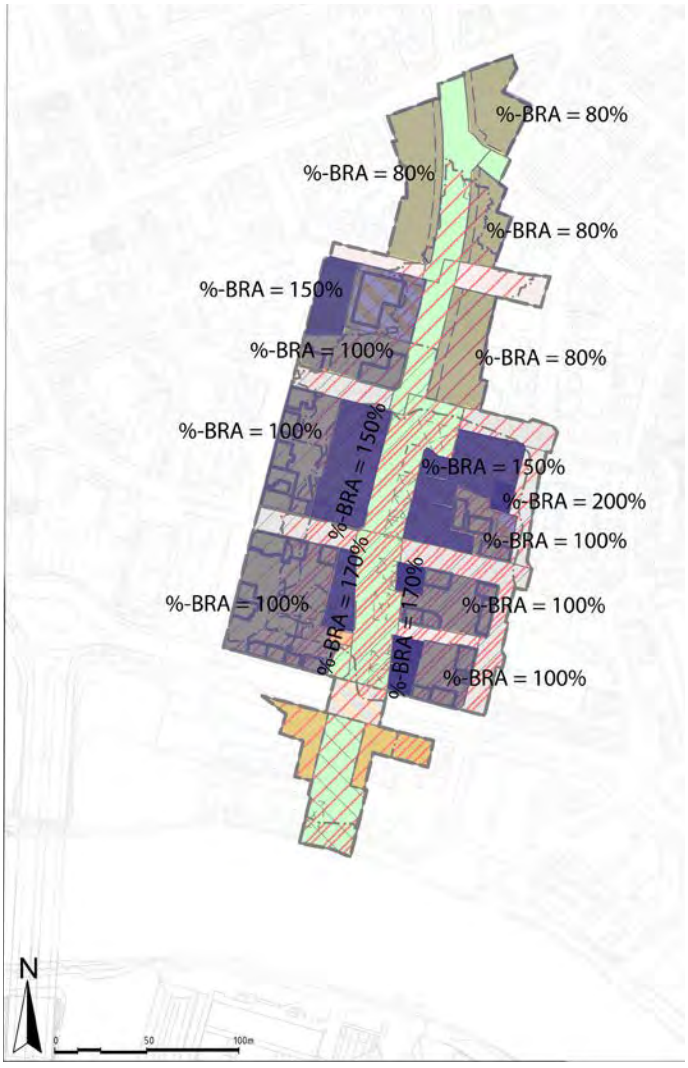
Figur 56. Avgrensning hensynssone for flomfare og hensynssone for bevaring av kulturmiljø, byggegrenser og bestemmelsesgrenser

6.6 Grad av utnytting og høyder

Småhuskvartaler

Dagens tetthet for småhuskvartalet varierer. Noen tomter har lav utnyttelse som Seierstensgata 20 med ca. 36% BRA, andre tomter har høy utnyttelse som for eksempel Gelertsens gate 1 (bevaringsverdig murbygning i 2, 5 etasjer) med rundt %-BRA = 140%. I gjennomsnitt har området en tetthet på ca. %-BRA = 100%. Mange tomter som er utnyttet tett har svært dårlige eller ingen uteoppholdsarealer.

I planforslaget videreføres den gjennomsnittlige %-BRA på 100%. Det vil gi en god utnyttelse i forhold til skala og gode rammer for etablering av uteoppholdsarealer.



Figur 57: Foreslått tetthet i %-BRA

Figur 58: Foreslått høyde

Transformasjonsområder i småhuskvartalene

Bebyggelse i områder som grenser inntil Holmegata har stor betydning for opplevelsen av parkdraget som byrom. Utfordringen for kvartalene øst for grøntdraget er at kvartalsstrukturen skal gjenskapes med ny bebyggelse. En del av tomtene på vestsiden av parkdraget er lavt utnyttet med bebyggelse som er tilbaketrukket fra Holmegata. Nybygging på disse tomtene er ønskelig, fordi det vil bidra til å tydeliggjøre kvartalsstrukturen, avgrense parkdraget og gi forutsetninger for å løse adkomst til tomtene fra sidegatene.

I planforslaget legges det med %-BRA = 150% opp til en høyre utnyttelse av disse områder, enn den gjennomsnittlige tettheten. Målet er å hensynta det bevaringsverdige bygningsmiljøet og samtidig gjøre det attraktivt nok til å investere i området. Utbygging av et større sammenhengende areal gir også bedre forutsetning for å sikre gode og sammenhengende uteoppholdsarealer. Dette er noe som vektlegges for utforming av disse områdene og krav om uteoppholdsareal skal derfor gå foran tillatt utnyttelse. Med hensyn til det bevaringsverdige bygningsmiljøet tillates maksimalt 2 etasjer med saltak mot det offentlige gatenettet og parken. Gesimshøyde regulert mot bakgård varierer. I områder med gode muligheter for å etablere sammenhengende uteoppholdsarealer tillates omfattende takoppløft med en gesimshøyde lik mønehøyden. Ved transformasjon av eksisterende næringsarealer utenfor bevaringsområdet tillates det etablert bebyggelse i tre etasjer og saltak.

Det nederste kvartalet på østsiden utgjør et unntak. Tomtene som står igjen etter rivning er så begrenset at det ikke er mulig å gjenskape kvartalsstrukturen uten å avvike fra krav om tetthet og krav om uteoppholdsareal. Reetablering av kvartalsstrukturen har høy prioritet. I planforslaget tillates det derfor en %-BRA på 170 % og det stilles ikke arealkrav til uteoppholdsareal. Maksimal byggehøyder er to etasjer med saltak.

Videre tillates en utvidelse av næringsbebyggelse langs Gelertsens gate for å sikre de nødvendige forutsetningene for videre drift av rørleggerbedriften som mister verksted /garasje og lager i Holmegata. Det tillates 2 etasjer over hele feltet (K3-5a) og en %-BRA på 200%.

Villakvartalene

Tetthet i villakvartalene varierer hovedsakelig avhengig av tomtestørrelsen. Typisk tetthet ligger på rundt %-BRA= 80% som er foreslått videreført. Større tomter har et utbyggingspotensial. For å sikre videreføring av den historiske bygningsstrukturen er det foreslått en byggegrense mot parkdraget som tilsvarer dagens bebyggelse. De private hagene vil styrke det grønne preget av det offentlige parkdraget.

6.7 Bokvalitet, leke- og uteoppholdsarealer

Krav til uteoppholdsareal i sentrumsområder fra kommuneplanens arealdel med 25 kvm per boenhet videreføres for villakvartalene.

Småhuskvartalene har ikke samme gode forutsetninger for å oppfylle kravene fra kommunedelplanen. Typisk for området er en lav, men tett bebyggelse med lite rom for større sammenhengende utearealer.

Når flere tomter utvikles samlet vil man få større muligheter til å etablere gode uteoppholdsarealer. I småhuskvartalene er det hovedsakelig disse fellesarealer som vil definere bokvaliteten i området. Derfor settes det krav om minste felles uteoppholdsarealer på 15 kvm per boenhet. Evt. private uteoppholdsarealer på balkonger eller terrasser vil komme i tillegg, men det settes ikke arealkrav til disse. Minste felles uteoppholdsareal skal ligge på bakkenivå og være egnet til opphold og lek. Dersom det er konflikt mellom tillatt grad av utnytting og krav til uteoppholdsareal, skal krav til uteoppholdsareal gå foran.

For viktige infill-tomter (utfyllingsprosjekter som komplementerer kvartalsstruktur mellom eksisterende bebyggelse) stilles det ikke arealkrav til uteoppholdsareal.

Figur 59: Foreslått arealkrav for uteoppholdsareal i m2/bolig

6.8 Kvartalsvis beskrivelse

Småhuskvartal (felt K1-1, K1-2, K2, B1 og B2) mellom Holmegata, Seierstengata, Gelertsens gate og Borggata:

Eksisterende husrekke langs Holmegata rives. I tillegg rives bakenforliggende bebyggelse, som er til hinder for gjenoppbygging av kvartalsstruktur. Ny utbygging langs Holmegata er av særlig betydning for Holmenområdet og bør gjennomføres med høy arkitektonisk kvalitet. Det er viktig både for Holmenområdet generelt og parkdraget spesielt, at det føres opp ny bebyggelse langs Holmegata som komplementerer kvartalsstrukturen. Utbygging er ønskelig samtidig eller kort tid etter opparbeidelsen av parkdraget. De typiske skrå hjørner skal videreføres ved nybygging. Bygningene som markerer kvartalets hjørner mot parkdraget skal ha inngang til næringsvirksomhet, som bevertning, servicevirksomhet eller butikk for å aktivisere området og oppholdssonen øst for kanalen. Bebyggelsens høyde begrenses til to etasjer med skråtak fordi tilgjengelig tomtebredder er svært smale og konsekvenser for tilliggende bebyggelse vil bli tilsvarende større, om man tillater utbygging opp til 3 etasjer mot bakgården.

Figur 60: Illustrasjonsplan

Ny bebyggelse sør i kvartalet skal få felles adkomst fra Smalgangen. Bebyggelsen nord i kvartalet skal få adkomst fra Seierstensgata. Det stilles ikke arealkrav til uteoppholdsareal på grunn av tomtestørrelsen, men det skal allikevel legges til rette for mulighet for opphold. Det stilles ikke krav til etablering av parkeringsplasser på egen tomt. Intensjonen er å prioritere oppholdskvalitet og bokvalitet framfor bilparkering. Evt. parkeringsbehov bør kunne dekkes i nærheten av eiendommen, som for eksempel i St.Hansfjellet.

Småhuskvartal (felt K3-1, K3-2, K3-3, K3-4, K 3-5, B3-1) mellom Holmegata, Seierstengata, Gelertsens gate og Huths gate:

Eksisterende husrekke langs Holmegata rives. Flytting av Holmegata 20 bakover vil markere kvartalet fra nord og gi et viktig bidrag for videreføring av det historiske bygningsmiljøet. Ny utbygging langs Holmegata og i Seierstensgata er av særlig betydning for Holmenområdet og bør gjennomføres med høy arkitektonisk kvalitet. Det er viktig både for Holmenområdet generelt og parkdraget spesielt at det føres opp ny bebyggelse langs Holmegata og i Seierstensgata, som komplementerer kvartalsstrukturen. Utbygging er ønskelig samtidig eller kort tid etter opparbeidelsen av parkdraget.

Seierstensgata 18a ligger med brannvegg mot bebyggelsen langs Holmegata. Ved fjerning av bebyggelse langs Holmegata vil Seierstensgata 18a ligge i kvartalets hjørne og brannveggen blir eksponert mot Holmegata. Bygningen inngår i dag som en integrert del av en felles bygningsmasse med bebyggelse i indre gårdsrom.

Seierstensgata 18a må bygges om hvis bygningen skal bevares. Det bør kunne vurderes i den videre detaljeringen om og hvordan bebyggelsen kan inngå i reetablering av kvartalsstrukturen eller om det kan oppnås bedre kvaliteter med å fjerne bebyggelsen. Konkluderes det med at det beste alternativet er å bygge nytt, er det satt krav til publikumsrettet virksomhet med inngang fra hjørnet i tråd med den historiske bygningsstrukturen, noe som vil gi et positivt bidrag til bygningsmiljøet. Eiendommer i den sørvestlige delen av kvartalet skal få felles adkomst fra Seierstensgata.

Dagens næringsbebyggelse nordøst i kvartalet tillates utvidet mot sør. Intensjonen er at det kan etableres garasje / verksted og lager i forbindelsen med eksisterende rørleggerbedrift som mister næringsarealer i Holmegata. Ved nybygging må nettstasjonen integreres i ny bebyggelse.

Seierstensgata 10 tillates revet og tomten kan brukes til parkering i tilknytning til rørleggerbedriften. Alternativt kan eksisterende boligbygning beholdes, men da må inngang og forhage flyttes, før Gelertsens gate etableres med kjørebane. Rives bebyggelsen skal det oppføres tosidig fortau på begge sider av kjørebanen. Hele gatetverrsnittet

Figur 61: Illustrasjonsplan

er derfor foreslått regulert til samferdselsanlegg, selv om det er intensjonen at bebyggelsen også kan bevares hvis det er ønskelig.
Planforslaget åpner også for transformasjon fra næring til bolig. Kvartalet har potensial for gode sammenhengende uteoppholdarealer. Det tillates ny bebyggelse på opp til 3 etasjer nord i kvartalet i samsvar med volum til det tilliggende eldresenteret. Det skal etableres publikumsrettet virksomhet mot nytt Holmen torg for å bidra til å aktivisere torget.

Småhuskvartal (felt K4, B4,BVA) mellom Holmegata, Seierstengata, Werenskiolds gate og Borggata:

Det åpnes for supplerende kvartalsbebyggelse mot Holmegata, inntil brannveggene til den eksisterende bebyggelsen. Lagervirksomheten sentralt i kvartalet er foreslått flyttet før byggestart av kanalåpningen i Holmegata. Det åpnes for boligbebyggelse sentralt i kvartalet. Det er foreslått at ny bebyggelse oppføres i nord og felles utearealer etableres mellom ny bebyggelse og den bevaringsverdige bebyggelsen langs Borggata. Dette vil både gi gode solforhold for nye boliger og løfte bokvalitet for den bevaringsverdige småskalabebyggelsen langs Borggata. Det skal oppføres et nytt lokalt pumpehus, med omtrent samme plassering som i dag. Det store lindetreet ved eiendomsgrensen skal bevares og sikres i utbyggingsfasen. Det er ikke naturverdiene som er bakgrunn for ønsket om bevaring, men det grønne preget som dette store treet vil gi til området før beplantning i parkdraget er etablert og har vokst seg stort. Den øvrige delen av den offentlige tomten langs Holmegata integreres i parken.

Figur 62: Illustrasjonsplan

Adkomst til eiendommene fra Holmegata vil kunne opprettholdes via parkdraget på gang- og sykkelvei. Parkeringsplasser begrenses til maksimalt en p-plass per bolig i forhold til dagens situasjon. Krav om flere p-plasser frafalles. Intensjonen er å begrense biltrafikk så mye som mulig på gang- og sykkelvei vest for kanalen.

Småhuskvartal (felt K5, B5-1 og B5-2) mellom Holmegata, Seierstengata, Werenskiolds gate og Huths gate:

Bebyggelsen langs Seierstensgata og Werenskiolds gate er regulert til bevaring. Utover det har kvartalet et stort potensial for transformasjon siden store deler av kvartalet eies av samme grunneier.

Næringsvirksomhet sentralt i kvartalet er foreslått flyttet før byggestart av kanalåpningen i Holmegata. Adkomst fra Holmegata skal erstattes med adkomst fra sidegatene, forutsatt at flere tomter utvikles samlet. Ny bebyggelse skal styrke kvartalsstrukturen.

For at utbygging kan gi et positiv bidrag til bygningsmiljøet er det svært viktig med høy arkitektonisk kvalitet og respekt for intensjonene og føringene fra reguleringsplanen.

Figur 63: Illustrasjonsplan

Småhuskvartal B6-1, B6-2, K6 mellom Holmegata, Werenskiolds gate, Huths gate og Glommens gate:

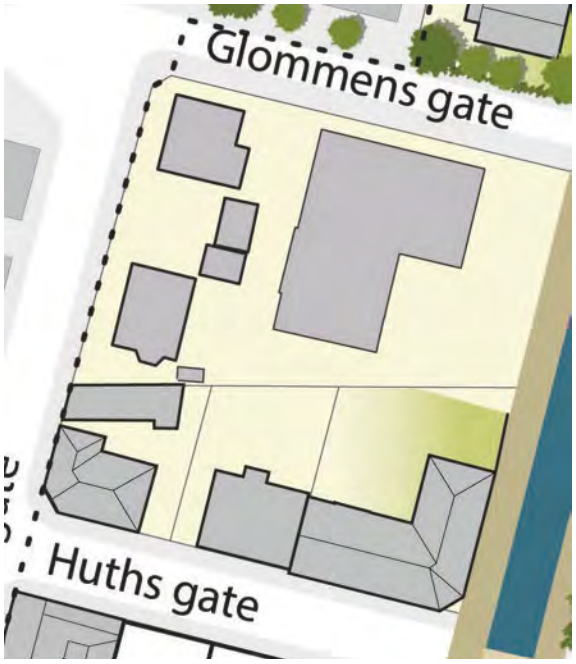
Seierstens misjonshus markerer adkomst til småhuskvartalet fra nord.

Misjonshuset er et bygg med en vakker arkitektonisk utforming og et volum som er sterkt medvirkende til å gi identitet til området. Det er få objekter igjen av denne typen bedehus og fylkeskonservatoren vurderer bygningen med hage/park til å ha høy kulturhistorisk verneverdi. Fylkeskonservatoren mener at misjonshuset bør bevares der det ligger i dag, med muligheter til en mer tidsriktig bruk. Også Holmen vel påpeker at Seierstens misjonshus er et viktig referansepunkt og landemerke på Holmen og ønsker misjonshuset bevart.

Med bakgrunn i dette foreslås misjonshuset regulert til bevaring. Bygningen brukes i dag som moské og området reguleres som del av småhuskvartalet. Dette åpner for en rekke bruksformål i tilknytning til parkdraget. Intensjonen er at virksomhet tilknyttet parkdraget skal støtte under funksjonen til parkdraget som offentlig forbindelse og bidra til byliv. Samtidig skal virksomheten være forenlig med bomiljøet. Bruk som forsamlingslokale vurderes derfor som et positivt innslag, så lenge det ikke genererer unødvendig biltrafikk i boligområdet. Besøkende til forsamlingslokale bør derfor benytte seg av kollektivtransport, gåing og sykling, i tråd med målene om nullvekst i biltrafikk.

Det bør avsettes parkeringsplasser for sykler og nødvendig bilparkering (reservert for forflytningshemmede og varelevering på tomten, langs Glommens gate. Utover det er nærmeste tilbud for bilparkering i St.Hansfjellet, med beliggenhet i gangavstand til misjonshuset.

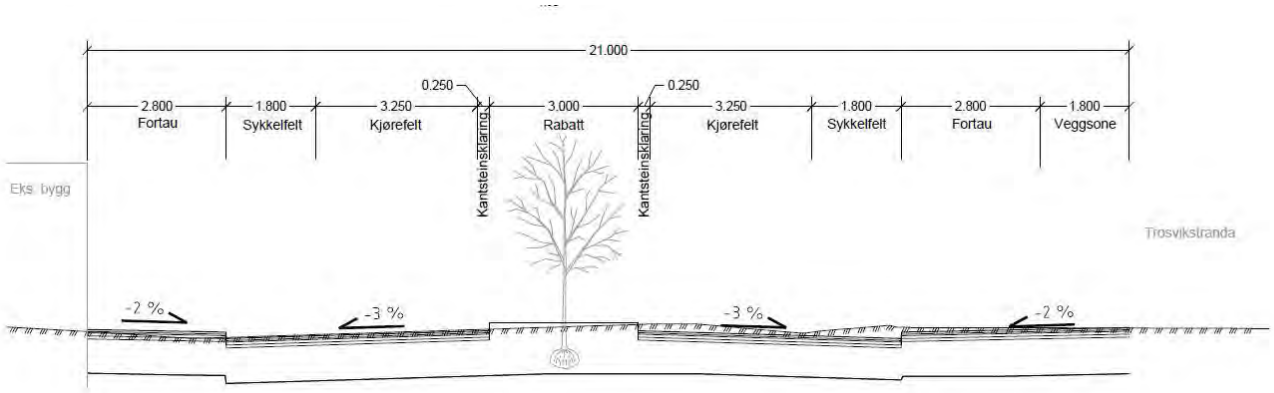
Vest i kvartalet er det to eneboliger som kan vurderes erstattet med kvartalsbebyggelse. Adkomst til parkering til Holmegata 19 opprettholdes via parkdrag på gang-sykkelvei. Det bør allikevel vurderes å etablere en felles adkomst for Huths gate 8 og Holmegata 19 fra Huths gate, for å begrense nødvendig biltrafikk på gang- og sykkelvei langs i parkdraget.



Figur 64: Illustrasjonsplan

Villakvartalene felt B7, B8, B9 og B10:

Villakvartalene videreføres med den tettheten og bygningsstrukturen som de har i dag. Byggegrenser mot parkdraget skal sikre at den historiske bygningsstrukturen med hage mot bekken videreføres, noe som også vil styrke parkens funksjon som grøntdrag.



Figur 65: Tofeltsvei i Borggata – fra planforslaget for Trosvikstranda innsendt april 2023

6.9 Næringsvirksomhet

Holmenområdet er et sentrumsnært byområde under endring. Det er igangsatt flere planarbeider som vil påvirke hvordan området vil framstå i framtiden. Holmenområdet skal utvikles til et attraktivt boligområde med innslag av næring som er forenlig med bomiljøet. Næringsvirksomhet skal ikke være trafikkbelastende for området. Lagervirksomhet bør på sikt flyttes til andre deler av byen som er bedre egnet til denne type virksomhet.

De fleste næringsbedrifter er knyttet til service, dagligvarer og bevertning og leier lokaler i området. Noen bedrifter knyttet til rørlegger- og byggvirksomhet ligger nord for Borggata, i tillegg til bilverksted og annen næring ved Trosvikstranda.

Eksponering av og tilgjengelighet til dagens næringsbedrifter i området vil endre seg gjennom stenging av Holmegata for biltrafikk og skjerming av Holmenområdet for gjennomgangstrafikk. Dette vil endre forutsetninger for næringsdrift i Holmenområdet og bedrifter som først og fremst er avhengig av eksponering og biltilgjengelighet vil måtte vurdere å flytte fra området eller vurdere endringer, som gjør dem mindre avhengig av tilgjengelighet med bil og tungtransport.

Næringseiendommer tilknyttet Holmegata hvor adkomst ikke kan erstattes fra sidegatene vil miste adkomst under byggeperioden. Varelevering og tungtrafikk via gang- og sykkelveinett i en ferdig utbygd situasjon er ikke ønskelig. Derfor anbefaler forslagsstilleren at næringsvirksomhet som er avhengig av biltrafikk, som lager, verksted og parkering, flyttes før byggestart.

Under planprosessen har forslagsstiller hatt dialogmøter med grunneierne og næringsdrivende i området, for å finne ut hvordan det kan tilrettelegges best mulig for næringsvirksomheten i området under de nye forutsetningene. Noen av disse prosessene er ikke avsluttet og de vil foregå framover for å finne akseptable løsninger for alle parter.

6.10 Transport

6.10.1 Framtidsrettet transportplanlegging i Fredrikstad

Viktige plangrep for god byutvikling er å samordne areal-, bolig- og transportpolitikken, kombinert med utvikling av urbane kvaliteter. Det er et nasjonalt mål at veksten i persontransport i større byområder skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Bypakka for Nedre Glomma har som mål at andelen kollektivreiser og andelen syklister skal øke, og at utslipp fra veitrafikk skal reduseres. Det er også sentralt i Bypakka at man legger til rette for store forbedringer av infrastruktur for myke trafikanter og kollektivtrafikken.

Som ledd i Bypakka har Fredrikstad kommune inngått avtale knyttet til belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene. Et viktig mål er å oppnå nullvekst i biltrafikken.

6.10.2 Persontrafikk

Dagens situasjon

Borggata krysser planområdet i syd og er del av byens hovedveinett. Krysset Borggata / Holmegata ligger i planområdet. Borggata har i dag to felt med venstresvingefelt mot Holmegata. I gjeldende kommuneplan for Fredrikstad (2023-2035) er Borggata videreført med to felt.

Holmegata er en kommunal vei og har i dag en viktig funksjon knyttet til betjening av Holmenområdet. Holmegata benyttes også som snarvei for biltrafikk mellom hovedtrafikkårene i vest (RV110 og Borggata/ Mosseveien). ÅDT i Holmegata er på over 5300 kjøretøy, noe som tilsier at Holmenområdet blir belastet av fremmedtrafikk.

Figur 66: Dagens situasjon. Årsdøgntrafikk , kilde: Statens vegvesen, vegkart. Andel tungtrafikk er 5% i Holmegata.

Føringer

Prinsipielt skal biltrafikken henvises til hovedveinettet og boligområder skjermes for gjennomgangstrafikk. Holmenområdet skal deles i soner og stenges for gjennomgangstrafikken. Varelevering, kjøring for utrykkningskjøretøy og adkomst til boliger skal sikres.

Planforslaget

Planforslaget medfører en stenging av Holmegata for biltrafikk og opprettelse av gateløpet med kanal og areal for gående og syklende. Det vil være mulighet for innkjøring til enkelte boligtomter og kjøring for utrykningskjøretøy.

Grønnstrukturen som etableres i Holmegata er en viktig delstrekning i et sammenhengende grøntdrag med gang- og sykkelforbindelser fra marka til Vesterelva. På vestsiden av bekkeåpningen prioriteres transportfunksjonen med rette ferdselslinjer langs kanalen. På østsiden prioriteres oppholdsfunksjonene med gode inkluderende oppholdsrom, nedtrappinger til kanalen som gir god kontakt til vannspeilet, og møteplasser med treplantinger, vegetasjonsfelt og gode solforhold. Grønnstrukturen krysser Borggata og det er viktig og ivareta samme prinsipp for utforming på begge sider av Borggata. Grønnstrukturen bør synliggjøres i selve krysningspunktet for å ivareta opplevelsen av en helhetlig grøntdrag fram til Vesterelva. Gang- og sykkelforbindelse over Borggata skal ivaretas på begge sider av kanalen.

Trafikkanalysen som ble utarbeidet i forbindelse med planarbeidet for Trosvikstranda (Multiconsult, 2021) analyserer delvis virkningene av stengingen av Holmegata. Stenging av Holmegata medfører at veikryss mellom Borggata og Holmegata utgår og at det ikke vil være behov for venstresvingefelt i Borggata. Dette vil forenkle trafikkbildet og vil trolig påvirke ulykkesfrekvensen og forsinkelser i trafikken positiv. Ved å fjerne gjennomgangstrafikken vil de negative konsekvensene av trafikken i form av støy- og luftforurensning bli minimale og området vil få et betydelig løft. Boligkvalitet i området vil forbedres spesielt langs Holmegata. Det vil gi rom for etablering av gode gang- og sykkelforbindelser gjennom Holmeområdet som viktig ledd i den overordnete transportstrategien. Omfordeling av trafikken på hovedveinettet, vil ikke ha noen vesentlig innvirkninger på trafikkmengder på hovedveinettet og dermed ikke påvirke støy- og luftkvalitet langs hovedveinettet i merkbar grad.

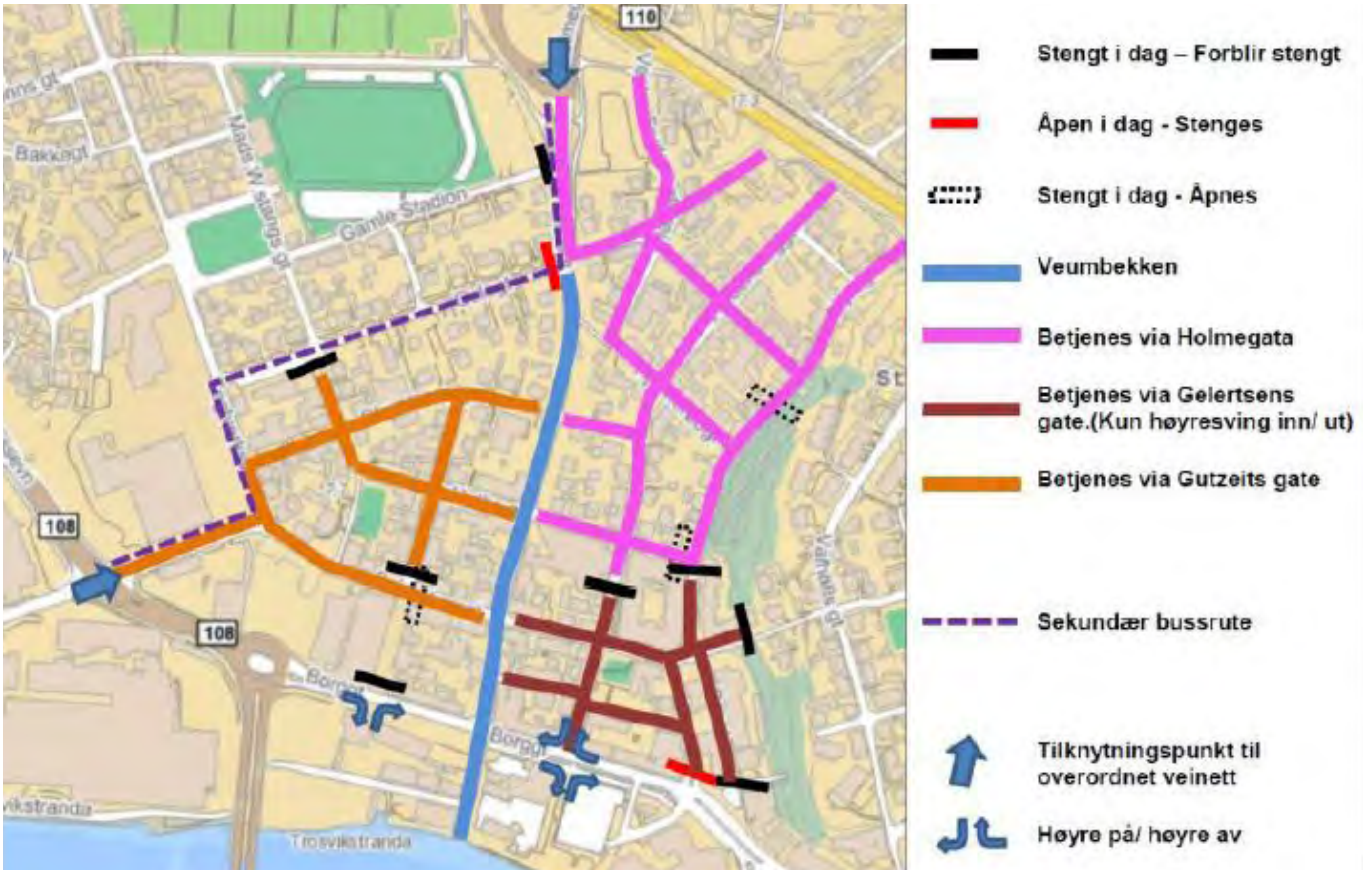
Stenging av Holmegata vil imidlertid kreve nye løsninger for å betjene området både for biltrafikk med mål i Holmenområdet og kollektivtransport. I den tidligere utredningen av indre sentrumsring ble det foreslått at trafikken fra og til området fordeles på flere tilknytningspunkter. Det ble også foreslått en sonedeling av Holmen for å forhindre at evt. gjennomgangstrafikk benytter seg av det øvrige gatenettet i området. Gjennom planarbeidet for Veumbekken har sonedelingen blitt nærmere vurdert. Tilknytningspunkter til hovedveinettet ble videreført, men det er foreslått noen justeringer i den foreslåtte sonedelingen for å ivareta eksisterende næringsliv i Holmen.

Eksponering av og tilgjengelighet til dagens næringsbedrifter vil endre seg både gjennom stenging av Holmegata for biltrafikk og skjerming av Holmenområdet for gjennomgangstrafikk. I planprosessen er det vurdert om og hvordan det kan tilrettelegges for næringsvirksomhet under de nye forutsetningene. Bilbasert næringsvirksomhet med adkomst fra Holmegata er ikke forenlig med parkdrag og må flyttes. Men næringsvirksomhet i de tilliggende kvartalene bør kunne opprettholdes ved å tilrettelegge for en akseptabel adkomst via eksisterende bygatenett.

Den foreslåtte soneinndelingen er uheldig for rørleggerbedriften i Gelertsens gate. For å bedre tilrettelegge for næring i dette området, er det foreslått å endre sonedelingen og åpne for adkomst fra Borggata via Gelertsens gate. For å muliggjøre dette må det opparbeides en gjennomgående gate i Gelertsens gate.

Broene over kanalen skal være kjørbare. Broene i Borggata og Huths gate skal tåle kjøretøy med akseltrykk opp til 10 tonn. En gjennomgående gangforbindelse sikres langs elvepromenaden og det tilrettelegges for etablering av en bro mellom Borggata og elvepromenaden.
Det bør vurderes om Huths gate bør holdes åpent for biltrafikk, så lenge det er næringsbedrifter i området, for å forbedre forhold for varelevering. Lastebilene snur i dag i det offentlige gatenett. Hvis næringsområdet senere transformeres til boliger kan Huths gate stenges for gjennomkjøring.

Sonedelingen bør etableres på en måte som muliggjør endringer over tid for å kunne reagere på bruksendringer i Holmeområdet fra næring til bolig, men også for å kunne reagere på erfaringer man vil høste over tid med den foreslåtte løsningen



Figur 67: Forslag til sonedeling av Holmenområdet fra Indre Sentrumsring, COWI 25.06.2014

Figur 68: Forslag sonedeling av Holmeområdet med og uten gjennomføring i Huths gate.

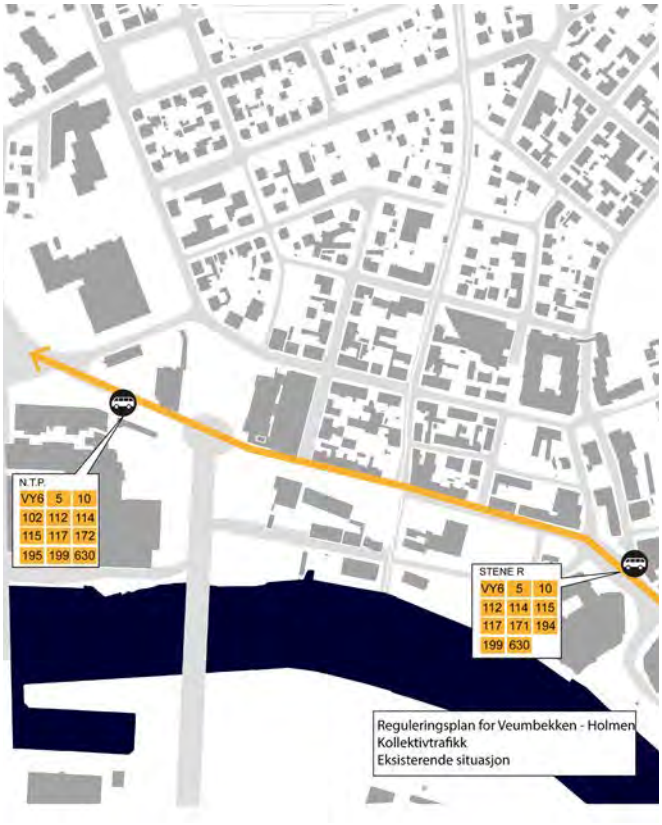
Midlertidig situasjon for personbiltrafikk
Når Holmegata stenges for gjennomgangstrafikk vil det bli en omfordeling av biltrafikken på dagens hovedveinett. Bilister som tidligere har benyttet seg av Holmegata som snarvei mellom hovedveiene må benytte andre ruter i hovedveinettet. At deler av gjennomgangstrafikken fremdeles skal gå via Holmenområdet er uønsket. Derfor er det viktig at soneinndeling iverksettes samtidig med at Holmegata stenges for gjennomkjøring.

Kommunen har høstet erfaring fra tidligere stenging av Holmegata for trafikk en periode når Borggata ble oppgradert. Oslogata ble skiltet som omkjøringsvei. Bussene ble også omdirigert til Oslogata. Det ble ingen negative reaksjoner registrert i denne perioden.

6.10.3 Kollektivtransport

Det går flere bussruter langs Borggata. Tidligere gikk det buss gjennom Holmegata, men denne ble lagt om i 2022 på grunn av aksellast-begrensninger i Holmegata.

Planområdet ligger i kort avstand til to bussholdeplasser med høy frekvens på lokalbuss og regional buss. Ettersom busstraséen som tidligere gikk gjennom Holmegata er lagt om, inneholder ikke lenger planforslaget noen løsninger for kollektivtransport.



Figur 69: Dagens situasjon for busstrafikk.

Figur 70: Typisk snitt for gang- sykkelforbindelse i bevaringsområde.

6.10.4 Sykkel

Borggata er del av hovedsykkelveinettet og skal bygges ut til tofeltsvei med tosidig sykkelfelt. Borggata vil reguleres gjennom planarbeidet for Trosvikstranda.

Et viktig mål for etablering av grøntdraget er å legge tilrette for en gjennomgående gang-/sykkelforbindelse fra marka til elvepromenaden.

Selv når det rives bebyggelse på østsiden av Holmegata, er tverrsnittet gjennom bevaringsområdet på Holmen begrenset. Ihht. prinisppet for organisering av opphold og ferdsel fokuseres det på forbindelsesfunksjonen på vestsiden av kanalen og på oppholdsfunksjonen med nedtrapping til vann på østtsiden. Gang- sykkelveien gjennom det eksisterende byområdet har en fri bredde på 4m fram til Borggata. I transformasjonsområdet sør for Borggata legger krav til teknisk infrastruktur premisser for utforming og bredde av tversnittet. Utforming av gang-sykkelveien sør for Borggata skal vurderes i planarbeidet for Trosvikstranda. Gatenormalene i Oslo fra 2020 anbefaler en minimumsbredde for sykkel og gange på 5,5 meter for nye områder.

De fysiske forutsetningene i området tilsier at man ikke kan sykle med høy hastighet. Gang- og sykkelveien ligger tett inntil husvegger og det er mange gater som må krysses. I tillegg er det eiendommer tilknyttet Holmegata som ikke kan få adkomst fra sidegatene. For å sikre adkomst til disse eiendommer må det tillates kjøring på gang- og sykkelveien i begrenset omfang. For å ivareta tilfredsstillende sikkerhet må all ferdsel foregå på de gåendes premisser.

Prinsippet for ferdselssonen er å blande gående og syklende i begge retninger. Sykkeltraseen er foreslått markert nærmest kanalen, uten at den skilles fysisk fra gangarealet. Det vil gi størst fleksibilitet for bruk av ferdselssonen, samtidig med at gående og syklende henvises til hver sin side av ferdselssonen.

Med parkdraget vil sykkelforbindelsen mellom marka og elvepromenaden blitt vesentlig styrket i forhold til dagens situasjon. I henhold til Statens vegvesens håndbok vil dimensjoneringen av sykkelforbindelsen nord for Borggata tåle en kombinasjon av 100-300 syklister og 50-100 gående i timen.

6.10.5 Gatenett

Gatenettet i planområdet er utformet som “gatetun” med asfalt fra husvegg til husvegg. Dette gir en uoversiktlig trafikksituasjon, dårlig opplevelseskvalitet og tar ikke hensyn til det bevaringsverdige bygningsmiljøet i småhuskvartalene. På grunn av saneringsprosjektet for vann- og avløpsanlegg i Holmenområdet, vil det bli nødvendig å grave i gatene. Dette gir handlingsrom for å reetablere fortau etter at ledningsanlegg er rehabilitert.

Som prinsipp for utforming av gatenettet foreslås at fortau reetableres på begge sider av gatene med kantstein i granitt som skille mellom fortau og kjørebane. Parkering tillates langsgående ved fortauskanten på en side av gaten, hvor det ikke er til hinder for snuplasser eller innkjøringer. Snuplassene i enden av gaten har full kjørebanebredde med 7x7 meter.

Gelertsens gate

I henhold til det generelle målet om utforming av gatestruktur og behov for adkomst til rørleggerbedriften foreslås Gelertsens gate reetablert og regulert som gjennomgående gate med fortau på begge sider. Det er også foreslått rekkefølgebestemmelser som krever Gelertsens gate opparbeidet med kjørebane og fortau, før Holmegata stenges for biltrafikk, for å sikre at næring i Gelertsens gate ikke mister en akseptabel adkomst under byggeprosessen.

Gelertsens gate er per i dag stengt for gjennomkjøring ved Gelertsens gate 10, som benytter deler av gaterommet til forhage, men den øvrige delen av tomten brukes til søppelhåndtering for tilliggende rørleggerbedrift.

Figur 71: Gelertsens gate mellom Seierstensgata og Huths gate. på venstre siden: skråfoto fra 2014, hentet fra kommunens kartklient, på høre side: gjeldende reguleringsplan

En gjennomgående gangforbindelse er opparbeidet på østsiden i henhold til gjeldende regulering.
Gaten nord for Gelertsens gate 10 er kommunal og regulert til trafikkareal. Men rørleggerbedriften i Gelertsens gate har en leieavtale med kommunen for leie av den offentlige veigrunnen og bruker den til parkering og varelevering i tilknytning til næringsvirksomheten.

Lastebiltrafikken i forbindelse med levering av varer varierer med 2 til 10 lastebiler på dagtid og 3 lastebiler om natten. I tillegg opplyser rørleggerbedriften at det er 10 – 12 varebiler som parkerer samtidig i Gelertsens gate om morgenen før de drar ut på oppdrag.

Det offentlige gaterommet mellom eldresenteret og rørleggerbedriften oppleves som privat gårdsrom med parkering, varelevering og søppelhåndtering. Både varelevering til rørleggeren og eldresenteret forgår herfra, samt adkomst til parkeringskjeller til eldresenteret.
I henhold til det generelle mål om utforming av gatestruktur og behov for adkomst til rørleggerbedriften foreslås Gelertsens gate reetablert og regulert som gjennomgående gate med fortau på begge sider. Holmegata 10 tillates revet og bygget nytt (med ny byggegrense mot gaterommet), men kan også beholdes (inngang må i så fall flyttes). Med eksisterende Holmegata 10, blir det kun ensidig fortau på en kortere strekning. På en mindre strekning på 25 meter er gaten snevret inn til 4,5 meter for å ikke måtte berøre gangadkomst og rampen til eldresenter. Varelevering til eldresenter bør vurderes flyttet rundt hjørnet til Huths gate.

Figur 72: Gelertsens gate 7 dagens situasjon

Utforming av gaten detaljeres i et eget prosjekt. Illustrasjonen under kommuniserer intensjon for utformingen.

Det vil være positivt for gatemiljøet, bomiljøet i tilgrensende områder og eldresenteret å erstatte gårdsrommet med en tradisjonell gate. Forhold knyttet til belastning fra varelevering og søppelhåndtering er knyttet til dagens drift av rørleggerbedriften og vil ikke endre seg vesentlig.

På grunn av sonedelingen vil biltrafikken i området være svært begrenset og ikke belaste tilliggende eiendommer.

Figur 73: Gelertsens gate, forslag til reetablering av gaten

6.10.6 Adkomst og varelevering

Adkomst og varelevering skal skje som i dag fra gatenettet i Holmenområdet. Holmegata utgår som bilgate og biladkomst skal løses der det er mulig fra sidegatene. Biladkomst fra Holmegata skal erstattes når eiendommer langs Holmegata utvikles i sammenheng med tilliggende eiendommer i tilknytting til sidegatene.

Adkomst til eiendommer langs Holmegata hvor adkomst ikke kan erstattes fra sidegatene må opprettholdes. Det er derfor lagt til rette for kjøring til eiendom via grøntdraget på gang- og sykkelvei der det er nødvendig. Antall parkeringsplasser som tillates begrenses og krav om parkering frafalles.

Alle broene, med unntak av gangbroen langs elvepromenaden, utformes som kjørebroer, for å gi mest mulig fleksibilitet i forhold til renovasjon, vedlikehold, utrykningskjøretøy og varelevering. Så lenge bilbasert næringsvirksomhet opprettholdes i Gelertsens gate er det foreslått å holde Huths gate åpen for biltrafikk. Større biler må da ikke snu i gatenett som i dag, noe som vil øke trafikksikkerheten i området.

Midlertidig adkomst til Trosvikstranda vest

Tidspunktet for opparbeidelse av Borggata til tofeltsvei med sykkelfelt og transformasjon av Trosvikstranda til sentrumsområde er ukjent. Det er uansett viktig å sikre adkomst til eksisterende boliger og næring til Trosvikstranda vest for kanalen, samt plass til kjøretøy i anleggsperioden.

Det er foreslått regulert en midlertidig adkomst gjennom et midlertidig rigg- og anleggsområde med dimensjonering for lastebil. Når ny adkomst for Trosvikstranda vest er opparbeidet i forbindelse med transformasjon av området utgår den midlertidige anleggsområdet og arealet kan benyttes til utbyggingsformål i tråd med regulering for Trosvikstranda.

Figur. 74: Eiendommer med adkomst via gang- sykkelvei, eller gangvei, markert i lilla

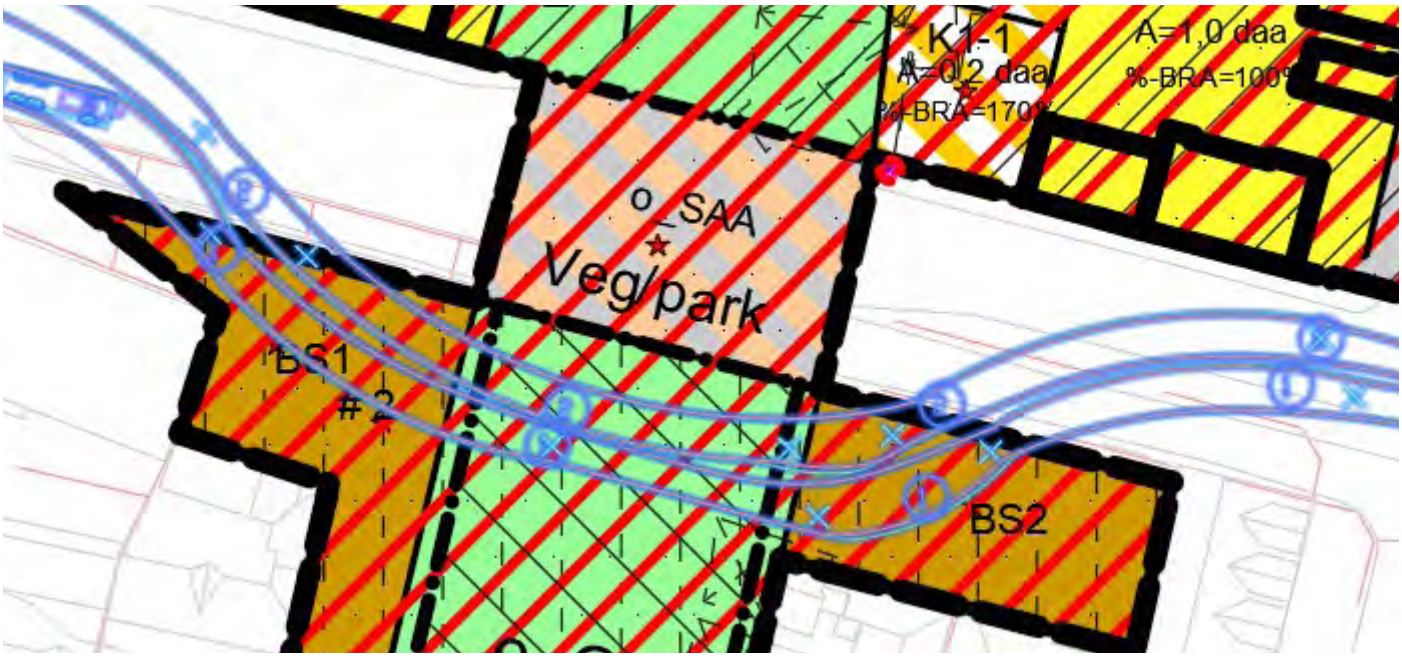


Fig. 75: Rigg- og anleggsområde med sporet forbikjøring av Borggata i byggeprosessen og adkomst til Trosvikstranda vest

6.10.7 Parkering

Offentlig parkering

Reetablering av gatestruktur vil igjen etablere ordnede forhold i gatene i Holmenområdet. Estetiske forhold og oppholdskvalitet for gående vil bli vesentlig forbedret. Samtidig vil det redusere mulighet for å parkere fritt nærmest overalt i gatetverrsnittet. Biloppstillingsplasser i det offentlige gaterommet vil dermed begrenses til langsgående parkering langs kantstein på de steder hvor det ikke må tas hensyn til innkjøringer eller snuplasser.

I Glommens gate øst for Holmegata er det foreslått å anlegge offentlige parkeringsplasser for i noen grad å kompensere for tapt parkering i det offentlige gatenettet. Dette innebærer omregulering fra friområde til samferdselsanlegg. Samtidig er det store arealer som reguleres fra vei til grønnstruktur i Holmegata, som kompenserer for tapt friareal.

Viktigste alternativ til parkering er parkering i St. Hansfjellet. Midlertidig er det også god kapasitet på offentlige parkeringsplasser på Trosvikstranda.

Krav til parkering

Planområdet ligger sentrumsnært og har god parkeringskapasitet i offentlige parkeringsanlegg i nærheten av området, noe som tilsier at det kan være akseptabelt med lav parkeringsdekning i planområdet.

Småhuskvartalene er lite egnet for å legge til rette for parkering på egen tomt. Mange tomter har derfor ikke parkering på egen tomt per i dag. I utvikling av området bør videreføring av kvartalsstruktur, gode og aktive fasader mot offentlige gaterom og akseptable uteområder til boligene prioriteres foran parkering på egen tomt. For noen tomter langs parkdraget må biladkomsten løses via gangvei- eller gang- og sykkelvei. Det er uheldig, og det foreslås at parkering på disse eiendommene begrenses.

Når flere tomter utvikles sammen er det mulighet for etablering av felles parkeringsanlegg under ny bebyggelse. Området ligger i hensynssone flom, noe som må hensyntas ved utbygging av underjordisk parkeringsanlegg. Med bakgrunn i hensyn til det bevaringsverdige bygningsmiljøet vil også utbyggingspotensialet være begrenset. Det kan være noe som vanskeliggjør etablering av dyre parkeringsplasser i anlegg under bakken.

Parkeringskrav i området er foreslått å variere mellom eneboliger og annen bebyggelse:

Eneboliger

Krav om parkering for bil fra gjeldende kommuneplanens arealdel videreføres i planforslaget.

Krav til parkering for all bebyggelse med unntak av eneboliger

Forhold til etablering av parkering på egen tomt er spesielt vanskelig i småhuskvartalet og det foreslås å innføre maksimumskrav til parkering istedenfor minimumskrav.

Forretninger og bevertning som knyttes opp til grøntdraget har liten skala og små tomter. Samtidig er det et ønske om aktivitet i første etasje. Arbeidsplass- og besøksparkering i forbindelse med denne type

virksomheten vil i praksis ikke kunne løses på egen tomt.

Det er også utfordrende å løse boligparkering på egen tomt. Kvartalene er små og det stilles krav om uteareal i forbindelse med boliger. Samtidig er det svært utfordende å realisere parkering under bakken.

Begrenset parkering i de sentrumsnære områder er i tråd med strategi om nullvekst i biltrafikken. Med bakgrunn i Vegvesenets forslag endres minimumskrav for parkering til maksimumskrav i planområdet, med unntak av eneboliger som enklere har muligheten til å sikre parkering på egen tomt. Dette vil i praksis medføre at frikjøpsordningen ikke kan anvendes. Krav om sykkelparkering styrkes med tre plasser per 100 kvm uansett formål. Dette vil fremme sykkelens betydning som framkomstmiddel i forhold til bilen.

Tomter med adkomst via gangvei eller gang sykkelvei

For eiendommer som har adkomst via gangvei, eller gang- og sykkelvei begrenses antall tillatte parkeringsplasser.

Fortettingsprosjekter

Når flere tomter bygges ut sammen skal adkomst til alle eiendommer løses fra sidegaten.

Det er foreslått følgende krav til parkering for biler og sykler:

	Maksimumskrav til parkering pr. 100 kvm BRA	Minimumskrav til parkering pr. 100 kvm BRA
	bil	sykkel
Forretning med tilhørende lager	1,5	3
Kontor	1	3
Bolig over 80 kvm i leilighetsprosjekt	1,5	3
Bolig mellom 40-80 kvm	0,8	3
Bolig under 40 kvm	0,5	3
Enebolig i hensynssone bevaring	1	3
Enebolig	2 (pr. boenhet)	3 (pr. boenhet)

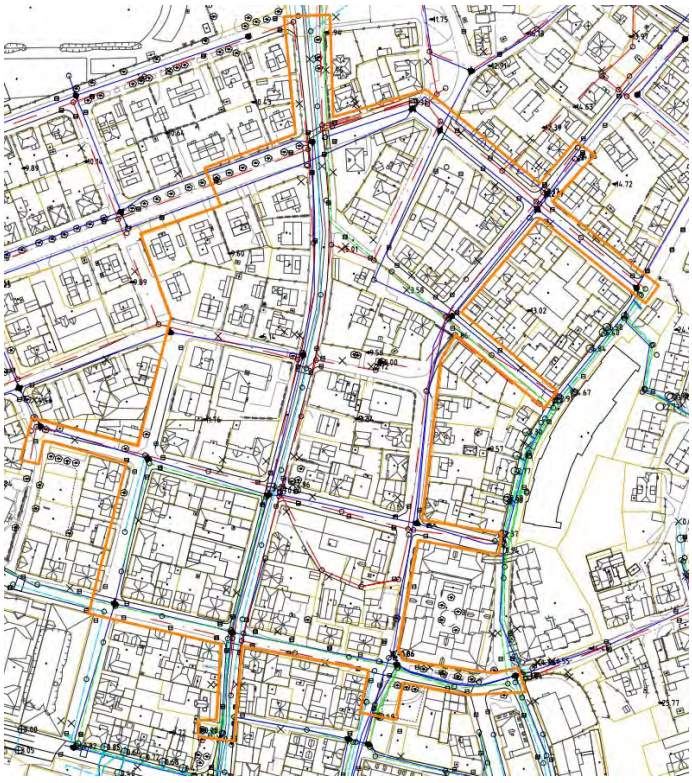
6.11 Teknisk infrastruktur

6.11.1 Vann og avløp

Etablering av ny bekkekanal og ombygging av Holmegata vil få konsekvenser for vann- og avløpsanlegget i området. Parallelt med planarbeidet jobbes det nå med en saneringsplan for en større del av Holmenområdet, som også omfatter planområdet. Hoveddelen av disse arbeidene vil bli utført i forkant av bekkeåpningen, men en del arbeider i Holmegata vil man være nødt til å utføre samtidig som man etablerer kanalen. Mesteparten av ledningsanlegget i området skal skiftes ut, og spill- og overvann skal separeres (ved at dagens avløp-fellesledninger skiftes ut mot en spillvannsledning og en overvannsledning). I figuren til høyre vises omtrentlig avgrensning av området som inngår i saneringsplanen. I tillegg skal det etableres en ny overløpsledning for overvann og spillvann som vil starte ved inntaket til bekkekulverten rett nord for jernbanen.

I dagens situasjon ligger det avløp-felles- og vannledninger på både vest- og østsiden av Holmegata. I fremtidig situasjon er målsettingen at ledningsanlegg på østsiden av Holmegata skal flyttes til Gelertsens gate, slik at det kan etableres uavhengig og i forkant av bekkeåpningen. Spillvann fra hele området øst for Holmegata vil føres til ny pumpestasjon i Gelertsens gate, som erstatter den eksisterende. Pumpestasjonen i Glommens gate flyttes og er lagt inn som et eget arealformål. På vestsiden av Holmegata vil det ikke være mulig å flytte ledningene til en annen gate. Foretrukken løsning her er grunne spillvanns- og vannledninger som kan legges i forkant av bekkeåpning, og som forsyner området vest for Holmegata. Denne løsningen forutsetter at det etableres et mindre antall villapumpestasjoner i hus med dype kjellere. Spillvann fra området vest for Holmegata føres videre til ny pumpestasjon i Gelertsens gate og må krysse bekkekanalen i Seierstens gate.

Overvann fra gater og tomter vil hovedsakelig føres til ny bekkekanal i Holmegata. Avrenning fra trafikkert areal i Borggata bør føres i separat ledning pga. høy forurensningsgrad pga. av stor trafikkmengde.
I forbindelse med utarbeidelse av saneringsplanen jobbes det også med løsninger for ny overløpsledning for avløp-fellessystemet som i dag har overløp til Veumbekken. Langs med den eksisterende kulverten (med start rett nord for jernbanen og utløp i Vesterelva ved Trosvikstranda) er det flere overløp som er tilkoblet denne. En forutsetning for bedre vannkvalitet i gjenåpnet bekk vil være at overløpsvannet i mindre grad føres til kulverten/kanalen. Per dags dato er endelig trasé for overløpsledningen ikke avklart, men det arbeides med to hovedalternativer. Det første innebærer at den legges i Holmegata frem til Holmegata/Oslogata for å deretter krysse kulverten og føres ut i Vesterelva i forlengelsen av Oslogata i vest. Det andre alternativet innebærer at overløpsledningen legges i Holmegata på østsiden av kulvert/kanal hele veien ut i Vesterelva ved Trosvikstranda.



Figur 76. Avgrensning av området der VA-anlegget skal oppgraderes.

6.11.2 Kabler og fjernvarme

Fredrikstad Fjernvarme (FFAS) har etablert nye fjernvarmerør som delvis vil ligge innenfor planområdet. Rørene krysser planområdet ved Oslogata og Seierstensgata. Nye fjernvarmerør er bla. tenkt å forsyne Trosvikstranda.
Det er tilrettelagt for åpningen av kanalen.

Norgesnett (NN) har både høyspent- og lavspentkabler i flere gater i planområdet. Eventuelt utskifting av kabler vil vurderes i detaljprosjektering.

I forbindelse med saneringsplanprosjektet har FFAS og NN blitt informert om planer i området knyttet til både bekkeåpningen og VA-omlegginger, og det er startet en prosess for å koordinere og ivareta alle parters interesser.

I tillegg til FFAS og NN sine anlegg, er det i planområdet kabler som tilhører flere andre private aktører.

6.12 Naturmangfold

Åpning av Veumbekken vil forlenge vannlinjen langs Vesterelva og føre til en direkte kobling mellom Vesterelva og de sørligste delene av kanalen. Koblingen vil gjøre at de vannlevende organismene i Vesterelva også kan svømme inn i kanalen. Det legges opp til en variasjon i bekkeutformingen, som kan tilrettelegge for større biologisk mangfold med flere habitater.

6.13 Flom

Et viktig mål med tiltaket er å forbedre forhold for flom som genereres fra Veumbekken. Det er særlig to forhold som er avgjørende i denne sammenheng:

- flomavledningstunnelen nord for planområdet
- åpne Veumbekken i planområdet og utvide kanalens tverrsnitt

Flo- og flomforhold i planforslaget er vurdert i rapporten Veumbekken Flo- og flomforhold - oppdatering 2023 som baserer seg på tidligere rapporter utarbeidet i 2015 og 2017. Det har kommet nye veiledere fra NVE om flomberegninger og utredning av flomfare. Det er nå flere verktøy som kan bidra til vurdering av flomrisiko tilgjengelig enn tidligere, samt flere år ekstra med hydrologiske data. I tillegg er det foreslått noen mindre endringer på prosjektet. Rapporten følger som vedlegg til planen.

Denne oppdaterte vurderingen av flo- og flomforhold gir noen endrede verdier for stormflo, flomvannføringer og flomvannstander, men endrer ikke hovedkonklusjonene sammenlignet med tidligere rapporter. Det er lagt til klima- og sikkerhetspåslag i henhold til NVEs veileder.

Innløpet til eksisterende kulvert ligger utenfor planområdet. Den eksisterende kulverten har ikke tilstrekkelig kapasitet, og vann vil strømme ut av bekken oppstrøms kulverten og renne nedover Holmegata.

Kanalen er dimensjonert slik at det ikke vil oppstå oversvømmelse på grunn av høy vannføring i bekken ved en moderat tidevannstand. Ved toppen på elvebreddene lik eksisterende terrengnivå vil det ikke oppstå oversvømmelse ved en 200-års flom inkludert klimafaktor som inntreffer samtidig som et stormflonivå på kote 1. Ved 200-års flom inkludert klimafaktor samt fremtidig 1-års stormflo vil vannstanden i bekken være lavere enn terrengnivå over mesteparten av den gjenåpnede bekken, men vannstanden vil bli høyere enn toppen på elvebreddene ved de lavest liggende stedene. Dersom man vil sikre området mot denne kombinasjonen av flomvannføring og stormflo, må toppen på elvebreddene heves med opp til ca. 0,2 – 0,3 m over eksisterende terrengnivå de stedene der det ikke er tilstrekkelig sikkerhetsmargin. Heving av bruene, bruk av slankere brudekker enn antatt her, og/eller senkning av bekkens bunnivå kan eventuelt redusere vannstander i området på grunn av høye vannføringer.

Området vil fortsatt bli utsatt for flom på grunn av stormflo. Derfor videreføres hensynssonene for flomfare (flom og stormflo) fra kommuneplanen i reguleringsplanen. Bestemmelsene til sonene gjenspeiler kommuneplanen og tillater ikke etablering av nye bebyggelse lavere enn kote 2,5, med mindre det utføres tiltak som sikrer nye bebyggelse i tråd med kravene i byggteknisk forskrift.

Videre detaljering av kanalen, brukonstruksjoner og terrengutforming skal hensynta flomforhold.

Sonen med særlig hensyn til bevaring av kulturmiljø ligger delvis innenfor hensynssone for flomfare. Planforslaget balanserer mellom særlig hensyn til kulturmiljø og hensyn til flomfare. Det er satt krav om å heve gulvnivået for

boliger i 1. etasje med 0,5 m over terreng. Dette for å hensynta at boligene ligger så høyt som mulig, uten at det påvirker bevaringsmiljøet sterkt negativt. Hevet første etasje gir samtidig bedre bokvalitet.

Synlig grunnmur er typisk for byggestilen i området, men med hensyn til bebyggelsens skala er det viktig at grunnmuren ikke blir dominerende for opplevelsen av den ny bebyggelsen fra gaterommet sammen med eksisterende bebyggelse.

I områder innenfor bevaringsområdet, der det ikke vil oppnås en kotehøyde på 2,5 moh., må det gjennomføres tiltak som sikrer bebyggelsen i krav med byggeteknisk forskrift.

6.14 Levekår og folkehelse

Gjennom etablering av park og grøntdrag i Holmenområdet styrkes funksjonen av det offentlige rom som sosial arena. Det legges til rette for et mangfold av ulike oppholdssteder og møtesteder. Utforming av tiltaket inviterer til å gå og sykle i området. Elverommet gjøres mer tilgjengelig og sammenheng mellom gang- og sykkelforbindelse gjennom byen styrkes. Det tas også høyde for retablering av gater med fortau og kjørebane i Holmens gatenett, noe som vil forbedre oppholdskvalitet i og ved boligområdene.

Det er mange små leiligheter i småhuskvartalene i dag, som hovedsakelig brukes til utleie. Det er få felles uteoppholdsarealer for flere boenheter og de fleste uteoppholdsarealer har ikke tilfredsstillende kvalitet. For å påvirke boligmiljøet positivt, er det viktig med variasjon i boligtilbud. Derfor er det foreslått å begrense andel småleiligheter for ny bebyggelse i området. Samtidig stilles det krav om felles uteoppholdsareal på bakkeplan, noe som vil påvirke bokvaliteten positiv.

Gjennomgangstrafikken, som avvises fra planområdet, og nytt parkdrag vil bli viktige tiltak for å få i gang revitalisering av området. Mindre støy, økt tilgang til attraktive oppholdsarealer og større variasjon i boligtilbud vil være et viktig bidrag til å heve levekårene i området.

6.15 Risiko og sårbarhet

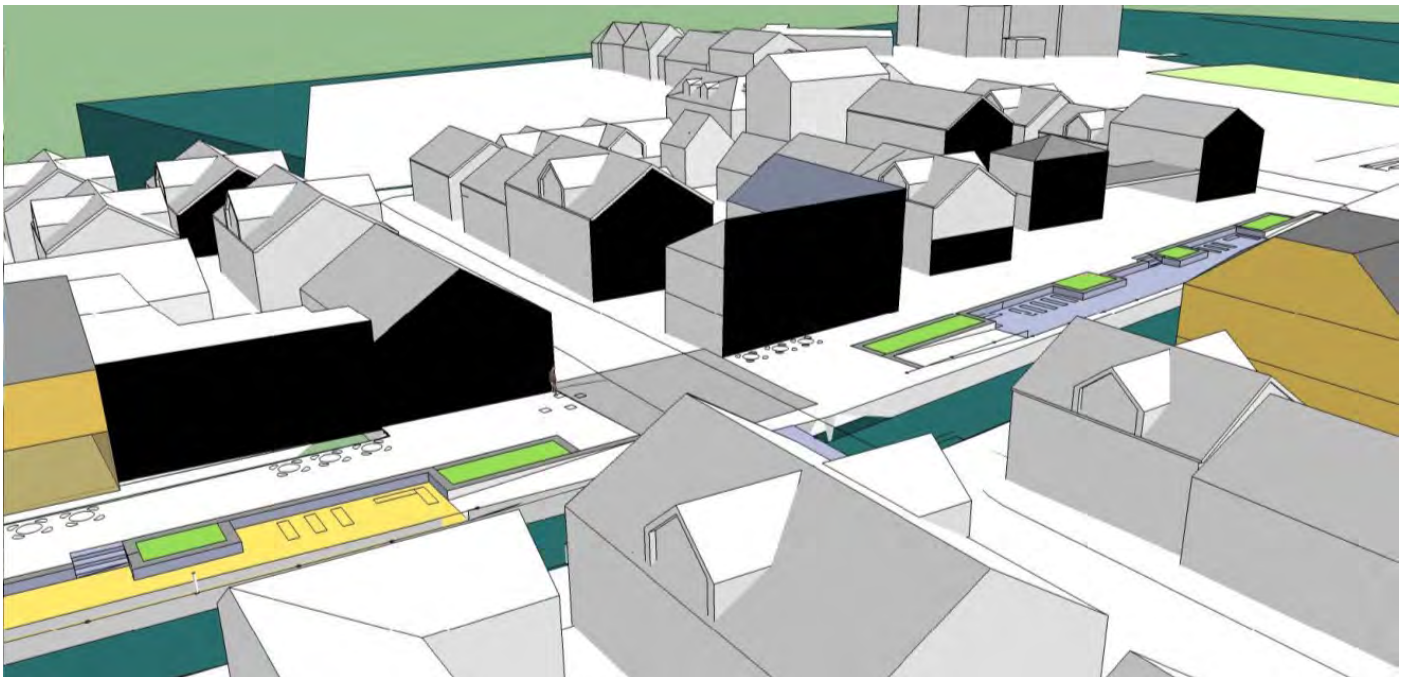
Med utgangspunkt i forslag til detaljregulering for Veumbekken - Holmen, er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analysen følger plansaken som vedlegg). Denne skal etterkomme plan- og bygningslovens krav om ROS-analysen ved all planlegging (jf. § 4-3).

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite sårbart. Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon, og sårbarhetsvurdering av de temaene som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet:

- Ustabil grunn (områdestabilitet)
- Flom
- Havnivåstigning/stormflo
- Dambrudd
- Transport av farlig gods
- VA-anlegg og ekstremnedbør (overvannshåndtering)

Det er, gjennom fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering, identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet. Tiltakene er:

- Vurdere behov for erosjonssikring i strandsonen
- Alle nybygg som vil ligge under kote 2,5 i NN2000 må sikres mot vann eller tåler oversvømmelser til dette nivået.
- Aktuelle dameiere informeres i forbindelse med planarbeid. Ny infrastruktur eller endret bruk nedstrøms fra et anlegg kan innebære behov for endring av konsekvensklasse for damanleggene.
- Eksisterende kulvert er i dårlig forfatning og forutsettes oppgradert i nær framtid slik at brudd i denne ikke oppstår.
- Eksisterende kabler og kraftledninger må kartlegges og hensynstas under anleggsarbeidet.
- Det forutsettes at krav gitt i Byggteknisk forskrift (TEK 17) etterkommes når det gjelder fremkommelighet for utrykningskjøretøy og tilgang til slokkevann



Figur 77: Situasjon etter rivning av husrekken som henvender seg Holmegate. Sorte vegger er lukkete fasader og brannvegger.

6.16 Eiendomsinngrep

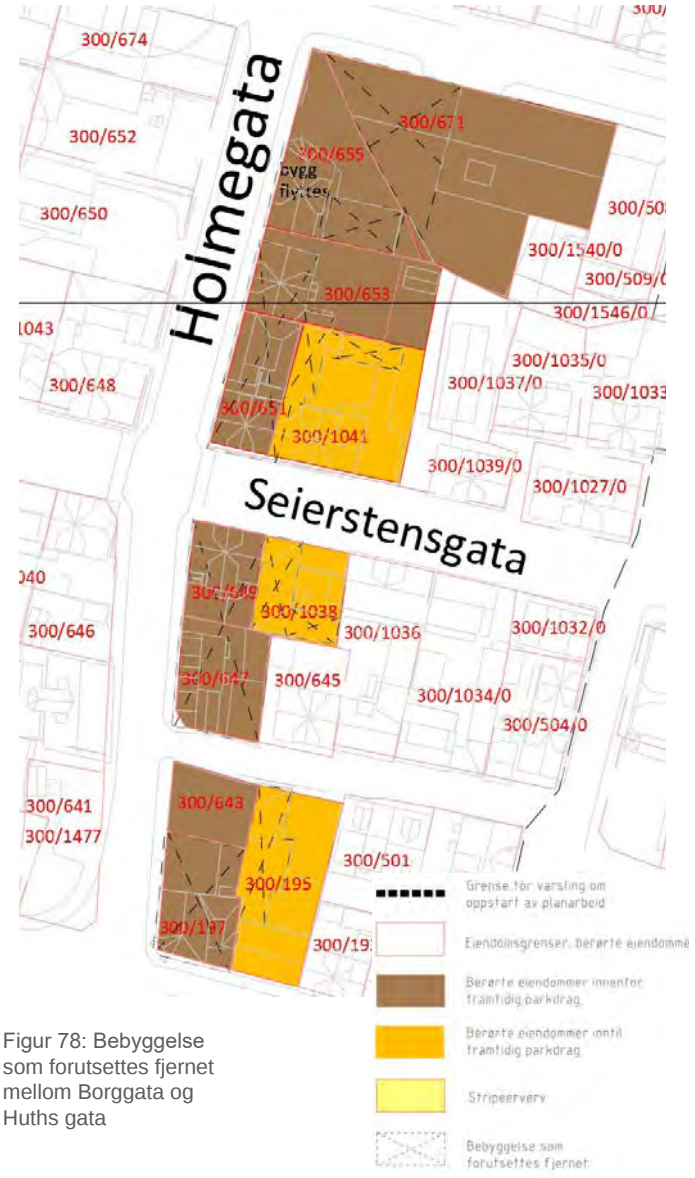
Tiltaket berører mange grunneiere og beboere sterkt i utbyggingsfasen. Planforslaget forutsetter at eksisterende bebyggelse rives.

Eiendomsinngrep mellom Borggata og Huthsgate

Det er en forutsetning for gjennomføring av tiltaket at bebyggelse langs østsiden av Holmegata rives. Tomtene nærmest Holmegata vil bli en del av grøntdraget. Planforslaget legger opp til regulering fra område for bebyggelse og anlegg til område for grøntstruktur.
10 bygninger inkl. uthus forutsettes revet og et bygg forutsettes flyttet iht. til bevaringsstrategien for området. Eksisterende og ny bebyggelse inntil grøntdraget er også en vesentlig del av prosjektet. For videreføring av det bevaringsverdige bygningsmiljøet er det avgjørende at kvartalsstrukturen reetableres på østsiden av parkdraget. Lukkede fasader mot grøntdraget tillates ikke, noe som er vesentlig for å oppnå et trygt og attraktivt byrom.

Når første rekken av bebyggelsen langs Holmegata rives blir den bakenforliggende bebyggelsen synlig. Brannvegger dominerer. Noe av eksisterende bebyggelse kan ikke tilpasses den nye situasjonen.

Planforslaget legger opp til videreføring av bebyggelse og anleggsformål, men forutsetter samtidig at



Figur 78: Bebyggelse som forutsettes fjernet mellom Borggata og Huths gata

deler av bebyggelsen rives. Ny bebyggelse skal oppføres i formålsgrensen og utformingen skal hensynta grøntdragets viktige betydning som byrom. Gjennomføring av tiltaket forutsetter at det rives ytterligere tre bygninger/uthus langs parkdraget.

Sør for Borggata
Det er en forutsetning for gjennomføring av tiltaket at bebyggelse langs østsiden av Trosvikstranda rives og at bygningen nærmest grøntdraget på vestsiden rives. På sørsiden av Borggata blir følgende bebyggelse berørt: Trosvikstranda 11a på vestsiden og Holmegata 2 på østsiden av framtidig kanal.

I forbindelse med transformasjon av Trosvikstranda er bebyggelsen planlagt revet.

6.17 Plan for avfallshenting / renovasjonsplan

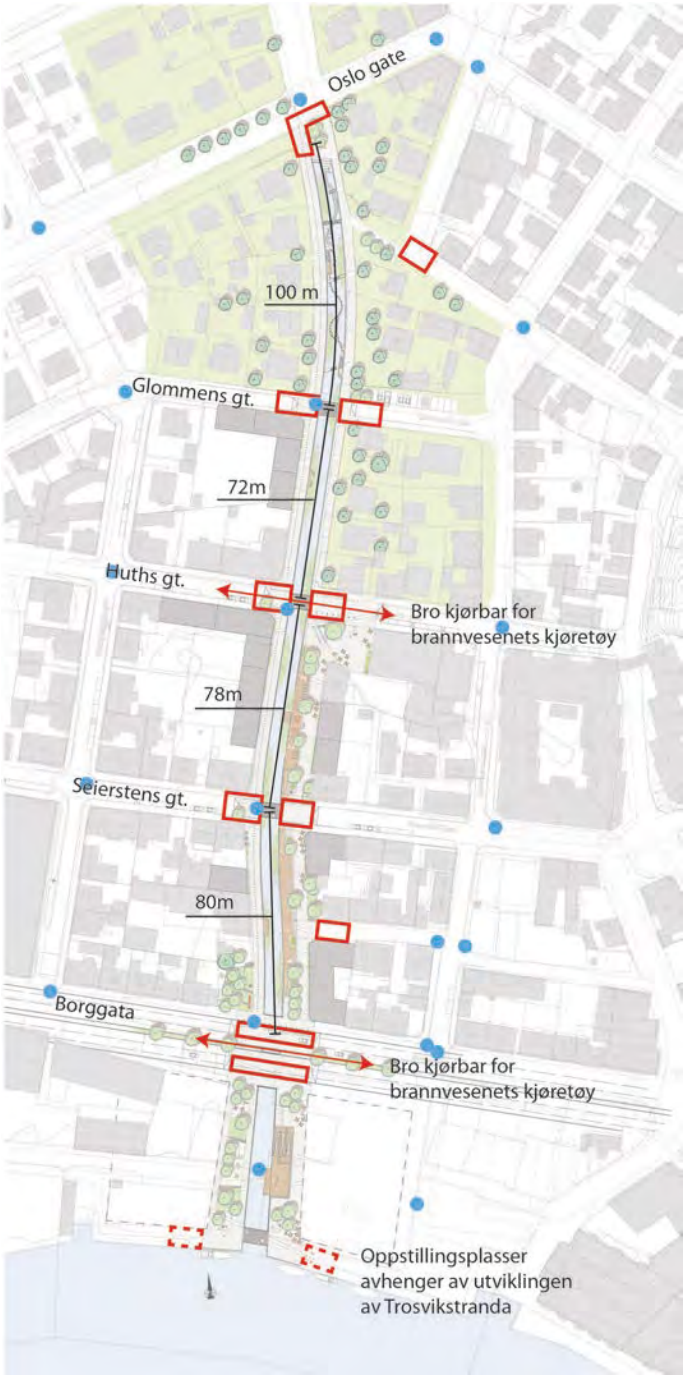
Planområdet omfatter et sentrumsnært boligområde med noe innslag av næring der ordinær gatestruktur skal gjenopprettes. Kjøremønsteret for renovasjonsbiler vil ikke endres vesentlig på grunn av bekkeåpningen, fordi broer vil opprettholde gatenettet som i dag. Broene skal være dimensjonert til å tåle vedlikeholdsmaskiner og renovasjonsbiler.

Aktuelle fraksjoner som skal innhentes i planområdet er husholdningsavfall, plast, farlig avfall og papir. Det er nok oppstillingsareal for dunker i portrom og på offentlig areal ved innhenting/tømming. I reguleringsbestemmelsen er det satt krav til nybygg om tilstrekkelig areal til håndtering av nærings- og husholdningsavfall, som skal være lett tilgjengelig for renovatør.

Med hensyn til sikkerhet foreslås det at eiendommer med adkomst via gang- sykkelvei og gangvei skal trille fram avfallsbeholderne til nærmeste sidegate på tømmedag. Ved detaljering av landskapsplanen vil det tas høyde for tilfredsstillende areal til oppstilling av avfallsbeholdere.

6.18 Brannvern *

Vannforsyningen i området er stabil. Eksisterende brannkummer og ledningsnett har varierende kvalitet,



Figur 79: Planillustrasjon som viser oppstillingsplasser i rødt, eksisterende brannventiler i blått, avstander mellom oppstillingsplasser og hvilke av brokryssingene som er planlagt kjørbare for brannvesenets kjøretøy. Merk at illustrasjonen ikke viser oppdatert linjeføring for kanalen sør for Borggata. Oppstilling her avhenger av utviklingen av Trosvikstranda.

men alt ledningsnett som ikke er av nyere dato skal fornyes i området, inklusive brannkummene. Kapasiteten på vannledningsnettet vil da bli tilfredsstillende med hensyn til brannvann, og betydelig oppgradert sammenlignet med i dag.

* se også notat brannvern som er vedlegg til planbeskrivelsen

Hovedadkomst for brannvesenet til området vil være fra tverrveiene, og det legges opp til oppstillingsplasser i kryssene. Det vil være mindre enn 50m til angrepsvei fra alle tverrgatene. Broene i Huths gate og Borggata er foreslått regulert til å tåle 10 tonn for å sikre at de er kjørbare for brannvesenets kjøretøy.

Det vurderes at det vil være lite aktuelt med tilgang for stigebil langs kanalen. Eksisterende bebyggelse langs kanalen er 1-2 etasjer høy, og det reguleres for bebyggelse med opptil to etasjer langs Holmegata og tre etasjer mot bakgårdene.

6.19 Anleggsgjennomføring

Bekkeåpningen vil bli utført ved at man slår ned spunt på begge sider av den åpne kanalen som skal bygges. Selve kanalløpet vil bli utført i betong. Det vil bli etablert park og ny veioppbygging med nytt dekke for gående og syklende langs den åpne kanalen. Broer med brokar skal bygges på tvers av kanalen.

Eksisterende infrastruktur i bakken er gammel og svært mye av dette må skiftes ut og legges om både i planområdet og i tilstøtende områder. Dette er kabler, vann- og avløpsledninger. I tillegg skal det etableres ny fjernvarmetrase gjennom området.

I planlegging av anleggsarbeider vil det legges vekt på å ikke berøre tilliggende beboere mer enn nødvendig og konkrete avbøtende tiltak vil vurderes der det er nødvendig. Hva som skal utføres, fremdrift og hvordan det skal utføres vil bli varslet berørte ved informasjonsskriv og i media i god tid før anleggsstart. Før anleggsstart vil tilstand på bygninger som kan være utsatt for rystelser eller setninger bli registrert og setningsbolter blir montert på grunnmurer. Poretrykksmålere er montert for å ha en oppfølgende kontrollmåling med grunnvannstand i området. Arbeidet med spuntingen vil bli utført på den måten som er mest skånsom for omgivelsene og som sikrer en god kvalitet på spunt. Adkomst til naboeiendommene vil bli forsøkt opprettholdt i hele anleggsperioden.

Det er planlagt tre etapper for utbygging. Første etappe er sør for Borggata. Den andre etappen omfatter småhuskvartalene mellom Borggata og Huths gate. Utbygging nord for Huths gate vil starte opp sist.

6.20 Rekkefølgebestemmelser

Det er foreslått følgende rekkefølgebestemmelser:

a) Gjennomgående kjørebane i Gelertsens gate fra Seierstensgata til Huths gate (o_SV5) skal være opparbeidet før Holmegata nord for Borggata og sør for Huths gate stenges for anleggsgjennomføring.

b) Bebyggelse som er forutsatt fjernet i felt K1-1, K1-2, K2, K3-1, K3-3, o_GP 4 og o_GP 3 skal fjernes før byggestart av tiltak med etablering av åpen kanal og parkdrag mellom Borggata og Huths gate.

c) Bebyggelse som er forutsatt fjernet i felt o_GP5 skal fjernes før byggestart av tiltak med etablering av åpen kanal og parkdrag mellom Vesterelva og Borggata.

d) Inngangspartiet og forhage til bebyggelse Seierstensgata 10 skal flyttes vekk fra byggets østside før byggestart med etablering av kjørebane øst for Seierstensgata 10.

7 KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

7.1 Overordnede planer og mål

7.1.1 Nasjonale og regionale føringer

Planforslaget legger til rette for utvikling av byens grøntstruktur med åpen kanal og gode forbindelser for gående og syklende, noe som er i tråd med overordnede nasjonale og regionale føringer.

Store investeringer i vann- og avløpsnettet, vesentlig reduksjon av biltrafikken gjennom området og etablering av åpen kanal og parkdrag er et viktig virkemiddel til å forbedre levekårene i området, noe som også vil bidra til å bedre oppvekstsvilkår for barn- og unge i tråd med rikspolitiske retningslinjer.

Planforslaget legger til rette for økt boligmasse i nærheten av sentrum, og fokuserer samtidig på å styrke forhold for gående og syklende i tråd med mål i klimaplanen.

7.1.2 Kommuneplanens arealdel 2023-2035

Planforslaget legger opp til en fortetting med fokus på utvikling av gode levekår og styrke sammenhenger mellom grøntområder, i samsvar med kommuneplanens arealdel.

Planforslaget gir gode muligheter for aktivitet og rekreasjon i byen. Det øker andelen oppholdsarealer og sosiale møteplasser. Videreføring av områdets særpreg er i samsvar med mål om å styrke opplevelsen av identitet i byen.

7.2 Landskap, kulturmiljø og verneinteresser

Bevaringsverdig bygningsmiljø
Størstedelen av småhuskvartalene i planområdet er regulert til hensynssone bevaring av kulturmiljø. Det er bygningsmiljøet som er bevaringsverdig, ikke enkeltbygg. Ingen av de eksisterende bygningene er vernet eller pekt ut til bevaring, selv om det med bakgrunn i gjeldende reguleringsplan kan nektes rivning.

Planforslaget forutsetter at noen bygninger innenfor hensynssonen rives, både for å gi det nødvendige tverrsnittet til parkdraget og for å reetablere den typiske kvartalsstrukturen mot parkdraget. Planforslaget konkretiserer derfor dagens regulering med å identifisere verdifull bebyggelse som bærebjelke i bevaringsstrategien. Over 50 % av den eksisterende bebyggelsen i hensynssonen er foreslått regulert til bevaring, noe som er en viktig presisering i forhold til gjeldende bestemmelser. Det er også foreslått en utvidelse av hensynssone bevaring mot nord, samt å regulere misjonshuset til bevaring. Dette er positivt for bygningsmiljøet. Planforslaget vil styrke bevaring av bygningsmiljø i forhold til dagens regulering.

Sterke føringer i planforslaget for ny bebyggelse i småhuskvartalene (både innenfor og utenfor hensynssone bevaring) med hensyn til utbyggingsstruktur, skala og utforming er vesentlig for at det karakteristiske preget av de historiske gaterommene vil bli bevart. Det ansees som viktig at intensjonen fra planforslaget om videreføring av bygningsstruktur, skala og utforming følges opp tett under byggesaksbehandlingen i samråd med fylkeskommunen. Gode løsninger for ny bebyggelse kan styrke og videreutvikle områdets identitet og bygningsmiljø, dårlige løsninger kan virke ødeleggende.

Planområdet er i dag preget av belastning fra veitrafikken i Holmegata, bebyggelsen er til dels utsatt for stor

slitasje og boligkvaliteten er utilfredsstillende. Etablering av parkdraget i Holmegata vurderes som et viktig tiltak for revitalisering av området og utvikling av attraktive og trygge bomiljøer. Bevaringsstrategien gir en god balanse for både å tillate utvikling og samtidig bevare bygningsmiljøet. Derfor vurderes planforslaget som viktig og positivt også for verneinteresser i planområdet.

Seierstens misjonshus

Seierstens misjonshus ligger i småhuskvartalene nord i planområdet. Bygningen skiller seg ut fra annen bebyggelse i området i funksjon, arkitektur og plassering på tomten, men det er ikke registrert noe form for verneverdi per i dag. Fylkeskonservatoren har vurdert misjonshuset til å ha høy verneverdi som enkeltobjekt, og anbefaler derfor at bygningen bevares.

Landskap

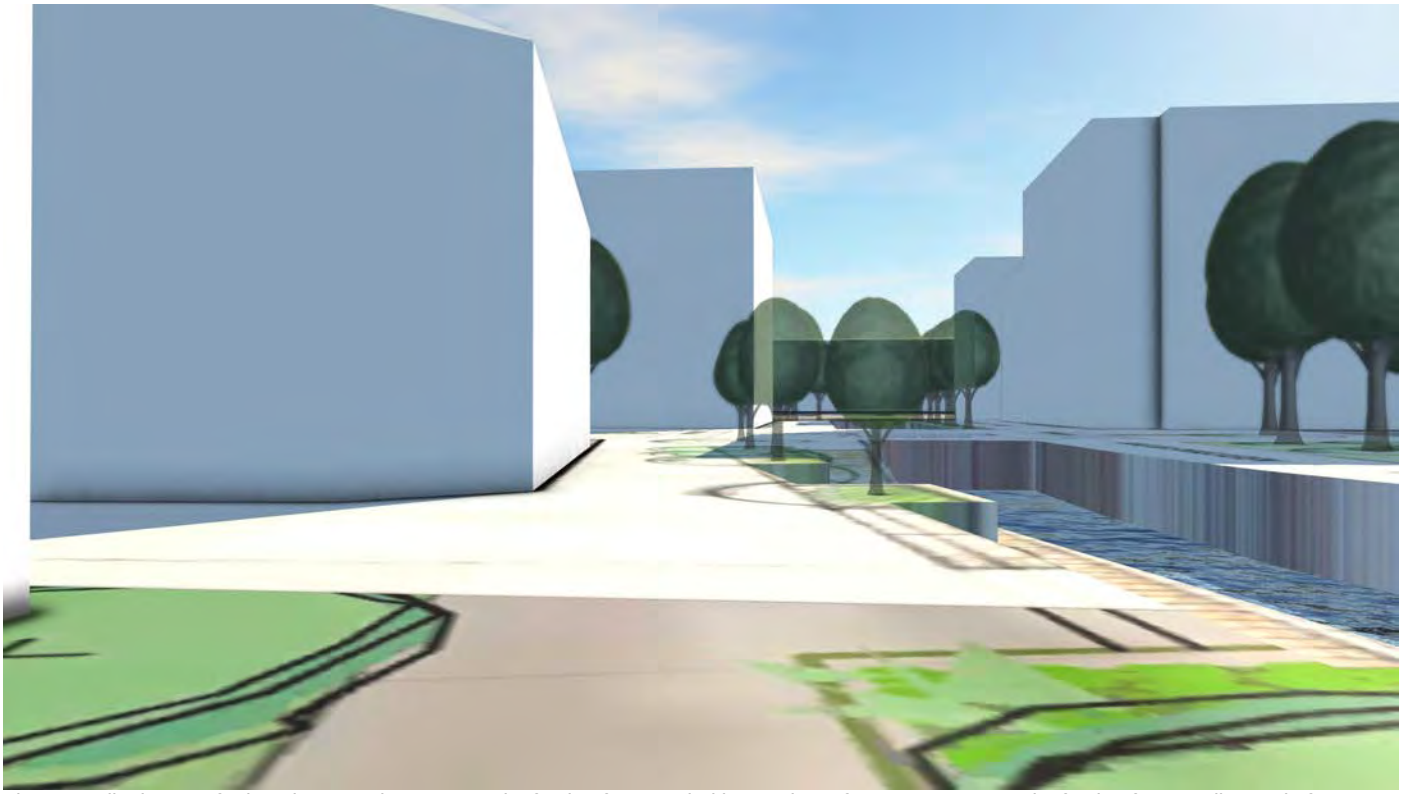
Planforslaget bidrar til utvikling av en sammenhengende grøntstruktur i byen. Det vurderes veldig positivt å få fram Veumbekken, som markerer landskapsrommet og forbindelsen mellom grønnstrukturen utenfor byen og Glommavassdraget. Også siktlinjen fra Holmegata til Glomma styrkes som en viktig orienteringslinje i byen. Siktlinjen fra den østre gangforbindelsen langs kanalen blir imidlertid brutt av ny bebyggelse på Trosvikstranda.

7.3 Byutvikling, byform og estetikk

Bevaringsverdig bygningsmiljø og nytt landskapsrom er styrende for utvikling og nybygging i området. Planforslaget viderefører den eksisterende bebyggelsesstrukturen, med småhuskvartalene i sør og villakvartalene i nord. Bevaringskonseptet sikrer videreføring av det bevaringsverdige bygningsmiljøet, samtidig med at det legges til rette for utvikling i småhuskvartalene. Utbyggingspotensialet styres med hensyn til det bevaringsverdige bygningsmiljøet og derfor betraktes de estetiske konsekvenser som positive. I villakvartalene skal de private hager kunne oppfattes som del av grønnstrukturen, noe som er foreslått sikret gjennom byggegrenser mot parkdraget.

Boligetasjen skal løftes med 0,5 m fra bakkeplan for å redusere risiko for flom uten at det påvirker det bevaringsverdige bygningsmiljøet negativt. Boliginngangene er foreslått regulert fra baksiden. Det er typisk for småhuskvartalene og vil samtidig gi mulighet for trinnfri adkomst på terreng til boligen.

Planforslaget legger opp til en fleksibilitet i planen for fordeling mellom bolig og næring og tillater en utvikling fra eksisterende næringstomter til boliger.



Figur 80: Siktakse øst for kanalen mot elverommet, planforslag for Veumbekken-Holmen fra 2016, sammen planforslag for Trosvikstranda fra 2024.

Publikumsrettet virksomhet skal henvende seg til parkdraget. Krav til publikumsrettet virksomhet er kun foreslått i begrenset omfang. Hjørnetomter har i den historiske bebyggelsesstrukturen vært viktig for handel og servicefunksjoner og dette er foreslått videreført. Fordi planforslaget kun krever publikumsrettet aktivitet i kvartalets hjørner ved grøntdragets østside, er det avgjørende at dette prinsippet ikke utvannes i senere byggesaksbehandling.

Få tomter i småhuskvartalene kan i dag oppfylle krav om uteoppholdsareal. Derfor prioriteres sammenhengende uteoppholdsarealer på bakkeplan i nye boligprosjekter. Samtidig gis det større utbyggingspotensial til områder med stort potensial for gode sammenhengende uteområder, sammenlignet med det som er typisk for området. Utearealer og oppholdskvalitet prioriteres framfor krav om etablering av bilparkering i området.

7.4 Forholdet til naturmangfoldloven og konsekvenser for biologisk mangfold

Forholdet til naturmangfoldloven

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget
Det vurderes at foreliggende informasjon om registrerte naturtyper, arter og områdets eventuelle økologiske funksjoner er tilstrekkelig. Det er ikke registrert verdifull natur innenfor planområdet, men det må forventes at den eksisterende grønnstrukturen og områder med vegetasjon har en viktig betydning for vanlige arter av fugl og mindre arter av virveldyr samt virvelløse dyr. Planforslaget legger opp til bekkeåpning og etablering av park som vil øke andel areal som har verdi i en naturmessig sammenheng. Samtidig legges det opp til en sanering av vann- og avløpsanlegg i området som vil være positiv for omkringliggende økosystemer.

§9 Føre-var-prinsippet
Ikke relevant, det vises til merknad til §8.

§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning
Det vurderes at planforslagets arealbruk og disposisjon ikke vil bidra til å øke den samlede belastningen på omkringliggende økosystemer. Det vises for øvrig til kommentarer til §§ 8 og 9.

§ 11 Kostnader ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver
Tiltakshaver vil som følge av planen ta initiativ til å tilrettelegge for styrking av eksisterende grønnstruktur.

§12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder
Det vises til kommentarer til §§ 8, 10 og 11.

Konsekvenser for biologisk mangfold

Hovedeffekten av å åpne Veumbekken for biologisk mangfold er at fisk og andre vannlevende organismer i Vesterelva får muligheten til å bevege seg inn i kanalen. Eksempelvis er både skrubbeflyndre og abbor, begge observert i Vesterelva, tolerante fiskearter som også kan trives i stillestående vann. Disse vil trolig svømme inn i kanalen. Fisken vil antakelig også kunne ses av publikum som går tur langs kanalen. Forholdene i kanalen er lite egnet for bl.a. sjøørret og delvis ål grunnet lav vannhastighet, finkornet bunnsubstrat ved tilslamming og bruk av deler av kanalen til lekeområder. Tiltaket vil likevel ikke være til hinder for at sjøørret eller annen fisk som håndterer noe spranghøyde kan vandre videre i bekken dersom den senere skulle åpnes videre oppover.

Sammenlignet med naturen utenfor byggesonen vil det være begrenset hvor mye parkdraget vil kunne bidra til økt biologisk mangfold. Men transformasjon fra vei til park i så urban sammenheng vil allikevel ha en liten positiv effekt på biologisk mangfold og samtidig gi et viktig bidrag til økosystemtjenester i byen. Det er vesentlig at trærne i parkdraget får gode vekstforhold. Ved å plante trærne litt nærmere kanalkanten kan det gi økt biologisk verdi på grunn av tilgang på skygge og organisk materiale for de vannlevende organismene

7.5 Bokvalitet og uteområder

Bokvalitet styrkes vesentlig gjennom etablering av parkdrag og krav om felles uteoppholdsareal på bakkeplan. Krav til leilighetsstørrelse og belysning vil motvirke utvikling til enda flere små leiligheter, med til dels dårlige solforhold. Dette vil gi større mangfold i boligtilbud og sikre en minstekvalitet av nye leilighetsprosjekter. Bokvaliteten vil påvirkes positivt.

7.6 Trafikkforhold

Reguleringsplanforslaget følger opp oppgraderingen av Borggata med to felt, sykkelfelt og fortau på begge sider samt stenging av Holmenområdet for gjennomgangstrafikk.

Stenging av Holmegata er belyst i trafikkberegningene i forbindelse med planforslaget for Trosvikstranda samt de tidligere utredningene for indre sentrumsring. Det konkluderes med at det vil være en god løsning.*

Det å fjerne gjennomgangstrafikken vil gi rom for etablering av gode gang- og sykkelforbindelser som et viktig ledd i den overordnete transportstrategien. Omfordeling av trafikken på hovedveinettet vil ikke påvirke trafikkmengder vesentlig på hovedveinettet.

Planforslaget har ingen virkning på kollektivtransporten i området, da tidligere bussrute gjennom planområdet er lagt om.

Sonedeling bør iverksettes samtidig med stenging av Holmegata for at ikke gjennomgangstrafikk belaster andre deler av Holmenområdet i en midlertidig situasjon.

For småhuskvartalene er det foreslått å innføre maksimumskrav til bilparkering samt å styrke krav til sykkelparkering. Intensjonen er å prioritere oppholdskvalitet framfor bilparkering og samtidig støtte opp under mål om nulltrafikkvekst i byområdet. Færre parkeringsplasser vil stimulere til mindre bilkjøring i et sentrumsnært området som på grunn av de fysiske forutsetningene i lite grad er egnet til bilparkering på egen tomt. Parkeringsstrategien vil sammen med krav til minste felles uteoppholdareal skape økt fokus på bokvalitet, istedenfor biltilgjengelighet. Dette er et viktig bidrag til å skape incentiver for atferdsendring og dermed redusere bilbruk på korte reiser.

Ikke alle boliger som har adkomst fra Holmegata i dag kan få adkomst fra sidegatene. Det er derfor foreslått at adkomst til disse eiendommer opprettholdes fra parkdraget via gangvei eller gang- og sykkelvei. For å begrense unødvendig biltrafikk i parkdraget begrenses antall parkeringsplasser i forhold til dagens boenheter. Det tillates ikke å etablere nye parkeringsplasser i tilknytning til nye boenheter på disse eiendommer.

Eksponering av og tilgjengelighet til dagens næringsbedrifter i området vil endre seg gjennom stenging av Holmegata for biltrafikk og skjerming av Holmenområdet for gjennomgangstrafikk. Dette vil endre forutsetninger for næringsdrift i planområdet.

Næringstomter i Holmegata som ikke kan få adkomst fra sidegatene kan ikke opprettholdes. Konsekvensen av varelevering og næringstrafikk på gang- og sykkelvei i parkdraget er ikke forenlig med målet for prosjektet. Særlig rørleggerbedriften som har lager og bilparkering i Holmegata er berørt. Det er i utgangspunkt aktiviteter som er lite forenlig med områdets funksjon som sentrumsnært boligområde. Når virksomhetene allerede i anleggsfasen vil miste adkomst er det foreslått at de avvikles og områdene tilrettelegges for fortetting med boliger.

Næringsbedrifter i sidegatene vil få endrete adkomstforhold. Det er særlig rørleggerbedriften i Gelertsens gate som er berørt av den foreslåtte sonedelingen. For å tilrettelegges best mulig for næringsvirksomheten i området under de nye forutsetningene er det foreslått å åpne Gelertsens gate for bilkjøring fra Borggata til Huths gate. Det er også foreslått å holde gangbroen i Huths gate åpent for biltrafikk så lenge rørleggerbedriften har sin virksomhet i området.

7.7 Barn og unges interesser

Når den trafikkerte Holmegata erstattes med et parkdrag er det svært positivt for barn og unge. Andel oppholdsarealer og møteplasser økes vesentlig i området. Det legges også til rette for en trygg forbindelse både til fots og med sykkel. Men kanskje viktigst for barn- og unge er at tiltaket vil gi et viktig bidrag til revitalisering av området, noe som er spesielt viktig for å utvikle et trygt og godt bomiljø i den nedre delen av Holmegata. Viktig i denne sammenheng er også at parken gjennomføres med et høyt ambisjonsnivå og at det samtidig fokuseres på utforming av den tilliggende bebyggelse, slik at nye fasader mot parken sikrer god sosial kontroll og aktivitet i parkdraget, som igjen skaper trygghet for alle aldersgrupper. Krav om minste felles uteoppholdsareal på bakkeplan vil ytterligere styrke bokvalitet i Holmen-området og er spesielt viktig for de minste barna.

Det er ikke foreslått etablering av barnehage i området,

* Indre Sentrumsring – Analyse og Løsningsalternativer, S.71 punkt 5.3.2 Konsekvenser for trafikkavvikling, Fredrikstad kommune, COWI AS, 25. juni 2014

men gangforbindelsen til og fra barnehager og skoler i området vil bli vesentlig forbedret, med at grøntdraget etableres og gjennomgangstrafikken avvises fra Holmen-området.

De lokale leke- og oppholdsmuligheter for barn og unge forbedres vesentlig i området både med etablering av parkdraget og med krav om felles samlet uteoppholdsareal ved nye byggeprosjekter.

De private uteoppholdsareal er ivaretatt i planforslaget, selv om kravene er noe endret for småhuskvartalene. Fokus på minste samlede uteoppholdsareal på bakkeplan er positiv for barn og unge.

7.8 Sosial infrastruktur

Utbyggingspotensialet på mellom 25 og 65 leiligheter gir en potensiell befolkningsvekst på 50 – 130 nye bosatte i planområdet, noe som vil medføre behov for flere skole- og barnehageplasser. Både Trosvik og Trara har dårlig skolekapasitet. Det vil også bli behov for flere barnehageplasser i området. Det er per i dag ikke konkrete utbyggingsinteresser i området. Utbygging er avhengig av private som ønsker å investere i området.

Planforslag er i tråd med kommunens mål om at 60 % av all ny boligbygging skal skje innenfor byområdet. Utbyggingspotensial må sees i sammenheng med de andre utviklingsområder i denne delen av byen og behov for flere skole- og barnehageplasser bør vurderes kontinuerlig gjennom kommunens boligbyggeprogram.

7.9 Universell tilgjengelighet

Universelt tilgjengelighet har vært styrende for utvikling av konseptet til landskapsplanen for grøntdraget og de fleste oppholdsområder vil være universelt tilgjengelig. I den videre prosjekteringen er det viktig at hensyn til blinde og svaksynte i form av blant annet ledelinjer ivaretas. Det bør også være fokus på valg av planter som er minst mulig allergifremkallende.

7.10 Energibehov – energiforbruk

Området ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme og større utbygginger i området forventes tilkoblet til fjernvarme. For øvrig forutsettes det at krav gitt i Byggteknisk forskrift etterkommes.

7.11 Områdestabilitet

Rasfare er vurdert i notatet Veumbekken – Områdestabilitet iht. NVEs veileder 7/2014, Norconsult AS, 02.02.2015. Notatet er gjennomgått og oppsummert etter oppdaterte myndighetskrav og NVEs veileder 1/2019 i mai 2023.

Det er gjennomført grunnundersøkelser langs Veumbekken. Laboratorieundersøkelsene av disse prøvene har ikke påvist kvikkleirene. Grunnvannsnivå antas å ligge 1-1,5 m under terreng (ca. ved havnivå).

Området som reguleres er delt opp i to soner for vurdering av områdestabilitet. I området nord for Borggata vurderes lokal stabilitet å være uproblematisk. Området sør for Borggata (på Trosvikstranda) vurderes særskilt på grunn av terrenghelning i strandsonen mot Vesterelva. Tiltaket vurderes å ikke påvirke områdestabiliteten negativt, men det påpekes at evt. erosjon i strandsonen bør stoppes ved erosjonssikring.

I den videre detaljeringen av prosjektet bør erosjonssikring i sammenheng med bekkeutløpet vurderes.

7.12 Flomfare

Reguleringsområdet er i dag utsatt for flom fra Veumbekken og på grunn av stormflo.

Åpning av Veumbekken som foreslått vil øke kapasiteten av dagens kulvert og redusere hyppigheten av oversvømmelser oppstrøms kulvertinnløpet. Det vil forbedre flomsituasjonen vesentlig i planområdet. Utforming av kulvertinnløpet og eksisterende kanal nord for Oslogata vil også ha innflytelse på flomrisiko i Holmenområdet. De ligger utenfor planområdet. Det vil fortsatt være oversvømmelse ved kulvertinnløpet, som fører til at vann vil renne ned Holmegata mot den gjenåpnede bekken frem til at kulverten ovenfor

Oslogata utbedres. Utforming av den gjenåpnede bekken bør gjøres slik at vann som strømmer sørover langs Holmegata føres tilbake til den gjenåpnede bekken.

Stormflonivåene i planområdet vil ikke bli endret, og området vil fortsatt bli utsatt for flom fra stormflo. Dette er hensyntatt gjennom hensynssone for stormflo i tråd med kommuneplanen, med tilhørende bestemmelser for sikring.

7.13 Støy og luftforurensning

Støy og luftforurensning i planområdet er i dag i vesentlig grad knyttet til veitrafikk i Holmegata. Når bilgaten i Holmegata erstattes med et parkdrag vil situasjonen i Holmenområdet bli vesentlig forbedret. Boligkvalitet i området vil forbedres, spesielt langs Holmegata. Omfordeling av gjennomgangstrafikken på hovedveinettet vil ikke ha noen vesentlig innvirkninger på trafikkmengder på hovedveinettet og dermed ikke påvirke støy- og luftkvalitet langs hovedveinett i merkbar grad.

Arbeidet med ombygging av Borggata til tofeltsvei med fortau og sykkelfelt på begge sider ligger i planforslaget for Trosvikstranda. Framtidig situasjon i forhold til støy og luftforurensing langs Borggata vil være en del av denne planen. Planforslaget for Veumbekken - Holmen legger imidlertidig føringer for at det ved detaljering av boligprosjekter langs Borggata skal finnes løsninger som ivaretar anbefalte støygrenser gitt i i retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442).

7.14 Forurensing i grunnen

Det er gjort en innledende studie med vurdering av mistanke om forurensning, og en orienterende undersøkelse av grunnen. Prøvetaking ble gjennomført den 29. juni 2011. Det ble boret i 12 prøvepunkter og tatt ut jordprøver fra fire ulike dyp. Jordprøvene er analysert for tungmetaller (8), oljeforbindelser (C5-C35), PAH (16); BTEX og PCB (7). To prøver ble i tillegg analysert for klorerte pesticider, klorerte benzener, flyktige halogenerte hydrokarboner og klorfenoler. Resultatene vurderes i henhold til Klif-veilederen Tilstandsklasser for forurenset grunn (TA-2553/2009) og normverdier for forurenset grunn for de stoffer hvor tilstandsklasser ikke er utarbeidet.

Resultatene viser at det er rene masser (tilstandsklasse 1 for forurenset grunn) i fem punkter i Holmegata. I tre punkter er grunnen i tilstandsklasse 2. Det er bly, benzo(a) pyren og PAH som har forhøyde konsentrasjoner. Kilden til disse er sannsynligvis diffus forurensning gjennom en årrekke, bl.a. fra trafikk. I henhold til Klif-veilederen Tilstandsklasser for forurenset grunn (TA-2553/2009), kan masser i tilstandsklasse 2 bli liggende eller gjenbrukes på området, men hvis de ikke skal gjenbrukes må de leveres til godkjent mottak for forurensede masser.

I henhold til norsk regelverk må det dokumenteres før anleggsstart at eventuell forurensing i grunn er fjernet / behandlet og pålagt opprydding må ha funnet sted. Det ble ikke avdekket informasjon som sier at grunnen i området er uegnet for utbygging.

7.15 Økonomiske konsekvenser

I tillegg til opparbeidelse av parkdraget i Holmegata vil planforslaget medføre behov for videre prosess i forhold til eiendomserverv. Det vil bli en kostnad for Fredrikstad kommune knyttet til denne prosessen og til de endelige eiendomskjøp/grunnerverv/erstatning. Eiendommer som midlertidig kjøpes av kommunen for å så videreselges for utvikling må ha mellomfinansiering.

Store deler av kostnadene for åpning av Veumbekken i Holmegata forutsettes dekket av vann- og avløpsmidler. Den delen av prosjektet som er knyttet til byutvikling forutsettes dekket av bymidler. Økt andel grøntareal og åpning av Veumbekken vil også medføre økte utgifter for drift og vedlikehold.

7.16 Næringsinteresser

Med økt befolkningsvekst vil sentrumsnære områder bli mer attraktive for boliger, kunnskapsbasert næring og service. Sonedeling av Holmenområdet for biltrafikk vil samtidig endre adkomstforhold og eksponering av dagens bedrifter i byen.

Dagens forutsetninger for næringsliv vil derfor endre seg. I dag er mange bedrifter plassert i området, fordi det var tilgang til rimelige tomter eller det var bra tilkobling til hovedveinettet.

Mål med revitalisering av området er ikke utelukket forenlig med dagens næringsaktivitet. Det vil påtvinge endringer. Aktivitet som forutsetter stor andel

lagervirksomhet, større arealer til parkering og mye tungtrafikk bør på sikt flyttes til andre områder i byen som er bedre egnet til den type aktivitet enn i sentrumsnære boligområder.

Etablering av parkdraget og frigjøring av Holmegata for biltrafikk vil styrke bokvaliteten i området og dermed øke attraktivitet til utleie av boliger i planområdet.

7.17 Levekår og folkehelse

Holmen er preget av en høy andel hus med flere husholdninger og en stor andel leietagere. Sonen har høy turnover (flytting), det er en høy andel lavinntekt, kombinert med en høy andel stønadsmottakere. Holmen er et av områdene i Fredrikstad som har store levekårsutfordringer.

Byplangrepet med åpning av Veumbekken og utvikling av parkdraget vil bli en generator for revitalisering av Holmen. Krav til ny bebyggelse i området vil styrke bokvaliteten.

Utvikling av bynære rekreasjonsområder og fokus på å utvikle gode alternativer til bilkjøring gir fysiske forutsetninger for å utvikle en sunn livsstil og kan påvirker beboerne til en mer bærekraftig adferd.

7.18 Juridiske forhold

Deler av området som reguleres til parkdrag ligger på privat grunn. For å realisere planforslaget må kommunen derfor erverve grunn. I tillegg forutsetter tiltaket rivning i noen tilgrensende byggeområder. For å realisere planforslaget må kommunen derfor være innstilt på å erverve grunn, innløse dagens bebyggelse eller ekspropriere eiendommer med beliggenhet i grøntdrag og tilliggende byggeområder.
Forslagsstiller legger imidertidig til grunn at dette i hovedsak skal skje ved frivillige avtaler. Innledende samtaler ble gjennomført i forbindelse med planarbeidet. Etter vedtatt plan skal man gå inn i forhandlinger med hver enkelt grunneier om frivillige avtaler om kjøp av grunn. Noen grunneiere av viktige tilgrensende byggeområder har kommunisert at de ønsker å utvikle tomtene i egen regi. Det er noe kommunen vil legge stor vekt på.

Planen endrer adkomstforhold for alle eiendommer langs Holmegata, hvor adkomst ikke kan løses fra sidegatene. Retten til adkomst opprettholdes via gangvei eller gang-sykkelvei i grøntdraget. Antall tillatte parkeringsplasser på tomten begrenses for å skjerme gang- og sykkelveisystemet for mer biltrafikk enn nødvendig.

7.19 Solforhold

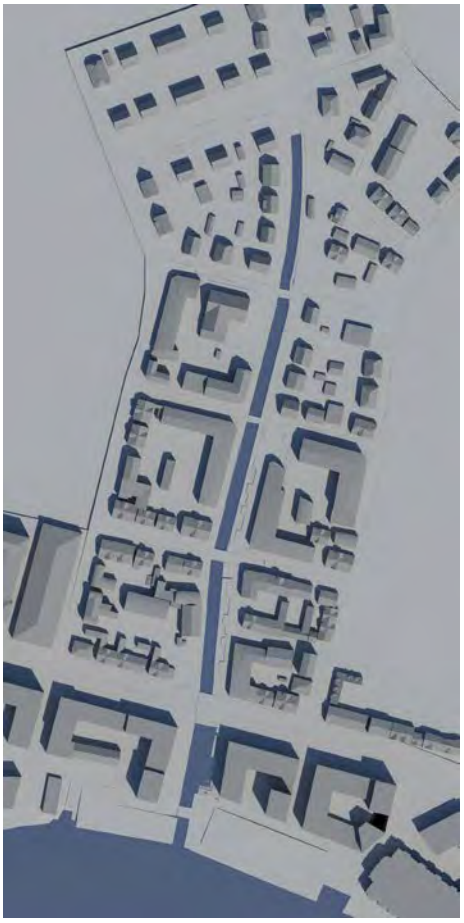
Fortetting vil medføre endrede solforhold. Konsekvensene er vurdert i sol- og skyggeanalyse. Det oppstår ingen forhold som er utypisk for området eller som medfører vesentlige negative konsekvenser for boforholdene i området. Kommunen har et mål om fortetting innenfor eksisterende byområde. Holmen er et sentrumsnært boligområde, hvor en må regne med at fortetting vil endre solforholdene noe.

Solforhold på Trosvikstranda er ikke vurdert gjennom planforslaget for Veumbekken. Illustrasjonene nedenfor inneholder ikke det foreslåtte utbyggingsvolum fra 2023. Det henvises til planforslaget for Trosvikstranda for vurderinger av solforhold for den foreslåtte bebyggelsen i Trosvikstranda-prosjektet.

21. mars klokken 12.00

21. mars klokken 1500

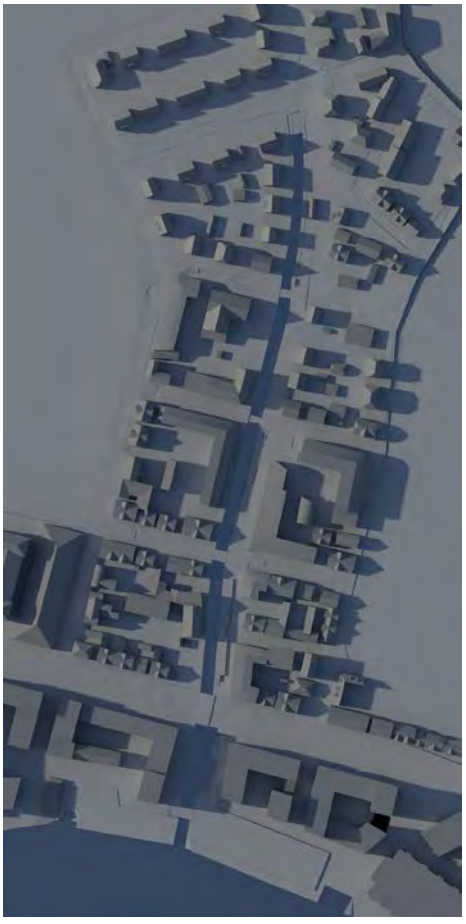
21. juni klokken 0900



21. juni klokken 1200

21. juni klokken 1500

21. juni klokken 1900



8 VEDLEGG

Vurdering av styrket vern, 22.06.2023

Risiko- og sårbarhetsanalyse, 19.10.2023

Biologisk mangfold, 13.09.2023

Landskapsplan, 30.04.2012, revidert 20.09.2023

Vurdering av områdestabilitet, 11.05.2023, revidert 22.01.2025

Notat brann, 29.05.2015

Flomanalyse, 17.10.2023, revidert 24.10.2023

DIVE-analyse for Holmen i Fredrikstad, 23.05.2017

Utvikling av det bevaringsverdige bygningsmiljø i planområdet, 25.04.2015

Trafikkanalyse Veumbekken, september 2010

Endringer med bakgrunn i planforslag for Trosvikstranda, 23.04.2024

Høringsuttalelser

Oppsummering Workshop med ungdommer, 6. november 2014

Norconsult

Notat

Oppdragsgiver: **Fredrikstad kommune, teknisk drift**
Oppdragsnr.: **5133585** Dokumentnr.: **Reg-02**

Til: Fredrikstad kommune, TD
Fra: Norconsult AS v/Berit Bjørnsen
Dato 2023-06-22

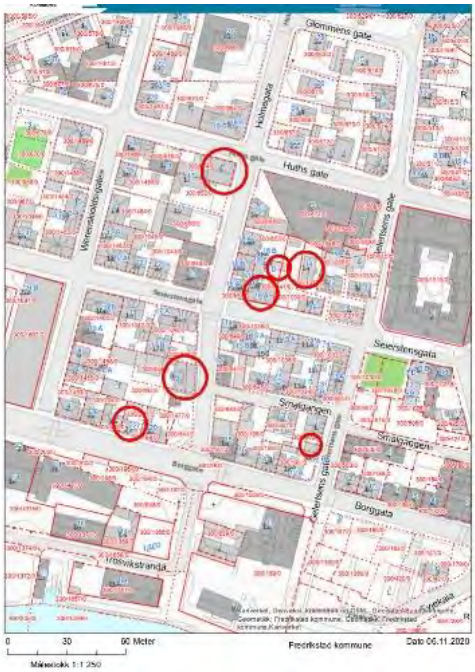
Notat: Vurdering av styrket vern

Bakgrunn

Planforslaget forutsetter at noen bygninger innenfor hensynssone bevaring rives, både for å gi det nødvendige tverrsnittet til parkdraget og for å reetablere den typiske kvartalsstrukturen mot parkdraget. Planforslaget, som det forelå til offentlig ettersyn i 2015/16, styrker derfor bevaring i kvartalene langs Holmegata, som viktig avbøtende tiltak.

Reguleringsplanforslaget fra 2015 gir en presisering av allerede foreliggende regulering som bevaringsområdet, ved å konkretisere bygninger som skal bevares. I tillegg til bebyggelsen som ble pekt ut i planarbeidet i 2015, vises det i vedtaket fra Bystyret, den 11.02.2021, til ytterlige bygninger som skal vurderes underlagt et sterkere vern. «Vedlagte kartutsnitt (vedlegg 7) viser bygg som skal vurderes underlagt et sterkere vern, alternativt ved flytting. Berørte grunneiere involveres i prosessen».

Figur 1: Bebyggelse som er foreslått til bevaring i 2015



Figur 2: Vedlegg 7 – bebyggelse som skal vurderes

Vurdering

Bebyggelse som henvender seg til det offentlige gatenettet.

Bebyggelsen som er pekt ut fra bystyret er ikke bevaringsverdig som enkeltstående bygg, men må sees i sammenheng med bygningsmiljøet på Holmen.

Sentralt i bevaringsstrategien for Holmen er videreføring av dagens bygningsstruktur og skala, samt å peke ut bygninger som er særlig viktig for det spesielle bygningsmiljøet. Det er hovedsakelig i det offentlige gaterommet at bygningsmiljøet vil oppleves av de fleste, og det er her det er særlig viktig å videreføre bygningsmiljøets særpreg.

Bygninger som henvender seg til det offentlige gatenettet vil ytterlig styrke opplevelsen av kvartalsstrukturen. Ved nybygging anbefaler Dive analysen for Holmen fra 2017 en komplementering i tråd med opprinnelig struktur: «Forsiktig innfil-bebyggelse/nye erstatninger kan tillates der det er hull i strukturen».(side 35 tabell 4-1 Handlingsrom). Særlig hjørnebebyggelsen i kvartalene er vesentlig for at ny bebyggelse langs gateløp vil oppfattes som innfill bebyggelse i eksisterende strukturer. Følgende bygninger foreslås regulert til bebyggelse som skal bevares:

- Huthsgate 9
- Borggata 22
- Holmegata 9
- Gelertsens gate 1 (garasje)

Figur 3: Revidert planforslag: «bebyggelse som skal bevares» i oransje

Seierstens gate 18 a

Figur 4: Seierstens gate 18a sett fra Seierstens gate og fra gårdsrommet.

Seierstens gate 18a ligger med brannvegg mot bebyggelsen langs Holmegata. Ved fjerning av bebyggelse langs Holmegata vil Seierstens gate 18a ligge i kvartalets hjørne og brannveggen blir eksponert mot Holmegata. Bygningen inngå i dag som en integrert del av en felles bygningsmasse med bebyggelse i indre gårdsrom.

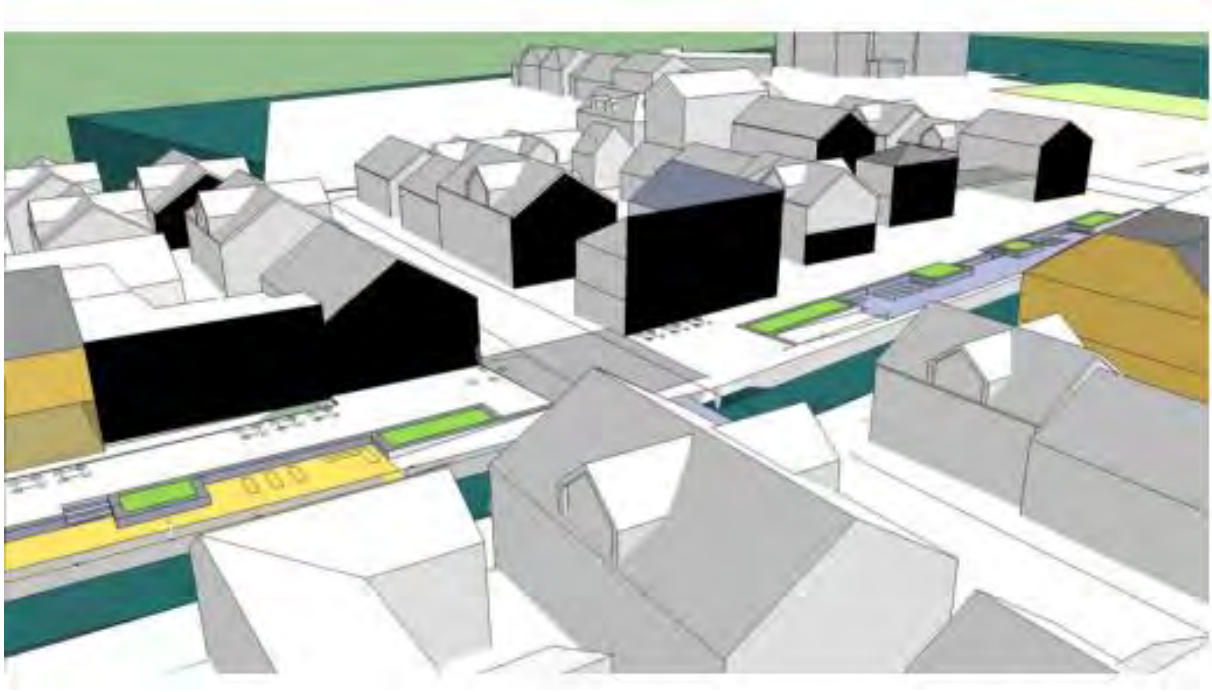
Seierstens gate 18a må bygges om hvis bygningen skal bevares. Det bør kunne vurderes i den videre detaljeringen om og hvordan bebyggelsen kan inngå i reetablering av kvartalsstrukturen eller om det kan oppnås bedre kvaliteter med å fjerne bebyggelsen. Konkluderes det med at det beste alternativet er å bygge nytt, er det satt krav til publikumsrettet virksomhet med inngang fra hjørnet i tråd med den historiske bygningsstrukturen, noe som vil gi et positivt bidrag til bygningsmiljøet.

Selv om Seierstens gate 18a ikke er foreslått regulert til bebyggelse som skal bevares, er det underlagt bestemmelser knyttet til sone med særlig hensyn til bevaring av kulturmiljø. Forutsetningen for fjerning av bebyggelsen er at ny bebyggelse bidrar positivt til bygningsmiljøet. Krav til ny bebyggelse er nedfelt i bestemmelsene §8-2 Sone med særlig hensyn til bevaring av kulturmiljø H570_1 og §5-1 Felles bestemmelser for småhuskvartalene. Det er satt krav om dokumentasjon og beskrivelse hvordan vernehensyn er ivaretatt og det skal forelegges regional kulturmyndighet til uttalelse før det fattes vedtak. Oppfylles ikke kravene så kan søknaden om rivning i bevaringsområdet avslås.

Bebyggelse i gårdsrom

Seierstens gate 18a

I kvartalene der bebyggelsen må rives, for å gi plass til grøntdrag og åpen kanal, vurderes det som særlig viktig for bygningsmiljøet at kvartalsstrukturen gjenetableres for å hensynta grøntdragets viktige betydning som byrom. Reguleres bebyggelsen i gårdsrom til bevaring vil dette gi vesentlige begrensninger for etablering av ny bebyggelse, som er viktig for å reetablere kvartalsstrukturen. Brannvegger fra eksisterende bygg vil dominere og svekke opplevelsen av bygningsmiljøet fra gaterommet. Dette vurderes derfor mot sin hensikt og bebyggelsen i gårdsrom til Seierstensgate 18 forutsettes derfor fjernet.



Figur 5: Situasjon etter rivning av husrekken som henvender seg Holmegata. Sorte vegger er lukkete fasader og brannvegger

Figur 6: Bebyggelse som forutsettes fjernet

Seierstensgata 14

Seierstensgata 14 er et trebygg i en etasje med saltak og beliggenhet internt i kvartalet. Selv om bebyggelsen ikke henvender seg til gaterommet anbefaler DIVE analysen fra 2017 at gårdsrom ikke bør fortettes med nye, store bolighus. Seierstensgata 14 foreslås derfor regulert til bebyggelse som skal bevares.

Figur 7: Revidert planforslag 2023: I områder markert med rødt skal bebyggelsen fjernes for muliggjør åpning av Veumbekken, etablering av parkdraget og reetablering av kvartalsstrukturen. Bebyggelsen i oransje kan ikke fjernes. Bebyggelse i lyseorange videreføres fra planforslag i 2015/2016, bebyggelse i mørkeoransje er nye forslag iht. bystyrevedtak fra 2021

Konsekvenser

Konsekvenser av styrket vern er særlig knyttet til utbyggingspotensial i området. Det bør balanseres mellom bevaring og potensial for utbygging for å gi gode nok rammer for etablering av ny bebyggelse som definerer byrommet, særlig langs parkdraget.

Figur 8: Utkast illustrasjonsplan, utbyggingspotensial

1	2023-06-22	Notat til oppdragsgiver	BEB	ANDHOE	BEB
Versjon	**Dato**	**Beskrivelse**	**Utarbeidet**	**Fagkontrollert**	**Godkjent**

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Fredrikstad kommune

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Detaljregulering for Veumbekken - Holmen

Oppdragsnr.: **5133585** Dokumentnr.: **ROS-100** Versjon: **J03** Dato: **2023-10-19**

Norconsult

Oppdragsgiver:	Fredrikstad kommune
Oppdragsgivers kontaktperson:	Anders Granli-Pettersen
Rådgiver:	Norconsult AS, Apotekergaten 14, NO-3187 Horten
Oppdragsleder:	Berit Bjørnsen
Fagansvarlig:	Tore Andre Hermansen
Andre nøkkelpersoner:	Marte Elverum

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
J03	2023-10-19	Mindre justering etter kommentar fra oppdragsleder	MarElv	ToAHe	BEB/ANHB
J02	2023-10-18	For bruk	MarElv	ToAHe	
A01	2023-10-18	For fagkontroll	MarElv		

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Sammendrag

Med utgangspunkt i forslag til detaljregulering for Veumbekken - Holmen, er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Denne skal etterkomme plan- og bygningslovens krav om ROS-analyser ved all planlegging (jf. § 4.3).

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite til moderat sårbart.

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet:

- Ustabil grunn (områdestabilitet)
- Flom
- Havnivåstigning/stormflo
- Dambrudd
- Transport av farlig gods
- VA-anlegg og ekstremnedbør (overvannshåndtering)

Av disse fremsto planområdet som moderat sårbart for dambrudd, og det ble derfor utført en risikoanalyse. Analysen av dambrudd viste akseptabel risiko, men hvor tiltak må vurderes. Det er formulert følgende risikoreduserende tiltak:

- Tiltakshaver må informere aktuelle dameiere i forbindelse med planarbeid. Ny infrastruktur eller endret bruk nedstrøms fra et anlegg kan innebære behov for endring av konsekvensklasse for damanleggene.

Det er også, gjennom fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering, identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet. Tiltakene er sammenfattet i 5.2 og må følges opp i det videre planarbeidet.

Innhold

1 Innledning **5**
1.1 Bakgrunn 5
1.2 Forutsetninger og avgrensninger 5
1.3 Begreper og forkortelser 5
1.4 Styrende og veiledende dokumenter 6
2 Om analyseobjektet **8**
2.1 Beskrivelse av analyseområdet 8
2.2 Planlagt tiltak 8
3 Metode **12**
3.1 Innledning 12
3.2 Fareidentifikasjon 12
3.3 Sårbarhetsvurdering 12
3.4 Risikoanalyse 13
3.4.1 Kategorisering av sannsynlighet og konsekvens *13*
3.4.2 Vurdering av risiko *13*
3.5 Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak 14
3.6 Krav i Byggteknisk forskrift 14
4 Fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering **16**
4.1 Innledende farekartlegging 16
4.2 Vurdering av usikkerhet 17
4.3 Sårbarhetsvurdering 17
4.3.1 Sårbarhetsvurdering – ustabil grunn (områdestabilitet) *18*
4.3.2 Sårbarhetsvurdering – flom *19*
4.3.3 Sårbarhetsvurdering – havnivåstigning og stormflo *20*
4.3.4 Sårbarhetsvurdering – dambrudd *23*
4.3.5 Sårbarhetsvurdering – transport av farlig gods *25*
4.3.6 Sårbarhetsvurdering – VA-anlegg og ekstremnedbør (overvannshåndtering) *26*
5 Konklusjon og oppsummering av tiltak **28**
5.1 Konklusjon 28
5.2 Oppsummering av tiltak 28
Vedlegg 1 – Risikoanalyse **30**
Referanser **31**

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Plan- og bygningsloven [1] stiller krav om gjennomføring av risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS-analyser) ved all arealplanlegging, jf. § 4.3: "Ved utarbeidelse av planer for utbygging skal planmyndigheten påse at risiko- og sårbarhetsanalyse gjennomføres for planområdet, eller selv foreta en slik analyse. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Område med fare, risiko eller sårbarhet avmerkes i planen som hensynssone, jf. §§ 11-8 og 12-6. Planmyndigheten skal i arealplaner vedta slike bestemmelser om utbyggingen i sonen, herunder forbud, som er nødvendig for å avverge skade og tap."

Byggteknisk forskrift (TEK 17) gir sikkerhetskrav til naturpåkjenninger (TEK 17 § 7-1 til § 7-4), og det er gitt et generelt krav om at byggverk skal utformes og lokaliseres slik at det er tilfredsstillende sikkerhet mot fremtidige naturpåkjenninger. Videre stiller NVEs retningslinjer 2-2011 «Flaum og skredfare i arealplanar» [2] krav om at det ikke skal bygges i utsatte områder. Tilsvarende gir også andre lover og forskrifter krav om sikkerhet mot farer. Blant annet skal det tas hensyn til beregninger om fremtidens klima. Se oversikt over styrende dokumenter i kapittel 1.4.

Denne ROS-analysen vurderer og analyserer relevante farer, sårbarheter og risikoforhold ved det aktuelle planområdet, og identifiserer behov for sårbarhets- og risikoreduserende tiltak i forbindelse med fremtidig utvikling av området. Forhold knyttet til forventet fremtidig klima er en integrert del av analysen.

1.2 Forutsetninger og avgrensninger

Følgende forutsetninger og avgrensninger er gjeldende for denne analysen:

- ROS-analysen er en overordnet og kvalitativ grovanalyse.
- Den er avgrenset til temaet samfunnssikkerhet slik dette brukes av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB).
- Analysen omfatter farer for tredjeperson, og tap av stabilitet og materielle verdier.
- Vurderingene i analysen er basert på foreliggende dokumentasjon om prosjektet.
- Analysen tar for seg forhold knyttet til driftsfasen (ferdig løsning), dersom ikke helt spesielle forhold som har betydning under anleggsfasen avdekkes.
- Analysen omhandler enkelthendelser, ikke flere uavhengige og sammenfallende hendelser.

1.3 Begreper og forkortelser

Tabell 1-1 Oversikt over begreper og forkortelser

Uttrykk	Beskrivelse
Fare	Forhold som kan føre til en uønsket hendelse
Konsekvens	Tap av verdier som følge av en uønsket hendelse
Risiko	Usikkerhet knyttet til om en uønsket hendelse vil inntreffe og hvilke konsekvenser den kan få
Risikoanalyse	Systematisk framgangsmåte for å beskrive risiko
Risikoreduserende tiltak	Tiltak som påvirker sannsynligheten for eller konsekvensen av en uønsket hendelse. Risikoreduserende tiltak består av forebyggende tiltak og konsekvensreduserende tiltak

Uttrykk	Beskrivelse
Samfunnssikkerhet	Evnen samfunnet har til å opprettholde viktige samfunnsfunksjoner og å ivareta borgernes liv, helse og grunnleggende behov under ulike former for påkjenninger
Sannsynlighet	Hvor trolig det er at en hendelse vil inntreffe
Sårbarhet	Analyseobjektets manglende evne til å motstå uønskede hendelser eller varige påkjenninger, samt å opprettholde eller gjenoppta sin funksjon etterpå
Uønsket hendelse	Hendelse som kan medføre tap av verdier
DSB	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
NGU	Norges geologiske undersøkelse
NVE	Norges vassdrags- og energidirektorat
SVV	Statens vegvesen
DSA	Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet

1.4 Styrende og veiledende dokumenter

Under vises en oversikt over styrende og veiledende dokumenter som er grunnlag for denne ROS-analysen.

Tabell 1-2 Styrende og veiledende dokumenter

Tittel	Dato	Utgiver
NS 5814:2021 Krav til risikovurderinger	2021	Standard Norge
Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)	2008	Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Forskrift om tekniske krav til byggverk (Byggteknisk forskrift – TEK 17). FOR-2017-06-19-840	2017	Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Veiledning om tekniske krav til byggverk	2017	Direktoratet for byggkvalitet
Brann- og eksplosjonsvernloven	2002	Justis- og beredskapsdepartementet
Storulykkeforskriften	2016	Justis- og beredskapsdepartementet
Forskrift om strålevern og bruk av stråling	2016	Helse- og omsorgsdepartementet
Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging	2017	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
NVEs retningslinjer nr. 2-2011: Flaum og skredfare i arealplanar, revidert 22. mai 2014	2014	Norges vassdrags- og energidirektorat
Retningslinjer for Fylkesmannens bruk av innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven	2010	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning	2018	Kommunal- og moderniseringsdepartementet
NVE-veileder nr. 1/2019: Vurdering av områdestabilitet ved arealplanlegging og utbygging i områder med kvikkleire og andre jordarter med sprøbruddegenskaper.	2019	Norges vassdrags- og energidirektorat
NVE veileder Nr. 4/2022 Rettleiar for handtering av overvant i arealplanar	2022	Norges vassdrags- og energidirektorat
Sikkerhet mot skred i bratt terreng. Utredning av skredfare i reguleringsplan og byggesak.	2020	Norges vassdrags- og energidirektorat

Tittel	Dato	Utgiver
Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging - Grunnlag for innsigelse.	2017	Norges vassdrags- og energidirektorat
Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaks-behandling. Rundskriv H-5/18	2018	Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Bebyggelse nær høyspenningsanlegg	2017	Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet
Havnivåstigning og stormflo – samfunnssikkerhet i kommunal planlegging	2016	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Sea Level Change for Norway	2015	Kartverket, Nansensenteret og Bjerknessenteret
Håndtering av havnivåstigning i kommunal planlegging	2015	Klimatilpasning Norge
Klimahjelperen	2015	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Økt sikkerhet og beredskap i vannforsyningen - Veiledning	2017	Mattilsynet mfl.
Nasjonal trusselvurdering	2023	Politiets sikkerhetstjeneste
Politiets trusselvurdering	2023	Politidirektoratet

2 Om analyseobjektet

2.1 Beskrivelse av analyseområdet

Planområdet ligger nordvest for Fredrikstad sentrum og omfatter Holmegate med tilgrensende bebyggelse fra Oslogata i nord til Vesterelva/Trosvikstranda i sør.

Innenfor planområdet er det hovedsakelig bolig med innslag av næringsvirksomhet i form av matservering, dagligvarehandel, små butikker, verksted / håndverkere og tjenesteyting. Det er ingen skoler eller barnehager i planområdet. Nærmeste barneskole er Tara skole som ligger ca. 600 meter fra planområdet. Tidligere skole vest for planområdet er bygget om til leiligheter. Eldresenter i Holmen grenser til planområdet i øst.

Holmenområdet har en tydelig kvartalsstruktur med trehusbebyggelse i 1 til 2 etasjer. Utbygging her skjedde rundt 1880 /1890-tallet og fremstår i dag som et helhetlig bygningsmiljø. Holmegata er i dag en relativt smal bygate. Gata er sterkt trafikkert, og området bærer preg av belastninger fra biltrafikken. Veumbekken, eller Evja som den søndre delen av Veumbekken ble kalt, rant til dels gjennom området, men ble gravd ned på 1920-tallet.

Figur 2-1 Dagens situasjon

2.2 Planlagt tiltak

Hensikten med planen er å legge til rette for åpning av Veumbekken og utvikling av et grøntdrag i Holmegate. Grøntdraget skal opparbeides til en attraktiv forbindelse for gående og syklende og en bypark med unike kvaliteter og stor rekreativ verdi for nærmiljø.

Ideen for gjenåpning av Veumbekken har sin bakgrunn i behov for oppgradering av eksisterende VA-infrastruktur i Holmenområdet. Oversvømmelser langs Veumbekken de siste årene har satt området på dagsorden.

Det er en forutsetning for gjennomføring av tiltak at bebyggelse langs østsiden av Holmegata rives. Tomtene nærmest Holmegata vil bli en del av grøntdraget. Planforslaget legger opp til regulering fra område for bebyggelse og anlegg til område for grønnstruktur. 10 bygninger inkl. uthus forutsettes revet og 1 bygg forutsettes flyttet iht. til bevaringsstrategien for området.

Figur 2-2 Planlagt situasjon

For mer detaljert informasjon om planlagte tiltak henvises det til planbeskrivelsen [3].

3 Metode

3.1 Innledning

Analysen av risiko for menneskers liv og helse, stabilitet og materielle verdier følger hovedprinsippene i *NS 5814:2021 Krav til risikovurderinger* [4]. Analysen følger også retningslinjene i DSBs veiledning *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging* [5].

Risiko knyttes til uønskede hendelser, dvs. hendelser som i utgangspunktet ikke skal inntreffe. Det er derfor knyttet usikkerhet til både om hendelsen inntreffer (sannsynlighet) og omfanget (konsekvens) av hendelsen dersom den inntreffer. Vurdering av usikkerhet gjøres basert på det kunnskapsgrunnlaget som legges til grunn for ROS-analysen.

Det er gjennomført en innledende farekartlegging hvor relevante farer tas med videre til en sårbarhetsvurdering. Farer som vurderes med moderat eller høy sårbarhet, vurderes i en detaljert risikoanalyse i Vedlegg I.

Gjennom fareidentifikasjonen, sårbarhetsanalysen og risikovurderingene, vil det bli fremmet tiltak som foreslås implementert. Disse sårbarhets- og risikoreduserende tiltakene oppsummeres i kapittel 5.2.

3.2 Fareidentifikasjon

En fare er en kilde til en hendelse, eksempelvis brann, ekstrem vind, trafikkulykke. Farer er ikke stedfestet og kan representere en "gruppe hendelser" med likhetstrekk. En hendelse er konkret, eksempelvis med hensyn til tid, sted og omfang. I kapittel 4.1 gjøres det en systematisk gjennomgang av analyseobjektet i en tabell basert på DSBs veiledning *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging* [5] og andre veiledninger utarbeidet av relevante myndigheter. Det benyttes oppdaterte kartgrunnlag til fareidentifikasjonen.

3.3 Sårbarhetsvurdering

Sårbarhet defineres ofte som analyseobjektets manglende evne til å motstå uønskede hendelser eller varige påkjenninger, samt å opprettholde eller gjenoppta sin funksjon etterpå. Robusthet er det motsatte, - fravær av sårbarhet.

De farer som fremstår som relevante gjennom innledende farekartlegging, tas videre til en sårbarhetsvurdering i kapittel 4.3. I denne analysen graderes sårbarhet slik:

Tabell 3-1 Sårbarhetskategorier

Sårbarhetskategori	Beskrivelse
Svært sårbart	Et vidt spekter av uønskede hendelser kan inntreffe der sikkerheten og områdets funksjonalitet rammes slik at akutt fare oppstår
Moderat sårbart	Et vidt spekter av uønskede hendelser kan inntreffe der sikkerheten og områdets funksjonalitet rammes slik at ulempe eller fare oppstår
Lite sårbart	Et vidt spekter av uønskede hendelser kan inntreffe der sikkerheten og områdets funksjonalitet rammes ubetydelig
Ikke sårbart	Et vidt spekter av uønskede hendelser kan inntreffe uten at sikkerheten og områdets funksjonalitet rammes

Det gjennomføres en detaljert risikoanalyse for farer hvor analyseobjektet fremstår som moderat eller svært sårbart.

3.4 Risikoanalyse

3.4.1 Kategorisering av sannsynlighet og konsekvens

De farer som fremstår med forhøyet sårbarhet i kapittel 4.3, tas videre til en detaljert hendelsesbasert risikoanalyse i Vedlegg I.

Hvor ofte en uønsket hendelse kan inntreffe, uttrykkes ved hjelp av begrepet sannsynlighet.

Konsekvensene er vurdert med hensyn til "Liv og helse", "Stabilitet" og "Materielle verdier".

Tabell 3-2 Sannsynlighetskategorier

Sannsynlighetskategori	Beskrivelse (frekvens)
1. Lite sannsynlig	Sjeldnere enn en gang hvert 1000 år
2. Moderat sannsynlig	Gjennomsnittlig hvert 100-1000 år
3. Sannsynlig	Gjennomsnittlig hvert 10-100 år
4. Meget sannsynlig	Gjennomsnittlig hvert 1-10 år
5. Svært sannsynlig	Oftere enn en gang per år

Tabell 3-3 Konsekvenskategorier

Konsekvenskategori	Beskrivelse
1. Svært liten konsekvens	Ingen personskade Ingen skade på eller tap av stabilitet* Materielle skader < 100 000 kr
2. Liten konsekvens	Personskade Ubetydelig skade på eller tap av stabilitet* Materielle skader 100 000 -1 000 000 kr
3. Middels konsekvens	Alvorlig personskade Kortvarig skade på eller tap av stabilitet* Materielle skader 1 000 000 - 10 000 000 kr
4. Stor konsekvens	Dødelig skade, en person Skade på eller tap av stabilitet med noe varighet* Store materielle skader 10 000 000 - 100 000 000 kr
5. Meget stor konsekvens	Dødelig skade, flere personer Varige skader på eller tap av stabilitet* Svært store materielle skader > 100 000 000 kr

** Med stabilitet menes svikt i kritiske samfunnsfunksjoner og manglende dekning av grunnleggende behov hos befolkningen.*

Sannsynlighets- og konsekvensvurdering av hendelser er bygget på erfaring (statistikk), trender (f.eks. klima) og faglig skjønn.

3.4.2 Vurdering av risiko

De uønskede hendelsene vurderes i forhold til mulige årsaker, sannsynlighet og konsekvens. Risikoreduserende tiltak vil bli vurdert. I en grovanalyse plasseres uønskede hendelser inn i en risikomatrise gitt av hendelsenes sannsynlighet og konsekvens.

Risikomatrisen har 3 soner:

GRØNN	Akseptabel risiko - risikoreduserende tiltak er ikke nødvendig, men bør vurderes
GUL	Akseptabel risiko - risikoreduserende tiltak må vurderes
RØD	Uakseptabel risiko - risikoreduserende tiltak er nødvendig

Akseptkriteriene for risiko er gitt av de fargede sonene i risikomatrisen nedenfor.

Tabell 3-4 Risikomatrise

SANNSYNLIGHET	**KONSEKVENS**				
	1. Svært liten	2. Liten	3. Middels	4. Stor	5. Meget stor
5. Svært sannsynlig					
4. Meget sannsynlig					
3. Sannsynlig					
2. Moderat sannsynlig					
1. Lite sannsynlig					

3.5 Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak

Med risikoreduserende tiltak mener vi sannsynlighetsreduserende (forebyggende) eller konsekvensreduserende tiltak (beredskap) som bidrar til å redusere risiko, for eksempel fra rød sone og ned til akseptabel gul eller grønn sone i risikomatrisen. De risikoreduserende tiltakene medfører at klassifisering av risiko for en hendelse forskyves i matrisen.

Hendelser i matrisens røde områder – risikoreduserende tiltak er nødvendig
Hendelser som ligger i det røde området i matrisen, er hendelser (med tilhørende sannsynlighet og konsekvens) vi på grunnlag av kriteriene ikke kan akseptere. Dette er hendelser som må følges opp i form av tiltak. Fortrinnsvis omfatter dette tiltak som retter seg mot årsakene til hendelsen, og på den måten reduserer sannsynligheten for at hendelsen kan inntreffe.

Hendelser i matrisens gule områder – tiltak må vurderes
Hendelser som befinner seg i det gule området, er hendelser som ikke direkte er en overskridelse av krav eller akseptkriterier, men som krever kontinuerlig fokus på risikostyring. I mange tilfeller er dette hendelser som man ikke kan forhindre, men hvor tiltak bør iverksettes så langt dette er hensiktsmessig ut ifra en kost/nytte-vurdering.

Hendelser i matrisens grønne områder – akseptabel risiko
Hendelser i den grønne sonen i risikomatrisen innebærer akseptabel risiko, dvs. at risikoreduserende tiltak ikke er nødvendig. Dersom risikoen for disse hendelsene kan reduseres ytterligere uten at dette krever betydelig ressursbruk, bør man imidlertid også vurdere å iverksette tiltak også for disse hendelsene.

3.6 Krav i Byggteknisk forskrift

Når det gjelder kriterier for sannsynlighet og konsekvens knyttet til naturhendelser, slik som flom og skred, vil krav besluttet gjennom byggteknisk forskrift 2017 (TEK17) [6] være gjeldende ved utarbeidelse av planer for utbygging. Veiledningen til TEK 17 [7] gir retningsgivende eksempler på byggverk som kommer inn under de ulike sikkerhetsklassene for flom og skred.

TEK 17 § 7-2 Sikkerhet mot flom og stormflo

(1) Byggverk som er avgjørende for nasjonal eller regional beredskap og krisehåndtering skal ikke plasseres i flomutsatt område, dersom konsekvensen av flom vil føre til at beredskapen svekkes.

(2) For byggverk i flomutsatt område skal det fastsettes sikkerhetsklasse for flom etter tabellen under. Byggverk skal plasseres, dimensjoneres eller sikres mot flom slik at største nominelle årlige sannsynlighet i tabellen ikke overskrides. Dersom det er fare for liv, fastsettes sikkerhetsklasse som for skred, jf. § 7-3.

Tabell 3-5 Sikkerhetsklasse for flom

Sikkerhetsklasse for flom	Konsekvens	Største nominelle årlige sannsynlighet
F1	liten	1/20
F2	middels	1/200
F3	stor	1/1000

TEK 17 § 7-3 Sikkerhet mot skred

(1) Bygninger som er avgjørende for nasjonal eller regional beredskap og krisehåndtering skal ikke plasseres i skredfarlig område, dersom konsekvensen av et skred, herunder sekundærvirkninger av et skred, vil føre til at beredskapen svekkes.

(2) For byggverk i skredfareområde skal det fastsettes sikkerhetsklasse for skred etter tabellen under. Byggverk og tilhørende uteareal skal plasseres, dimensjoneres eller sikres mot skred, herunder sekundærvirkninger av skred, slik at største nominelle årlige sannsynlighet i tabellen ikke overskrides.

Tabell 3-6 Sikkerhetsklasse for skred

Sikkerhetsklasse for skred	Konsekvens	Største nominelle årlige sannsynlighet
S1	liten	1/100
S2	middels	1/1000
S3	stor	1/5000

4 Fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering

4.1 Innledende farekartlegging

Nedenfor følger en oversikt over relevante farer for planområdet. Oversikten tar utgangspunkt i DSBs veiledning *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging* [5], men tar også for seg forhold som etter faglig skjønn vurderes som relevante for dette analyseobjektet.

Tabell 4-1 Oversikt over relevante farer

Fare	Vurdering
NATURBASERTE FARER: naturlige, stedlige farer som gjør arealet sårbart og utsatt for uønskede hendelser	
Skredfare bratt terreng (snø, steinsprang, jord- og flomskred)	Det er ikke identifisert faresoner eller aktsomhetssoner for bratt terreng (NVE Atlas) i relevant nærhet til planområdet. *Temaet vurderes ikke videre.*
Ustabil grunn (områdestabilitet)	**Temaet er relevant for planområdet og vurderes.**
Flom i vassdrag (herunder isgang)	Planområdet ligger i et område som er kartlagt som faresone for flom. **Temaet er relevant for planområdet og vurderes.**
Havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning	**Temaet er relevant for planområdet og vurderes.**
Vind/ekstremnedbør (overvann)	Planområdet er ikke spesielt utsatt for vind som kan forårsake fare for liv og helse, stabilitet eller materielle verdier. Forventninger om fremtidens klima viser at det trolig blir mer nedbør i Norge, og da særlig i form av periodevis ekstremnedbør. Vann- og avløpssystemet i Holme-området planlegges oppgradert, og **ekstremnedbør (overvannshåndtering) vurderes under temaet VA-anlegg.**
Skog- / lyngbrann	Skog-/lyngbrann er ikke relevant for planområdet. *Temaet vurderes ikke.*
Radon	TEK 17 legger til grunn at det ved nybygg kan være radon i grunnen. Tetting og ventilasjon skal dimensjoneres deretter. Krav går fram av § 13-5 i TEK 17. Det forutsettes at tiltak som gir sikkerhet mot radon i henhold til TEK 17 utføres ved oppføring av nye bygninger for personopphold. *Temaet vurderes ikke videre.*
VIRKSOMHETSBASERT FARE	
Brann/eksplosjon ved industrianlegg	Det ligger ingen slike industrianlegg i eller i nærheten av planområdet. Tiltaket legger heller ikke til rette for slik virksomhet. *Temaet vurderes ikke videre her.*
Kjemikalieutslipp og annen akutt forurensning	Det ligger ikke anlegg som er potensielle kilder til større kjemikalieutslipp eller annen akutt forurensning på eller i umiddelbar nærhet til planområdet. I anleggsperioden må entreprenør ivareta sikker drift av maskiner og kjøretøy for å unngå hendelser som fører til akutt forurensning. *Temaet vurderes ikke videre her.*
Transport av farlig gods	Det foretas, ifølge karttema fra DSB, transport av farlig gods i området. **Temaet vurderes.**
Elektromagnetiske felt	Det er traseer med høyspentkabler med lav spenning i området (11 kV). 1-22 kV ledninger kan gi økte magnetfelt i mange hus, men feltene er

Fare	Vurdering
	normalt under 0,4 μT, som er årsgjennomsnitt for utredning ved etablering av nye bygg eller høyspentanlegg [8].*Temaet vurderes ikke videre.*
Dambrudd	Det er flere demninger i nærheten av planområdet. **Temaet vurderes videre.**
INFRASTRUKTUR	
VA-anlegg/-ledningsnett	Store deler av vann- og avløpssystem i Holmeområdet trenger oppgradering. **Temaet vurderes.**
Trafikkforhold	Det vises til planbeskrivelsen og utarbeidet trafikkanalyse utført av COWI i forbindelse med mulighetsstudien for åpning av Veumbekken og stenging av Holmegata. Tiltak fremmet i analysen forutsettes implementert. *Temaet vurderes ikke videre her.*
Eksisterende kraftforsyning	Det forutsettes at nedgravde kabler hensyntas under anleggsarbeidet. *Temaet vurderes ikke videre her.*
Drikkevannskilder	Det ligger ikke drikkevannskilder i eller i nærheten av planområdet (GRANADA, Nasjonal grunnvannsdatabase). *Temaet vurderes ikke.*
Fremkommelighet for utrykningskjøretøy	Byggteknisk forskrift (TEK17: § 11-17) setter krav til fremkommelighet for utrykningskjøretøy og det forutsettes at disse følges. *Temaet vurderes ikke videre her.*
Slokkevann for brannvesenet	Byggteknisk forskrift (TEK17) § 11-17 setter krav til slokkevann og det forutsettes at dette følges. *Temaet vurderes ikke videre her.*
SÅRBARE OBJEKTER	
Sårbare bygg*	Det er ingen skoler eller barnehager i planområdet. Holmen Eldresenter grenser til planområdet i øst, og må hensyntas mtp. støy og trafikksikkerhet i anleggsfasen. *Temaet vurderes ikke videre.*
TILSIKTEDE HANDLINGER: Forhold ved analyseobjektet som gjør det sårbart for tilsiktede handlinger	
	Det er ingen forhold ved analyseobjektet som gjør at det er utsatt for tilsiktede handlinger gitt dagens trusselbilde. *Temaet vurderes ikke.*

**"Sårbare bygg" samsvarer med datasettet i kartinnsynsløsningen til DSB og omfatter barnehager, lekeplasser, skoler, sykehus, sykehjem, bo- og behandlingssenter, rehabiliteringsinstitusjoner, andre sykehjem/aldershjem og fengsler.*

4.2 Vurdering av usikkerhet

Denne analysen har lagt til grunn eksisterende dokumenter og kunnskap om planområdet. Dersom forutsetningene for analysen endres kan det medføre at de vurderinger som er gjort i ROS-analysen ikke lenger er gyldige, og en revisjon av analysen bør da vurderes. Mangelfulle historiske data og usikre klimaframskrivninger er eksempler på at det kan være usikkerhet knyttet til vurderinger som gjøres i slike kvalitative analyser. Dette tilsier at det ikke er mulig å beregne eller vurdere eksakt sannsynlighet for at en hendelse inntreffer, og konsekvensen av den dersom den inntreffer. Vurderingene er derfor basert på eksisterende kunnskap, erfaring og faglig skjønn, og vil derfor medføre en viss grad av usikkerhet.

4.3 Sårbarhetsvurdering

Følgende farer fremsto i fareidentifikasjonen som relevante, og det gjøres en sårbarhetsvurdering av disse:

- Ustabil grunn (områdestabilitet)
- Flom
- Havnivåstigning/stormflo
- Dambrudd
- Transport av farlig gods
- VA-anlegg og ekstremnedbør (overvannshåndtering)

4.3.1 Sårbarhetsvurdering – ustabil grunn (områdestabilitet)

Det er i forbindelse med planarbeidet for detaljreguleringen utarbeidet en geotekniskvurdering av områdestabilitet [9] iht. NVEs veileder 1/2019 [10]. Området som reguleres er delt opp i to soner for vurdering av områdestabilitet (Figur 4-1).

Figur 4-1 Vurderte soner

Geoteknisk vurdering konkluderer med følgende:

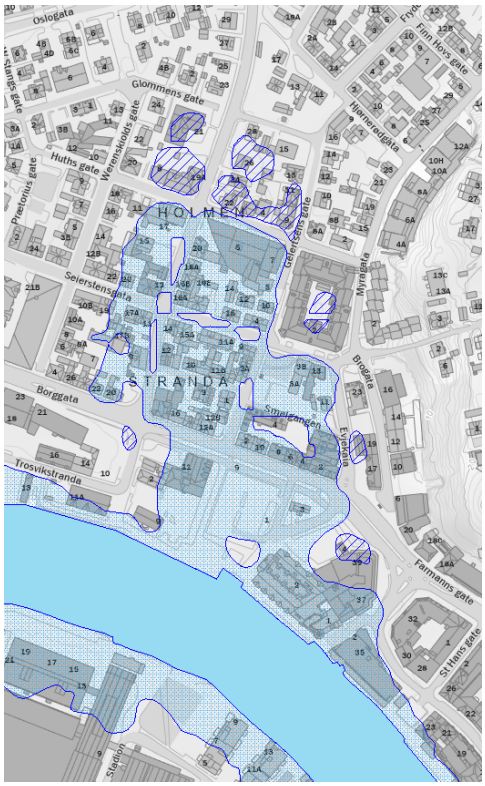
- Sone 1: Det konkluderes med at det *ikke* er fare for områdeskred i sprøbruddmaterialet i, eller rundt, sonen. Det er derfor ikke krav til videre utredninger, og heller ikke behov for ekstra tiltak for å oppnå tilfredsstillende sikkerhet mot områdeskred i sone 1.
- Sone 2: Sone 2 er definert som et aktsomhetsområde pga. skråningen ved strandsonen mot Vesterelva. Løsneområdet strekker seg imidlertid ikke inn i sone 1, og det er derfor ingen fare for at den planlagte bebyggelsen i sone 1 påvirkes av løsneområdet. Tiltakskategori K1 er valgt for sone 2, fordi tiltaket vurderes som et terrenginngrep av begrenset størrelse. Det er dermed ikke nødvendig å identifisere, avgrense og faregrads-evaluere faresoner. Evt. erosjon i strandsonen må imidlertid stoppes ved erosjonssikring.

Evt. spunt- og planarbeid kan prosjekteres og utføres iht. vanlig praksis. Strandsonen må sikres mot erosjon som kan gi negativ påvirkning av stabiliteten.

Planområdet vurderes dermed som lite sårbart for temaet.

4.3.2 Sårbarhetsvurdering – flom

Planområdet er innenfor kartlagt flomsone og kommunens faresone for flom H320 (se Figur 4-3). For å ivareta kravene i TEK 17 når det gjelder sikkerhet mot flom, må byggverk beregnet for personopphold, herunder boliger, plasseres slik at disse sikres mot flom med 200-års gjentaksintervall. Figur 4-2 viser flomutsatte områder ved en 200-årsflom og lavpunkter i området (NVE Atlas).



Figur 4-2 Flomutsatt område ved 200-års flom (NVE Atlas)

Norconsult har gjennomgått og beskrevet forhold tilknyttet flo- og flomforhold i Vesterelva og Veumbekken [11]. Det er i tillegg gjennomført tidligere vurderinger i 2015 og 2017 knyttet til flo- og flomforhold. Oppdateringen fra 2023 viser at konklusjonene fra tidligere rapporter fortsatt er gjeldende.

Veumbekken er i dag lukket i Holmenområdet i en ca. 800 m lang kulvert med varierende dimensjoner. Dagens kulvert har en liten kapasitet sammenlignet med estimerte flomvannføringer. Ved dagens kulvert får vi lokal oversvømmelse ved kulvertinnløpet ved middelflom, og oversvømmelse av et større område ved 5-års flom. Det er etablert en flomavledningstunnel nord for planområdet. Med flomavledningstunnelen i drift vil vi få oversvømmelse ved kulvertinnløpet ved 50-årsflom, og oversvømmelse av et større område ved 100-årsflom.

Eksisterende kulvert har ikke tilstrekkelig kapasitet, og vann vil strømme ut av bekken oppstrøms kulverten og renne nedover Holmegata. Konsekvensene av dette er ikke vurdert i denne rapporten. Flomrisikoen er påvirket av kapasiteten til overføringstunnelen. Gjenåpning av bekken nedenfor Oslogata vil forbedre kulvertkapasiteten og redusere hyppigheten av oversvømmelse oppstrøms kulvertinnløpet, samt legge til rette for eventuell fremtidig forbedring av kulvertstrekningen ovenfor Oslogata. Det vil fortsatt være oversvømmelse ved kulvertinnløpet som fører til at vann vil renne ned Holmegata mot den gjenåpnede bekken frem til at kulverten ovenfor Oslogata utbedres.

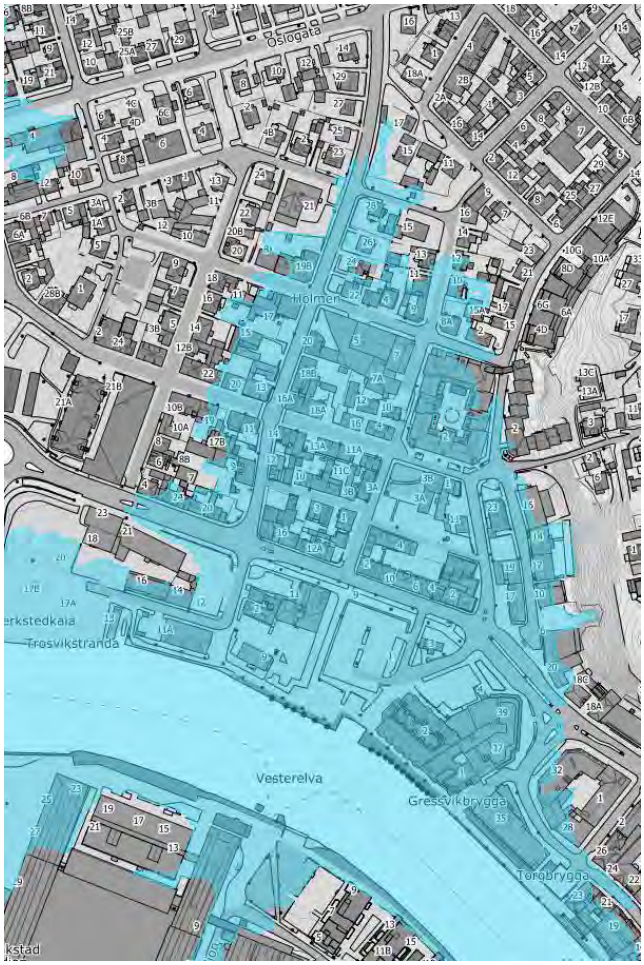
Gjenåpning av Veumbekken vil forbedre flomsituasjonen i planområdet, men planområdet vil fortsatt være utsatt for flom og tiltak må sikres i henhold til krav til sikkerhet mot flom gitt i TEK 17.

Forutsatt at tiltak sikres i henhold til TEK 17, vurderes planområdet som lite til moderat sårbart for temaet.

4.3.3 Sårbarhetsvurdering – havnivåstigning og stormflo

Ifølge DSBs kartinnsynsløsning er planområdet utsatt for havnivåstigning og stormflo. Mesteparten av reguleringsområdet ligger innenfor kommunens hensynsone for stormflo/flom (se Figur 4-3). Figur 4-4 viser områder som vil bli oversvømt ved 200-års stormflo og fremtidig havnivå for 2090.

Figur 4-3 Faresone H320 (Fredrikstad kommune)



Figur 4-4 Områder utsatt ved 200 års stormflo og 2090 havnivå (DSBs kartinnsynsløsning).

Rapport om flo- og flomforhold [11] har hentet inn stormfloverdier for 2023 sammenlignet med 2015:

> Oppdaterte verdier for tidevannstander og stormflo er hentet fra sehavniva.no (Vedlegg 1) og nøkkeltall er presentert i Tabell 2. De angitte stormflonivåene er ganske like stormflonivåene fra 2015 til og med 20-års gjentaksintervall. Deretter gir de nye verdiene noe lavere vannstander enn de som ble angitt i 2015. Det er ikke en vesentlig forskjell i 1-års stormflo. Forventet havnivåstigning ved Fredrikstad er 0,53 m. Dette betyr at fremtidig 1-års stormflonivå vil være 1,49 moh., noe som tilsvarer stormflo med gjentaksintervall på ca. 50 år ved dagens klima.

Tabell 2 Stormflonivåer som benyttet i 2015 og som hentet fra kartverket i 2023 (NN2000-høyder)

Gjentaksintervall (år)	Stormflo 2015	Stormflo 2023	Stormflo + klima
1	1	0,96	1,49
5	-	1,17	1,70
10	1,26	1,27	1,80
20	1,39	1,36	1,89
50	1,57	1,47	2,00
100	1,72	1,55	2,08

200	1,87	1,63	2,16
200 + klima	2,39	2,16	

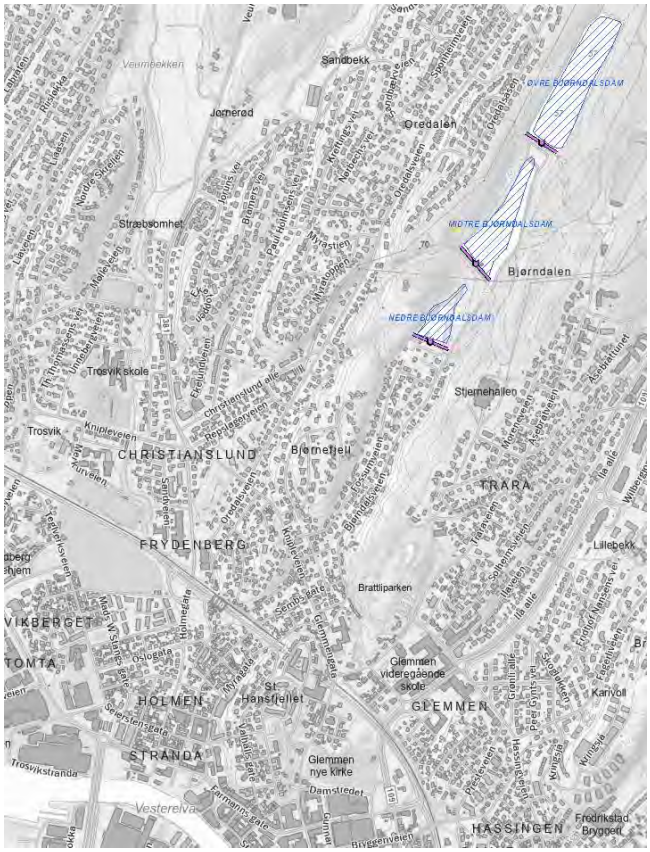
Gjenåpning av bekken vil ikke fjerne flomrisiko fra området på grunn av stormflo og ved høy stormflo vil bekkevann strømme ut av bekken. Simulerte vannstander i den gjenåpnede bekken med 200-års flom inkludert klima- og sikkerhetspåslag er vesentlig lavere enn fremtidig 200-års stormflo. Stormflo er bestemmende for flomrisiko i dette området.

Det er ikke planlagt å konstruere tiltak for å sikre området mot stormflo. Alle nybygg som vil ligge under kote 2,5 må derfor sikres mot vann eller tåle oversvømmelse til dette nivået, i henhold til kommunens kommunedelplan.

Forutsatt at nybygg under kote 2,5 i NN2000 konstrueres/sikres slik at de tåler vann til dette nivået, vurderes planområdet som lite sårbart for temaet.

4.3.4 Sårbarhetsvurdering – dambrudd

Bjørndalsdammene er lokalisert nord for planområdet (se Figur 4-5).



Figur 4-5 Bjørndalsdammene nord for planområdet (NVE Atlas)

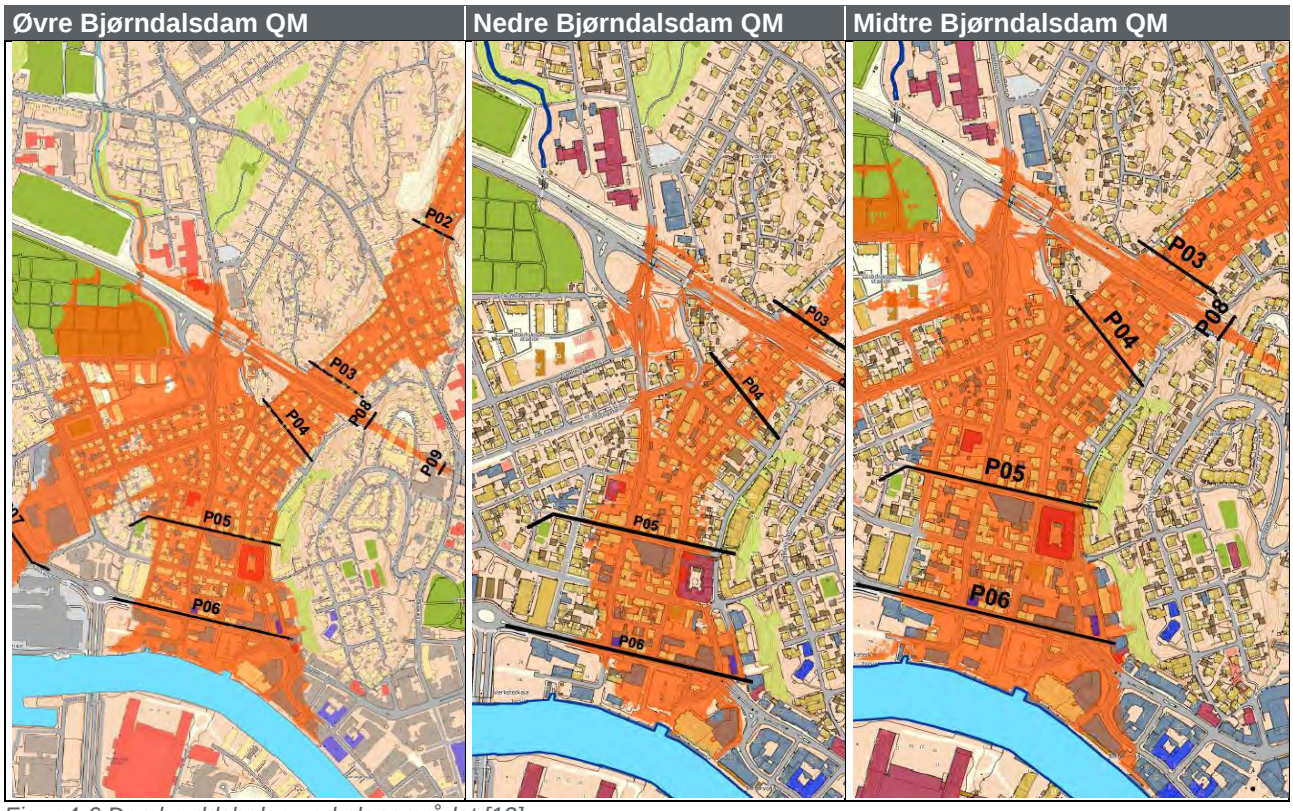
Det er utarbeidet en dambruddsbølgeberegning for Bjørndalsdammene [12]. Bjørndalsdammene er plassert i bruddkonsekvensklasse 3. Beregningene er utført i henhold til NVEs «Retningslinjer for

dambruddsbølgeberegninger 2009» og forslag til konsekvensklasse er basert på «Veileder til damsikkerhetsforskriften, klassifisering av vassdragsanlegg, 2014».

Rapporten sier følgende:

> De tre dammene ligger etter hverandre i vassdraget, slik at bruddbølgene ved brudd på dammene renner langs den samme strekningen nedstrøms Nedre Bjørndalsdam. Bruddbølgen fra Nedre Bjørndalsdam renner langs Fossumveien før den treffer riksveg 110 og jernbanelinjen ved Sembs gate. I noen tilfeller renner noe vann i tunnelen under St Hansfjellet. Nedstrøms riksveg 110/ jernbanelinjen deler bruddbølgen seg i to. Størsteparten av bruddvannføringen renner mot Vesterelva i sør langs Werenskiolds gate, Holmegata, Gelertsens gate og Myragata. Resten av bruddvannføringen renner mot sørvest langs Oslo gata, Gamle stadion veien, over FV108/Mosseveien og videre ned til Vesterelva.
>
> Vassdraget er bratt langs strekning mellom Nedre Bjørndalsdam og riksveg 110/ jernbanelinjen. Vannføringen dempes ikke mye, og bruddbølgen ankommer riksveg 110 etter relativt kort tid: 13 min ved brudd på Nedre Bjørndalsdam og 20 min ved brudd på Øvre Bjørndalsdam.
>
> Et brudd ved initialsituasjon middelflom gir de største konsekvenser i vassdraget for alle dammene. Initialsituasjon Q_{1000} har allerede store konsekvenser pga. Veumbekken som kommer inn og oversvømmer flere bygninger og infrastruktur ved Holmen. Iht. [3] skal det ved beregning av boligekvivalenter trekkes ut bygninger som er berørt ved initialsituasjon ved dimensjonerende flom.

Et brudd ved initialsituasjon middelflom er vist i Figur 4-6. Dambruddsbølgeberegningene viser at planområdet vil bli påvirket ved dambrudd.



Figur 4-6 Dambruddsbølge ved planområdet [12]

Ankomsttid for bølgefront ved profil P03 vil være 11 minutter ved brudd i Nedre Bjørndalsdam, 18 minutter ved brudd i Midtre Bjørndalsdam og 22 minutter ved brudd i Øvre Bjørndalsdam.

Hensikten med planen er å legge til rette for åpning av Veumbekken og utvikling av et grøntdrag i Holmegate. Det er kjent at oversvømmelser langs Veumbekken forekommer i dag.

Gjenåpning av Veumbekken vil forbedre flomsituasjonen i området, og på så måte vil tiltaket forbedre situasjonen i planområdet i tilfellet dambrudd, sammenlignet med dagens. Det er imidlertid ikke gjort noen konkrete vurderinger knyttet til dette.

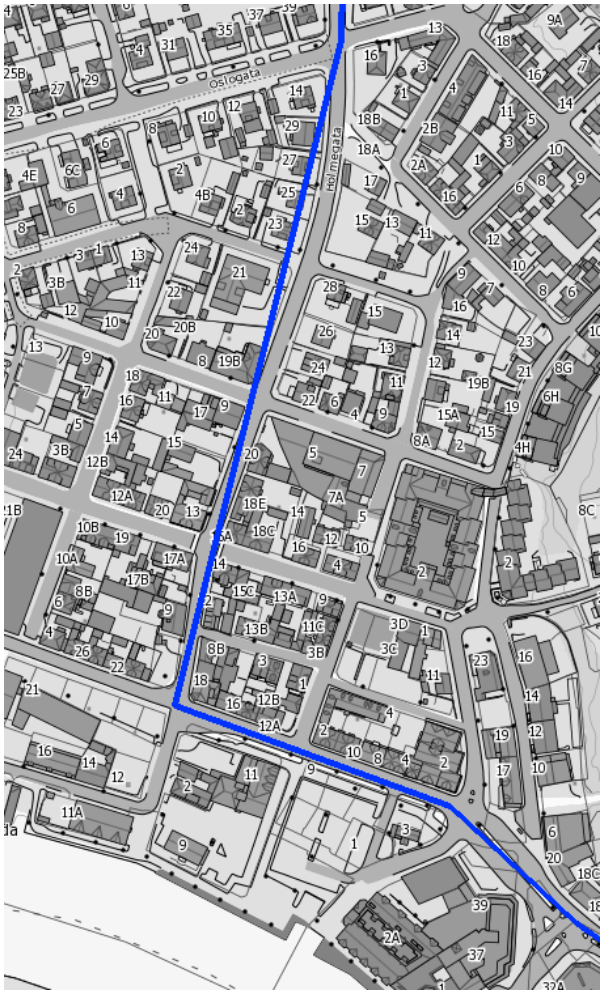
Planområdet vurderes som moderat sårbart for dambrudd. Det gjennomføres dermed en hendelsesbasert risikoanalyse i vedlegg 1.

4.3.5 Sårbarhetsvurdering – transport av farlig gods

Det transporteres ifølge kartdata fra DSB farlig gods i ADR-klassene 2, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 8 og 9 i Holmegata i dag. Det foregår per i dag også transport av farlig gods i Borggata øst for krysset Borggata-Holmegata, se figur nedenfor. Ved realisering av planforslaget vil Holmegata stenges for trafikk, og transport av farlig gods vil skje på omliggende veinett.

DSB mottar årlig mellom 40-70 hendelser som inkluderer farlig gods. I 2022 skjedde de fleste uhellene i forbindelse med transport av farlig gods på bedrift og terminal. Av 64 innmeldte uhell ble det rapportert inn 24 uhell på vei, resten skjedde ved håndtering (bedrift, terminal, bensinstasjon, fyllerack). Ingen personer er rapportert omkommet i forbindelse med transport av farlig gods i 2022.

Det er rimelig å anta at hendelser med farlig gods på vei vil forekomme hyppigst i de områdene hvor det fraktes mest gods (rundt de store byene og langs hovedtrafikkårene). I de fleste tilfellene fører en hendelse med farlig gods til akutt utslipp til grunnen og til luft. Andelen hendelser hvor det vil oppstå en brann eller eksplosjon er erfaringsmessig svært lav, og med små konsekvenser for liv og helse.



Figur 4-7 Transport av farlig gods (kilde: DSB kartinnsynsløsning)

Basert på vurderingene ovenfor, og det faktum at dagens transport av farlig gods i Holmegata opphører og sannsynligvis bare vil foregå i Borggata, vurderes planområdet å være lite sårbart for temaet transport av farlig gods.

4.3.6 Sårbarhetsvurdering – VA-anlegg og ekstremnedbør (overvannshåndtering)

Det er forventet at fremtidens klima vil medføre mer nedbør i Norge, og periodevis ekstremnedbør. I Klimaprofil for Østfold[1] [13] er det gjort vurderinger av forventede klimaendringer som påvirker årsnedbøren:

> Årsnedbøren i Østfold er beregnet å øke med cirka 10 %. Nedbørendringen for de fire årstidene er beregnet til:
>
> - Vinter: +25 %

[1] Klimaprofilene ble utgitt i 2015–2017 (oppdatert i 2022) og følger stort sett fylkesinndelingen som gjaldt frem til 2020

- Vår: +25 %
- Sommer: +10 %
- Høst: +10 %

Det er forventet at episoder med kraftig nedbør øker vesentlig både i intensitet og hyppighet i alle årstider. Nedbørmengden for døgn med kraftig nedbør forventes å øke med cirka 20 %. For varigheter kortere enn ett døgn, er det indikasjoner på enda større økning.

Det er tidligere anbefalt et klimapåslag på minst 40 % på dimensjonerende nedbør på regnskyll som varer under 3 timer. Denne tilrådingen kan fremdeles benyttes. Dersom en ønsker en mer nyansert tilnærming for ulike varigheter og gjentaksintervall, kan det benyttes et klimapåslag på dimensjonerende nedbør som vist i denne tabellen:

	Dimensjonerende gjentaksintervall < 50 år	Dimensjonerende gjentaksintervall ≥ 50 år
≤ 1 time	40 %	50 %
>1 – 3 timer	40 %	40 %
>3 – 24 timer	30 %	30 %

Store deler av vann- og avløpssystem i Holmeområdet trenger oppgradering. Deler av planområdet har ikke separate overvannsledninger. Det er overløp som er koblet mot bekkekulverten og flere pumpestasjoner i Holmen som ikke fungerer optimalt i dag. Vann- og avløpsanlegg har de senere årene hatt en rekke driftsforstyrrelser, med ulike følgeskader. Særlig har systemet med felles avløpsnett for overvann og spillvann ført til flere kjelleroversvømmelser ved stor nedbør, og ved springflo.

I forbindelse med reguleringen er det utarbeidet en flo- og flomrapport [11]. Den sier følgende:

> Eksisterende kulvert har ikke tilstrekkelig kapasitet, og vann vil strømme ut av bekken oppstrøms kulverten og renne nedover Holmegata. Konsekvensene av dette er ikke vurdert i denne rapporten. Gjenåpning av bekken nedenfor Oslogata vil forbedre kulvertkapasiteten og redusere hyppigheten av oversvømmelse oppstrøms kulvertinnløpet, samt legge til rette for eventuell fremtidig forbedring av kulvertstrekningen ovenfor Oslogata. Det vil fortsatt være oversvømmelse ved kulvertinnløpet, som fører til at vann vil renne ned Holmegata mot den gjenåpnede bekken frem til at kulverten ovenfor Oslogata utbedres.

Tiltaket vil medføre et oppgradert vann- og avløpssystem, og forutsatt at kulverten under Holmegata oppgraderes i nær framtid, vurderes planområdet som lite til moderat sårbart for dette temaet.

5 Konklusjon og oppsummering av tiltak

5.1 Konklusjon

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite til moderat sårbart.

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet:

- Ustabil grunn (områdestabilitet)
- Flom
- Havnivåstigning/stormflo
- Dambrudd
- Transport av farlig gods
- VA-anlegg og ekstremnedbør (overvannshåndtering)

Av disse fremsto planområdet som moderat sårbart for dambrudd, og det ble derfor utført en risikoanalyse. Analysen av dambrudd viste akseptabel risiko, men hvor tiltak må vurderes. Det er formulert følgende risikoreduserende tiltak:

- Tiltakshaver må informere aktuelle dameiere i forbindelse med planarbeid. Ny infrastruktur eller endret bruk nedstrøms fra et anlegg kan innebære behov for endring av konsekvensklasse for damanleggene.

Det er også, gjennom fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering, identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet. Tiltakene er sammenfattet nedenfor og må følges opp i det videre planarbeidet.

5.2 Oppsummering av tiltak

Tabell 5-1 Oppsummering av tiltak

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
Ustabil grunn	Strandsonen må sikres mot erosjon som kan gi negativ påvirkning av stabiliteten.
Flom	Tiltak må sikres i henhold til krav i TEK 17.
Stormflo	Alle nybygg som vil ligge under kote 2,5 må sikres mot vann eller tåle oversvømmelse til dette nivået, i henhold til kommunens kommunedelplan.
Dambrudd	Tiltakshaver må informere aktuelle dameiere i forbindelse med planarbeid. Ny infrastruktur eller endret bruk nedstrøms fra et anlegg kan innebære behov for endring av konsekvensklasse for damanleggene.
VA-anlegg	Kulverten under Holmegata må oppdateres.
Kjemikalieutslipp og annen akutt forurensning	I anleggsperioden må entreprenør ivareta sikker drift av maskiner og kjøretøy for å unngå hendelser som fører til akutt forurensning.

Eksisterende kraftforsyning	Nedgravde kabler må hensyntas under anleggsarbeidet.
Fremkommelighet for utrykningskjøretøy og slokkevann for brannvesenet	Det forutsettes at krav gitt i Byggteknisk forskrift (TEK 17) etterkommes når det gjelder fremkommelighet for utrykningskjøretøy og tilgang til slokkevann.

Vedlegg 1 – Risikoanalyse

Hendelse 1 – planområdet rammes av dambruddsbølge

Drøfting av sannsynlighet:

Damanlegg er underlagt streng lovgivning og krav til sikkerhet. Norge har siden 1981 hatt egne regler for damsikkerhet. Dagens forskrift om sikkerhet med vassdragsanlegg (damsikkerhetsforskriften) trådte i kraft 1. januar 2010. Foruten tekniske krav til vassdragsanleggene stiller forskriften krav til organisasjonen som er ansvarlig for et vassdragsanlegg, og krav til faglige kvalifikasjoner i eiers egen organisasjon, samt hos konsulenter og entreprenører som benyttes. Videre stilles det krav til overvåking, beredskap og internkontroll.

Det er få kjente dambrudd i Norge, og det skal ses tilbake til 1916 for å finne en hendelse med dambrudd i Norge hvor liv har gått tapt (Osfallet kraftverk). De største ulykkene med damanlegg i nyere tid er Roppadammen i 1976, og Storvatn i 1979, hvor ingen liv gikk tapt. Deler av demningen Braskereidfoss kraftverk brøt sammen under ekstremværet Hans, som følger av feil på flomluke. Hendelsen medførte en kontrollert uttømming av vannmagasinet, og det var ingen skade på liv og helse.

Basert på historiske data og kunnskap om sikkerhetskravene til damanleggene vurderes det som moderat sannsynlig (gjennomsnittlig hvert 100-1000 år) at dambrudd kan ramme planområdet.

Drøfting av konsekvens:

Liv og helse:
Dambrudd vurderes i større grad til å kunne medføre personskade i forbindelse med evakuering enn direkte dødsfall. Konsekvens for tredjepersons liv og helse vurderes til å kunne bli middels (3 = alvorlig personskade). Det er imidlertid knyttet usikkerhet til hvor gode varslingsrutinene rundt dambrudd er, og hvor effektivt man vil kunne evakuere.

Stabilitet:
En slik hendelse vil medføre at det vil kunne måtte opprettes evakueringssoner som kan føre til brudd i stabiliteten. Konsekvensen for stabilitet blir vurdert til å være stor (4 = Skade på eller tap av stabilitet med noe varighet).

Materielle verdier:
Konsekvensen for materielle verdier vil i utgangspunktet være store, vann som tar nye veier kan volde stor skade på bygg og tilhørende eiendom. Konsekvensen for materielle verdier blir vurdert til å være stor (4 = materielle skader 10 000 000 kr – 100 000 000 kr).

Oppsummering:

	Sannsynlighet					Konsekvens					Risiko		
Verdi	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**			
Liv og helse		X						X				X	
Stabilitet		X							X			X	
Materielle verdier		X							X			X	

Risikoreduserende tiltak:

Tiltakshaver må informere aktuelle dameiere i forbindelse med planarbeid. Ny infrastruktur eller endret bruk nedstrøms fra et anlegg kan innebære behov for endring av konsekvensklasse for damanleggene.

Referanser

[1] Kommunal- og moderniseringsdepartementet, «Lov om planlegging og byggesaksbehandling,» 2008.

[2] Norges vassdrags- og energidirektorat, «NVEs retningslinjer nr. 2-2011: Flaum og skredfare i arealplanar,» Norges vassdrags- og energidirektorat, 2014.

[3] Norconsult AS, «Planbeskrivelse,» Foreløpig.

[4] Norsk standard, «NS 5814:2021 Krav til risikovurderinger,» Norsk standard, 2021.

[5] Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging,» Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, 2017.

[6] Direktoratet for byggkvalitet, «Forskrift om tekniske krav til byggverk (Byggteknisk forskrift – TEK 17). FOR-2017-06-19-840,» Direktoratet for byggkvalitet, 2017.

[7] Direktoratet for byggkvalitet, «Veiledning om tekniske krav til byggverk,» Direktoratet for byggkvalitet, 2017.

[8] Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet, «Bebyggelse nær høyspenningsanlegg,» Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet, 2017.

[9] Norconsult AS, «Veumbekken - Områdestabilitet iht. NVEs veileder 1/2019,» 2023.

[10] Norges vassdrags- og energidirektorat, «NVE-veileder Nr. 1/2019 Vurdering av områdestabilitet ved arealplanlegging og utbygging i områder med kvikkleire og andre jordarter med sprøbruddegenskaper,» Norges vassdrags- og energidirektorat, 2019.

[11] Norconsult AS, «Veumbekken Flo- og flomforhold,» 2023.

[12] Norconsult AS, «Dambruddsbølgeberegning for Bjørndalsdammene,» 2019.

[13] Norsk klimaservicesenter, «Klimaprofil Østfold,» Norsk klimaservicesenter, 2022.

Notat

Norconsult

Oppdragsgiver: **Fredrikstad kommune**
Oppdragsnr.: **5133585** Dokumentnr.: **01**

Til: Fredrikstad kommune
Fra: Norconsult AS v/ Gry Helen Olsen
Dato 2023-09-13

Biologisk mangfold

Innledning

Fredrikstad kommune har besluttet å utarbeide en reguleringsplan for å kunne gjenåpne Veumbekken og etablere parkdrag i Holmegata mellom Oslogata og Vesterelva i Fredrikstad. Veumbekken ble lagt i en lukket, ca. 800 m lang kulvert gjennom området på 1920-tallet.

Bakgrunnen for planarbeidet er behov for betydelig oppgradering av vann- og avløpsanlegg i Holmenområdet. Tiltaket vil kreve store ressurser og ha sterk påvirkning på området og beboere i utbyggingsperioden. Derfor skal planarbeidet omfatte både oppgradering av infrastruktur samtidig som tiltaket skal bidra positivt til utvikling av Holmenområdet og byen generelt. Basert på føringer fra Fredrikstad kommune skal reguleringsplanen også sikre at løsningen reetablerer det biologiske mangfoldet i selve kanalen, og om mulig også sikre leveforhold for fisk.

I forbindelse med dette har Norconsult fått i oppdrag å utarbeide et notat som skal vurdere tiltakets begrensninger og muligheter for å legge til rette for biologisk mangfold og gi innspill til tekst i planbeskrivelsen og reguleringsbestemmelsene for å sikre at nødvendige hensyn tas ved utbygging.

I dette notatet ligger de foreløpige planene og beskrivelser med tegninger av tiltaket til grunn for vurderingene av muligheter og begrensninger for biologisk mangfold i Veumbekken (se Figur 2 og Figur 5).

Tiltaksbeskrivelse

Veumbekken skal åpnes opp i Holmegata (se Figur 1). Vesterelva er resipient. Veumbekken skal gå under broer der den krysser gater. Den gjenåpnede bekken er skissert som en utvidelse av dagens kulvert fra krysset Oslogata/Holmegata, med ulike former for elementer i det gjenåpnede bekkeløpet. To terskler er skissert, samt mindre områder med vegetasjon langs kantene i kanalen, trapper, klatrestativ, innsnevringer, brygger etc. (Figur 2).

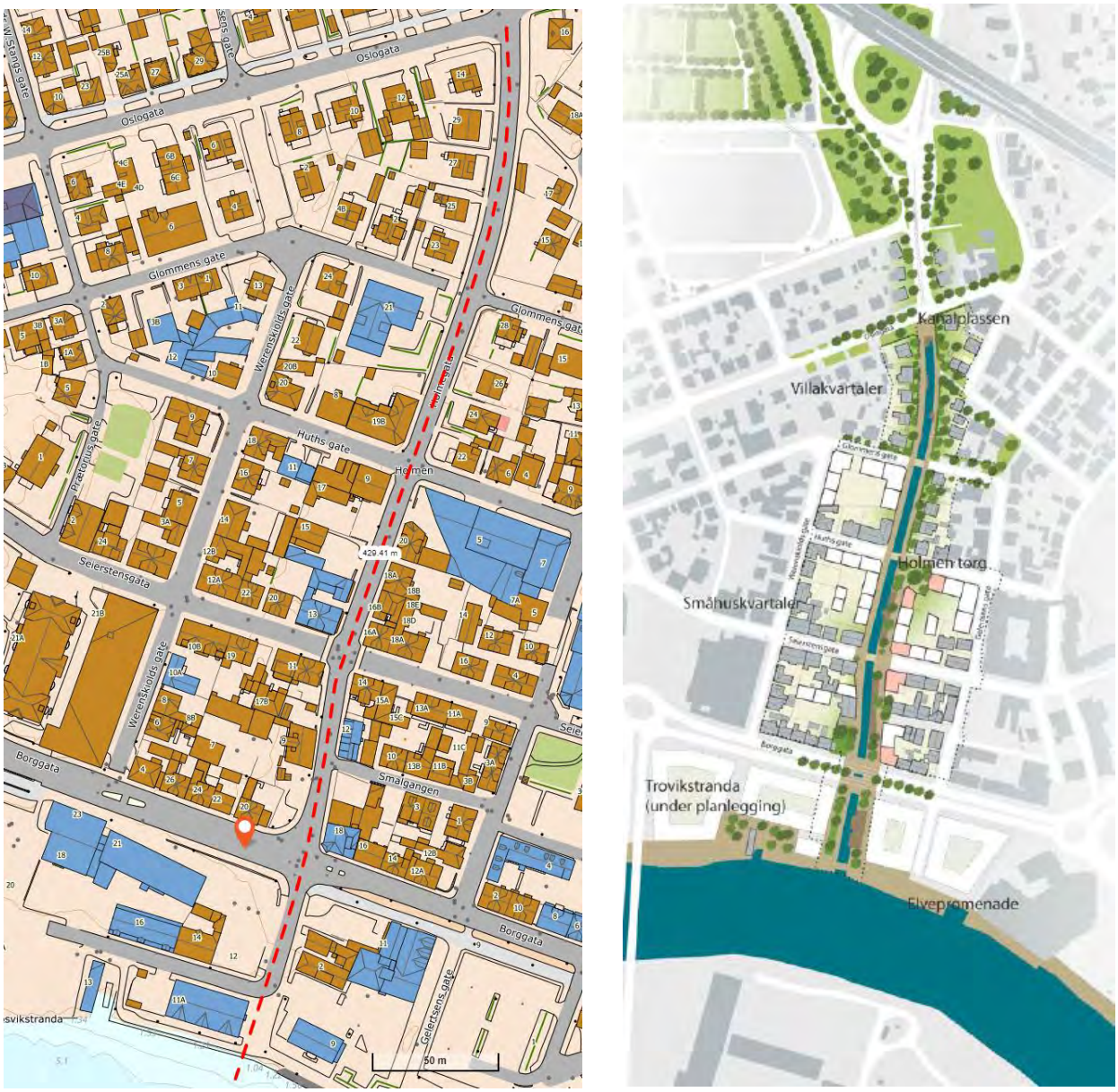
Åpning av bekken vil forlenge vannlinjen langs Vesterelva og fører til en direkte kobling mellom Vesterelva og lavpunktene ved Borggata. Kanalen skal ha en minstebredde på 6,5 meter.

Ved Trovikstranda (Figur 3) skal det opparbeides en grønn park med sitteelementer og trevegetasjon på vestsiden. På nordvestsiden av Borggata skal det også etableres et grønt parkområde med ny trevegetasjon. Ved småhuskvartalene og Holmen torg skal det på østsiden etableres grønne plantefelt og trær. En brygge skal også gå ned i sivet i kanalen (Figur 4). Oppstrøms i kanalen skal det etableres et grønnere preg mellom Glommens gate og Oslogata, med eksisterende hager som en viktig del av miljøet. To terskler skal også etableres her.

Vesterelva vil være påvirket av flo og fjære, som igjen påvirker vannstanden i kanalen. Ved flo står vannet i kulverten i dag helt opp til Oslogate. Det er planlagt at det skal være en viss vanndybde i kanalen til enhver tid.

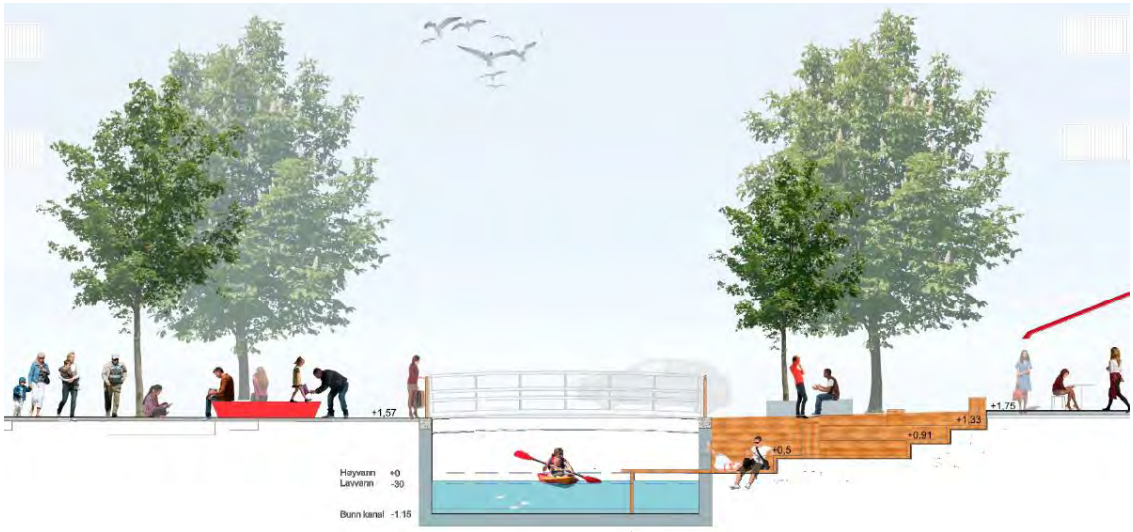
Det er foreslått at 15 cm bunnsubstrat legges ut i bunnen av kanalen for å bedre forholdene for fisk og bunndyr. Figur 5 skisserer et lengdesnitt av kanalen.

Foreslått løsning vil ved høyvann ha en vanndybde på 1,0 m fra Vesterelva til Glommens gate. Videre oppover fra Glommens gate til Oslogate reguleres vanndybden med to terskler (Figur 6). Disse tersklene skal ha en vanndybde på 20 cm, og bidra til kontrollert vanndybde i et område som er tiltenkt som lekeområde, samtidig som vannspeilet løftes noe. Gatenivået ligger helt øverst i kanalen ca. 1,0 m høyere enn nederst.

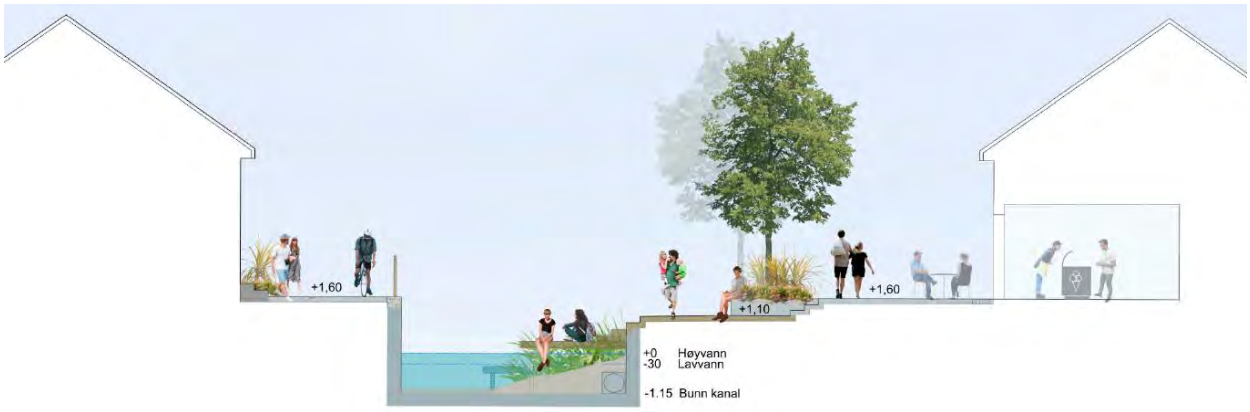


Figur 1. Veumbekken skal åpnes opp i Holmegata (rød, stiplet linje på kartet til venstre). Til høyre vises planlagt situasjon for gjenåpningen av Veumbekken.

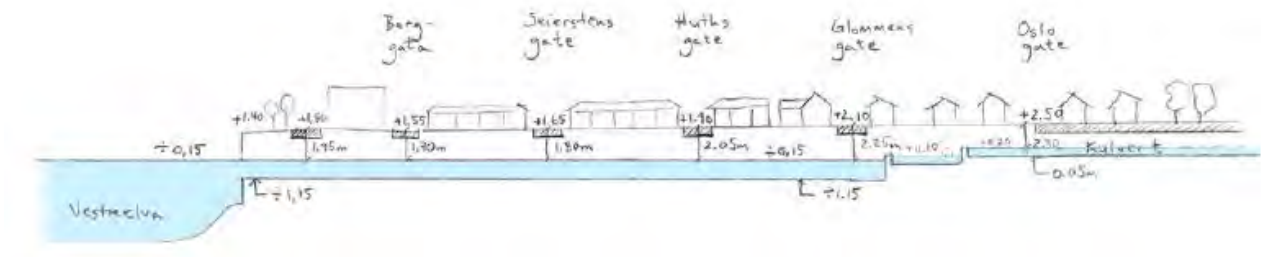
Figur 2. Landskapsplan fra 2015 som viser hvor bekken skal legges og hvilke elementer som skal inngå langs bekken. Øverst i figuren er området ved Trovikstranda, det vil si nedstrøms i kanalen. Midten av figuren viser kanalen ved Holmen torg. Nederst i figuren er området mellom Glommens gate og Oslogate, det vil si oppstrøms i kanalen, hvor det skal etableres to terskler.



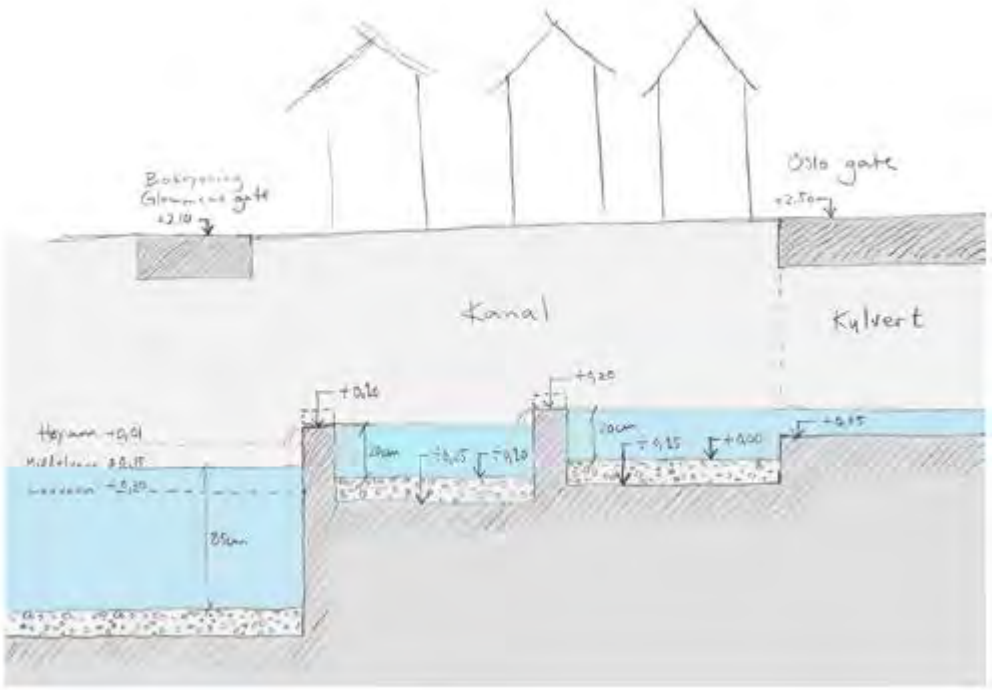
Figur 3. Illustrasjonssnitt fra Trovikstranda fra 2015. På vestsiden skal det opparbeides en grønn park med trevegetasjon. På østsiden skal det tilrettelegges for amfi og brygge.



Figur 4. Illustrasjonssnitt fra landskapsplanens midtre del ved småhuskvartalene og Holmen torg. På østsiden skal det plantes noen trær. Her skal det også være en brygge, samt bunnsubstrater med vegetasjon.



Figur 5. Prinsipplengdesnitt langs kanalen. Snittet viser høyder for bunnkanal, vannoverflaten og gateplan oppover langs Holmegata. Høydereferanse er NN1954.



Figur 6. Sammenpresset lengdesnitt av øvre del av kanalen. Prinsippsnittet viser foreslåtte høyder og vanndybder i området som skal brukes som klatrepark. Vanndybden i klatreparken, det vil si to terskler, er foreslått til 20 cm. Terskelen ved utløpet av kulverten er tenkt å hindre sedimentering i kulverten.

Vurderinger

Generelt om Veumbekken

Ved åpning av de nedre delene av Veumbekken er det av interesse å kjenne til forholdene lenger opp i bekken der den igjen er åpen. Man kan da få et bilde av hvordan bekkevannet som kommer frem til kanalen kan påvirke vannlivet i kanalen.

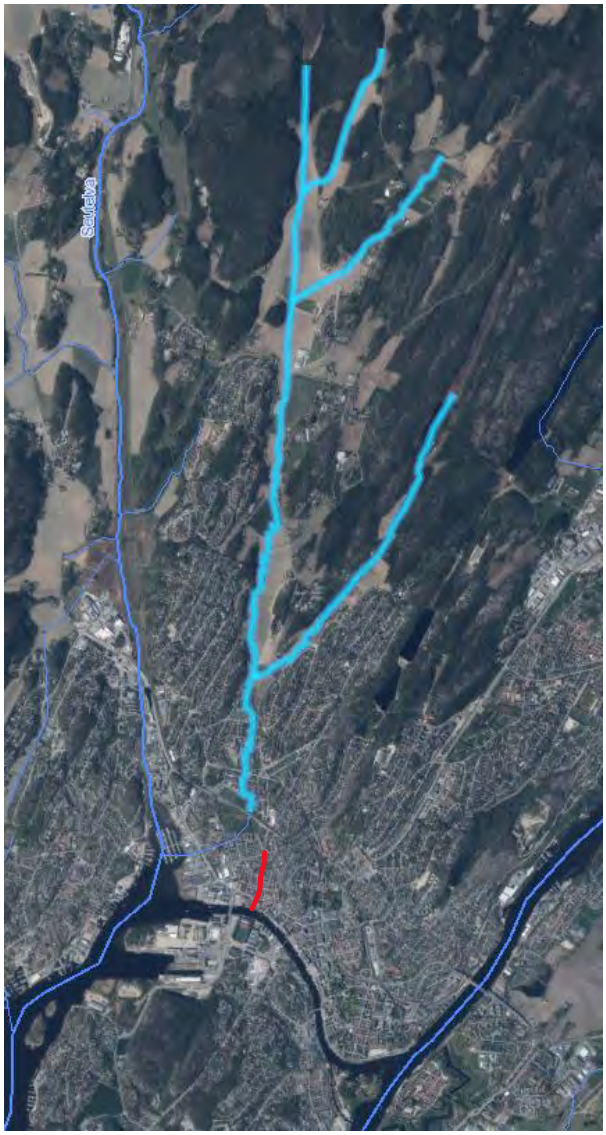
Veumbekken (oppstrøms der den skal gjenåpnes) er i Naturbase registrert som naturtype «viktig bekkedrag» med lokalt viktig verdi. I Naturbase beskrives Veumbekken som følgende:

«Bekken er sterkt forurenset, og bekkeløpet er kanalisert og lukket flere steder. Veumbekken har funksjon som spredningskorridor og småbiotop i et sterkt påvirket landskap, og vurderes som lokalt viktig. Lengst i nord er det foretatt betydelige lukkinger i områder med dyrket mark. Steinsetting forekommer. Kantvegetasjonen varierer i mektighet og sammensetning. Bunnsubstratet består av leire og sand. De nordre delene av nedbørfeltet består hovedsakelig av utmark. Lenger sør er det dyrket mark langs vannstrengen og flere områder med tett bebyggelse (Figur 7). De nordre deler av bekken ligger i et bymarksområde av regional betydning» (Miljødirektoratet, 2023).

Videre beskrives det at vannkvaliteten i Veumbekken er dårlig. Det er problemer med forsøpling og gjengroing i bekkeløpet. I enkelte områder er det også problemer med erosjon ved stor vannføring. Det er stedvis lite kantvegetasjon langs bekken. Kulverter og lange lukkinger er vandringshindre for fisken. Det er registrert tilbakegang i dyrelivet i og langs bekken (Miljødirektoratet, 2023).

Økologisk tilstand i Veumbekken er vurdert til «svært dårlig» i Vann-nett. Det er blant annet registrert svært dårlig tilstand av total fosfor, total nitrogen og ASPT (bunndyr) (Vann-nett, 2023).

Seutelva, som er i nærheten av Veumbekken, er også registrert med naturtype «viktig bekkedrag», med svært viktig verdi. Begrunnelsen er at den har en meget viktig landskapsøkologisk funksjon, stor artsrikdom og mange rødlistearter. En del av elvestrekningen er vernet som Skårakilen naturreservat. Dette skyldes i hovedsak en meget rik spurvefuglfauna.



Figur 7. Kartet viser hvor Veumbekken går i dag. I nord renner bekken gjennom jordbruksområder. I sør er flere områder med tett bebyggelse. Bekken går inn i kulvert oppstrøms jernbanelinjen og FV110, så under bakken øst for gravlunden og nytt boligområde og deretter under Holmegata fram til Vesterelva. Rød strek viser hvor Veumbekken skal åpnes opp i Holmegata. Kilde: NVE Atlas.

Vannføring og vannstand

Åpning av Veumbekken vil forlenge vannlinjen langs Vesterelva og føre til en direkte kobling mellom Vesterelva og lavpunktene ved Borggata i kanalen (se Figur 5). Kanalen skal ha en minstebredde på 6,5 meter. Nedstrøms i kanalen skal bredden være 7,5 m (Figur 3). Ettersom den nedre delen av kanalen er koblet til Vesterelva, kan de vannlevende organismene som svømmer i Vesterelva også svømme inn i kanalen. Utvalgte arter av både fisk og bunnlevende organismer fra Vesterelva har dermed mulighet til å bevege seg inn i mer stillestående vann i kanalen. Det er lite fall og lav vannføring i kanalen, som gjør at vannet blir relativt stillestående. I en rapport om hydrologiske forhold er det beregnet at middelvannføringen i Veumbekken er relativt lav, ca. 0,17 m^3/s. I planbeskrivelsen er det foreslått en vannstand ved høyvann på 1,0 m fra Vesterelva til tersklene ved Glommens gate. Den hydrologiske rapporten viser at ved lavvannføring vil vannstander nedstrøms tersklene i kanalen være kontrollert av tidevannsstanden. Under normale forhold vil vannet oppstrøms tersklene ikke få inntrengning av sjøvann fra Vesterelva, og vannstanden i tersklene bestemmes av vannføringen i bekken.

Generelle forhold

Generelt vil variasjon i bekkeutforming gi større biologisk mangfold. Varierende bekkeutforming med eksempelvis innslag av både stryk og kulper eller dammer gir økt heterogenitet, som gir flere ulike habitater. Dermed kan flere organismer trives, og det biologiske mangfoldet øker. Ut fra planbeskrivelsen synes Veumbekken å ha relativt lik utforming med lite variasjon fra utløpet til kulverten ved Oslogata og ned til Vesterelva, ettersom det er en kanal uten fall med begrensede muligheter for naturlig utforming (Figur 2). Dette vil være begrensende for mulighetene til å etablere et større biologisk mangfold i kanalen.

Ved gjenåpning av Veumbekken vil det ikke være flomsoner i kanalen. Dette fører blant annet til færre skjuleplasser for fisk og mindre tilførsel av næring til bekken under flomepisoder. I en kanal med rette vegger og lite bekkenær og tett vegetasjon vil det følgelig bli færre naturlige skjulesteder for fisk også under normalvannføring/normalvannstand.

En generell utfordring for urbane bekker er også nærheten til trafikkerte veier. Avrenning av bl.a. tungmetaller og veisalt (vinterstid) fra biltrafikk kan ha toksiske effekter på vannøkosystemet. Ved gjenåpning av Veumbekken skal en trafikkert bro fra Borggata krysse kanalen. Utover dette blir det lite trafikk langs kanalen, og den reelle påvirkningen av veiavrenning vil antakelig ikke være en stor utfordring for koloniseringen av organismer i kanalen.

Fisk

I Vesterelva og elvene rundt er det registrert ulike arter fisk, som skrubbe, ål, ørret, abbor, og enkeltobservasjoner av bl.a. ørekyt, gullbust og vederbuk (Artsdatabanken, 2023). Skrubbeflyndre er en fisk som trives i grunt vann, og kan finnes både på løs bunn og på hard bunn med algevegetasjon. Skrubbe er en veldig tolerant art, og kan derfor vandre inn i kanalen og trives der også.

Abbor kan kanskje også vandre inn i kanalen. Abbor er observert i området, og er en art som generelt er utbredt i både ferskvann og brakkvann. Den kan finnes i svært mange typer vann og vassdrag. Abboren er robust og tåler stor variasjon i vannkvalitet.

Sjøørret kan også finne veien inn i kanalen, men vil ikke finn funksjonsområder her da det i hovedsaker er stillestående eller svært sakteflytende vann i kanalen.

I kanalen er det planlagt å legge ut ca. 15 cm løst bunnsubstrat. Dette for å bedre forholdene for fisk og bunndyr. Det forventes at dette bunnsubstratet med tiden vil slammes til og preges av finere partikler, med mindre vannhastigheten i kanalen skulle bli veldig stor med jevne mellomrom. I slike tilfeller kan noe av

finsedimentene bli spylt ut fra kanalen. Oppstrøms i Veumbekken, hvor bekken ikke er lagt i en lukket kulvert, består bunnsubstratet av leire og sand. Dette bidrar også til at bunnforholdene i den gjenåpnede kanalen, med tiden kan bli dekket av fine sedimenter. Disse forholdene gjør at kanalen er mindre egnet for arter som liker grus og steinbunn.

I de to tersklene lengst oppstrøms i kanalen vil trolig sedimentene med tiden bygges opp litt annerledes enn ellers i kanalen. Under flomepisoder transporterer bekken med seg grovere løsmasser enn ellers. I kulpene mellom tersklene vil vannhastigheten senkes noe og de større partiklene kan sedimenteres ut her, mens finere partikler transporteres videre nedstrøms i kanalen. Dermed kan bunnsubstratet i tersklene bestå av grovere sedimenter framfor fine partikler. Dersom det holdes et tilstrekkelig vanndyp og det er tilstrekkelig vannføring i tørre perioder kan området ha potensiale som gyteområde for sjøørret.

Dersom de to tersklene skal legges til rette for annen aktivitet, som klatrepark foreslått i planbeskrivelsen, er det mindre sannsynlig at sjøørreten vil benytte dette området.

Ål er også observert i Vesterelva, men vil trolig ikke trives i kanalen. Kanalen ser ut til å bli godt eksponert for direkte sollys. Dette er ikke ideelle forhold for ål, da den er lyssensitiv. Ål lever også vanligvis på elvebunnen under steiner, i mudder og i sprekker. Gitt de rette veggene i kanalen og bunnsubstrat trolig bestående av fine sedimenter vil det være få skjulesteder for ål i kanalen.

Andre organismer

Når det gjelder kolonisering av bunndyr, forventes det at det er de artene som trives i bløte masser med finkornede bunnsedimenter som vil etablere seg, etter hvert som bunnsubstratet slammes til. Bunnsubstrat i kanalen er også gunstig for kolonisering av begroingsalger. Begroingsalger kan virke positivt inn på vannøkosystemet, eksempelvis ved økt biologisk mangfold, ved at de blir beitet på av bunndyr, tilfører organisk materiale til kanalen og renser vannet for næringssalter.

Ulike ender og andre fugler kan også benytte kanalen. Eksempelvis viser registreringer i artsdatabanken at bl.a. stokkand, toppand, kvinand, fiskemåke og hettemåke er observert i og rundt Vesterelva (Artsdatabanken, 2023).

Kantsoner

Generelt bidrar kantsoner langs bekker til økt biologisk mangfold. Trær og annen kantvegetasjon har flere positive innvirkninger på vannøkosystemet. Kantsonen er blant annet viktig for interaksjoner mellom habitater på land og i vann. Trær og annen kantvegetasjon bidrar også med tilførsel av organisk materiale som blader og død ved. Dette er viktig næring for blant annet bunndyr. Vellykket rekolonisering av bunndyr i gjenåpnede bekker har tidligere vist seg å være avhengig av diversitet i substrater og tilgang på grovt organisk materiale (f.eks. grener og løv fra trær).

Ut fra planbeskrivelsen kommer kanalens kantsone til å bestå av noen plantefelt og trær langs kanalen. Disse trærne kan skape en form for landskapsøkologisk korridor, som bidrar med stor opplevelsesverdi. Ved å plante trærne nærmest mulig vannkanten kan den biologiske verdien av dem bli større. Da kan trærne bidra til større nedfall av organisk materiale i vannet, samt gi mer skygge. Tilgang på skygge fra kantvegetasjon kan ha stor betydning for kolonisering av vannlevende organismer i en bekk.

Særlig i små, grunne bekker med lav vannføring, slik som Veumbekken, kan vanntemperaturen bli svært høy sommerstid ved mye eksponering av direkte sollys. Slike høye vanntemperaturer kan være utfordrende for både fisk og andre vannlevende organismer.

Det er skissert inn mindre områder med vegetasjon langs kantene i kanalen (Figur 2). Disse flekkene med vegetasjon er relativt små og usammenhengende og vil dermed ikke ha noen særlig stor biologisk verdi. Det

vil derimot gi kanalen et lite preg av natur, og kan fungere som skjulested og næringskilde for noen organismer. For at disse avsatte planteområdene i større grad skal kunne fungere som skjulested for fisk og andre vannlevende organismer under flomepisoder, kan vannplantene (gjerne takrør) eksempelvis plantes i kasser. Da kan man unngå at vannplantene skylles vekk under perioder med høyere vannføring. Utforming og mulighet for å ha slike områder med vannplanter må avklares opp mot hydrologisk kapasitet i kanalen.

Oppsummering

Hovedeffekten av å åpne Veumbekken for biologisk mangfold er at fisk og andre vannlevende organismer i Vesterelva får muligheten til å bevege seg inn i kanalen. Eksempelvis er både skrubbeflyndre og abbor, begge observert i Vesterelva, tolerante fiskearter som også kan trives i stillestående vann. Disse vil trolig svømme inn i kanalen. Fisken vil antakelig også kunne ses av publikum som går tur langs kanalen. Forholdene i kanalen er lite egnet for bl.a. sjøørret og delvis ål grunnet lav vannhastighet, finkornet bunnsubstrat ved tilslamming og bruk av deler av kanalen til lekeområder. Slik skissen av kanalen og tersklene foreligger i planbeskrivelsen per nå, vil tiltaket likevel ikke være til hinder for at sjøørret eller annen fisk som håndterer noe spranghøyde kan vandre videre i bekken dersom den senere skulle åpnes videre oppover.

Sammenlignet med naturen utenfor byggesonen vil det være begrenset hvor mye parkdraget vil kunne bidra til økt biologisk mangfold. Men transformasjon fra vei til park i så urban sammenheng vil allikevel ha en liten positiv effekt på biologisk mangfold og samtidig gi et viktig bidrag til økosystemtjenester i byen. Det er vesentlig at trærne i parkdraget får gode vekstforhold. Ved å plante trærne litt nærmere kanalkanten kan det gi økt biologisk verdi på grunn av tilgang på skygge og organisk materiale for de vannlevende organismene.

Referanser

Artsdatabanken. (2023, Juni 12.). *Artskart*. Hentet fra https://artskart.artsdatabanken.no/

Miljødirektoratet. (2023, Juni 20.). *Naturbase kart*. Hentet fra https://naturbase.no/

Vann-nett. (2023, Juni 22.). *Vann-nett*. Hentet fra https://vann-nett.no/portal/

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
J01	2023-09-13	For bruk	gryols	lesim	beb

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Merknad:
Høydereferanse NN1954

Endringe gjelder området sør for Borggata med bakgrunn i samordning av planforslag for Veumbekken-Holmen og transformasjon av Trosvvikstranda:
- Plassering av kanalen
- Bredde Borggata (2 feltsvei med sykkelfelt)
- Avgrensning parkdraget
- Tilrettelegging for ny bro mellom Borggata og strandpromenade

0 10 20 30 40 50 m

TEGNFORKLARING

- Grusdekke
- Tredekke
- Hardt dekke
- Eksist. hager
- Gress
- Plantekasser / bed
- Nye trær
- Eksist. trær
- Vegetasjon i kanal
- Rampe
- Benker og bord
- Felt av smågatestein
- Eksist. bygg
- Nye bygg
- Adkomst via parken
- Rekkverk
- Gjerde mot naboer
- Eiendomsgrense
- Markering sykkelvei
- Sykkelparkering
- Pullert
- Kantsone

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontroll	Godkjent
C03	2023-09-20	Revisjon ifb. med nytt offentlig ettersyn	Siurn	IngSae	BEB
C02	2015-04-13	Landskapsplan - revidert forprosjekt	GLL	KJESP	BEB
A01	2012-04-30	Landskapsplan forprosjekt	GLL	GKR	TBM

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som fremgår nedenfor. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Fredrikstad kommune

Målestokk 1:500 (A1) / 1:1000 (A3)

Veumbekken
Landskapsplan
Oversiktsplan

Norconsult

Oppdragsnummer	Tegningsnummer	Revisjon
5133585	L - 300	C03

"C:\Users\siurn\appdata\local\temp\AcPublish_22\02\%L-300-303.dwg - siurn - Plottet 2023-09-20, 19:20:35 - LAYOUT = L300 - XREF = T_KART_Eksisterende VA, T_Illustrasjonsplan_veg_20150209, L-plan_hatch_eksist_bebyggelse, T_30 Situasjonsplan, L-plan"

Merknad:
Høydereferanse NN1954

Endringe gjelder området sør for Borggata med bakgrunn i samordning av planforslag for Veumbekken-Holmen og transformasjon av Trosvvikstranda:
- Plassering av kanalen
- Bredde Borggata (2 feltsvei med sykkelfelt)
- Avgrensning parkdraget
- Tilrettelegging for ny bro mellom Borggata og strandpromenade

0 5 10 15 20 25 m

TEGNFORKLARING

Grusdekke	Eksist. hager	Nye trær	Rampe	Eksist. bygg	Rekkverk	Markering sykkelvei	Kantsone
Tredekke	Gress	Eksist. trær	Benker og bord	Nye bygg	Gjerde mot naboer	Sykkelparkering	
Hardt dekke	Plantekasser / bed	Vegetasjon i kanal	Felt av smågatestein	Adkomst via parken	Eiendomsgrense	Pullert	

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontroll	Godkjent
C03	2023-09-20	Revisjon ifb. med nytt offentlig ettersyn	Siurn	IngSae	BEB
C02	2015-04-13	Landskapsplan - revidert forprosjekt	GLL	KJESP	BEB
A01	2012-04-30	Landskapsplan forprosjekt	GLL	GKR	TBM

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som fremgår nedenfor. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Fredrikstad kommune

Målestokk 1:250 (A1) / 1:500 (A3)

Veumbekken
Landskapsplan
Nedre del

Norconsult

Oppdragsnummer	Tegningsnummer	Revisjon
5133585	L - 301	C03

"C:\Users\siurn\appdata\local\temp\AcPublish_22401\LL-300-303.dwg - siurn - Plottet: 2023-09-20, 19:19:22 - LAYOUT = L301 - XREF = T_KART_Eksisterende VA, T_Illustrasjonsplan_veg_20150209, L-plan_hatch_eksist_bebyggelse, T_3D Situasjonsplan, L-plan"

Merknad:
Høydereferanse NN1954

Endringe gjelder området sør for Borggata med bakgrunn i samordning av planforslag for Veumbekken-Holmen og transformasjon av Trosvvikstranda:
- Plassering av kanalen
- Bredde Borggata (2 feltsvei med sykkelfelt)
- Avgrensning parkdraget
- Tilrettelegging for ny bro mellom Borggata og strandpromenade

0 5 10 15 20 25 m

TEGNFORKLARING

Grusdekke	Eksist. hager	Nye trær	Rampe	Eksist. bygg	Rekkverk	Markering sykkelvei	Kantsone
Tredekke	Gress	Eksist. trær	Benker og bord	Nye bygg	Gjerde mot naboer	Sykkelparkering	
Hardt dekke	Plantekasser / bed	Vegetasjon i kanal	Felt av smågatestein	Adkomst via parken	Eiendomsgrense	Pullert	

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontroll	Godkjent
C03	2023-09-20	Revisjon ifb. med nytt offentlig ettersyn	Siurn	IngSae	BEB
C02	2015-04-13	Landskapsplan - revidert forprosjekt	GLL	KJESP	BEB
A01	2012-04-30	Landskapsplan forprosjekt	GLL	GKR	TBM

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som fremgår nedenfor. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Fredrikstad kommune

Målestokk 1:250 (A1) / 1:500 (A3)

Veumbekken
Landskapsplan
Midtre del

Norconsult

Oppdragsnummer	Tegningsnummer	Revisjon
5133585	L - 302	C03

"C:\Users\siurn\appdata\local\temp\AcPublish_22397\VL-300-303.dwg - siurn - Plottet: 2023-09-20, 19:12:1 - LAYOUT = L302 - XREF = T_KART_Eksisterende VA, T_Illustrasjonsplan_veg_20150209, L-plan_hatch_eksist_bebyggelse, T_3D Situasjonsplan, L-plan"

Merknad:
Høydereferanse NN1954

Endringe gjelder området sør for Borggata med bakgrunn i samordning av planforslag for Veumbekken-Holmen og transformasjon av Trosvvikstranda:
- Plassering av kanalen
- Bredde Borggata (2 feltsvei med sykkelfelt)
- Avgrensning parkdraget
- Tilrettelegging for ny bro mellom Borggata og strandpromenade

0 5 10 15 20 25 m

TEGNFORKLARING

- Grusdekke
- Tredekke
- Hardt dekke
- Eksist. hager
- Gress
- Plantekasser / bed
- Nye trær
- Eksist. trær
- Vegetasjon i kanal
- Rampe
- Benker og bord
- Felt av smågatestein
- Eksist. bygg
- Nye bygg
- Adkomst via parken
- Rekkverk
- Gjerde mot naboer
- Eiendomsgrense
- Markering sykkelvei
- Sykkelparkering
- Pullert

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontroll	Godkjent
C03	2023-09-20	Revisjon ifb. med nytt offentlig ettersyn	Siurn	IngSae	BEB
C02	2015-04-13	Landskapsplan - revidert forprosjekt	GLL	KJESP	BEB
A01	2012-04-30	Landskapsplan forprosjekt	GLL	GKR	TBM

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som fremgår nedenfor. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Fredrikstad kommune

Målestokk 1:250 (A1) / 1:500 (A3)

Veumbekken
Landskapsplan
Øvre del

Norconsult

Oppdragsnummer	Tegningsnummer	Revisjon
5133585	L - 303	C03

"C:\Users\siurn\appdata\local\temp\AcPublish_22398\VL-300-303.dwg - siurn - Plottet: 2023-09-20, 19:13 - LAYOUT = L303 - XREF = T_KART_Eksisterende VA, T_Illustrasjonsplan, L-plan_hatch_eksist_bebyggelse, T_3D Situasjonsplan, L-plan_veg_20150209, L-plan_hatch_eksist_bebyggelse, T_3D Situasjonsplan, L-plan"

Det henvises til planforslaget på Trosvikstranda

C03	2023-09-19	Revisjon ifb. med nytt offentlig ettersyn	Siurn	IngSae	BEB
C02	2015-04-13	Landskapsplan - revidert forprosjekt	GLL	KJESP	BEB
A01	2012-04-30	Landskapsplan-forprosjekt	GLL	GKR	TBM
Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontroll	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som fremgår nedenfor. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Fredrikstad kommune

Målestokk
1:50 (A3)

Veumbekken
Landskapsplan
Illustrasjonssnitt A - A'

Norconsult

Oppdragsnummer	Tegningsnummer	Revisjon
5133585	L - 310	C03

"C:\Users\siurn\appdata\local\temp\AcPublish_22392\VL_310.dwg - siurn - Plottet: 2023-09-20, 11:21:13 - LAYOUT = L310 - XREF = L_snitt"

Det henvises til planforslaget på Trosvikstranda

C01	2023-09-19	Til offentlig ettersyn	Siurn	IngSae	BEB
Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontroll	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som fremgår nedenfor. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Fredrikstad kommune

Målestokk
1:50 (A3)

Veumbekken
Landskapsplan
Illustrasjonssnitt B - B'

Norconsult

Oppdragsnummer	Tegningsnummer	Revisjon
5133585	L - 313	C01

"C:\Users\siurn\appdata\local\temp\AcPublish_22388\VL_310.dwg - siurn - Plottet: 2023-09-20, 095655 - LAYOUT = L313 - XREF = L_snitt"

C	Fortau/sykkelvei		Kanalløp	Nedtrappingsfelt	Fortau	C'
	0,6	4	6,5	5,5	5	

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontroll	Godkjent
C03	2023-09-19	Revisjon ifb. med nytt offentlig ettersyn	Siurn	ingSae	BEB
C02	2015-04-13	Landskapsplan - revidert forprosjekt	GLL	KJESP	BEB
A01	2012-04-30	Landskapsplan-forprosjekt	GLL	GKR	TBM

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som fremgår nedenfor. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Fredrikstad kommune

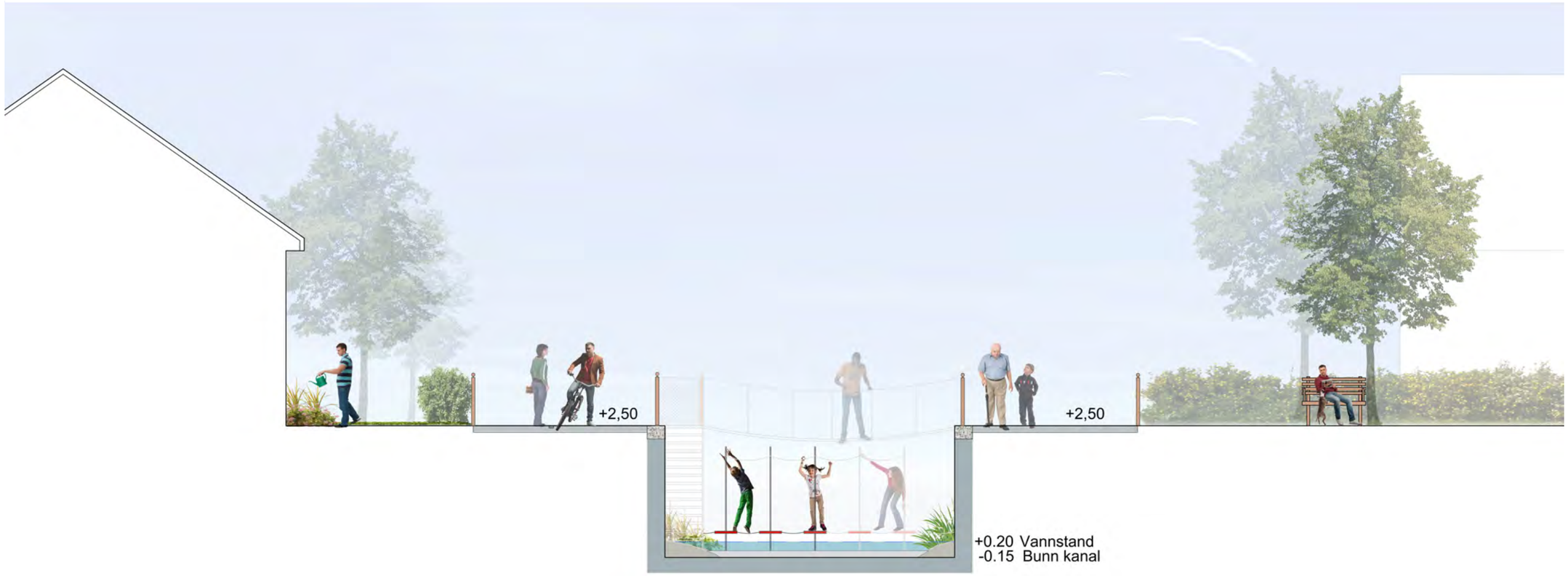
Målestokk 1:100 (A3)

Veumbekken
Landskapsplan
Illustrasjonssnitt C-C'

Norconsult

Oppdragsnummer	Tegningsnummer	Revisjon
5133585	L - 311	C03

"C:\Users\siurn\appdata\local\temp\AcPublish_31264\NL_311.dwg - siurn - Plottet: 2023-09-19, 15:17:47 - XREF = L_Snitt"



Privat hage	Fortau/sykkelvei	Kanalløp	Fortau
4	4	6,5	3,6

D

D'

Rev.	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontroll	Godkjent
C03	2023-09-19	Revisjon ifb. med nytt offentlig ettersyn	Siurn	IngSae	BEB
C02	2015-04-13	Landskapsplan - revidert forprosjekt	GLL	KJESP	BEB
A01	2012-04-30	Landskapsplan-forprosjekt	GLL	GKR	TBM

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som fremgår nedenfor. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Fredrikstad kommune

Målestokk 1:50 (A1)/1:100 (A3)

Veumbekken
Landskapsplan
Illustrasjonssnitt D-D'

Norconsult

Oppdragsnummer	Tegningsnummer	Revisjon
5133585	L - 312	C03

"C:\Users\siurn\appdata\local\temp\AcPublish_31362\\L_312.dwg - siurn - Plottet 2023-09-19, 15:04:44 - XREF = L_Snitt"

Notat

Norconsult

Oppdragsgiver: **Fredrikstad kommune**
Oppdragsnr.: **5133585** Dokumentnr.: **GEO-02**

Til: Fredrikstad kommune v/Anders Pettersen-Granli
Fra: Norconsult AS v/Keren Schwartz
Dato 2025-01-22

Veumbekken – Områdestabilitet iht. NVEs veileder 1/2019

1 Introduksjon

Norconsult har fått i oppdrag av Fredrikstad kommune å vurdere områdestabilitet ifb. med planarbeid for detaljregulering av Veumbekken - Holmen og åpningen av Veumbekken.

Ifølge TEK17 § 7 [1] Sikkerhet mot naturpåkjenninger, skal byggverk plasseres, prosjekteres og utføres slik at det oppnås tilfredsstillende sikkerhet mot skade eller vesentlig ulempe fra naturpåkjenninger som for eks. flom, stormflo og ras. Tomta ligger under marin grense, med mulig kvikk- og sprøbruddmateriale i grunn. Dette utløser krav til vurdering av områdestabilitet i henhold til NVEs veileder 1/2019 [2] Sikkerhet mot kvikkleireskred

Det er tidligere utarbeidet notat med vurdering av områdestabilitet iht. NVEs veileder 1/2014 [3]. Det vises til Norconsults dokument nr. 5133585-GEO1 datert 2015-02-02 [4].

Dette notatet oppsummerer den geotekniske vurderingen av områdestabiliteten for det aktuelle området iht. myndighetskrav og spesifikt NVEs veileder 1/2019 [2]. I v*ersjon J02 er det innarbeidet data fra grunnundersøkelser utført i 2024 samt at det gis informasjon om forhold ved sjøfronten.*

2 Topografi og kvartærgeologi

Veumbekken ligger i dag i kulvert under Holmegata, og har utløp i Vesterelva. Området som nå reguleres er vist i Figur 1 under.

Ved krysset Oslogata - Holmegata ligger terrengnivå på ca. kote +2,4 (NN2000). Terrenget heller slakt ned mot Vesterelva, og ved Trosvikstranda ligger terrenget på ca. kote + 1,8. Ca. 130 m øst for Holmegata er det berg i dagen som stiger bratt oppover. Berget er eksponert, og det er lite eller ingen vegetasjon her.

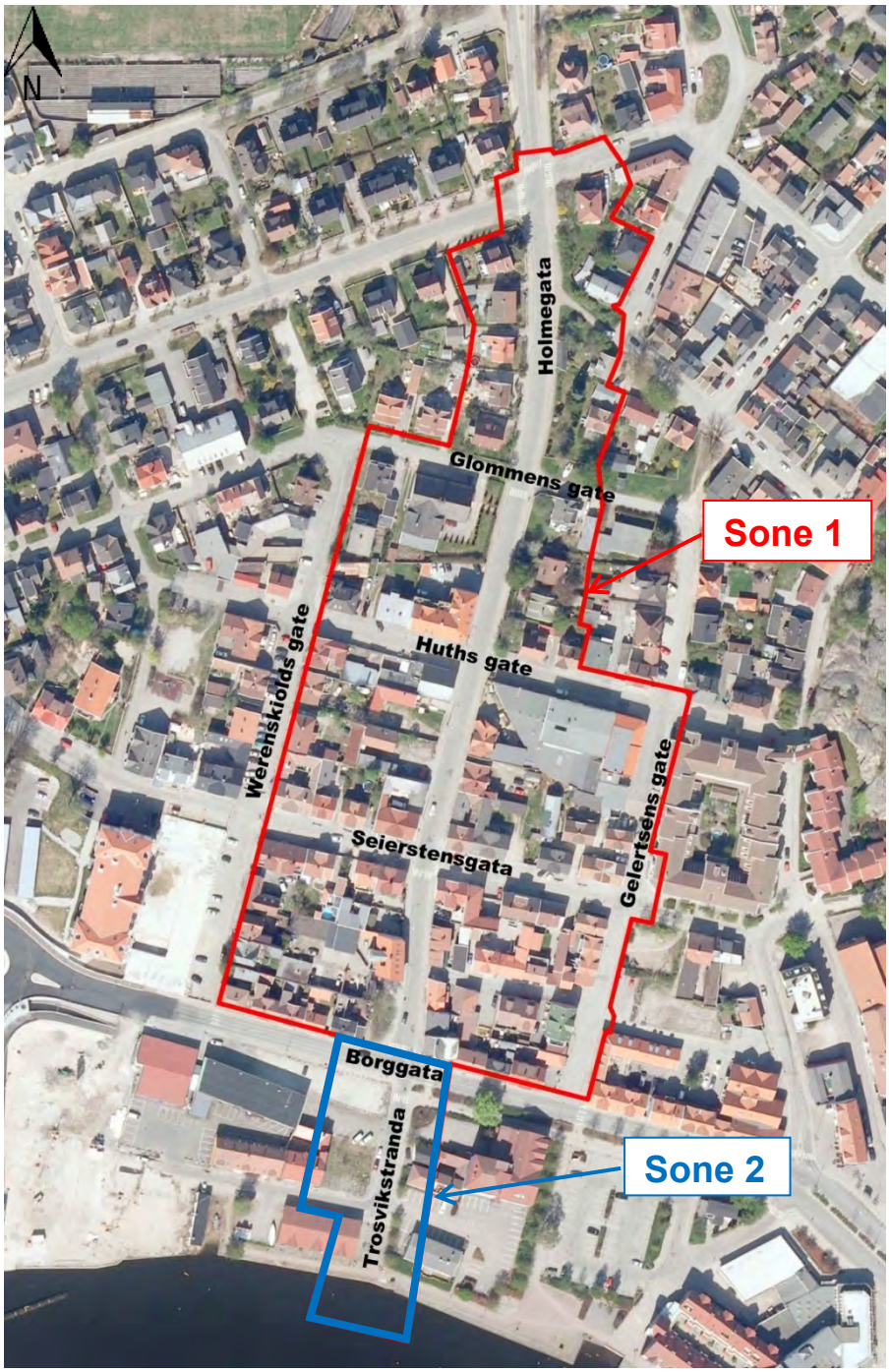
Området ligger under marin grense. Kvartærgeologisk (løsmasse-) kart fra NGU er vist i Figur 2. Kartet viser at området beskrives som:

- *Tykk havavsetning (lyseblått) – Finkornige, marine avsetninger med mektighet fra 0,5 m til flere ti-talls meter. Avsetningstypen omfatter også skredmasser fra kvikkleireskred, ofte angitt med tilleggssymbol. Det er få eller ingen fjellblotninger i området*
- *Fyllmasser (grått) – tilførte masser*
- *Bart fjell, stedvis tynt dekke (rosa) – Brukes om områder som stort sett mangler løsmasser, mer enn 50 % av arealet er fjell i dagen.*

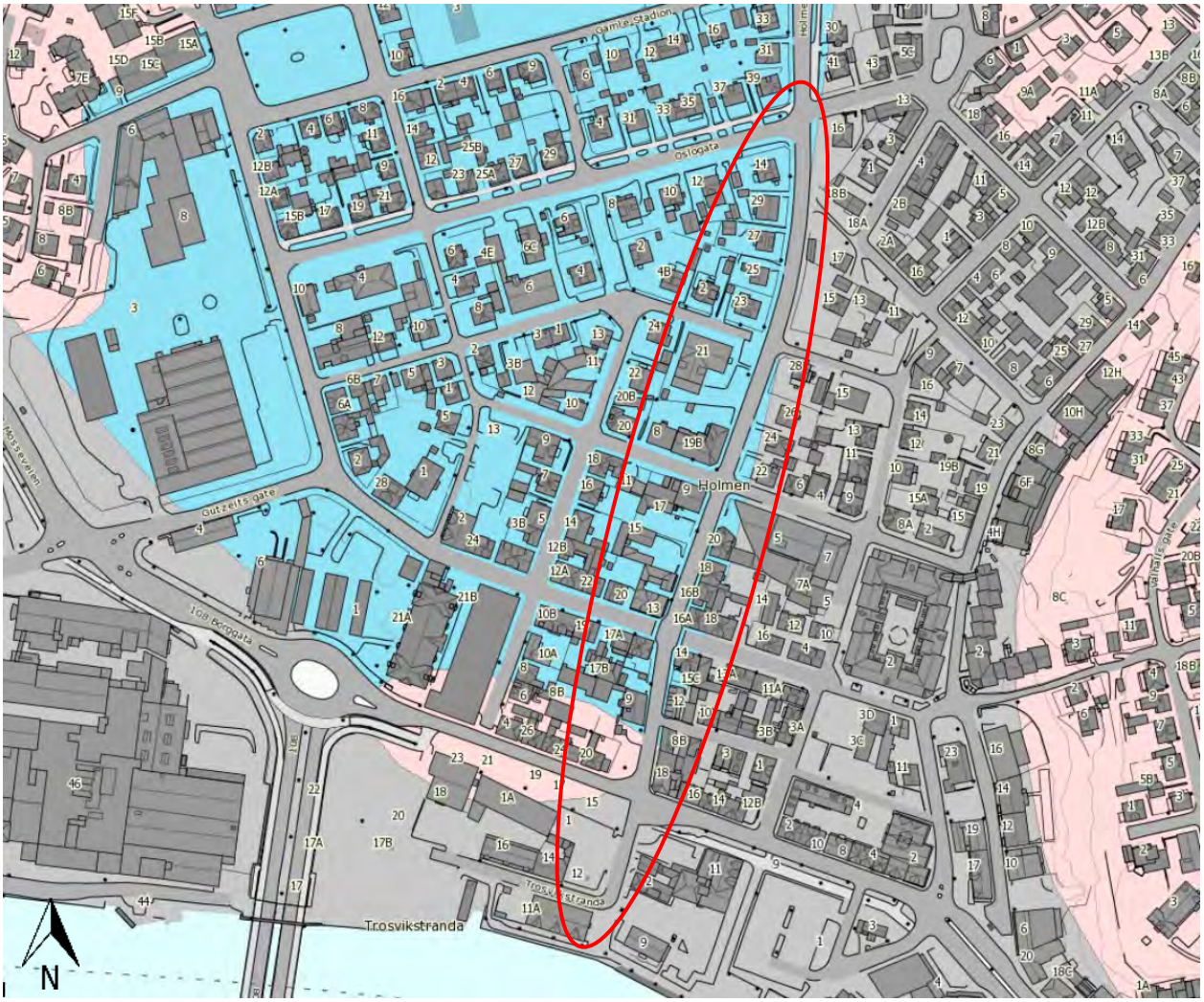
Ifølge løsmassekartet ligger Veumbekken på grensen mellom fyllmasser og tykk havavsetning. Videre viser kartet et mindre område med "bart fjell, stedvis tynt dekke" vest for krysset Holmegata – Borggata. Det er også registrert "bart fjell, stedvis tynt dekke" nordøst og nordvest for det aktuelle området.

Søk på skrednett.no viser at Fredrikstad ligger i et aktsomhetsområde for kvikkleireskred. Det er imidlertid ikke definert noen fare- eller risikoområder i Fredrikstad sentrum. Det er registrert én uspesifisert

skredhendelse i en bratt skråning ved Vestre Frydensberg vei (nord for Holmen), men dette vurderes å ikke påvirke det aktuelle området.



Figur 1: Skisse planavgrensning (bakgrunn er flybilde fra 2015)



Figur 2: Løsmassekart Holmen, ref.: http://geo.ngu.no/kart/losmasse/

3 Forhold ved strandsonen

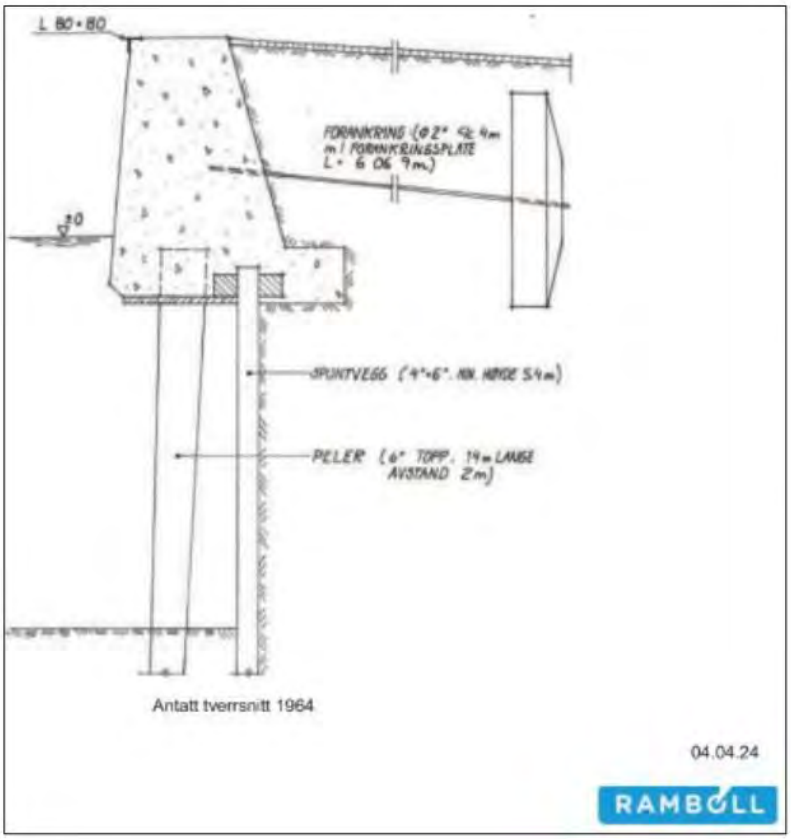
Sjøfronten ved Vesterelva består i dag av kai som antas å være bygget på 1960-tallet. Gjennom kommunen og Rambøll (som har jobbet med flere kailøsninger i området) har Norconsult fått oversendt notat med bilder tatt ved lavvann og en skisse av antatt tverrsnitt av kaikonstruksjon.

Det ser ut til at bilder og tverrsnitt samsvarer og viser trepeler under kaifrontbjelken og antatt trespunt bakenfor. Horisontale laster er ivaretatt ved forankringsplate i bakkkanten. Tverrsnittet er ikke målsatt så nøyaktige dimensjoner er ikke kjent.

Som en del av detaljprosjektering er det planlagt videre utredning av dagens sjøfront samt løsning med spunt av stålnåler der sjøfronten justeres.

Dette vil si at både eksisterende og fremtidig sjøfront er ikke utsatt for erosjon.

Figur 3: Bilder tatt ved ekstremt lavvann. Foto: Rambøll

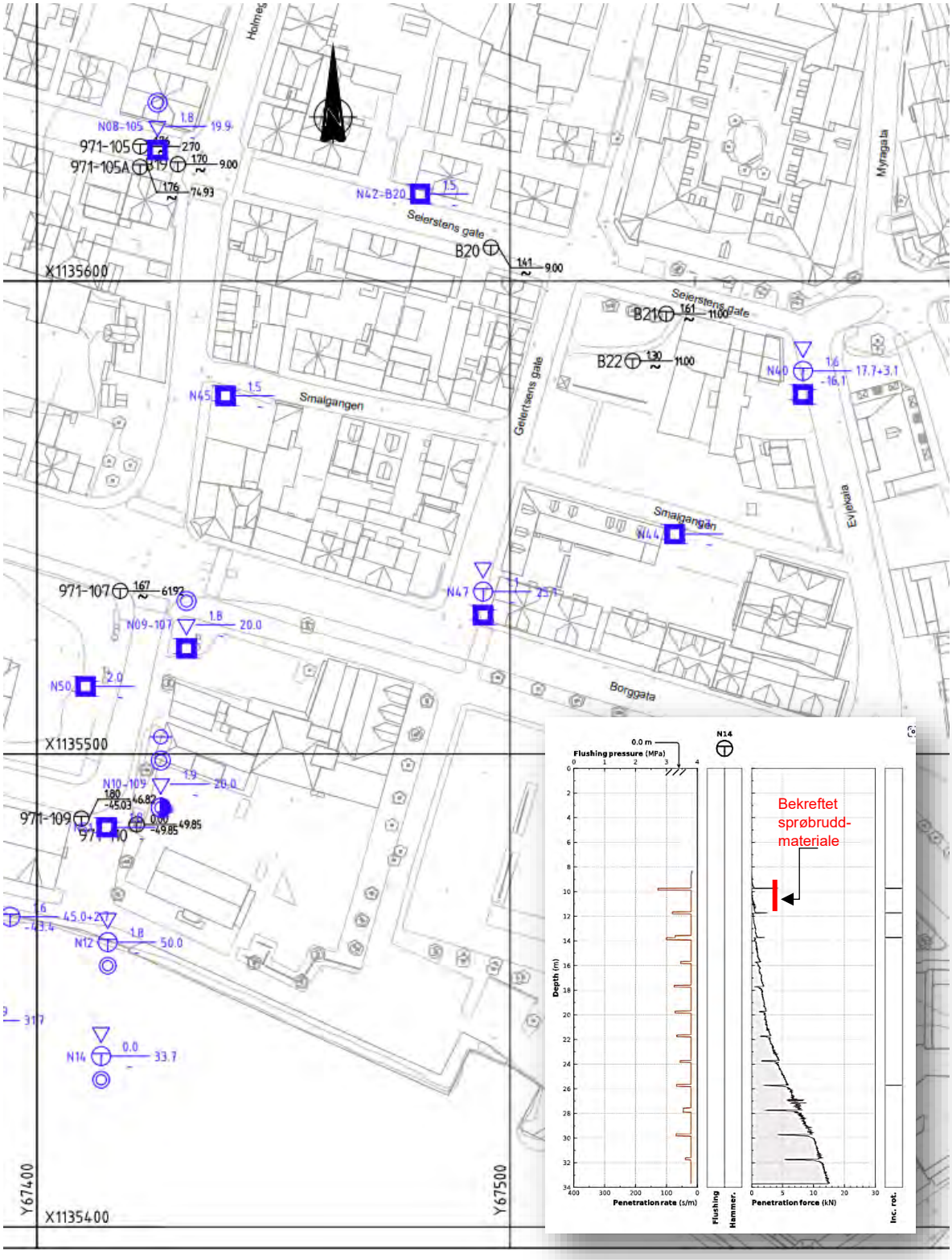


Figur 4: Figur viser antatt tverrsnitt av kaifront, utarbeidet av Rambøll

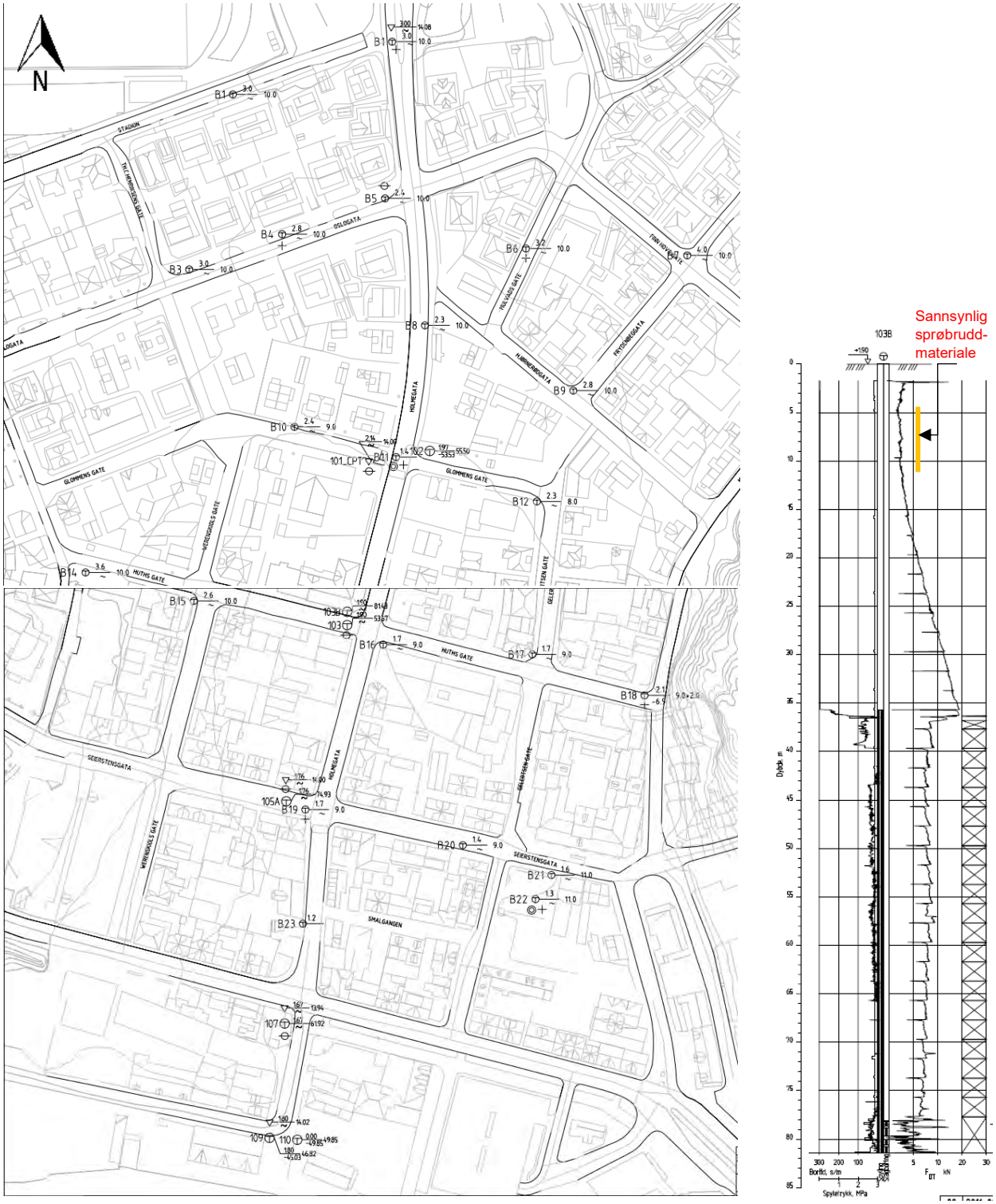
4 Utførte grunnundersøkelser

Det er utført grunnundersøkelser langs Veumbekken ved tre omganger: av Norconsult Fältgeoteknik AB i 2007 [7], Norconsult i 2011 [5] og Norconsult i 2024 [4]. Resultatene fra boringene ved Holmegata viser homogene grunnforhold, med marine avsetninger til store dybder. Øst og vest for Holmegata er det påtruffet berg. Det vises til borplan og profil i Figur 5 til Figur 7.

Figur 5: Oversikt over grunnundersøkelser tatt i 2024 [4]



Figur 6: Utsnitt fra borplan som viser grunnundersøkelser tatt i 2024 ved Sone 2/ elva [4]



Figur 7: Borplan og typisk profil [5][7]

5 Grunnforhold

Resultatene fra boringene ved Holmegata viser homogene grunnforhold, med fyllmasser eller/ og tørrskorpeleire over leire til store dybder. Berg ble påtruffet kun i boringer tatt i Sone 1, øst og vest for Holmegata.

Stedvis viser leira avtakende boremotstand, noe som kan indikere sprøbrudd- eller kvikkmateriale. I den forbindelsen er det tatt opp leirprøver i borpunkt B11 [7] og N02, N04, N06-N10, N12 og N14 [5].

Resultater fra laboratorieundersøkelsene av disse prøvene viser skjærfasthet på c_u = 18-64 kPa, og omrørt skjærfasthet på $c_{u,r}$ = 0,8-4,9 kPa (se Figur 9). Sensitiviteten varierer fra 18 til 45.

NVEs veileder 1/2019 [1] angir følgende:

- Kvikkleire er leire som i omrørt tilstand har omrørt skjærfasthet $c_{u,r} \leq 0,5$ kPa, i henhold til NS8015 («gammel konusstandard»). Etter ISO 17892-6:2017 tilsvarer dette omrørt skjærfasthet på 0,33 kPa.
- Sprøbruddmateriale defineres som omrørt skjærfasthet, $c_{u,r} \leq 2,0$ kPa i henhold til NS8015. Etter ISO 17892-6:2017 tilsvarer dette omrørt skjærfasthet på 1,27 kPa.

I dette tilfellet viser laboratorieundersøkelsene leire med $c_{u,r} \leq 2,0$ kPa iht. NS8015 eller $c_{u,r} \leq 1,27$ kPa iht. ISO 17892-6:2017, men $c_{u,r} > 0,5$ kPa dvs. at leira defineres som sprøbruddmateriale, og *ikke* kvikkleire.

Grunnvannsnivå er innmålt å ligge 1,1-1,6 m under terreng tilsvarende kote +0,7- +1,3 [5].

Pos. /ID	Type [-]	Dybde [m]	Klassifisering	W [%]	TG [-]	GI [%]	W_P [%]	W_L [%]	C_{ufc} [kPa]	C_{urfc} [kPa]	C_{uuc} [kPa]	ε_a [%]	γ [kN/m³]
N12	54	7,0-8,0	Humusholdig Leirig Silt										18,4
		7,1-7,2											
		7,2-7,3		35,9					31,4	3,2			
		7,3-7,4	**Humusholdig Leirig Silt**	37,5	T4	2,1					24,5	12,0	18,2
		7,4-7,5	CAUC										
		7,5-7,6		33,4					36,0	2,3			
		7,6-7,7											
N12	54	11,0-12,0	Siltig leire										18,4
		11,1-11,2											
		11,2-11,3		36,1					32,5	1,8			
		11,3-11,4	**Siltig Leire**	40,9	T4						21,9	6,9	18,0
		11,4-11,5											
		11,5-11,6		35,3					38,8	1,5			
		11,6-11,7											
N14	54	9,0-10,0	Leirig sandig silt										17,8
		9,1-9,2											
		9,2-9,3	**Sprøbruddmateriale**	39,2					18,1	1,0			
		9,3-9,4		40,5							13,6	9,1	17,6
		9,4-9,5											
		9,5-9,6	CAUC										
		9,6-9,7	**Sprøbruddmateriale**	39,5					24,4	1,1			

Figur 8: Prøveserie N12 og N14 (utvalgte resulattaer), Norconsult

Sektion/borrhål Djup/nivå	Benämning	Densitet ρ t/m³	Vatten-kvot W %	Konflyt-gräns W_L %	Sensitivitet enl. konprov S_t	Skjuvhållfasthet (oreducerad) τ_{fu} kPa *) Tryckprov	Skjuvhållfasthet (oreducerad) τ_{fu} kPa *) Konprov	Omrörd skjuvhållf kPa	Korrekt. faktor μ enl SGI	
B11 0,0-0,3 -1,5	Uppmätt vy i bh 1,4 mumy (061129) MULLJORD Något siltigt sandigt GRUS									enl fältprotokoll enl fältprotokoll
2,0	Brun gyttjig siltig LERA siltskikt	1,84 1,86 1,85	43	35	45		46	1,02	1,10	
3,0	Brun sulfidskiktad gyttjig siltig LERA siltskikt	1,85 1,80 1,75	42	42	21		20	0,94	1,02	
4,0	Brun sulfidskiktad gyttjig siltig LERA siltskikt	1,77 1,80 1,77	41	43	23		24	1,02	1,00	
5,0	Grå sulfidskiktad LERA	1,75 1,74 1,75	49	47	23		22	0,94	0,96	
6,0	Grå sulfidskiktad LERA	1,84 1,83 1,84	41	42	20		27	1,33	1,01	
7,0	Grå sulfidskiktad LERA	1,80 1,86 1,86	43	39	19		31	1,63	1,04	
8,0	Grå sulfidskiktad LERA	1,84 1,87 1,83	44	39	18		26	1,47	1,04	

Lediga kolumner är avsedda för resultat av specialundersökningar
Nedanstående förkortningar kan t.ex. användas:
Skj = direkta skjuvförsök korn = kornfördelning
komp = kompressionsförsök pack = packningsförsök

*) Skjuvhållfastheten, karakteristiskt värde, har utvärderats enl. SGF:s laboratorieiekommitté 1984.
Skjuvhållfastheten har ej reducerats med hänsyn till gyttjehalt eller konflytgräns.

fältgeoteknik

GF FÄLTGEOTEKNIK AB, BOX 8774, 402 76 GÖTEBORG
TELEFON 031 - 50 70 00, TELEFAX 031-50 70 10

Provtagningsredskap Skr. Kv St II
Provtagningsdatum 2006-11-29

LABORATORIEUNDERSÖKNINGAR
Ramböll Sverige AB
Vädursgatan 6, BOX 5343, 402 27 Göteborg
Telefon 031 - 335 33 00 Fax 031 - 40 05 71

Uppdrag
Fredrikstad Holmenområdet
Sanering VA-anläggning

Godkänd den 2006-12-12
Laboratorieförest. Lennart Nilsson

Uppdragsnr.

Sammanställning av
LABORATORIEUNDERSÖKNINGAR

Figur 9: Prøveserie B11, Norconsult Fältgeoteknik AB [7]

6 Områdestabilitet

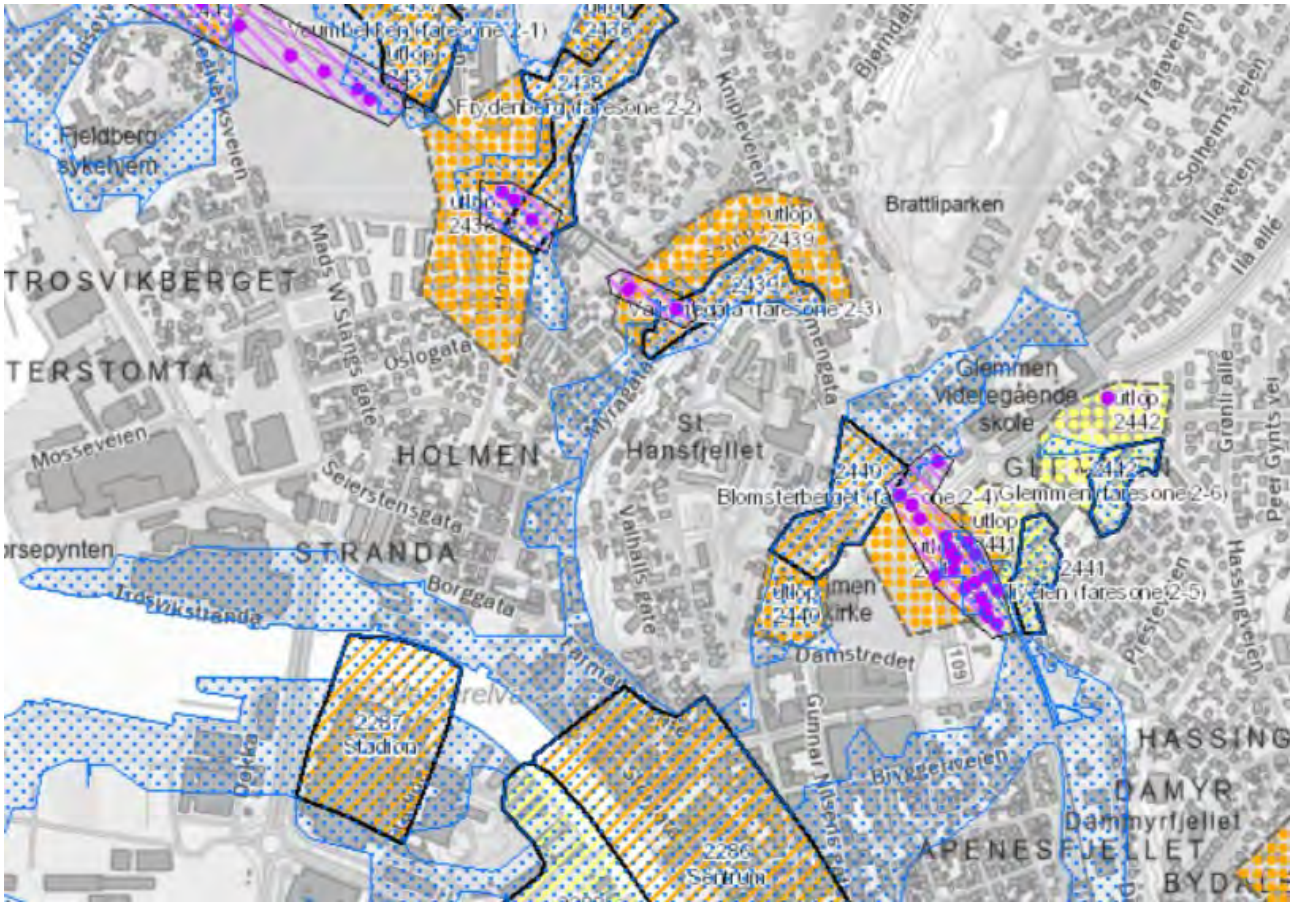
I områder med mistanke om kvikkleireforekomst gjelder prosedyre for utredning av aktsomhetsområder og faresoner presentert i kapittel 3 i NVEs veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred [1].

Iht. NVEs veileder skal det vurderes både risiko for lokalt skred i området, og om det aktuelle området kan bli berørt av et potensielt skred utenfor tomten. Sistnevnte kan være både om det aktuelle området er innenfor et utløpsområde for skred som utløses høyere oppe enn det aktuelle området, eller om et initialskred lenger nede enn det aktuelle området kan påvirke det aktuelle området (retrogressivt skred).

Arbeider ved Veumbekken omfatter fjerning av dagens lukkete kulvert, etablering av åpen betongkulvert med åpning mot elva ved den vestlige enden av Holmegata. inkl. mindre justeringer mtp. 200-års flom.

Videre omfatter det tilhørende planarbeidet på Holmen rivning og planering av noe av den eksisterende bebyggelsen langs dagens Holmegata, samt etablering av et mindre antall nye bygg. Disse nye byggene tilsvarer eksisterende bebyggelse i størrelse og bygningstype.

Området som reguleres er delt opp i to soner for vurdering av områdestabilitet (se Figur 1). Figur 10 angir utsnitt fra NVE-Atlas. Tabellene under gir vurdering som følger stegvis prosedyre i NVEs veileder [2], kap. 3.2, med henvisning til aktuelt steg gitt i parentes.



Figur 10: Utsnitt fra NVE-Atlas, kartlagte faresoner vist i oransje/ gult, aktsomhetssone for kvikkleirskred i blått

Tabell 1: Sone 1 - Prosedyre for utredning av områdeskredfare i henhold til kap. 3.2 i NVE-veileder 1/2019.

Steg	Prosedyre	Vurdering
1	Undersøk om det finnes registrerte faresoner (kvikkleiresoner) i området	Det er registrert kvikkleiresoner 2438 og 2439 samt Statens vegvesen-kvikkleireområde nord i planområdet.
2	Avgrens områder med mulig marin leire	For deler av planområdet i nord fortsetter vurderinger fra Steg 4. Øvrig planområdet ligger under marin grense. Som løsmassekartet i Figur 2 viser antas store deler av planområdet å ligge innenfor marine avsetninger.
3	Avgrens områder med terreng som kan være utsatt for områdeskred.	Basert på innmålte borpunkt, ligger terrenget på kote +1,7 til +4,0 med terrenghelning 1:100. På grunn av de små høydeforskjellene (< 5 meter) og slake terrenghelninger (< 1:20) vurderes områdestabilitet, etter kriteria i Steg 3 i prosedyren, å være uproblematisk i Sone 1. Det er høyereliggende områder øst, nordøst og nordvest for Sone 1. Kvartærgeologisk kart viser at det hovedsakelig er "bart fjell, stedvis tynt

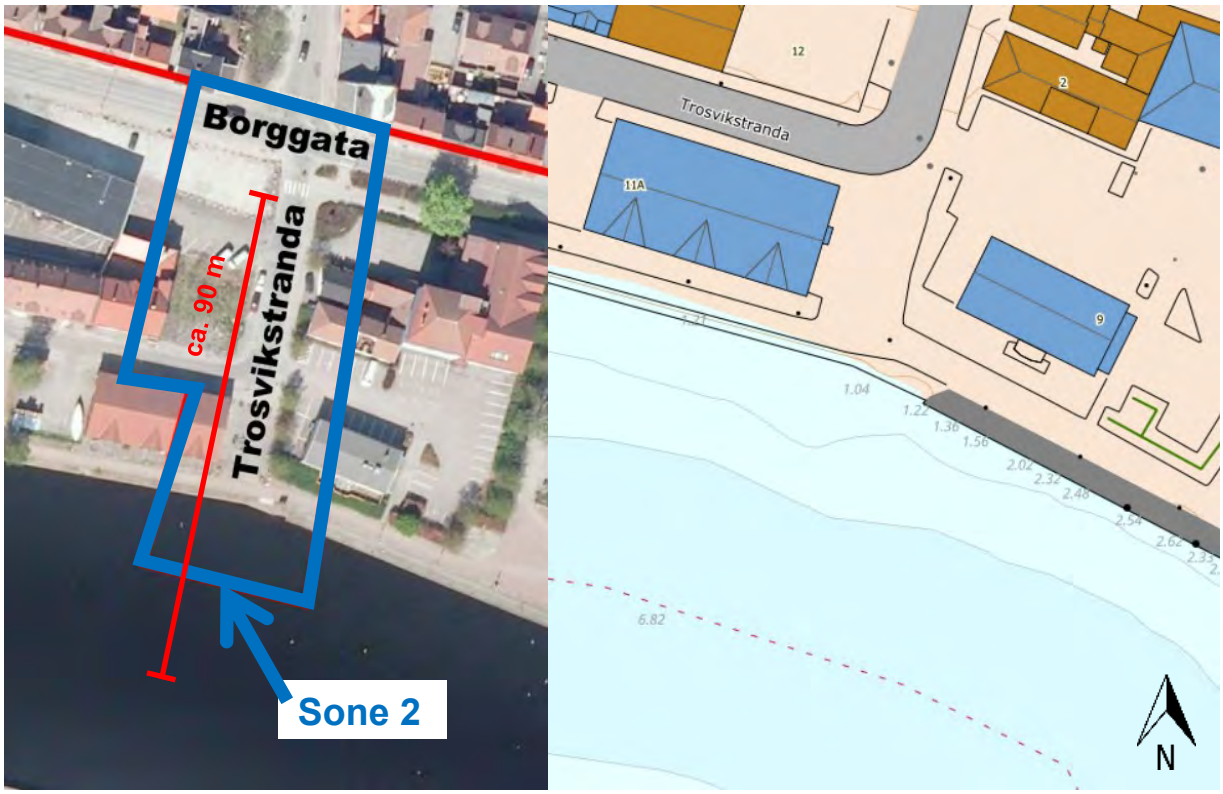
Steg	Prosedyre	Vurdering
		dekke". Med slike grunnforhold, uten store løsmassemektigheter, vurderes det som svært usannsynlig at store løsmasseskred vil utløses fra disse høyereliggende områdene.
4	Bestem tiltakskategori	Tiltaket er et K1-tiltak, kommunalt vann og avløp (VA). Det skal ikke gjøres tiltak som tilfører last på terrenget og det skal heller ikke graves i fot av skråning. I planområdet og dets umiddelbare nærhet er det ingen bekker/elver som kan erodere. Det planlagte arbeidet medfører bruk av spunt langs Veumbekken. Spunten dimensjoneres iht. vanlig praksis, og skal således ikke forårsake en forverring av den lokale stabiliteten. Beregninger utført i forbindelsen med forprosjekt [5] viser at sikkerhetsnivå på over 1,4 oppnås for denne delen av tiltaket. Planarbeidet medfører svært begrensede endringer fra dagens situasjon, og vurderes derfor også som uproblematisk for den lokale stabiliteten. Utredning kan avsluttes i dette punkt i henhold til krav i kap. 3.3.4 i NVE-veilederen.
5	Gjennomgang av grunnlag – identifikasjon av kritiske skråninger og mulig løsneområde	Utgår
6	Befaring	Utgår
7	Gjennomfør grunnundersøkelser	Utgår
8	Vurder aktuelle skredmekanismer og avgrens løsne- og utløpsområder	Utgår
9	Klassifiser faresoner	Utgår
10	Dokumentér tilfredsstillende sikkerhet	Utgår
11	Meld inn faresoner og grunnundersøkelser	Utgår

Tabell 2: Sone 2 - Prosedyre for utredning av områdeskredfare i henhold til kap. 3.2 i NVE-veileder 1/2019.

Steg	Prosedyre	Vurdering
1	Undersøk om det finnes registrerte faresoner (kvikkleiresoner) i området	Det er registrert kvikkleiresoner 2287 sør for planområdet.
2	Avgrens områder med mulig marin leire	Planområdet ligger under marin grense. Som løsmassekartet i Figur 2 viser antas store deler av planområdet å ligge innenfor marine avsetninger.

Steg	Prosedyre	Vurdering
3	Avgrens områder med terreng som kan være utsatt for områdeskred.	I NVEs veileder 1/2019 [2] er det kriterier som nyttes som grunnlag for å avgrense områder for videre utredning (aktsomhetsområder). Det kreves bla. videre utredning for områder med "jevnt hellende terreng brattere enn 1:20 og total skråningshøyde > 5 m" (Steg 3).
4	Bestem tiltakskategori	Sone 2 omfatter kun åpning av Veumbekken og midlertidig adkomst til Trosvikstranda vest. Evt. utbygging på Trosvikstranda, som kan medføre tilflytting av personer til området vil bli utredet i forbindelse med områderegulering Trosvikstranda. Foreliggende planforslag omfatter ikke ny bebyggelse og dermed ikke tilflytting av personer. Arbeidene utføres i en avstivet byggegrop/grøft samt at spunt benyttes ved både ved fjerning av kulverten (midlertidig fase) og som permanent løsning for støtte av masser ved Veumbekken. Terrenginngrep blir derfor å være av begrenset størrelse, og tiltaket vurderes følgelig å ikke medføre forverring av stabiliteten. Med utgangspunkt i dette velges tiltakskategori K1.
5	Gjennomgang av grunnlag – identifikasjon av kritiske skråninger og mulig løsneområde	Ved strandsonen mot Vesterelva er terrenghelningen ca. 1:5. Bunn av Vesterelva ligger ca. på kote -5, og kaifronten ligger ca. på kote +1. Skråningshøyden, *H* er dermed ca. 6 m. Iht. NVEs veileder 1/2019 [1] kan løsneområdet for kvikkleireskred, *L* avgrenses med følgende formel: *L* = 15 x *H,* (Steg 5) hvor *L* er lengden fra skråningsfot og bakover. I Sone 2 blir da løsneområdet *L* = 15 x (6 m) = 90 m. Figur 11 under viser at løsneområdet ligger innenfor Sone 2. Dette ikke påvirker ikke Sone 1. Kravene til sikkerhet avhengig av tiltakskategori (Steg 4). For tiltakskategori K1, tilfredsstilles krav til sikkerhet ved at tiltaket ikke medfører forverring av stabilitetsforhold samt at evt. erosjon ved strandsonen, som kan gi negativ påvirkning av stabiliteten, må stoppes. Beregninger utført i forbindelsen med forprosjekt [5] viser at sikkerhetsnivå på over 1,4 oppnås for spunten.
6	Befaring	Mål med befaring er å dokumentere bla. erosjonsforhold ved strandsonen. Det vises til kap. 3 samt forprosjekt [5] for opplysning om spuntløsning ved dagens skråningsfront.

Steg	Prosedyre	Vurdering
		Utredning kan avsluttes i dette punkt i henhold til krav i kap. 3.3.4 i NVE-veilederen.
7	Gjennomfør grunnundersøkelser	Utgår
8	Vurder aktuelle skredmekanismer og avgrens løsne- og utløpsområder	Utgår
9	Klassifiser faresoner	Utgår
10	Dokumentér tilfredsstillende sikkerhet	Utgår
11	Meld inn faresoner og grunnundersøkelser	Utgår



Figur 11: Løsneområde, sone 2 (til venstre) og kart med vanndybder som er lagt til grunnlag (norgeskart.no, til høyre)

7 Konklusjon

Områdestabilitet er vurdert iht. NVEs veileder 7/2019 [2] for det aktuelle området.

- Sone 1: Det konkluderes med at det *ikke* er fare for områdeskred i sprøbruddmaterialet i, eller rundt, sonen. Det er derfor ikke krav til videre utredninger, og heller ikke behov for ekstra tiltak for å oppnå tilfredsstillende sikkerhet mot områdeskred i sone 1.
- Sone 2: Sone 2 er definert som et aktsomhetsområde pga. skråningen ved strandsonen mot Vesterelva. Løsneområdet strekker seg imidlertid ikke inn i sone 1, og det er derfor ingen fare for at den planlagte bebyggelsen i sone 1 påvirkes av løsneområdet. Tiltakskategori K1 er valgt for sone 2, fordi tiltaket vurderes som et terrenginngrep av begrenset størrelse. Det er dermed ikke nødvendig å identifisere, avgrense og faregrads-evaluere faresoner. Evt. erosjon i strandsonen må imidlertid stoppes ved erosjonssikring.

Evt. spunt- og planarbeid kan prosjekteres og utføres iht. vanlig praksis [1]. Strandsonen er sikret i dag mot erosjon ved hjelp av spuntkonstruksjon. Som en del av planlagte arbeider blir deler av den erstattet med ny spunt

8 Referanser

[1] FOR-2017-06-19-840: Byggteknisk forskrift (TEK 17)

[2] NVEs veileder nr. 1/2019 «Sikkerhet mot kvikkleireskred, Vurdering av områdestabilitet ved arealplanlegging og utbygging i områder med kvikkleire og andre jordarter med sprøbrudd-egenskaper», utgitt desember 2020.

[3] NVEs veileder nr. 7/2014 «Sikkerhet mot kvikkleireskred, Vurdering av områdestabilitet ved arealplanlegging og utbygging i områder med kvikkleire og andre jordarter med sprøbrudd-egenskaper», utgitt april 2014, utgått.

[4] Norconsults dokument 5133585-GEO01 «Veumbekken – Områdestabilitet iht. NVEs veileder 7/2014» datert 2015-02-02.

[5] Norconsult dokument 52306052-01_fel_geo_rapp_001 «Overvannsbehandling Veumbekken i Holmegata» datert 2024-09-26.

[6] Norconsults dokument 5103971-01 «Veumbekken, Grunnundersøkelser, Geoteknisk datarapport», datert 2011-08-31.

[7] GF Fältgeoteknikk AB 500337 «Norge/ Fredrikstad kommune, Holmenområdet, Sanering VA-anläggnining, Geoteknisk Undersökning: Rapport geoteknik (Rgeo)», datert 2007-05-29.

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
J02	2025-01-22	For bruk	Keren Schwartz	Kristine Ekseth	Berit Bjørnsen
J01	2023-05-11	For bruk	Keren Schwartz	Andreas Brathetland	Berit Bjørnsen

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Norconsult AS | Vestfjordgaten 4, NO-1338 Sandvika | Pb. 626, NO-1303 Sandvika
Tel: +47 67 57 10 00 | Fax: +47 67 54 45 76

NOTAT

Notat nr.:-
Oppdragsnr.: 5133585

Til: Fredrikstad brannvesen

Fra: Guro L. Lundqvist og Beatrice Eriksson

Dato/Rev: 2015-05-29

Detaljreguleringsplan Veumbekken - notat brannvern

Dette notatet er et svar på tilbakemeldingen fra Brannsjefen i Fredrikstad kommune til detaljreguleringsplan for åpning av Veumbekken. Det henvises til mail fra 6. mai 2015 fra Tommy Roger Juliussen. Notatet utdyper og konkretiserer konsekvensene som følge av reguleringsplanen for brannvernet.

Vannforsyning utendørs og innendørs:

Vannforsyningen i området er stabil. Eksisterende brannkummer og ledningsnett har varierende kvalitet, men alt ledningsnett som ikke er av nyere dato skal fornyes i området, inklusive brannkummene. Kapasiteten på vannledningsnettet vil da bli tilfredsstillende med hensyn til brannvann, og betydelig oppgradert sammenlignet med i dag.

Planillustrasjonen på neste side viser eksisterende brannventiler i området. Eksisterende ventiler som berøres av prosjektet skal erstattes. Det er kun mellom Glommens gate og Oslo gate som avstanden mellom brannkummene blir lengre enn 100 meter (110 meter med dagens plassering). Det kan eventuelt etableres ekstra brannkummer nær oppstillingsplassene. Regulert forslag vil tilfredsstille preaksepterte ytelser i teknisk forskrift til plan- og bygningsloven § 11-17 (2010).

Innvendig vannforsyning til eventuelle automatiske slokkeanlegg er ikke en del av reguleringsplanen. Hvis det blir aktuelt anbefales det at dette behandles i forbindelse med byggesak.

LPG- Gass/propan i bolig:

Det er på det nåværende tidspunkt ikke kjennskap til at det vil brukes LPG gass/Propan i forbindelse med utbyggingen. Hvis det blir aktuelt anbefales det at dette behandles i forbindelse med byggesak.

Kjøreveier og broer:

Planillustrasjonen på neste side viser en oversikt over mulige oppstillingsplasser. Hovedatkomst for brannvesenet til området vil være fra tverrveiene, og det legges opp til oppstillingsplasser i kryssene. Broene i Huths gate og Borggata vil være kjørbare for brannvesenets kjøretøy. Det vil være mindre enn 50 m til angrepsvei fra alle tverrgatene. Regulert bebyggelse vil være småhusbebyggelse med to etasjer mot kanalen og mulighet for takoppløft til tre etasjer mot bakgårdene i enkelte områder.

Kjørbar vei langs østsiden av kanalen vil ha en ferdselsbredde på 4,0 m. Se snittillustrasjon i figur 2 (fortau/sykkelvei). Det vil være en rekkverksone på 30 cm fra kanten av kanalen og en møbleringssone langs fasadene på 60 cm. Ytre svingradius for mannskapsbil (9,5 m) tilfredsstilles i kryssene. Det vil derfor på østsiden være mulig å kjøre helt frem til samtlige inngangspartier.

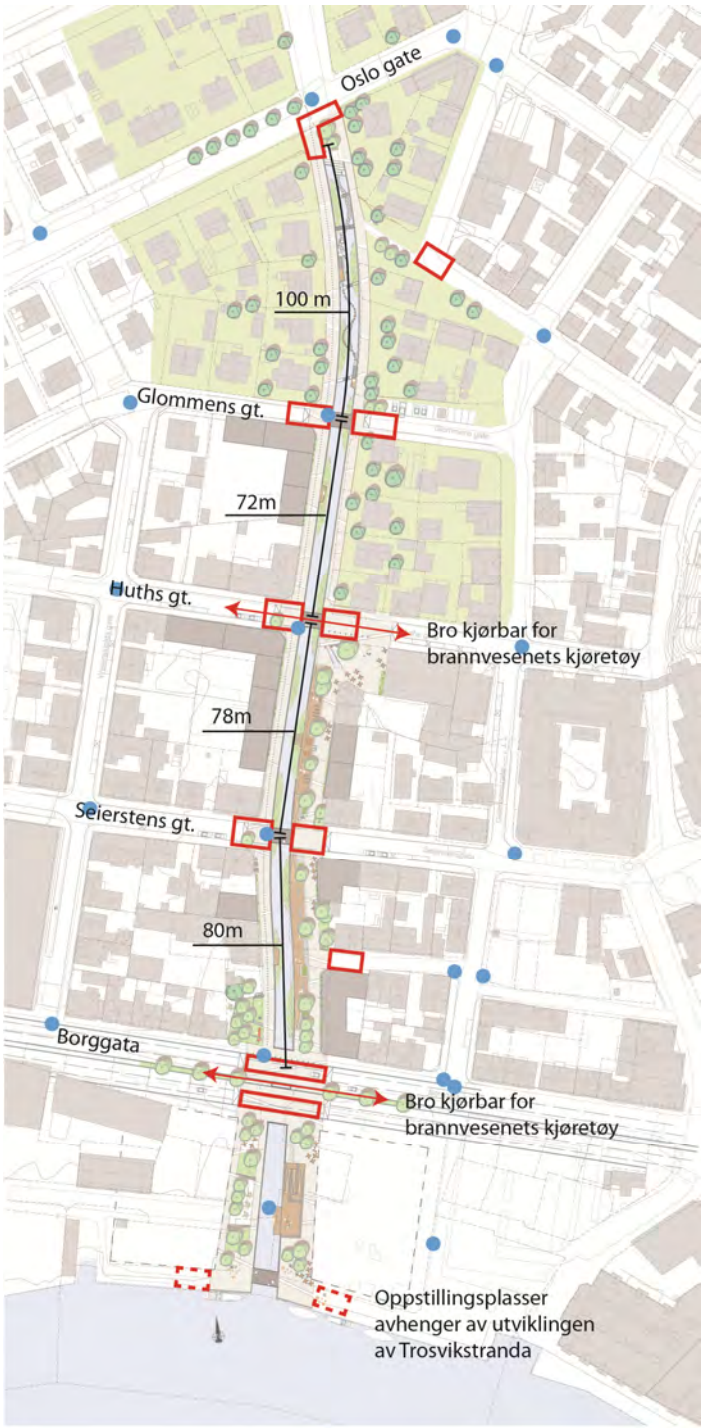
Det er ikke planlagt for at vestsiden skal være kjørbar for brannvesenets kjøretøy. Dersom det blir aktuelt med servering/små næringslokaler som ikke ligger i hjørnebygningene må innsatsmulighetene avklares nærmere i det enkelte tilfellet. Det vil være snakk om små virksomheter i 1. etasje med direkte utgang til det fri.

Brannvesenets stigemateriell:

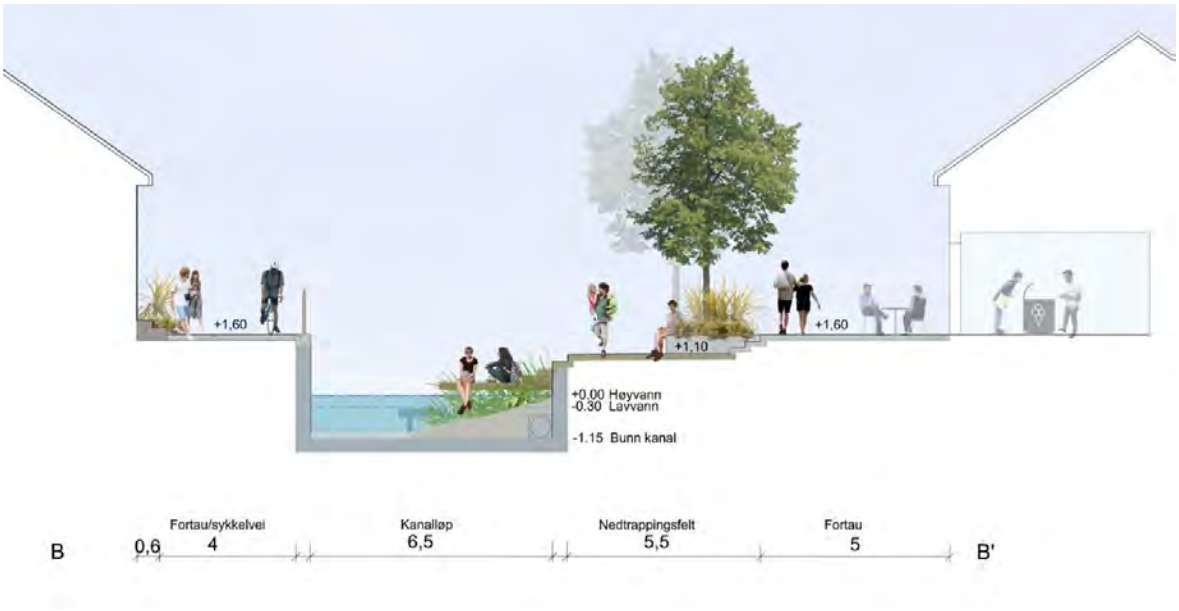
Det vurderes at det vil være lite aktuelt med tilgang for stigebil langs kanalen. Eksisterende bebyggelse langs kanalen er 1-2 etasjer høy, og det reguleres for bebyggelse med opptil to etasjer langs Holmegata og tre etasjer mot bakgårdene.

Branncellebegrensende vegger:

Krav til branncellebegrensende vegger, og sikring mot brannspredning via yttertak er ikke en del av denne reguleringsfasen, men må behandles i forbindelse med byggesak.



Figur 1: Planillustrasjon som viser oppstillingsplasser i rødt, eksisterende brannventiler i blått, avstander mellom oppstillingsplasser og hvilke av brokryssingene som er planlagt kjørbare for brannvesenets kjøretøy.



Figur 2: Illustrasjonssnitt som viser bredder langs kanalen i kvartalene mellom Borggata og Huths gate.

Sandvika, 2015-05-29

Utarbeidet:	*Fagkontroll:*	*Godkjent:*
Guro Lehne Lundqvist	Beatrice Eriksson	Berit Bjørnsen

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Fredrikstad kommune

Veumbekken

Flo- og flomforhold

Oppdatering 2023

Oppdragsnr.: **5133585** Dokumentnr.: **FLOM-01** Versjon: **D02** Dato: **2023-10-24**

Norconsult

Oppdragsgiver:	Fredrikstad kommune
Oppdragsgivers kontaktperson:	Anders Pettersen-Granli
Rådgiver:	Norconsult ASA
Oppdragsleder:	Berit Bjørnsen
Fagansvarlig:	James Lancaster
Andre nøkkelpersoner:	Erlend Brochmnann

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
D02	2023-10-24		JWL	EB	BB
D01	2023-10-17		JWL	EB	BB

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Sammendrag

Reguleringsplanen omfatter gjenåpning av Veumbekken ved å erstatte en eksisterende kulvert i dårlig forfatning med en åpen kanal.

Flo- og flomforhold ved Veumbekken har tidligere blitt vurdert i rapporter utarbeidet i 2015 og 2017. Det har kommet nye veiledere fra NVE om flomberegninger og utredning av flomfare. Det er nå flere verktøy som kan bidra til vurdering av flomrisiko tilgjengelig enn tidligere, samt flere år ekstra med hydrologiske data. I tillegg er det foreslått noen mindre endringer på prosjektet. Vurdering av flo- og flomforhold ved Veumbekken er oppdatert i denne rapporten.

Denne oppdaterte vurderingen av flo- og flomforhold gir noen endrede verdier for stormflo, flomvannføringer og flomvannstander, men endrer ikke hovedkonklusjonene sammenlignet med tidligere rapporter. Det er lagt til klima- og sikkerhetspåslag i henhold til NVEs veileder.

Innløpet til eksisterende kulvert ligger utenfor planområdet. Den eksisterende kulverten har ikke tilstrekkelig kapasitet, og vann vil strømme ut av bekken oppstrøms kulverten og renne nedover Holmegata.

Gjenåpning av bekken nedenfor Oslogata vil forbedre kulvertkapasiteten og redusere hyppigheten av oversvømmelse oppstrøms kulvertinnløpet, samt legge til rette for eventuell fremtidig forbedring av kulvertstrekningen ovenfor Oslogata. Det vil fortsatt være oversvømmelse ved kulvertinnløpet som fører til at vann vil renne ned Holmegata mot den gjenåpnede bekken frem til at kulverten ovenfor Oslogata utbedres. Utforming av den gjenåpnede bekken bør gjøres slik at vann som strømmer sørover langs Holmegata føres tilbake til den gjenåpnede bekken.

Kanalen er dimensjonert slik at det ikke vil oppstå oversvømmelse på grunn av høy vannføring i bekken ved en moderat tidevannstand. Ved toppen på elvebreddene lik eksisterende terrengnivå vil det ikke oppstå oversvømmelse ved en 200-års flom inkludert klimafaktor som inntreffer samtidig som et stormflonivå på kote 1. Ved 200-års flom inkludert klimafaktor samt fremtidig 1-års stormflo vil vannstanden i bekken være lavere enn terrengnivå over mesteparten av den gjenåpnede bekken, men vannstanden vil bli høyere enn toppen på elvebreddene ved de lavest liggende stedene. Dersom man vil sikre området mot denne kombinasjonen av flomvannføring og stormflo, må toppen på elvebreddene heves med opp til ca. 0,2 – 0,3 m over eksisterende terrengnivå de stedene der ikke er tilstrekkelig sikkerhetsmargin. Heving av bruene, bruk av slankere brudekker enn antatt her, og/eller senkning av bekkens bunnivå kan eventuelt redusere vannstander i området på grunn av høye vannføringer.

Området vil fortsatt bli utsatt for flom på grunn av stormflo. Simulerte vannstander i den gjenåpnede bekken med 200-års flom inkludert klima- og sikkerhetspåslag er vesentlig lavere enn fremtidig 200-års stormflo. Stormflo er bestemmende for flomrisiko i dette området. Gjeldene kommuneplan tillater ikke etablering av nye bebyggelse lavere enn kote 2,5, med mindre det utføres tiltak som sikrer nye bebyggelse i tråd med kravene i byggeteknisk forskrift.

Videre detaljering av kanalen, brukonstruksjoner og terrengutforming skal hensynta flomforhold.

Innhold

1 Innledning 5

2 Stormflo 6

3 Flomvannføring i Veumbekken 9

3.1 Feltparametere 9

3.2 Flomfrekvensanalyse 9

3.2.1 Norske vannmerker 9

3.2.2 Svenske vannmerker 10

3.3 PQRUT-modellering 11

3.3.1 Modellparametere 11

3.3.2 Nedbørdata 12

3.3.3 Oppdatert beregning av flomvannføring 14

3.4 RFFA-2018 / RFFA-NIFS 15

3.5 Valg av dimensjonerende flom 15

3.6 Klimapåslag 16

3.7 Dimensjonerende flomvannføringer i Veumbekken, inkludert påvirkning av flomavledningstunnel 16

4 Eksisterende flomrisiko 18

5 Flomrisiko med gjenåpnet bekk 19

5.1 Flomrisiko ved kulvertinnløp 19

5.2 Flomrisiko ved den gjenåpnede bekken 21

5.2.1 Flom 21

5.2.2 Stormflo 22

5.3 Sikkerhetsmargin 22

5.3.1 Klassifisering av flomberegninger 23

5.3.2 Klassifisering av hydraulisk modell 24

5.3.3 Anbefalt sikkerhetspåslag 26

6 Konklusjoner og anbefalinger 28

7 Referanser 29

8 Vedlegg 30

1 Innledning

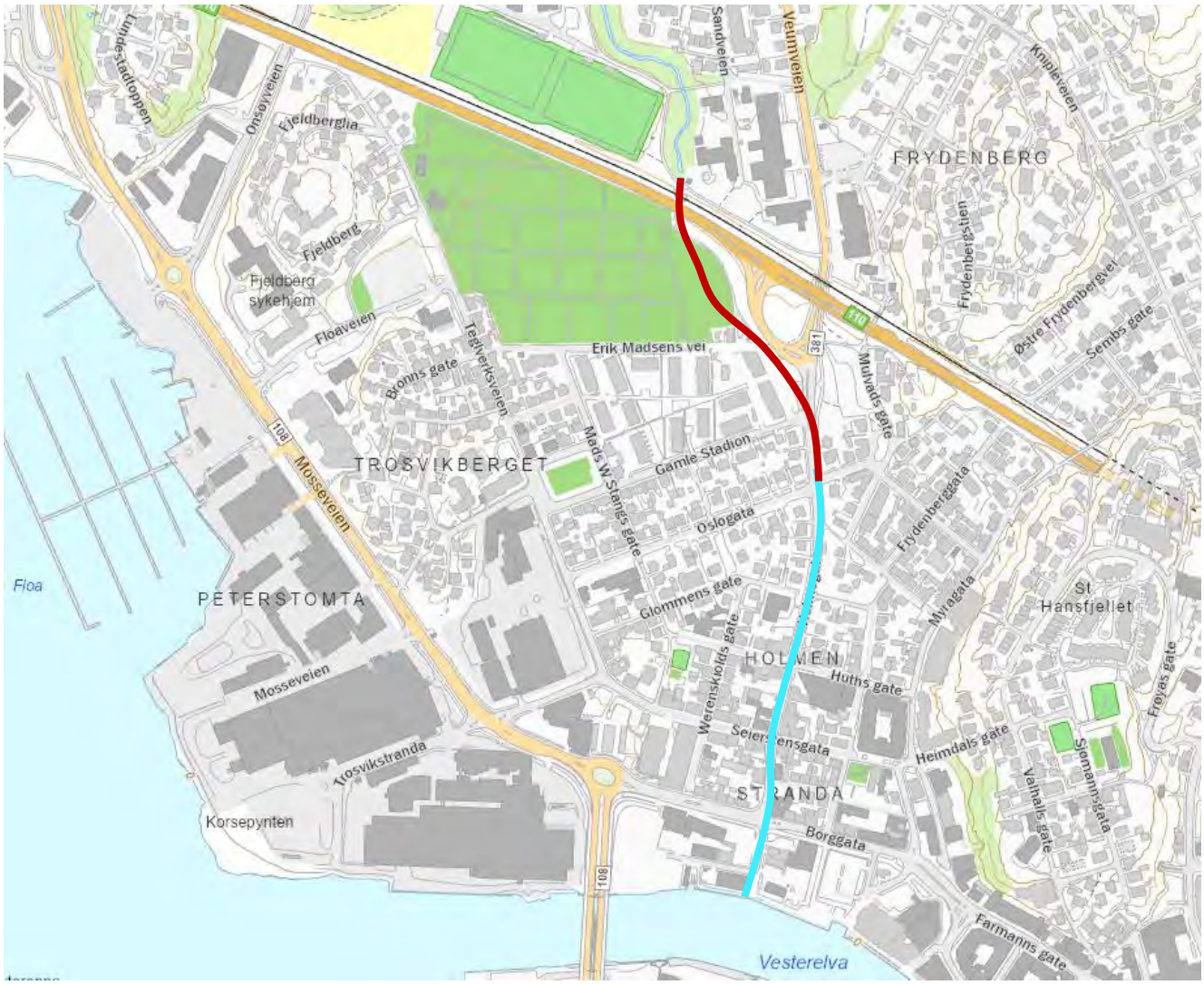
Eksisterende kulvert under Holmegata er i dårlig tilstand og må erstattes. Dagens kulvert har ikke tilstrekkelig kapasitet, og det har blitt opplevd flomproblemer i Holmen-området på grunn av dette. Kulverten skal erstattes med en åpen kanal mellom Oslogata og Vesterelva (Figur 1).

Flo- og flomforhold ved Veumbekken har tidligere blitt vurdert i rapporter utarbeidet i 2015 (ref./1/) og 2017 (ref./2/).

Det har kommet nye veiledere fra NVE om flomberegninger (ref./3/) og utredning av flomfare (ref./4/).

Det er nå flere verktøy som kan bidra til vurdering av flomrisiko tilgjengelig enn tidligere, samt flere år ekstra med hydrologiske data. I tillegg er det foreslått noen mindre endringer i prosjektet.

Vurdering av flo- og flomforhold ved Veumbekken er oppdatert i denne rapporten.



Figur 1 Oversiktskart. Den blå linjen viser planlagt bekkeåpning, mens den røde linjen viser omtrent beliggenhet til den eksisterende kulverten som ikke skal erstattes som en del av dette prosjektet.

2 Stormflo

Oppdaterte verdier for tidevannstander og stormflo er hentet fra sehavniva.no (Vedlegg 1) og nøkkeltall er presentert i Tabell 1. De angitte stormflonivåene er ganske like stormflonivåene fra 2015 til og med 20-års gjentaksintervall. Deretter gir de nye verdiene noe lavere vannstander enn de som ble angitt i 2015. Det er ikke en vesentlig forskjell i 1-års stormflo. Forventet havnivåstigning ved Fredrikstad er 0,53 m. Dette betyr at fremtidig 1-års stormflonivå vil være 1,49 moh., noe som tilsvarer stormflo med gjentaksintervall på ca. 50 år ved dagens klima.

Tabell 1 Stormflonivåer som benyttet i 2015 og som hentet fra kartverket i 2023, samt stormflonivåer med forventet havnivåstigning (NN2000-høyder)

Gjentaksintervall (år)	Stormflo 2015	Stormflo 2023	Stormflo + klima
1	1	0,96	1,49
5	-	1,17	1,70
10	1,26	1,27	1,80
20	1,39	1,36	1,89
50	1,57	1,47	2,00
100	1,72	1,55	2,08
200	1,87	1,63	2,16
200 + klima	2,39	2,16	

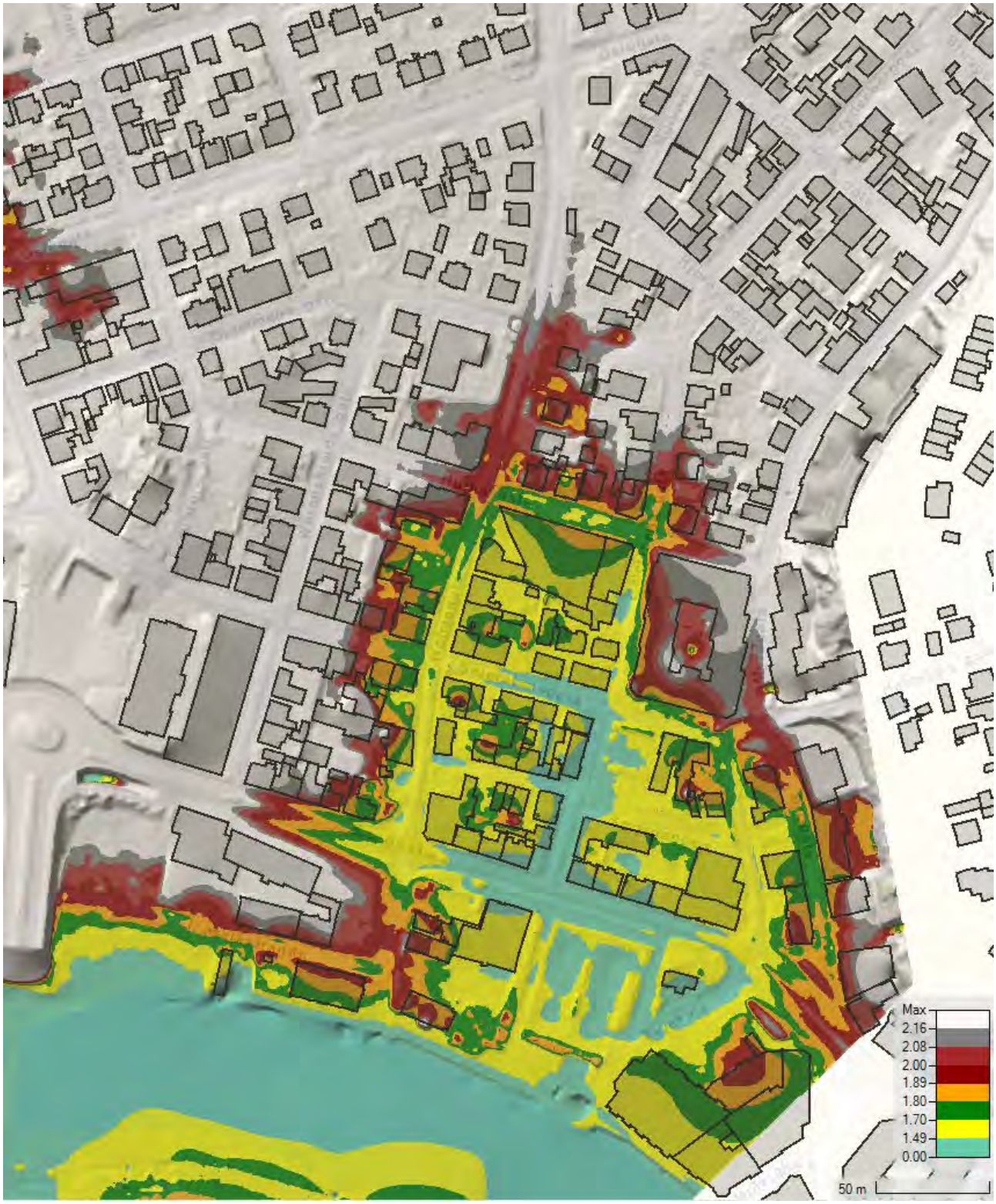
Figur 2 viser området som vil bli oversvømt ved fremtidig 200-års stormflo.

Det lavest liggende området i Holme-området er ved krysset Borggata og Gelterstens gate, Terrenget her ligger på kote ca. 1,2, som tilsvarer en 5-års vannstand i Vesterelva ved dagens klima. De laveste delene av Holmegata ligger på kote ca. 1,4, som tilsvarer en 20-års vannstand i Vesterelva ved dagens klima. Ved disse vannstandene er det ikke direkte forbindelse med Vesterelva. Dette betyr at disse områdene ikke vil bli oversvømt av tidevann direkte ved disse vannstandene, men kan bli utsatt for oversvømmelse pga. oppstuving av lokalt vann/oversvømmelse via kulvert og ledningsnettet. Ved en 200-års flom i Vesterelva vil elvebredden til Vesterelva overtoppes.

Figur 3 viser områdene som ligger lavere enn de estimerte fremtidige stormflonivåene. De lavest liggende områdene øst for Holmegata ligger lavere enn fremtidig 1-års stormflo. Figur 3 viser at det vil bli omfattende oversvømmelse av Holme-området fra Storelva ved en fremtidig 5-års stormflo.

Som omtalt i tidligere rapport, vil tiltak for å sikre Holmen-området mot stormflo være svært omfattende, og dette er ikke en del av dette prosjektet. Gjeldene kommuneplan tillater ikke etablering av nye bebyggelse lavere enn kote 2,5, med mindre det utføres tiltak som sikrer nye bebyggelse i tråd med kravene i byggeteknisk forskrift.

Figur 2 Området oversvømt ved fremtidig 200-års stormflo, fra kartverkets Se havnivå i kart.



Figur 3 Området oversvømt ved fremtidig stormflo med forskjellige gjentaksintervaller (Tabell 1+0,53 m) basert på terrengmodell (laserdata fra prosjekt NDH Østfold 2015, 5 pkt./m²)

3 Flomvannføring i Veumbekken

3.1 Feltparametere

Feltparametere til Veumbekken er kontrollert ved hjelp av NVEs oppdaterte NEVINA-system (Vedlegg 2) og verktøyet ScalgoLive. Feltarealene som ble benyttet i 2015 er i ganske godt samsvar med de nye estimatene, men feltarealet ved innløpet til kulverten er noe mindre enn tidligere estimert (Tabell 2).

Midlere spesifikk årsavrenning ($Q_{n)}$ for perioden 1961-90 ble estimert til 13 l/s/km^2 i 2015. NEVINA gir 12,9 l/s/km^2.

Avrenningskart for perioden 1991-2020 er nå tilgjengelig (Vedlegg 3). Årsavrenningspunktene ved feltet varierer fra ca. 350 til 480 mm/år, med middelverdi på ca. 460 mm/år. Dette tilsvarer 14,6 l/s/km^2. Kartlagt Q_n i perioden 1991-2020 er dermed noe større enn den i perioden 1961-90. Da alle ligninger brukt i flomestimering er basert på Q_n 1961-1990, er disse tallene benyttet i flomberegningene.

Tabell 2 Feltarealer (km^2) som estimert i 2015 og 2023

Sted	2015	NEVINA 2023	ScalgoLive 2023
Flomavledningstunnel	7,04	7,14	7,03
Innløp kulvert	11,66	11,3	11,32
Utløp Vestreelva	12,78	-	12,81

I ref./2/ er det vurdert en eventuell økning i feltareal til Veumbekken på 1,9 km^2 på grunn av Bane Nors daværende planer for omlegging av jernbanespor i området. På det nåværende tidspunkt er disse planene ikke lenger forventet å være aktuelle, og det er derfor ikke regnet med dette tilleggsarealet i videre beregninger.

Som i tidligere analyse er vurdering av flomstørrelse utført for feltarealet til kulvertinnløp.

3.2 Flomfrekvensanalyse

3.2.1 Norske vannmerker

Det er i ref./1/ utført flomfrekvensanalyse på nærliggende vannmerker basert på vannføringsdata til og med 2013. Det er i denne rapporten utført oppdatert flomfrekvensanalyse på utvalgte vannmerker basert på anbefalingene i ref./3/ med grunnlag i data til og med 2022.

Døgndata (Tabell 4 og Vedlegg 4) gir lignende verdier som beregnet i 2015 for Sæternbekken, men ca. 15% høyere verdier for Gryta og Brusetbekken.

Flomfrekvensanalyse på findata (Tabell 4 og Vedlegg 4) gir vesentlig (30-80%) høyere verdier enn beregnet i 2015. Det antas at dette er et resultat av NVEs arbeid de siste årene med å forbedre vannføringskurvene til vannmerkene. Analyse av kulminasjonsverdier er mer følsomme for endringer i vannføringskurver enn analyse av døgnmiddelvannføringer.

Tabell 3 Oppdatert flomfrekvensanalyse på utvalgte vannmerker, døgnverdier

Vannmerke	Feltareal (km^2)	Serie (år)	År med data	Kurve-kvalitet	Fordeling	Q_{Med} ($l/s/km^2$)	Q_M ($l/s/km^2$)	Q_{200} ($l/s/km^2$)	Q_{200}/Q_M
6.10 Gryta	7,03	1968-2022	54	Bra	GEV	215	230	530	2,3
8.6 Sæternbekken	6,32	1972-2022	48	Meget bra	Gumbel	240	250	630	2,5
16.154 Brusetbekken	7,93	1998-2002	32	Middels	Gumbel	245	260	630	2,4

Tabell 4 Oppdatert flomfrekvensanalyse på utvalgte vannmerker, kulminasjonsverdier

Vannmerke	Feltareal (km^2)	Serie (år)	Fordeling	Q_M ($l/s/km^2$)	Q_{200} ($l/s/km^2$)	$Q_{Mom}/Q_{døgn}$
6.10 Gryta	7,03	1968-2022	Middel	330	1080	2,04
8.6 Sæternbekken	6,32	1972-2022	Middel	590	2470	3,92
16.154 Brusetbekken	7,93	1998-2002	Gumbel	425	1140	1,81

3.2.2 Svenske vannmerker

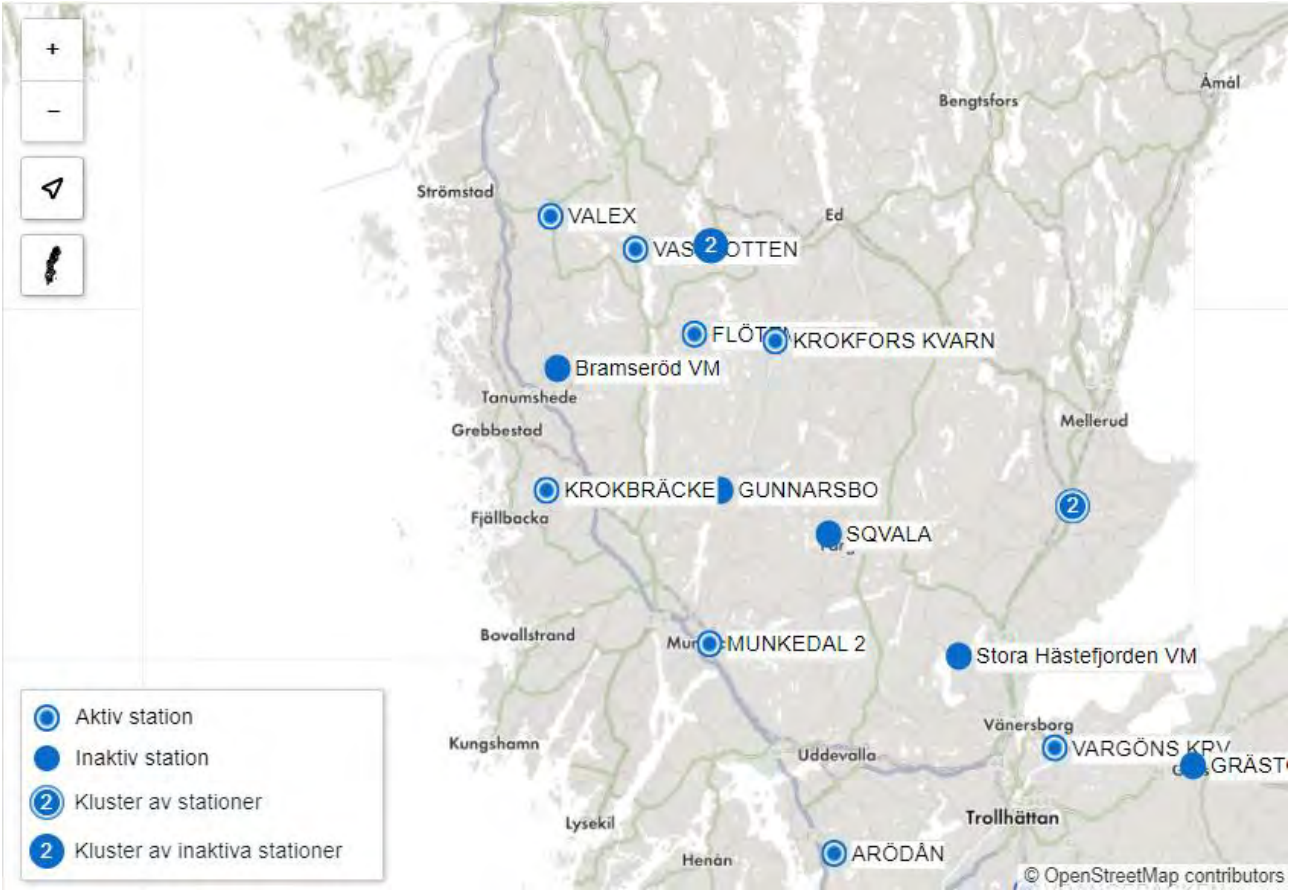
Det foreligger nå data fra svenske vannmerker tilgjengelig på vattenwebb. Det er noen kystnære vannmerker i Sverige som ligger relativt nært Fredrikstad (Figur 4).

Det er utført frekvensanalyse på døgndata for alle disse vannmerkene ved hjelp av Gumbel-ligningen (Vedlegg 5 og Tabell 5). Vannmerkene Valex og Arödån har noe større feltareal enn Veumbekken, og begge disse vannmerker har flere innsjøer/magasiner i nedbørfeltet; vannmerket Arödån ligger rett nedenfor utløpet til en innsjø. Dette kan gi noe dempning av flommer, og dermed lavere døgnvannføringer enn i felt med lav effektiv sjøprosent. Krokbräcke har lignende feltareal som Veumbekken og har ingen innsjøer i feltet, og ansees dermed som mest representativ for Veumbekken.

Det er også utført frekvensanalyse på kulminasjonsverdier for Krockbräcke (Vedlegg 5), men resultatene fra dette er ikke fremlagt her fordi dataene fra vannmerkene gir en maksimal vannføring på ca. 430 $l/s.km^2$ i flere år fra og med 1993. Dette er trolig fordi vannstandsmålinger og/eller vannføringskurven for vannmerket ikke går forbi denne verdien fra denne datoen, og dataene dermed ikke gir et riktig bilde av kulminasjonsverdier i feltet.

Tabell 5 Flomfrekvensanalyse på svenske vannmerker

Vannmerke	Feltareal (km^2)	Dataeperiode	Middelflom ($l/s/km^2$)	Q_{200} ($l/s/km^2$)
2118 Valex	60,4	1973-2022	180	380
2119 Krokbräcke	8,4	1973-2022	210	510
1881 Arödån	22,9	1965-71, 1975-2022	105	210



Figur 4 Vannmerker i Sverige

3.3 PQRUT-modellering

Hovedmetoden for estimering av flomvannføring i ref./1/ er nedbør-avløpsmodellen PQRUT. Flomvannføringen er i ref./1/ estimert ved hjelp av daværende IVF-kurve og modellparametere beregnet i ligninger angitt i ref./5/, med K1-parameteren økt med 0,04 for å ta hensyn til økt avrenning på grunn av myr og urbane områder.

PQRUT har blitt oppdatert med en ny IVF-kurve og modellparameter i henhold til anbefalinger i NVEs nye veileder for flomberegninger (ref./3/).

3.3.1 Modellparametere

I ref./3/ er det anbefalt at modellparametere i PQRUT-modellen blir estimert ved hjelp av et nytt ligningssett (2016-ligninger). I tillegg er det anbefalt at det ikke utføres oppjustering av K1-verdier. Nye modellparametere er basert på feltparametere angitt i Vedlegg 2 (effektiv sjøprosent er kontrollert ved hjelp av NVEs innsjødatabase). Tabell 6 sammenligner modellparametere som estimert i 2015 og 2023.

Tabell 6 Modellparametere for PQRUT som beregnet i 2015 og 2023

Parameter	2015	2023
K1	0,113	0,1097
K2	0,032	0,0159
T	10,9	35,41
KT	1,78	1,76

3.3.2 Nedbørdata

Siden IVF-kurven benyttet i 2015 ble utarbeidet er flere år med nedbørdata gjort tilgjengelig, og alle IVF-kurver i Norge har blitt oppdatert av meteorologisk institutt ved hjelp av en ny metodologi. NVEs nye veileder for flomberegninger (ref./3/) angir nå en ny fremgangsmåte for å estimere nedbør ved beregning av flomvannføringer. Nedbørdataene er derfor oppdatert i henhold til dette.

Data fra klimaservicesenter (https://klimaservicesenter.no/) viser at nærmeste målestasjon med IVF-kurve er SN3030 Fredrikstad (30 moh., 1970 - 2010, 30 ses., Kvalitetsklasse 1: God), se Figur 5. IVF-kurven gir en 24-timers verdi for nedbør på 85,2 mm.

Figur 5 IVF-nedbørstasjoner

Det er utført frekvensanalyse på døgndata fra SN3030 Fredrikstad, samt SN3190 Sarpsborg (57 moh, 1900-1957;1991-2022, 89 år med data). Det er lite forskjell i 24-timers 200-års nedbør for disse stasjonene (hhv.

71,3 og 74,5 mm), som tilsvarer 24-timers nedbør på hhv. ca. 81 og 84 mm, jf. ref./3/. Størst registrerte døgnnedbør ved disse stasjonene er hhv. 55,5 og 73 mm, som tilsvarer en 24-timers nedbør på hhv. ca. 63 og 82 mm, jf. ref./3/. Forventet 24-timers verdi fra Figur 15 i Vedlegg 1.9 i ref./3/ er mellom 85 og 115 mm. Det velges en 24-timers verdi for beregning av IVF-kurven på 85,2 mm.

Figur 6 viser IVF-kurven med 200-års gjentaksintervall for SN3030 Fredrikstad, samt regionkurve for Østfold-Sørøst fra ref./3/. Som vist i Figur 6, gir IVF-kurven for Fredrikstad høyere verdier enn regionkurven. 60-minutters nedbør fra IVF-kurvene fra nedbørstasjonen og NVEs regionkurve er hhv. 37,6 og 30,7 mm. Begge disse er lavere enn 60-minutters verdi fra isolinjen i Figur 17 i vedlegg 1.9 i ref./3/ (45 mm). Da kurven fra nedbørstasjonen ligger nærmere dette, er denne benyttet i videre beregninger.

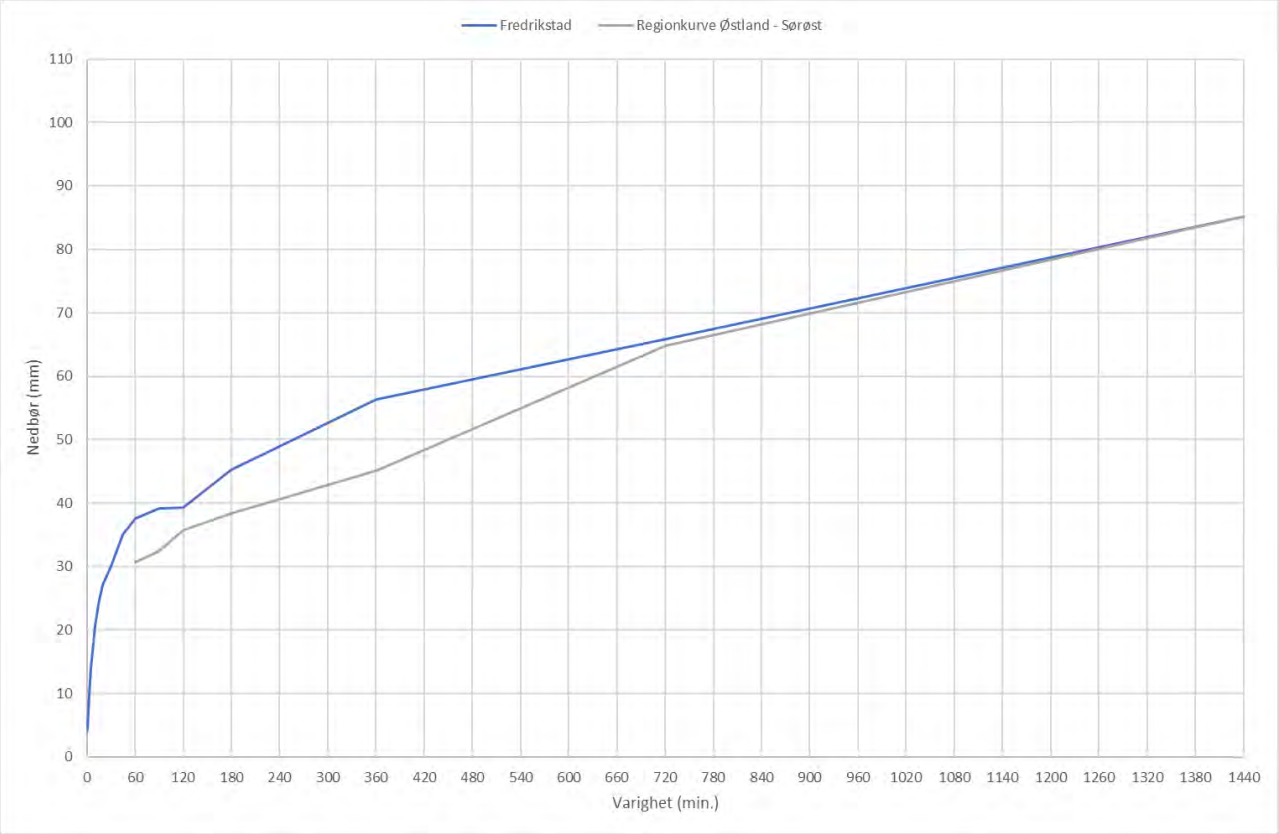
I ref./4/ er det angitt Arealreduksjonsfaktorer (ARF) for nedbør som benyttes for å konvertere punktverdier av nedbør til nedbørverdier over et større areal. Det benyttes ARF for felt med areal på 10 km^2 ved beregning av nedbør for Veumbekken. Tabell 7 og Tabell 8 sammenligner nedbørverdiene som beregnet i 2015 og 2023. Den oppdatere IVF-kurven har noe lavere nedbørverdier ved korte varigheter (1-2 timer), men noe større verdier ved lengre varigheter (6+ timer).

Tabell 7 20-års nedbør (mm) ved forskjellige varigheter

Varighet (timer)	2015 inkl. ARF = 0,95	2023 inkl. ARF fra NVEs Veileder
1	27.2	22,1
2	30.1	25,2
3	32,2	29,8
6	36.8	38,4
12	40.7	47,3
24	50.9	59,7

Tabell 8 200-års nedbør (mm) ved forskjellige varigheter

Varighet (timer)	2015 inkl. ARF = 0,95	2023 inkl. ARF fra NVEs Veileder
1	38.8	34,2
2	41.5	36,5
3	43,5	42,5
6	48.0	53,5
12	51.7	63,9
24	65.6	83,5



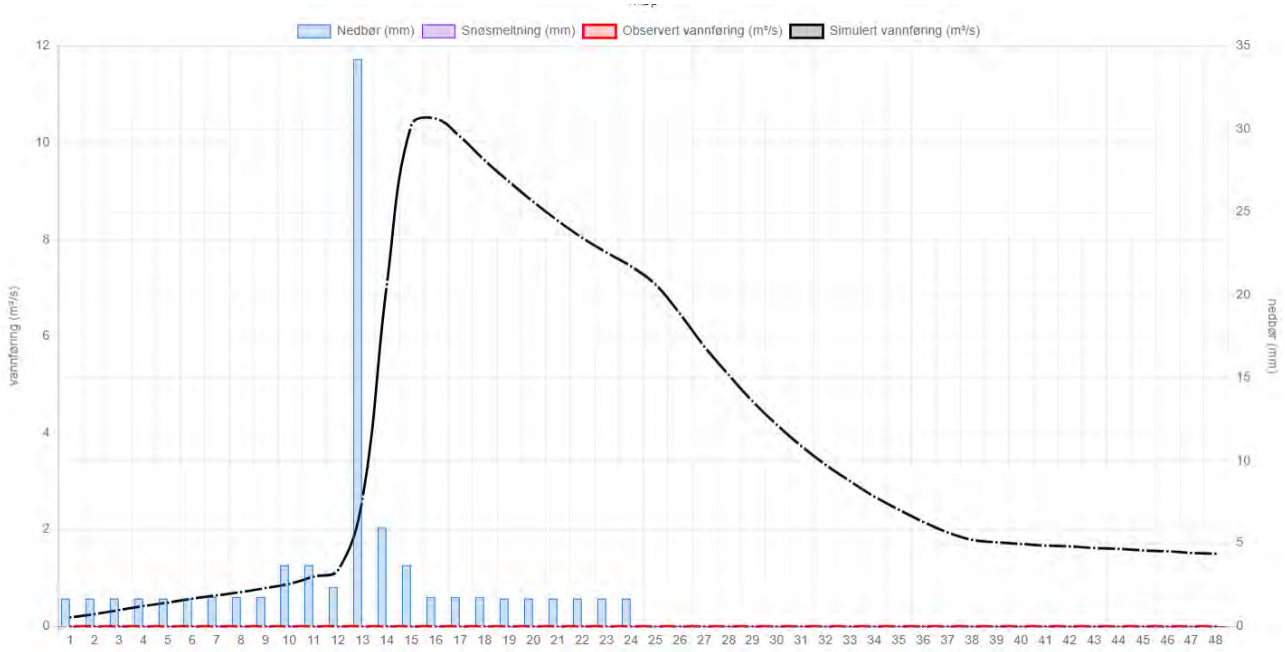
Figur 6 Sammenligning av IVF-kurver

3.3.3 Oppdatert beregning av flomvannføring

Nye estimater av flomvannføring er beregnet ved hjelp av PQRUT med oppdatert nedbørforløp og modellparametere (Tabell 9 og Figur 7). Da feltet til Veumbekken er kystnært er det regnet med mettet felt. Snøsmelting er ikke tatt med, jf. tidligere utførte beregninger. Simulert døgntilsig ved Q_{200} er 550 l/s/km^2.

Tabell 9 Flomvannføringer (kulminasjonsverdier) som estimert ved hjelp av PQRUT

Flom	2015	2023
Q_{20}	10,7	5,5
Q_{50}	12,4	7,6
Q_{200}	15,0	10,5



Figur 7 Flomforløp for Q_{200} som simulert ved hjelp av PQRUT

3.4 RFFA-2018 / RFFA-NIFS

NVEs Veileder for flomberegninger (ref./3/) angir to metoder for estimering av flomvannføring som ikke var tilgjengelig i 2015.

RFFA-2018 er et ligningssett som kan benyttes for estimering av døgntilsig og kulminasjonsvannføring. RFFA-2018 gir en døgnverdi for Q_{med} og Q_{200} på hhv. ca. 210 og 500 l/s/km^2.

Ref./3/ anbefaler at formelverket for små felt (RFFA-NIFS) benyttes for beregning av kulminasjonsverdier for felt med areal mindre enn 60 km^2. I formelen er flomstørrelsen i et gitt felt avhengig av feltareal, normalt årsmiddeltilsig og effektiv sjøprosent. Formelverk for små felt gir Q_{200} som 10,1 m^3/s. Se vedlegg 2 for beregnede verdier ved øvrige gjentaksintervaller.

3.5 Valg av dimensjonerende flom

I 2015 var det lite sammenligningsgrunnlag og det ble derfor valgt resultater fra PQRUT som beregnet i 2015.

Tabell 10 viser en sammenligning av kulminasjonsvannføringer som ble benyttet i 2015 mot oppdaterte verdier som er beregnet nå. Flomverdiene som er beregnet ved hjelp av PQRUT i henhold til NVEs nye veileder og RFFA-NIFS er i godt samsvar med hverandre og er vesentlig lavere enn de som ble som beregnet tidligere.

Tabell 10 Beregnede flomvannføringer (kulminasjonsverdier m^3/s) i Veumbekken ved kulvertinnløp

Flom (gj.int. år)	2015	PQRUT 2023	RFFA-NIFS
2	6,0	-	3,5
5	8,0	-	4,4
10	9,3	-	5,3
20	10,7	5,5	6,2
50	12,4	7,6	7,5
100	13,7	-	8,8
200	15,0	10,5	10,1

Q_{200} som angitt av PQRUT 2023 og formelverk for små felt tilsvarer ca. 900 l/s/km^2. Dette er noe lavere enn verdiene funnet ved hjelp av flomfrekvensanalysen utført på nærliggende vannmerker (Tabell 4), men direkte overføring av kulminasjonsvannføring er ikke helt rett frem på grunn av forskjeller i feltparametere. Kulminasjonsfaktor ved vannmerkene 6.10 Gryta og 16.154 Brusetbekken er hhv. ca. 2 og 1,8 (Tabell 4). Ved et RFFA-2018 estimert døgnverdi for Veumbekken på 500 l/s/km^2 gir dette en forventet kulminasjonsvannføring på 900 – 1000 l/s/km^2.

NVEs veileder for flomberegninger gir noen erfaringstall for kulminasjonsverdier i små felt. På Østlandet varierer Q_{200} mellom 500 – 1500 l/s/km^2, men noen flomverdier er helt oppe i 2000 – 2500 l/s/km^2 og helt nede i 400 l/s/km^2. Laveste verdier finner man i større felt og/eller øst på Østlandet. Q_{200} på ca. 900 l/s/km^2 ligger godt innenfor NVEs erfaringstall.

Flomvannføringer som beregnet ved hjelp av RFFA-NIFS benyttes i videre analyse, jf. ref./3/.

3.6 Klimapåslag

I 2015-rapporten ble det benyttet et klimapåslag på 20%, basert på en NVE rapport fra 2011 (ref./6/).

Gjeldende praksis er å benytte klimapåslag som anbefalt i ref./7/. Denne anbefaler et klimapåslag på minst 20% for alle nedbørfelt på Østlandet med felt mindre enn 100 km^2 og andre mindre nedbørfelt som reagerer raskt på styrtregn. Klimaprofil Østfold (Klimaprofil Østfold - Norsk klima service senter) anbefaler også et klimapåslag på minst 20%. NVEs Veileder for flomberegninger anbefaler et klimapåslag på 40% for alle felt med areal mindre enn 10 km^2. Feltarealet til Veumbekken er litt større enn dette, men erfaring tilsier at feltet reagerer raskt på nedbør og det ansees derfor som fornuftig å legge til et klimapåslag på 40%.

3.7 Dimensjonerende flomvannføringer i Veumbekken, inkludert påvirkning av flomavledningstunnel

Det er bygget en flomavledningstunnel i feltet. I beregninger i 2015 ble det antatt at flomavledningstunnelen har en kapasitet lik den teoretiske kapasiteten på 8,5 m^3/s. I tilleggsrapporten fra 2017 ble det regnet med at flomavledningstunnelen kun har 50% av den teoretiske kapasiteten tilgjengelig, med grunnlag i Fredrikstad kommunes erfaring av oppsamling av drivgods på inntaksristen. Fredrikstad kommune har utført utbedringstiltak på risten ved inntaket til flomavledningstunnelen og har forbedret oppfølgingsrutinene for vedlikehold før og under flom. Etter dialog med Fredrikstad kommune er det forutsatt at overføringstunnelen kan overføre vann fra Veumbekken til Selevla ved full kapasitet. Tabell 11 og Tabell 12 oppsummerer vannføringer i Veumbekken ved forskjellige gjentaksintervaller uten og med denne tunnelen i drift. Det er antatt et minstevannføringsslipp på 0,1 m^3/s til Veumbekken ved flomavledningstunnelen og en tunnelkapasitet på 8,5 m^3/s. Flomvannføringer ved flomavledningstunnelen er estimert ved hjelp av

formelverk for små felt (Vedlegg 2.2). Flomvannføringer ved utløpet av Veumbekken er estimert ved hjelp av arealskalering.

200-års flom i Veumbekken ved utløp i Vestreelva inkludert klimapåslag ble beregnet til hhv. 19,7 og 11,2 m^3/s uten og med flomavledningstunnelen i drift i 2015. Oppdaterte estimater for disse vannføringene er hhv. 16,0 og 7,5 m^3/s.

Tabell 11 Flomvannføringer i Veumbekken uten flomavledningstunnel inkludert 40% klimapåslag

Flom	Ndf. flomavledningstunnel	Kulvertinnløp	Utløp i Vestreelva
2	3.4	4.9	5.5
5	4.3	6.2	7.0
10	5.2	7.4	8.4
20	6.2	8.7	9.8
50	7.4	10.5	11.9
100	8.7	12.3	13.9
200	9.9	14.1	16.0

Tabell 12 Flomvannføringer i Veumbekken med flomavledningstunnel inkludert 40% klimapåslag

Flom	Ndf. flomavledningstunnel	Kulvertinnløp	Utløp i Vestreelva
2	0,1	1,6	2,3
5	0,1	1,9	2,7
10	0,1	2,3	3,3
20	0,1	2,6	3,8
50	0,1	3,2	4,6
100	0,2	3,8	5,4
200	1,4	5,6	7,5

4 Eksisterende flomrisiko

HEC-RAS modellen benyttet i ref./1/ og ref./2/ er benyttet for å vurdere flomrisiko med eksisterende kulvert. Siden de tidligere rapportene ble utarbeidet har Fredrikstad stadion (kvartalet ved Eirk Madsens vei, Mads W.Stangs gate og Gamle Stadion) blitt utviklet til leilighetsbygg. I forbindelse med dette har Veumbekken-kulverten blitt omlagt i dette området. Det forutsettes at denne omleggingen ikke har en vesentlig påvirkning på kapasiteten til kulverten mellom jernbanen og Oslogata.

I ref./1/ er flomvannføringer kombinert med 1-års stormflo (1 moh.). NVEs nye veileder for vurdering av flomfare (ref./4/) presiserer at vannføring med klimapåslag bør kombineres med 1-års stormflo med klimaframskrivning. Dette vil si at man bør bruke et stormflonivå på kote 1,49 som nedstrøms grensebetingelse. Dette er en konservativ forutsetning (man antar at kulminasjonsvannføring på grunn av intens nedbør inntreffer samtidig som høyvann ved 1-års stormflo). De laveste områdene på Holmen vil oversvømmes allerede ved fremtidig 1-års stormflo (Figur 3). Det er vist resultater med nedstrøms grense på både 1 og 1,49 moh. Merk at et stormflonivå på 1 moh. er vesentlig høyere enn fremtidig Høyeste Astronomiske Høyvann (0,26+0,53 = 0,79 moh.).

Med flomavledningstunnelen i drift og nye lavere flomvannføringer er den estimerte hyppighet av oversvømmelse ved innløpet til eksisterende kulvert redusert sammenlignet med ref./2/. I 2015 var det estimert at oversvømmelse av et større område på grunn av begrenset kulvertkapasitet vil oppstå med et gjentaksintervall på ca. 50 år med klimaendring.

Terrengdata viser at man vil få lokal oversvømmelse av terrenget ved kulvertinnløpet ved en vannstand på kote ca. 2,8. Et større område vil bli berørt dersom vannstanden stiger over det høyeste punktet i gangveien sør for jernbanelinjen, som ligger på kote ca. 3,3. Basert på de oppdaterte flomvannføringene med flomavledningstunnel vist i kapittel 3.7 vil overtopping av sadlepunktet skje ved ca. en 100-års flom med klimaendring. Dette forutsetter ingen falltap gjennom, eller tilstopping av risten ved kulvertinnløpet.

5 Flomrisiko med gjenåpnet bekk

En HEC-RAS modell av den planlagte gjenåpnede bekken ble utarbeidet i ref./2/.

Planlagt bekkeåpning er ikke endret siden de tidligere rapportene, med unntak av at linjeføring av bekken mellom Borggata og Vestreelva er endret slik at bekkens utløp ligger litt lengre vest enn tidligere (Figur 8). Dette gir en knekk i linjeføringen ved Borggata. Da vinkelendringen i bekkens linjeføring er liten (mindre enn 10 grader), er det ikke forventet at dette vil føre til merkbare falltap (jf. ref./8/).

Det tilrettelegges for fundamentering av en eventuell ny bru ved Trosvikstranda mellom strandpromenade og Borggata. Denne broen er ikke en del av Veumbekken-planen og det foreligger derfor ikke detaljerte tegninger av denne brua (Figur 9). Det antas i denne rapporten at en eventuell tilleggsbru vil utformes slik at den ikke vil ha vesentlig betydning for flomvannstand.

Basert på dette er geometrien til den foreliggende modellen fra ref./2/ ikke oppdatert i denne rapporten. Konsekvensene av de reviderte flomvannføringer er imidlertid vurdert.

5.1 Flomrisiko ved kulvertinnløp

Med gjenåpnet bekk fra Oslo gata vil oversvømmelse ved kulvertinnløp begynne ved en flom med gjentaksintervall på ca. 200 år med klimaendring (forutsatt ingen tilstopping av risten ved kulvertinnløpet). Dette er en forbedring sammenlignet med eksisterende situasjon.

Ved oversvømmelse ved kulvertinnløp, vil vann renne ut av bekken oppstrøm jernbanelinjen og deretter sørover langs Holmegata mot den gjenåpnede bekken (ref./9/). Konsekvensene av dette er ikke vurdert i denne rapporten. Det antas i beregningene at alt vann som renner ned Holmegata føres tilbake til den gjenåpnede bekken.

Fredrikstad kommune har planer om utbedring av kulverten fra kulvertinnløpet til Oslo gata i forbindelse med bygging av ny InterCity og innfartsåre. Man forventer derfor at flomrisikoen ved kulvertinnløpet vil reduseres i fremtiden, men dette er ikke vurdert i denne rapporten. Gjenåpning av bekken legger til rette for denne utbedringen.

Figur 8 Illustrasjon som viser ny linjeføring av Veumbekken med den tidligere linjeføringen vist med stiplet linje

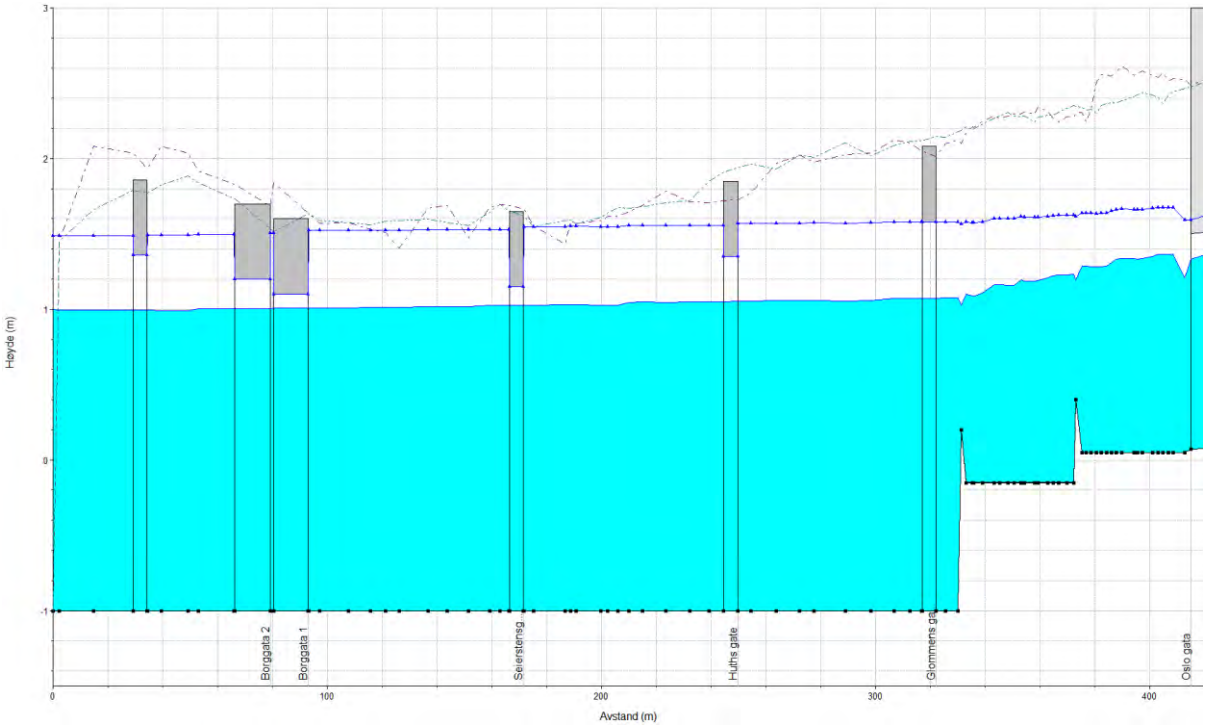
Figur 9 Utsnitt av utkast til landskapsplanen for Trosvikstranda fra 2023 illustrerer to bruer sør for Borggata

5.2 Flomrisiko ved den gjenåpnede bekken

5.2.1 Flom

Modellen av planlagt bekkeåpning er kjørt med oppdaterte flomvannføringer som angitt i Tabell 12. Figur 10 viser lengdeprofilet ved 200-års flom inkludert klimafaktor. Topp elvebredd er basert på eksisterende terrengnivåer ved omtrent plassering av den gjenåpnede bekken. Ved stormflo på 1 moh. er vannstanden i den gjenåpnede bekken lavere enn antatte bruunderkanter, og vannstanden i kanalen er ca. 0,4 m lavere

enn laveste terrengnivå. Ved fremtidig 1-års stormflo vil vannstanden i bekken bli høyere enn eksisterende terrengnivå i noen områder mellom ca. 20 m oppstrøms Seierstensgata og ca. 20 m oppstrøms Borggata. Vannstanden er lavere enn eksisterende terrengnivå over mesteparten av den gjenåpnede strekningen.



Figur 10 Lengdeprofil i den gjenåpnede Veumbekken med 200-års flom inkludert klimafaktor og nedstrøms grense på hhv. 1 og 1,49 moh.

5.2.2 Stormflo

Området er utsatt for flomrisiko fra stormflo (kapittel 2). Ved eksisterende forhold vil tidevann renne inn i de laveste områdene via sluk og kumlokk, og senere over elvepromenaden over en lengre strekning (Figur 3). Åpning av bekken vil forlenge kystlinjen langs Vesterelva og flommekanismer ved stormflo vil bli endret (ref./1/). Nivået på stormflo vil ikke endres på grunn av den planlagte gjenåpningen av Veumbekken.

5.3 Sikkerhetsmargin

Iht. ref./4/ er det anbefalt å inkludere en sikkerhetsmargin for å ta hensyn til usikkerheten i beregning av flomfare. Sikkerhetspåslag bestemmes ut ifra en vurdering av kvalitetsklassen til flomberegninger og den hydrauliske modellen, se Figur 11.

Prosentvis påslag på vannføringen

Klassifisering av hydraulisk modell, tabell 10-1	Klasse 1	Klasse 2	Klasse 3	Klasse 4 og 5
Klasse E	40 %	45 %	50 %	60 %
Klasse D	20 %	30 %	40 %	50 %
Klasse C	15 %	20 %	30 %	40 %
Klasse B	10 %	15 %	20 %	30 %
Klasse A	5 %	10 %	15 %	25 %

Klassifisering av flomberegning, tabell 10-2

Figur 11 Foreslått prosentvispåslag på vannføring basert på klassifisering av flomberegning og hydraulisk modell, fra NVEs Veileder for Sikkerhet mot flom: Utredning av flomfare i reguleringsplan og byggesak

5.3.1 Klassifisering av flomberegninger

Kvaliteten til flomberegningene er tidligere vurdert i ref./1/ å ligge i kvalitetsklasse 2 'Brukbart hydrologisk datagrunnlag, med observasjoner i eller nært vassdraget' (Figur 12). Dette med grunnlag i at det er flere vannmerker med lignende feltparametere som gir relativt lite variasjon i døgnverdier for Q_{200}. Dette ansees fortsatt som rimelig. Det er noe usikkerhet forbundet med virkningen av flomavledningstunnelen på flomvannføringene.

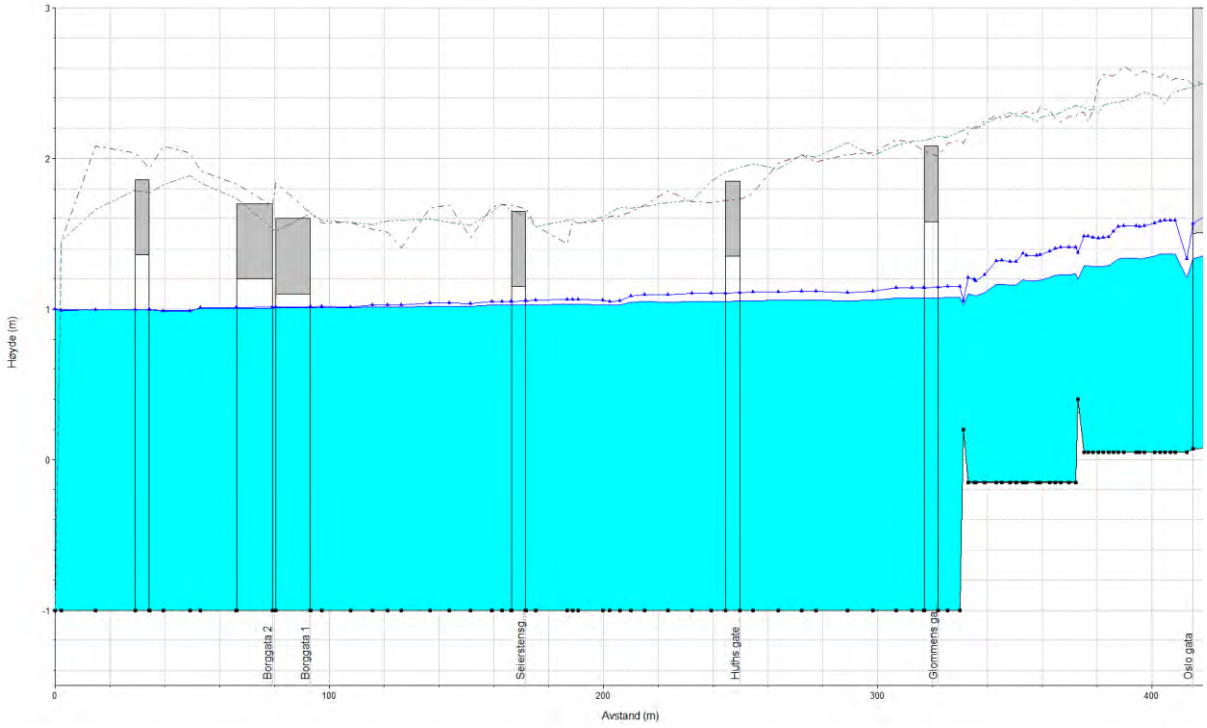
Klasse	Klassifiseringskriterier
1	Godt hydrologisk datagrunnlag, med observasjoner i vassdraget.
2	Brukbart hydrologisk datagrunnlag, med observasjoner i eller nært vassdraget.
3	Brukbart hydrologisk datagrunnlag, men store gradienter i spesifikke flomstørrelser i området.
4	Begrenset hydrologisk datagrunnlag.
5	Begrenset hydrologisk datagrunnlag og store gradienter i spesifikke flomstørrelser i området.

Figur 12 Klassifisering av flomberegning, fra NVEs Veileder for Sikkerhet mot flom: Utredning av flomfare i reguleringsplan og byggesak

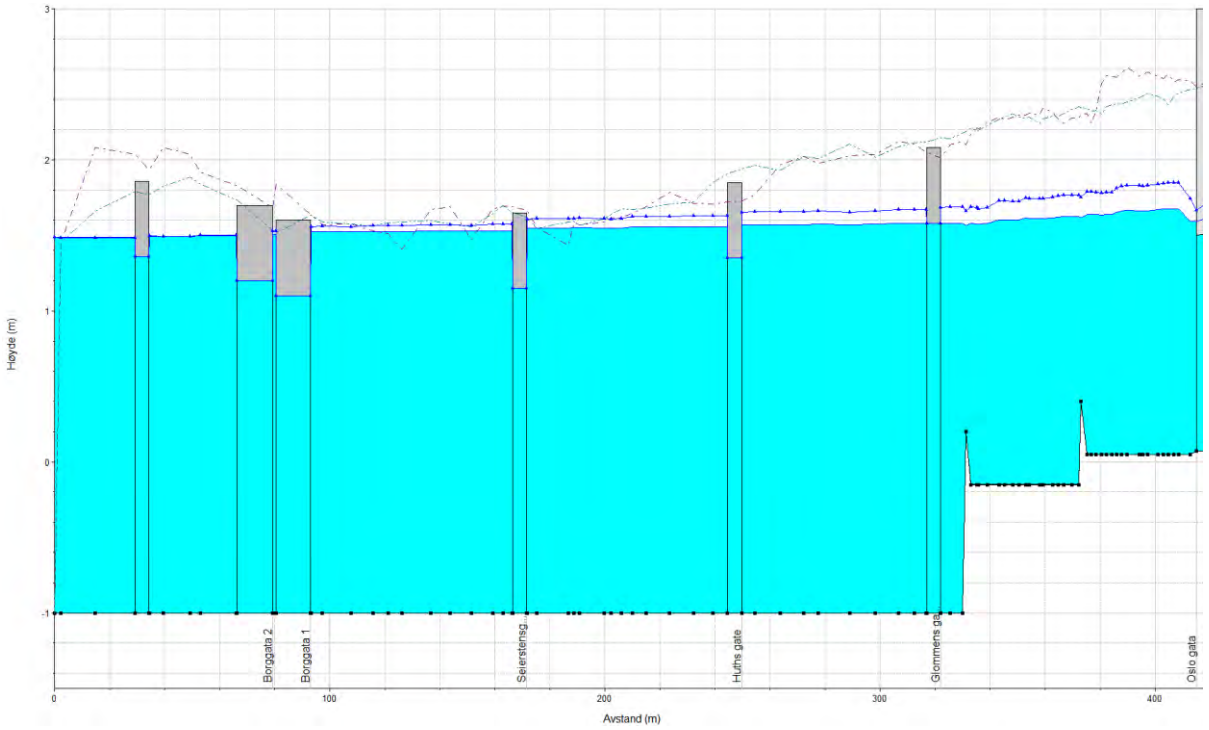
5.3.2 Klassifisering av hydraulisk modell

Iht. ref./4/ er det kjørt følsomhetsanalyse med 20% økning av vannføringen. En 20% økning i tilløpsflommen vil gi en noe større prosentvis økning i vannføring nedenfor flomavledningstunnellen, da kapasiteten til flomavledningstunnelen (8,5 m³/s) er en mindre andel av totalvannføringen. Følsomhetsanalysen er basert på en vannføring i Veumbekken på 10,7 m³/s (Figur 13 og Figur 14). Følsomhetsanalysen viser en endring i vannstand i den gjenåpnede kanalen på maksimalt ca. 0,2. Modellen skal i henhold til Figur 15 plasseres i klasse E, da modellen ikke er tilpasset mot en målt vannlinje. Modellen simulerer imidlertid en prosjektert bekk med relativ enkel geometri og strømningsforhold, og følsomhetsanalyse viser at endringer i vannstander er ca. 0,2 m med 20% økning av vannføring. Det er derfor skjønnsmessig vurdert at modellen av den gjenåpnede bekken bør plasseres i klasse D (Figur 15).

Man får en mye større endring i simulert vannstand ovenfor kulvertinnløpet. Modellen av kulverten oppstrøms den gjenåpnede bekken plasseres i klasse E.



Figur 13 Lengdeprofil i den gjenåpnede Veumbekken med 200-års flom inkludert klimafaktor og nedstrøms grense på 1 moh., uten og med 20% påslag.



Figur 14 Lengdeprofil i den gjenåpnede Veumbekken med 200-års flom inkludert klimafaktor og nedstrøms grense på 1,49 moh., uten og med 20% påslag.

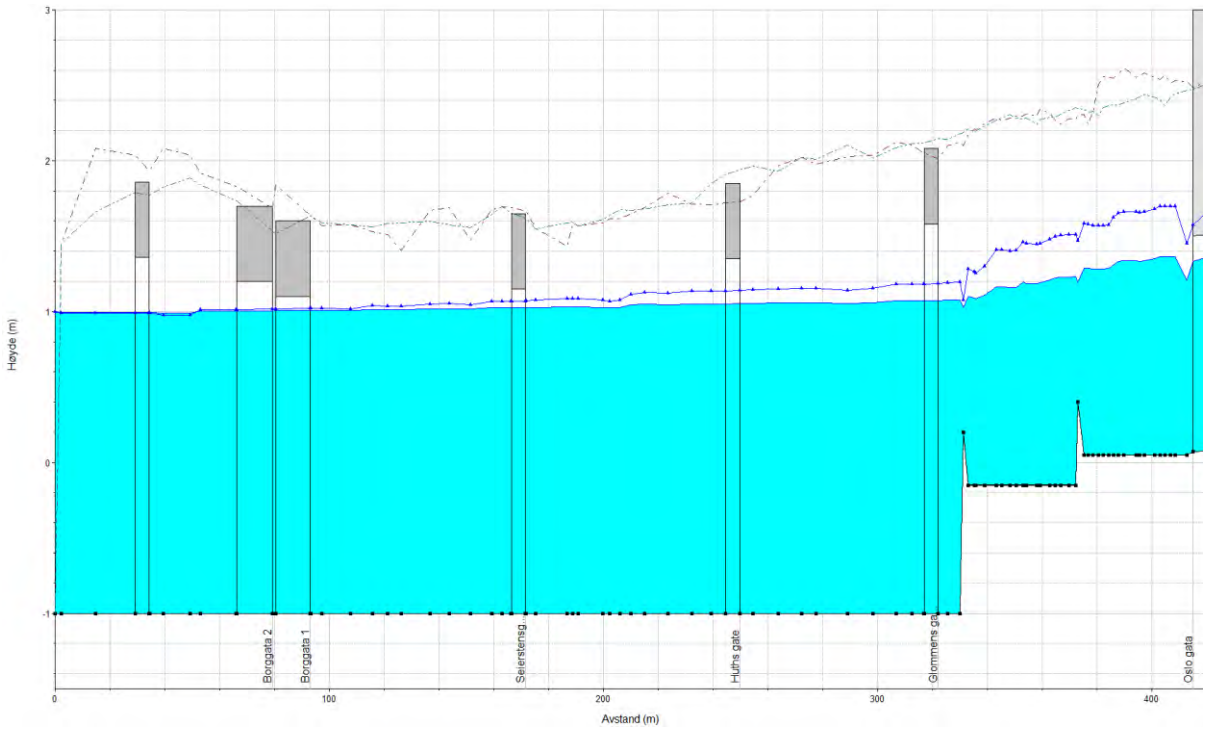
Klasse	Klassifiseringskriterier
A	Modellen er kalibrert for en vannføring tilsvarende en 20-årsflom eller større, og avviket mellom de beregnede og observerte vannstandene er i hovedsak mindre enn 10 cm.
B	Modellen er kalibrert for en vannføring tilsvarende en 20-årsflom eller større, og avviket mellom de beregnede og observerte vannstandene er i hovedsak mellom 10 og 30 cm.
C	Modellen er kalibrert for en vannføring som er mindre enn en 20-årsflom, og avviket mellom de beregnede og observerte vannstandene er i hovedsak inntil 30 cm.
D	Modellen er tilpasset mot en målt vannlinje, og følsomhetsanalysen viser at endringer i vannstanden er tilnærmet 30 cm eller lavere.
E	Følsomhetsanalysen viser at endringer i vannstanden er større enn 30 cm. Eventuelt er modellen ikke tilpasset mot en målt vannlinje.

Figur 15 Klassifisering av hydraulisk modell, fra NVEs Veileder for Sikkerhet mot flom: Utredning av flomfare i reguleringsplan og byggesak

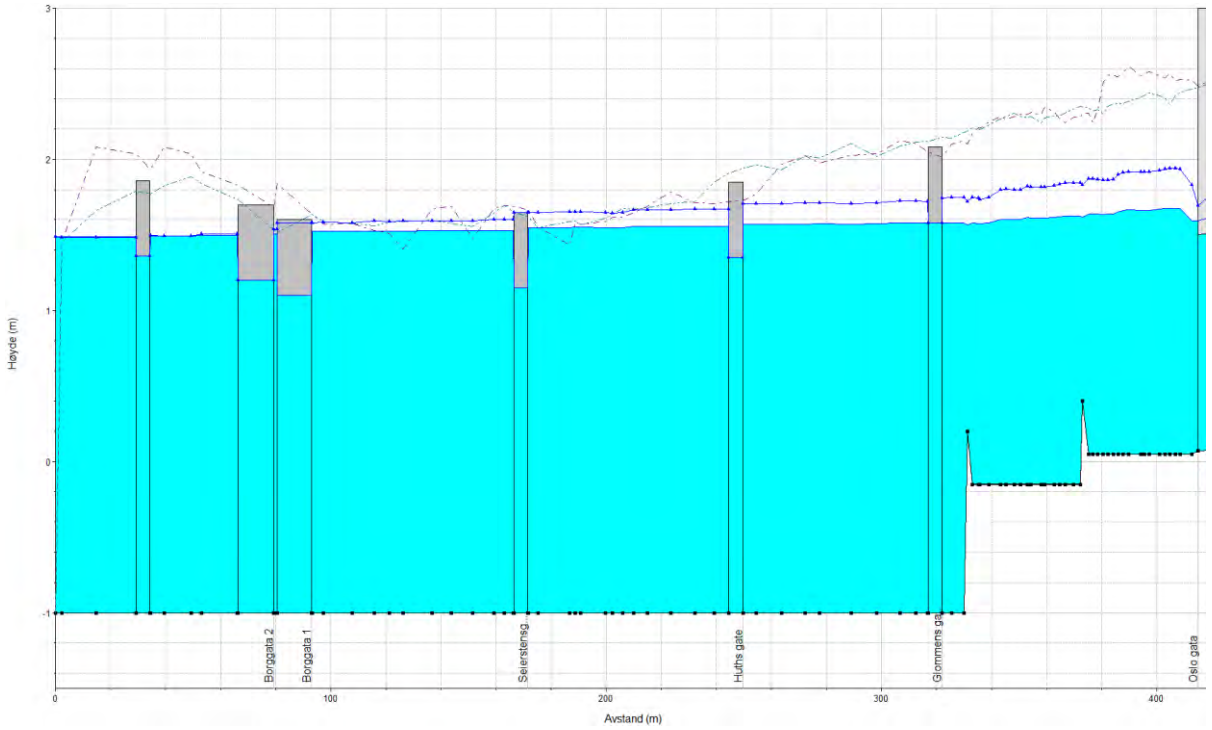
5.3.3 Anbefalt sikkerhetspåslag

Med grunnlag i Figur 11 bør det benyttes et sikkerhetspåslag på 30% ved prosjektering av den gjenåpnede bekken, som gir en vannføring på 12,3 m³/s. Modelleringen viser at den planlagte bekken er stor nok å ta unna denne vannføringen uten oversvømmelse ved stormflo på 1 moh. i Vestreelva, men at vannspeilet når underkanten av flere bruer (Figur 16). Dette stemmer også dersom man antar at den hydrauliske modellen har kvalitetsklasse E (45% sikkerhetspåslag, vannføring på 14,7 m³/s).

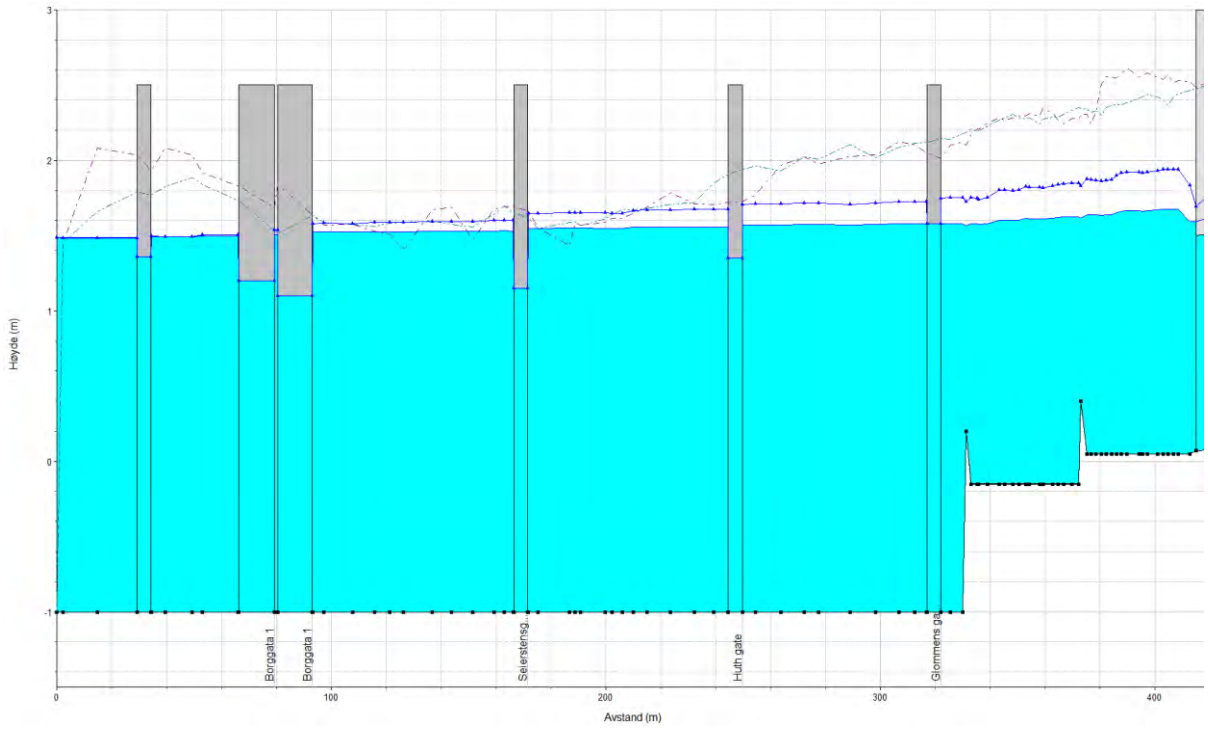
Ved stormflo på 1,49 moh. vil vannstanden stige over terrengnivået flere steder mellom Huths gate og Borggata (Figur 17). Som i ref./2/ er det kjørt en modell der elvebreddene og brutopper er hevet over flomvannstandene (Figur 18). Dersom området skal sikres mot en 200-års flom inkludert klimapåslag som sammenfaller med fremtidig 1-års stormflo, må toppen på elvebreddene heves med opp til ca. 0,2 m over eksisterende terrengnivå i de lavest liggende områdene. Dette er noe mindre enn det som ble funnet i ref./2/. Dersom man legger til grunn et 45% sikkerhetspåslag på vannføring bør toppen av elvebreddene heves med opp til ca. 0,3 m over eksisterende terrengnivå i de lavest liggende områdene. Området vil fortsatt bli utsatt for flomrisiko på grunn av stormflo. Simulerte vannstander i den gjenåpnede bekken med 200-års flom inkludert klima- og sikkerhetspåslag er vesentlig lavere enn fremtidig 200-års stormflo (kote 2,16). Stormflo er den dominerende mekanismen for flomrisiko i dette området.



Figur 16 Lengdeprofil i den gjenåpnede Veumbekken med 200-års flom inkludert klimafaktor uten og med 30% sikkerhetspåslag og nedstrøms grense på 1 moh.



Figur 17 Lengdeprofil i den gjenåpnede Veumbekken med 200-års flom inkludert klimafaktor uten og med 30% sikkerhetspåslag og nedstrøms grense på 1,49 moh.



Figur 18 Lengdeprofil i den gjenåpnede Veumbekken med 200-års flom inkludert klimafaktor med 30% sikkerhetspåslag og nedstrøms grense på 1,49 moh – med flomsikring.

6 Konklusjoner og anbefalinger

Reguleringsplanen omfatter gjenåpning av Veumbekken ved å erstatte en eksisterende kulvert i dårlig forfatning med en åpen kanal. Denne oppdaterte vurderingen av flo- og flomforhold gir noen endrede verdier for stormflo, flomvannføringer og flomvannstander, men endrer ikke hovedkonklusjonene sammenlignet med de i ref./1/ og ref./2/.

Innløpet til eksisterende kulvert ligger utenfor planområdet. Den eksisterende kulverten har ikke tilstrekkelig kapasitet, og vann vil strømme ut av bekken oppstrøms kulverten og renne nedover Holmegata.

Gjenåpning av bekken nedenfor Oslogata vil forbedre kulvertkapasiteten og redusere hyppigheten av oversvømmelse oppstrøms kulvertinnløpet, samt legge til rette for eventuell fremtidig forbedring av kulvertstrekningen ovenfor Oslogata. Det vil fortsatt være oversvømmelse ved kulvertinnløpet som fører til at vann vil renne ned Holmegata mot den gjenåpnede bekken frem til at kulverten ovenfor Oslogata utbedres. Utforming av den gjenåpnede bekken bør gjøres slik at vann som strømmer sørover langs Holmegata føres tilbake til den gjenåpnede bekken.

Kanalen er dimensjonert slik at det ikke vil oppstå oversvømmelse på grunn av høy vannføring i bekken ved en moderat tidevannstand. Ved toppen på elvebreddene lik eksisterende terrengnivå vil det ikke oppstå oversvømmelse ved en 200-års flom inkludert klimafaktor som inntreffer samtidig som et stormflonivå på kote 1. Ved 200-års flom inkludert klimafaktor samt fremtidig 1-års stormflo vil vannstanden i bekken være lavere enn terrengnivå over mesteparten av den gjenåpnede bekken, men vannstanden vil bli høyere enn toppen på elvebreddene ved de lavest liggende stedene. Dersom man vil sikre området mot denne kombinasjonen av flomvannføring og stormflo, må toppen på elvebreddene heves med opp til ca. 0,2 – 0,3 m over eksisterende terrengnivå de stedene der ikke er tilstrekkelig sikkerhetsmargin. Heving av bruene, bruk av slankere brudekker enn antatt her, og/eller senkning av bekkens bunnivå kan eventuelt redusere vannstander i området på grunn av høye vannføringer.

Området vil fortsatt bli utsatt for flom på grunn av stormflo. Simulerte vannstander i den gjenåpnede bekken med 200-års flom inkludert klima- og sikkerhetspåslag er vesentlig lavere enn fremtidig 200-års stormflo. Stormflo er bestemmende for flomrisiko i dette området. Gjeldene kommuneplan tillater ikke etablering av nye bebyggelse lavere enn kote 2,5, med mindre det utføres tiltak som sikrer nye bebyggelse i tråd med kravene i byggeteknisk forskrift.

Videre detaljering av kanalen, brukonstruksjoner og terrengutforming skal hensynta flomforhold.

7 Referanser

1. Norconsult (2015) Veumbekken Vurdering av reguleringsplan for planlagt gjenåpning. Flo- og flomforhold.
2. Norconsult (2017) Veumbekken Vurdering av flo- og flomforhold. Tilleggsrapport.
3. NVE (2022) Veileder for flomberegninger. NVE Veileder 1/2022.
4. NVE (2022) Sikkerhet mot flom Utredning av flomfare i reguleringsplan og byggesak. NVE Veileder 3/2022.
5. NVE (2011) Retningslinjer for flomberegninger.
6. NVE (2011) Hydrological projections for floods in Norway under a future climate. NVE Rapport 5-2011.
7. NVE (2016) Klimaendring og framtidige flommer i Norge. NVE Rapport 81-2016.
8. CIRIA (2010) Culvert design and operation guide. CIRIA Report C689.
9. Norconsult (2010) Veumbekken – flomveier nedstrøms innløpet til Veumbekken kulvert.

8 Vedlegg

Vedlegg 1: Tidevannstander

Vedlegg 2: NEVINA

Vedlegg 3: Avrenningskart for perioden 1991-2020

Vedlegg 4: Flomfrekvensanalyse på vannmerker i Norge

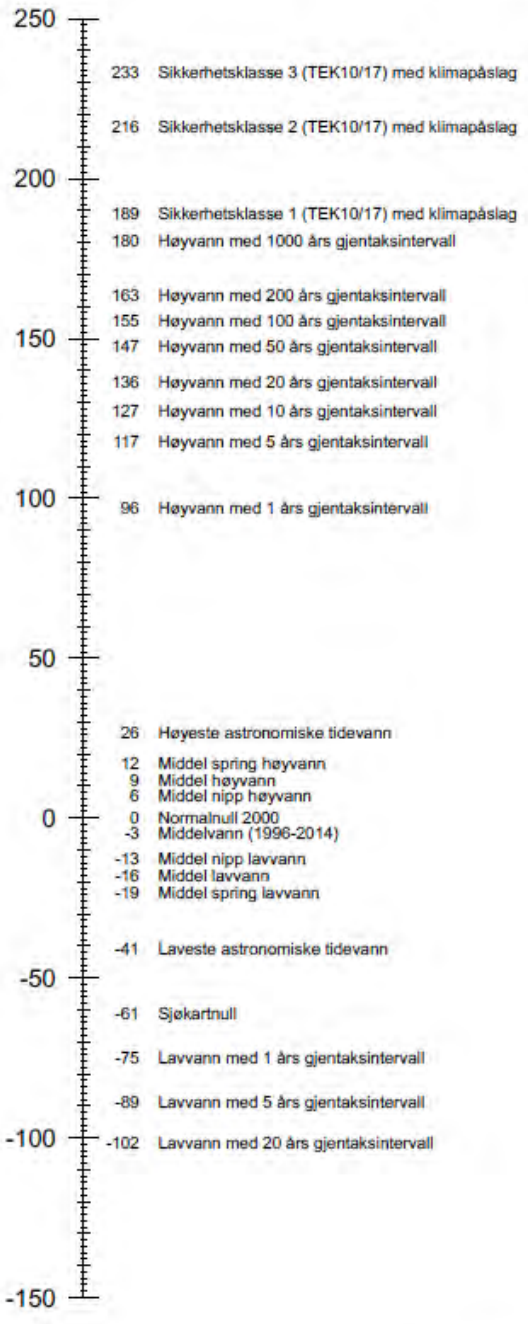
Vedlegg 5: Flomfrekvensanalyse på vannmerker i Sverige

Vedlegg 1: Tidevannstander

N59°13,1' E10°55,8'
Nivåskisse

FREDRIKSTAD

Nivå knyttet til tidevann er hentet fra Viker, justert med faktor 1,03.



Høyder er i cm over Normalnull 2000 som er nullnivå i det norske offisielle høydesystemet NN2000. Datagrunnlag sist endret: 24. august 2021. Lastet ned: 11. september 2023.

Vedlegg 2: NEVINA

Vedlegg 2.1 Ved kulvert innløp

Nedbørfeltparametere

Vassdragsnr.: 002.2A
Kommune.: Fredrikstad
Fylke.: Viken
Vassdrag.: Seutelva

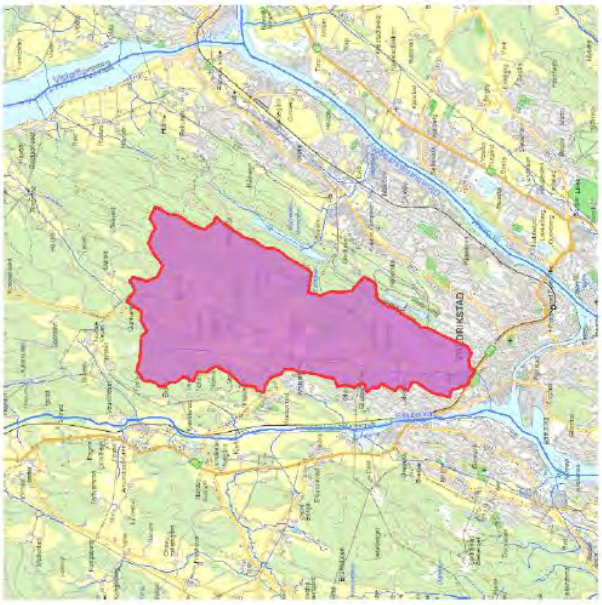
Feltparametere		
Areal (A)	11.3	km²
Effektiv sjø (A_{SE})	0.03	%
Elvleengde (E_L)	6.4	km
Elvegradient (E_G)	5.4	m/km
Elvegradient 1085 ($E_{G,1085}$)	6.0	m/km
Helning	5.2	°
Dreneringstetthet (D_T)	1.1	km^{-1}
Feltlengde (F_L)	6.3	km

Arealklasse		
Bre (A_{BRE})	0	%
Dyrket mark (A_{JORD})	18.8	%
Myr (A_{MYR})	0.8	%
Leire (A_{LEIRE})	42.9	%
Skog (A_{SKOG})	60.9	%
Sjø (A_{SJO})	0.5	%
Snaufjell (A_{SF})	0	%
Urban (A_U)	13.7	%
Uklassifisert areal (A_{REST})	5.4	%

Hypsografisk kurve		
$Høyde_{MIN}$	5	m
$Høyde_{10}$	21	m
$Høyde_{20}$	33	m
$Høyde_{30}$	38	m
$Høyde_{40}$	42	m
$Høyde_{50}$	49	m
$Høyde_{60}$	55	m
$Høyde_{70}$	62	m
$Høyde_{80}$	74	m
$Høyde_{90}$	83	m
$Høyde_{MAX}$	115	m

Klima- /hydrologiske parametere		
Avrenning 1961-90 (Q_N)	12.9	l/s*km²
Sommernedbør	375	mm
Vinternedbør	466	mm
Årstemperatur	5.9	°C
Sommertemperatur	13.5	°C
Vintertemperatur	0.5	°C

Rapportdato: 9/11/2023 © nevina.nve.no



Norges vassdrags- og energidirektorat
NVE

Kartbakgrunn: Statens Kartverk
Kartdatum: EUREF89 WGS84
Projeksjon: UTM 33N
Beregn.punkt: 267679 E 6571795 N

Nedbørfeltgrenser og feltparametere er automatisk generert og kan inneholde feil. Resultatene må kvalitetssikres.

Regional flomberegning

Vassdragsnr.:	002.2A
Kommune.:	Fredrikstad
Fylke.:	Viken
Vassdrag.:	Seutelva
Nedbørfeltareal:	11.3 km²

Flomestimater er beregnet basert på «Regional flomfrekvensanalyse (RFFA-2018)». Om nedbørfeltet er mindre enn 60 km2, er det alternativt beregnet kulminasjonsflommer basert på NIFS-formelverk (2015).

Anbefalinger om klimapåslag er gitt i NVE rapport nr. 81-2016 og klimaprofiler for fylker (se www.klimaservicesenter.no).

Hvordan bruke resultatene fra rapporten, se her.

RFFA-2018		
Tidsoppløsning	Døgn	-
Indeksflom (QM): Medianflom	208	l/s*km²
Klimapåslag	0	%
Kulminasjonsfaktor	1.45	-
NIFS-2015		
Tidsoppløsning	Kulminasjon	-
Indeksflom (QM): Middelflom	305	l/s*km²
Klimapåslag	40	%
Annet		
Tilløpsflom	Nei	-

RFFA-2018 (døgnmiddel)	Q_M	Q_5	Q_{10}	Q_{20}	Q_{50}	Q_{100}	Q_{200}	Q_{500}	Q_{1000}	$Q_{200\text{-klima}}$
Flomfrekvensfaktor (Q_T / Q_M)	1	1.30	1.51	1.71	1.97	2.18	2.39	2.66	2.88	-
Flomverdier, m³/s	2.4	3.1	3.5	4.0	4.6	5.1	5.6	6.3	6.8	5.6
Flom usikkerhet (97,5%), m³/s	4.0	5.3	6.2	7.2	8.4	9.3	10.2	11.5	12.7	-
Flom usikkerhet (2,5%), m³/s	1.4	1.8	2.0	2.3	2.6	2.8	3.1	3.4	3.6	-
NIFS (kulminasjon)										
Flomfrekvensfaktor (Q_T / Q_M)	1	1.27	1.52	1.79	2.19	2.54	2.93	3.54	4.07	-
Flomverdier, m³/s	3.5	4.4	5.3	6.2	7.5	8.8	10.1	12.2	14.1	14.2
Flom usikkerhet (97,5%), m³/s	6.1	7.9	9.7	11.7	14.7	17.5	20.2	24.4	28.1	-
Flom usikkerhet (2,5%), m³/s	1.9	2.4	2.8	3.3	3.9	4.4	5.1	6.1	7.0	-

Flomverdier er automatisk generert og kan inneholde feil. Resultatene må kvalitetssikres. Verdiene kan ikke benyttes direkte, men må sammenlignes med andre metoder, sammenligningsstasjoner og/eller egne data.

Rapportdato: 9/11/2023 © nevina.nve.no

Vedlegg 2.2 Ved flomavledningstunnel

Nedbørfeltparametere

Vassdragsnr.: 002.2A
Kommune.: Fredrikstad
Fylke.: Viken
Vassdrag.: Seutelva

Feltparametere		
Areal (A)	7.1	km²
Effektiv sjø (A_{SE})	0	% [1]
Elvleengde (E_L)	4.7	km
Elvegradient (E_G)	4.7	m/km
Elvegradient$_{1085}$ ($E_{G,1085}$)	5.1	m/km
Helning	5.5	°
Dreneringstetthet (D_T)	1.0	km^{-1}
Feltlengde (F_L)	4.8	km

Feltparametere Tilløp		
Effektiv sjø – Tilløp ($A_{SE\text{-}T}$)	0	% [1]
Feltlengde – Tilløp ($F_{L\text{-}T}$)	4.8	km [1]

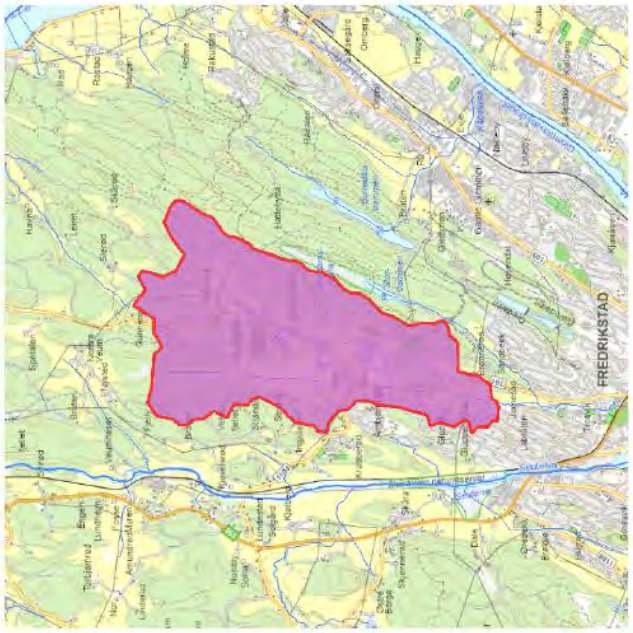
Hypsografisk kurve		
Høyde$_{MIN}$	16	m
Høyde$_{10}$	29	m
Høyde$_{20}$	35	m
Høyde$_{30}$	39	m
Høyde$_{40}$	42	m
Høyde$_{50}$	47	m
Høyde$_{60}$	52	m
Høyde$_{70}$	57	m
Høyde$_{80}$	63	m
Høyde$_{90}$	76	m
Høyde$_{MAX}$	110	m

Arealklasse		
Bre (A_{BRE})	0	%
Dyrket mark (A_{JORD})	26.4	%
Myr (A_{MYR})	0	%
Leire (A_{LEIRE})	46.9	%
Skog (A_{SKOG})	63.6	%
Sjø (A_{SJO})	0	%
Snaufjell (A_{ST})	0	%
Urban (A_U)	5.2	%
Uklassifisert areal (A_{REST})	4.9	%

Klima- /hydrologiske parametere		
Avrenning 1961-90 (Q_N)	13.0	l/s*km²
Sommernedbør	375	mm
Vinternedbør	466	mm
Årstemperatur	5.9	°C
Sommertemperatur	13.4	°C
Vintertemperatur	0.5	°C

1) Verdien er editert

Rapportdato: 9/12/2023 © nevina.nve.no



Norges vassdrags- og energidirektorat
NVE

Kartbakgrunn: Statens Kartverk
Kartdatum: EUREF89 WGS84
Projeksjon: UTM 33N
Beregn.punkt: 267699 E 6573356 N

Nedbørfeltgrenser og feltparametere er automatisk generert og kan inneholde feil. Resultatene må kvalitetssikres.

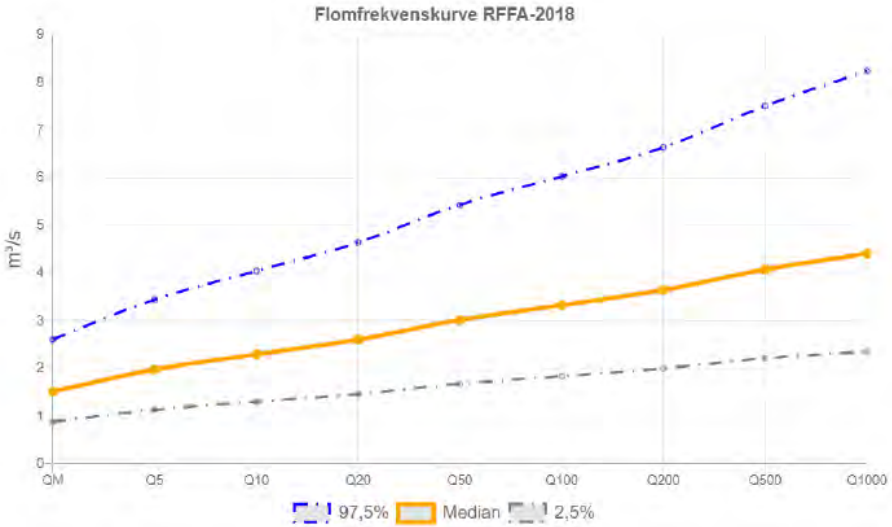
Regional flomberegning

Vassdragsnr.:	**002.2A**
Kommune.:	**Fredrikstad**
Fylke.:	**Viken**
Vassdrag.:	**Seutelva**
Nedbørfeltareal:	**7.14 km²**

Flomestimater er beregnet basert på «Regional flomfrekvensanalyse (RFFA-2018)». Om nedbørfeltet er mindre enn 60 km2, er det alternativt beregnet kulminasjonsflommer basert på NIFS-formelverk (2015).

Anbefalinger om klimapåslag er gitt i NVE rapport nr. 81-2016 og klimaprofiler for fylker (se www.klimaservicesenter.no).

Hvordan bruke resultatene fra rapporten, se her.



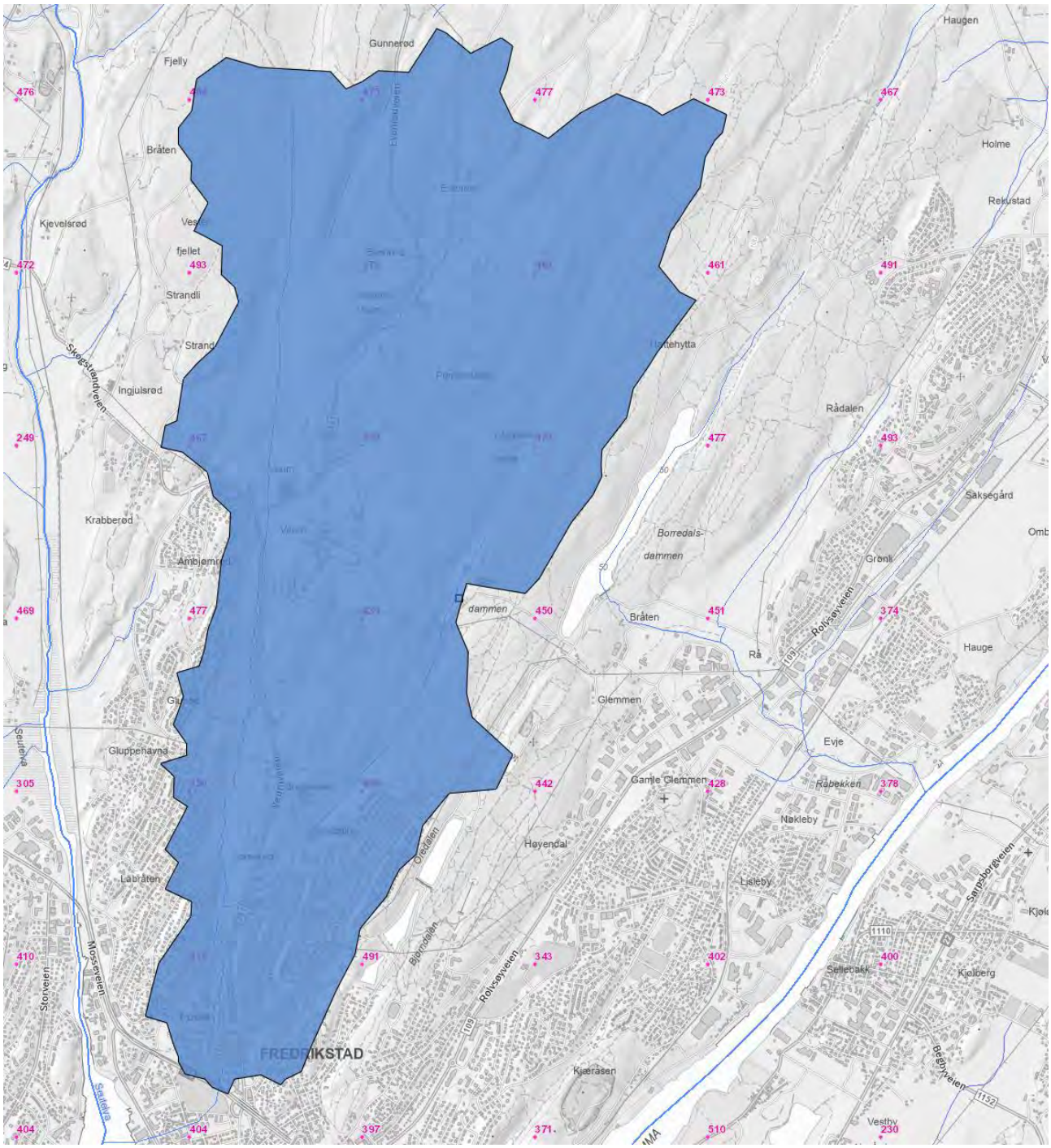
RFFA-2018		
Tidsoppløsning	Døgn	-
Indeksflom (QM): Medianflom	213	l/s*km²
Klimapåslag	0	%
Kulminasjonsfaktor	1.46	-
NIFS-2015		
Tidsoppløsning	Kulminasjon	-
Indeksflom (QM): Middelflom	340	l/s*km²
Klimapåslag	40	%
Annet		
Tilløpsflom	Nei	-

RFFA-2018 (døgnmiddel)	Q_M	Q_5	Q_{10}	Q_{20}	Q_{50}	Q_{100}	Q_{200}	Q_{500}	Q_{1000}	$Q_{200\ klima}$
Flomfrekvensfaktor (Q_T/ Q_M)	1	1.30	1.51	1.72	1.99	2.19	2.40	2.68	2.90	-
Flomverdier, m³/s	1.5	2.0	2.3	2.6	3.0	3.3	3.6	4.1	4.4	3.6
Flom usikkerhet (97,5%), m³/s	2.6	3.4	4.0	4.6	5.4	6.0	6.6	7.5	8.2	-
Flom usikkerhet (2,5%), m³/s	0.9	1.1	1.3	1.5	1.7	1.8	2.0	2.2	2.4	-
NIFS (kulminasjon)										
Flomfrekvensfaktor (Q_T/ Q_M)	1	1.28	1.52	1.79	2.19	2.53	2.93	3.53	4.07	-
Flomverdier, m³/s	2.4	3.1	3.7	4.3	5.3	6.2	7.1	8.6	9.9	10.0
Flom usikkerhet (97,5%), m³/s	4.3	5.6	6.8	8.2	10.4	12.3	14.2	17.2	19.8	-
Flom usikkerhet (2,5%), m³/s	1.4	1.7	2	2.3	2.7	3.1	3.6	4.3	4.9	-

Flomverdier er automatisk generert og kan inneholde feil. Resultatene må kvalitetssikres. Verdiene kan ikke benyttes direkte, men må sammenlignes med andre metoder, sammenligningsstasjoner og/eller egne data.

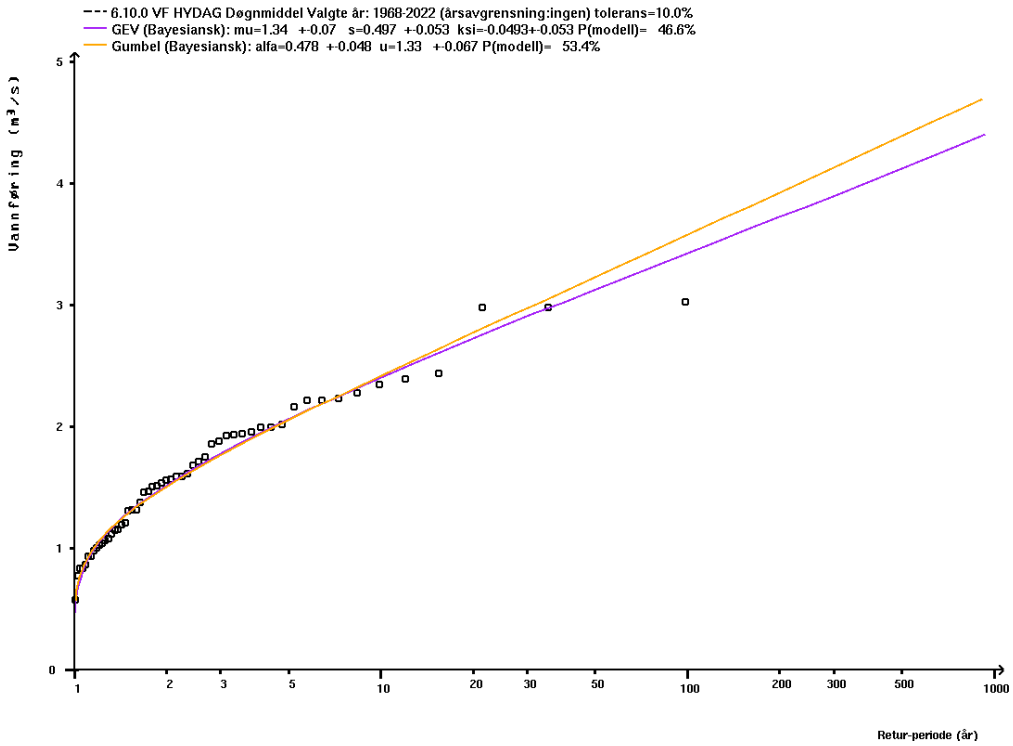
Rapportdato: 9/12/2023 © nevina.nve.no

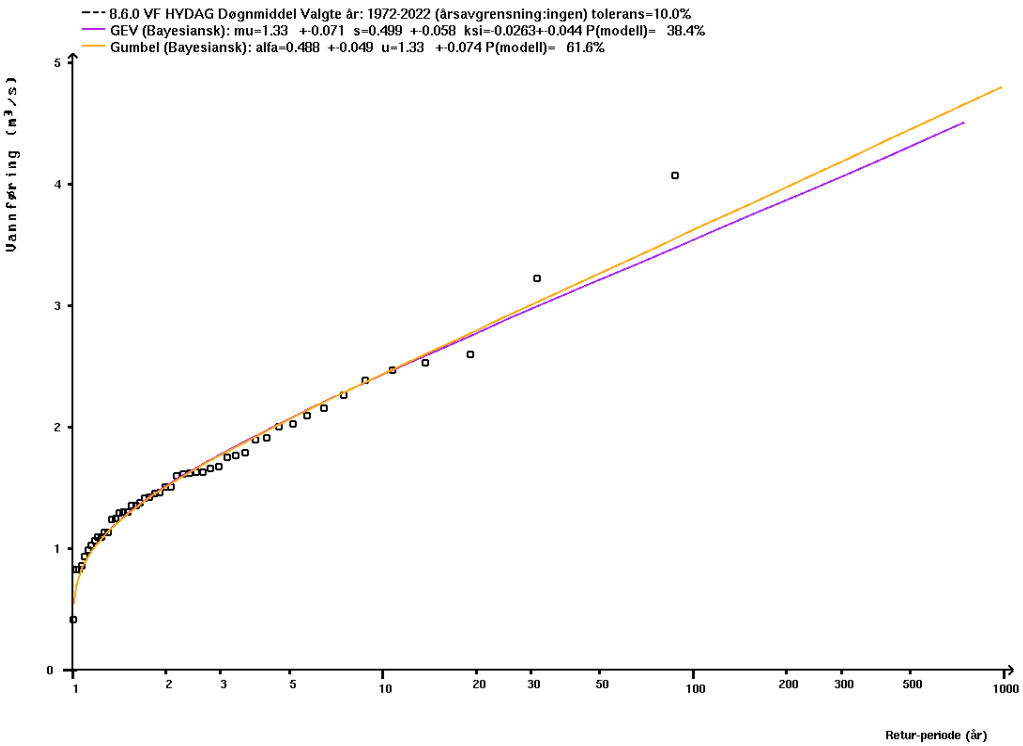
Vedlegg 3 Avrenningskart for perioden 1991-2020

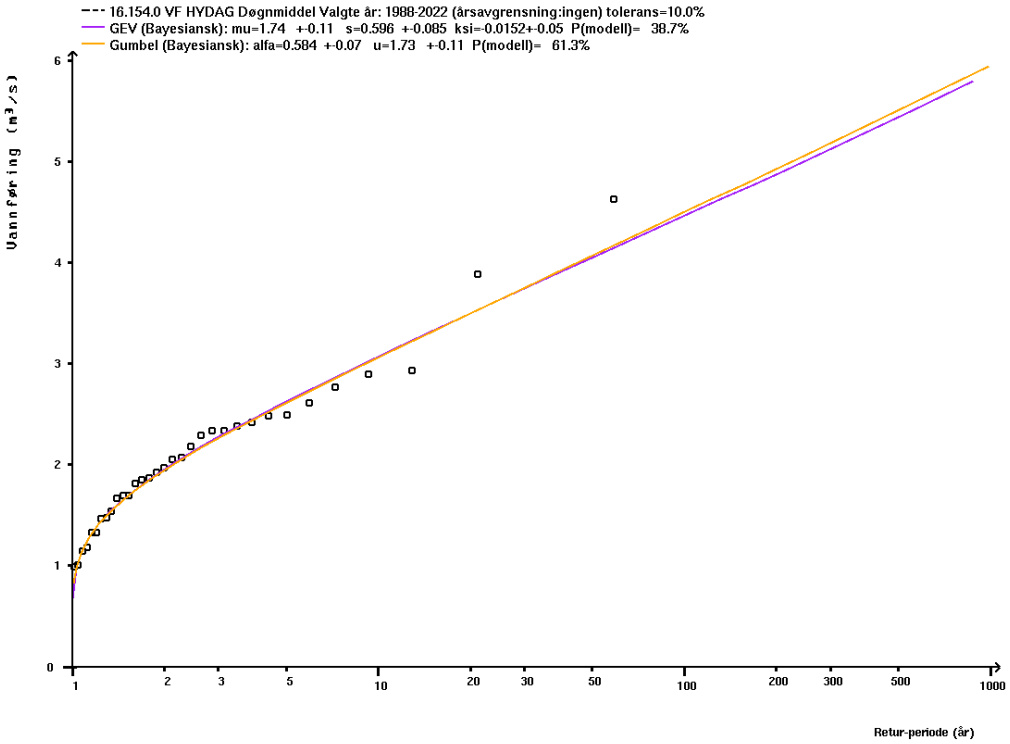


Vedlegg 4 Flomfrekvensanalyse på vannmerker i Norge

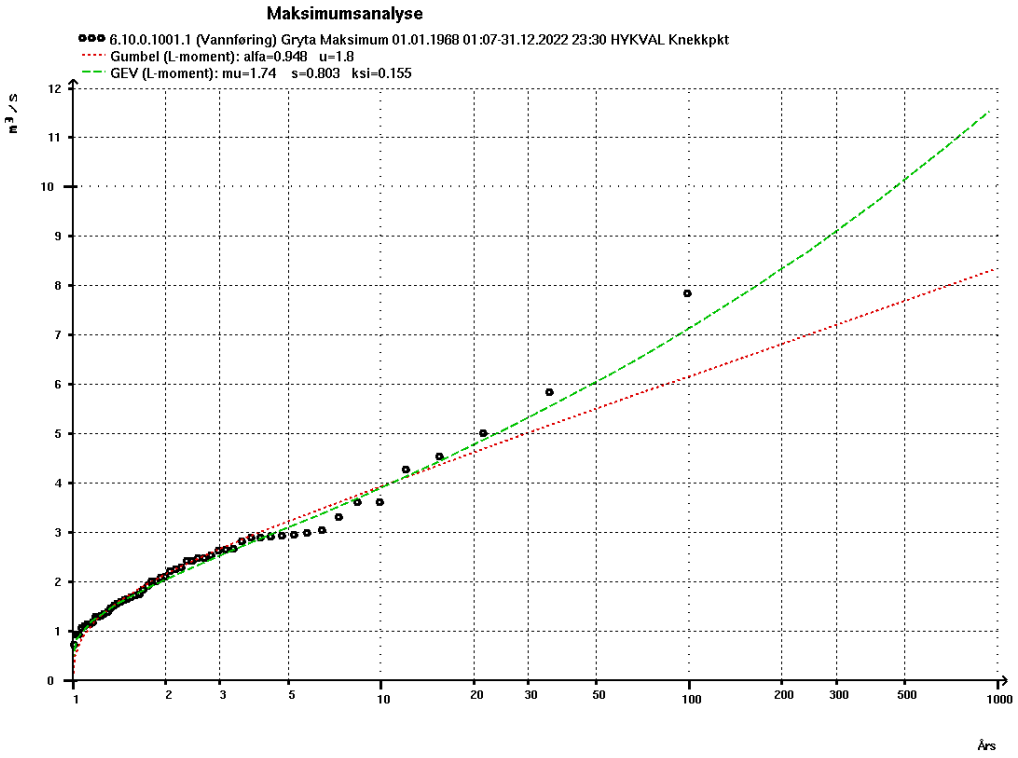
Vedlegg 4.1 Døgndata

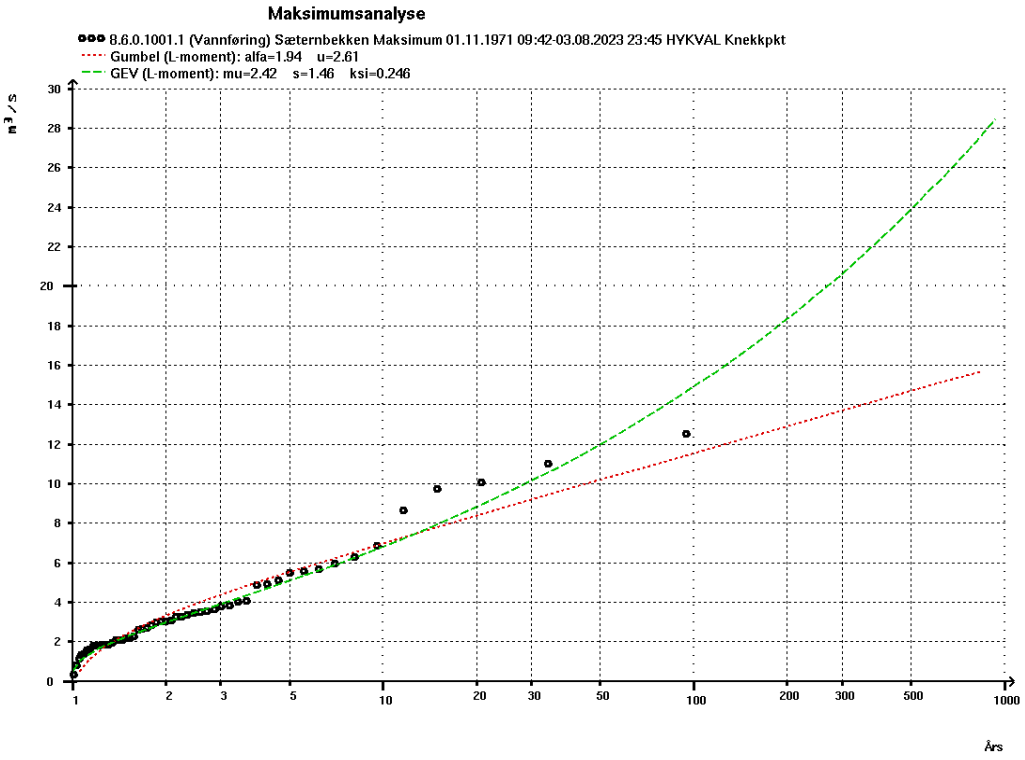


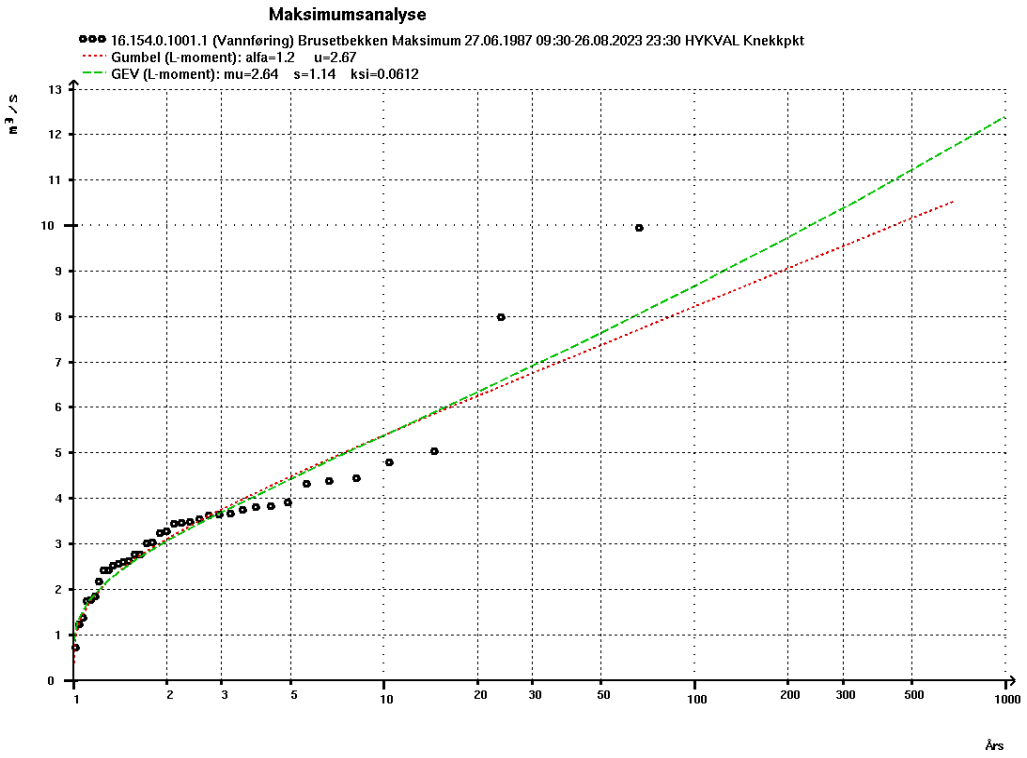



16.154.0 VF HYDAG Døgnmiddel Valgte år: 1988-2022 (årsavgrensning:ingen) tolerans=10.0%
GEV (Bayesiansk): mu=1.74 +-0.11 s=0.596 +-0.085 ksi=-0.0152+-0.05 P(modell)= 38.7%
Gumbel (Bayesiansk): alfa=0.584 +-0.07 u=1.73 +-0.11 P(modell)= 61.3%
Vannføring (m3/s)
0
1
2
3
4
5
6
1
2
3
5
10
20
30
50
100
200
300
500
1000
Retur-periode (år)

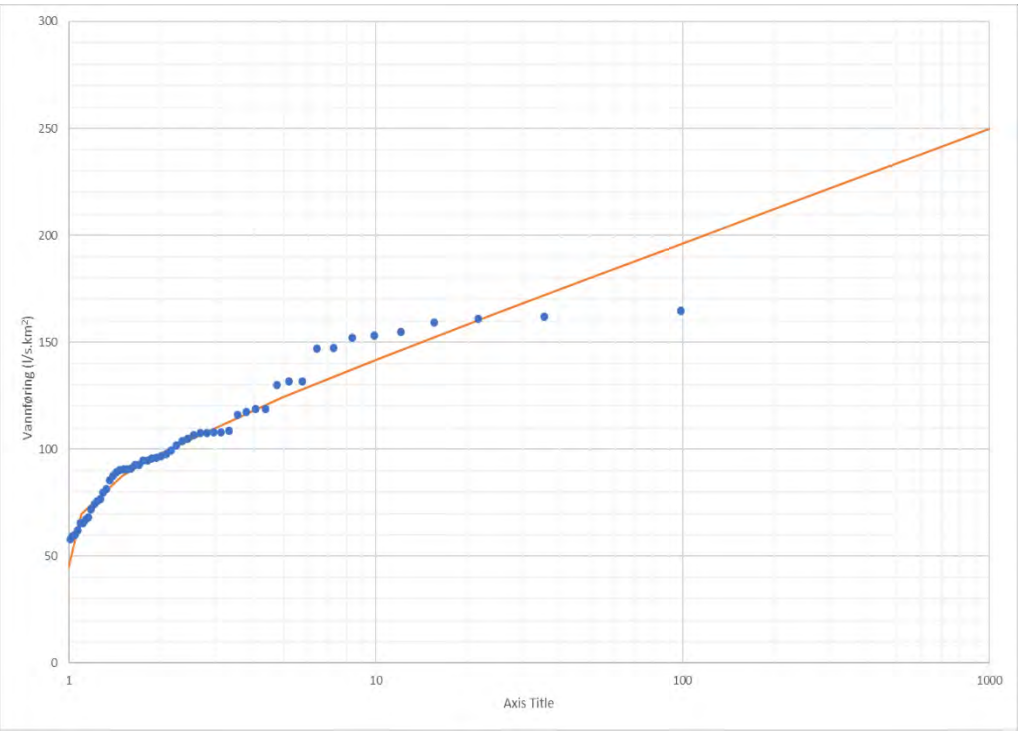
Vedlegg 4.2 Kulminasjonsvannføringer



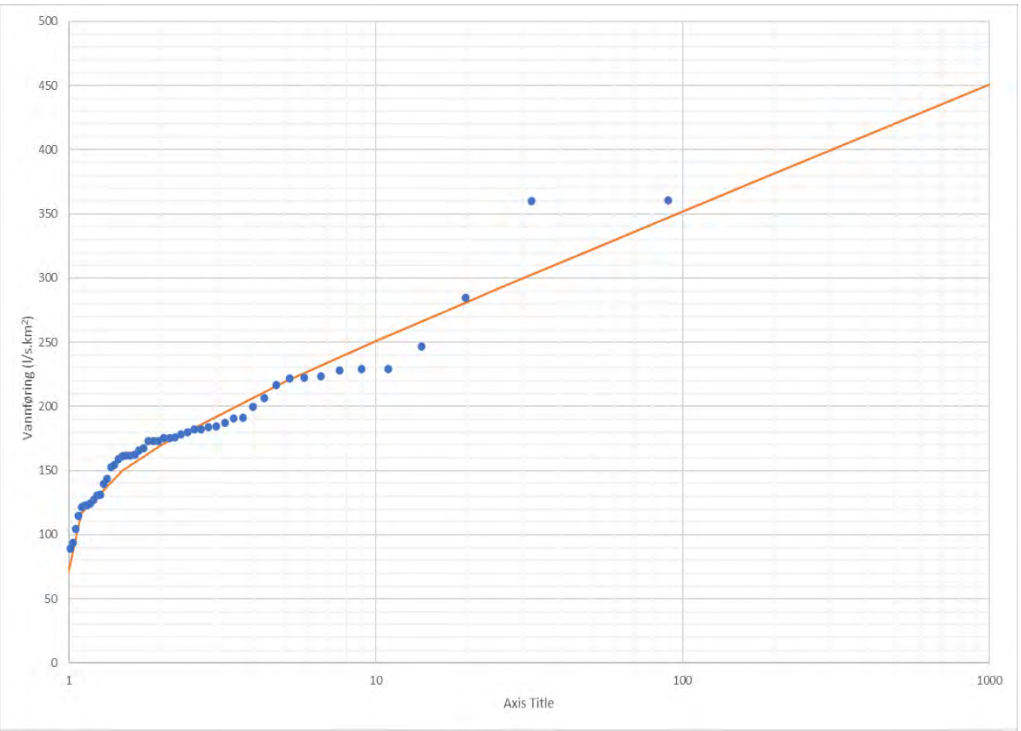



Maksimumsanalyse
16.154.0.1001.1 (Vannføring) Brusetbekken Maksimum 27.06.1987 09:30-26.08.2023 23:30 HYKVAL Knekkpkt
Gumbel (L-moment): alfa=1.2 u=2.67
GEV (L-moment): mu=2.64 s=1.14 ksi=0.0612
m3/s
0
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
1
2
3
5
10
20
30
50
100
200
300
500
1000
Års

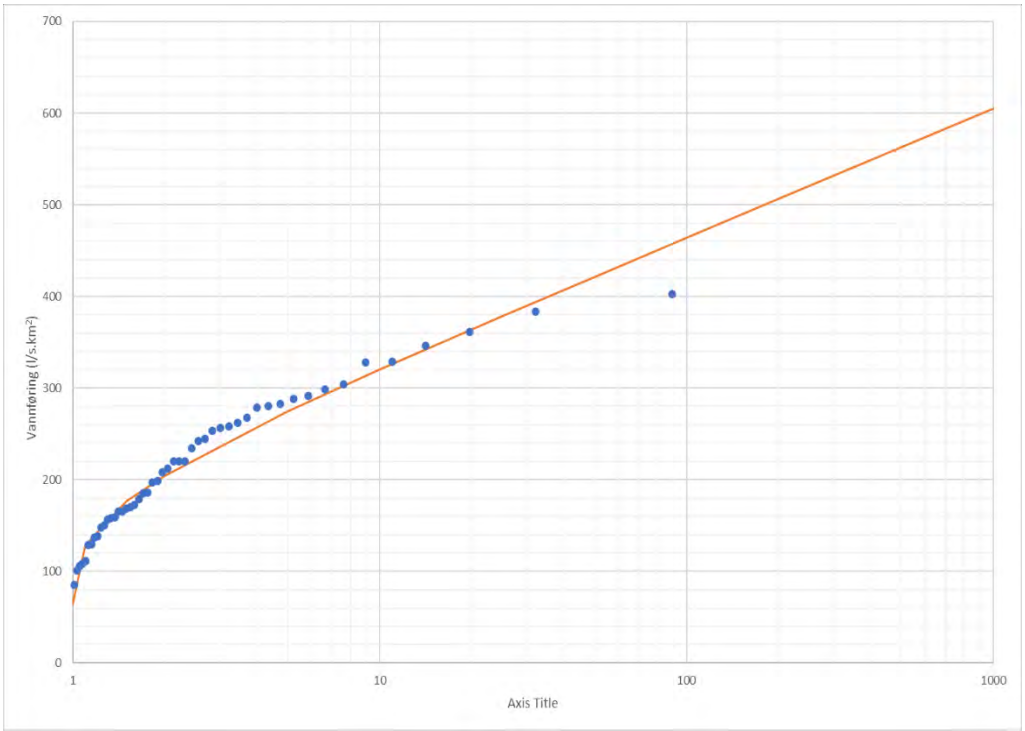
Vedlegg 5 Flomfrekvensanalyse på vannmerker i Sverige



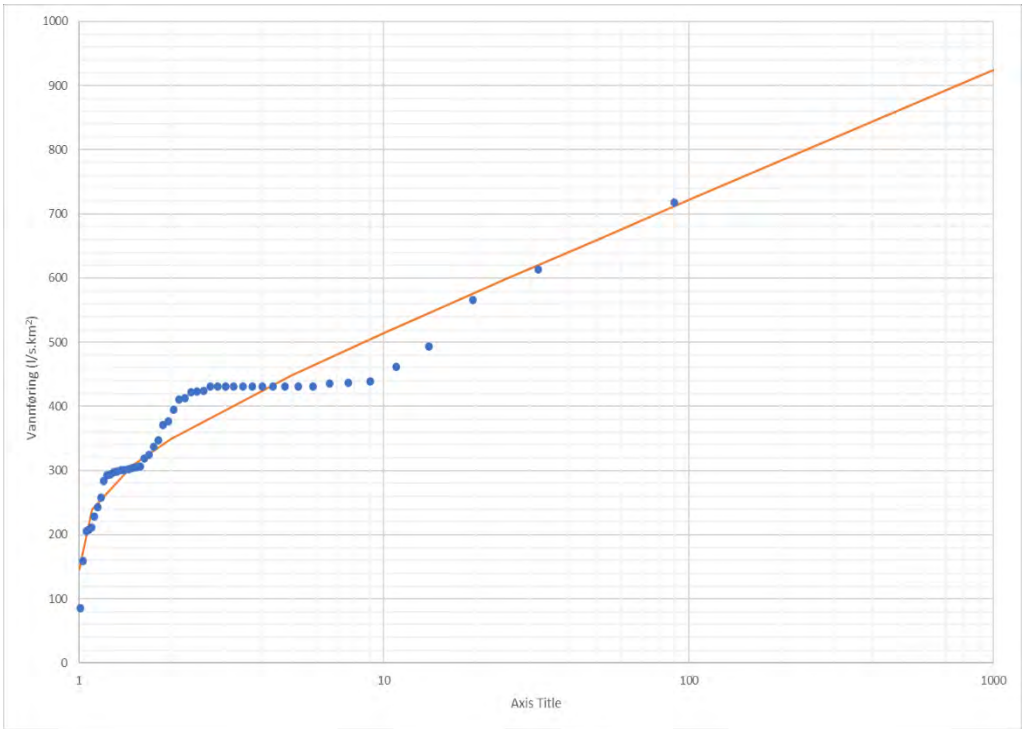
Figur V5.1 Flomfrekvensanalyse for Arödån, døgnvannføringer



Figur V5.2 Flomfrekvensanalyse for Valex, døgnvannføringer



Figur V5.3 Flomfrekvensanalyse for Krokbräcke, døgnvannføringer



Figur V5.4 Flomfrekvensanalyse for Krokbräcke, kulminasjonsvannføringer

Fredrikstad Kommune

DIVE-analyse for Holmen i Fredrikstad

Utgave: 1

Dato: 23.05.2017

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver:	Fredrikstad Kommune
Rapporttittel:	DIVE-analyse for Holmen i Fredrikstad
Utgave/dato:	1/ 23.05.2017
Filnavn:	DIVE-analyse for Holmen i Fredrikstad.docx
Oppdrag:	612960-01– Forenklet DIVE-analyse Holmen
Oppdragsleder:	Astrid Storøy
Avdeling:	Plan og urbanisme
Fag	Kulturminner
Skrevet av:	Astrid Storøy
Kvalitetskontroll:	Lene Nagelhus
Asplan Viak AS	www.asplanviak.no

Forsidebilde: Holmen-området 1920. Postkort fra Tom Hilding Johnsens private samling.
Kilde: Fredrikstad kommune – Fredrikstad i tid og rom.

INNHOLDSFORTEGNELSE

1 Innledning 3
1.1 Generelt om DIVE- metodikken 3
1.2 Målsetting med DIVE analysen for Holmen-området 4
1.3 Medvirkningsprosessen 4
1.4 Leveranse 5
2 Trinn 1 Beskrivelse 6
2.1 Metodikk T1 6
3 Trinn 2 Fortolke 16
3.1 Metodikk T2 16
4 Trinn 3 Vurdering 21
4.1 Metodikk T3 21
4.2 Begrunnelse for vern 21
4.3 Vurdering av verneverdi og sårbarhet 21
5 Trinn 4 Aktivering 27
5.1 Metodikk T4 27
5.2 Analyseområdet i dag 27
5.3 Handlingsrom 34
6 Mulige strategier for fremtidig utvikling av Holmen-området 38
7 Juridiske virkemidler 43
Vedlegg 45

1 INNLEDNING

Holmenområdet har vært bebygd siden 1700-tallet, og den selvgrodde strukturen ble erstattet av en stramt regulert kvartalsstruktur på 1870-tallet. I 1979 ble området regulert etter plan- og bygningsloven, og deler av området ble regulert som byens første spesialområde bevaring. Kulturminnetapet har vært lavt siden 1979.

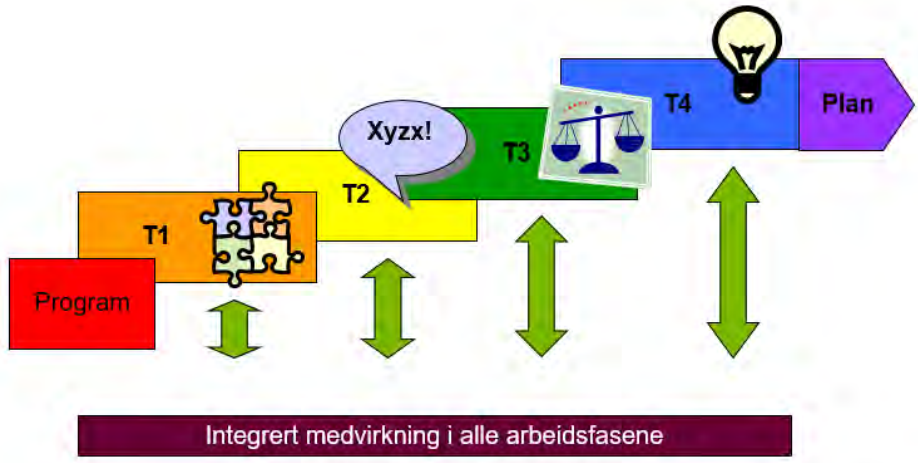
I forbindelse med et nytt reguleringsplanforslag for deler av Holmenområdet i Fredrikstad ønsker Fredrikstad kommune en verneverdivurdering. Bystyret skal foreta ett prinsippvalg om planforslagets tiltak skal skje innenfor rammen av ett videreført vern, eller om det skal tillates byfornying av området eller deler av det. Planforslaget er initiert av nødvendig VA-tiltak. Som erstatning for en eldre lukket kulvert under Holmegata og på grunn av overvannsutfordringer, vurderes det å etablere en åpen kanal. Prosjektert bredde medfører riving av eksisterende bygningsmasse langs den ene gatesiden. I tillegg er det foreslått byfornyelse med ny bebyggelse i tilstøtende kvartal.

Verneverdivurdering skal skje gjennom en forenklet DIVE-analyse slik det beskrives i Riksantikvarens veileder. Fokuset skal være på det helhetlige bygningsmiljøet, verneverdiene og sårbarhets- og tålegrenser samt handlingsrommet man har på kulturmiljøets premisser. DIVE-analysens avgrensing er den samme som for reguleringsplanforslaget.

Fredrikstad kommune har vært oppdragsgiver for oppdraget. Ansvarlig for utarbeidelse av DIVE-analysen har vært Asplan Viak AS ved sivilarkitekt Astrid Storøy. Landskapsarkitekt Roy Anders Hersjedal har utarbeidet kartene, og sivilarkitekt Lene Nagelhus har vært kvalitetssikrer. Ansvarlig i Fredrikstad kommune har vært byantikvar Vegard Lie som også har bistått med innhenting av grunnlagsmateriale og kvalitetssikring.

1.1 Generelt om DIVE- metodikken

En DIVE-analyse er en kreativ, kritisk og medvirkningsbasert arbeidsprosess. Målet er å bidra til at stedets kulturhistoriske kvaliteter ivaretas og aktiveres som fellesgoder i stedsutviklingen. Gjennom fire, målrettede trinn omdannes historisk informasjon, fra passiv til operasjonell kunnskap. I løpet av prosessen belyses områdets kulturhistoriske: 1) karakter, 2) betydning, 3) sårbarhet og 4) handlingsrom, gjennom en serie beskrivende, fortolkende, vurderende og aktiverende arbeidsledd.



Figur 1: Prinsippskisse som viser DIVE-analysens fire faser (trinn).

Riksantikvaren fremhever at DIVE-metodikken er tenkt som en veiviser, og at de ulike ressurspersonenes fagbakgrunn og erfaring er kvaliteter som beriker metodikken. I dette ligger kunnskap om og erfaring fra DIVE-analyser og kulturminnefaglig kompetanse, men også kunnskap og erfaring fra for eksempel offentlig virksomhet og om overordnet stedsutvikling og planleggingsprosesser. I tillegg kommer medvirkningsgruppens sammensatte bakgrunn og kompetanse som utgjør viktig input til oppgaven.

1.2 Målsetting med DIVE analysen for Holmen-området

Målet med DIVE-analysen er å utarbeide et grunnlag for Bystyrets prinsippvalg i pågående reguleringsplanprosess for Holmen-området. DIVE-analysen skal gi et godt nok grunnlag til å gi en vurdering av om planforslagets tiltak skal skje innenfor rammen av et videreført vern, eller om det skal tillates byfornying av området eller deler av det.

Det er gjennomført en forenklet DIVE-analyse etter kjent metodikk. I tillegg til metodikkens fire trinn er det, ut fra denne DIVE-analysens fokus, lagt inn et eget kapittel 6 som diskuterer mulige strategier for utvikling av Holmen-området.

Vi har tatt utgangspunkt i tilsvarende DIVE-analyse for Trosvikstranda (Asplan Viak 2015). Området ble den gang befart. Det er ikke gjennomført noen nye registreringer, vi har heller ikke befart i alle bakgårdene. Noe av kunnskapsgrunnlaget i pågående reguleringsplanprosess for Holmen-området er benyttet som grunnlag i DIVE-analysen.

Konklusjonene fra analysen vil kunne fungere som et kunnskaps- og argumentasjonsgrunnlag for videre planprosess. Det er viktig å presisere at denne DIVE-analysen ikke inngår i det formelle plansystemet, og dermed ikke inneholder juridiske føringer.

Det presiseres at DIVE-rapporten ikke utgjør et juridisk styringsverktøy etter plan og bygningsloven, men er utarbeidet som et grunnlag for videre juridiske prosesser og andre prosesser i området. Det vil være opp til Fredrikstad kommune i hvilken grad og på hvilken måte de ønsker å overføre kunnskapen fra DIVE-rapporten til juridisk bindende planer etter plan og bygningsloven.

1.3 Medvirkningsprosessen

Det er avholdt ett medvirkningsmøte (10.5.2017) for å gi beboere og berørte parter muligheten til å påvirke analysens konklusjoner. Som del av metodikken er det gjennomført ett medvirkningsmøte (10.5.2017) for å gi beboere og berørte parter muligheten (medvirkningsgruppe) til å påvirke analysens konklusjoner.

Medvirkningsgruppen har bestått av følgende deltakere:

Fredrikstad kommune, Teknisk drift ved Anders Pettersen-Granli
Fredrikstad kommune, Kulturetaten ved Bjørn Heidenstrøm
Fredrikstad kommune, Byantikvar Vegard Lie
Historielaget i Fredrikstad ved Svein Skahjem
Fortidsminneforeningen i Østfold ved Thor Haugsten
Lokalsamfunnsutvalget og Holmen Vel ved Trond Bjørnnes.
Eiendomsutvikler og utleier (næring) West Land ved Øivind Kristiansen
Eiendomsutvikler og utleier (næring) Estar ved Normann Andresen
Berørte boligeier June Haugen Welo

Berørte boligeier Ingar Heie
Fredrikstad kommune, politiker Camilla Eidsvold
Fredrikstad kommune, politiker Atle Ottesen
Fredrikstad kommune, politiker Truls Velgaard
Fredrikstad kommune, politiker Henning Aall
Asplan Viak ved Astrid Storøy (ansvarlig for DIVE-analysen)

Medvirkningsgruppen har fungert som diskusjonspartnere for konsulent og oppdragsgiver, og har kommet med konstruktive innspill og lokalkunnskap til arbeidet i analysens faser Trinn 3 og 4. De ulike deltakerne i gruppa representerer ulike interesser, og har hatt et ulikt syn på hva som er en ønskelig framtid for området og hvilken innfallsvinkel utviklingen skal ha. Asplan Viak har i forkant av møtene gjennomgått de samme vurderingene som gruppene. Våre konklusjoner har vært med i vektingen av de endelige konklusjonene. Det er lagt vekt på å få frem en faglig begrunnet konklusjon for mulig fremtidig handlingsrom basert på oppdragets målsetting og DIVE-metodikkens føringer.

Sluttproduktet i form av denne kulturhistoriske stedsanalysen (DIVE) avspeiler medvirkningsgruppas syn, men konklusjonene er Asplan Viaks innspill og faglige råd til Fredrikstad kommune.

1.4 Leveranse

Det er utarbeidet en enkel rapport der enkle kart er lagt inn som illustrasjoner. Kartene leveres også som egne filer, som gir mulighet for å forstørre kartene i mer lesbart format.

Det kan foreligge feil i grunnlaget. Forhåpentligvis har disse ingen konsekvenser for konklusjonene.

Figur 2: Seierstengaten 1906. Postkort fra Tom Hilding Johnsens private samling. Kilde: Fredrikstad i tid og rom

2 TRINN 1 BESKRIVELSE

2.1 Metodikk T1

I analysens første trinn (T1) etableres kunnskapsgrunnlaget som skal være utgangspunkt for vurdering av kulturarvens kvaliteter og muligheter i stedsutviklingen. Kunnskapsgrunnlaget skal vise hvordan naturgitte og kulturelt betingede forutsetninger og forhold, hver for seg og samlet, har formet analyseområdet. Det skal også belyse sammenhengen mellom stedets historiske «fortellinger» og dagens omgivelser. (Kilde: Riksantikvaren.)
I denne analysen er DIVE-metodikkens Tid-/Rom-matrise gjennomført svært forenklet. Tidsaksen er delt inn i det vi anser å være de viktigste tidsepokene i utviklingen av området. Kun to flyhøyder er spesifisert;

1. Fredrikstad
2. Trosvikstranda, Trosvikberget og (Trosvik)Holmen.

Det kulturhistoriske grunnlaget i Trinn 1 er beskrevet i en kortfattet, kronologisk tekst med enkle kartillustrasjoner. Det er lagt vekt på å bruke bakgrunnsinformasjon som er mest mulig relevant for analyseområdet. Trinn 1 skal gi et grunnlag for å vurdere viktige historiske utviklingstrekk i Trinn 2 og verdi/sårbarhet i Trinn 3.

Fortid - 1860 Jordbruksbygd og handelsvirksomhet

Fredrikstad

Festningsbyen

Da Sarpsborg ble brent av svenskene i 1567 ble det bestemt at byen ikke skulle bygges opp igjen, men flyttes ut mot Glommas utløp. Det nye Sarpsborg ble etter tradisjonen lagt på østsida av elva der Gamlebyen i Fredrikstad ligger fordi byens borgere ønsket nærhet til de store og dyrkbare markene. Etter hvert fikk byen nytt navn etter kong Fredrik, med den gamle bys privilegier og rettigheter.

I 1624 brant størstedelen av Fredrikstad ned, men ble bygget opp igjen og befestet fra midten av 1600-tallet. Festningsbyen ble bygget for å verne landet mot svenskene, og bestod av Kongsten Fort, Gamlebyen innenfor vollgraver og bymurer, Isegran og Cicignon som forpost der elva deler seg i to samt fortene Huth og Akerøya lenger ute. Med dette fikk byen økt betydning regionalt, men ingen stor betydning i landets krigshistorie.

Fredrikstad ble erobret av svenskene etter kort kamp i 1814, og de holdt den besatt i lengre tid. Til tross for byens sentrale betydning som forsvarsverk, holdt folketallet seg relativt lavt. Ved inngangen til 1800-tallet bodde det drøyt 1600 personer i byen. Til sammenligning bodde det samtidig over 3100 personer i Moss. Selv om det hadde foregått en viss vekst på 1700-tallet, i kjølvannet av oppgangstidene i handels- og sjøfartsnæringen, hemmet festningen og det militære nærværet en større utvikling av byen.

Forstaden

Fra et militært og økonomisk perspektiv var vestsida av elva like godt egnet til bygrunn, mye fordi den strie strømmen på østsida medførte vanskelige havneforhold. Det var allerede på 1500-tallet etablert et ladested i Gresvikfloa, som medførte skipstrafikk og handelsaktivitet oppover Vesterelva. Denne trafikken og de gode havneforholdene langs elva, førte til en oppblomstring av

handelsvirksomhet fra elvemøtet og opp forbi Evja. Borgerne i festningsbyen, som hadde kjøpstads-privilegier, kjempet imot dette, men i 1735 fikk vestsida status som forstad med rett til å drive handel.

Figur 3: Fredrikstad 1776. Vi ser et kjøpmannsanlegg nederst i kartet. Utsnitt av kart hos NGO.

Kjøpmannsanleggene i Forstaden var annerledes enn i Festningsbyen. De hadde gjerne et representativt hovedhus med forhage og lastetomter ned mot elva. Utforming og plassering av bygningen var bestemt både av praktiske og sosiale funksjoner. Funksjonene var spesialisert for den økonomiske aktiviteten som var knyttet til elva som transportåre og havn. Og siden elva var hovedferdselsåre var det fra elva man skulle bli sett - særlig av skippere og kremmere som handlet med trelast og varer. Den representative fasaden på hovedbygningen vendte derfor mot elva og signaliserte god økonomi, tillit og sosial og kulturell tilhørighet.

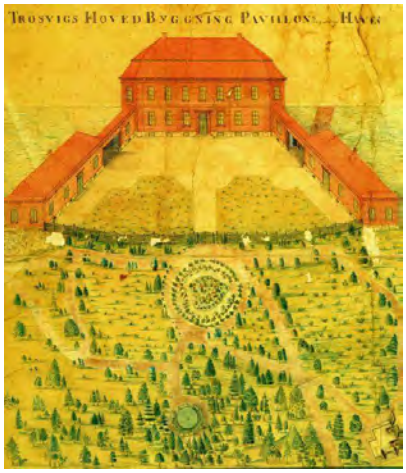
Også i Forstaden var det branner, blant annet i 1837. Frem mot 1850 utviklet vestsiden seg uten regulert byplan langs de gamle hovedferdselsårene. Dette er det fortsatt spor av, f.eks. i Storgata og områder av byen som fortsatt har en mer selvgrodd struktur. Fra denne tiden ble også kjøpmannsanleggene endret. De fleste bordtomtene som lå mellom hovedhuset og elva, ble bebygd eller lagt ut til torv, og de gamle kjøpmannsgårdene framsto som byhus i en gate.

Siden rammevilkårene for de to bydelene var ulike fikk de også helt ulike utviklingsforløp. Festningsbyen med sine vollgraver og privilegier ga mindre rom for utvikling og endring, mens den ekspansive Forstaden etterhvert ga en mer mangfoldig og dynamisk by.

Trosvik gård

Det meste av området nord-vest for Evja langsetter sjøen var eid av Trosvik gård, som trolig ble ryddet i begynnelsen av kristen tid. Gården var delt i to bruk frem til Svartedauden, men fra ca 1400 til 1558 var den biskopeie. Ved makeskiftet etter reformasjonen gikk gården til den danske

adelsmannen Peder Christensen Harbau, og ble herregård og setegård. Gården var vekselsvis i adelig og borgerlig eie på 1600-tallet. Fra 1680 til 1696 var Trosvik eid av den berømte kommandant og generalmajor ved Fredrikstad festning, Jean Gaspard de Cicignon. I 1717 overtok Christian Werenskiold gården.



Krigsråd, kjøpmann og magasinforvalter ved Fredrikstad festning Hans Siewers kjøpte Trosvik i 1803, og bodde her til sin død i 1839. Da Siewers overtok, rehabiliterte han både bygninger og parkanlegg. I 1819 oppførte han en ny hovedbygning i to etasjer, bygd av teglstein med et stort mansardtak og to sidepaviljonger. Allerede i 1850-årene var bygningen i dårlig forfatning, og andre etasje skal ha blitt revet i 1856. Trolig ble hele bygningen revet før 1870. Deler av grunnmuren ble gjenbrukt.

Figur 4: Hovedbygningen på Trosvik gård oppført i 1819

Trosviks betydning ble redusert da gården på 1840-tallet ble stykket opp og solgt på auksjon, og brukene Lia, Stræbsomhet, Fjeldberg og Labråten fraskilt. I 1860 ble gården kjøpt av Johan Larsen Unneberg. Hans sønn Ole overtok i 1865, og oppførte det nåværende hovedhuset.

Trosvikstranda, Trosvikberget og (Trosvik)Holmen

Seiersten gård (Lille Trosvik)
I 1710 ble en del av Trosvik bortbygslet til kjøpmann Søren Siersted, som i 1712 oppførte en ny bygning beliggende mellom Trosvik og Nygård. Trolig var det denne som senere ble kalt Lille Trosvik. Byfogd Niels Sigersted er den første man kjenner til som bodde på Lille Trosvik. I 1768 overtok Hans Schierman gården. Han bygde en vei fra Lille Trosvik til Evja med bru over elva. Navnet Seiersten ble første gang brukt om Lille Trosvik rundt 1790. I 1799 ble eiendommen overtatt av bataljonskirurg J. H. Prætorius som drev gården videre. En branntakst fra 1805 viser at han satte i stand bygnings-massen, som da var i dårlig forfatning. Den opprinnelige hovedbygningen fra 1700-tallet står fortsatt, men er utvidet med en etasje påbygget i 1890-årene.

Trosvikstranda omfatter området langs Vesterelven fra Gelertsens gate til Seierstenbryggen, senere «Verkstedsbrygga». På 1700-tallet festet Trosvik bort grunn ved Trosvikstranda til «byhus», og bebyggelsen på vestsiden av elva tok til å vokse. Gamle kart viser at her har vært en langsom utvikling, og fra slutten av 1700-tallet kom en mer konsentrert bymessig bebyggelse. I 1711 bodde det 13 familier her med i alt 34 personer. I 1801 bodde det 209 personer på Trosviks grunn. Disse utgjorde en blanding av skomakere, skipstømrere, pottemakere, skyss-skaffere, mesterskredder, full-mektiger, styrmenn, kapteiner, gullarbeidere, høkere, dampskipsførere, matroser, smeder med mer. På denne tiden vasket sjøen helt inn til nedsiden av bebyggelsen ved Trosvikgata. Området var den gang et av byens verste slumstrøk, her var tilholdssted for nye innflyttere og mange hadde fattigunderstøttelse.

Trosvikstranda nr 16 er den eldste bevarte bygningen på Trosvikstranda. Nåværende hus ble, etter en brann i ett eldre anlegg, gjenoppbygget i 1812, av skipper Lars Mørch (1764-1825). I dag er huset

mest kjent som «Havnefogd Mørchs hus» fordi Lars Mørchs barnebarn Lauritz Anker Mørch var havnefogd. Huset er senere solgt til private, mens grunnen eies av kommunen.

Figur 5: Akvarellen fra 1817 viser hovedbygningens representative fasade vendt mot elva, en liten slipp, folk i arbeid på lastetomta, trapp ned til elva og båttrafikk på elva.

Trosvikberget ble først bebygd i årene mellom 1750 og 1800, og var et arbeidsstrøk fra begynnelsen av 1800-tallet da den største andelen av arbeiderbefolkningen i Glemmen bodde der.

Figur 6: Kart som viser Trosvikstranda fra 1795. Kilde: Byantikvaren i Fredrikstad.

1860-1960 Industri og arbeidersamfunn

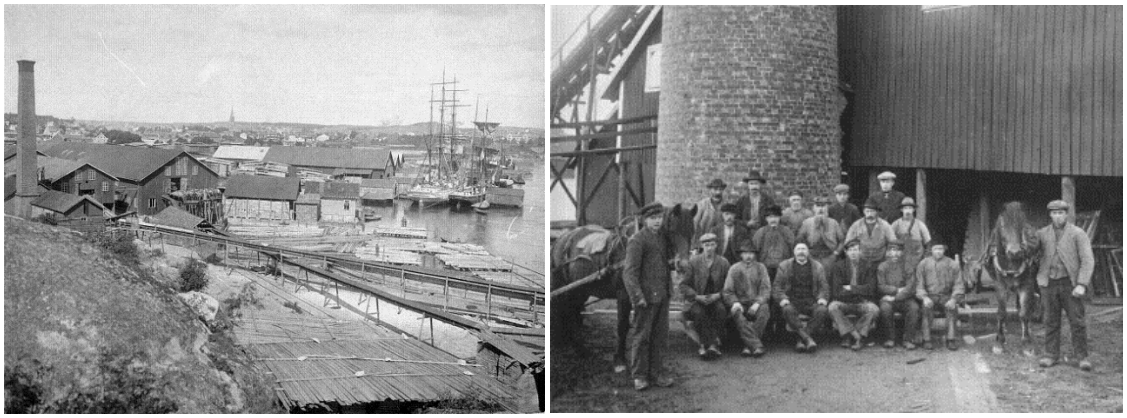
Fredrikstad

I 1860 opphørte sagbruksprivilegiene. Det førte til Fredrikstads kraftigste og viktigste vekstperiode. På relativt kort tid ble den lille handels- og sjøfartsbyen forvandlet til en av landets betydelige industribyer med sagbruksindustri, teglverksindustri og etter hvert skipsbyggingsindustri. Senere fikk også steinindustrien, den mekaniske verkstedindustrien og kjemisk industri stor betydning for Fredrikstad.

Trelastbyen

Gjennom sin beliggenhet ved utløpet av Glomma utviklet Fredrikstad seg til å bli landets viktigste trelastby, hvor hoveddelen av skogproduksjonen fra Østlandet ble skipet ut til trefattige land i Europa. Beliggenhet og havneforhold ga mulighet for fløting og tilgang på tømmer fra store områder og for skipstransporten ut av landet, og Fredrikstad opparbeidet seg en ledende stilling i sagbruks- og høvleriindustrien i landet.

Til å begynne med var det hovedsakelig hugne bjelker og skipsmaster som ble eksportert, etterhvert også mer bord. Teglstein var også en viktig eksportvare. Fra 1860-tallet var mesteparten av eksporten skåret og høvlet (justert) plank, og byen fikk navnet «plankebyen". Med de nye industrimaskinene økte foredlingsgraden, og høvellast og andre snekkerprodukter ble en del av produktspekteret. Sør for Rolvsøysund ble det mellom 1860 og 1900 anlagt til sammen 14 sagbruk i tillegg til 18 teglverk.



Figur 7: Sagbruksvirksomheten kilde: Byantikvaren

Fra østsiden til vestsiden

Med industrialiseringen ble byens folketall mangedoblet, og det vokste fram nye samfunnsklasser med nye behov. Som en følge av dette ble det utviklet en ny sosial- og funksjonsdelt by der byveksten hovedsakelig skjedde på vestsiden. Den nye Plankebyen - Fredrikstads andre «Gamleby» - oppsto i området mellom Cicignon og Holmen. Hovedgrepene ble gjort på 1860- og 1870-tallet, i den relativt korte gullalderen som skapte plankebyen fram mot begynnelsen av nittenhundretallet, og medførte at byen fikk en tydelig geografisk og sosialt lagdeling med borgerskap og arbeidere i hver sin ende. Byplanen har dannet kjernen i den videre utviklingen av vestsiden.

Det nye borgerskapet utviklet sin by i området rundt Fønixplassen der de bygde byvilla-anlegg etter engelske forbilder tegnet av arkitekter i det nasjonale toppsjiktet. Anleggene besto av frittliggende villaer med gårdsrom, stall med tjenerbolig og egen park eller liggende mot en park eller mot elva.

I det samme området ble også administrative, økonomiske, sosiale, kirkelige og kulturelle nøkkel-institusjoner og funksjoner etablert i tur og orden, som kirken, byens park, herreklubben Fønix, Turnhallen, sykehus, metodistkirken, den katolske kirken, bibliotek, Norges Bank, Jernbanestasjonen, Tollboden. Rådhuset var nybygd i den gamle byen på østsida i 1864, men siden byutviklingen skjedde i rivende fart på vestsida ble byens administrasjon etterhvert flyttet over, via Bjørnebyvillaen til Lykkeberg i 1931.

Arbeidenes strøk lå lenger nord og vest i byen, og på områder som ellers var vanskelig utnyttbare som på Apenesfjellet og det flomutsatte Holmen. Samtidig vokste det fram nye arbeiderdominerte tettsteder ved de ulike brukene langs Glomma. Flere av disse lå i nabokommunene. Foruten Vaterland og store deler av Gamlebyen, er det særlig miljøene fra slutten av 1800-tallet som er typiske for Fredrikstad, som Trosvikberget, Trosvikholmen, Sankthansfjellet, Apenesfjellet, Nabbetorp med videre.

Byggeskikken avspeilte de sosiale strukturene. De rikeste bygde murhus, mens trelastindustriens avfallsutfordringer ble en ressurs for arbeiderne som bygde hus av plankekapp. Å bygge hus av kubb (vedkabber) var kjent i større deler av landet, men i sagbruksområdene ble dette videreutviklet ved at man brukte kapp av bord og bakhon, også kalt knubb. Slike hus finnes i alle arbeiderbydelene, og er en regional byggeteknikk typisk for Fredrikstad.

Bedriften Fredrikstad Mekaniske Verksted (FMV) ble anlagt i 1870 for i hovedsak å betjene de mange sagbrukene i «plankebyen» når det gjaldt reparasjoner og vedlikehold av maskiner. Da den første verdenskrigen nærmet seg, ble konkurransen så hard at det måtte finnes nye leveveger. Småindustrien ble nedlagt og erstattet av en tyngre industri. Strukturendringene i industrien har bidratt til videre utvikling av byen, men også til å opprettholde Plankebyens sosiale lagdeling.

Trosvikstranda, Trosvikberget og (Trosvik)Holmen

Bydelene Trosvikberget og Trosvikholmen ble bygd ut som følge av gode tider i trelastindustrien og verfts- og mekanisk industri på slutten av 1800-tallet, i tråd med den nye byplanen. Beboerne var dominert av arbeidere og middelklasse, men også skippere og høyere sosiale lag var del av lokalsamfunnene.

Figur 8: Holmen 1860 fotografert fra St. Hansfjellet. Seiersten skole i bakgrunnen til høyre, FMV i bakgrunnen til venstre. Evja renner ut i Vesterelva tvers ovenfor FMV.

Trosvikholmen, etter hvert kalt Holmen, ble bygd ut på slutten av 1800-tallet i en kvartalsstruktur med en blanding av arbeiderboliger og småindustri. I 1870 var her i alt 126 hus med 1436 personer fordelt på 307 familier. Bosettingen skyldes i første rekke etableringen av W. Gutzeit & Cos dampsagbruk på Seiersten i 1860, som det første av sitt slag i Norge. Et kart fra 1870-tallet viser hvordan det nye gatenettet ble anlagt uten hensyn til de eldre plassene som lå i området. Den gamle hovedvegen til byen gikk lenge gjennom Holmen, og Veumbekken slynget seg gjennom området før den endte i Evja.

Figur 9: Trosvikstranda og Holmen i 1884. Kilde: Fredrikstad kommune.

Figur 10: Kart Trosvikstranda fra 1889 Kilde: 1881

Rundt 1895 kjøpte kommunen eiendommen Fjeldberg og hele Trosvikstranda med 16 kaier. I 1907 overtok kommunen 30 dekar inklusive 400 m strandlinje av eiendommen Seiersborg, samt området hvor Vestre Fredrikstad kirkegård og gravkapell ble etablert i 1877. Det fantes ingen ledige tomter innenfor bygrensen på vestsiden, og privatboliger begynte å sprette opp overalt utenfor bygrensen. I 1920 kom spørsmålet om byutvidelse opp i Bystyret, uten at det ble gjort noe med saken. Byarealet på vestsiden utgjorde da 1300 dekar, med 1116 bolighus i forhold til østsidens 8600 dekar med 461 bolighus.

Figur 11: Kart Trosvikstranda fra mellomkrigstiden. Kilde: Fredrikstad kommune.

Etableringen av ny industri i området førte med seg økt tilflytting av arbeidskraft, og fra 1916 var det akutt boligmangel. Krigen førte med seg mangel på brensel og matvarer, med påfølgende prisstigning og rasjonering. Kullmangel førte til innskrenkinger i flere bedrifter og dermed økt arbeidsledighet. Dette gikk verst ut over sjøfolk, anleggsarbeidere og sagarbeidere. I tillegg til Trosvikberget var også Trosvikstranda og Holmen fattige arbeiderstrøk. Boligområdet hadde fortsatt et negativt rykte på grunn av flomfare og dårlig vannkvalitet i Evja.

I mellomkrigstiden ble flere større infrastrukturtiltak gjennomført. Deriblant ble Veumbekkens nedre del (Evja) lukket, som frem til da tre broer over til Seierstensholmen. Den viktigste var Prætoriusbrua i krysset Brogaten/Seierstensgata. De to andre var gangbruer i krysset Brogaten/Borggaten og i krysset Huths gate/Holmegaten. Evja og Veumbekken dannet grensen mellom Fredrikstad og Glemmen kommuner.

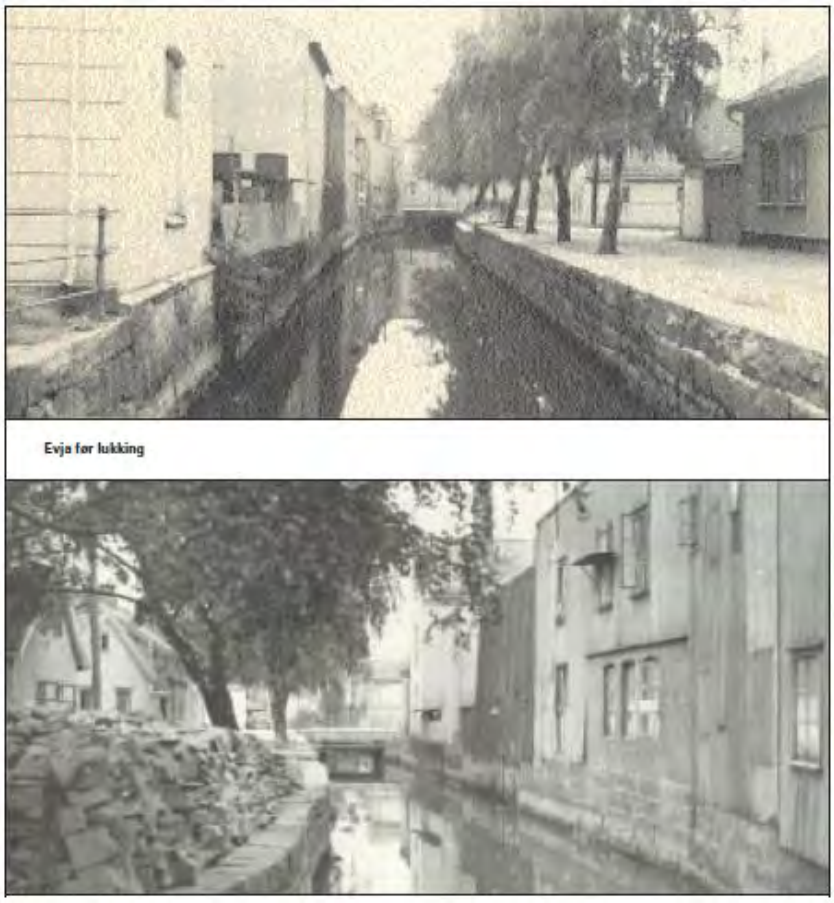
Seiersten Misjonsforening ble stiftet i 1909, og Seiersten Misjonshus ble oppført i 1927 i Holmegaten. Misjonshuset hadde møtesaler til i alt ca. 700 personer, og her ble det holdt søndagsskole for 300 barn.

Samfunnsendringene etter 1. verdenskrig medførte et stort behov for nye boliger og sosiale tiltak. Fra England kom idéen om hagebyen, tett og lav bebyggelse bestående av små villaer eller rekkehus med egen hageflekk. Karakteristiske eksempler på dette i Trosvikområdet er

bebyggelsen i Oslogata på Holmen, og bebyggelsen i Paul Holmsens vei. Typiske trekk ved denne villabebyggelse er en høyreist bygningskropp, med høye og bratte tak, kraftig detaljering og panel, og ofte smårutete vinduer.

Figur 12: Trosvikstranda 1912 Kilde: 1881.

Høsten 1950 oversvømte Veumbekken Holmen-området, og deler av byens kloakkanlegg kapitulerte. På 1950-tallet ble siste del av bekken lagt i kulvert rett ned Holmegata. Det var et stort behov for fornyelse og oppgradering av flere områder.



Figur 13: Evja før lukking. Kilde: http://www.fredrikstad.no/samfunn/Trosvik/Documents/Trosvik.pdf

1960-i dag Byen i endring

Fredrikstad

Rundt 1960 var industrien ennå Fredrikstads viktigste næring og vekstmotor, men mot 1990-tallet ble industrien passert av tjenesteytende næringer i sysselsettingsevne. 1970- og 1980-tallet førte med seg en generell nedgang i industrien. Den viktigste utviklingen innen området var at Brynildsens Fabrikker AS flyttet til Seiersborg i 1962. Brynildsen var opprinnelig mineralvannfabrikk etablert på slutten av 1800-tallet ved Molvigkaia. Fra 1925 produserte de drops og sukkervarer.

Glemmen kommune ble slått sammen med Fredrikstad kommune i 1964. Dette ga byen større rom for vekst på Vestsiden. 1960-tallet var tiåret for trehusbebyggelsens sanering i Fredrikstad, samtidig med en betydelig nedgang i boligbyggingen sammenlignet med slutten av 1950-tallet. Husbankfinansiering muliggjorde økt utbygging, og nye boligfelt som medfører større bilavhengighet dominerte. Prefabrikkerte katalogbygg med dårlig tilpasning til terreng og omgivelser overtok etter hvert eneboligmarkedet.

En ny bygningslov trådte i kraft i 1965 som påla kommunen utarbeidelse av generalplaner. Ny husbankordning i 1966 ga økte lånerammer og mer overkommelige innskudd, i tillegg til at det kom en ny lov om husleiestøtte. Det hersket en stor tro på befolkningsveksten og en optimisme i boligpolitikken.

Trosvikstranda, Trosvikberget og (Trosvik)Holmen

På 1970-tallet ble Holmenområdet gjenstand for kommunens kamp mot forslumming og avfolking. Bebyggelse og infrastruktur i området var stort sett i forfall, 42 % av beboerne hadde fremdeles utedo. Generalplanutvalget vedtok i 1973 at Holmen skulle bevares som boligområde. Samtidig skulle næringsutvikling og trafikkavvikling tilgodeses. Sikring og bevaring av strøkets særpreg var et mål i prosjektet, som stilte strenge krav til nybygg. Det var beboernes eget ansvar å rehabilitere husene, mens kommunen tok ansvar for eksteriør, vann og avløp. Området ble regulert i 1979, og deler av området ble avsatt til spesialområde bevaring, som byens første. Det ble bygget kompletterende innfil-bebyggelse som stilkopier av eldre hus, for eksempel i Borggata. Beboerne ble tilbudt lån fra Husbanken og ti timers gratis arkitektbistand. Prosjektet ble satt i verk på 1980-tallet, og var et pionerprosjekt der menneskenes levevilkår ble satt i forgrunn. Tiltakene bidro til at området i dag fremstår som et karakteristisk arbeiderboligstrøk med bebyggelse i liten skala som forholder seg til en tydelig kvartalsstruktur.

Værstebrua over Vesterelva ble åpnet i juni 2011. Med brua ble både gammel industribebyggelse og flere arbeiderboliger på Trosvikstranda revet. Det ble også P.B. Andersens jernstøperi og mek. verksted ved Trosvikstranda nr 20 og 22.

Figur 14: Nye Værstebrua og Trosvikstranda 2011. Kilde: Fredrikstad i Tid og rom.

3 TRINN 2 FORTOLKE

3.1 Metodikk T2

Historien vil alltid være gjenstand for nye tolkninger, både på det individuelle og samfunnsmessige plan. Hensikten med trinn to er å fortolke og drøfte analyseområdets historiske situasjon, meningsinnhold og betydning som underlag for verdidiskusjonen i trinn 3.

Det er ikke nødvendigvis bare høydepunktene i den historiske utviklingsprosessen som har etterlatt seg de mest betydningsfulle sporene i et landskap, og det er heller ikke alltid at de sporene som finnes er historisk viktige. Med utgangspunkt i hvilke historiske elementer som i dagens situasjon representerer de viktigste historiske fortellingene i trinn 1, vil trinn 2 undersøke hvilken tilstand de er i som formidlere av historisk meningsinnhold og samfunnsmessig betydning. I analysen brukes historisk lesbarhet, integritet (helhet) og autentisitet (ekthet/opprinnelighet) som mål på tilstand og formidlingsegenskaper (kilde: Riksantikvaren).

Fortid-1860 Jordbruksbygd og handelsvirksomhet

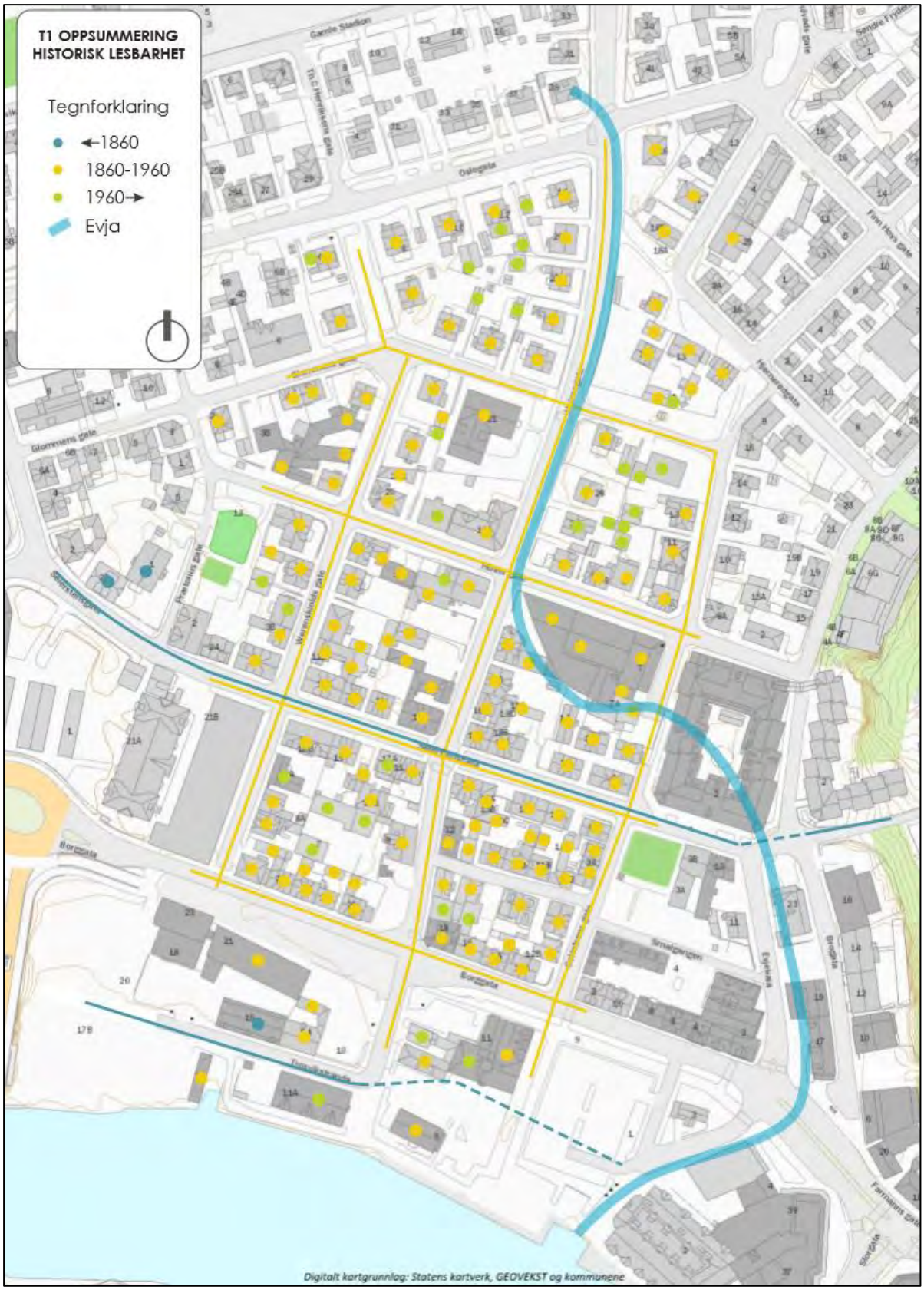
Viktige utviklingstrekk, lesbarhet og tilstand

Nåværende våningshus på Trosvik gård er fra 1860-tallet. Dagens kjellermurer er trolig delvis rester av det store våningshuset fra 1819. I Seierstensgata 28 og Prætorius gate 1 ligger to bolighus fra siste halvdel av 1700-tallet som har tilhørt tunet til Lille Trosvik (Seiersten jf kart fra 1884). Dessverre brant den ene, sidebygningen, ned i 2016. Opplevelsen av gårdstunet er i dag borte da uthusbygningen er revet. De to eldre bygningene er i tillegg omkranset av ny bebyggelse oppført som del av kvartalsstrukturen, noe som bidrar til å svekke lesbarheten. Bygningene er i god stand.

Seierstensgata følger samme løp som veien Schierman anla mellom Lille Trosvik og Evja, men brua er borte. På Trosvikberget er kun et hus fra siste kvartal av 1700-tallet bevart (Trosvikgata 7). I tillegg er det noen bygninger oppført i løpet av første halvdel av 1800-tallet (Kilde: SEFRAK).

Trosvikstranda 16 er det eneste gjenværende 1700-talls kjøpmannsanlegget som står med ubebygd lastetomt på Vestsiden, og som kan vise den opprinnelige sammenhengen mellom Gamlebyen og Forstaden. I dag gjenstår kun hovedhuset og lastetomta av et større opprinnelig anlegg. Nåværende hus ble gjenoppbygget etter en brann, i et 1700-talls preg, i 1812. Mye av dette er i dag revet, og lesbarheten er redusert. Bygningen er i bruk, og er i god teknisk stand.

Frem mot 1850 utviklet vestsiden (Forstaden) seg uten byplan, noe som fremdeles preger Trosvikstranda og deler av Storgata. Veiløpet med navn Trosvikstranda er inntegnet på kart fra 1884, men antas å være eldre enn byplanen fra 1860. Veien langs Trosvikstranda er et viktig karakteristisk trekk fra denne tidlige perioden som fortsatt er lesbar (se kart T2-1). Deler av veien er i dag borte, men den gjenværende delen er i bruk som adkomstvei til eiendommene i området.



Kart T2-1: Oppsummering historisk lesbarhet

Kartet viser gjenværende historiske bygninger og elementer fra de ulike tidsepokene som er beskrevet, samt en antydning av Evjas løp.

1860-1960 Industri og arbeidersamfunn

Viktige utviklingstrekk, lesbarhet og tilstand

Trosvikberget og Trosvikholmen utgjør to av relativt mange tilsvarende trehusmiljø som er typiske for Fredrikstads utvikling på slutten av 1800-tallet. Mengden trehusmiljø anses å være ganske unikt for Fredrikstad på landsbasis. Plankebyens byplan avspeiler samfunnsstrukturen, og er i seg selv bevaringsverdig på lik linje med bebyggelsen. Byplanens struktur med kvartalsinndeling, gateløp og opprinnelig arbeiderbebyggelse er fortsatt intakt og lesbar som en stor kvalitet for bydelen som omfatter Trosvikberget, Holmen og Trosvikstranda.

Arbeiderboligstrøket på Holmen er et av de best bevarte trehusområdene i Fredrikstad. Her finnes fortsatt en stor andel av tidstypiske arbeiderboliger iblandet bygninger for næringsvirksomhet/ småindustri. Bebyggelsen varierer mellom en til to etasjer med saltak, og mange bærer preg av sveitserstilen. Typiske bygninger er de enetasjes relativt små og lave arbeiderboligene med saltak og de litt større 1 eller 1 ½ etasjes bygningene med saltak og en sentral ark. Disse er det relativt mange av i området. De er med noen unntak i god stand og fremstår som tidstypiske og godt lesbare som del av strukturen. Det finnes også bygårder av i hovedsak tre og mur i to etasjer med saltak. Det er få murhus i området. Uthus er som regel oppført i en eller to etasjer. Spesielt hjørnebebyggelsen har vært viktig for handel i området. Dette vises gjennom brutte hjørner i 1. etasje med inngangsdør og noen større vindusåpninger. I hovedsak fremstår bebyggelsen i god teknisk stand. Noen fasader er sterkt ombygd og endret i nyere tid uten at dette har påvirket strukturen eller helhetsinntrykket i særlig grad.

I byplaner fra 1800-tallet var det vanlig å tilpasse bygningenes høyde til gatebredden med hoved-formål å stoppe brannspredning og/eller å tilføre boligene nok lys og solinnfall. Eldre byområder har som regel harmoniske gaterom basert på forholdet mellom veibredde og bygningshøyde, og et vanlig forekommende forhold er 5:3. Holmen har et tilnærmet forhold om man tar med arkene i beregningen. I og med at det innenfor kjernen av Holmenområdet ikke er tilført nye, større bygningsvolumer fremstår trehusområdet som opprinnelig og enhetlig. Nye tilføyelser ligger stort sett i randsonen av trehusområdet.

Bebyggelsen er i god stand etter oppgraderingene på 1980-tallet. Mange av bygningene er tilnærmet autentiske. Kun en liten andel av den opprinnelige bebyggelsen er revet etter 1979. Noe er bygd opp igjen som stilkopier. En del av de eiendommene som har vært bebygd tidligere, står i dag uten hovedbygning. Store deler av bakgårdsbebyggelsen er bevart. Disse har hatt en viktig funksjon for miljøet, og er fortsatt viktige kvalitative elementer for lesbarhet og verdi. Her er enkeltbygninger av stor verdi. Opplevelsen av den helhetlige og intakte kvartalsstrukturen i en helhetlig sammenheng er veldig tydelig, og er vel så viktig som opplevelsen av enkeltbygningene.

Dette er et av de best bevarte av trehusmiljøene som ble regulert og bygget i forbindelse med framveksten av den klassedelte byen etter 1860, og utgjør i så måte en uatskillelig og helt nødvendig del av historien om Plankebyen Fredrikstad.

I mellomkrigstiden ble Evja, Veumbekkens søndre del, lagt i rør gjennom Holmegata. Evja er fortsatt lukket, og bortsett fra ent stolpe etter ett rekkverk, finnes det ingen spor etter de tre bruene over til Seierstensholmen dag. Kun gatestrukturen vitner om det opprinnelige elveløpet, og gatekryssene illustrerer hvor bruene lå. Det fortelles at fundamenter til broene mv. er nedgravd i gategrunnen.

Den selvgrodde bebyggelsen på Trosvikberget er i stor grad intakt og lesbar, men bygningsfasadene er en god del endret i nyere tid.

Hagebybebyggelsen oppført i mellomkrigsperioden er godt bevart. Spesielt i kvartalet mellom Holmegata, Oslogata og Glommens gate har husene stor grad av autentisitet, og synes å være i god stand. Misjonshuset Seiersten er også godt bevart med stor grad av autentisitet inne og ute.

Ved Trosvikstranda er det bare Trosvikstranda 14 og Holmegata 2 som er igjen av arbeiderboligene på sørsiden av Borggata. Trosvikstranda 14 er et boligbygg med bakbygning oppført i 1899, bygd vegg i vegg med nr 16. Hovedfasaden er endret, men fasaden mot bakgården er opprinnelig. Bygget ser ut til å være i relativt god stand.

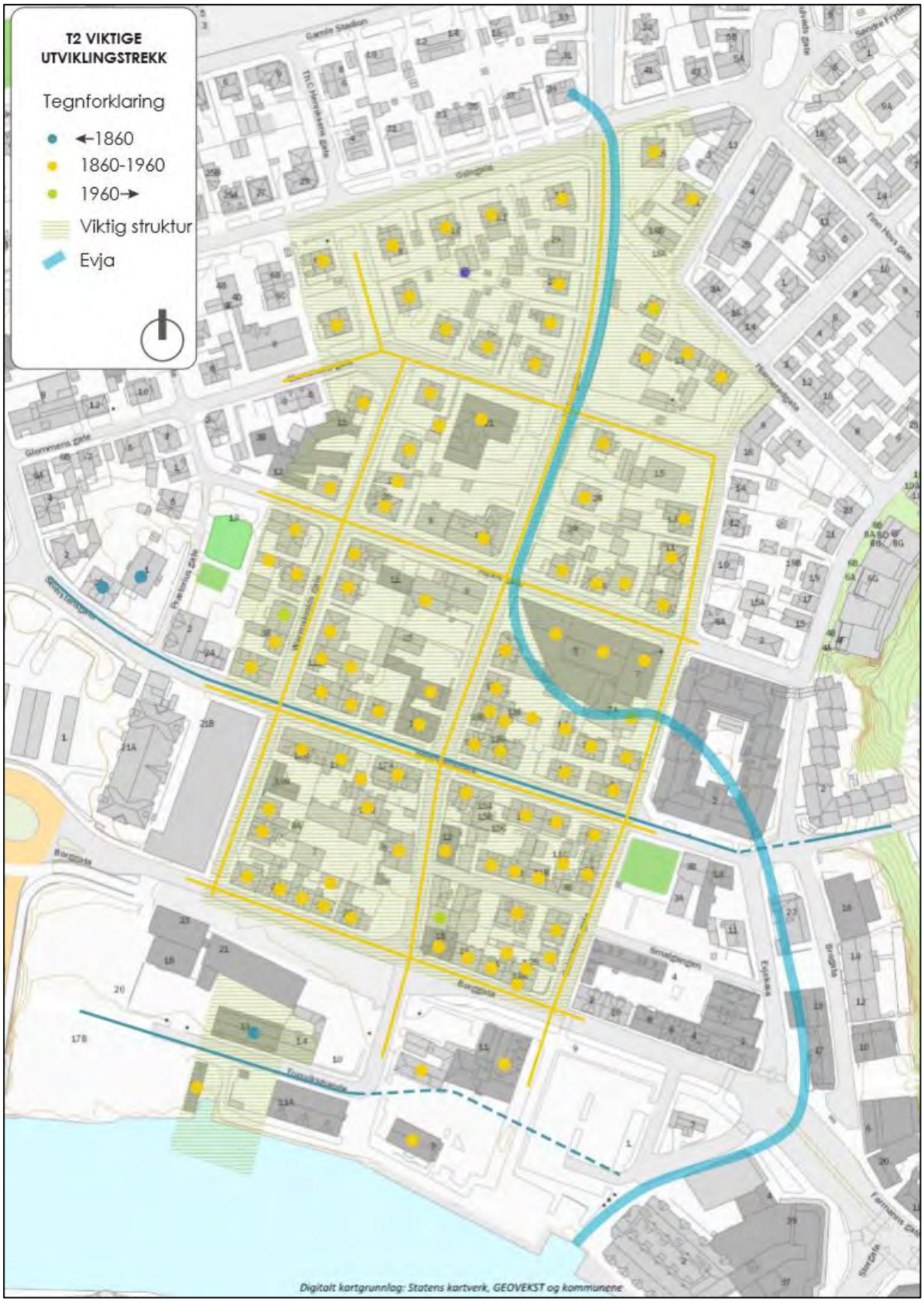
Vest for Trosvikstranda 16, ble det tidlig på 1900-tallet bygd en slipp med tilhørende småmotorverksted, en funksjon som også fantes i det opprinnelige kjøpmannsanlegget og var vanlig frem til 1960-tallet. Ideal Mek. Verksted er ett eksempel på de mange mindre slike anlegg som videreførte den lange tradisjonen med bygging og vedlikehold av båter og skip langsmed elva. Slippen og verkstedbygningen utgjør i dag «en vegg» mot lastetomten i vest, og har i kraft av sin funksjon en sterk sammenheng med kjøpmannsanlegget og ikke minst elva. Anlegget, som eies av kommunen, er istandsatt og har høy grad av autentisitet - også fordi hele verkstedet med kontor, maskiner, verktøy og smie er bevart. Slippen og brygga er i dag en del av elvepromenaden. Frem til ca 2010 var brygga sammenbygd med en av bygningene til P.B. Andersens Mek. Verksted som ble revet i forbindelse med bygging av Værstebrua (2011).

Trosvikstranda 9, er et næringsbygg være oppført i mellomkrigstida som kommunens første bilgarasje, og er bortsett fra takkonstruksjonen, lite endret fra byggeår. Bygningen er i god stand. Borggata 11 er en fabrikkbygning der deler av bygningen kan være fra siste kvartal av 1800-tallet. Bygningen er senere påbygd og ombygd, og er i bra stand. Begge bygningene er i bruk med nye funksjoner.

1960-i dag Byen i endring

Viktige utviklingstrekk, lesbarhet og tilstand

Generalplanutvalget vedtak i 1973 om at Holmenområdet skulle bevares som boligområde, og reguleringsplanen med bevaringsområder fra 1979, gjenspeiler i dag et homogent område med høy standard. Målet om sikring og bevaring av strøkets særpreg, med strenge krav til nybygg, må sies å være oppnådd. Områdets dårlige rykte forsvant i stor grad gjennom bevaringsprogrammet fra 1973, men også i dag scorer området lavt på levekårsundersøkelsene. I alt 11 hus, hvorav flere uthus, er revet etter 1979. Nye bolighus er oppført i stilkopier for å passe inn i bygningsmiljøet. Fem bolighus ved Trosvikstranda fra denne perioden, som lå på den søndre siden av Borggata, ble revet rundt 2010. Disse eiendommene er i dag i bruk til parkeringsarealer i påvente ny innfartsåre.
I villaområdet er det oppført noe innfil-bebyggelse. Disse tilpasser seg området særpreg i størrelse og volum, og påvirker ikke lesbarheten i området. Tilføyelsene forteller om områdets utvikling og bruk over tid.
I randsonene er det oppført flere større bygninger og ny bru som bryter med områdets opprinnelige struktur. Disse påvirker områdets lesbarhet mest indirekte.



Kart T2-2: Viktige utviklingstrekk

Kartet viser de viktigste gjenværende kulturhistoriske bygninger, elementer og strukturer fra de ulike tidsepokene som er beskrevet, samt en antydning av Evjas løp.

4 TRINN 3 VURDERING

4.1 Metodikk T3

I analysens tredje trinn er oppgaven å vurdere kulturarvens kvalitative egenskaper, muligheter og begrensninger med verdispørsmålet som hovedelement. Muligheter og begrensninger kan måles ved å vurdere utviklingspotensial og endringskapasitet.

Med utviklingspotensial menes ikke bare kulturarvens økonomiske og bruksmessige potensial, men også potensialet for utvikling av kunnskaps- og opplevelsesverdier. Når utviklingspotensialet er beskrevet kan de realistiske utviklingsmulighetene i relasjon til situasjonens begrensninger vurderes i trinn 4. I det inngår vurdering av kulturarvens sårbarhet og tålegrenser. (Kilde: Riksantikvaren)

4.2 Begrunnelse for vern

Kulturminnelovens definisjon av kulturminner og kulturmiljøer er: «*Med kulturminne menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Med kulturmiljø menes områder hvor kulturminner inngår som del av en større helhet eller sammenheng.*» Dette betyr ikke at alle kulturminner og kulturmiljøer kan eller skal bevares. Samfunnet må prioritere hva som er verdifullt og skal vernes.

Ved vurdering av kulturminners verneverdi er det tre hovedparameter som tillegges betydning, kulturminnene skal være en *kilde til kunnskap*, gi *grunnlag for opplevelse* og være en *bruksressurs* for framtiden. I dette ligger også en vurdering om kulturminnene har nasjonal, regional eller lokal verdi (kilde: Riksantikvaren).

4.3 Vurdering av verneverdi og sårbarhet

Ut fra utviklingstrekkene beskrevet i Trinn 2 er planområdet delt inn i mindre delområder basert på gjenværende strukturer. Søndre del av området har samme verdivurdering som gitt i DIVE-analysen for Trosvikstranda (oktober 2015). Det to resterende delområdene, 4 Holmen og 5 Villabebyggelsen, er vurdert i denne analysen. Villabebyggelsen nord i analyseområdet er sett i sammenheng med Hagebyen. Selv om disse har ulikt preg, har vi valgt å se dette området samlet, da konklusjonene i samlet verdivurdering er relativt lik.

Verdivurderingene er gjennomført på områdenivå. De fleste gjenværende strukturene samlet har større verdi i en helhetlig sammenheng enn hver bygning har som enkeltobjekt. Det har ikke vært en del av denne analysen å analysere enkeltbygninger. Vi har heller ikke befart alle bakgårdene. Det anses imidlertid som viktig at autentiske enkelthus og elementer identifiseres i en videre prosess, og at disse i plansammenheng kan gis strengere føringer/bestemmelser enn delområdene.

Holmens posisjon i utviklingen av Fredrikstad som by

I vurderingene av verneverdi ligger også innspill fra Vegard Lie, byantikvar i Fredrikstad, som er viktig for å forstå hvordan byen har blitt til:

«Rammevilkårene for bydelene i Fredrikstad var ulike, og de fikk ulike utviklingsforløp. Den konserverende utviklingen i Festningsbyen skapte Gamlebyen som ett kulturminnemiljø i verdensklasse, mens den ekspansive forstaden ga en mangfoldig og dynamisk by. Bydelene var avhengige av hverandre, og den ene kan ikke forstås uten den andre. I begge bydelene er derfor

kulturminner viktige. Mens den tidlige historien er godt representert med kulturminner i festningsbyen, er det bare få igjen i Forstaden.

Foruten Vaterland og store deler av Gamlebyen, er det særlig miljøene fra slutten av 1800-tallet som er typiske for Fredrikstad, som Trosvikberget, Trosvikholmen, Sankthansfjellet, Apenesfjellet, Nabbetorp med videre. Dette er alle trehusmiljøer som i hovedsak har sine røtter i en by som gjennomgikk en omfattende transformasjon og vekst som følge av gode tider i trelastindustrien og verfts- og mekanisk industri. Beboerne var dominert av arbeidere og middelklasse, men også skippere og høyere sosiale lag var del av lokalsamfunnene. Disse arbeiderdominerte områdene kompletterer borgerskapets by slik den ble formet i området rundt Fønixplassen, tilstøtende parkområder, Cicignon mv. Slik sett er de en uatskillelig og helt nødvendig del av historien om Plankebyen Fredrikstad. Trosvikholmen, etter hvert kalt Holmen, ble regulert i en kvartalsstruktur på 1870-tallet, og hovedsakelig bygget på slutten av 1800-tallet. De mange arbeiderdominerte trehusbyområdene som oppsto, både som del av selve byen og ved brukene, er et særtrekk ved Fredrikstad.»

Medvirkningsmøtets vurdering av verneverdi

I medvirkningsmøtet ble det gitt en oppgave om hvilke vernekriterier/verneverdi Holmen-området har. Dette er en oppsummering av medvirkningsgruppens vurderinger:

Bydelen representerer byutviklingen i Fredrikstad fra 1700-tallet og frem til i dag, og viser ulike utviklingstrekk gjennom 200 år. Holmen er en arbeiderbydel og miljø med sammensatte funksjoner, bygningstyper og byrom. Områdets grønne preg utgjør en positiv ressurs, og områdets særpreg er viktig ut fra at mange ønsker å bo i hus med identitet og karakter. Her er mye av både bygnings- og bomiljøhistorie. Holmen består av mange viktige enkeltbygninger som samlet utgjør en større helhet som er verdifull, og som bør tas vare på. Seiersten Misjonshus er et viktig kulturhistorisk element som bør bevares. Mange av bygningene er istandsatt og har gode bokvaliteter, samtidig som noen er i dårligere stand. Hele området utgjør samlet et verneverdig bygningsmiljø av stor lokal verdi. Verneverdien ligger i hovedsak i skalaen og miljøet i hele området. Det er viktig å opprettholde de lave bygningene med ulike funksjoner som bolig, verksted og lager for å kunne ivareta verneverdien.

Tålegrense

Potensialet for utvikling av Holmen-området må sees opp mot verneverdi, sårbarhet og endringskapasitet som begrunner og angir maksimal tålegrense for de ulike delområdene.

I vurderingene av delområdene er struktur og alle elementer som tilhører strukturen (veier, plasser, kaifront, vannløp etc.) inkludert. Begrunnelsen og sammenstillingen er vist i tabellen nedenfor. NB! Kun en kortversjon av beskrivelsen av tålegrensen er lagt inn i tabellen. Det er fullversjonen nedenfor som gjelder. Tålegrensen vil bli videreført i trinn 4 som grunnlag for definering av handlingsrom.

Metodikken skisserer fire ulike hovedkategorier for gjenbruk innenfor de ulike delområdene (se kart T2-3 Dagens avgrensing):

A: *Videre tilpasset bruk med kun mindre endringer og tekniske oppgraderinger (fredning) i samråd med kulturminnemyndigheten. Vern omfatter eksteriør og interiør på bygninger og automatisk fredete kulturminner som ruiner og bygninger samt veger, plasser, stier, murer, gjerder etc. Nye tiltak krever få inngrep i kulturminnene, og kan gjennomføres uten konflikt med fredninger og vern av*

bygningsmessig eksteriør/interiør. Bruksmuligheter og økonomiske forutsetninger vil bli begrenset. Kun teknisk vedlikehold tillates.

***B:** Videre bruk med moderate endringer og tekniske oppgraderinger. Vern omfatter bygningsmessig eksteriør og hovedstruktur. Bygninger og områder vil oppleves som tilnærmet autentisk. Bruksmuligheter og økonomiske forutsetninger knyttet til bruk vil være en del begrenset. Innfil-bebyggelse/ nye erstatninger må tilpasses opprinnelige eiendomsstrukturer langs gateløp og plasser mht. tomtestruktur, fotavtrykk, volum og retning, plassering av bygning på tomt, henvendelse mot gateløpet, høyder og størrelser på en slik måte at delområdets særpreg ikke svekkes. Fjernvirkning av tiltak mot kulturhistorisk bakteppe og omgivelser må dokumenteres og aksepteres av vernemyndighetene før vedtak fattes. Autentisk materiale og bygningsdeler skal bevares (ikke fjernes).*

***C:** Videre bruk med omfattende endringer og tekniske oppgraderinger. Ombygging kan komme i konflikt med vernehensyn. Eiendomsstruktur bør vurderes opprettholdt. Ny bebyggelse må reguleres spesielt i forhold til volum, skala, proporsjoner og plassering på tomt. Fjernvirkning av tiltak mot kulturhistorisk bakteppe og omgivelser må dokumenteres og eventuelt aksepteres av vernemyndighetene før vedtak kan fattes.*

***D:** Videre bruk av deler av bygningsmassen. Kan innebære riving av kulturminner. De bygninger som velges ut for bevaring vil fremstå som viktige kulturbærere og som elementer som skal bidra til å ivareta stedsintentiteten. Kompromissløsninger der både vern og utvikling ivaretas et godt stykke på vei. I transformasjonsområder kan en stå friere, men hensynet til småskala nabobebyggelse må ivaretas. Fjernvirkning av tiltak mot kulturhistorisk bakteppe og omgivelser må dokumenteres før vedtak kan fattes.*

Tabell verdi og tålegrense

Det er utarbeidet en enkel verdi- og sårbarhetsbeskrivelse i tabellen nedenfor. En kartillustrasjon sist i dette kapittelet viser verdi og endringskapasitet. Illustrasjonen viser forslag til nyanser av vern innenfor analyseområdet. Vi har forsøkt å få frem det vi mener er relevante og riktige verneverdier i dagens bystruktur, ut fra at de ulike strukturene henger sammen, og at de utgjør en del av et felles bygningsmiljø. Influensområder er også til en viss grad tatt med, da disse kan påvirke endrings-kapasiteten i hele- eller deler av analyseområdet.

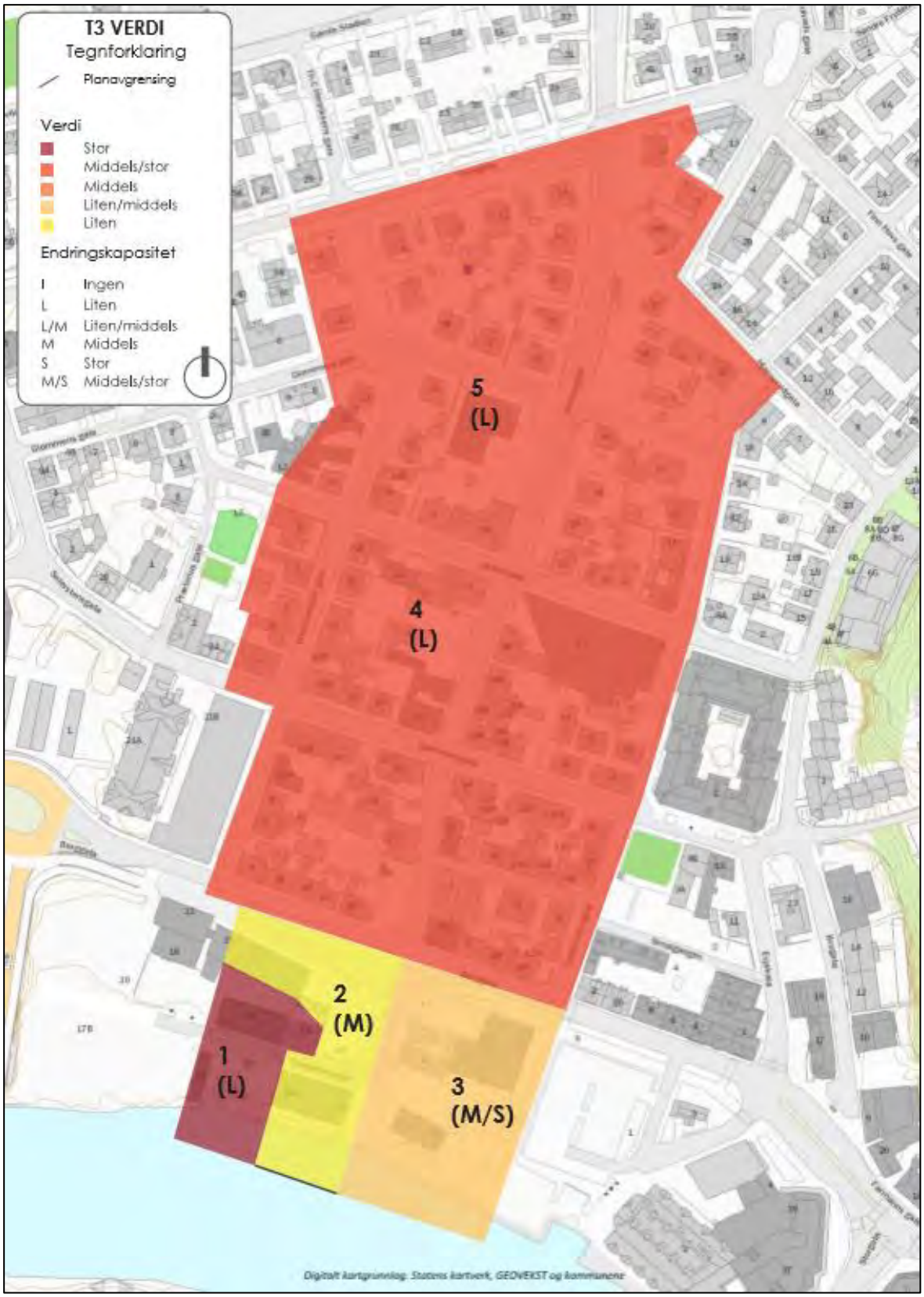
Tabell 1: Verdi- og sårbarhetsbeskrivelse

Omr nr	Delområde Navn	Verdi	Utviklings-potensial	Sårbarhet	Endrings-kapasitet	Tålegrense *)
1	Trosvikstranda	Veiløpet Trosvikstranda antas å være eldre enn byplanen, noe som gir alders- og kunnskapsverdi. Trosvikstranda 16 trolig den eneste gjenværende 1700-talls kjøp-mannsgården på vestsiden med ubebygd lastetomt ned mot elva. Viser en nær kontakt og sammen-heng med Gamlebyen byens utvikling, der anlegget er ett nøkkelobjekt i forståelsen av Fredrikstads historie. Huset fra 1800-tallet har tydelig 1700-talls preg, og er sjeldent. Det er noe	Anlegget med bygning, lastetomt, slipp og bygård kan inngå i en ny sammen-heng med tilpassede funksjoner.	Området tåler svært få endringer før særpreget går tapt.	Liten	B: Videre bruk med moderate endringer og tekniske opp-graderinger. Dokumentert tilbakeføring kan aksepteres.

		ombygd etter byggeår. Slippen/ Ideal Mek. Verksted er viktig som et eksempel på de mange mindre anlegg som videreførte den lange tradisjonen med bygging og vedlikehold av båter og skip langsmed elva. Sammenhengene forsterker verneverdien. Anlegget tilknyttet nr 16 er av nasjonal verdi. Området har stor kunnskaps-, opplevelses- og bruksverdi. Samlet verdi er stor.				
2	Holmegata/ Borggata/ Trosvikstranda	Tidligere bebyggelse er revet, og det ligger kun igjen fragmentert, nyere næringsbebyggelse. Delområdet har liten kunnskaps-, opplevelses- og bruksverdi. Samlet verdi er liten.	Området kan trans-formeres/ utvikles med hensyn til verne-verdige naboeien-dommer.	Pga nærheten til Trosvikstranda 16 på den ene siden og Holmenområdet på den andre, er del-området sårbart for nye store og omfattende tiltak.	Middels	B/C: Videre bruk med tilpassing av struktur og volum, men omfattende endringer. Nye bygninger bør ha et bevisst forhold til eksisterende bebyg-gelse og struktur i sør, vest og nord.
3	Borggata/ Holmegata/ Gelertsens gt	Her ligger de to eneste gjen-værende næringseiendommene i området fra siste del av 1800-tallet. Bygningene er i dag ombygget, og tatt ut av sin opprinnelige sammen-heng. I delområdet ligger også en nyere næringseiendom fra før 1950. Det gamle veiløpet gjennom Trosvikstranda er brutt ved Holmegata. Området har liten til middels kunnskaps- og opplevelses-og middels bruksverdi. Samlet verdi er liten til middels.	Området kan utvikles med hensyn til verne-verdige naboeien-dommer. Det bør vurderes videre bruk av eldre næringseien dommer.	Pga nærheten til Trosvikstranda 16 og Holmenområdet, vil deler av delområdet være sårbart for ny større bebyggelse og omfattende tiltak.	Middels/ stor	C: Videre bruk med omfattende endr-inger og tekniske oppgraderinger. Ombygging kan komme i konflikt med vernehensyn. Nye bygninger bør ha et bevisst for-hold til eksisterende bebyggelse og struktur i vest og nord.
4	Holmen-kvartalene	Relativt homogent arbeiderstrøk/ trehusområde fra siste del av 1800-tallet med islett av nærings-struktur. Et av de best bevarte trehusområdene i Fredrikstad. Byplanens struktur med kvartals-inndeling og gateløp fremstår som autentisk. Hjørnemotivet med brutte hjørner i første etasje med inngangen til forretningene er et særpreg for området. En del hus er revet, men området oppleves helhetlig og sammenhengende, noe som gir opplevelsesverdi. Bygningsmassen er istandsatt på antikvariske premisser iht. reguleringsbestemmelser. Enkeltbygninger er autentiske og i god teknisk stand, mens andre er mye endret og er i dårligere forfatning. Noen nye bygninger er oppført som kopier av eldre bygninger, og bidrar til å supplere strukturen. Området er av lokal/ regional verdi som trehusområde knyttet til Fredrikstads utvikling	Fortsatt bruk som i dag. Kan forsiktig fortettes på ledige tomter i samme skala.	Området tåler få større endringer av strukturen før særpreget går tapt.	Lite	B: Videre bruk med moderate endringer og tekniske opp-graderinger. Eventuelt nye bygninger bør ha et bevisst forhold til eksisterende bebyggelse, gateløp og struktur.

		som plankeby, noe som gir kunnskapsverdi. Området har middels til stor kunnskaps-, opplevelses- og bruksverdi. Samlet verdi er middels til stor.				
5	Villa-bebyggelsen og Hagebyen	Boligkvartaler oppført i mellom-krigsperioden ispedd eldre og nyere bebyggelse. Hagebyen utgjør boliger med hage som forholder seg til kvartalsstrukturen. Hage-byen oppleves autentisk både ift. arkitektur og struktur. Hagene er i nyere tid bebygd med nye uthus, og den opprinnelige lekeplassen (felles-arealet) er i dag gjenbygd. Holmegt 29 ser ut til å være oppført like etter andre verdens-krig. Årsaken er usikker da det lå et opprinnelig hus her (brann?). Boligene i Hjørnerødgata 11-17 ligger inne i et kvartal med store omkringliggende hager, og utgjør en eldre tunstruktur. Nr 11, 15 og 17 er oppført i siste halvdel av 1800-t. Nr 13 er et nyere innfil-bygg. Opprinnelig struktur og gateløp er fortsatt lesbar innen de ulike delene av området. Seiersten Misjonshus ligger i området, lite endret fra byggeår. I tillegg er ledige tomter bebygd med nyere boliger. Området fremstår som helhetlig, autentisk og i god stand. Det viser en utvikling av bolig-området over tid. Hagebyen har stor lokal/regional verdi. Området har samlet middels til stor kunn-skaps-, opplevelses- og bruksverdi. Samlet verdi er middels til stor.	Fortsatt bruk som i dag. Bør ikke fortettes ytterligere med nye boliger. «Hus i hage»-preget bør opprett-holdes.	Området tåler få større endringer av strukturen og bebyggelsen før særpreget går tapt.	Liten	B: Videre bruk med moderate endringer og tekniske opp-graderinger. Nye bygninger bør ha et bevisst forhold til eksisterende bebyggelse, gateløp og struktur.

**) Fullstendig definisjon av tålegrense er beskrevet i teksten over.*



Kart T3: Verdi- og endringskapasitet

Kartet viser områdets verdi som er vist i en fargeskala jf. tittelfeltet. Endringskapasiteten er tilsvarende vist med bokstaver.

5 TRINN 4 AKTIVERING

5.1 Metodikk T4

Det fjerde trinnet inneholder syntesen, oppsummeringen og konsentratet av analyseprosessen, og utgjør anbefalinger og innspill til videre planarbeid. I Trinn 4 defineres det historiske handlingsrommet med sikte på aktivering av analyseområdets kulturhistoriske ressurser i planleggingen. Handlingsrommet angir mulighetene for vern kontra utvikling av området, både totalt sett og i forhold til de enkelte kulturhistoriske elementene. Analysen skal resultere i råd og anbefalinger tilpasset nivået for planen den er tilknyttet. Rådene og forslagene som legges frem må derfor henge sammen med planarbeidets utfordringer og svare på spørsmålene som var utgangspunktet for analysen (kilde: Riksantikvaren).

5.2 Analyseområdet i dag

Pågående planarbeid med premisser for analyseområdet

Gjeldende Kommuneplan 2011-2023

Kommuneplanens samfunnsdel fokuserer på tre tema: Kunnskap, kultur og klima. Det skal blant annet prioriteres attraktive møteplasser i sentrum og i lokalsamfunnene, et sammenhengende sykkelveinett, en effektiv og miljøvennlig infrastruktur, prioritere samarbeidet med Framtidens byer for å redusere klimagassutslippene og utvikle et bedre bomiljø. I kommuneplanen står flere mål om levekår og folkehelse. Veumbekken og mulig bekkeåpning er nevnt i planbeskrivelsen til kommuneplanens arealdel 2011–2023 i tilknytning til økt nedbør og håndtering av overvann.

Kommunedelplan for byområde 2011-20123

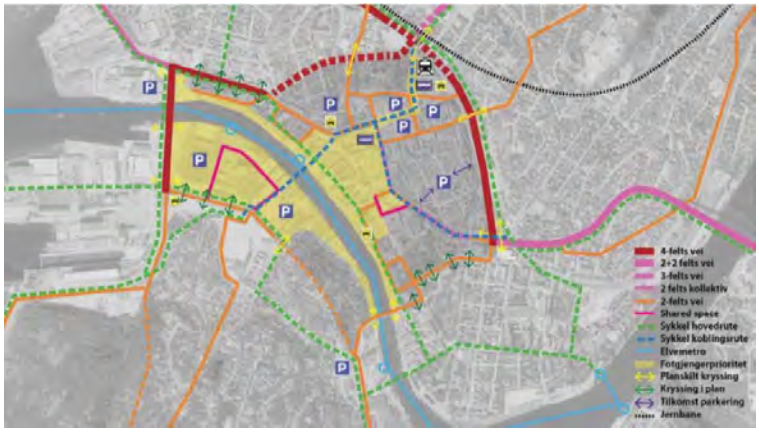
Kommunedelplanen legger opp til en fortetting med fokus på utvikling av gode levekår, og å gi gode rammer for muligheter for fysisk aktivitet og rekreasjon gjennom grøntarealer og tilrettelegging for myke trafikanter, sosiale møteplasser, en byutforming som ivaretar og gir opplevelsen av identitet og tilhørighet til byen, trygghet og estetiske verdier samt et godt kulturliv. Sammenhengene mellom grøntområdene skal styrkes, og det skal tilrettelegges for fysisk aktivitet.

Holmen-området ligger innenfor sentrumsavgrensingen. Det er ønske om å redusere kravet til parkering på egen grunn for bedre å kunne legge til rette for fortetting. Mulighet for åpningen av Veumbekken i Holmegata er sikret gjennom hensynssone for infrastruktur H410_4 Holmegata / Veumbekken, som tilsier at det ikke tillates arbeid som kan være til hinder for fremtidig åpning av Veumbekken. Kommunedelplanen gir konkrete føringer for fortetting i områder med kvartalsbebyggelse med intensjonen om at kvartalsstrukturen skal videreføres. Det settes funksjonelle krav til første etasje i bygg som vender mot offentlig gate, fortau eller plass hvor det skal det være virksomhet med aktiv utadrettet fasade. Deler av planområdet ligger innenfor hensynssone H570_48 Bevaringsverdig bygningsmiljø. Tiltak som berører bygninger og bygnings-miljøer omfattet av hensynssone kulturmiljø må forholde seg til verneverdig bebyggelse på en måte som ivaretar hensynet til byggehøyder, målestokk, uttrykk og møtet mellom gammelt og nytt.

Trosvikstranda er avsatt til fremtidig sentrumsformål med bestemmelser knyttet til byggehøyder. Retningslinjer sier at ved utarbeidelse av reguleringsplaner skal illustrasjonsplan for Trosvikstranda gi føringer for bebyggelses- og grønnstruktur i området.

Indre sentrumsring: I kommunedelplanen for byområdet er det foreslått en indre sentrumsring med mål om å avlaste bygatenettet og tilrettelegge for gang, sykkel og kollektivtrafikk. Det er gjennomført

et utredningsarbeid for Indre sentrumsring som grunnlag for videre planlegging i området. Formannskapet fattet den 16.01.2014 vedtak om at følgende prinsipp for planlegging av en indre sentrumsring skal legges til grunn: *Ringen skal ha god avviklingskapasitet for biltrafikken, mens i bygatene vektlegges kapasitet for myke Trafikanter. Dette vil medføre 4-feltsveg i Borggata. Varelevering og mulighet for kjøring til eiendommene må sikres. Det skal, med unntak av buss, ikke være mulig med gjennomkjøring på dagens vegnett i Holmenområdet. I saksfremstillingen vises Holmegata som ny sykkelhovedrute. Borggata skal krysses i plan.*



Figur 15: Sentrumsring. Anbefalte løsninger langsiktig (sak 2014/850)

Gjeldende reguleringsplaner i analyseområdet

Reguleringsplan 120 Holmenområdet, vedtatt 1979 med tillegg til reguleringsbestemmelser 1993 (byfornyelsesplan). Området er i hovedsak avsatt til boligformål. I hvert enkelt tilfelle kan det vurderes andre formål, som ikke er til vesentlig ulempe for beboerne og strøkets særegne karakter. Bruksendringen skal godkjennes. Seiersten Misjonshus er avsatt til allmennyttig formål.

Figur 16: Utsnitt fra gjeldende kommunedelplan og reguleringsplaner. (Kilde: Kartportal Fredrikstad kommune)

Næringsområdet i Huths gate er avsatt til forretning og lager. På hjørnet mellom Holmegatas østside og Huths gates sørside er det regulert inn et areal for offentlige bygninger. Arealet skal benyttes til

formål kommunalteknisk bygning, kloakk-pumpestasjon. En ca. 8 m bredt stripe nord for Glommens gate på østsiden av Holmegata er avsatt til friområde.

Innenfor bevaringsområdene skal alle bygninger som oppføres i form, dimensjon og utseende tilpasses tilstøtende bebyggelse og nærmeste omgivelser. Skilt og annen reklamebruk, utvendig belysning, husfarge og beplantninger, gjerder og murer skal gis en utforming som harmonerer med strøkets karakter. Kvartalene mellom Huths gate og Borggata er avgrenset som spesialområder. Formålet er å sikre at strøkets særpreg opprettholdes, at helhetsmiljøet kan bevares og videreutvikles, og at man tar vare på de bygningsmessige kvaliteter som finnes i området. Bygningsrådet kan nekte riving av bebyggelse som anses å være av betydning for miljøet og planens gjennomføring. Bygninger som har spesielt verneverdige kvaliteter skal ved istandsetting eller påbygging opprettholde sin opprinnelige karakter eller tilbakeføres til tidligere utseende.

Temaplaner og andre føringer

Bypakke Nedre Glomma

I juni 2011 vedtok bystyrene i Fredrikstad og Sarpsborg og Østfold fylkesting en 5-årig samarbeids-avtale om areal- og transportutviklingen i Nedre Glomma der målet er å utvikle Nedre Glomma som en attraktiv og konkurransedyktig region på en bærekraftig måte. For nå målene må prosjekt og tiltak gjennomføres parallelt med virkemidler som kan redusere transportbehovet, legge til rette for miljøvennlig transport og begrense bilbruken, særlig til arbeidsreiser.

Sykkelhovedplan for Fredrikstad, september 2009

Fredrikstad kommune vedtok i 2004 en sykkelmelding «Strategiske grep for økt sykkelbruk». Målet er at minst 15 % av dagens bilreiser skal overføres til sykkel. Hovedprinsippene for utvikling av sykkelvegnett i bysentrum er at sykkelfelt skal etableres i hovedgatene, syklende og kjørende blandes i bygatene, syklende og gående blandes på hovedgangaksene, gågaten og bryggepromenaden. Sykkelhovedplanen definerer behov for tosidig sykkelfelt i Borggata.

Figur 17: Prinsippkart som viser løsningen i sentrum.

Levekårskartlegging 2012

Levekårskartleggingen skal øke kunnskapen om hvor det skal settes inn innsats for å bedre levekår i Fredrikstad. Holmenområdet er et av områdene som har de største utfordringene i levekår med lavest inntekt, flest uføretrygde, lavest utdanning, størst ledighet og høy turnover (flytting). Området preges av høy andel hus med flere husholdninger og en stor andel som leier sin bolig.

Igangsatt planarbeid/ planforslag

*Detaljregulering 1099 for Veumbekken-Holmen (*varslet igangsetting per 5.3.2014). Hensikten med planen er å legge til rette for åpning av Veumbekken og utvikling av et grøntdrag i Holmegata. Grøntdraget skal opparbeides til en attraktiv forbindelse for gående og syklende, og en bypark med unike kvaliteter og stor rekreativ verdi for nærmiljøet. Standardheving av nærmiljøet skal gi gode forutsetninger for revitalisering av området, samtidig med at det spesielle bygningsmiljøet bevares.

Figur 1: Eksisterende situasjon

Figur 2: Planlagt situasjon

Kilde: Norconsult

Premisser for utforming av planforslaget:

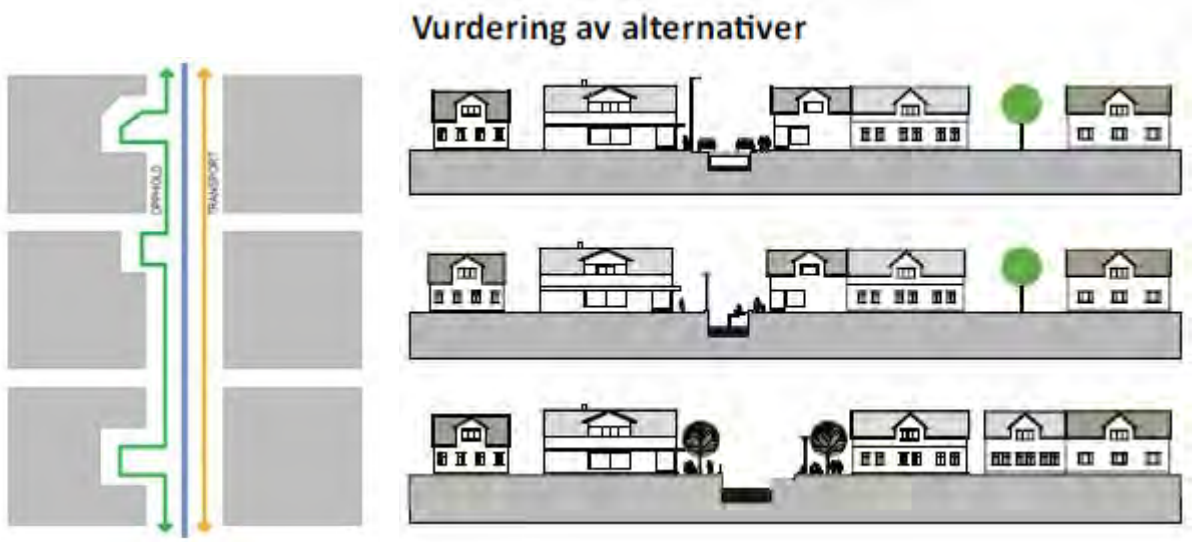
- *Veumbekken skal åpnes i Holmegata fra Oslogata til Vesterelva.*
- *Hensyn til byrom som arena for byliv med solfylte oppholdsarealer og med gode muligheter for visuell kontakt med vannflaten skal være styrende for utforming av tiltaket.*
- *Parkdraget skal inneholde gode forbindelser både for gående og syklister.*
- *Parkdraget skal få tilfredsstillende plass til etablering av trær og annen beplanting, slik at det framstår som grønt.*
- *Dimensjonering av kanalen skal ta høyde for en 200 års flom fra Veumbekken.*
- *Hensynssone for det bevaringsverdige bygningsmiljøet skal videreføres.*
- *Et viktig prinsipp fra forprosjektet videreføres i reguleringsplanen. Sonen for opphold og beplanting med nedtrapping til vann skal etableres på østsiden (solsiden), mens det på vestsiden fokuseres på forbindelsesfunksjonen for gående og syklende.*

I 2012 ble det utarbeidet et **forprosjekt** som belyste åpning av Veumbekken i tre alternativer (Veumbekken, Bekkeåpning byrom og teknisk infrastruktur, datert den 30.04.2012):

- Alternativ **1**: Åpen bekk mellom Vesterelva og Borggata, ny kulvert i Holmegata som opprettholdes som bilgate.

- Alternativ **2**: Åpen bekk i eksisterende gatetverrsnitt.
- Alternativ **3**: Åpen bekk i utvidet gatetversnitt

Forprosjektets alternativ 3 viste seg å gi størst handlingsrom, som det eneste av de tre alternativene som gir de nødvendige forutsetninger for etablering av alle de tre hovedelementene i planen: Den åpne kanalen, gang- og sykkelforbindelsen samt gode og inkluderende oppholdsrom og møteplasser med treplantinger og tilfredsstillende grønne arealer. Det er dette alternativet som ligger som grunnlag for detaljplanen.



Figur 18: Prinsipp for organisering av opphold og ferdsel og alternativ vurdert i forprosjektet til høyre. Kilde: Norconsult

Detaljplanen er utformet som en landskapsplan som er styrende for omformingen av Holmegata fra bilgate til park. Landskapsprosjektet binder områdene langs den nye kanalen sammen til en lesbar og attraktiv forbindelse. Forslag til utforming av de tre delområdene er vist i vedlegg 1 bak i rapporten.

Områderegulering Trosvikstranda (1110). Varslet igangsatt 26.6.2015. Det er igangsatt reguleringsarbeid for områdereguleringsplan for Trosvikstranda i tett samarbeid med grunneierne i området. Planarbeidet er initiert av grunneierne og Fredrikstad kommune i fellesskap, med et ønske om en helhetlig utvikling av området. Målet med planen er å legge til rette for et mangfoldig og levende bysentrum, varierte uttrykksformer, samtidig som hensyn til identitet, trygghet, ankerfeste, orden og historisk tilhørighet ivaretas. Det som bygges i dag er morgendagens kulturminner (jf. byområdeplanen kap. 9.7 – måloppnåelse). Området skal utvikles med en høy miljømessig profil, og det legges til grunn at byggene skal tilfredsstille en standard tilsvarende det Framtidens byer har utarbeidet.

Dagens situasjon

Innenfor analyseområdet er det hovedsakelig boliger med innslag av næringsvirksomhet i form av spisesteder, dagligvarehandel, små butikker, verksted/håndverkere og tjenesteyting. Handel og matservering er orientert mot Holmegata mens verksted/håndverkere og tjenesteyting ligger hovedsakelig i sidegatene og bakgårdene. En del næringsarealer i første etasje står tomme eller er i bruk som bolig. Misjonshuset er ikke lenger i bruk som forsamlingslokale.

Trosvikstranda utgjør området mellom Vesterelva og Borggata, og er preget av åpenhet og nærheten til Glommavassdraget. Bebyggelse som grenser til planområdet omfatter kontor-/næringsbebyggelse

og et hybelhus. Det meste av trehusbebyggelsen er revet, og tomtene er i dag i bruk til parkerings-arealer. En offentlig gangvei går langs sjøkanten frem til Trosvikstranda.

Holmen-området utgjør en del av et større område preget av småskala trehusbebyggelse i 1 til 2 etasjer som forholder seg til en tydelig kvartalsstruktur. Småhuskvartalene mellom Borggata og Huths gate har et urbant og intimt preg der bebyggelsen henvender seg mot gaten og danner tydelige byrom. De er en del av det bevaringsverdige kulturmiljøet på Holmen. Mest typisk for området er sveitser-husene i halvannen etasje. Dette er boliger og/eller bolig i kombinasjon med næring i første etasje. Bebyggelsen forholder seg til kvartalsstrukturen gjennom bygningenes plassering mot gata, beliggenhet mot bygaten og plassering av vinduene i fasaden. Fasadelengdene varierer fra 8 til 15 meter. Skalaen preger sammen med de store gavlene gatebildet. Inngangen til boligene er fra baksiden, mens inngangen til forretningene er fra gatesiden. Hjørnemotivet med brutte hjørner i første etasje, med inngangen til forretningene plassert i hjørnet, finnes i store deler av området.

Holmegata er i dag en relativt smal bygate. Gata er sterkt trafikkert, og området bærer preg av belastninger fra biltrafikken. Også Borggata er sterkt trafikkert. Siktlinje ned Holmegata til elven er en viktig orienteringslinje i byen.

Villakvartalene med Hagebyen i nord er preget av frittliggende bolighus i grønne hager som grenser inn til Holmegata. Seiersten Misjonshus ligger i dette området. Bygningen er i dag ikke i bruk, men står intakt med løsøre.

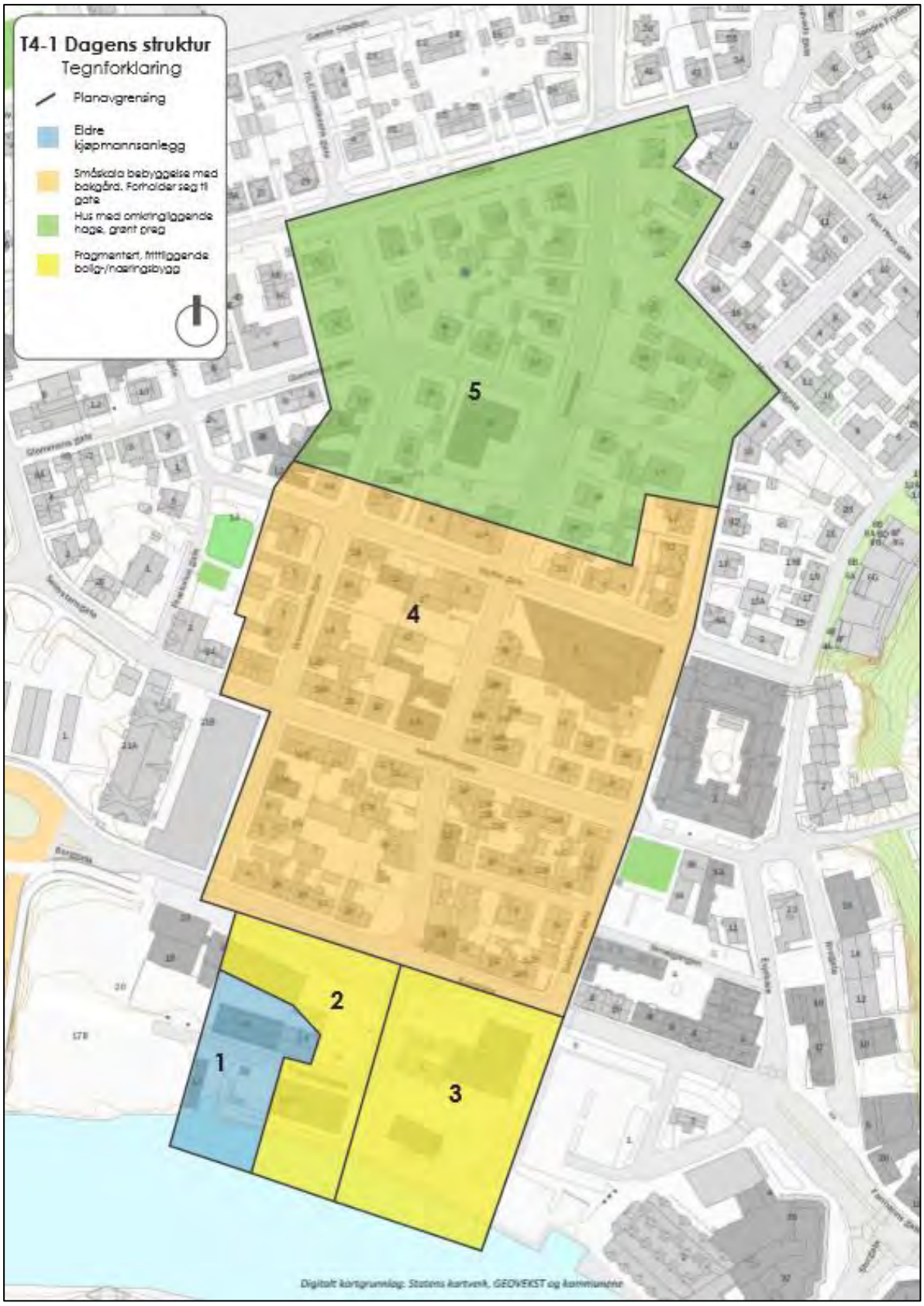
Utfordringer i området

I byutvikling er det et mål å skape gode og miljøvennlige byer gjennom fortetting, redusert CO2-utslipp og tilfredsstillende krav om sykkelveier og nye innfartsveier. Tiltak som er så krevende og omfattende at de ofte utfordrer stedenes kulturhistoriske kvaliteter. I denne sammenheng er det en generell utfordring at norske byer utvikles uten at stedsidentiteten ivaretas godt nok. Byenes utviklingstrekk og særpreg forsvinner litt etter litt.

De store pågående, komplekse planforslagene medfører utfordringer for det verneverdige Holmen-området. Det savnes en helhetlig vurdering som ser bydelen og byen i sammenheng. Planprosessene skaper usikkerhet blant beboere og utbyggere som ønsker å videreføre kvalitetene i bo- og kulturmiljøet, og utviklingen av området har stoppet opp i påvente av de nye planene. Det er uheldig dersom ressurssterke beboere selger og flytter, eller at hus blir stående tomme eller forfaller i påvente av oppgradering.

Det er en generell utfordring at historiske småskalastrukturer ikke er tilpasset alle moderne krav til funksjon, arealbehov eller krav etter plan- og bygningsloven. Dette gjelder også Holmen. Samtidig er det ikke i tråd med gjeldende miljømål å rive mange hus.

Levekårsundersøkelser benyttes ofte som grunnlag i byutvikling, men de inkluderer ikke fysiske boforhold. Et område som scorer dårlig på sosiale levekår, kan allikevel ha gode fysiske bokvaliteter. Store deler av Holmen-området er i relativt god teknisk stand gjennom rehabilitering underlagt bevaringsbestemmelser på ulike nivå, mens enkelte deler av området er i dårligere stand. Det kan bli en utfordring for verneformålet dersom bevaringsplanen går over til å bli en landskapsplan der verneverdige og brukbare bygninger må rives til fordel for nye tiltak. Det handler ikke lenger om bevaring dersom nye tiltak medfører at store deler av kvartaler og bebyggelsen må rives.



Kart T4-1: Dagens struktur

Kartet viser dagens strukturer som er forklart på neste side. Samme fargekode er også vist i tabellen på side 35.

5.3 Handlingsrom

Ut fra metodikken skal Trinn 4 definere og drøfte handlingsrom og strategi for videre forvaltning i lys av bærekraftig byutvikling. Vurderingene av mulige handlingsrom skal ses ut fra ønsker og behov knyttet til pågående og fremtidig utvikling av hele Holmen-området, men skal også ivareta elementer og spor fra de ulike historiske periodene som har vært viktige for utviklingen av området. Kunnskapsplattformen ligger i rapportens Trinn 1 til 3, som også medvirkningsgruppa har diskutert og gitt innspill til. Handlingsrommet skal vektes mot kunnskapsplattformen i de foregående trinn. Denne balansegangen skal svare ut målsettingen for analysen. Konklusjonene i Trinn 4 foreslår rammer og muligheter for hvert delområde.

Strukturkart

Trinn 2 viser et behov for ikke bare å ivareta de viktigste bygningene, men at det også er viktig å bevare strukturene i homogene områder. Basert på kart T2-2 V*iktige utviklingstrekk* er det utarbeidet et kart T4-1 *Strukturkart* som viser de ulike hovedstrukturene i dagens situasjon (se side 33). Grensene mellom de enkeltvise områdene er ikke entydige, og kan justeres ved senere behov.

De fire ulike strukturene som er definert og beskrevet er som følger:

I Eldre kjøpmannsanlegg

II Småskala bybebyggelse med bakgård. Forholder seg til gatestruktur.

III Hus med omkringliggende hage, grønt preg

IV Fragmentert, frittliggende bolig- og næringsbygg

Nye strukturer for delområdene 2 og 3 er også beskrevet i DIVE-analysen for Trosvikstranda. For de øvrige delområdene bør ny utvikling gjennomføres innenfor rammen til den eksisterende strukturen. Gjennom DIVE-metodikken søkes det å finne det reelle handlingsrommet for en fremtidig utvikling av Holmen-området på vernets premisser. Innenfor Holmen og Trosvikstranda (Holmen-området) er det i dag en variasjon av bygningstyper, størrelser og strukturer. De delområdene som gjennom de tre første trinnene er definert med stor og middels til stor verdi samt liten endringskapasitet, vil oppnå best vern gjennom å bevare dagens kvartals- og bygningsstruktur. De største restriksjonene i forhold til endringer vil være i delområdene 1. Trosvikstranda, 4. Holmen-området og 5. Villabebyggelsen med Hagebyen. Delområdene 2 Holmegata/ Borggata/ Trosvikstranda og 3 Borggata/ Holmegata/ Gelertsens gate er områder der nye strukturer kan innføres.

Tabell handlingsrom ut fra verneverdi

Tabellen nedenfor viser **DIVE-analysens anbefaling** til handlingsrom for de ulike delområdene basert på kunnskapsplattformen i de foregående trinnene. Tabellen kan tolkes slik at verdi og endringskapasitet sier noe om verdiene i hvert enkelt delområde, mens tålegrensen gir rammebetingelser for utvikling.

Strukturangivelsen gir føringer for detaljeringsgraden og strengheten i forhold til verneverdiene. Eksempelvis har delområde 4. Holmen-området middels til stor verdi og liten endringskapasitet, noe som tilsier at området ikke tåler så mange endringer før verdien forringes. Tålegrense B tilsier videre bruk med moderate endringer og tekniske oppgraderinger. Nybygging på ledige tomter må ha et bevisst forhold til eksisterende bebyggelse og struktur. Skala/ volum og forhold til gate skal defineres tydelig. Vern omfatter eksteriør og hovedstruktur. Bygninger og områder vil oppleves som tilnærmet

autentiske. Bruksmuligheter og økonomiske forutsetninger knyttet til bruk vil være en del begrenset. Fortetting/ nye erstatninger må tilpasses på en slik måte at delområdets særpreg ikke svekkes. Fjernvirkning av tiltak mot kulturhistorisk bakteppe og omgivelser må dokumenteres og aksepteres av vernemyndighetene før vedtak fattes. Autentisk materiale og bygningsdeler skal bevares (ikke fjernes). Dagens struktur «Småskala bybebyggelse med bakgård. Forholder seg til gatestruktur» skal bevares. Forslaget til handlingsrom viser rammer for ønsket utvikling i dette delområdet basert på verneverdi og sårbarhet. Handlingsrom er også vist i kart *T4-2 Handlingsrom*.

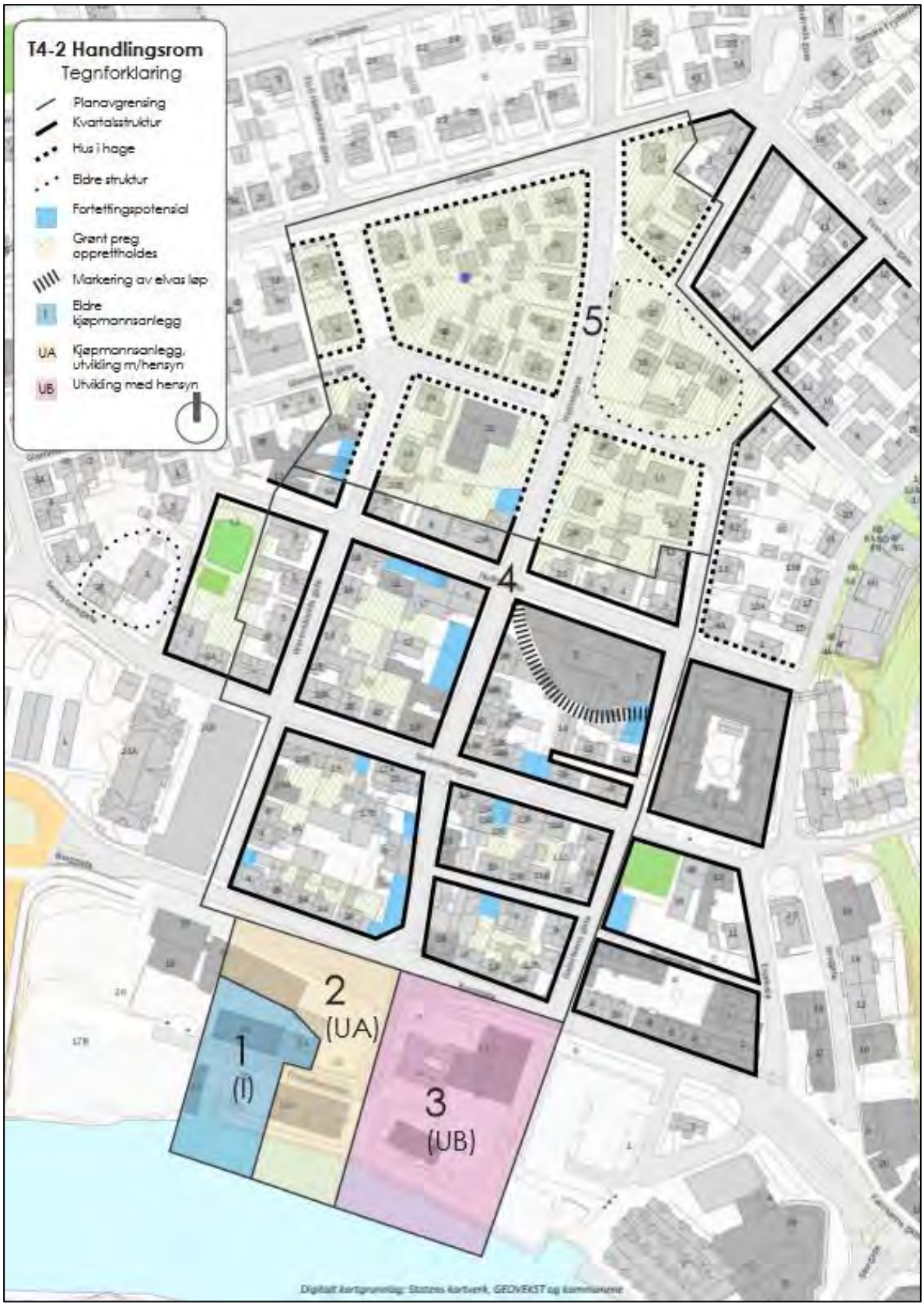
Tabell 4-1 Handlingsrom

Nr	Delområde	Verdi *	Endrings-kapasitet	Tåle-grense	Handlingsrom
1	Trosvik-stranda 16	Stor	Liten	A/B (I)**	Dagens struktur følges (I). Her er ikke rom for større endringer. Enkeltbygninger har stor verdi i seg selv, og bør ikke rives. Bygningenes eksteriør bør bevares eller tilbakeføres. Ny bebyggelse innenfor delområdets avgrensing anbefales ikke. Anlegget inkl. slipp og lasteplass bør fortsatt ha et urbant preg med relasjon til opprinnelig funksjon. Områdets tilgang til elva bør bevares. I tilstøtende områder bør ny bebyggelse forholde seg til 1700-tallsanlegget, gjerne med en buffer. Planer tilknyttet endringer av anlegget bør godkjennes av kultur-minnemyndigheten. Juridisk vern (pbl) bør vurderes.
2	Holmegata/ Borggata/ Trosvik-stranda	Liten	Middels	B/C (UA)**	Ny struktur, men utvikling med hensyn til Kjøpmannsanlegget (UA). Det vil være mulig å endre deler av, eller hele det store delområdet. Riving av dagens bebyggelse vil kunne skape et godt handlingsrom for utvikling med ny identitet. Trosvikstranda 16 bør ut fra vernehensyn sette noen rammer for omkringliggende utvikling. Det frarådes høye, store og dominerende volumer som kan forrykke skala og påvirke kjøpmannsanlegget visuelt negativt.
3	Borggata/ Holmegata/ Gelertsens gt	Liten/ Middels	Middels/ Stor	C (UB)**	Ny struktur, men utvikling med hensyn (UB). Området består av noen gjenstående nærings- og boligbygg med kulturhistorisk verdi som kan videreføres. Det er rom for større endringer og utvikling av området. Her er få kulturhistoriske verdier igjen. Området kan utvikles/ transformeres for bymessig bebyggelse, men bør hensynta omkringliggende boligstruktur (Holmen) og kjøpmannsanlegget i Trosvikstranda 16. Gjelder spesielt høyder og volum i naboskap mot omkringliggende delområder 1, 2 og 4.
4	Holmen-kvartalene	Middels/ stor	Liten/ middels	B	Relativt godt bevart og homogent trehusområde oppført i en kvartalsstruktur. Eksisterende struktur og bebyggelse i delområdet bør bevares og kompletteres i tråd med opprinnelig struktur. Her bør ikke bygges nye, avvikende strukturer. Det bør sikres at preget i delområdet ikke endres slik at helheten går tapt. Forsiktig innfil-bebyggelse/nye erstatninger kan tillates der det er hull i strukturen. Nye hus bør da tilpasses opprinnelige eiendomsstrukturer langs gateløp og plasser mht tomtestruktur, fotavtrykk, volum og retning,

					takform, plassering av bygning på tomt, henvendelse mot gateløpet samt høyder og størrelser på en slik måte at delområdets særpreg ikke svekkes. Det bør ikke tillates nye, større utbygginger som går over flere eiendommer, eller i bakgårder da dette kan påvirke hele området negativt. Større påbygg og ombygginger bør unngås. Ved til-/påbygging er det viktig at bygningens opprinnelige form blir tydelig. Gårdsrom bør ikke fortettes med nye, store bolighus. Juridiske vern bør opprettholdes (pbl).
5	Villa-bebyggelsen og Hagebyen	Middels til stor	Liten	B	Området består stort sett av ulike soner med eneboliger i hage oppført i ulike perioder. Eksisterende kvartals-struktur og bebyggelse bør bevares i tråd med den opprinnelige. Det bør sikres at preget i delområdet ikke endres slik at helheten går tapt. Innfilbebyggelse kan tillates der det er hull i strukturen. Nye hus bør tilpasses opprinnelig eiendomsstrukturer langs gateløp og byrom mht tomtestruktur, fotavtrykk, volum og retning, takform, passering av bygning på tomt, henvendelse mot gateløpet samt høyder og størrelser på en slik måte at delområdets særpreg ikke svekkes. Det bør ikke tillates utbygging som går over flere eiendommer. Større påbygg og ombygginger bør unngås, men ved til-/påbygginger er det viktig at bygningens opprinnelige form blir fattbar.

**Verdi, endringskapasitet og tålegrense er definert, beskrevet og vurdert i Trinn 3 (se både tabell og tekst).*

*** Henspeiler til DIVE-analysens beskrivelse av handlingsrom for delområdene 1, 2 og 3.*



Kart T4-1: Handlingsrom

Kartet viser et anbefalt handlingsrom for område vist som føringer for strukturen og nye strukturer. Kartet supplerer tabellen på side 35.

6 MULIGE STRATEGIER FOR FREMTIDIG UTVIKLING AV HOLMEN-OMRÅDET

DIVE-analysen skal gi et godt nok grunnlag til å gi en vurdering av om planforslagets tiltak skal skje innenfor rammen av et videreført vern, eller om det skal tillates byfornying av området eller deler av det. Det er ut fra dette belyst tre mulige strategiske tilnærminger for valg av en fremtidig utvikling av Holmen-området, der DIVE-analysens konklusjon utgjør strategi 1:

1. Bevaring som hovedintensjon
2. Revitalisering med vernehensyn
3. Byfornying uten vernehensyn

Strategi 1 - Bevaring som hovedintensjon
Dersom vern og bevaring fortsatt skal være hovedintensjonen i videre utvikling av området, bør handlingsrommet beskrevet i tabell *4-1 Handlingsrom* følges. Dette handlingsrommet er i tråd med dagens verneplan, og vil kunne bidra til å opprettholde Holmens høye verneverdi.
De viktigste føringene for å kunne bevare området for fremtiden er:

Det bør sikres at preget i både Holmen-området og Villabebyggelsen med Hagebyen ikke endres slik at helheten går tapt. Det innebærer at dagens kvartalsstruktur ivaretas og forsterkes gjennom å fylle inn nye hus på ledige tomter. Bygninger bør ikke rives, men bestå gjennom restaurering eller tilbakeføring. Eventuelle nye bygninger bør oppføres i samme skala som eksisterende, som forsiktig innfil-bebyggelse. Nye hus bør tilpasses opprinnelige eiendomsstrukturer langs gateløp og plasser mht. tomtestruktur, fotavtrykk, volum og retning, takform, plassering av bygning på tomt, henvendelse mot gateløpet samt høyder og størrelser på en slik måte at delområdets særpreg ikke svekkes. Det bør heller ikke tillates nye, større utbygginger som går over flere eiendommer, eller i bakgårder. Større påbygg og ombygginger bør unngås. Ved til-/påbygging er det viktig at bygningens opprinnelige form blir fattbar. Gårdsrom og hager bør bevares, og ikke fortettes med nye, store flerleilighetsbygg. Dagens kulvert erstattes med ny kulvert (lukket løsning som i dag).

Kanalens nedre del, ved Trosvikstranda, kan etableres som foreslått i detaljplanen for Veumbekken-Holmen. Med unntak av veiløpet Trosvikstranda med Mørchegården med lasteplass og Trosvikstranda 14, er det meste av den opprinnelige strukturen i dag borte. Dette er i tråd med detaljplanens forprosjekt, alternativ 1. Nye tiltak i dette området bør hensynta eksisterende kulturhistoriske verdier som beskrevet i tabell 4-1.

Juridisk vern bør opprettholdes (pbl) i tråd med dagens verneplan.

Figur 19: Holmens struktur i dag. Kilde: 1881 Kart

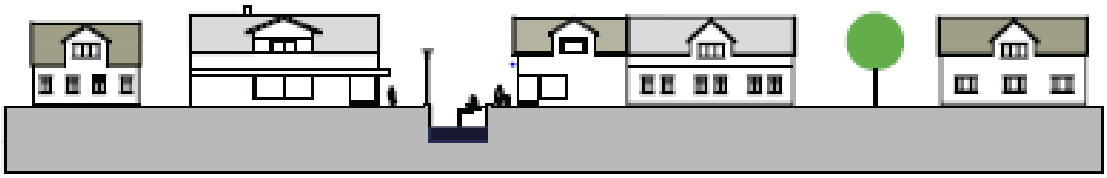
Strategi 2- Revitalisering med vernehensyn

En standardheving av nærmiljøet kan gi gode forutsetninger for revitalisering av området, samtidig med at det spesielle bygningsmiljøet bevares. Det innebærer at en kanal i gateløpet kan aksepteres dersom dagens kvartalsstruktur opprettholdes og kanalen tilpasses denne strukturen. Skal denne løsningen kunne gjennomføres, bør det søkes løsninger jf. detaljplanens forprosjekt, alternativ 2. Eksempelvis kan det legges en konstruksjon over deler av kanalen for gående/syklende, eller at kanalen forskyves inn mot en av gatesidene, som den opprinnelige Evja, og at det benyttes felles trasé for syklende og tilførselstrafikk. Så lenge føringene fortsatt er i tråd med dagens verneplan, vil det ikke bidra til å redusere verneverdien i særlig grad. De viktigste føringene for å kunne bevare området for fremtiden etter strategi 2 kan være:

Eksisterende hus bør helst bevares der de står, slik at kvartalsstrukturen bevares, men enkelte bygninger kan flyttes internt innenfor området og restaureres i tråd med opprinnelig fasadeuttrykk. Riving av bygninger bør frarådes. Ledige tomter bør helst bebygges for å komplettere kvartalsstrukturen, men det kan eventuelt etableres parkrom på eiendommer som allerede står uten bebyggelse. Nye hus bør oppføres i samme skala og funksjon som bygningsmiljøet for øvrig. Det bør ikke tillates nye, større utbygginger som går over flere eiendommer. Større påbygg og ombygginger bør unngås. Ved til-/påbygging er det viktig at bygningens opprinnelige form blir fattbar. Gårdsrom og hager bør ikke fortettes med nye, store flerleilighetsbygg. Nye elementer som store takvinduer, takterrasser og balkonger bør unngås, men kan aksepteres inn mot bakgårdene. En noe høyere grunnmur kan aksepteres.

Kanalens nedre del ved Trosvikstranda kan etableres som foreslått i detaljplanen. Med unntak av veiløpet Trosvikstranda med Mørchegården med lasteplass og Trosvikstranda 14, er det meste av den opprinnelige strukturen i dag borte.

Juridisk vern bør opprettholdes (pbl) ut fra en ny, detaljert gjennomgang og prioritering av struktur og bygninger.



Figur 20: Illustrasjon fra forprosjektets alternativ som kan belyse strategi 2. Kilde: Fredrikstad kommune.

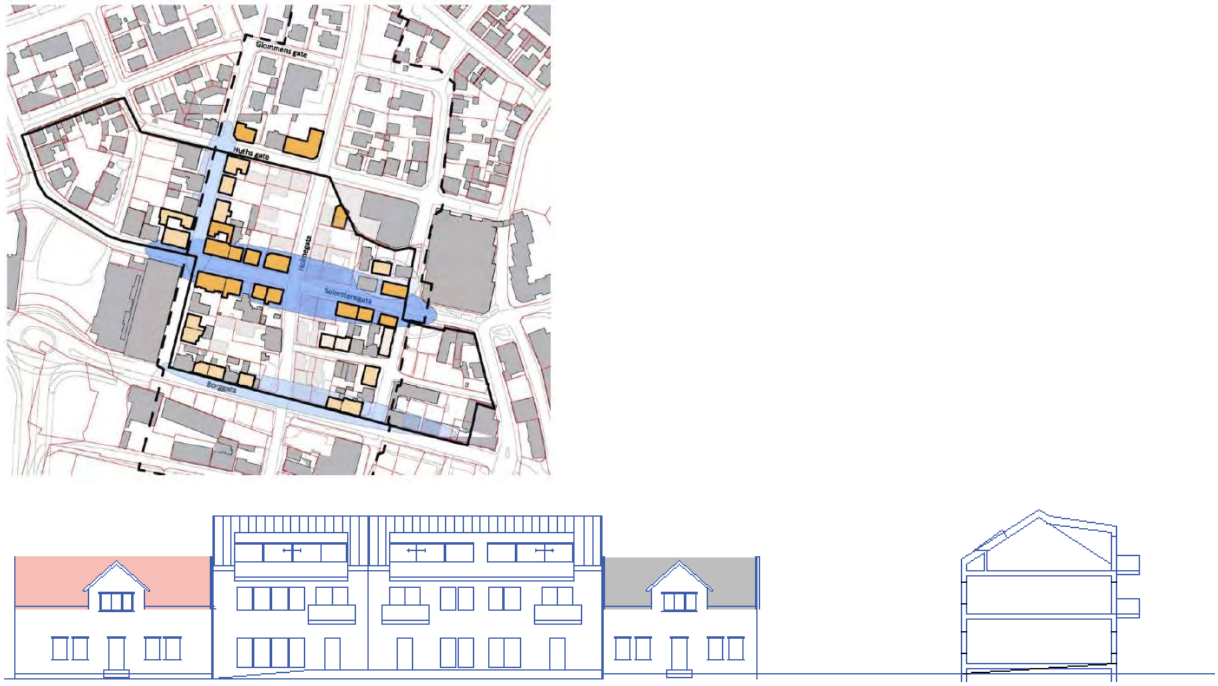
Strategi 3 - Byfornying uten vernehensyn

Denne strategier tilsvarer forprosjektets alternativ 3 som gir størst handlingsrom for kanalprosjektet, men som går mest utover verneverdiene i området. Denne er den eneste av strategiene som gir forutsetning for etablering av alle de tre hovedelementene i den foreslåtte detaljplanen for Veumbekken-Holmen: Den åpne kanalen, gang- og sykkelforbindelsen og oppholdsrom og møteplasser. Strategi 3 omfatter tiltak som er basert på andre kriterier enn vern (landskapsplan). Foreslåtte tiltak innebærer at deler av eksisterende kvartalsstruktur må endres, og at en stor andel bygninger rives til fordel for nye stedsfremmede bygningstyper. Planens omfang vil medføre at Holmen-områdets kulturhistoriske identitet og særpreg, slik den kom til som en følge av utviklingen av Plankebyens sosialt delte by, langt på vei kan bli redusert og gå tapt. **De foreslåtte enkeltbygningene som i detaljplanen for Veumbekken-Holmen er foreslått vernet, kan være et**

positivt innslag i området, men disse vil hverken alene eller samlet klare å opprettholde Holmens høye verneverdi. Strategi 3 handler i hovedsak om byfornying/ transformasjon, og ikke om vern selv om enkeltbygninger kan bli bevart.

I dette planforslaget vi det være positivt om så mye som mulig av kulturhistoriske elementer og strukturer kan tas vare på, men vernehensynet vil ikke være det viktigste hensynet i planen med denne strategien.

Juridisk vern av et større område vil ikke lenger være hensiktsmessig, men juridisk vern kan eventuelt vurderes for enkeltbygninger som likevel skal bevares (pbl).



Figur 21: Foreslåtte bygninger som skal vernes, og forslag til utforming av ny, tilpasset bebyggelse. Kilde: Norconsult.

Medvirkningsmøtes innspill til strategier

Medvirkningsgruppenes innspill er vektet i vurderingen av de foreslåtte strategiene. I medvirkningsmøtet ble det i oppgave 2 spurt om det finnes alternative løsninger som både kan ivareta kvalitetene ved å gjenåpne Evja i Holmegata, vist i pågående detaljreguleringsplanprosess for Holmen-Veumbekken, og som også kan ivareta viktige kulturhistoriske verdier.
Medvirkningsgruppenes vurderinger av tiltak på Holmen er som følger:

A) Tilbakemeldinger knyttet til foreliggende planforslag for Veumbekken-Holmen:

- Analysearbeidet burde vært sett som en del av et større helhetlig område enn reguleringsplanavgrensingen, og ikke isolert kun til noen kvartaler innenfor analyseområdet.
- Åpning av Evja gjennom Holmegata oppleves som historieforfalskning.
- Det er ikke ønskelig å rive så mange bygninger. Planen utgjør et stort infrastrukturtiltak i et lite område med risiko for både beboere og utbyggere, uten å se tiltaket i en større sammenheng.
- Holmen er et populært og sentrumsnært område som vil få stor verdi etter hvert som sentrum fortettes.

- Riving av hus er et miljøspørsmål ut fra at det er lite miljømessig økonomisk ift sortering og kostnader.
- I planområdets nordre del økes gate(kanal)bredden fra 12,5 m til 17 m. Det skal legges ramper ned i kanalen til et vannspeil med 60 cm dybde. De store grønne hagene reduseres betraktelig, og tiltaket anses å være et helt nytt og fremmed element som ikke hensyntar områdets særpreg. Forventet kapasitet tilsier at det heller ikke er behov for å legge et slikt anlegg i nord.
- Transformasjon og bevaring er to helt ulike tilnærminger, og disse begrepene bør ikke blandes.
- Om verneverdien tilsier en forsiktig utbygging er det mulig at økonomien i prosjektet ikke kan forsvares. Om hus må rives, vil det ikke være økonomisk forsvarlig å sette opp nye hus i samme størrelse. Da er det bedre å flytte eksisterende bygninger innenfor området, og restaurere disse.

B) Forslag til alternative løsninger:

- Det er behov for å løse utfordringen med kulvert og overvann, men det er ønskelig å se på en alternativ løsning for kanalen med en mer fleksibel tilnærming, eksempelvis:
    - Snevre inn kanalen uten å rive bygninger, og legge gangbanen delvis ut over kanalen for å slippe å ta så mye gatebredde.
    - Legge kanalen inntil husveggene på den ene siden tilsvarende den opprinnelige Evja.
    - Legge kanalen inn i dagens veibredde uten å rive.
- Eksisterende gatenett bevares som i dag. Det burde være stor nok kapasitet til en redusert løsning da behovet for kapasitet ut fra vannmengde er mindre enn det det var i utgangspunktet. Det fremkom ulike meninger om behov knyttet til kapasitet og grunn-leggende vannmengde. Behovet for å se på alternative løsninger for framføring av vann fra eventuell nedsenket ny stasjon ved Grønli, framfor å føre det ned Holmegata, ble lagt fram.
- Dagens grønne preg bør beholdes eller økes.
- Det anses å være uproblematisk å åpne en kanal i nedre del ved Trosvikstranda, da her er lite igjen av kulturhistoriske verdier.
- Seiersten Misjonshus bør bli et grendehus for hele Holmenområdet.
- Det er behov for tiltak som kan løfte Holmen sosialt og økonomisk.

Konklusjon og anbefaling

Det anses som viktig at den kulturhistoriske forankringen fra Holmen-området til Cicignon opprettholdes i fremtidig byutvikling. Med noe tilrettelegging kan Holmen, på samme måte som Cicignon, bli en viktig og attraktiv bydel med identitet og særpreg i kort avstand til bysentrum. Dette er en utvikling vi har sett i arbeiderbydeler med småskala trehus i andre byer som har gjennomgått sterke urbaniseringsprosesser og fortetting. Det innebærer at strategi 1 anbefales ut fra intensjon om vern, men også at strategi 2 kan aksepteres under visse forutsetninger.

Nedre del av kanalen kan uavhengig av strategivalg åpnes ved Trosvikstranda, hvor kulturmiljøet er fragmentert og redusert.

Uansett valg av løsning bør nye tiltak hensynta de gjenværende kulturhistoriske strukturene som finnes. Det vil være viktig å se hele Holmen-området under ett for å sikre tilstrekkelig vern, og finne gode rammer for hvordan området kan utvikles i sammenheng med bysentrum. Eksisterende

strukturer og bebyggelse, siktlinjer, veifar, bygninger, Evja (Veumbekken) samt hensynet til sårbare omkringliggende områder vil samlet være viktige faktorer i planleggingen av området. Ut fra vernehensyn anbefales ikke strategi 3.

7 JURIDISKE VIRKEMIDLER

Den beste formen for vern er gjennom et juridisk virkemiddel, enten gjennom reguleringsplan etter plan- og bygningsloven, eller fredning etter kulturminneloven.

Dagens plan- og bygningslov er et godt virkemiddel for å kunne ta vare på verdifulle kulturminner og kulturmiljø. Loven (virksom fra 01.07.2008) har tre tilgjengelige verktøy. Det ene er arealbruks-formålet, det andre er bruken av hensynssoner og det tredje er bruken av reguleringsbestemmelser. Samlet gir disse verktøyene muligheter for å nyansere bestemmelsene ut i fra at de ulike delområdene har ulike kulturminneverdier innenfor et større planområde.
Det anbefales at det stilles krav til mulighetsstudie eller planprogram (som Oslo kommune benytter) for utbygging av større områder for å sikre en helhetlig vurdering av tiltak sett ut fra verdiene i historiske byområder. For innfil-prosjekt anbefales det at det stilles krav til å se enkeltvise tiltak i en større sammenheng enn bare den nærmeste nabobebyggelsen.

Andre virkemidler
En estetisk veileder kan være et godt hjelpemiddel for både kommune og tiltakshaver for å skape forutsigbare rammer og godt argumentasjonsgrunnlag i plan- og byggeprosesser.

Kilder

Skriftlige kilder

Artikler i Fredrikstad Blad: *Litt om Seiersten og noen av dem som bodde der* av Erling Eskesen, 29.12. 1974

Artikler i Fredrikstad Blad: *Trosvigbjerget, Trosvikstranden og Seierstensholmes territorier blir endelig by* av Erling Eskesen, 23.12.1975

Asplan Viak: DIVE-analyse for Trosvikstranda, 2015.

Forstadsminner – Bilder fra gamle Fredrikstad. Svenn Poppe i samarbeid med Fredrikstad museum. 1983.

Fredrikstad kommune: Historisk kartportal, https://www.fredrikstad.kommune.no/aktuelt/lanserer-historisk-kartportal/

Fredrikstad kommune: www.fredrikstad.kommune .no
Norconsult: Detaljplan Holmen-Vearbekken, 2014.

Notat om Trosvikstranda 16. Vegard Lie, byantikvar Fredrikstad kommune. 2015.

Om Fredrikstad by. Fredrikstad kommunes nettside. 2015.

Riksantikvarens NB! Register
Riksantikvarens register Askeladden

Trosvik Lokalsamfunnsprosjekt 2003. Utarbeidet av en sammensatt arbeidsgruppe ledet av Miljøbyprosjektet ved Plan- og miljøseksjonen, Fredrikstad kommune på bakgrunn av gruppens arbeid mai 2001-august 2002.

www.lokalhistoriewiki.no

Muntlig kilder

Byantikvar i Fredrikstad Vegard Lie
Svein Skahjem, Historielaget i Fredrikstad

VEDLEGG

Vedlegg 1

Detaljregulering 1099 for Veumbekken-Holmen (varslet igangsetting per 5.3.2014). Hensikten med planen er å legge til rette for åpning av Veumbekken og utvikling av et grøntdrag i Holmegata. Grøntdraget skal opparbeides til en attraktiv forbindelse for gående og syklende, og en bypark med unike kvaliteter og stor rekreativ verdi for nærmiljøet. Standardheving av nærmiljøet skal gi gode forutsetninger for revitalisering av området, samtidig med at det spesielle bygningsmiljøet bevares.

Figur 1: Eksisterende situasjon

Figur 2: Planlagt situasjon

Kilde: Norconsult

Premisser for utforming av planforslaget:

- Veumbekken skal åpnes i Holmegata fra Oslogata til Vesterelva.
- Hensyn til byrom som arena for byliv med solfylte oppholdsarealer og med gode muligheter for visuell kontakt med vannflaten skal være styrende for utforming av tiltaket.
- Parkdraget skal inneholde gode forbindelser både for gående og syklister.
- Parkdraget skal få tilfredsstillende plass til etablering av trær og annen beplanting, slik at det framstår som grønt.
- Dimensjonering av kanalen skal ta høyde for en 200 års flom fra Veumbekken.
- Hensynssone for det bevaringsverdige bygningsmiljøet skal videreføres.
- Et viktig prinsipp fra forprosjektet videreføres i reguleringsplanen. Sonen for opphold og beplanting med nedtrapping til vann skal etableres på østsiden (solsiden), mens det på vestsiden fokuseres på forbindelsesfunksjonen for gående og syklende.

Detaljplanen er utformet som en landskapsplan som er styrende for omformingen av Holmegata fra bilgate til park. Landskapsprosjektet binder områdene langs den nye kanalen sammen til en lesbar og attraktiv forbindelse.

Trosvikstranda

Parkrommet og kanalen åpner seg mot Vesterelva for å skape en god forbindelse og utsyn ut mot det store elverommet. Parken forbindes inn mot eksisterende kaikant og elvepromenaden inn til Fredrikstad. Det kan tilrettelegges for eventuelt fergeanløp. På østsiden tilrettelegges det for et amfi og brygge. Her er gode solforhold på kveldstid, og mulighet for å legge til med kajakk. På vestsiden opparbeides en grønn park med sitteelementer og trevegetasjon. Parken krysser Borggata med et opphøyet gangfelt. Den visuelle sammenhengen styrkes ved en videreføring av det gjennomgående dekket. En åpning i brua gir bedre lysforhold for fisk. På nordvestsiden av Borggata etableres et grønt parkområde med ny trevegetasjon og det er foreslått en skulptur som skal bli et visuelt fokuspunkt ved krysset.

Figur 29: Illustrasjonssnitt A-A' fra Trosvikstranda

Figur 30: Utsnitt av landskapsplanen. Viser områdene ved Trosvikstranda og kryssingen av 4-feltsveien i Borggata.

Figur 22: Foreslått løsning ved Trosvikstranda (Kilde: Norconsult)

Småhuskvartalene og Holmen Torg

Mellom Borggata og Glommens gate skal det legges til rette for et urbant miljø med kafeliv, handel og møteplasser. Holmen torg blir en liten lokal møteplass. Plassen ligger der kanalløpet tidligere svingte vekk fra Holmegata. Vestsiden av kanalen skal tilrettelegges for ferdsel for både sykkel og gående. Bredden på ferdselssonen er minimum 4,0 meter, med minimum 1,8 meter gangsone nærmest bebyggelsen og 2,2 m sykkelsone nærmest kanalen. På østsiden etableres to roligere, nedsenkede oppholdssoner innrammet av grønne plantefelt og trevegetasjon. Her trapper man seg også helt ned til kanalen med en brygge i sivet.

Figur 32: Illustrasjonssnitt B-B'

Figur 33: Utsnitt av landskapsplanen i midtre del

Figur 23: Foreslått løsning ved Småhuskvartalene og Holmen Torg (Kilde: Norconsult)

Villakvartalene

Mellom Glommens gate og Oslo gate får bekken et grønnere preg, med eksisterende hager som en viktig del av miljøet. Det tilrettelegges for lek nede i kanalen, med lav vannstand og gode oppstigningsmuligheter. Det er tilrettelagt for store plater nær vann der en kan plaske og plukke stein, muligheter for å hoppe fra stein til stein og klatre på vaiere, og kryssing av kanalen i hengebro. Det etableres store sittetrinn ned mot kanalen som avsluttes med en liten plass ved Oslogate. Videre nordover fra kanalplassen kan man følge en lett tilgjengelig tursti videre oppover mot marka. (Kilde: Norconsult).

Figur 37: Illustrasjonssnitt C-C'

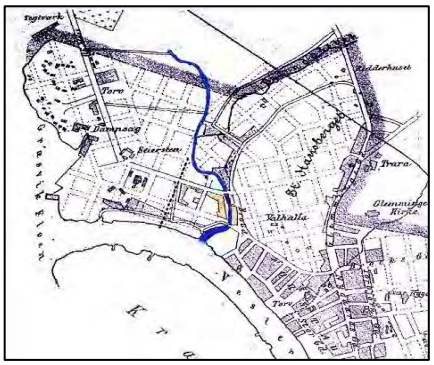
Figur 38: Utsnitt av landskapsplanen øvre del

Figur 24: Foreslått løsning ved Villakvartalene (Kilde: Norconsult)

Vedlegg 2

Kvaliteter i Holmen-området

Et steds egenart er basert på ulike byformingskvaliteter som var typisk for mange norske byer i perioden mellom midten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet, også for Holmen-området. Følgende elementer har vært viktige ved utformingen av Holmene:



Kvartalsstrukturen var en av de viktigste byformings-kvalitetene som ble innført i mange norske byer fra ca 1860-tallet.

Stedstypisk bygningsstruktur: Sveitserhusene i en etasje med saltak preger området. Det er også en del mindre enetasjes arbeiderboliger med enkelt saltak. Øvrige bebyggelse er bygårder av tre og mur i to etasjer, med saltak. De utgjør samlet et helhetlig mangfold med ensartet skala.

Næringsvirksomhet på Holmen: I arbeiderstrøk var det blandede funksjoner med forretninger ut mot gaten og næringsvirksomhet og lettere industri i bakgårdene. På Holmen er de brutte hjørnene med inngang til forretningene stedstypiske.

Arkitektonisk uttrykk: Sveitserstilens arkitektoniske uttrykk er typisk for mange norske byer, også for plankebyen Fredrikstad. Selv om bygningene er modernisert har de ikke endret hoveduttrykket.

Aldersverdier: Ca 50 % av bebyggelsen i Holmen-området er oppført før 1900. Ut fra flyfoto tatt like etter andre verdenskrig, er svært mange av bygningene oppført før andre verdenskrig.

Disse kvalitetene er viktige for stedets identitet, og bør derfor bevares.

Fredrikstad kommune

Reguleringsplan for Veumbekken Holmen
Utvikling av det bevaringsverdige bygningsmiljø i planområdet

2015-05-05 Oppdragsnr.: 5133585

Norconsult

Innhold

1	Trosvikholmen	4
1.1	Stedskarakter, byrom og bygningsstruktur	6
2	Kortfattet analyse av småhuskvartalene i planområdet	8
2.1	Registreringer	8
2.2	Identifisering av bygninger som ansees å være av særlig betydning for miljøet.	13
2.2.1	Sveitserhus i halvannen etasje	13
2.2.2	Bygårder i tre	14
2.2.3	Murhus	14
2.3	Identifisering av bygningsmiljøer med særlig betydning for områdets særpreg	15
2.3.1	Seierstensgata	15
2.3.2	Werenskiolds gate mellom Seierstensgata og Huths gate	17
2.3.3	Bebyggelse langs Borggata	18
2.3.4	Bygningsmiljø mellom Seierstensgata og tidligere elveløp	19
2.4	Identifisering av Enkeltbygg med særlig betydning for områdets særpreg	20
2.4.1	Murhus	20
2.4.2	Holmengate 20	21
3	Bevarings- og utviklingskonsept for området	22
3.1	Flomfare	22
3.2	Bevaringskonsept	22
3.3	Føringer for ny bebyggelse	24
4	Forslag til bestemmelser	27

	25.04.2015		BEB/KH	KH	BEB
Rev.	Dato:	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontroll	Godkjent

Introduksjon

Norconsult har i forbindelsen med planarbeidet for detaljregulering Veumbekken - Holmen utarbeidet en bevaringsstrategi for det bevaringsverdige bygningsmiljøet på Holmen, som berøres av reguleringsarbeidet. Hensikten med planen er å legge til rette for åpning av Veumbekken og parkdrag i Holmegata. Samtidig skal det åpnes for en fortetting i de tilliggende kvartalene, med spesielt hensyn til det spesielle bygningsmiljøet i planområdet.

Notatet er et innspill til planarbeidet som både skal ivareta bygningsmiljøet og legge til rette for utviklingen av området. Målet med arbeidet er å identifisere bebyggelse som bør bevares og å komme fram til viktige særtrekk som bør videreføres når området utvikles.

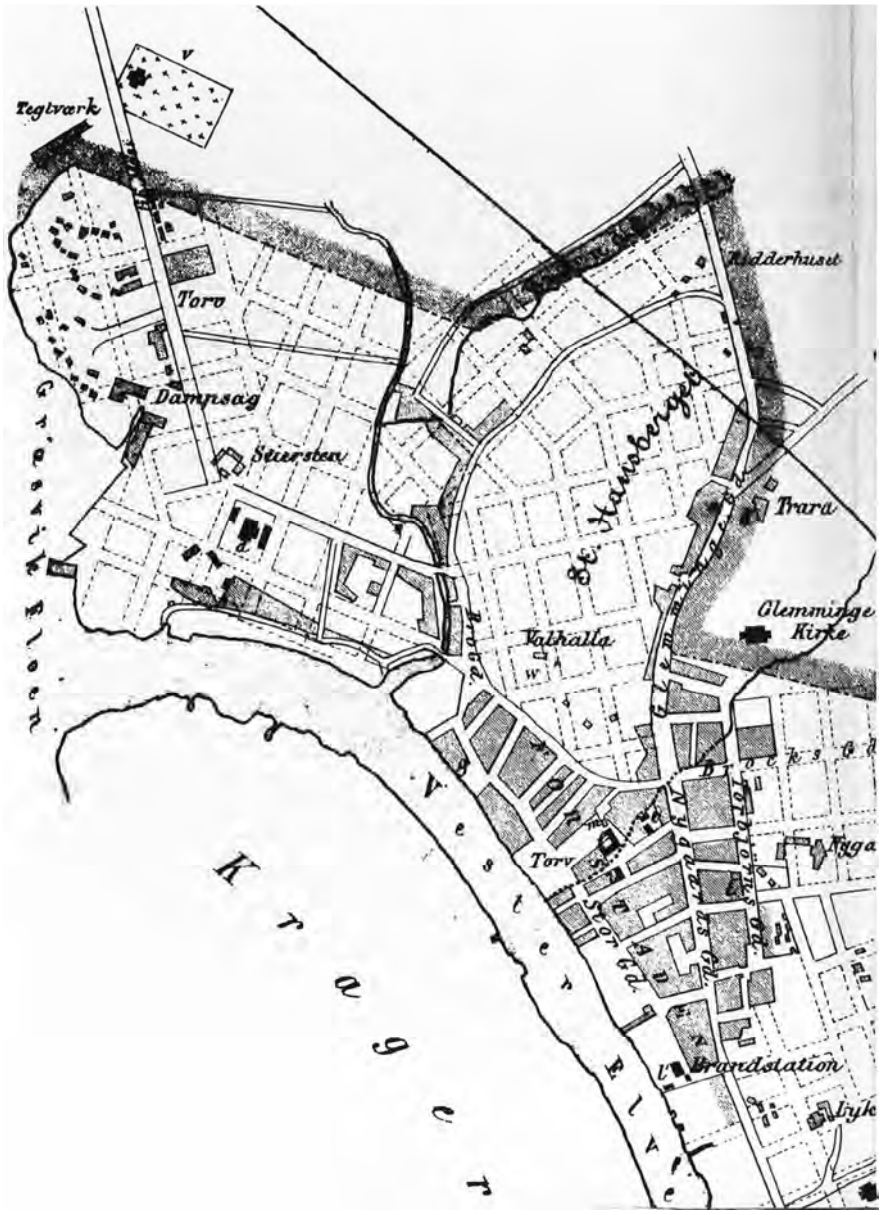
1 Trosvikholmen

De sentrale bykvartalene, som er del av det bevaringsverdige bygningsmiljøet på Holmen, ble tidligere omtalt som Trosvikholmen.

Trosvikholmen var et typisk arbeiderstrøk som vokste fram utenfor byen med bakgrunn i industrialiseringen og behov for å skaffe boliger til industriarbeidere. Området var i gamle dager ikke regnet for å være et godt strøk. En av årsakene var mye sumpig mark som særlig vår og høst var utsatt for oversvømmelser. Beboere besto av håndverkere og arbeidere og boligområdet hadde innslag av småindustri og håndverk.

En stor del av bebyggelsen ble bygd i 1870-90 årene og det er sveitserstilen som fremdeles er karakteristisk for bygningsmiljøet. Tilstanden til de gamle husene varierer og det er gjort bygningsmessige endringer som bryter med stilen, men huskroppene er i stor grad uendret.

Figur 1: Typiske bebyggelse i bykvartalene på Holmen



Figur 2: Historisk byplan for Fredrikstad

Historisk byplan (1884) som viser den fremvoksende bystrukturen tydeliggjør Seierstensgatas rolle i utviklingen, både som forbindelsesledd mellom byen og næringsvirksomhet utenfor byen og som utgangspunkt for utviklingen på Holmen.

Evja, som den nedre delen av Veumbekken ble kalt, gikk som en kanal gjennom tett bystruktur. Den hadde kaier på begge sider og var viktig som småbåthavn. Det var mulig å ro opp Veumbekken helt til jernbanelinjen. (se også Lokalsamfunnsrapport Trosvik, side 28).

Etter hvert ble Veumbekken lagt i kulvert. Den nordre delen i 30-tallet, den søndre delen først i 50-tallet, sannsynligvis på grunn av sin betydning som småbåthavn. Tidligere elveløpet går delvis

gjennom Trosvikholmen og er fremdeles lesbar i bystrukturen, gjennom tomtegrenser og gateforløp. Den begrenser også dagens hensynssone for bevaringsverdig kulturmiljø mot øst.

1.1 Stedskarakter, byrom og BYGNINGSSTRUKTUR

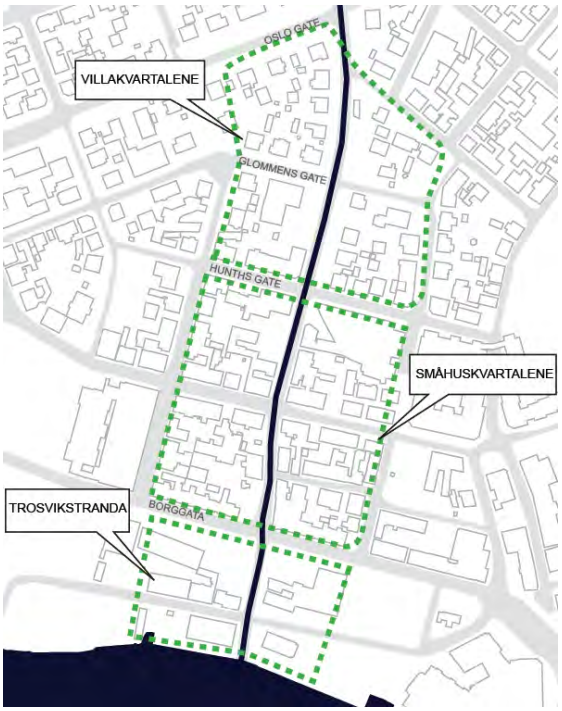
Planområdet omfatter en del av Fredrikstads elvepromenade og en del av Holmenområdet som er preget av småskala trehusbebyggelse med hovedfunksjon boliger.

Innenfor planområdet ser man tre tydelig ulike karakterer, som samlet utgjør Holmens identitet.

Trosvikstranda med beliggenhet mellom Vesterelva og Borggata er preget av åpenhet og nærheten til Glommavassdraget.

Småhuskvartalene mellom Borggata og Huths gate har et mer urbant og intimt preg. Bebyggelsen henvender seg mot gaten og danner tydelige byrom.

Villakvartalene i nord er preget av de grønne hagene som grenser inntil Holmegata.



Holmegata er i dag en relativt smal bygate. Gata er sterkt trafikkert og området bærer preg av belastninger fra biltrafikken. Veumbekken, eller Evja som den søndre delen av Veumbekken ble kalt, rant til dels gjennom området, før den ble lagt i kulvert under Holmegata.

Siktlinje ned Holmegata til elven er en viktig orienteringslinje i byen.

Trosviksstranda

Bebyggelse som grenser til planområdet er nyere tids industri- og næringsbebyggelse, som nå vurderes i forbindelse med planarbeid for områderegulering av Trosvikstranda.

Småhuskvartalene

Småhuskvartaltene i planområdet er del av det bevaringsverdige kulturmiljøet på Holmen. Mest typisk for området er sveitershusene i halvannen etasje. De ble benyttet som bolig eller som bolig i kombinasjon med næring i første etasje. Bebyggelsen forholder seg til kvartalsstrukturen gjennom gateveggers beliggenhet mot bygaten og plassering av vinduene i fasaden. Inngang til bolig er fra bakside. Inngang til forretning fra gatesiden. Brutte hjørner i første etasje og inngang til forretning plassert i hjørne er typisk for området. Tettheten i området varierer, men ligger hovedsakelig mellom %-BRA = 40 - 150 % BRA . Tomtene med høy utnyttelse har som regel lite eller ingen uteoppholdsarealer.

Villakvartalene

Bebyggelsen i de øvre kvartalene har likhetstrekk med hagebyene som ble etablert etter 1900 og var en reaksjon mot industrialismens tettpakkede bysamfunn. Rundt boligområdene skulle det anlegges grønne parker og alle boligene skulle få sin egen hageflekk.

Arkitekturen vest for Holmegate har klare referanser til empire og klassisme, typisk fra perioden 1920-1935. I denne perioden er bygningene symmetriske, krysspostvinduene fra sveitserstilen ble erstattet med smårutete vinduer med midtpost inspirert av Louis Sieze-stilen. Bygningskroppen er avgrenset rektangulær, saltaket har svært bratt takvinkel og bred takgesims som danner overgangen mellom vegg og tak. Det er detaljering rundt vinduer og markante vindskier. Et annet typisk trekk fra Louis Seize-stilen er tak med markant svai mot gesimsen og arkoppbygg, noe som disse bygningene er gode eksempler på.

Stilperioden kalt Nyklassisime sammenfalt med oppbyggingen av et selvstendig Norge etter unionsoppløsningen og ønsket om en ny «egen» arkitektur og omtales ofte som «Det nye Norge».

2 Kortfattet analyse av småhuskvartalene i planområdet

Småhuskvartalene i planområdet er del av det bevaringsverdige kulturmiljøet på Holmen. Mange av trehusene representerer ikke unik arkitektur hver for seg, men til sammen utgjør de en særpreget helhet. Å styrke bevaring av bygningsmiljøet er en forutsetning for gjennomføring av planforslag Veumbekken – Holmen med bekkeåpningen, som forutsetter at noen bygninger må rives i det bevaringsverdige bygningsmiljøet.

Målet med analysen er å identifisere bebyggelse som bør bevares og å komme fram til viktige særtrekk som bør videreføres når området utvikles. Planforslaget skal sikre at dagens bygningsmiljø ivaretas uten at utviklingen av området stopper opp.

Kommunedelplanen gir sammen med gjeldende reguleringsplan føringer for bevaringsområdet hvor følgende står sentralt:

1. Strøkets særpreg og helhetsmiljø skal bevares og videreutvikles.

2. Bygninger som har spesielt verneverdige kvaliteter skal opprettholde sin opprinnelige karakter Bygninger som ansees å være av betydning for miljøet kan nektes revet.

2.1 REGISTRERINGER

Kvartalsstruktur/Byrom inkl. hjørner

Forstaden ble, noe som også er typisk for denne tiden, bygget ut etter rutenettsplaner. De sentrale bykvartaler har en størrelse på ca. 65 m x 65 m og det karakteristiske gateløpet har en bredde på 12 meter. Et av kvartalene er delt opp i øst vest retning med en sentral adkomst: Smalgangen

Bykvartalenes fasader er plassert på linje langs gaten. De tverrgående gatene har historisk vært de viktigste, derfor vender langsiden av bebyggelsene til dagens tverrgater. Fasadeutformingen tar hensyn til det offentlige gaterommet uansett om det er tverr- eller langsgående gater. Boliginngangene ligger bak husene og mange av husene er bygget vegg i vegg med nabohuset. Avstand mellom husene varierer mellom 2 og 10 meter. Området som ble benyttet til småindustri og annen næringsvirksomhet brukes i dag stort sett som lager, verksted og parkering.

Bebyggelse registrert i Sefrak

Figur 3: Sefrak registering i planområdet og i hensynssone kulturmiljø, kilde: kommunens kartklient.
(Stiplet linje: varslet planområdet, hel linje: hensynssone kulturmiljø, rød linje: Sefrak registrerte bygninger)

Rundt 50% av bebyggelsen er sefrak registrert, dvs. at det ble bygget før 1900.

Etasjer og takform

Figur 4: Byggehøyder

Bebyggelsen i bevaringsområdet varierer fra 1 etasje til 2 etasjer med saltak. Mange bygninger i 1 etasje har takutstikk og hovedvekt av bebyggelsen oppfattes derfor som halvannen etasje, Sveitserhusene i 1 etasje med saltak og ett sentralt takutstikk preger området.

Den øvrige bebyggelse er bygårdene av tre og mur i 2 etasjer, med saltak og til dels mindre dominerende takutstikk. De utgjør sammen med den øvrige bebyggelsen et mangfold uten at de bryter med skalaen til de typiske sveitserhusene.

Bebyggelse i de tilgrensende kvartaler varierer mellom 1 og 2 etasjer. Unntak er eldresenteret som er bygget i 3 etasjer og et næringsbygg på Trosvikstranda i 4 etasjer.

Materialbruk

Figur 5: Murhus markert i gul

Det er hovedsakelig trehus i området. Murhus er unntaket, noe som er typisk for områder utenfor murbyens tvang, fordi det var billigere å bygge i tre.

Funksjon: Bolig / Næring

Figur 6 Næringsvirksomhet

Det er spesielt hjørnebebyggelsen som var viktig for handel i området. Småindustri forgikk sannsynligvis inne i kvartalene eller i tilliggende næringsområder.

2.2 IDENTIFISERING AV BYGNINGER SOM ANSEES Å VÆRE AV SÆRLIG BETYDNING FOR MILJØET.

3 ulike typer bebyggelse har betydning for området særpreg:

2.2.1 Sveitserhus i halvannen etasje

Figur 7: Werenskiolds Gate 12 A: Eksempel på sveitserhus i halvannen etasje -

Mest typisk for området er sveitershusene i halvannen etasje. Sveitserhuset kjennetegnes av saltak med bratte vinkler, ofte høy synlig grunnmur og krysspostvinduer som ga mulighet til å lufte bedre. Det finnes eksempler på bygninger med tidligere stilarter, spesielt senempire, og noen bygg har detaljer fra flere stilarter. Dette kan være fordi de gamle byggene ble ombygget rundt 1900, og noen har fått takoppbygg. Flere av disse har fortsatt senempire vinduer. Huskroppene er i stor grad uendret.

De ble benyttet som bolig eller som bolig i kombinasjon med næring i første etasjen. Bebyggelsen forholder seg til kvartalsstrukturen gjennom gateveggers beliggenhet mot bygaten og plassering av vinduene i fasaden. Fasade lengde varierer fra 8 til 15 meter. Skalaen preger sammen med de store gavlene gatebildet. Inngang til bolig er fra bakside. Inngang til forretning fra gatesiden. Brutte hjørner i første etasje markerer kvartalets hjørner. Inngang til butikker og annen servicevirksomhet lå sannsynligvis også i hjørnet.

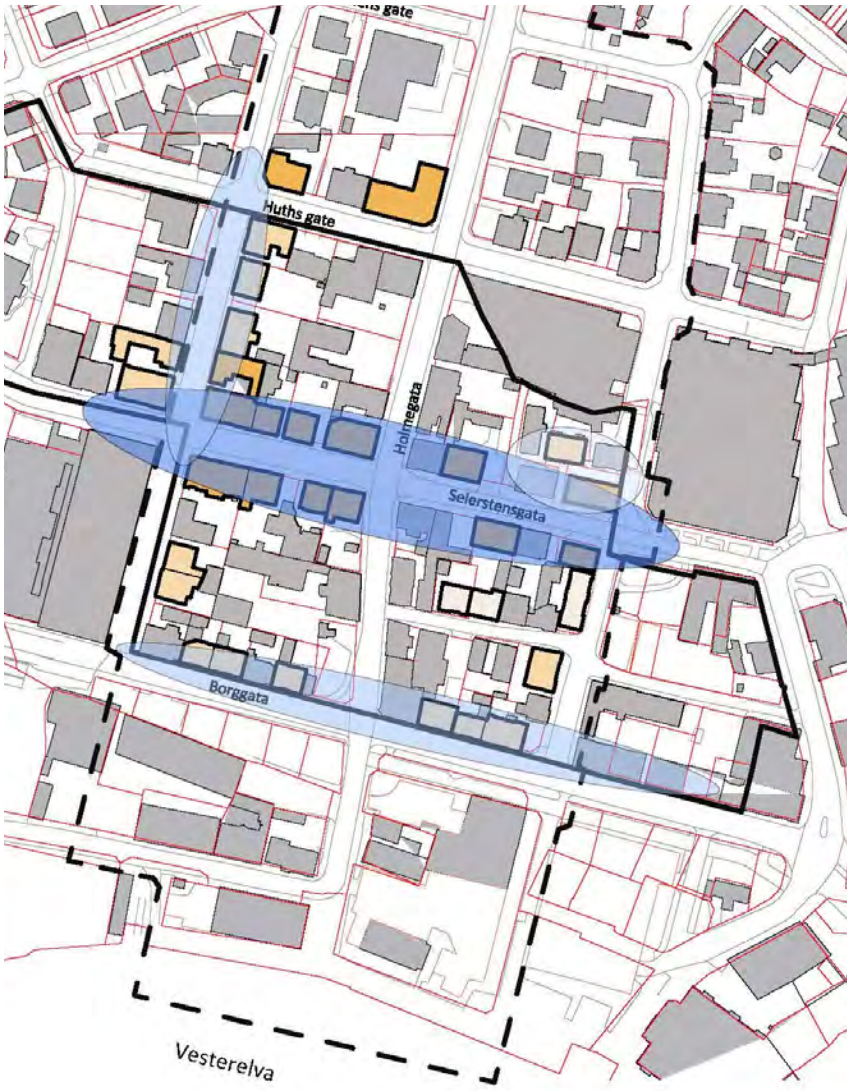
2.2.2 Bygårder i tre

De fire bygårdene i planområdet har to fulle etasjer og framstår med en noe større skala enn Sveitserhusene. Disse gårdene ligner på den klassiske 1890-gårdsbebyggelsen i Oslo, med vertikale t-post vinduer og klassiske detaljer under gesims. Detaljene under gesims er ikke lik den man finner på murbygg, men derimot fra trebygninger i dragestil. Fasadelengden varierer mellom 15 og 22 m. Også bygårdene forholder seg til kvartalsstrukturen med gateveggens beliggenhet som avgrenser bygaten og med plassering av vinduer i fasaden. Boligens innganger er fra baksiden.

2.2.3 Murhus

Det er fire murhus i planområdet. Det er bolighus som er bygget i 2 fulle etasjer. Fasadelengde varierer mellom 8 og 13 meter. Bebyggelsen forholder seg til kvartalsstruktur på samme måte som bygårdene. Werenskiolds gate 20 har i tillegg et skrått gatehjørne med inngang til butikklokaler i første etasje.

2.3 IDENTIFISERING AV BYGNINGSMILJØER MED SÆRLIG BETYDNING FOR OMRÅDETS SÆRPREG



Figur 8: Områder med spesiell betydning for opplevelse av bygningsmiljøet

Det er identifisert 4 områder som har spesiell betydning for opplevelse av området. I tillegg er det enkeltbygg som vurderes viktig for helhetsopplevelsen.

2.3.1 Seierstensgata

Seierstensgata framstår som et helhetlig bygningsmiljø. Bygningsmessige kvaliteter henger sammen med at disse byggene er en lang sammenhengende rekke av trehus fra samme tidsepoke med stiltypiske takutstikk, takvinkel, materialbruk, proporsjoner, vinduer. Som enkelt bygg kan

Werenskiolds gate 12 fremheves som en velholdt bygning med mange opprinnelige detaljer og høy representasjonsverdi.

Sveitserhusene i 1 etasje med saltak og et sentralt takoppbygg preger byrommet. At Seierstensgata samtidig er del av den historiske ferdselsåren øker verdien av å bevare bygningsmiljøets særpreg ytterligere.

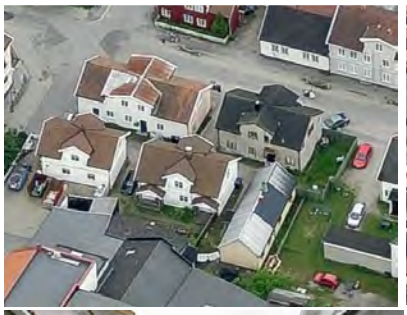
2.3.2 Werenskiolds gate mellom Seierstensgata og Huths gate

Også Werenskiolds gate framstår som et helhetlig bygningsmiljø. Noe som er spesielt med denne gaten, er at det i midten er bygget en bygård, antakeligvis i samme tidsepoke. Gården har mye til felles med f.eks. Oslos 1890-gårds bebyggelse. Denne husrekken er enhetlig i sitt uttrykk, men har samtidig en variasjon i høyder og volumer uten at det går på bekostning av helhetsinntrykket. Hjørnebebyggelsen mot Seierstensgata har mest særpreg, med det typiske kuttede hjørnet og plassering langs med Seierstensgata, som gjør at bygningene vender gavlen mot Werenskiolds gate.

2.3.3 Bebyggelse langs Borggata

Den småskala trehusbebyggelse mot Borggata avslutter småhuskvartalen mot sør og synliggjør det historiske bygningsmiljøet mot bysiden. Det historiske byrommet framstår som fragmentert siden bebyggelsen på andre siden av gaten er revet. Bebyggelsen langs Borggata er allikevel viktig som markering av det historiske bygningsmiljøet i byen og markering av Holmen mot Borggata.

2.3.4 Bygningsmiljø mellom Seierstensgata og tidligere elveløp



Bebyggelsen framstår som en husgruppe med 4 boliger og et uthus. Husgruppen er organisert både mot Seierstensgata og mot en indre adkomst som boliginngangene sannsynligvis vendte mot. Bebyggelsen grenset opprinnelig til Evjas åpne kanal, noe som fremdeles kan synes gjennom eiendomsgrensene. Betydningen av bygningsmiljøet for det offentlige gaterommet er ikke framtredende og bevaringsverdien er derfor ikke like stort som for de andre miljøene.

2.4 IDENTIFISERING AV ENKELTBYGG MED SÆRLIG BETYDNING FOR OMRÅDETS SÆRPREG

2.4.1 Murhus

Werenskiolds gate 20

Werenskiolds gate 20 er en av fire murbygninger i planområdet. Bygget har andre idealer enn sveitserhusene, men underordne seg likevel kvartalsstrukturen og har som øvrige hjørnebygg skrått hjørne. Murhuset har klassiske trekk med buet vindu i en spiss gavl i hjørnet. Vinduene har fått en omramning med dekorative elementer, som er en blanding av historiske elementer og en smak av jugendarkitektur. Fasaden er asymmetrisk, som var typisk for den nye arkitekturen. Under viser bilder fra Ålesund, man kan se at det er noen trekk som minner, selv om Werenskiolds gate har et langt enklere uttrykk. Bygget bidrar postivt til mangfold i området.

Werenskiolds gate 6 + 8

Disse to byggene ligner på viktorianske hus fra England med stor takhøyde og klassiske murdetaljer på hjørner og rundt vinduer. Tidsepoken sammenfaller med våre sveitserhus, men her har eier vært utenlands for å hente inspirasjon eller byggmesteren kanskje vært av utenlandsk opprinnelse – noe som ikke var uvanlig på denne tiden.

2.4.2 Holmengata 20

Bygningen ligger vendt mot Holmegata og tidligere elveløp og ble oppført som bryggerhus og vedskur i 1894, og hovedbygget i 1895. Bygningen har store takutstikk, utskårne motiv i gavlene og krysspostvinduer i 2.etasje, som er kjennetegn for sveitserhus. Det er stående kledning på yttervegg i 2.etg., og liggende kledning på 1.etg under med markert etasjeskiller. Bygget har fått en særpreget form da det har fulgt det opprinnelige elveløpet til Evja. Det har bevart sitt flotte særpreg og mange opprinnelige detaljer.

3 Bevarings- og utviklingskonsept for området

3.1 FLOMFARE

Det bevaringsverdige bygningsmiljøet på Holmen ligger innenfor hensynssone for flomfare iht. kommunedelplanen for byområdet. Innenfor hensynssone tillates ikke etablering av ny bebyggelse lavere enn nivå for en 200-års flom satt til kotehøyde 2,5 meter, med mindre det utføres tiltak som sikrer ny bebyggelse i tråd med kravene i TEK. Dvs. at ny bebyggelse må ha en gulvhøyde på 2,5 meter eller at bebyggelse må kunne tåle flom.

Endringer og fortetting i området må foretas med hensyn til eksisterende bygningsstruktur og bebyggelse. Krav om tiltak som reduserer fare for skader på grunn av flom må balanseres med krav om tilpasning til det bevaringsverdige bygningsmiljøet.

Som tiltak mot flomfare er det foreslått å heve gulvnivå for boliger i 1. etasje med 0,5 meter over terreng. Synlig grunnmur er typisk for byggestilen og det å løfte første etasjen med 0,5 meter syns derfor akseptabelt i det eksisterende bygningsmiljøet. Samtidig vil det gi bedre bokvalitet å løfte boligetasjen noe over det offentlige gaterommet. Gulvnivå for nye boliger vil da ligge over nivået til 200-årsflom (uten klimatillegg).

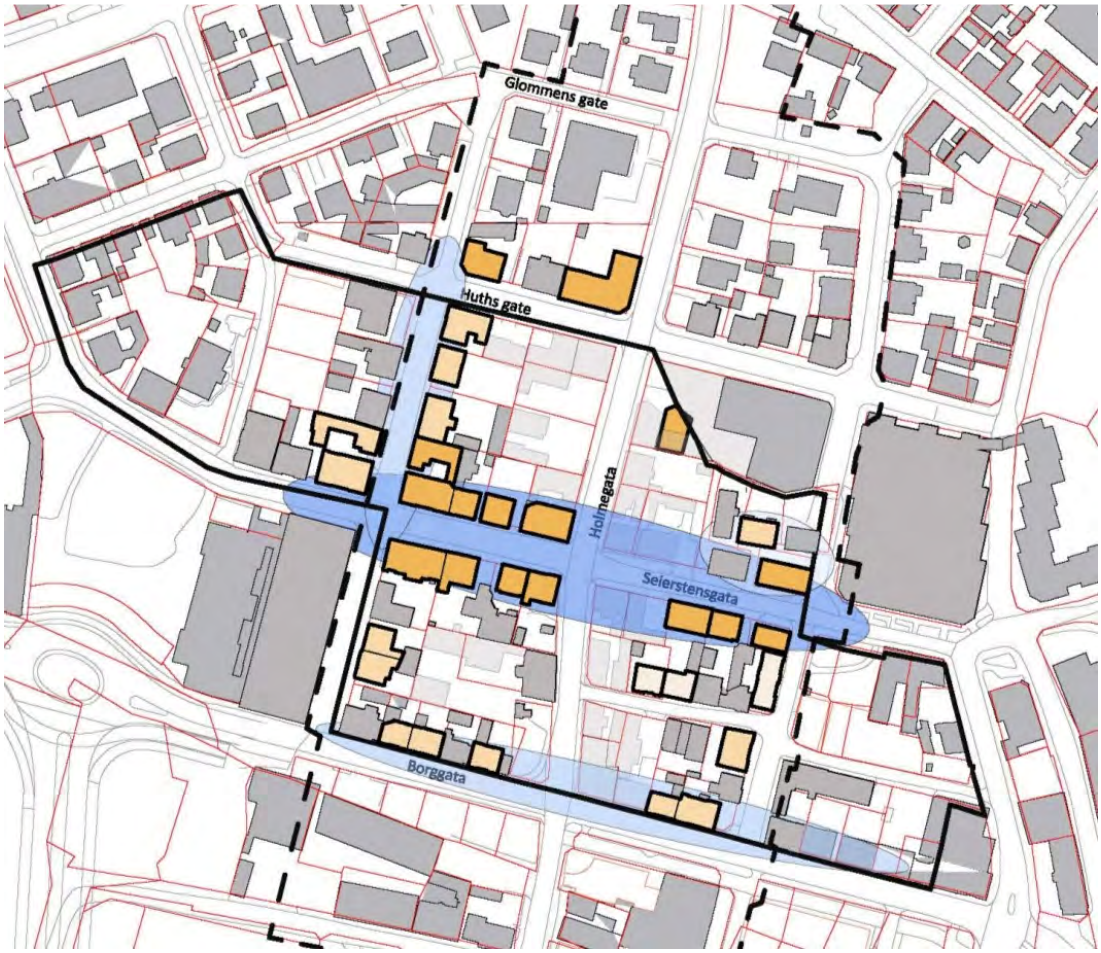
3.2 BEVARINGSKONSEPT

Verdifull bebyggelse for bygningsmiljø

Avgjørende i bevaringsstrategien er at mange av de opprinnelige bygninger beholdes. Nye bygninger skal oppleves som en komplementering og ikke som en erstatning av bebyggelse i området. Derfor omfatter reguleringsplanen for Veumbekken ikke bare parkdraget i Holmegata, men også de tilliggende småhuskvartalene som er del av det bevaringsverdige bygningsmiljøet på Holmen.

Videreføring av kvartalsstruktur er grunnleggende for bevaringskonseptet. I tillegg er det identifisert bebyggelse som er spesielt verdifullt for opplevelsen av bygningsmiljøet. Bebyggelse som utgjør det helhetlige bygningsmiljø i Seierstensgata, Werenskoilds gate og Borggata er særlig viktig. Werenskiolds gate 20 og Holmegata 19 er avgjørende for at Huths gate oppleves som del av dette miljøet. Derfor foreslås det å inkludere nordre siden av Huths gate i bevaringsområdet. I tillegg skal bebyggelsen bevares som markerer kvartalsstrukturen og er særlig miljøskapende.

Intensjonen er at bebyggelse bevares i sin hovedform og at hovedelementene i bebyggelsens utvendig utseende videreføres eller tilbakeføres til det opprinnelige. Det bør ikke settes krav til bevaring av bærekonstruksjonen eller interiør for å muliggjøre at bygningene kan moderniseres innvendig og at tekniske forbedringer kan utføres.



Figur 9: Bebyggelse som foreslås regulert til bevaring (mørk gul er mest viktig)

Holmegata 20

Holmegata 20 er bygningen med mest særpreg i husrekken som er foreslått revet. Bygningen ble ført opp i 1895 i sveitserstil og har mange fine detaljer. Fotavtrykket er påvirket av plasseringen, ved siden av det gamle elveløpet. Det bør derfor drøftes om det er mulig å flytte bebyggelsen bakover, slik at den fremdeles vil utgjøre hjørnebebyggelsen i kvartalet.

Seierstensgata 18 a og Borggata 16

Seierstensgata 18 a og Borggata 16 er bebyggelse som er i analysen markert som viktig for bygningsmiljøet. Ved utvidelse av gatetverrsnitt og riving av eksisterende bebyggelse vil disse bygninger framstå i en annen sammenheng enn før. Bebyggelsen inntar hjørnetomter i kvartalsstruktur som er ønskelig å reetablere mot parkdraget. De eksisterende bygninger er lite egnet til definering av kvartalets hjørner. Et suksesskriterium for tiltaket med etablering av parkdrag i Holmegata er imidlertid at det kan bygges opp gode fasader mot parkdraget som sikrer aktivitet og sosial kontroll i det offentlige rommet. Det er derfor foreslått at Seierstensgata 18 a og Borggata 16 kan erstattes av ny bebyggelse for å markerer kvartalsstrukturen i hjørnet. Det er da også satt krav om publikumsrettet funksjon i første etasje.

3.3 FØRINGER FOR NY BEBYGGELSE

Tilpasningsarkitektur kan grovt deles i tre kategorier: stilkopiering, tilpasning eller sterk kontrast. De to ytterpunktene gir dårlige løsninger. Stilkopien fokuserer kun på estetikk, den forvansker historieforståelsen og gir forvirrende arkitektur. Den sterke kontrasten er i mange sammenhenger estetisk uheldig og underordner seg ikke det miljøet den skal forholde seg til.

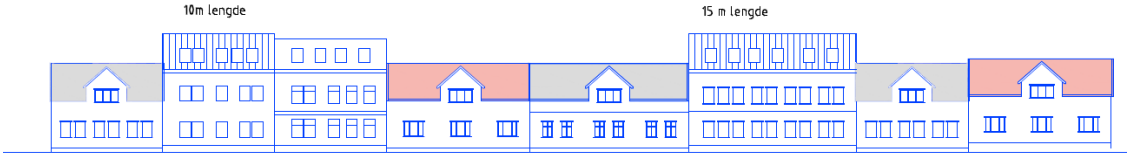
Et godt resultat må ivareta både estetikk og historisk lesbarhet. De beste løsningene ligger i de fleste tilfeller i ulik grad av tilpasning til det omliggende miljøet, fra nesten-kopien til et moderne arkitekturuttrykk. Tilpasningen kan gjelde overordnete trekk som tomtestruktur, skala og bygningstypologi, og detaljer som materialbruk, fasadekomposisjon og dekor. Hvor mange parametre som skal gjentas eller fortolkes i nybygget, vil avhenge av bygningsmiljøets sårbarhet.

På Holmen bør ny bebyggelse ha høy kvalitet i arkitektonisk utforming, detaljering og materialbruk som gir et godt samspill mellom gammel og ny bebyggelse. Følgende forhold bør være styrende for ny bebyggelse i Holmeområdet:

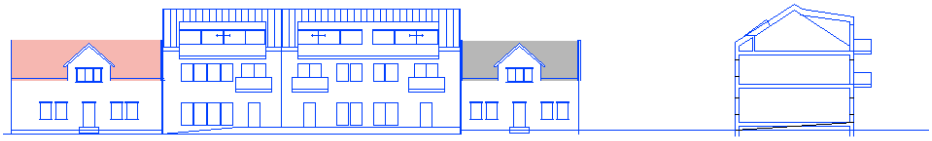
- Ny bebyggelsen skal plasseres og orienteres i forhold til kvartalsstrukturen.
- Bygningsvolumer eller fasader skal deles opp slik at de er tilpasset eksisterende bebyggelses skala.
- Ny bebyggelse skal ha skråtak mot gatesiden. Takvinkel og høyder på gesims og møne skal tilpasses slik at ny bebyggelse ikke dominerer eksisterende bebyggelse.
- Nye bygninger som definerer kvartalets hjørner skal ha en 45 graders knekk i hjørnet. Inngang til næringsvirksomhet skal være fra hjørnet.
- Nye bygninger skal framstå som trehusbebyggelse.

Reguleringsplanforslaget har søkt å finne en balanse mellom hensyn til det bevaringsverdige bygningsmiljøet, bokvalitet og tilrettelegging for en tidsriktig utvikling av områder. Prinsippet for utbygging er at ny bebyggelse skal ha en gesimshøyde på to etasjer og saltak mot det offentlige rom, dvs. gater og parkdrag. Fasadeuttrykket mot gaten og park skal i detaljeringen være tilbakeholdende for å ikke visuelt dominere over den bevaringsverdige trehusbebyggelsen. Balkonger tillates ikke mot gate. Takutstikk tillates kun for hjørnebebyggelsen, som et hjørnemotiv. Fasadeutrykket skal varieres slik at bebyggelse oppfattes som enkeltstående bygninger med maksimal fasadelengde på 15 meter.

I området hvor flere tomter kan utvikles samlet og potensialet for gode uterom er stort, er det foreslått å åpne for stor grad av takoppløft (3/4 deler takoppløft per maks. fasadelengde på 15m) mot bakgården. Det er stor frihet i utforming av fasaden i forhold til balkonger, takoppløft, vindusutforming mm, men materialvalg og maksimal fasadelengde skal videreføres. Forslag til rammer for ny bebyggelse gir en nesten fullverdig tredje etasje og mulighet for å legge inn mange kvaliteter for etablering av attraktive boliger.

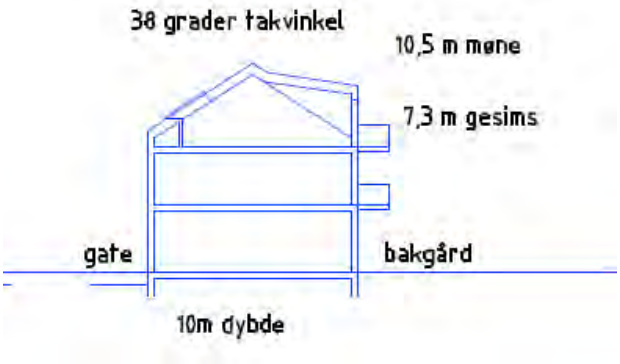


Figur 10: Prinsipp for utforming av ny bebyggelse mot det offentlige rom



Figur 11: Prinsipp for utforming av ny bebyggelse mot bakgård

Figur 12: Eksempler på bebyggelse med takutstikk på hjørner



Figur 13: Typisk snitt for transformasjonsområder med 2 etasjer og saltak mot gate og takutstikk med gesimshøyde opp til 3 etasjer mot bakgård.

Det er viktig med arkitektfaglig kompetanse ved alle nye byggesaker i området. Utbyggere bør vurdere å bruke arkitekter som kan dokumentere kompetanse på infill- og fortettingsprosjekter i bevaringsverdig bygningsmiljøer. Tett kontakt både med kommunens byggesaksavdeling og vernemyndigheter vil være viktig for å få til gode løsninger som bidra med å videreutvikle kvalitetene i området.

For å oppnå ønsket resultat, er det også viktig hvordan det offentlige rom utformes. Gatestrukturen bør reetableres. Belysningen bør vurderes helhetlig for hele Holmenområdet.

Figur 14: Utbyggingspotensial, utsnitt illustrasjonsplan for planforslag Veumbekken – Holmen, april 2015, (bebyggelse i rosa er foreslått regulert med krav om publikumsrettet funksjon i første etasje)

4 Forslag til bestemmelser

Bevaring av enkelt bygninger

Bebyggelse som er viktig for områdets særpreg er markert i plankartet og reguleres til bevaring. Målet er at bebyggelse bevares i sin hovedform og at hovedelementene i bebyggelsens utvendige utseende tilbakeføres til det opprinnelige. Det settes ikke krav til bevaring av bærekonstruksjon eller interiør.

Hensynssone – bevaring kulturmiljø

a) Bebyggelse avmerket på plankart skal bevares

Eksisterende bebyggelse avmerket på plankartet som bebyggelse som skal bevares tillates ikke revet/fjernet. Bevaringsverdige bygninger er regulert med eksisterende gesimshøyde, takform og etasjeantall. Det karakteristiske uttrykk med hensyn til utforming, materialbruk, farger og utførelse skal bevares eller tilbakeføres til det opprinnelige. Ved ombygging skal hovedelementene i bebyggelsens utvendig utseende tilbakeføres til det opprinnelige. Ved reparasjon av fasader gjelder at gamle elementer i størst mulig grad skal beholdes, og at nødvendige nye skal utføres i samme materialer og med samme uttrykk som de gamle. Et skadet bevaringsverdig bygg eller deler av det kan nektes fjernet / revet dersom det etter kommunens skjønn ikke anses som urimelig at eieren setter bygningen i stand. Dersom rivning /fjerning tillates må det dokumenteres at bygninger kan erstattes med nybygg / tilbygg som tilfører området kvaliteter på linje med bebyggelse som søkes fjernet.

b) Alle søknadspliktige tiltak på eksisterende bebyggelse skal forelegges vernemyndigheten.

Alle søknadspliktige tiltak på eksisterende bebyggelse skal forelegges vernemyndigheten til uttalelse før det fattes vedtak. Sammen med søknad skal det foreligge dokumentasjon av eksisterende og så langt mulig opprinnelig situasjon, begrunnelse for tiltaket og en beskrivelse av hvordan vernehensynene er ivaretatt.

c) Kommunen skal informeres om byggearbeider

Alle utvendige byggearbeider som påvirker bygningens utseende mot offentlig gate, gatetun og park skal forelegges bygningsmyndigheter i skriftlig form. Intensjonen er å sikre at kommunen er informert om byggearbeider før de utføres og kan dermed få mulighet til å veilede utbyggerne i tilpasning av tiltak til det bevaringsverdige bygningsmiljøet.

d) Ny bebyggelse i hensynssone bevaring

Det er tillatt å rive bygninger i området som ikke er vist som bevaringsverdige. Ny bebyggelse skal harmonere med den eksisterende bevaringsverdige bebyggelsen med hensyn til bygningsvolum, proporsjoner, utforming av fasader og materialbruk. Hvis flere eiendommer slås sammen må det redegjøres for hvordan nybygg tilpasser seg områdets skala og hvordan en oppnår variasjon i

fasadeuttrykk. Ingen bygninger skal framstå med en fasadelengde lengere enn 15 m. Volumene kan kreves delt opp enten visuelt gjennom å gi inntrykk av å være flere bygninger eller ved fysisk adskillelse. Husdybde skal ikke overstige 10 meter.

e) Materialbruk

Vinduer, dører og ytterkledning skal utføres i tre.

f) Alle søknadspliktige tiltak på eksisterende bebyggelse skal forelegges vernemyndigheten

Alle søknadspliktige tiltak for oppføring av ny bebyggelse skal forelegges vernemyndigheten til uttalelse før det fattes vedtak. Sammen med søknad skal foreligge en dokumentasjon og beskrivelse av hvordan vernehensynene er ivaretatt.

g) Byggehøyder

Byggehøyder foreslås regulert med maksimal gesims til 7,5 m og er maksimal byggehøyder til 10,5 m målt fra gjennomsnittlig planert terreng rundt bygningen. For områder med større sammenhengende utbyggingspotensialet tillates det omfattende takoppløft mot bakgården, slik at bebyggelsen kan få en tilnærmet fullverdig tredje etasje.

Felles bestemmelser for småhuskvartalene

Småhuskvartalet i planområdet oppfattes som del av et bygningsmiljø på Holmen. Bestemmelsen som styrer plassering av bebyggelsen, utforming og estetikk er derfor lik innenfor og utenfor hensynssone for bevaring.

Felles bestemmelser for småhuskvartalene (i hensynssone bevaring og utenfor hensynssone bevaring):

Plassering av bebyggelse
Kvartalsstrukturen skal videreføres. Der hvor byggegrensen er sammenfallende med formålsgrensen mot gate og park skal bygningenes fasade ligge i formålsgrensen. Mindre avvik fra byggegrensen tillates for å oppnå variasjon i fasadeuttrykk. Ny bebyggelse kan oppføres i tomtegrense under forutsetning av at brann- og byggeforskrifter er oppfylte.

Utforming
Bebyggelsen skal ta hensyn til områdets karakter og gi gode overganger til tilgrensende bebyggelse.

Høye, lukkede sokkeletasjer mot gater eller park tillates ikke. Parkeringsanlegg, boder eller lignende tillates ikke eksponert mot offentlige gater, byrom og parker. Inn- og utkjørsler inkludert ramper skal integreres i bebyggelsen og avskjermes fra gateløp med port.

Balkonger tillates ikke plassert mot gater og park. Balkonger tillates mot bakgård. Utkragingen for balkonger begrenses til 1,5 m dybde. Svalganger tillates ikke.

Gulvnivå for boliger i 1. etasje skal ligge på ca. 0,5 m over terreng, mot det offentlige gatenettet og grøntstruktur park. Inngang til boliger skal ligge mot bakgård. Gulvnivå for publikumsrettet virksomhet skal ligge i terreng for å ivareta universell utforming. Inngang til næringsvirksomhet skal ligge mot gaten eller park med minst en inngang per virksomhet. Etasjehøyde for næringsareal i første etasje skal være minst 3,5m.

Bygninger skal ha saltak med takvinkel mellom 33 og 38 grader mot offentlige rom som gater og park.

Kvartalets hjørner i småhuskvartalet skal ha en knekk på 45 grader.

Takoppløft tillates som ikke mot gaten. Unntak er takoppløft som markerer kvartalets hjørner, som hjørnemotiv.

Gjerder og murer kan tillates oppført etter at særskilt tillatelse er gitt. Disse skal gis en utforming som harmonerer med strøkets karakter.

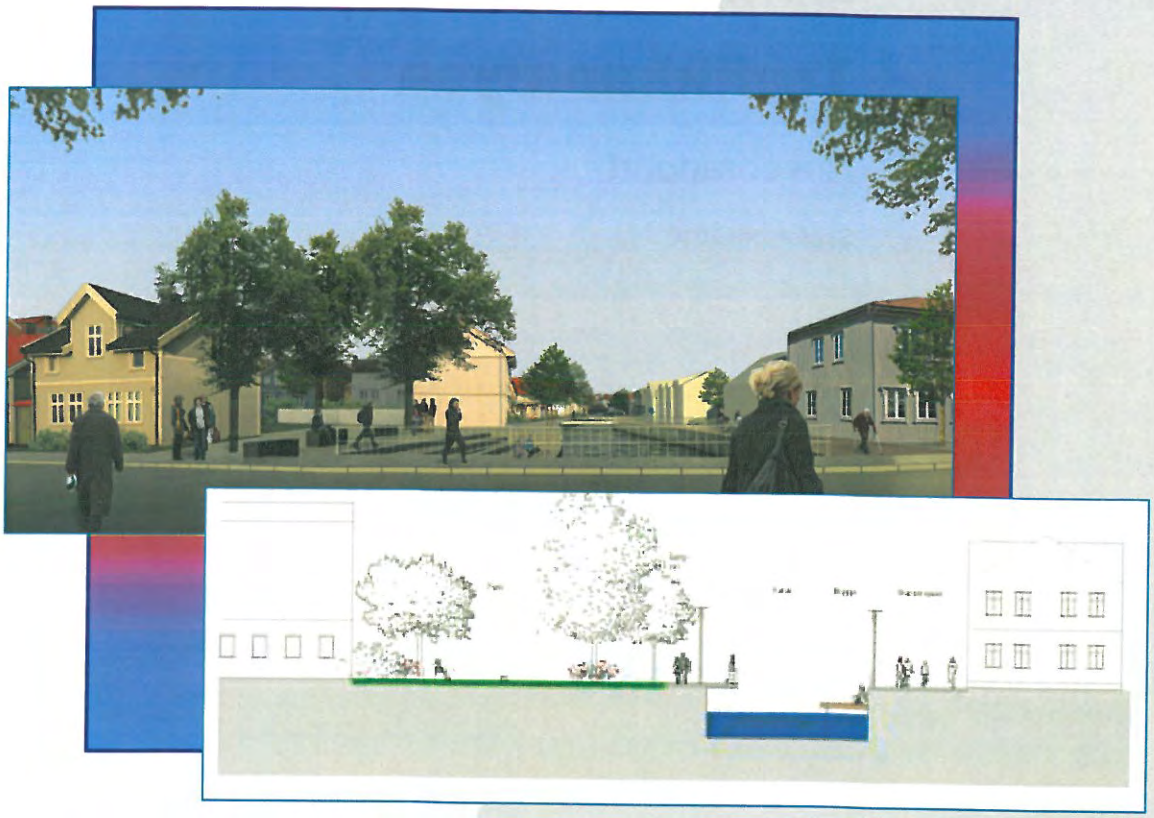
FREDRIKSTAD kommune

Åpning av Veumbekken, og stenging av Holmegata i Fredrikstad

Trafikkanalyse

Rapport

September 2010



COWI

COWI AS
Grensev. 88
Postboks 6412 Etterstad
0605 Oslo

Telefon 02694
www.cowi.no

FREDRIKSTAD kommune

Åpning av Veumbekken, og stenging av Holmegata i Fredrikstad

Trafikkanalyse

Hovedrapport

September 2010

Oppdragsnummer:	131605
Dokument nr.	1
Versjonsnr.	1
Utgivelsesdato	29.09.2010
Utarbeidet	Rolf Marstein
Kontrollert	
Godkjent	

Innholdsfortegnelse

1	**Trafikkavviklingen i år 2013**	**3**
1.1	Trafikkbelastningen	3
1.2	Vegnettet i år 2013	3
1.3	Veumbekken, om prosjektet	5
2	**Trafikkavviklingen i år 2013**	**6**
2.1	Konsekvens av ny bro til Kråkerøy	6
2.2	Holmegata i år 2013	7
3	**Trafikkberegninger for åpning av Veumbekken**	**9**
3.1	Stenging av Holmegata uten andre tiltak	9
3.2	Holmegata og Gutzeits gate stengt	10
3.3	Etablering av ny gate	11
4	**Oppsummering/problemstilling**	**13**

Vedlegg:

Forord

COWI AS har fått i oppdrag fra Fredrikstad kommune å vurdere konsekvensene av å stenge "nedre del" av Holmegata mellom Borggata og Idrettsvegen.

Veumbekken går i dag i kulvert langs Holmegata til utløpet i Vesterelva (Glomma). Kulverten er i svært dårlig forfatning og må erstattes innen kort tid. Nå vurderer en å åpne bekken igjen, og gjøre bekken/Holmegata til et grøntdrag gjennom området. All biltrafikk vil i så fall bli fjernet fra den aktuelle strekningen av Holmegata.

Kommunen ønsker utredet konsekvensene av å stenge Holmegata uten andre tiltak. Videre ønskes en utredning av to forskjellige gatereguleringer: Konsekvensene av å stenge Gutzeits gate mellom Teglverksveien og Borggata i tillegg til Holmegata, og konsekvensene av å tilrettelegge for at Oslogata, Teglverksveien og en ny lenke ned til Borggata skal erstatte Holmegata.

Trafikkberegninger i Contrammodellen for Fredrikstad skal danne grunnlag for utredningen og de trafikale vurderingene. I trafikkberegningene skal en legge til grunn at ny bro til Kråkerøy med tilhørende vegnett er etablert, og at Rv 110 mellom Simo og Ørebekk har fått fire felt.

Fredrikstad kommunes representant har vært Hallvard Romundset og prosjektansvarlig og utførende hos COWI har vært Rolf Marstein som har utført beregningene i trafikkmodell og skrevet rapporten.

Oslo 29. september 2010

1 Trafikkavviklingen i år 2013

1.1 Trafikkbelastningen

Trafikkprognosen for år 2013, nå tre år frem i tid, er også i flere andre trafikkutredninger blitt lagt til grunn for beregningene. Årsaken er at en forventer at Rv 110 har fått fire felt mellom Simo og Ørebekk til år 2013, og at ny Kråkerøyforbindelse er blitt åpnet. Dermed vil en få tatt med de trafikale konsekvensene av disse prosjektene i trafikkberegningene.

Denne trafikkprognosen "har i seg" vegdirektoratets prognose, prognosen for utviklingen av Værste og en prognose for de trafikale konsekvensene av forventet utbygging i kommunen.

1.2 Vegnettet i år 2013

Vegnettet som legges til grunn i beregningene er dagens vegnett, Kråkerøyprosjektets 1. utbyggingstrinn og prosjektet fire felt på strekningen Simo - Ørebekk.

Kråkerøyprosjektet
Forventet åpning for Kråkerøyprosjektet er i mars-april neste år (2011).

Da åpnes ny bro til Kråkerøy (Seiersten-Værste), Bjølstadfjell tunnel og ny veg til Glombo.

På "bysiden" opprustes Mosseveien med to rundkjøringer og kollektivfelt fra Floaveien til Innfartsåra (figur 1.1).

Figur 1.1: Opprusting av Mosseveien

Simo - Ørebekk

Det vil trolig bli startet planleggings- og reguleringsarbeid for denne strekningen i inneværende år. Men åpning forventes ikke før i år 2013.
I forbindelse med reguleringsplanen for Seut ble det gjennomført en mulighetsstudie for utviding av Rv 110 til fire felt på strekningen Simo - Ørebekk. Dette er trolig det eneste som foreløpig foreligger omkring denne strekningen, og det er benyttet som grunnlag for å kode vegnettet i modellen.

Figur 1.2 viser strekningen fra Simo (nederst) til Ørebekk (øverst).

Langs industriområdet på Seut vil to nye kjørefelt måtte legges på vestsiden av eksisterende veg på grunn av jernbanen.

I Ørebekkområdet gjør eksisterende aktiviteter det naturlig å plassere nye kjørefelt øst for eksisterende veg.

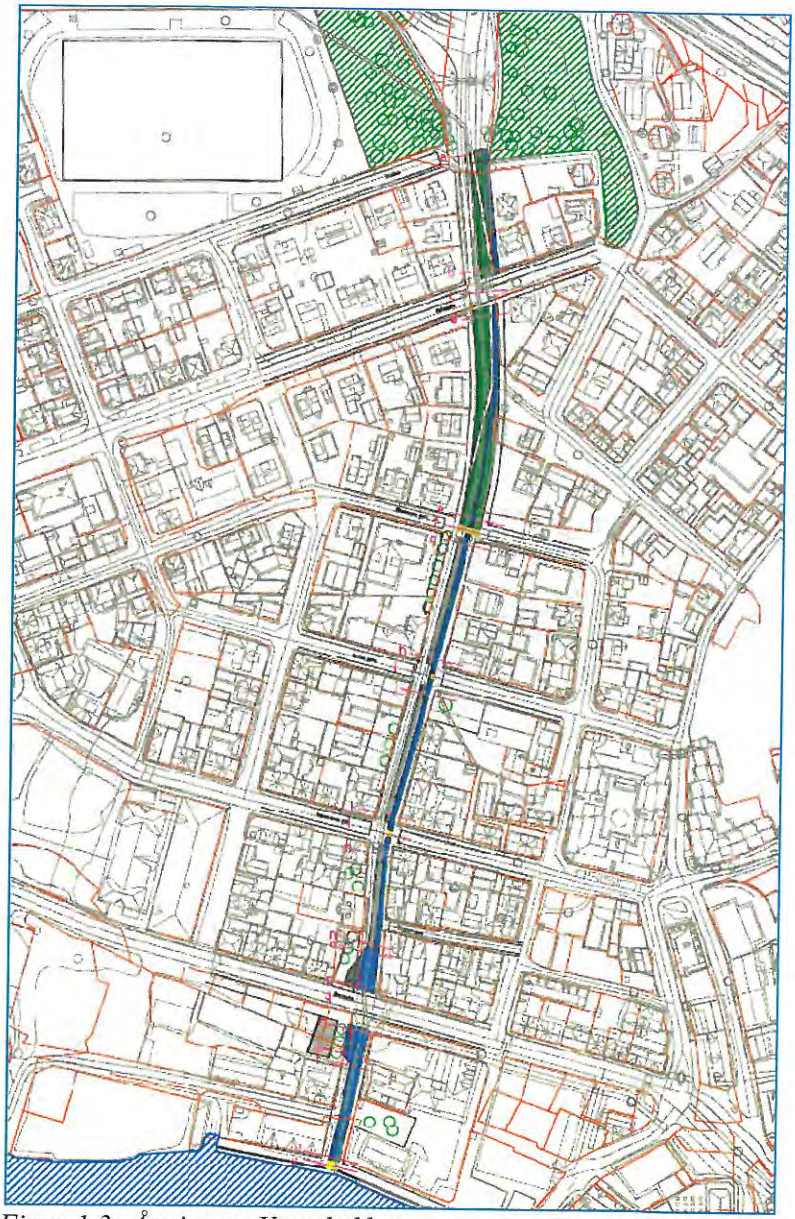
Figur 1.2: Rv 110 fire felt - en mulig utforming

Trafikkbelastningen i krysset Holmegata/Borggata er i dag relativt høy i rushet. Når den nye broen åpner blir trafikkbelastningen i dette krysset så høy at krysset ikke vil fungere tilfredsstillende. I beregningene for år 2013 har vi forutsatt at dette krysset vil bli signalregulert. Krysset har derfor i modellberegningene høyere kapasitet enn dagens kryss.

1.3 Veumbekken, om prosjektet

Veumbekken vurderes åpnet fra (gaten) Stadion til elva. På strekningen mellom Stadion og Oslogata flyttes eksisterende veg mot vest. På strekningen fra Oslogata til Borggata fjernes eksisterende gate helt til fordel for bekken, gang- og sykkelveg og grøntdrag.

En oversikt over prosjektet er vist i figur 1.3.



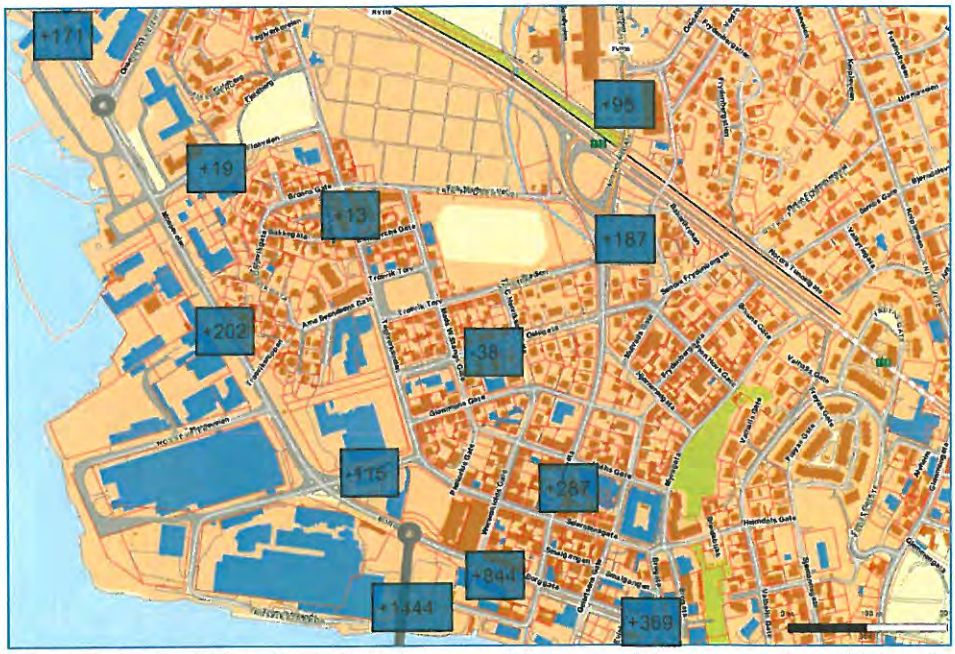
Figur 1.3: Åpning av Veumbekken

2 Trafikkavviklingen i år 2013

2.1 Konsekvens av ny bro til Kråkerøy

Figur 2.1 viser forventet trafikkendring i Holmegata og tilstøtende områder i år 2013 som følge av den nye broen til Kråkerøy (blå bokser).

I år 2013 forventer vi at den nye broen vil få en trafikkbelastning på 1444 kjt i dimensjonerende time (i ettermiddagsrushet).



Figur 2.1: Trafikkendring i Holmenområdet som følge av ny bro (kjt/t i år 2013)

Holmegata vil nærmest Borggata få en trafikkøkning på +287 kjt/t, i midtre del +187 kjt/t og nord for Rv 110 +95 kjt/t.

Borggata vil på strekningen mellom veg fra ny bro og Holmegata få en trafikkvekst på +844 kjt/t og mellom Holmegata og Storgata en trafikkvekst på +369 kjt/t. Mosseveien vil øst for veg fra ny bro og Onsøyveien få en trafikkvekst på +202 kjt/t, og inn mot rundkjøringen ved Simo +171 kjt/t.

Trafikkberegningen viser at en del av vegnettet vil bli hardt belastet, og en del av eksisterende trafikk vil måtte finne seg nye kjøreruter når broen åpner. Når

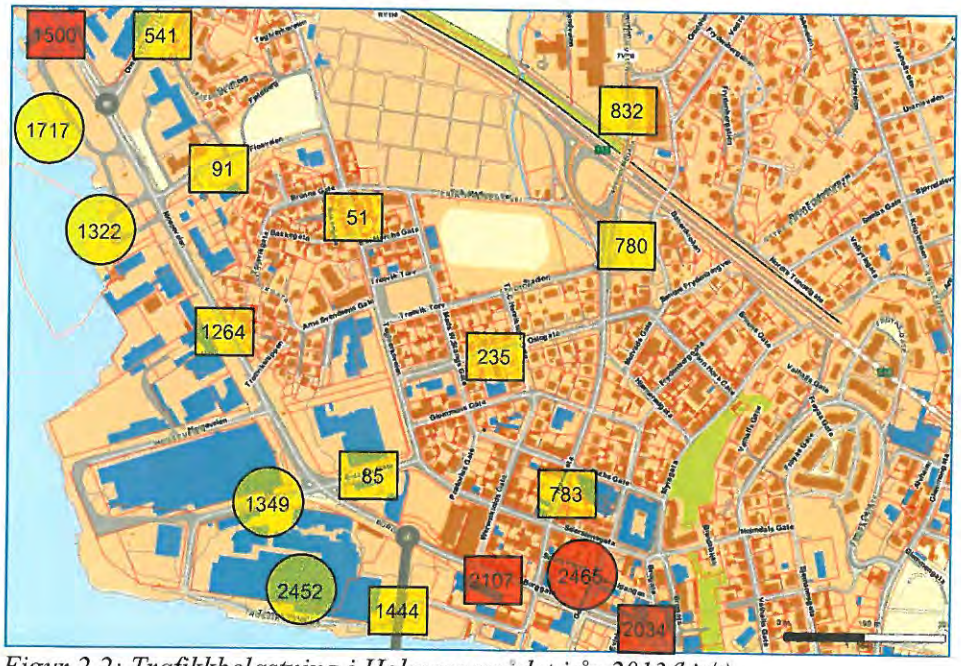
ny bro åpner vil en del av eksisterende trafikk bli fortrengt fra området, og det nære vegnettet vil ikke få så høy trafikkvekst som trafikkbelastningen på den nye broen i utgangspunktet skulle tilsi.

Det legges opp til å tilføre en eksisterende tofeltsveg (Borggata - Mosseveien), som er nær kapasitetsgrensen i rushet, en trafikkmengde som i seg selv overskrider (>1400 kjt/t) grensen for akseptabel trafikkbelastning på en tofeltsveg.

2.2 Holmegata i år 2013

Figur 2.2 viser trafikkbelastningen i Holmegata og i tilstøtende områder i år 2013 med det nye vegnettet. Det nye vegnettet består på "bysiden" av ny firefelts bro til Kråkerøy, ny stor rundkjøring i kryss mellom gate fra ny bro og Mosseveien/Borggata og en ny rundkjøring i krysset Mosseveien/Onsøyveien.

I forklaringen til denne og de etterfølgende figurene har vi brukt en notasjon der kryssbelastningene blir vist inne i en sirkel, mens strekningsbelastningene blir vist i rektangulære bokser. Når trafikkbelastningen ikke overstiger akseptable verdier er bakgrunnsfargen gul. Når trafikkbelastningen vurderes som for høy er bakgrunnsfargen rød.



Figur 2.2: Trafikkbelastning i Holmenområdet i år 2013(kjt/t)

Figur 2.2 viser at vi forventer at trafikkbelastningen vil bli for høy i Borggata på begge sider av kryss med Holmegata. Trafikkbelastningen her vil bli som på strekningen Simo - Ørebekk i dag. Vi venter også en uønsket høy trafikkbelastning i Mosseveien inn mot Simorundkjøringen (strekningen Onsøveien - Simo).

Krysset mellom Borggata og Holmegata, som vi i beregningen har forutsatt ombygd til signalanlegg, vil få for høy trafikkbelastning. Erfaringsmessig kan en få et trearmet signalanlegg med lite fotgjengertrafikk til å avvikle ca 2200 kjt/t tilfredsstillende. Dette er imidlertid under forutsetning av at det er plass til

nødvendige breddeutvidelser i alle tilfarter i kryssområdet. Og det har vi trolig ikke i dette krysset selv om vi har forutsatt dette i beregningen.

Det er grunn til å forvente utilfredsstillende trafikkforhold i krysset Borggata/Holmegata, og for høy trafikkbelasting i Borggata på strekningen fra ny bro til kryss med Storgata, etter at ny bro til Kråkerøy er blitt åpnet.

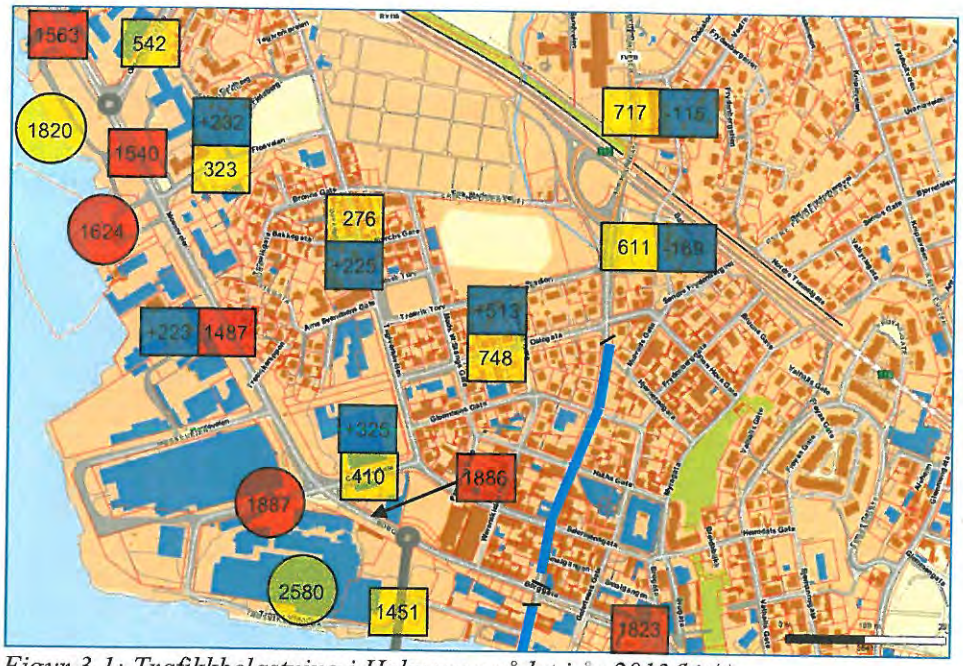
Det er behov for å utvide Borggata til fire felt for å utnytte ny bro og for å unngå a flytte trafikk til andre områder. Samtidig er det vanskelig a opprettholde krysset mellom Borggata og Holmegata uten å gjøre inngrep i bebyggelsen.

Det er nærliggende å tenke at Innfartsåra bør opprustes til å avlaste Mosseveien og Borggata.

3 Trafikkberegninger for åpning av Veumbekken

3.1 Stenging av Holmegata uten andre tiltak

Figur 3.1 viser hvordan trafikken vil fordele seg dersom en velger å stenge Holmegata mellom Stadion og Borggata uten øvrige tiltak. De blå boksene viser endringene i trafikkvolumet som en følge av å stenge nedre del av Holmegata.



Figur 3.1: Trafikkbelastning i Holmenområdet i år 2013(kjt/t)

Trafikken i Borggata på sentrumssiden av broa vil få redusert trafikkbelastningen fra ca 2100 kjt/t til 1823 kjt/t. 1823 kjt/t er fortsatt alt for mye trafikk for en tofeltsgate (Veg- og gatenormalen: < 1400 kjt/t).

Mosseveien vil som følge av stengningen få økt trafikkbelastning i de sentrumsnære delene, og hele Mosseveien/Borggata mellom Storgata og Simo vil få uønsket høy trafikkbelastning.

Mye av trafikken som før stenging benytter i Holmegata vil etter en stengning bli avvist fra området. Likevel vil trafikken øke med ca 500 kjt/t i Oslogata til

748 kjt/t, i Teglverksveien syd og Gutzeits gate vil trafikken øke med ca 300 kjt/t til 410 kjt/t og i Teglverksveien nord/Floaveien med ca 230 kjt/t til 323 kjt/t.

Kryssene mellom Gutzeits gate/Mosseveien og Floaveien/Mosseveien vil bli overbelastet. Med denne trafikkbelastningen er det vanskelig å tenke seg disse kryssene uten en full kanalisering. Særlig venstre utsving fra sideveg til Mossevegen vil det være liten kapasitet for i rushet. Dette vil avstedkomme omkjøring (høyresving ut) med en god del U-svinger i rundkjøringen Onsøyveien/Mosseveien.

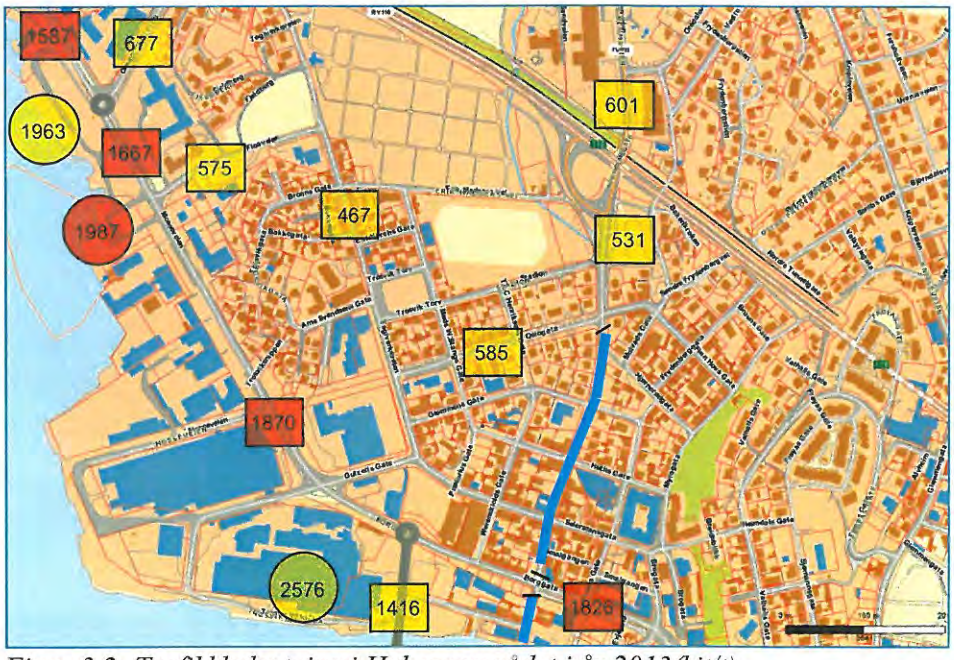
Trafikkmengden gjennom Holmenområdet vil minke. Men mye av trafikken som tidligere gikk i Holmegata vil overføres til Oslogata, Teglverksveien, Gutzeits gate og Floaveien. Kryssene Gutzeits gate/Borggata og Floaveien/Mosseveien vil bli overbelastet.

De to kryssene bør signalreguleres eller bygges om til rundkjøringer. Trafikkbelastningen vil bli for stor til at kanalisering alene vil gi tilstrekkelig kapasitet.

Innfartsåra bør opprustes til å avlaste Mosseveien og Borggata.

3.2 Holmegata og Gutzeits gate stengt

Et alternativ som også vurderes er å stenge Gutzeits gate i tillegg til Holmegata. Da vil det være Oslogata, nordre del av Teglverksveien og Floaveien som erstatter Holmegata.



Figur 3.2: Trafikkbelastning i Holmenområdet i år 2013(kjt/t)

I denne løsningen vil Borggata - Mosseveien få uønsket og svært høy trafikkbelastning mellom Floaveien og Storgata. Også videre ut mot Simo vil Mosseveien få for høy trafikkbelastning.

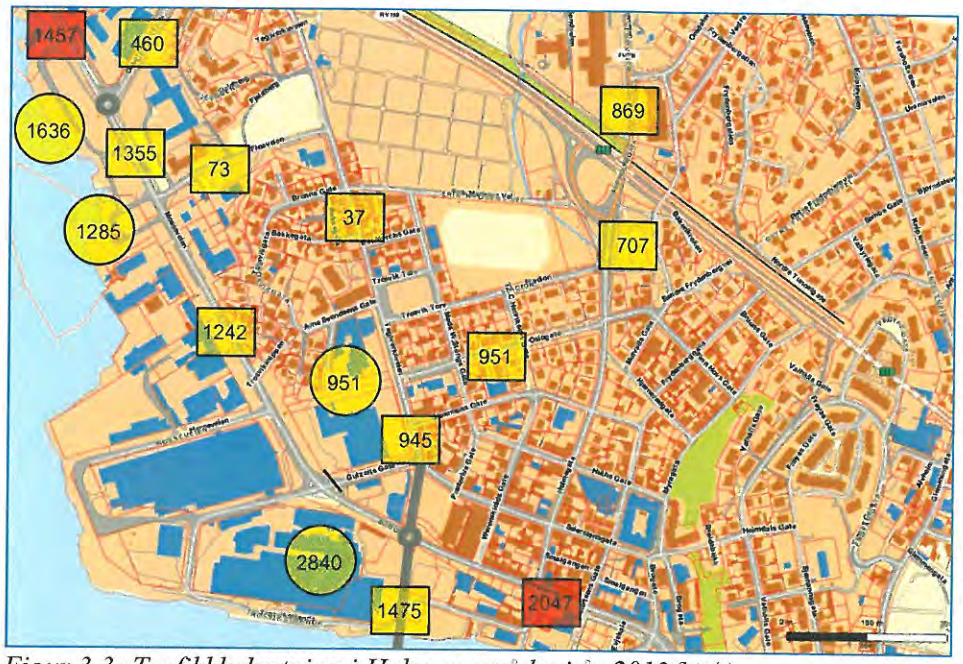
Kryssene vil fungere godt med unntak av krysset Floaveien/Mosseveien. Dette krysset bør bygges om til signalanlegg eller rundkjøring. Gatene som vil erstatte Holmegata vil få en trafikkbelastning tilsvarende det Holmegata har i dag (5-600 kjt/t i rushet).

Dette alternativet vil kreve at en oppruster krysset Floaveien/Mosseveien, og at en oppruster Innfartsåra til å avlaste Borggata - Mosseveien.

3.3 Etablering av ny gate

I denne løsningen stenges Gutzeits gate og erstattes av en ny gate mellom Borggata og Teglverksvegen. Den nye gata forutsettes knyttet til Borggata som en fjerde arm i rundkjøringen der gaten fra ny bro til Kråkerøy kommer inn.

Floaveien forutsettes å forbli åpen mot Mosseveien. Gutzeits gate forutsettes å bli stengt mot Mosseveien. Traseen for den nye gaten er vist i figur 3.3.



Figur 3.3: Trafikkbelastning i Holmenområdet i år 2013(kjt/t)

Det vil bli Oslogata, Floaveien syd og den nye gaten som skal erstatte Holmegata.

I denne løsningen vil Borggata mellom kryss med ny gate til Kråkerøy og kryss med Storgata få en for høy trafikkbelastning. Også siste del av Mosseveien inn mot Simorundkjøringen vil få for stor trafikkbelastning, som i de øvrige alternativene.

Den nye firearmede rundkjøringen vil få en trafikkbelastning på 2840 kjt/t. Dette er å oppfatte som en relativt lav trafikkbelastning i et kryss som bør kunne avvikle rundt 4500 kjt/t.

Kryss mellom Floaveien og Mosseveien vil få en trafikkbelastning på 1285 kjt/t. Her er en kommet opp i en trafikkbelastning der en ønsker kanalisering i krysset (dråpeøy i sideveg, venstresvingefelt i hovedveg) selv med lite trafikk i sidevegen.

Vegnettet som skal avlaste Holmegata i dette alternativet (ny gate, del av Teglverksvegen og Oslogata) vil få en trafikkbelastning på ca 950 kjt/t. Dette er mer enn Holmegata vil få i dagens trafikksituasjon med forutsetning av signalanlegg i krysset Holmegata/Borggata (ca 780 kjt/t).

Alternativet gir god kontakt mellom ny bro og Holmenkrysset på Innfartsåra. Dette viser trafikkbelastningen på vegnettet som erstatter Holmegata. Løsningen gir lavest trafikkbelastning i østre del av Mosseveien.

Alternativet krever kanalisering i krysset Floaveien/Mosseveien. Det krever også fire felt i Borggata mellom kryss med veg fra ny bro og kryss med Storgata.

Innfartsåra, fra Simo til St. Croix, bør opprustes til å avlaste Mosseveien og Borggata. En trafikkbelastning i deler av Borggata på over 2000 kjt/t vil bli en utfordring.

4 Oppsummering/problemstilling

Når ny bro til Kråkerøy åpnes vil mye ny trafikk føres inn på et gatenett som allerede er kraftig belastet i rushene (Borggata og Mosseveien). Trafikkbelastningen i Holmegata mellom Borggata og Innfartsåra vil også øke.

Borggata vil få omtrent like høy trafikkbelastning som Innfartsåra nå har mellom Simo og Ørebekk. Krysset mellom Holmegata og Borggata vil ikke kunne fungere uten en ombygging som trolig medfører sanering av bebyggelse i kryssområdet. Bare en rundkjøringsløsning vil trolig kunne fungere tilfredsstillende.

En stengning av Holmegata og fjerning av kryssproblematikken i krysset Holmegata/Borggata virker trafikkteknisk svært fornuftig. I Borggata vil en likevel sitte igjen med for mye trafikk i rushet, og det er nærliggende å tenke at Innfartsåra bør opprustes til å avvikle mer trafikk for å avlaste Borggata og Mosseveien.

Holmegatas funksjon med å gi direkte tilgang til Innfartsåra fra Mosseveien/Borggata, nå med tillegg av trafikk fra Værsteområdet og Kråkerøy, synes enda viktigere enn før. Dette for å redusere transportarbeidet, avlaste Simorundkjøringen og avlaste sentrum for gjennomkjørende trafikk.

I dette bildet virker det siste alternativet, med stenging av Holmegata og etablering av en ny gate, trafikkteknisk vesentlig bedre enn de øvrige forslagene. Dette fordi en firearmet rundkjøring vil gi god krysskapasitet, færre kryss i Borggata/Mosseveien og fordi det også vil gi den beste forbindelsen mellom den nye rundkjøringen og Innfartsåra.

Trafikkteknisk er det få betenkeligheter med å fjerne Holmegata så lenge det kan etableres en ny forbindelse mellom Borggata eller Mosseveien og Innfartsåra som erstatter Holmegatas funksjon i trafikkbildet uten å introdusere nye trafikkproblemer. Det siste alternativet, med etablering av ny gate mellom Mosseveien/Borggata og Teglverksveien, ligger nærmest opp til denne målsettingen.

Endringer av planforslag for Veumbekken – Holmen med bakgrunn i planforslag for Trosvikstranda

Innledning

Endringer i planforslag for Veumbekken – Holmen er gjennomført med bakgrunn i bystyrevedtak:

Bystyrets vedtak 11.02.2021:

1.	Foreliggende forslag til detaljregulering for Veumbekken-Holmen ivaretar i tilstrekkelig grad føringer gitt i strategi 2 i DIVE-analyse for Holmen, datert 23.05.17
2.	Vedlagte kartutsnitt (vedlegg 7) viser bygg som skal vurderes underlagt et sterkere vern, alternativt ved flytting. Berørte grunneiere involveres i prosessen
3.	Det forutsettes at reguleringsplanarbeidet for Veumbekken-Holmen samordnes og kan justeres/tilpasses pågående reguleringsplanarbeid for Trosvikstranda. Ved eventuelle justeringer skal fortsatt formål i plankart arealdel legges til grunn.
4.	I det videre arbeidet med reguleringsplanen må man knytte til seg naturfaglig kompetanse slik at man sikrer at løsningen reetablerer det biologiske mangfoldet i selve kanalen, og om mulig også sikrer leveforhold for fisk.

Siden endringer er vesentlige legges planen ut på ny høring. Reguleringsplan for Veumbekken – Holmen er justert, og planforslag for Trosvikstranda er nå innarbeidet i planforslag for Veumbekken – Holmen. Notatet belyser både endringer og konsekvenser av endringer.

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
1	2024-04-23	Til bruk	beb	anhøi	beb

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

1 Bakgrunn

Planlegging for åpning av Veumbekken og etablering av en grønn korridor i Holmegata har foregått siden 2006. Bakgrunn for prosjektet var behov for nødvendig rehabilitering av kulverten for Veumbekken og eksisterende infrastruktur for vann- og avløp i Holmen-området. Planen forutsetter at noen bygninger innenfor hensynssone bevaring rives for å gi det nødvendige tverrsnittet for etablering av en åpen kanal. Holmegata transformeres fra gate til park og tverrsnittet istandsettes for opphold og ferdsel av myke trafikanter. Planen er forankret i de overordnete planene til Fredrikstad kommune om å transformere Fredrikstad til en grønnere by, som møter lokale og globale miljø- og klimautfordringer med bærekraftige løsninger. Den nye blågrønne strukturen skal forbedre kapasiteten for avrenning av flom. Den vil også styrke et bynært friluftsliv og klimavennlig transport. Transformasjon fra gate til park er samtidig et viktig virkemiddel til å forbedre levekår i Holmen-området.

Oppstart av reguleringsarbeidet ble kunngjort i mars 2014 og planforslaget lå ut til offentlig ettersyn i 2015 og til begrenset høring i 2016. Like i forkant av sluttbehandling av planen ble saken satt på vent for å utarbeide en DIVE-analyse i tråd med innspill fra byantikvaren. Planforslaget for Veumbekken-Holmen er blitt behandlet i bystyret flere ganger. Bystyrevedtakene fra 2018 og 2021 gir føringer for at planforslaget fra 2016 skal legges til grunn for det videre arbeidet. Bakgrunn, mål og visjon for planarbeidet er dermed uendret og planforslaget videreføres i stor grad som tidligere foreslått. Endringene er relatert til styrket vern i bevaringsområdet Holmen og samordning av planforslaget for Veumbekken- Holmen med planarbeidet for Trosvikstranda. Rammebetingelsen for utforming av Borggata er endret fra firefeltsvei, til tofeltsvei med sykkelfelt.

Planområdet for Veumbekken-Holmen går gjennom utbyggingsområdet Trosvikstranda, sør for Borggata. Planforslaget for Veumbekken-Holmen som det forelå i 2016, definerer grensesnitt mellom parkdraget i Holmegata og byggeområdet på Trosvikstranda, noe som var omforent med tidligere grunneier. Hovedideen var at parken skulle åpne seg mot elverommet. Dette ble også videreformidlet under møter med befolkningen, myndigheter og politikerne. Etableringen av en grønn korridor i forbindelse med åpning av Veumbekken er det sentrale avbøtende tiltaket for å kunne rive i bevaringsområdet på Holmen og som skal sikre opplevelsen av sammenhengen mellom bevaringsområdet på Holmen og elverommet.

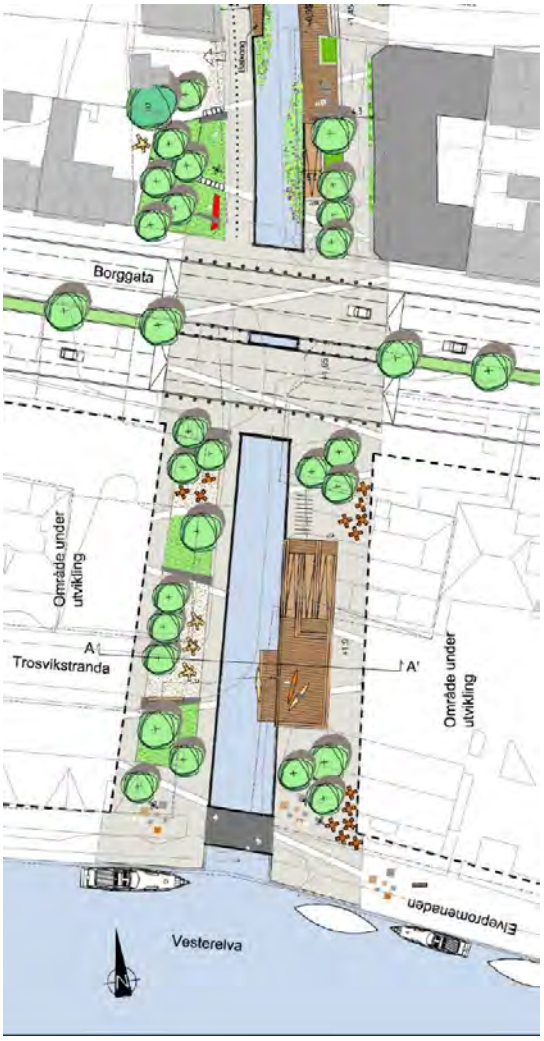
Den nye prosjekteieren på Trosvikstranda har nå utarbeidet et planforslag som foreslår en betydelig innsnevring av parkdraget der bevaringsområdet på Holmen møter Trosvikstranda. Reguleringsplanene for Trosvikstranda og Veumbekken – Holmen er noe justert slik at planforslagene nå ser like ut for arealet som går gjennom Trosvikstranda.

Figur 1: Planområdet for Veumbekken - Holmen og Trosvikstranda overlapper. Begge planer skal ivareta grøntdrag mellom marka og Vesterelva

2 Endringer i planforslag for Veumbekken

Forslagsstiller for planforslaget for Veumbekken har endret formålsgrensen i tråd med planforslaget for Trosvikstranda. Følgende endringer er innarbeidet i planforslag for Veumbekken-Holmen:

- Innsnevring av grøntdraget gjennom Trosvikstranda i koblingspunkt mellom bevaringsområdet på Holmen og Trosvikstranda. Tverrsnittet reduseres fra 30 m til 21 m.
- Endret avgrensning av grøntdraget sør for Borggata
- Endret linjeføring av kanalen
- Mulighet for etablering av bro over kanalen mellom elvepromenaden og Borggata
- Holmen gate 2 og Trosvikstranda 9 må ikke rives for å sikre åpningen av kanalen
- Ny hensynssone infrastruktur
- Endret regulering Borggata
- Endret avgrensning av midlertidig anleggsområde



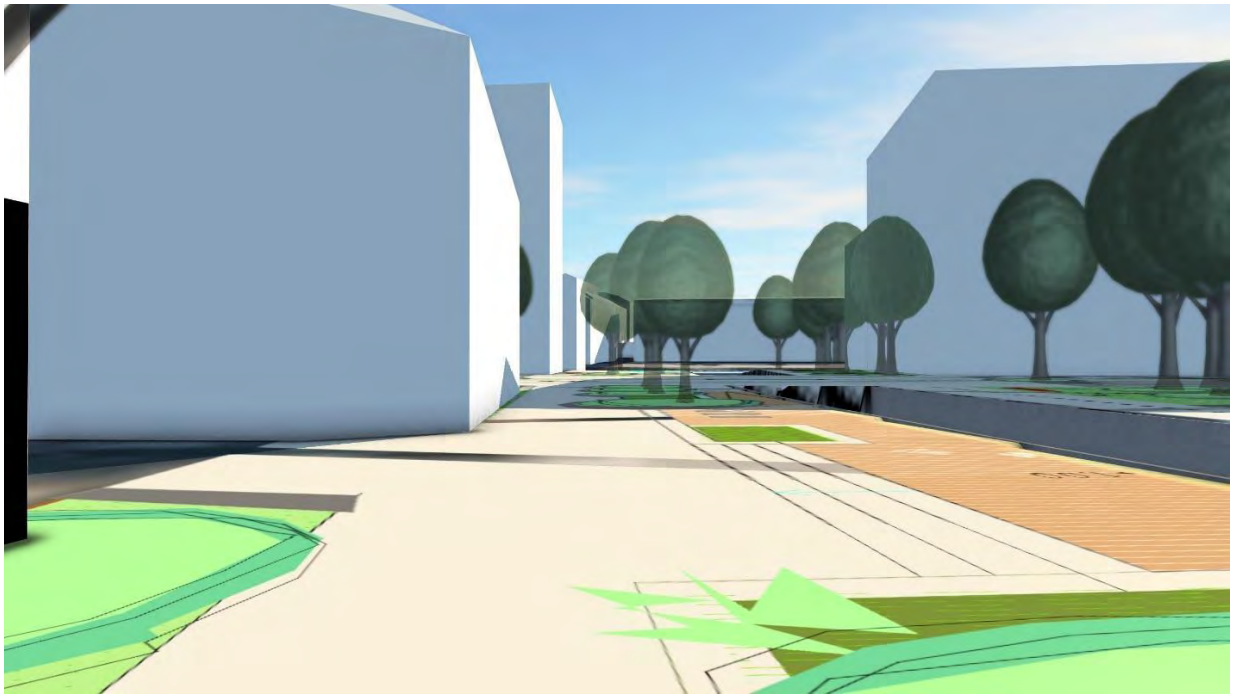
Figur 2: Illustrasjonsplan Veumbekken-Holmen ved offentlig ettersyn 2015/2016 (I illustrasjonen er Borggata fremdeles vist som 4-feltsvei.)

Figur 3: Illustrasjon Trosvikstranda, datert den 02.02.24 .

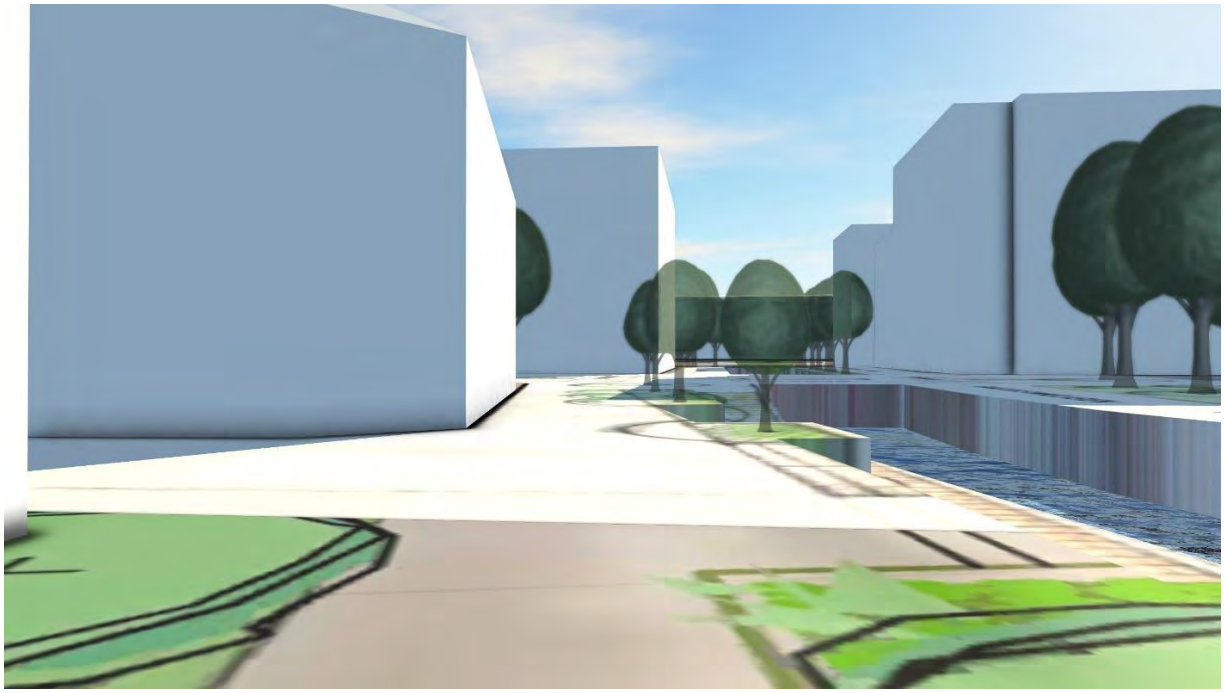
Figur 4: Revidert planforslag, endret avgrensing av grøntdraget, endret linjeføring av kanalen.

Figur 5: 3-d modell som visualiserer planforslag for Veumbekken-Holmen fra 2016 (bebyggelse på Trosvikstranda er ikke detaljert ennå)

Figur 6: 3-d modell som visualiserer planforslag for Veumbekken-Holmen med innarbeidet planforslag for Trosvikstranda fra 2024.



Figur 7: Siktakse øst for kanalen mot elverommet, planforslag for Veumbekken – Holmen fra 2016



Figur 8: Siktakse øst for kanalen mot elverommet og planforslag for Trosvikstranda fra 2024. Ny bebyggelse står i siktaksen mot elverommet.

2.1 Innsnevring av grøntdraget

2.1.1 Hensynet til utbyggingskonsept på Trosvikstranda

Innsnevring av grøntdraget sør for Borggata gjør at det foreslåtte utbyggingskonsept og utbyggingsvolum for transformasjonsområdet kan opprettholdes slik det blir foreslått i planforslaget for Trosvikstranda.

2.1.2 Hensynet til bevaringsområdet på Holmen

Bevaringsområdet på Holmen er et av byens viktigste trehusbyområder, og det er stilt strenge krav til bevaring av dagens skala i bevaringsområdet i planforslaget. Samtidig er det stor skalaforskjell mellom den småskala bebyggelsen på Holmen og den foreslåtte utbyggingen på Trosvikstranda, som vil kunne oppleves som en barriere mot elverommet. En viktig funksjon av grøntdraget mellom Holmenområdet og Vesterelva er derfor å sikre sammenhengen mellom bygningsmiljøet på Holmen og elverommet.

- Høy bebyggelse i transformasjonsområdet vil i kombinasjon med en redusert lysåpning forsterke opplevelsen av skalaforskjellen og dermed forsterke barrierevirkningen.
- Ny bebyggelse i planforslaget til Trosvikstranda er foreslått i samme korridor som bebyggelsen i bevaringsområdet som må rives nord for Borggata. På østsiden av kanalen vil ny bebyggelse stå i siktaksen mot elverommet, slik at parkdraget vil oppfattes som avsluttet i Borggata. (se også figur 8)
- Innsnevringen av grøntdraget i koblingspunktet mellom bevaringsområdet på Holmen og Trosvikstranda svekker sammenhengen mellom bevaringsområdet på Holmen og elvelandskapet.
- For vurdering av konsekvenser for bylandskapet med bakgrunn i skalaforskjellen mellom utbyggingsområdet på Trosvikstranda og bevaringsområdet Holmen henvises til planforslag for Trosvikstranda.

2.1.3 Hensynet til offentlig grønnstruktur

Etablering av grønnstrukturen er en viktig del av kommunens strategi med å bygge om Fredrikstad til en grønn og bærekraftig by. Det er derfor forankret i gjeldende kommuneplan.

Flere bilfrie forbindelser vil styrke miljøvennlig transport. Økt tilgjengelighet til rekreasjonsarealer og grønne forbindelser i sentrum vil øke livskvaliteten og styrke folkehelsen. Det er store, offentlige investeringer knyttet til åpningen av kulverten og etableringen av en ny grønnstruktur i Holmegata. Prosjektet har et høyt ambisjonsnivå for å nettopp bli mer enn et rent infrastrukturtiltak, og gi varige verdier tilbake til befolkningen i Fredrikstad. Parkdraget vil styrke sammenhengen mellom Trosvikstranda, Holmen og boligområdene langs parkdraget helt fram til marka. Dette utgjør et betydelig antall mennesker som vil få Trosvikstranda som potensielt målpunkt i byen. Trosvikstranda ligger i koblingspunktet mellom Holmen og elvepromenaden. Området får dermed et spesielt ansvar for å tilrettelegge for en sammenhengende grønnstruktur i byen.

De grunnleggende kvalitetene som ligger i landskapsplanen, er vesentlig for at parken kan bidra positivt til omgivelsene. De viktigste kvalitetene er knyttet til:

- Helhet og sammenheng
- Kontakt til vann
- Rom for vegetasjon og opphold

Den foreslåtte endringen som forslagsstiller nå må forholde seg til, vil svekke kvaliteten på grøntdraget i koblingspunktet mellom Holmen og Trosvikstranda. Oppholdsfunksjonen langs fasadene utgår. Manglende

kantsoner gir lite handlingsrom for etablering av adkomstsoner til næringsvirksomhet i første etasjen. Nedtrapping og kontakt til vannspeilet utgår helt.

Kantsonen mot bebyggelsen og rekkverk er minimale, og tverrsnittet gir ikke den ønskelige robustheten for senere detaljering og tilpasningsbehov.

Figur 9: Illustrasjon snittTrosvikstranda, datert den 02.02.2024.

2.2 Endret linjeføring av kanalen

I planforslaget for Trosvikstranda er kanalen flyttet noe mot vest (figur 10). Endringer av linjeføringen gjennom Trosvikstranda kan få konsekvenser også på nordsiden av Borggata. Det kan imidlertid gjennomføres tilpasninger i den videre detaljering uten større konsekvenser for utforming av kanalen eller parkdraget.

Figur 10: Revidert planforslag, endret linjeføring av kanalen.

2.3 Bro mellom elvepromenaden og Borggata.

Planforslaget for Trosvikstranda foreslår to broer istedenfor en bro over kanalen sør for Borggata (figur 11). Bro mellom Borggata og elvepromenaden er ikke del av Veumbekken-planen. Hensikten med færre broer er å styrke opplevelsen av vann i byrom gjennom et større sammenhengende vannspeil. Samtidig er broen en sentral del av konseptet for utbygging av Trosvikstranda. Revidert planforslag for Veumbekken åpner derfor for etableringen av en ekstra bro sør for Borggata, som kan realiseres i forbindelse med utbyggingen av Trosvikstranda.

Dette vil få noe negativ påvirkning for opplevelse av vann i byrommet, og det vil derfor være særlig viktig å hensynta kontakt med vannspeilet, både visuelt og fysisk, i videre detaljering av byrommet.

Figur 11: Plassering av broer i planforslaget for Veumbekken (venstre) og for Trosvikstranda (høyre).

2.4 Bebyggelse regulert til riving sør for Borggata.

Endringer i avgrensningen av grønnstrukturen påvirker behovet for riving av eksisterende bebyggelse i forbindelse med etablering av åpningen av kanalen. Bebyggelse som ikke lengre berøres av etablering av kanalen, kan bli stående til transformasjonen av Trosvikstranda iverksettes og reguleres derfor ikke til riving.

2.5 Hensynssone infrastruktur og treplanting

Åpning av kulverten deler byrommet i to og krav til framføring av ledninger må derfor kunne oppfylles på begge sider av kanalen. Det foreslåtte tverrsnittet sør for Borggata oppfyller ikke de tekniske krav iht. kommunens VA-norm. Derfor er det satt krav om etablering av en infrastrukturkulvert på østsiden av kanalen. Infrastrukturkulverten skal etableres samtidig med ny bebyggelse på østsiden av kanalen. Veggene til kulvert og bebyggelse vil da kunne støpes samtidig. Konsekvensen for etablering av infrastrukturkulverten er at det ikke vil ikke være rom for vegetasjon på terreng over kulverten. Trerekken langs kanalen er flyttet til

vestsiden, selv om premisser for utforming av parkdraget tilsier at sonen for opphold og beplanting skal etableres på østsiden av kanalen (solsiden). Det er imidlertid vurdert som mest viktig at det etableres trær langs kanalen uavhengig av side, for å sikre et grønt preg i grøntdraget.

2.6 Midlertidig anleggsområde

Midlertidige anleggsområder videreføres, med noen tilpasninger til revidert planforslag. I tillegg sikres areal til midlertidig omlegging av Borggata i anleggsperioden.

2.7 Utforming av Borggata

Utforming av Borggata endres fra firefeltsvei til tofeltsvei med sykkelfelt. Avgrensning og utforming av Borggata er del av Trosvikstrandplanen. Det er imidlertid viktig at føringer for utforming av Borggata ivaretar helhet i utformingen av grøntdraget som krysser Borggata og at det er sammenheng og samsvar mellom gangforbindelser og kryssing i plan på begge sider av kanalen. Dette må hensyntas i den videre detaljeringen.

3 Viktige hensyn for utforming av byrom

3.1 Høyder på byrommet langs kanalen

Terrenghøyder fastsettes ikke i reguleringsplan, men ved ytterlige detaljering i utomhus- eller opparbeidelsesplan. Områdestabiliteten ivaretas ved å unngå fyllinger og oppbygginger (heving) av terreng som kan gi unødvendig økt belastning på grunnen (se notat om områdestabilitet)

Planforslaget for Veumbekken-Holmen er basert på at høyder på byrommet tilpasses eksisterende høyder:

- For å oppnå et logisk fallende lengdesnitt fra Oslogata til Vesterelva, for å sikre opplevelsen av sammenheng og håndtering av overvann, spesielt med hensyn til eksisterende bebyggelse i bevaringsområdet på Holmen
- For å sikre god kontakt mellom bygulv og vannspeil

Høydeforskjell fra bygulv til vannspeil er av vesentlig betydning for opplevelsen av vann i byrom og dermed kvalitet av byrommet, og bør derfor være minst mulig.

Bebyggelsen i planområdet til Trosvikstranda ligger i hensynssone for flom hvor det ikke tillates etablering av ny bebyggelse lavere enn nivå 2,5 meter over Glommas normalvannstand, med mindre det utføres tiltak som sikrer ny bebyggelse. Utfordringene må løses uten at det går utover kvaliteten i det offentlige rom. Det er derfor viktig at byggeprosjektene i Trosvikstranda forholder seg til eksisterende høyder langs kanalen og at der er tilfredsstillende vurdert at tverrsnittet til parkdraget gir nok handlingsrom for å få fram gode helhetlige løsninger.

RAPPORT

Trafikkanalyse Trosvikstranda

OPPDRAGSGIVER
Trosvikstranda Utvikling AS

EMNE
Trafikkanalyse

DATO / REVISJON: 25. august 2021/01
DOKUMENTKODE: 10222326-Trafikk-NOT-01

Multiconsult

Denne rapporten er utarbeidet av Multiconsult i egen regi eller på oppdrag fra kunde. Kundens rettigheter til rapporten er regulert i oppdragsavtalen. Hvis kunden i samsvar med oppdragsavtalen gir tredjepart tilgang til rapporten, har ikke tredjepart andre eller større rettigheter enn det han kan utlede fra kunden. Multiconsult har intet ansvar dersom rapporten eller deler av denne brukes til andre formål, på annen måte eller av andre enn det Multiconsult skriftlig har avtalt eller samtykket til. Deler av rapportens innhold er i tillegg beskyttet av opphavsrett. Kopiering, distribusjon, endring, bearbeidelse eller annen bruk av rapporten kan ikke skje uten avtale med Multiconsult eller eventuell annen opphavsrettshaver.

Multiconsult

RAPPORT

OPPDRAG	**Trafikkanalyse Trosvikstranda**	DOKUMENTKODE	10222326-Trafikk-NOT-01
EMNE	Trafikkanalyse	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAGSGIVER	**Trosvikstranda Utvikling AS**	OPPDRAGSLEDER	Anders Arild
KONTAKTPERSON	Richard Zagar	UTARBEIDET AV	Anders Arild og Mari Sem
KOORDINATER		ANSVARLIG ENHET	Multiconsult ASA

01	25.08.2021	Trafikkanalyse Trosvikstranda	Anders Arild	Mari Sem	Anders Arild
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

INNHOLDSFORTEGNELSE

1 Innledning 5
1.1 Bakgrunn og hensikt 5
1.2 Planområdet 5
1.3 Gjeldende reguleringsplan 6
1.4 Tilgrensende/overlappende reguleringsplan 6
2 Beskrivelsen av dagens situasjon 8
2.1 Arealbruk 8
2.2 Eksisterende veinett 9
2.3 Parkering 10
2.4 Kollektivtrafikk 11
2.5 Myke trafikanter 12
2.6 Trafikkulykker 12
3 Dagens trafikale situasjon 13
3.1 Trafikk på omkringliggende veinett 13
3.2 Fremkommelighet på veinett 13
3.3 Trafikkgenerering til planområdet i dag 14
3.3.1 Oppsummering trafikk til planområdet i dag 15
3.4 Behov for venstresvingefelt 15
4 Planforslaget 17
5 Trafikal vurdering ny situasjon 19
5.1 Metode 19
5.2 Parkering 19
5.3 Arealbruk 19
5.4 Grunnlag 19
5.4.1 Trafikkproduksjonstall 19
5.4.2 Turproduksjon bolig 20
5.4.3 Turproduksjon dagligvarebutikk 21
5.4.4 Turproduksjon annen næring og bevertning 21
5.4.5 Turproduksjon barnehage 21
5.4.6 Varelevering 21
5.4.7 Oppsummering trafikkgenerering ny situasjon 21
5.5 Belastningsgrad ny rundkjøring 22
5.6 Trafikksikkerhet 23
5.7 Fremkommelighet 24
5.8 Avbøtende tiltak 24
6 Konklusjon 25

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og hensikt

Trosvikstranda Utvikling AS ønsker å utvikle et område sentralt i Fredrikstad sentrum. Planområdet som ønskes utviklet er i dag hovedsakelig benyttet til parkering. Det er i tillegg etablert noen få næringsbygg med ulike næringsvirksomheter (BilXtra inkludert verksted, båtbutikk, kjøkkenbutikk og kontorfellesskap) samt 4 leiligheter og en enebolig innenfor planområdet.

Hensikten med planarbeidet er å videreutvikle Fredrikstad sentrum langs elvebredden og gjøre Trosvikstranda til en naturlig forlengelse av eksisterende sentrumsbebyggelse, med handel, bevertning, boliger og arbeidsplasser. Målet er at Trosvikstranda skal bli en bydel som innbyggerne kan være stolte av.

I forbindelse med reguleringsplanarbeidet er det behov for å utarbeide en trafikal vurdering som belyser planens trafikale konsekvenser, inkludert kapasitet og trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper. Trafikkvurderingen skal gi en beskrivelse av dagens situasjon, samt ny trafikkgenerering til planområdet. Videre skal parkering, varelevering, renovasjon, kollektivtrafikk og myke trafikanter omtales. Multiconsult er engasjert av Trosvikstranda utvikling AS for å utarbeide trafikkanalysen.

Trafikkanalysen er basert på tilgjengelig materiale fra oppdragsgiver og informasjon i gjeldende databaser. Det er viktig å merke seg at trafikkprognoser er beheftet med varierende grad av usikkerhet.

1.2 Planområdet

Planområdet er lokalisert på Trosvikstranda, avgrenset av Værstebroa i vest, Evjekaia i øst, Borggata i nord og Vesterelva i sør.

Figur 1: Bearbeidet kartgrunnlag fra Googlemaps.no. Planområdets plassering er illustrert med rød ring. Kilde: Googlemaps.no.

1.3 Gjeldende reguleringsplan

Planområdet består i dag av to gjeldende reguleringsplaner. Den vestre delen er regulert til kombinert formål bolig/forretning/kontor og kombinert formål sykehjem/bolig gjennom reguleringsplan for Trosvikstranda vest, vedtatt 30.05.2001. Resterende del av planområdet er regulert gjennom reguleringsplan for Trosvikstranda, vedtatt 16.12.1993, og er avsatt til næringsvirksomhet og parkering.

Figur 2: Gjeldende reguleringsplaner. Varslet planområdet er vist med rød strek.

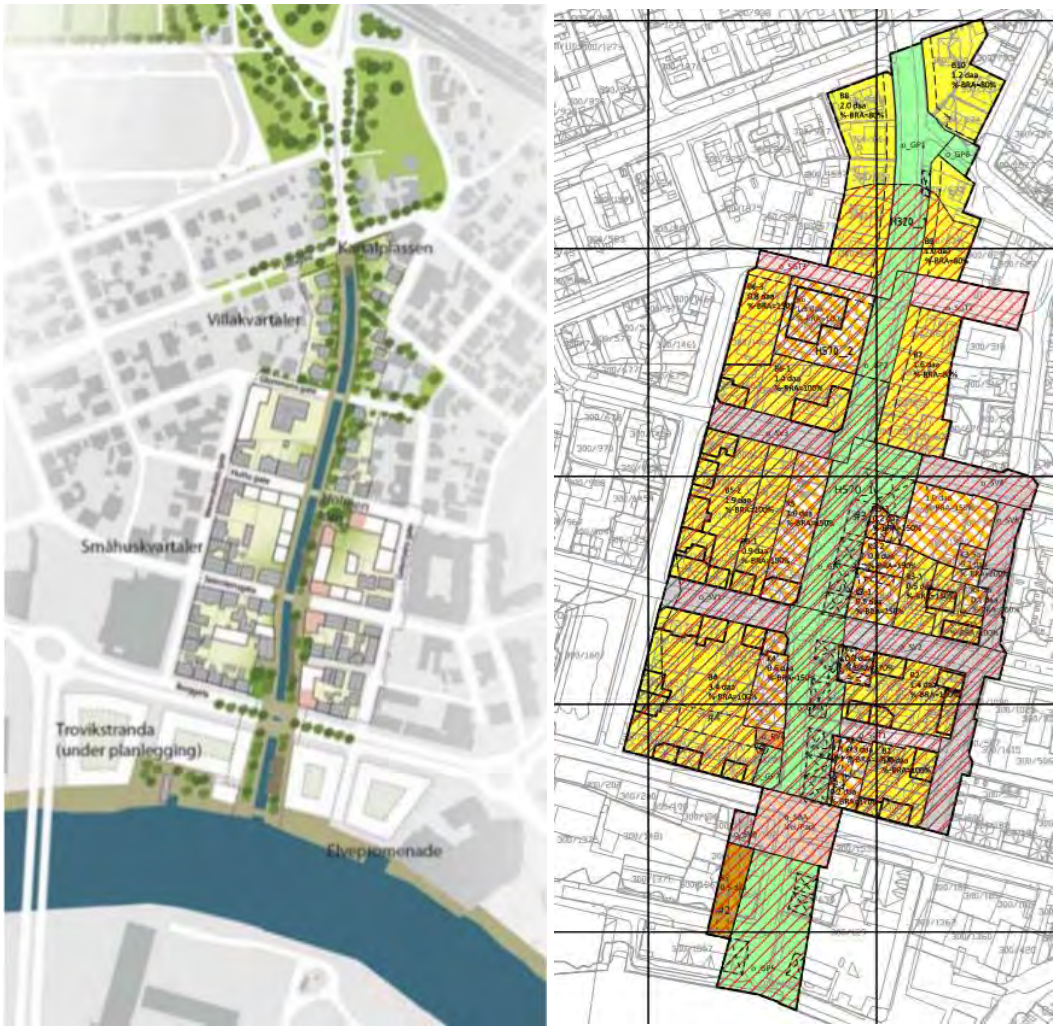
1.4 Tilgrensende/overlappende reguleringsplan

Det er under utarbeidelse en detaljreguleringsplan som legger til rette for åpning av Veumbekken og utvikling av et grøntdrag i Holmegata mellom Oslogata og Vesterelva. Tiltaket vil kunne forandre trafikkforholdene i området ved at det forutsettes at deler av Holmegata stenges for biltrafikk med unntak for adkomst til enkelte tomter. Dette vil medføre at eksisterende venstresvingefelt i Borggata kan fjernes.

Holmegata fremstår i dag som del av det overordnede veinettet fordi den sikrer en direkte forbindelse mellom Rv 110 og Borggata som er hovedinnfartsårer til sentrum fra nordvest.

Det påpekes i planen at Fredrikstad har en høy bilreiseandel, og dette blir en stadig større utfordring for byen. En overordnet strategi for å påvirke og styre bilbruken til hovedveinettet var etablering av en indre sentrumsring og etablere 4-felt i Borggata. Målet var å avlaste bygatene og boligområder og sikre den ønskede byutviklingen, samt muliggjøre økt tilrettelegging for sykkel, gange og kollektiv. Etablering av den indre sentrumsringen var forankret i forrige kommuneplan. I ny kommuneplan har

en gått bort fra tidligere planer om en sentrumsring og 4-felt i Borggata. Borggata skal i fremtiden ha 2 felt. Det er per nå usikkert når detaljreguleringsplanen for Veumbekken – Holmen blir vedtatt.

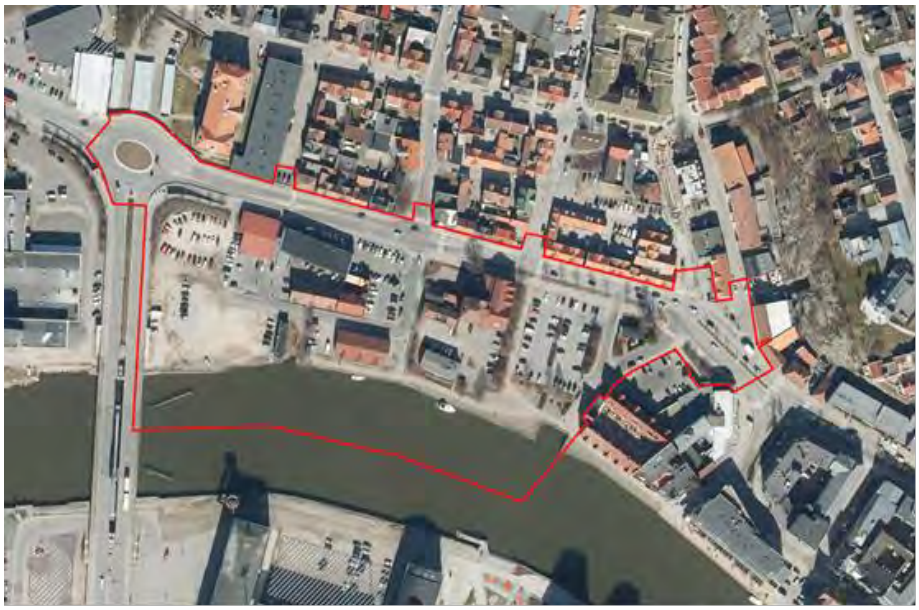


Figur 3: Illustrasjon av planforslaget til venstre og plankartet til høyre for Veumbekken – Holme. Kilde: Fredrikstad kommune.

2 Beskrivelsen av dagens situasjon

2.1 Arealbruk

Planområdet er ca. 25 000 m² og er i dag utflytende med store arealer til parkering, og en tilsynelatende «tilfeldig» plassering av bebyggelsen. Dette skyldes at deler av den eldre bebyggelsen på Trosvikstranda er revet de senere årene til fordel for kommende veiutvidelse av Borggata og bygging av Værstebroa (2011).



Figur 4: Flyfoto av planområdet. Planområdet vist med rød strek. Kilde: Trosvikstranda Utvikling AS.

Bebyggelsen på Trosvikstranda har et blandet funksjonsinnhold med kontorlokaler, verksteder, forretninger og noen få boliger.

Figur 5: Eksisterende bruk av arealene innenfor planområdet. Kilde: Trosvikstranda Utvikling AS.

Trosvikstranda 16 er den siste gjenværende kjøpmannsgården av 1700-tallstypen og er i bruk til forretningsformål. Elvepromenaden går gjennom hele planområdets utstrekning og ender i en trapp ved Værstebroa. På andre siden av elva finner vi nye Fredrikstad Stadion og de gamle administrasjonsbygningene ved FMV som i dag huser Høgskolen i Østfold.

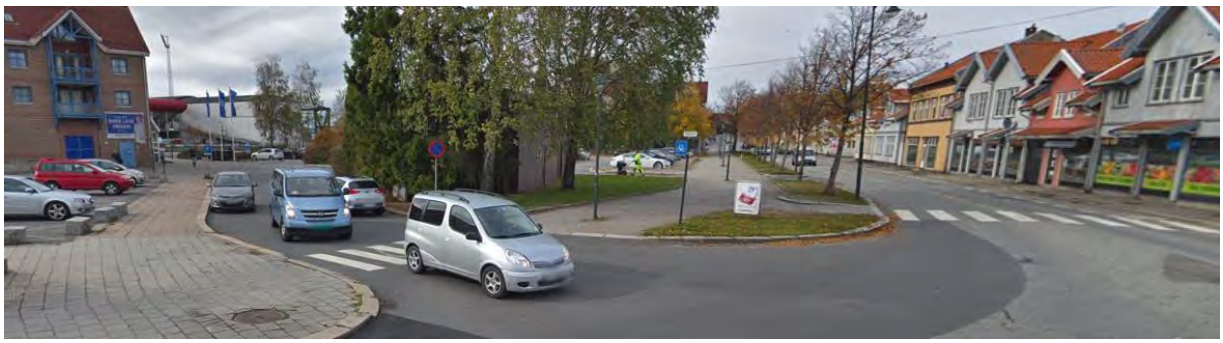
2.2 Eksisterende veinett

Borggata i nord, Trosvikstranda midt i planområdet og Evjekaia (to løp hvor en kan kjøre rundt) i øst er kommunale veier. Borggata er en hovedinnfartsåre til sentrum fra vest og ligger parallelt med Vesterelva.

Trosvikstranda og Evjekaia har kryss (ene delen av Evjakaia har adkomst) mot Borggata. Begge disse gatene ender i parkeringsplasser innenfor planområdet. Alle gatene har fartsgrense 50 km/t.

Bilde 1: Trosvikstranda sett mot sør fra Borggata. Kilde: Googlemaps.no.

Bilde 2: Evjekaia sett mot sør fra Borggata. Kilde: Googlemaps.no.



Bilde 3: Evjekaia sett mot sørvest fra Farmanns gate. Kilde: Googlemaps.no.

Borggata nord i planområdet er en viktig tofelts hovedvei ut/inn av sentrum. Gata endrer karakter langs med planområdet. I øst er det etablert en trerekke med gang- og sykkelvei på sørside og fortau og sykkelfelt i veibanen på nordsiden. Ved krysset Trosvikstranda x Holmegata endrer tverrsnittet seg. Her er det tosidig fortau og tosidig sykkelfelt videre mot Værstebroa i vest.

Det er to felt inn mot Værstebroa, et felt rett frem mot Mosseveien og et venstresvingefelt mot broa. På strekningen mot øst er det et venstresvingefelt inn Holmegata. Totalt er det i dag 2 kryss og en adkomst på strekningen til planområdet. Tidligere adkomst helt i vest ved Værstebroa er stengt. Ved BilXtra er det parkeringsplasser på innsiden av fortauet mot Borggata.

Bilde 4: Borggata sett mot øst fra Værstebroa.

Bilde 5: Borggata sett mot øst fra krysset Trosvikstranda x Holmegata. Kilde : Googlemaps.no.

Vest for planområdet ligger Værstebroa med forbindelse til Kråkerøy og Mosseveien med forbindelse til E6.

2.3 Parkering

Store deler av planområdet benyttes i dag til parkering med innkjøring fra Borggata.

Helt vest mot Værstebroa er det i dag en stor gruset plass som benyttes til parkering og oppstilling/ tømming for bobiler. I dette området er det ca. 125 parkeringsplasser som ikke er oppmerket.

I området med adkomst fra Trosvikstranda inkludert BilXtra er det ca. 90 oppmerkede parkeringsplasser (unntatt gruset p-plass nevnt over).

I område med adkomst fra Evjekaia er det ca. 70 parkeringsplasser innenfor planområdet.

Totalt utgjøre dette ca. 285 parkeringsplasser, hvor ca. halvparten er oppmerkede plasser.

Figur 6. Oversikt over parkeringsplasser innenfor planområdet. Kilde: Bearbeidet finnkart.no.

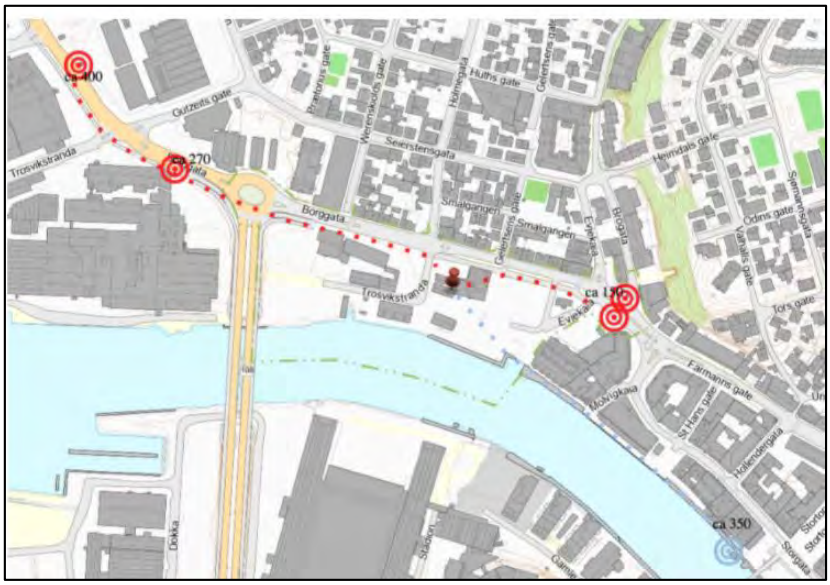
2.4 Kollektivtrafikk

Planområdet har en sentral plassering i Fredrikstad sentrum, og ligger innenfor gangavstand til flere kollektivtilbud.

Fredrikstad bussterminal ligger med ca. 500 meter gangavstand fra senter i planområdet. Herfra kan man ta en rekke forskjellige regionale og lokale bussruter. Det er tosidig busstopp i Borggata ved Evjekaia, ca. 150 meter øst for planområdet. Vest for planområdet er det også tosidig busstopp langs Borggata/Mosseveien, ca. 400 meter fra senter i planområdet. Disse holdeplassene trafikkeres av mange ulike bussruter. Videre er det holdeplass i Gelertsens gate og Holmegata rett nord for planområdet.

Sentrum fergeleie ligger ca. 350 meter fra planområdet. Herfra kan man ta gratis ferge til blant annet Gressvik, Kråkerøy og Gamlebyen. Fergetilbudet er stadig under utvikling, og passasjerveksten har vært betydelig de siste årene.

Gangavstanden til Fredrikstad stasjon er på ca. 1 500 meter. Herfra går det timesavganger med tog mot Oslo og Halden/Gøteborg. I rush er det halvtimesavganger i begge retninger. I forbindelse med utbyggingen av nytt dobbeltspor for jernbane planlegges en ny stasjon i Fredrikstad sentrum. Denne planlegges plassert på Grønli, noe som vil gi større nærhet til planområdet enn i dagens situasjon.



Figur 7: Oversikt over bussholdeplasser i Borggata ved planområdet. Kilde: Trosvikstranda Utvikling AS.

2.5 Myke trafikanter

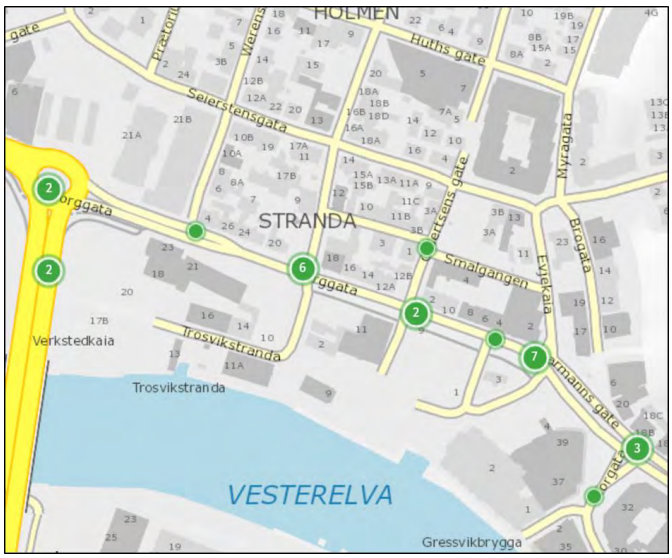
Det er etablert tosidig fortau vest i Borggata fra Værstebroa til krysset Trosvikstranda x Holmegata. Videre mot øst er det etablert ensidig fortau på nordside og gang- og sykkelvei på sørsiden.

Hovedsykkelrute 10.11 går i eget sykkelanlegg i Borggata. Det er etablert sykkelfelt på hele strekningen innenfor planområdet i retning mot vest og sykkelfelt og gang-sykkelvei i retning mot øst med blandet trafikk mellom gående og syklende.

I Trosvikstranda, og begge løpene til Evjekaia, er det etablert ensidige fortau med varierende standard.

2.6 Trafikkulykker

Ifølge Nasjonal vegdatabank (NVDB) har det totalt vært 17 politirapporterte trafikkulykker i Borggata i tiårsperioden fra 2010– 2020. Hovedvekten av ulykkene skjer i kryss. Av disse er åtte bilulykker hvorav seks ved sving inn sidevei, fire inkluderer fotgjengere, tre MC og to syklister.

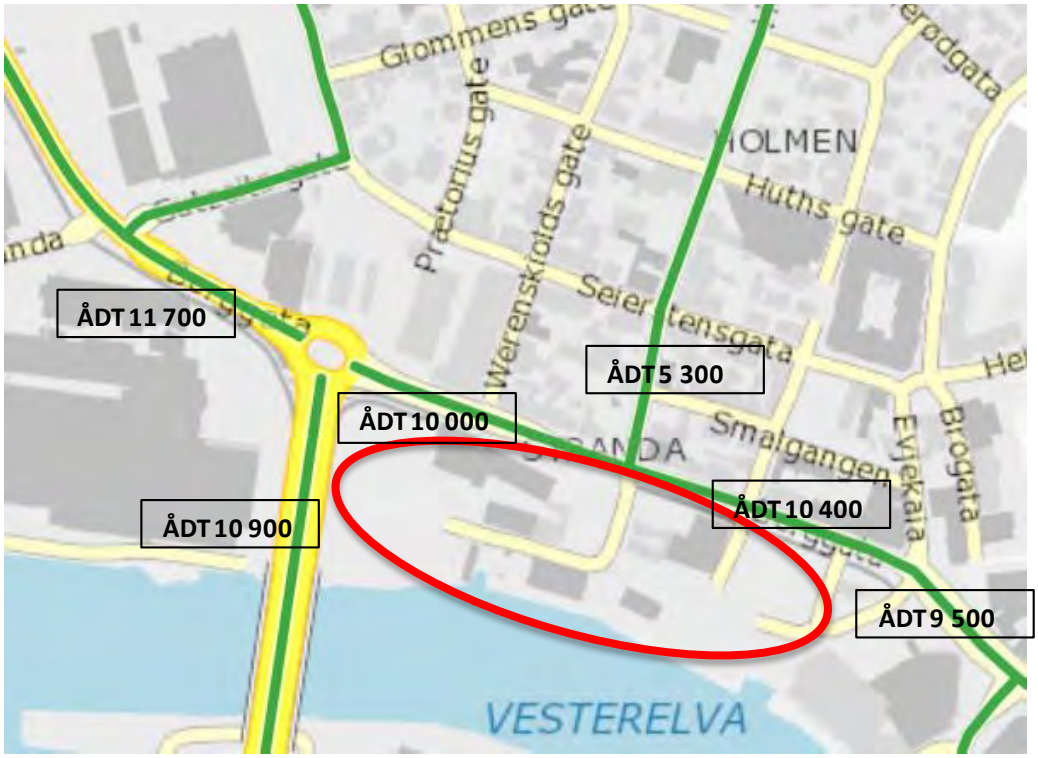


Figur 8: Politirapporterte trafikkulykker i perioden 2010-2020. Kilde: Nasjonal vegdatabank.

3 Dagens trafikale situasjon

3.1 Trafikk på omkringliggende veinett

Ifølge Nasjonal vegdatabank har veinett følgende trafikktall, jf. figuren under:



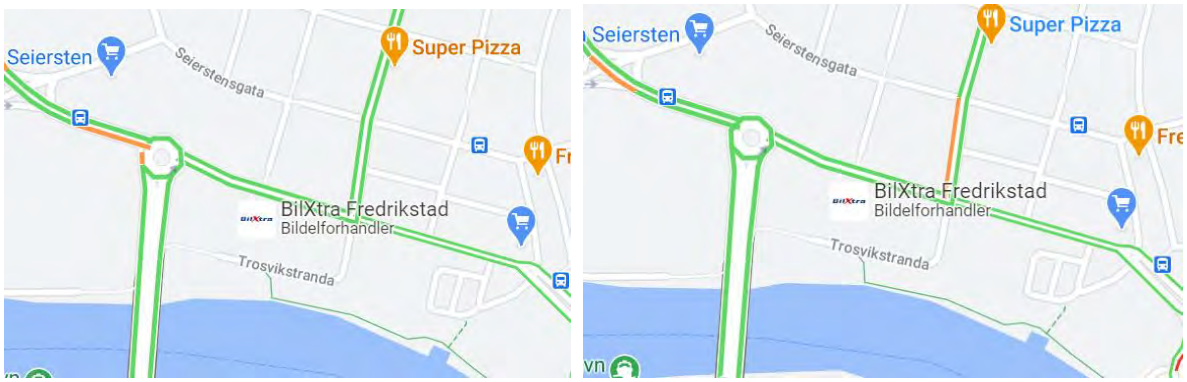
Figur 9: Trafikktall på omkringliggende veinett. Planområdet merket med rødt. Kilde: Nasjonal vegdatabank.

Trafikktallene for Værstebroa og Borggata vest for planområdet er fra 2019. Trafikktallene for Borggata innenfor planområdet og Holmegata er fra 2016. Det finnes ikke trafikktall for Trosvikstranda og Evjekaia i Nasjonal vegdatabank og en er ikke kjent med at det finnes trafikktall for disse veiene.

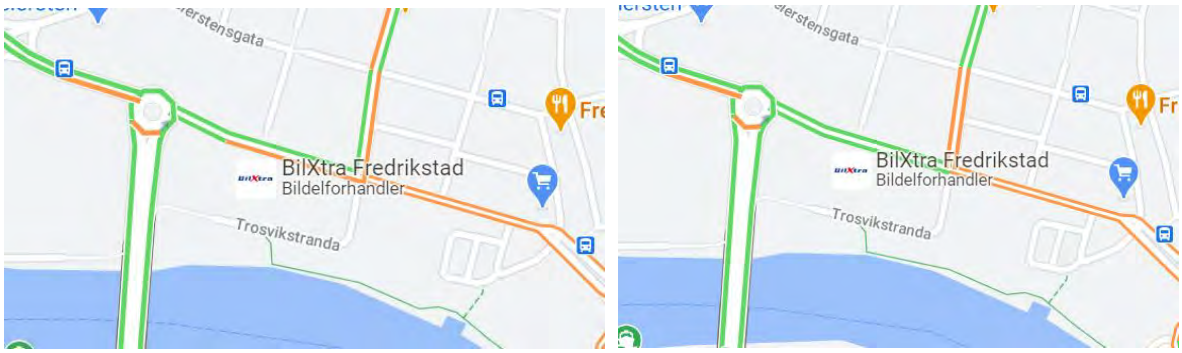
Borggata vest for rundkjøringen ved Værstebroa har en ÅDT på 11 700 kjt/d. Nord i planområdet varierer ÅDT-en mellom 9 500 i øst, 10 400 midt i og 10 000 i vest. I tillegg er det relativt høy trafikk som skal til og fra Holmegata rett nord for planområdet med en ÅDT på 5 300, da gaten fungerer som en gjennomkjøringstrasé mellom Borggata og Rv 110.

3.2 Fremkommelighet på veinett

Ifølge NVDB er det som vist på figuren over høy trafikk i Borggata nord i planområdet. Det er derfor tatt ut noen figurer fra Google maps traffic som viser «typisk trafikk» for mandag og torsdag i morgen- og ettermiddagsrushet. Dataen er samlet inn fra bilister/brukere på strekningen og gir en indikasjon på om, og eventuelt hvor, redusert hastighet/kø oppstår på veinettet. Fargekoden beskrives fra grønn til mørkerød i Google maps traffic, hvor grønn er normal flyt og mørkerød er stillstand i trafikken.



Figur 10: Registrert hastighet mandag (til venstre) og torsdag (til høyre) morgen kl. 0800. Kilde: Google maps traffic.



Figur 11: Registrert hastighet mandag (til venstre) og torsdag (til høyre) ettermiddag kl. 1600. Kilde: Google maps traffic.

Figur 10 og 11 viser typisk trafikk i morgen- og ettermiddagsrushet på omkringliggende veinett ved planområdet. Selv om det er høy trafikk i Borggata i planområdet viser ikke Google traffic tilløp til kø/saktegående trafikk i morgenrushet rundt kl. 08. På torsdager er det registrert saktegående trafikk i Holmegata inn mot Borggata. I ettermiddagsrushet kl. 16 er situasjonen annerledes, med mer saktegående trafikk på veinettet i sentrum generelt. I retning mot vest viser figur 11 at trafikken løser seg opp etter krysset med Holmegata. Øst for dette krysset er det saktegående trafikk i begge retninger både mandag og torsdag ettermiddag. Vest for planområdet i rundkjøringen ved Værstebroa og Borggata/Mosseveien er det ikke registrert kø i morgen- og ettermiddagsrushet med unntak på armen fra vest inn mot rundkjøringen.

Basert på trafikkregistreringene i Google maps traffic kan en anta at det er få problemer med fremkommeligheten i morgenrushet, men at det oppstår saktegående trafikk en periode i ettermiddagsrushet i Borggata, hovedsakelig øst for krysset Trosvikstranda x Holmegata.

3.3 Trafikkgenerering til planområdet i dag

Det finnes som nevnt ikke trafikktall på veinettet til planområdet i dag. Trafikken til planområdet genereres av de ca. 300 eksisterende parkeringsplassene som er etablert der. Denne trafikken vil variere over dag, uker og måneder.

Innenfor planområdet var det tidligere en dagligvarebutikk (Rema) som er flyttet, noe som trolig medfører noe mindre trafikk til planområdet i dag enn tidligere. Det er uklart om det vil komme noen ny dagligvarebutikk her før parkeringsplassen innenfor planområdet fjernes. I vurderingen legges det til grunn at det er en forretning her.

Dersom en trekker fra parkeringsplassene som ikke er direkte knyttet til næringsvirksomheten så er det ca. 125 plasser i vest som benyttes til «kun» parkering for besøkende til området/sentrum. Dersom en antar at alle disse plassene i snitt over året blir benyttet fullt ut 1,5 ganger per dag, medfører dette i gjennomsnitt **375 kjt/d** til/fra området. Dette kan være noe høyt i løpet av vinteren og noe for lavt på sommeren.

I tilknytning til BilXtra er det 70 parkeringsplasser med ulik bruk. Noen brukes av biler som står parkert over lengre tid, og noen er det større omløpshastighet på ved at de brukes til levering og henting av biler til verksted, samt besøkende til butikken. Dersom en antar at halvparten av plassene i liten grad er i bruk med 1 turer per døgn og de resterende plassene brukes 4 ganger per døgn så vil trafikken til BilXtra utgjøre ca. 1*2*35 + 4*2*35 = **350 kjt/d**.

De 70 parkeringsplassene helt øst har tidligere vært mye brukt av tidligere dagligvarebutikk samt til parkering for de som skal besøke området/sentrum. Selv om dagligvarebutikken er flyttet antar en noe høyere bruk av parkeringsplassene her enn i vest, med et gjennomsnittlig bruk på 4 ganger per dag. Dette vil da genere en trafikk på 2*4*70 **= 560 kjt/d**. Dette kan være noe høyt i løpet av vinteren og noe for lavt på sommeren.

Ifølge V713 er variasjonsområdet for handel mellom 15-105 per 100 m^2. Det antas at trafikk til kjøkkenbutikken og båtbutikk (totalt ca. 900 m^2) er i nedre del av variasjonsområdet. Følgende legges til grunn: 900/100 *15 =**135 kjt/d.**

Variasjonsområdet for trafikk til det midlertidige kontorfellesskapet (ca. 400 m^2 næring) er på 6-12 per 100 m^2. Det antas at trafikk er i nedre del av variasjonsområdet. Følgende legges til grunn: 400/100 *6 = **24 kjt/d.**

Variasjonsområdet for trafikk til de 4 leilighetene og eneboligen er på 2,5-5 per boenhet. Det antas at trafikk er i øvre del av variasjonsområdet på grunn av gode parkeringsmuligheter. Følgende legges til grunn: 4*4 = **16 kjt/d**.

3.3.1 Oppsummering trafikk til planområdet i dag

Det er beregnet at totaltrafikken til planområdet er som følger:

- Parkeringsplasser i vest: 375 kjt/d
- Parkeringsplasser i øst: 560 kjt/d
- BilXtra inkludert verksted og butikk: 350 kjt/d
- Næringslokaler (kjøkken- og båtbutikk): 135 kjt/d
- Kontorfellesskap: 24 kjt/d
- Boliger: 16 kjt/d

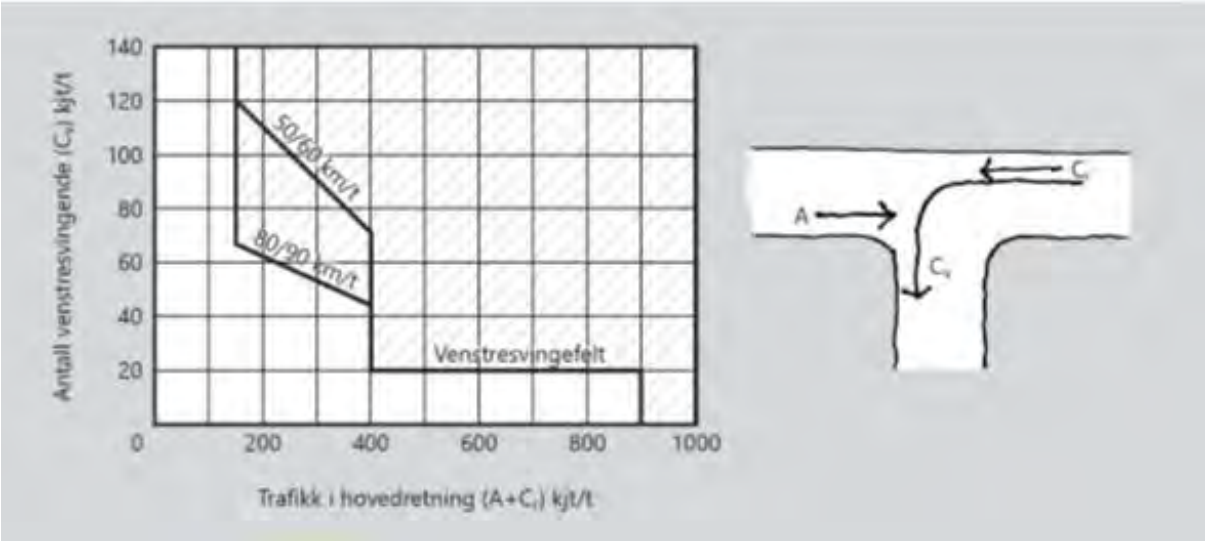
Totalt utgjør dette en trafikk på **ca. 1 460 kjt/d**. Den største andelen av trafikken er til de offentlige parkeringsplassene og BilXtra.

Dersom en antar at makstimen utgjør 12 % av totaltrafikken er maksimal timetrafikk 175 kjt/t til/fra planområdet. Dette kan være noe høyt i løpet av vinteren og noe for lavt på sommeren.

3.4 Behov for venstresvingefelt

Det er i dag to venstresvingefelt i Borggata. Ett i retning mot vest inn mot rundkjøringen ved Værstebroa og ett i retning mot øst inn Holmegata. Lengden på begge venstresvingefeltene er ca. 50 meter.

Ifølge håndbok N100 Veg- og gateutforming bør det etableres venstresvingefelt ved timetrafikk og hastighet som vist på figuren under.



Figur 12: Kriterier for venstresvingefelt basert på trafikk i dimensjonerende time. Kilde: Statens vegvesen, håndbok N100.

Borggata har en trafikk i begge retninger på henholdsvis 10 000 kjt/d i vest og 10 400 kjt/d midt i. Værstebroa har en trafikk på 10 900 kjt/d og Holmegata 5 300 kjt/d. Dersom en antar at retningsfordeling er lik i begge retninger, så vil trafikken være på henholdsvis 5 000 kjt/d i Borggata vest, 5 200 kjt/d midt i Borggata, 5 450 kjt/d på Værstebroa og 2 650 kjt/d i Holmegata i hver retning.

Dersom en legger til grunn en maksimal timetrafikk på 12 % av totaltrafikken, er trafikken som følger:

- Borggata vest: 600 kjt/t per retning
- Borggata midt: 624 kjt/t per retning
- Værstebroa: 654 kjt/t per retning
- Holmegata: 318 kjt/t per retning

På grunn av antall kjøretøy som skal rett frem og som tar venstresving er det behov for venstresvingefelt i Borggata. Dersom Veumbekken åpnes og Holmegata bygges om, vil det trolig ikke lenger være aktuelt med venstresving inn Borggata i fremtiden inn mot Holmegata.

4 Planforslaget

Planforslaget legger til rette for boligutvikling med tilhørende næringsvirksomhet i 1. etasje. Det foreslås å dele området i to deler med separerte parkeringskjellere, adskilt av ny kanal, med kjøreadkomster direkte til/fra Borggata. Den vestre adkomsten foreslås å etableres ca. 60 meter øst for rundkjøringen ved Værstebroa, mens den østre foreslås etablert ca. vis à vis Gelertsens gate.

Det legges opp til flere bygg på tomten med inntil 400 leiligheter og med ca. 7 000 m^2 næringslokaler bestående av småbutikker/restauranter/caféer, inkludert en dagligvarebutikk. Planforslaget åpner også for at det kan etableres en barnehage på ca. 700 m^2 i vestre del av planområdet.

All parkering etableres i to adskilte parkeringskjellere i 1. underetasje. Det legges opp til totalt 300 parkeringsplasser, hvorav 160 (115 bolig, 40 dagligvarebutikk og 5 barnehage) i vest og 140 kun til bolig i øst. Varelevering/renovasjon er foreslått løst fra Evjekaia for de to kvartalene i øst, og fra Borggata for de to kvartalene i vest.

Figur 13. Forslag til illustrasjonsplan. Kilde: Mad.

Figur 14. Forslag til volumstudie. Kilde: Mad.

Figur 15: Foreløpig landskapsplan. Kilde: Gullik Gulliksen landskapsarkitekter.

5 Trafikal vurdering ny situasjon

5.1 Metode

Det er tatt utgangspunkt i Håndbok V713 – Trafikkberegninger, Prosamrapport 121 – Turproduksjonstall for dagligvarebutikker og Prosamrapport 137 – Turproduksjonstall for boliger i Oslo og Akershus for trafikkanalysen. Trafikkanalysen er i tillegg gjennomført på grunnlag av erfaringsdata fra sammenhengen mellom arealbruk og trafikk.

5.2 Parkering

Parkering skal ligge i 1. underetasje og forutsettes avsatt i henhold til parkeringsnorm i gjeldende kommuneplan. Det foreslås å etablere inntil 300 parkeringsplasser i to adskilte parkeringskjellere med egen inn-/utkjøring, en i vest og en i øst.

I vestre parkeringskjeller legges det opp til 160 p-plasser, hvorav 115 p-plasser til bolig, 40 p-plasser til dagligvarebutikk og 5 p-plasser til barnehage.

I østre parkeringskjeller legges det opp til inntil 140 p-plasser til bolig. Det legges ikke opp til p-plasser for næring/forretning.

Begge parkeringsadkomstene til planområdet foreslås anlagt med adkomst til/fra Borggata.

HC-plasser skal etableres i henhold til parkeringsnormen angitt i gjeldende kommuneplan.

5.3 Arealbruk

Arealbruken innenfor planområdet foreslås endret fra dagens bruk (parkering på terreng samt noe næring, kontor og boliger) til boligbebyggelse med næring i 1. etasje med tilhørende garasjekjellere.

5.4 Grunnlag

Forutsetningen for trafikkberegningen er at det etableres 400 leiligheter innenfor planområdet med en parkeringsdekning på ca. 0,65 p-plasser per leilighet. I tillegg foreslås det en dagligvarebutikk på ca. 1 250 m^2 (salgsareal 1 000 m^2) samt annen næring/bevertning i 1. etasje på ca. 5 750 m^2 og en barnehage på 700 m^2.

5.4.1 Trafikkproduksjonstall

Bilhold og bilbruk er i vesentlig grad knyttet til lokalisering, kollektivtransporttilbud, sosioøkonomiske forhold og arealbruk. Andre faktorer kan også spille inn. Utformingen av området og hvorvidt ulike funksjoner naturlig nås til fots eller med sykkel vil ha vesentlig betydning for trafikken i et område og de bosattes valg av reisemønster.

Planområdet ligger i Fredrikstad sentrum, i gangavstand til et betydelig nærings-, service- og bevertningstilbud og et område med mange arbeidsplasser. Det går busser i Borggata og det er ca. 1 500 meter til jernbanestasjonen. I tillegg er det opparbeidet en lenke i hovedsykkelveinettet i Borggata.

Det antas at mange av beboerne, samt besøkende til næringsvirksomheten, vil gå, sykle eller bruke kollektivt til/fra området i morgen- og ettermiddagsrushet.

I forbindelse med trafikkprognoser for utbygging av bolig benyttes erfaringstall som sier noe om hvor mye trafikk man kan forvente at utbyggingen kan medføre per døgn. Både Statens vegvesens Håndbok V713 og Prosamrapport 137 gir erfaringstall knyttet til bolig/leiligheter og begge er lagt til grunn for beregningen av turproduksjon for boliger. I tillegg er det gjort en vurdering av dette opp mot foreslåtte antall parkeringsplasser i planforslaget.

5.4.2 Turproduksjon bolig

Håndbok V713 – Trafikkberegninger

Ifølge Håndbok V713 trafikkberegninger er turproduksjon for boliger som vist i tabellen under.

Tabell 1: Turproduksjon for bolig.

TURPRODUKSJON PR. ENHET PR. DØGN

AREALBRUK	ENHET	TURPRODUKSJON		
		Person-turer	Bil turer	Variasjons-område
BOLIG - eget eller andres hjem	pr. bolig pr. person		3.5 1.0	2.5 - 5.0 0.5 - 1.5
	pr. bolig pr. person	9.0 3.0		7 - 12 2 - 4

Da planområdet ligger i sentrum og har lav parkeringsdekning er det naturlig å legge til grunn en turproduksjon i nederste del av variasjonsområdet. Det antas en turproduksjon på 2,5 bilturer per bolig. Dette medfører en turproduksjon fra boliger på 2,5 * 400 = **1 000 kjt/døgn.**

Prosamrapport 137

Turproduksjon kan også beregnes basert på Prosamrapport 137 – Turproduksjon for boliger i Oslo og Akershus. Denne rapporten har ulike faktorer for turgenerering og er ikke direkte overførbar til Fredrikstad. De ulike turgenereringsfaktorene baserer seg på avstand fra Oslo sentrum, type bebyggelse og antall personer per husstand, og gjelder virkedøgntrafikk (mandag - fredag). Dersom en legger til grunn 2 personer per leilighet, høy tetthet/urbant og antar at Fredrikstad sentrum benytter samme turgenereringsfaktor som avstand 5-9,9 km fra Oslo sentrum tilsier, så er variasjonsområdet på 1,6-3 turer per bolig. På grunn av områdets sentrale beliggenhet er det vurdert å legge seg på nedre del av variasjonsområdet med 2 turer per leilighet. Omregningsfaktoren fra virkedøgntrafikk til årsdøgntrafikk settes til 0,88. Dette medfører en turproduksjon fra boligene på 2*400*0,88 = **704 kjt/d**. Dette gir er noe lavere trafikkgenerering enn laveste turgenereringsfaktor i håndbok V713.

Antall parkeringsplasser

Da planforslaget har en lav parkeringsdekning for boliger med ca. 0,65 per leilighet er det også vurdert som hensiktsmessig å vurdere trafikken basert på antall tilgjengelige parkeringsplasser i planområdet.

Planforslaget legger opp til 255 parkeringsplasser for 400 leiligheter, hvorav 115 i vestre parkeringskjeller og 140 i østre parkeringskjeller. Dersom en legger til grunn en gjennomsnittlig turproduksjon på 2,5 per parkeringsplass medfører det en trafikkgenerering fra boligene på 255*2,5 = **640 kjt/d.**

Oppsummering

Turproduksjon for boligene varierer altså basert på hvilke faktorer som legges til grunn. ÅDT-en varierer mellom 640 kjt/d og 1 000 kjt/d. Det er knyttet usikkerhet til trafikkgenereringen til/fra boligene på grunn av områdets sentrale beliggenhet og lave parkeringsdekning. For trafikkgenereringen legges det til grunn at planområdet generer gjennomsnittet mellom de tre ovennevnte vurderingene. Dette vil medføre en turproduksjon på ca. **780 kjt/d** og at hver plass generer ca. 3,1 turer per døgn. Fordelingen av trafikken mellom østre og vestre parkeringskjeller er omtrent lik.

5.4.3 Turproduksjon dagligvarebutikk

Planforslaget legger opp til en dagligvarebutikk vest i området på totalt ca. 1 250 m^2, hvor salgsarealet utgjøre ca. 1 000 m^2. I Prosamrapport 121 – Turproduksjonstall for dagligvarebutikker er det kartlagt turgenereringstall for dagligvarebutikker i Oslo og Akershus. Turgenerering baserer seg på undersøkelse av utvalget dagligvarebutikker. Det antas at turgenereringstallene er sammenlignbare med situasjonen i Fredrikstad.

Det angis i rapporten at butikker med en størrelse på over 1 000 m^2 salgsareal har et variasjonsområde på mellom 64-132 bilturer per virkedøgn (mandag-fredag) per 100 m^2. På grunn av områdets sentrale beliggenhet forventes en bilturgenerering i nedre del av variasjonsområdet og det legges til grunn 65 bilturer/100 m^2 pr. virkedøgn.

Dette medfører en turproduksjon for dagligvarebutikken på 1000/100*65 = **650 kjøretøy per virkedøgn**. All trafikk vil være knyttet til parkeringskjelleren i vest.

5.4.4 Turproduksjon annen næring og bevertning

Det legges ikke opp til parkeringsplasser for næring/beverting i planforslaget. Dette medfører at disse formålene ikke vil generer trafikk til/fra planområdet. Dersom besøkende kommer med bil må de parkere ved offentlige tilgjengelige parkeringsplasser i nærområdet. Dette kan medføre en liten økning av trafikken på Borggata, men størrelsen er vanskelig å angi da en ikke vet hvor de parker er eller hvilke veier de benytter.

5.4.5 Turproduksjon barnehage

Det finnes ikke turgenereringsfaktorer for barnehager i Håndbok V713. Det legges opp til en barnehage med ca. 40 barn. Totalt foreslås det 5 parkeringsplasser (1 HC-plass) i vestre parkeringskjeller til barnehagen. Det legges ikke opp til parkering for ansatte, kun levering/henting av barn med bil. Dersom det etableres en barnehage innenfor planområdet antas det at hovedvekten av de som har plass i barnehagen også bor i nærområdet. Det forventes derfor at en stor andel av de som skal til barnehagen ikke benytter seg av bil.

I forbindelse med trafikkprognoser for barnehagen er det vurdert at den sentrale beliggenheten og området rundt sier noe om hvor mye trafikk man kan forvente at utbyggingen kan medføre per døgn. På bakgrunn av barnehagens beliggenhet og lave parkeringsdekning forutsettes det at 50 % av de som skal levere og hente barn til/fra barnehagen vil gå til fots eller bruke sykkel og 20 % vil levere og hente barn ved å benytte kollektivtrafikk. Antall barn som leveres/hentes med bil vil da være ca. 30 %. Hvert barn som leveres/hentes med bil gir et daglig antall bilturer på 4.

Dette vil utgjøre en samlet turproduksjon 4 turer x 40 barnehagebarn x 0,30 (bilandel 30 %) = **48 kjt/d mandag til fredag.**

5.4.6 Varelevering

Planforslaget legger opp til at varelevering til næringsvirksomheten samt renovasjon skal skje fra Evjekaia i øst og Borggata i vest. Det er vanskelig å anslå andelen varelevering da det ikke er endelig bestemt hvilken type næring som kommer i fremtiden. Basert på erfaringer fra andre tilsvarende områder kan en anta at det vil komme mellom 10 og 20 varebiler per dag. Dette vil da medføre i størrelsesorden 20-40 kjt/d til/fra området.

5.4.7 Oppsummering trafikkgenerering ny situasjon

Det er beregnet at planforslaget, basert på gitte forutsetninger, vil generere en totaltrafikk på:

- Boliger: 780 kjt/d
- Dagligvarebutikk: 650 kjt/d (mandag-lørdag)
- Annen næring/bevertning: 0 kjt/d
- Barnehage 50 kjt/d (mandag til fredag)
- Varelevering: 40 kjt/d

Totalt utgjør dette en trafikk på **ca. 1 520 kjt/d**. Dersom en antar at makstimen utgjør 12 % av totaltrafikken er maks timetrafikk på ca. 183 til/fra planområdet.

Økningen fra dagens situasjon er minimal da den er anslått til 60 kjt/d og 8 kjt/t.

Trafikken til de to parkeringsgarasjene er fordelt med i overkant av 2/3 til vestre parkeringskjeller (350 bolig+650 dagligvarebutikk+50 barnehage+20 varelevering = 1 070 kjt/d) og i underkant av 1/3 til østre parkeringskjeller (430 bolig +20 varelevering = 450 kjt/d).

Det antas en retningsfordeling på 60 % mot vest og 40 % mot øst. Videre antas det at morgenrushet utgjøre 75 % av trafikken ut fra området og 70 % inn til området i ettermiddagsrushet.

5.5 Belastningsgrad ny rundkjøring

Eksisterende trafikkmengde i Borggata medfører behov for venstresvingefelt i Borggata inn til planområdet. Det er derfor foreslått å etablere en rundkjøring øst i planområdet, i krysset Borggata x Farmanns gate x Brogata x Evjekaia. En slik løsning vil medføre at all trafikk til planområdet må kjøre inn/ut fra planområdet i kjøreretningen (høyresving). Venstresving vil ikke tillates hverken ut fra eller inn til parkeringskjelleren direkte til/fra Borggata. Det vil heller ikke være mulig å kjøre inn til/ut fra parkeringskjelleren fra gatene på nordsiden av planområdet. For å unngå venstresving foreslås det å etablere en fysisk barriere mellom kjøreretningene i Borggata.

Basert på ovennevnte forutsetninger er det kjørt en beregning i SIDRA med etablering av ny rundkjøring hvor både belastingsgrad og kølengde fremgår for morgen- og ettermiddagsrushet. Belastningsgraden uttrykker forholdet mellom trafikkvolum og beregnet kapasitet. Når belastingsgraden overstiger 0,7, vil det kunne oppstå kortvarige kødannelse, og høyere belastning gir ustabil avvikling. Ved belastningsgrad 1,0 er all teoretisk kapasitet utnyttet og trafikken står stille. I SIDRA defineres belastningsgraden med tallverdier og farger som vist i tabellen under.

Tabell 2: Definisjon av belastning i SIDRA.

Belastningsgrader	Beskrivelse
0,0-0,6	Lav belastning, ingen fare for kapasitetsproblemer
0,6-0,7	Stabil belastning uten merkbare køer
0,7-0,8	Fare for kortvarige kødannelser som løser seg opp i rolige perioder
0,8-0,9	Noe ustabil avvikling med tidvis kødannelse
0,9-1	Ustabil avvikling med større kødannelser
1→	All teoretisk kapasitet er brukt opp

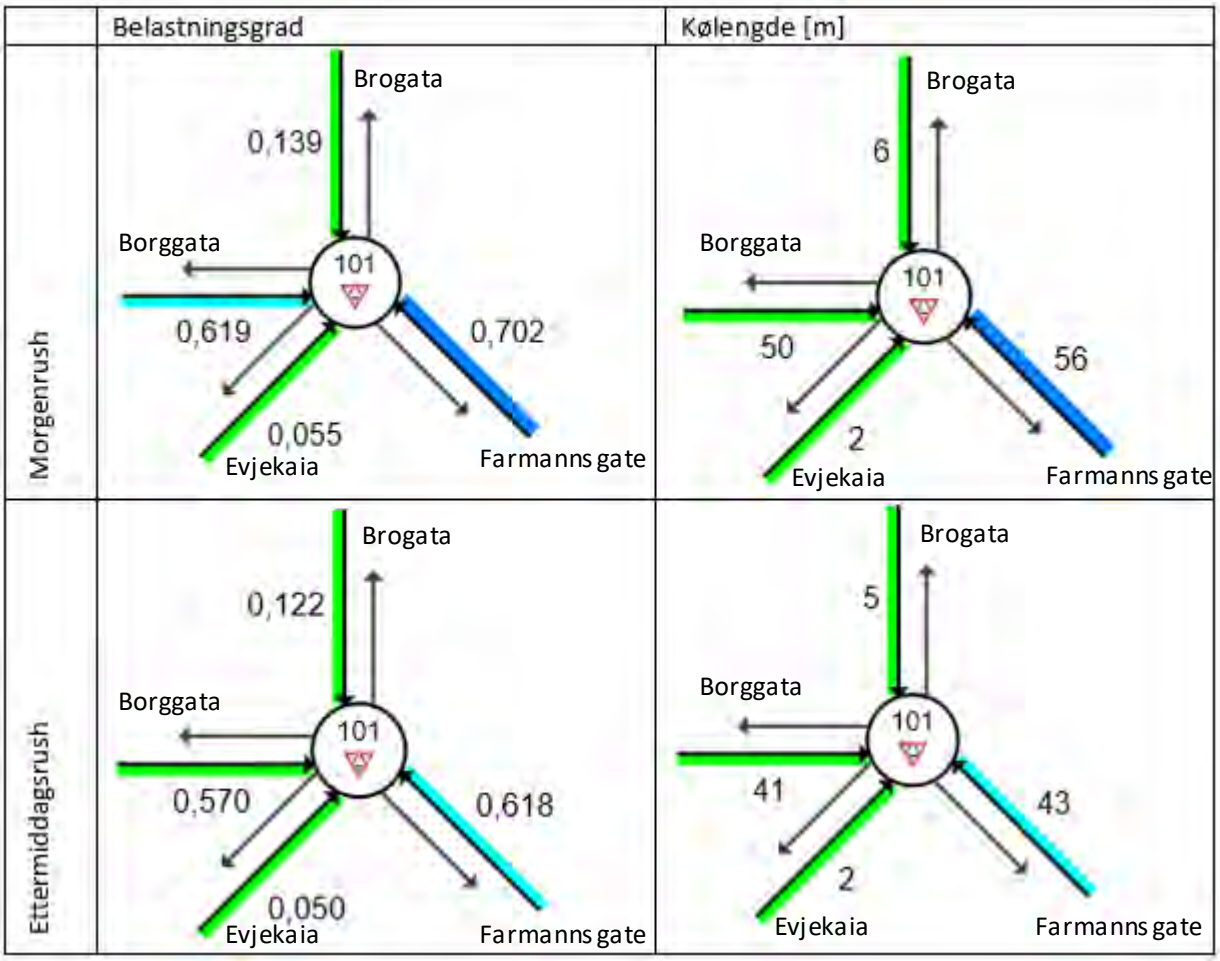
Kølengde er gjennomsnittlig teoretisk lengde (meter) med kjøretøy som i en bestemt periode er stillestående foran krysset. Beregningen i SIDRA gir informasjon om største teoretiske kølengde som oppstår i dimensjonerende time. Beregnet kølengde vil være kortere enn denne i 95 % av tiden og

lengre i 5 % av tiden. Verdien på 95 % er standard persentil for å definere «maksimal kølengde» i SIDRA. Fargebruken følger fargen på belastingsgraden.

Det er som nevnt sjekket kapasitet og kølengde ved etablering av en rundkjøring i krysset Borggata x Farmanns gate x Brogata x Evjekaia. Det er vist en skisse med firearmet rundkjøring med kobling til Evjekaia.

I SIDRA-beregningen er det tatt hensyn til endringen i trafikk som følge av den nye reguleringsplanforslaget. SIDRA-beregningen viser følgende resultater:

Morgen- og ettermiddagsrushet (belastningsgrad og kølengde):



Figur 16: SIDRA-beregninger ny rundkjøring. Belastningsgrad og kølengde morgen- og ettermiddagsrush.

Avviklingen er noe mer anstrengt i morgenrushet enn i ettermiddagsrushet. Når belastningsgraden overstiger 0,7 kan det være fare for kortvarige kødannelser som løser seg opp i rolige perioder, men det er ikke før belastningsgraden er over 0,8 at det vil være fare for ustabil avvikling. I ettermiddagsrushet viser beregningen at det ikke er kapasitetsproblemer i rundkjøringen på noen av armene.

5.6 Trafikksikkerhet

Det har som nevnt i kapittel 2.6 vært registret 17 politirapporterte trafikkulykker i Borggata i tiårsperioden fra 2010–2020. Hastigheten i Borggata er 50 km/t.

Kryssene Borggata x Holmegata og Borggata x Evjekaia skiller seg ut med henholdsvis seks og syv ulykker i perioden 2010–2020. Seks av ulykkene inkluderer myke trafikanter (fire fotgjengere og to syklister). Dersom Holmegata stenges for trafikk i fremtiden vil det kunne medføre en reduksjon av ulykker i dette krysset.

Planforslaget legger opp til fortau og sykkelfelt i tillegg til ett kjørefelt i hver retning i Borggata. På grunn av trafikkmengden må det etableres venstresvingefelt i Borggata og inn til planområdet. Dette er imidlertid utfordrende både på grunn av tilgjengelig areal og høydeforskjellen mellom feltene i Borggata i fremtidig løsning. Det foreslås derfor å etablere et fysisk skille mellom kjørefeltene i Borggata og en ny rundkjøring i krysset Borggata x Farmannsgate x Evjekaia x Brogata. En slik løsning vil medføre færre konfliktpunkt i avkjørsler/kryss og kan bidra til at antall ulykker reduseres. En ny rundkjøring medfører imidlertid noe mer biltrafikk, ved at alle som kommer fra gatene nord for planområdet og fra adkomstene i planområdet som skal til venstre må kjøre til høyre og snu i nærmeste rundkjøring.

Planforslaget legger opp til to adkomster til planområdet som i dag, men med en minimal trafikkøkning i forhold til dagens situasjon. Adkomsten til vestre del av planområdet foreslås etablert ca. 60 meter fra eksisterende rundkjøring ved Borggata x Værstebroa og ca. 25 meter fra gang- og sykkelveikulverten. Området vil endre karakter når planområdet er ferdigbygd og trolig vil gang- og sykkeltrafikken i Borggata øke i fremtiden. Det er derfor viktig at adkomstene til parkeringskjellerne utformes med gode siktforhold.

Totalt sett er det antatt minimale endringer i trafikksikkerheten på omkringliggende veinett basert på utbyggingsforslaget.

5.7 Fremkommelighet

I dag er det treghet i trafikksystemet ved kjøring gjennom sentrum i ettermiddagsrushet, spesielt fra eksisterende kryss Borggata x Holmegata i retning mot øst. En eventuell fjerning av krysset Borggata x Holmegata i fremtiden kan bidra til noe bedre fremkommelighet her. Det antas ikke at fremkommeligheten i Borggata vil bli nevneverdig påvirket når planforslaget er fullt utbygd. Dette fordi totaltrafikken er anslått å øke med ca. 60 kjt/d (ca. 0,6 % økning) i forhold til i dag i Borggata. Det er også kjørt en beregning for ny rundkjøring i SIDRA hvor ny trafikk er lagt inn og den viser totalt sett tilfredsstillende fremkommelighet, men fare for kortvarige kødannelser som løser seg opp i rolige perioder i morgenrushet.

Biler som står og venter for å kjøre ut i Borggata fra parkeringskjeller kan medføre redusert fremkommelighet for gående og syklende dersom de blir stående i fortau/sykkelfelt for å vente på ledig tid for å svinge til høyre. Det er derfor viktig at det settes av nok plass og at det er gode siktforhold ved avkjøringen.

Biler som skal inn til planområdet må vike for gående og syklende. Det kan medføre noe tilbakeblokkering i Borggata, men det antas at det ikke er av en størrelse som gir tilbakeblokkering til rundkjøringen i vest.

Det forventes ikke at planforslaget medfører vesentlige negative kapasitetsproblemer på de kommunale veiene i området.

5.8 Avbøtende tiltak

Følgende avbøtende tiltak bør vurderes i det videre arbeidet:

- Reduksjon av hastigheten i Borggata og/eller opphøyde gangfelt i krysningspunktene

- Gode siktforhold ved utkjøring av parkeringskjeller for å redusere konflikten med myke trafikanter

6 Konklusjon

Trafikkgenerering

Utbyggingen innenfor planområdet vil generere ca. 1 520 kjt/d mot ca. 1 460 kjt/d i dag. Dette er en minimal økning på 60 kjt/d og 8 kjt/t i morgen- og ettermiddagsrushet. Trafikkøkningen vil komme i Borggata som har høy trafikkbelastningen i dag.

Parkering

Det er i dag ca. 285 parkeringsplasser på terreng innenfor planområdet. Planforslaget legger opp til en økning med inntil 15 parkeringsplasser, til totalt 300 plasser. Det foreslås etablert to adskilte parkeringskjellere men adkomst fra Borggata.

Parkeringsplasser/HC-plasser skal etableres i henhold til parkeringsnormen angitt i gjeldende kommuneplan.

Trafikkavvikling

En full utbygging innenfor planområdet vil medføre en trafikkøkningen til/fra planområdet med ca. 4 %. Økningen på Borggata er vurdert som ubetydelig (0,6%) fra i dag.

Planforslaget legger opp til at det etableres et fysisk skille mellom kjørefeltene i Borggata samt at det etableres en rundkjøring øst i planområdet ved Borggata x Farmanns gate x Evjekaia x Brogata. Dette medfører at det blir forbudt å ta venstresving fra planområdet, samt gatene på nordsiden, og at de må kjøre til nærmeste rundkjøring for å snu. SIDRA-beregningene viser at trafikkøkningen som planforslaget generer totalt sett vil ha en tilfredsstillende fremkommelighet, men fare for kortvarige kødannelser som løser seg opp i rolige perioder i morgenrushet.

Trafikksikkerhet

Gjennomføringen av planforslaget forventes ikke å medføre negative endringer av trafikksikkerheten i og ved planområdet. Følgende avbøtende tiltak bør vurderes:

- Reduksjon av hastigheten i Borggata og/eller opphøyde gangfelt i krysningspunktene
- Gode siktforhold ved utkjøring av parkeringskjeller for å redusere konflikten med myke trafikanter

FREDRIKSTAD KOMMUNE
NOTAT

Saksref.: 2013/14798-223
Dato: 25.10.2024

Veumbekken - Holmen. Notat til Planutvalget

Forslag til detaljregulering for Veumbekken – Holmen var til behandling i Planutvalget 26.09.2024 saksnr PS73/24.

Kommunedirektøren ble bedt om å utarbeide et notat som belyser hvilke muligheter man har om man ikke åpner bekken, og hvilke konsekvenser dette vil ha. Det ble også bedt om å legge frem oppdaterte økonomiske analyser.

Bakgrunnen for tiltaket

Prosjekt for Veumbekken ble igangsatt på begynnelsen av 2000-tallet. Prosjektets mål var å oppgradere den tekniske infrastrukturen i området da tilstanden var svært dårlig.

Tilstanden til kulverten gjennom området og under Holmegata ble kontrollert og den viste seg å være i dårlig forfatning. I tillegg har den for dårlig kapasitet til å håndtere avrenning fra store nedbørstilfeller.

Kulverten får stor belastning fra kjøretøy da mange benytter gaten som gjennomfartsvei til og fra sentrum. Det er aksellast restriksjoner i Holmegata, men til tider er det tyngre biler som ikke tar hensyn til dette.

Det gjennomføres jevnlig tilstandsvurderinger av kulverten for å sjekke skadeutviklingen. Holmegata kan bli stengt på kort varsel dersom en tilstandsvurdering tilsier dette eller at skadene utvikler seg raskere. Siste tilstandsregistrering ble utført i april i år (se vedlegg).

Bildene under viser kulverttaket der armeringen er blottlagt. Det er pågående korrosjon og midlertidige tiltak må utføres hvis man utsetter prosjektet flere år. Midlertidige reparasjoner og tiltak på kulverten er kostnadskrevende og omfattende. I tillegg vil dette kun være midlertidige tiltak i påvente av en stor ombygging.

Taket i kulverten

Taket i kulverten

Vann- og avløpsnettet i området er i svært dårlig tilstand. Utskiftingen har blitt utsatt i påvente av endelig løsning for kulverten i Holmegata. I området er del planlagt å skifte ut totalt 4,4 km vann og avløpsledninger. Tilstanden tilfredsstiller ikke dagens krav til et vann- og avløpsanlegg. Et ledningsbrudd i dette området kan være meget utfordrende i forhold til utbedring og krav til hygiene.

En avløpskum på Holmen

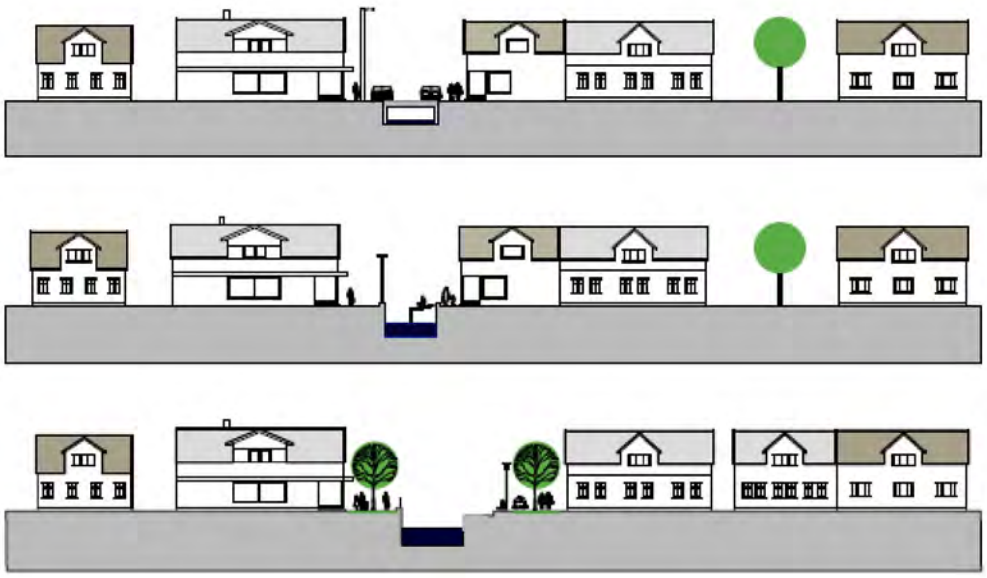
Vurdering av tiltaket

I 2012 ble det utarbeidet et forprosjekt der 3 alternativer for kulvert ble vurdert.

Alternativ 1: Ny kulvert med dagens dimensjon. Har ikke tilstrekkelig kapasitet.

Alternativ 2: Åpning innenfor eksisterende tverrsnitt. Kanalen vil ikke ha god nok kapasitet.

Alternativ 3: Åpning med utvidet tverrsnitt. Er akseptabelt i forhold til både flomnivå og gjennomførbarhet.



I 2017 ble rapporten «Vurdering av flo- og flomforhold» utarbeidet Jf. vedlegg 1. Rapporten ble utarbeidet da det ble stilt spørsmål om behovet for den åpne kanalen som er lagt til grunn i reguleringsplanforslaget. Det ble utført beregninger med både en 3 m og 4 m bred kulvert samt løsningen som er vist i reguleringsplanforslaget.

I sammendraget står det følgende: «Av de ulike forskjellige løsningene vurdert i denne rapporten, er det bare den løsningen som foreslått i reguleringsplanen som har tilstrekkelig kapasitet til å føre en 200-års flom inkludert klimaendring med stormflo på kote 1 gjennom reguleringsområdet uten oversvømmelse av eksisterende terreng. Det er også det eneste alternativet som kan ta imot flomvann nord for Oslogata, og som tilrettelegger for fremtidig utbedring av flomsituasjonen ovenfor jernbanen uten behov for flomsikring ovenfor jernbanelinjen.»

Beregningene er gjort med grunnlag i Byggteknisk forskrift (TEK17) som sier hvilket beregningsgrunnlag man skal dimensjonere for mht. flom.

Undergangen ved Veumveien/Holmegata.

Vi må forvente at episoder med kraftig nedbør øker vesentlig både i intensitet og i hyppighet pga. den klimautviklingen vi nå har.

Konsekvensene for en underdimensjonert kulvert vil være gjentagende oversvømmelser i fremtiden.

NVE vil antagelig komme med innsigelser hvis kulverten evt. den åpne kanalen blir underdimensjonert.

Flomskader vil medføre skader på bygg og konstruksjoner i området. Kostnader for utbedring vil være store og kommunen vil risikere et erstatningsansvar.

Det er flere eksempler de siste årene at anlegg ikke er dimensjonert for klimaendringene. Eksempler på dette er oversvømmelser i mellom Europa og hendelser i Norge de siste år.

I Holmenområdet hadde vi en stor oversvømmelse 14.08.2008 og 01.09.2019. Det var da mye overvann i gatene og det ble skader.

Riksrevisjonen skriver i sin rapport Riksrevisjonens undersøkelse av myndighetene arbeid med å tilpasse infrastruktur og bebyggelse til et klima i endring følgende: «I lys av de betydelige konsekvensene klimaendringene vil ha, vurderer Riksrevisjonen det som alvorlig at myndighetene ikke har sikret seg tilstrekkelig oversikt og iverksatt nødvendige tiltak for å sikre eksisterende bebyggelse og infrastruktur. Dette kan føre til unødvendige høye kostnader for samfunnet og kan også få konsekvenser for innbyggernes sikkerhet.»

For å bygge en åpen kanal som er dimensjonert etter kravene i Tek 17 vil det være behov for å rive noe av bebyggelsen langs dagens kulvert. Det må i tillegg avsettes plass til teknisk infrastruktur langs kanalen samt avsatt areal til gang- og sykkelvei.

En lukket kulvert må bli en større konstruksjon enn en løsning med åpen kanal. En lukket kulvert trenger en takkonstruksjon over selve kulverten og det må være en overdekning mellom kulverttaket og selve gatelegemet. Det antas at dette totalt vil utgjøre ca 80 cm. Man mister da et strømningsareal for vannet som da går bort til overdekningen over kulverten

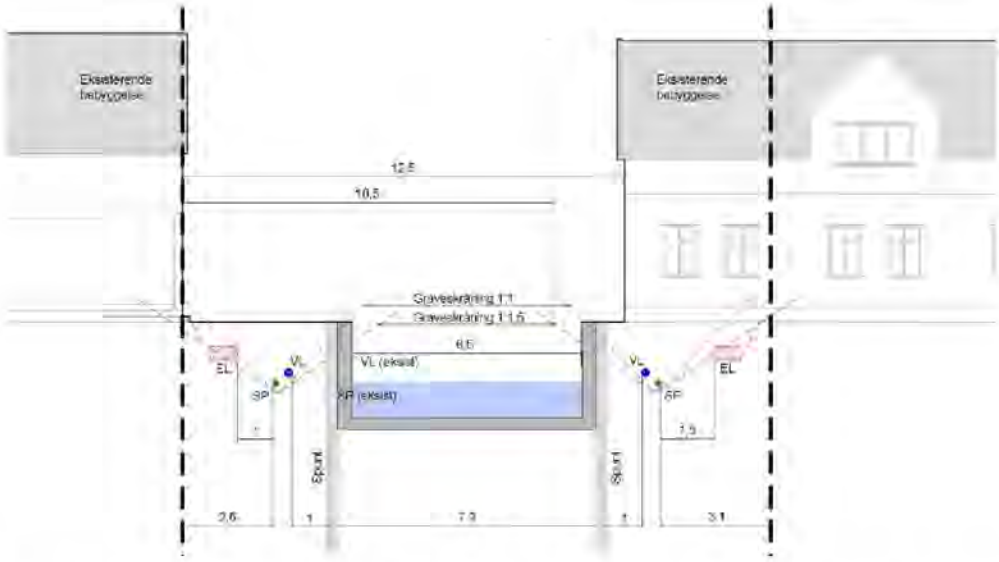
Tverrsnittsarealet på en lukket kulvert må i så fall økes tilsvarende da en del av strømningsarealet kontra en åpen kanal forsvinner. I tillegg må det settes av plass til teknisk infrastruktur som kabler og vann- og avløpsanlegg.

Tverrsnittarealet for en kulvert må være ca tilsvarende tverrsnittarealet for den åpne kanalen som er beskrevet i planforslaget. Det vil da medføre en bredere konstruksjon. Anslagsvis en konstruksjon på ca 8 m. Utenfor kulverten må det avsettes areal til kabler samt vann- og avløpsanlegg.

Det vil også være krevende å vedlikeholde denne konstruksjonen da man må fjerne sedimenter i selve kulverten med jevne mellomrom. Arbeidene må da gjøres inne i en kulvert der kulverttaket ligger lavt i forhold til vannstanden i elva.

Kostnader for en slik konstruksjon antas å være en dyrere løsning enn en åpen kanal da det vil kreve mer betong og armering.

Skissen under viser snittet av kanalen/kulverten som ligger i reguleringsplanforslaget. For å bygge en kanal vil det være behov for å rive noe av eksisterende bebyggelse slik det er vist i snittet.



Planforslaget forutsetter at noen bygninger innenfor hensynssone bevaring rives, både for å gi det nødvendige tverrsnittet til sidearealet og for å reetablere den typiske kvartalsstrukturen mot parkdraget.

Det har vært et omfattende planarbeid siden 2005. Åpning av kulverten for Veumbekken ble forankret i sentrumsplanen i 2011, og reguleringsplanen ble lagt ut på offentlig ettersyn i 2015.

Fylkesmannen i Østfold (nå Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus) uttalte blant annet at tiltaket er fremtidsrettet og spennende med gode intensjoner, og har en rekke positive effekter for en bærekraftig utvikling.

Planprosessen stoppet opp i 2016 like før den ble fremmet til sluttbehandling. Daværende byantikvar frarådet rivning av bebyggelse i Holmegata og videre behandling av planforslaget ble utsatt. Det ble utarbeidet en forenklet DIVE-analyse for Holmen området. DIVE er et analyse- og prosessverktøy for bruk i arealplanlegging, konsekvensutredninger, kulturminneforvaltning og utvikling av kulturminneplaner.

I bystyrevedtakene i 2018 (Trehusområdet Holmen – vern eller transformasjon som ramme for utvikling, bystyresak PS (82/18) og i 2021 (Prosessledende beslutning – Veumbekken Holmen – planforslag, bystyresak PS (2/21) bes det om vurderinger om flere bygg kan bli underlagt sterkere vern.

Samtidig introduseres det i vedtaket fra februar 2021, et nytt krav til reguleringsarbeidet. Bystyret forutsetter at planen for Veumbekken-Holmen tilpasses til pågående planarbeid for Trosvikstranda. Dette medfører endringer som har betydelige konsekvenser for det opprinnelige planforslaget, som også berører kulturmiljøet.

Planforslaget vil forandre trafikkforholdene i området. Tiltaket medfører at deler av Holmegata blir stengt for biltrafikk, med unntak for adkomst til enkelte tomter.

Holmegata fungerer i dag som en snarvei til sentrum fra nordvest. Fremmed biltrafikk belaster området med gjennomgangstrafikk. Området tåler belastningen dårlig da det er et smalt gatetverrsnitt og i tillegg at kjøretøyene belaster en kulvert som er i svært dårlig tilstand.

I Holmegata er det også trafikksikkerhetsutfordringer med gjennomgangstrafikken.

Dagens biltrafikk må etter dette tiltaket benytte det overordnede veisystem i området.

Fredrikstad kommune har, gjennom samarbeidsavtalen om areal- og transportutvikling i Nedre Glomma og belønningsavtaler med staten, forpliktet seg til å oppnå nullvekstmålet for personbiltrafikken. Målet er å gjøre det mer attraktivt å gå, sykle eller bruke kollektivtransport.

Kostnader

Det er utført grove kostnadsberegninger basert på løsningen som foreligger i planforslaget. I høringsplanperioden kan det komme frem nye forhold som kan medføre kostnadsendringer. Før en endelig investeringsbeslutning legges frem til politisk behandling vil kostnads-beregningene gjennomgås på nytt basert på den godkjente reguleringsplanen.

De foreløpige kostnadene (P50 tall) er ca 500 mill. kr ekskl. mva. som belastes selvkost, og ca 50 mill. kr ekskl. mva. for standardheving som må bevilges over andre budsjett hvis kommunen velger å prioritere dette. Tiltak for standardheving vil ikke være avgjørende for gjennomføring av tiltaket. Dette er kostnader forbundet med åpning av kulverten i Holmegata. Estimert tid for gjennomføring av selve åpning av Veumbekken er ca 3 år, men antageligvis vil man dele opp prosjektet i flere etapper. Endelig oppdeling i etapper og fremdrift vil bli avklart nærmere i forbindelse med en detaljprosjektering.

I Holmenområdet vil det være anleggsarbeider da man må rehabilitere ledningsanlegget i hele området. Disse arbeidene har blitt utsatt i påvente av endelig beslutning om endelig løsning på eksisterende kulvert.

Økte kostnader skyldes i hovedsak høy prisvekst i samfunnet der kostnadene har økt i alle ledd. I 2016 forelå det et usikkert anslag på 300 millioner kroner. Prisjustert etter SSB sin byggekostnadsindeks utgjør dette 420 millioner kroner i 2024 kr.

Tiltak i tilgrensende gater må også gjennomføres i forbindelse med åpning av Veumbekken. Dette er prosjekter som har stått på vent i påvente av endelig beslutning for løsningen i Holmegata.

Budsjettmidler til disse tiltakene må finansieres over selvkostinvesteringer avsatt til oppgradering av vann- og avløpsanlegg.

Alternativ til åpen kulvert:

Alternativer til åpen kulvert er å ikke gjøre noe eller å etablere en lukket kulvert. Alternativene er grovt beskrevet nedenfor. Det gjennomføres ikke utredninger om alternative løsninger annet enn åpen kanal (alternativ 3)

0-alternativet

Det gjennomføres ingen tiltak, men man følger opp skadeutviklingen på kulverten. Kulverten kan da bli stengt på kort varsel. Midlertidige tiltak kan gjøres, men det vil være kostnadskrevende. De utbedringer som gjøres vil være tapte kostnader når man en gang skal skifte ut kulverten.

I tillegg får man heller ikke ryddet opp i de vann- og avløpstekniske forholdene i området. Dagens kulvert har ikke god nok kapasitet og det vil da medføre flomskader/tilbakeslag ved større nedbørstilfeller.

Alternativ 1

Bygge en kulvert uten å rive hus. Området vil fortsatt være utsatt for flomskader. Kommunen vil risikere å få erstatningsansvar da den ikke er dimensjonert iht. TEK17.

Alternativ 2

Bygge en kulvert dimensjonert iht. TEK 17. Det vil bli en bredere konstruksjon og mest sannsynlig vil det bli en dyrere konstruksjon. Med denne løsningen er det sannsynlig at det må rives flere hus enn i alternativ 3. Det vil være behov for vann- og avløpsanlegg på to sider av kulverten. Det vil da være utfordrende å bygge nytt over konstruksjonen. Alternativt vil være å bygge en vanntett gangbar kulvert under bygningene som er meget kostbar.

Det kommer en del partikler i bekken i form av avrenning fra områdene oppstrøms. Dette vil kunne sedimentere i kulverten. Det vil være utfordrende å fjerne de sedimenterte massene i en lukket kulvert.

Alternativ 3

Dette er planforslagets løsning. Den åpne kanalen er dimensjonert iht. krav og man får ryddet opp i de vann- og avløpstekniske forholdene i området. Fjerning av sedimenter i den åpne kanalen kan utføres med maskiner som står på sidearealene langs den åpne kanalen.

Tiltaket vil også gi en merverdi til området ved å fremme gang- og sykkeltrafikk.

Vedlegg:

1 Vurdering av flo- og flomforhold. Tilleggsrapport 2017
2 Tilstandsvurdering overvannskulvert og vei i Holmegata

Fredrikstad kommune

Veumbekken

Vurdering av flo- og flomforhold

Tilleggsrapport

Oppdragsnr.: 5133585 **Dokumentnr.:** **Versjon:** D01
2017-02-14

Norconsult

Oppdragsgiver:	Fredrikstad kommune
Oppdragsgivers kontaktperson:	
Rådgiver:	Norconsult AS, Vestfjordgaten 4, NO-1338 Sandvika
Oppdragsleder:	
Fagansvarlig:	
Andre nøkkelpersoner:	

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
D01	2017-02-14		JWL	AJC	BB

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Sammendrag

Denne rapporten inneholder tilleggsutredninger til rapporten Flo- og flomforhold som ble utarbeidet i forbindelse med forslag til detaljregulering for Veumbekken – Holmen i 2015.

Foreliggende flomberegninger for planforslaget har blitt oppdatert for å ta hensyn til at nedbørfeltet til Veumbekken kan eventuelt bli økt i fremtiden som en følge av planlagt endringer til jernbanetraséen og Rv.110 i Fredrikstad. Det tas også hensyn til risikoen for at inntaksristen til flomavledningstunnelen kan bli delvis tilstoppet i en flomhendelse, basert på Fredrikstad kommunes erfaring av nylige flomhendelser.

Det har blitt utført hydrauliske beregninger for å vurdere kapasiteten til flere løsninger for erstatning av den eksisterende kulverten:

- Kanalen som foreslått i reguleringsplan har en bredde på 6,5 m. Denne kanalen har kapasitet til å føre en 200-års flom inkludert klimafaktor som inntreffer samtidig som 1-års stormflo uten oversvømmelse av Holmen-området. Om området skal sikres mot en 200-års flom inkludert klimafaktor som inntreffer samtidig som en fremtidig 1-års stormflo, må elvebreddene heves med opp til ca. 0,45 m (pluss sikkerhetsmargin) over eksisterende terrengnivå. Kanalen legger til rette for fremtidig utbedring av kapasiteten til kulverten mellom jernbanelinjen og Oslogata.
- En kanal med bredde på 3 m er for liten til å sikre området mot en 200-års flom inkludert klimafaktor, og vil forhindre fremtidig utbedring av kapasiteten til kulverten mellom jernbanelinjen og Oslogata.
- En kanal med bredde på 4 m har ikke tilstrekkelig kapasitet til å føre en 200-års flom inkludert klimafaktor med 1-års stormflo uten oversvømmelse av terreng. For å unngå oversvømmelse ved 200-års flom inkludert klimafaktor og 1-års stormflo, må elvebreddene heves til minst 0,5 m (pluss sikkerhetsmargin) over eksisterende terrengnivå. Om området skal sikres mot en 200-års flom inkludert klimafaktor som inntreffer samtidig som en fremtidig 1-års stormflo, må elvebreddene heves opp til ca. 1,1 m (pluss sikkerhetsmargin) over eksisterende terrengnivå. Ved denne løsningen vil det være behov for flomsikring ovenfor jernbanen, selv om kulverten mellom Oslogata og jernbanelinjen oppgraderes i fremtiden.
- En kulvert med bredde på 3 m er for liten til å sikre området mot en 200-års flom inkludert klimafaktor, og vil forhindre fremtidig utbedring av kapasiteten til kulverten mellom jernbanelinjen og Oslogata.
- En kulvert med bredde på 4 m er for liten til å sikre området mot en 200-års flom inkludert klimafaktor. Ved denne løsningen vil det være behov for flomsikring ovenfor jernbanen, selv om kulverten mellom Oslogata og jernbanelinjen oppgraderes i fremtiden.

Av de forskjellige løsningene vurdert i denne rapporten, er det bare den løsningen som foreslått i reguleringsplanen som har tilstrekkelig kapasitet til å føre en 200-års flom inkludert klimaendring med stormflo på kote 1 gjennom reguleringsområdet uten oversvømmelse av eksisterende terreng. Det er også det eneste alternativet som kan ta imot flomvann fra nord for Oslogata, og som tilrettelegger for fremtidig utbedring av flomsituasjonen ovenfor jernbanen uten behov for flomsikring ovenfor jernbanelinjen.

Innhold

1 Innledning 5

2 Oppdatert nedbørfelt og flomvannføring 7

2.1 Bane Nord 7

2.2 Flomavledningstunnel 8

3 Eksisterende kulvert og åpen kanal som foreslått i reguleringsplan 12

3.1 Eksisterende kulvert 12

3.2 Åpen kanal som foreslått i reguleringsplan 12

4 Ny kanal med mindre bredde 14

4.1 Kanal med bredde på 3 m 14

4.2 Kanal med bredde på 4 m 15

5 Ny kulvert 17

5.1 Kulvert med bredde på 3 m 17

5.2 Kulvert med bredde på 4 m 18

6 Oppsummering 20

7 Referanser 22

1 Innledning

Eksisterende kulvert under Holmegata er i dårlig tilstand og må erstattes. Dagens kulvert har ikke tilstrekkelig kapasitet, og det har blitt opplevd flomproblemer i Holme-området på grunn av dette. I et forprosjekt utført i 2012 (ref./1/) ble det konkludert med at kulverten skulle erstattes med en åpen kanal. En åpen kanal ble valgt for å utbedre situasjonen i forhold til håndtering av nåværende og fremtidig flo- og flomforhold, fremtidig utbedring av kulvertkapasitet ovenfor Oslogata og for å skape nye og attraktive oppholds- og rekreasjonsarealer sentralt i byen. En åpen kanal ble valgt fordi, blant annet:

- En åpen kanal har fordeler med hensyn til miljø.
- Vann har stor rekreativ verdi og kontakt til vann vil gi en unik kvalitet i transformasjon av Holmegata fra bilgate til park.
- Veumbekken-kulverten skal bare delvis åpnes. Nåværende kulvert ovenfor Oslogata har ikke tilstrekkelig kapasitet. Under flomhendelser vil vann flomme ut av Veumbekken ovenfor jernbanen og vil deretter renne ned Holmegata og inn i planområdet. Dette kan også skje ved eventuelt tilstopping ved kulvertinnløpet. Utbedring av kulverten ovenfor Oslogata ligger utenfor omfanget av dette prosjektet, men det er viktig at løsningene nedenfor Oslogata ikke vil danne en hindring for fremtidig utbedringer på denne strekningen. En åpen kanal kan bidra til å redusere hyppigheten av oversvømmelsen ved kulvertinnløpet ved å begrense flomvannstanden ved Oslogata, og kan utformes slik at flomvannet som renner langs Holmegata kan ledes tilbake til elveløpet ved Oslogata. Dette er ikke så lett å få til med en kulvertløsning.
- En bred kanal legger til rette for forbedring av kulvertkapasitet ovenfor Oslogata (man kan bygge en bredere kulvert).
- En bred åpen kanal kan gjør det lettere å sikre mot stormflo i fremtiden. Man kan bygge flomsikring langs elvebreddene ved behov. Hvis man alternativt velger en luke- og pumpestasjon løsning, er en bred kanal fordelaktig, da det gir et større lagringsvolum som krever mindre pumpekapasitet.
- Det er lettere å vedlikeholde en åpen kanal enn en kulvert (lettere tilgang for inspeksjon, mudring osv.)

En reguleringsplan har blitt utarbeidet for Holmen-området basert på denne bekkeåpningen, og flo- og flomforhold i området har blitt utredet i en tidligere rapport (ref./2/).

Siden ref./2/ ble utarbeidet har det kommet til lys to vesentlige forhold som påvirker forventede flomvannføringer i Veumbekken. Samtidig var det ønskelig å utrede potensielle løsninger basert på en smalere åpen kanal og en ny kulvert. I denne rapporten er tilleggsutredninger utført for å oppdatere flomberegningene og hydrauliske modellering av Veumbekken basert på følgende løsninger:

- Åpen kanal som foreslått i reguleringsplan
- Åpen kanal med bredde på 3 m
- Åpen kanal med bredde på 4 m
- Ny kulvert med bredde på 3 m
- Ny kulvert med bredde på 4 m

Grunnlag for beregning av flomvannføringer og vurdering av stormflo er angitt i ref./2/. Nye bygg i Fredrikstad må sikres mot, eller tåle oversvømmelse fra, stormflo med et nivå på kote 2,62. Vurdering

av tiltak for å sikre Holmen-området mot stormflo ville være svært omfattende og er ikke del av dette prosjektet. Det legges heller til grunn at alle nye bygg skal konstrueres slik at de vil ikke bli skadet ved stormflo. Beregningene i ref./2/ er basert på forutsetningen om at flommen inntreffer samtidig som 1-års stormflo (kote 1). I denne rapporten er beregningene også utført for 20-års og 50-års stormflo. Gitt forventede klimaendring, tilsvarer dagens 50-års stormflo 1-års stormflo i 2100.

2 Oppdatert nedbørfelt og flomvannføring

I ref./2/ er flomvannføringer i Veumbekken estimert basert på det naturlige nedbørfeltet til bekken, justert for å ta hensyn til flomavledningstunnelen som har blitt bygget lengre opp i Veumbekken i forbindelse med ny ringledning for Fredrikstad.

Flomvannføringer som estimert i ref./2/ er oppdatert nedenfor for å ta hensyn til eventuelle endringer i nedbørfeltet til Veumbekken og erfaring med flomavledningstunnelens effekt i en flomsituasjon.

2.1 Bane NOR

Bane NOR har planer om å gjøre store endringer til Fredrikstad stasjon og omkringliggende jernbanelinjer og Rv.110. Planene til Bane NOR vil føre til endringer i det eksisterende dreneringsmønstret i Fredrikstad sentrum. Vannet som i dag drenerer fra området rundt FV.109 nord for jernbanelinjen må trolig ledes enten i kulvert/tunnel gjennom St.Hansfjellet til Vesterelva eller til Veumbekken. Dette området har et areal på ca. 1,9 km^2 (Figur 1), og opprustning av Veumbekken-kulverten må ta høyde for at vannet fra dette området kan eventuelt i fremtiden dreneres til Veumbekken. Tabell 1 viser estimert vannføringer i Veumbekken før og etter at dette området føres til Veumbekken. Vannføringene i denne tabellen ser bort fra effekten av flomavledningstunnelen (kapittel 2.2).

Tabell 1 Flomvannføringer som estimert i ref./2/ for det naturlige nedbørfeltet til Veumbekken, samt flomvannføringer med tilleggsareal som kan eventuelt overføres til Veumbekken ved ombygging av jernbanelinjen/Rv.110

Gjentaksintervall	Dagens forhold (m^3/s)	Med tilleggsareal (m^3/s)
Middelflom	6,6	7,6
5 år	8,8	10,1
10 år	10,2	11,7
20 år	11,7	13,5
50 år	13,6	15,6
100 år	15,0	17,2
200 år	16,4	18,9
200 år inkludert klimafaktor (+20%)	19,7	22,7

Figur 1 Eksisterende nedbørfelt til Veumbekken (svart), inkludert delfeltene til flomavledningstunnelen og kulvert innløp, samt potensiale overføring ved omlegging av jernbanen/Rv.110 (blå)

2.2 Flomavledningstunnel

Flomavledningstunnelen er bygget slik at den kan overføre flomvann fra ca. 55% av nedbørfeltet til Veumbekken til Seutelva, opp til en dimensjonerende avledningsvannføring på ca. 8,5 m^3/s. Det ligger en rist foran inntaket til flomavledningstunnelen for å fange opp drivgods og minimere risikoen for

tilstopping i flomavledningstunnelen. Drivgods kan imidlertid samle seg opp på risten i en flomhendelse, og Fredrikstad kommune har erfaring av at det kan oppstå et betydelig falltap ved risten i flomhendelser (Figur 2). Opprustning av Veumbekken-kulverten bør derfor ta høyde for at kapasiteten til flomavledningstunnelen kan være mindre enn den teoretiske kapasiteten, på grunn av tilstopping ved inntaksristen. Det regnes derfor med at flomavledningstunnelen har bare 50% av den teoretiske kapasiteten ved beregning av flomvannføringer i Holmen-området (Tabell 2).

De utførte beregninger forutsetter at vollen ved flomavledningstunnelen bygges ferdig til topp vangemur (Figur 3) og utformes med erosjonssikring slik at fyllingen kan overtoppes ved en stor flom uten skader.

Flomvannføringer som angitt i Tabell 2 for situasjon med flomavledningstunnel er brukt i den videre analysen.

Tabell 2 Flomvannføringer med og uten flomavledningstunnelen

Gjentaksintervall	Uten flomavledningstunnel (m^3/s)	Med flomavledningstunnel (m^3/s)
Middelflom	7,6	4,0
5 år	10,1	5,9
10 år	11,7	7,6
20 år	13,5	9,3
50 år	15,6	11,5
100 år	17,2	13,1
200 år	18,9	14,7
200 år inkludert klimafaktor (+20%)	22,7	18,5

Figur 2 Inntaksrist ved flomavledningstunnel

Figur 3 Inntak til flomaveldningstunnel sett nedenfra. Det antas at fyllingen vil bygges opp til samme nivå som den betongvangemuren og erosjonssikres for å gi kontrollert avledning av flomvann når kapasiteten til flomavledningstunnelen nås

3 Eksisterende kulvert og åpen kanal som foreslått i reguleringsplan

De hydrauliske beregningene utført i ref./2/ er oppdatert med vannføringene beregnet i kapittel 2.

De planlagte endringer til jernbanetraséen og Rv.110 i Fredrikstad vil trolig ha betydning for Veumbekken-kulverten Oslogata (nord for den planlagte bekkeåpningen), da den eksisterende kulverten trolig vil bli erstattet med en ny kulvert ved jernbanelinjen/Rv.110. Denne rapporten ser ikke i detalj på flomrisikoen ved innløpet til kulverten.

3.1 Eksisterende kulvert

Den eksisterende kulverten har høyde på ca. 1,5 m og bredde på ca. 2,6 – 3,2 m nedenfor Oslogata. Rør og kabler krysser gjennom kulverten flere steder.

Kapasiteten til den eksisterende kulverten er ikke tilstrekkelig (ref./2/) og må utbedres. Med de flomvannføringene angitt i kapittel 2 vil vi få en trykkhøyde i kulverten som er høyere enn terrengnivået ved ca. en 10-års flom. Med klimaendring vil vi få en trykkhøyde i kulverten som er høyere enn terrengnivået ved ca. en 5-års flom.

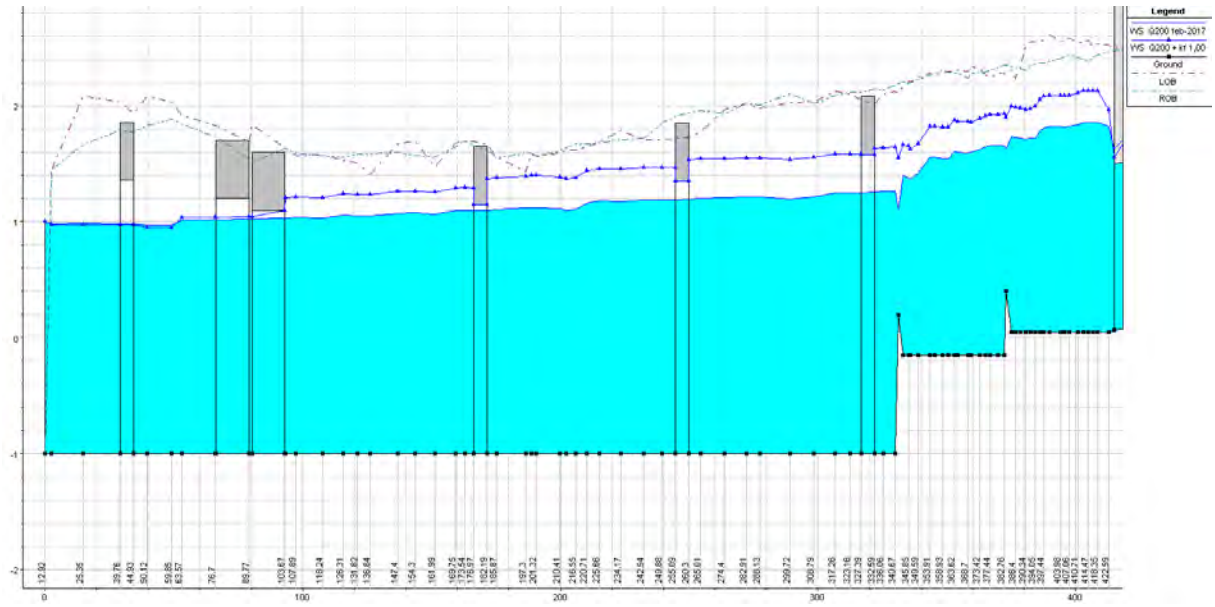
3.2 Åpen kanal som foreslått i reguleringsplan

Figur 4 viser en lengdeprofil langs den planlagte bekkeåpningen som foreslått i reguleringsplan ved 200-års flom, med og uten klimafaktor. Dette viser at den nye kanalen vil ha tilfredsstillende kapasitet til å føre en 200-års flom inkludert klimaendring uten oversvømmelse. Vannstanden ved en 200-års flom vil ligge minst 0,4 m under terrengnivå, og vil ligge minst 0,1 m under terrengnivå med klimaendring. Underkanten på bruene fra og med Borggate vil ligge under flomvannstanden ved en 200-års flom inkludert klimafaktor. Dette er en endring fra situasjonen i ref./2/, hvor bruene lå over flomvannstanden og skyldes de høyere flomvannføringene brukt i denne rapporten.

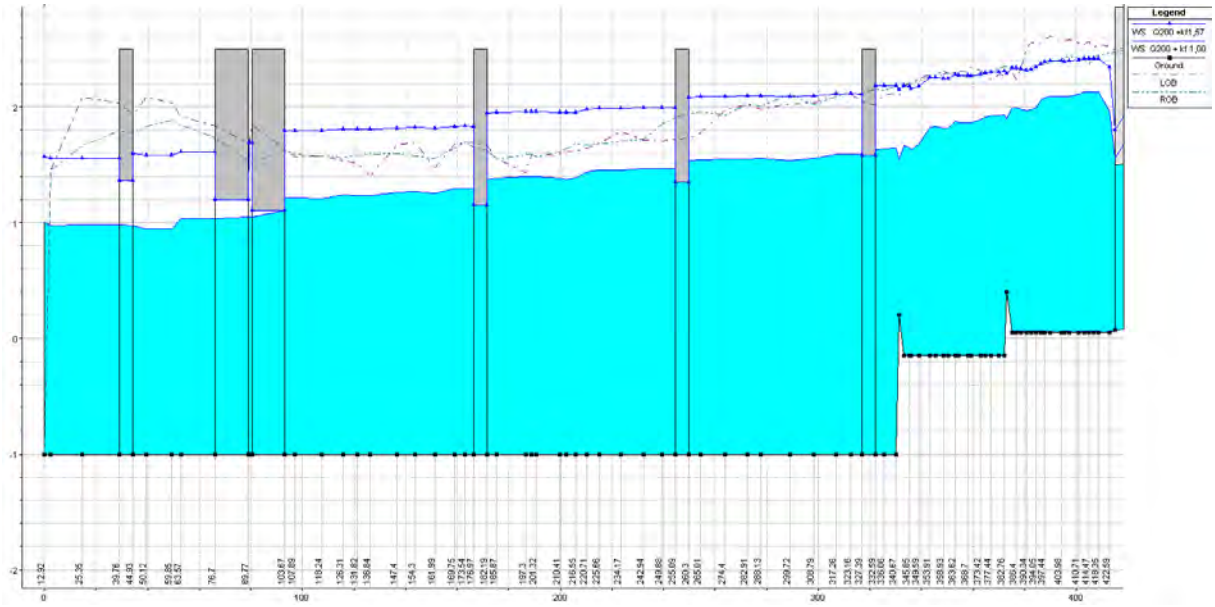
Det er også utført beregninger med forutsetningen om at 200-års flom inkludert klimafaktor sammentreffer med henholdsvis en 20-års stormflo (kote 1,39) og 50-års stormflo (kote 1,57). Sistenevnt er omtrent det samme høyde som forventede 1-års stormflo i 2100 (ref./2/). I denne modellen er brudekkene og kanalsider hevet over eksisterende terrengnivå for å behold vann innenfor kanalen, da eksisterende terreng ligger under kote 1,57. I tillegg kommer det noe oppstuvning ved bruene og tersklene. Simulerte vannstander med en stormflo på kote 1,57 er opp til ca.0,45 m (hovedsakelig mindre enn 0,3 m) ovenfor eksisterende terrengnivå (Figur 5). Vannstanden øverst i kanalen vil ligge ca. 1 m under det kritiske terrengnivået for flom ovenfor jernbanen og dermed legges til rette for fremtidig utbedring av kulvertkapasiteten ovenfor Oslogata.

Som diskutert i ref./2/ bør det søkes ved detaljprosjektering å heve terrenget rundt bekken så høyt som praktisk mulig (samtidig som andre behov er ivaretatt) og tilrettelegge kanalkonstruksjonen slik at

kantene kan senere heves ved behov for å ta hensyn til havnivåstigning. Design av bruene bør også optimaliseres (underkantene til brudekkene bør ligge så høye som mulig) for å minimere oppstuvning.



Figur 4 Lengdeprofil langs en 6,5 m bred kanal med 200-års flom uten og med klimatillegg og stormflo på kote 1



Figur 5 Lengdeprofil langs en 6,5 m bred kanal med 200-års flom med klimatillegg og stormflo på kote 1 og kote 1,57 – topp elvebredder hevet over flomvannstand

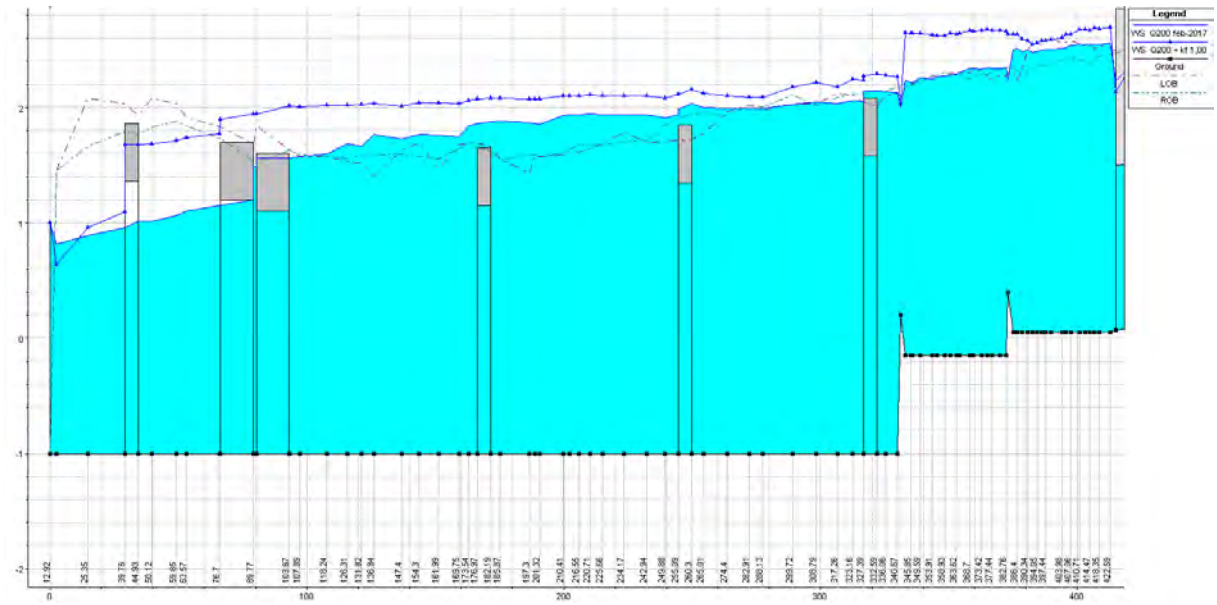
4 Ny kanal med mindre bredde

Beregninger er utført for en bekkeåpning som består av en kanal med bredde på hhv. 3 og 4m. Det antas at kanalen vil ha samme bunnivå som kanalen foreslått i reguleringsplanen. Ved denne løsningen er det ikke plass til brygge, vegetasjon osv. i kanalen, og det er derfor antatt at kanalen vil bestå av en rektangulær kanal med bunn i betong og steinmur på sidene.

4.1 Kanal med bredde på 3 m

Figur 6 viser en lengdeprofil langs en åpen bekk med bredde på 3 m ved 200-års flom med og uten klimafaktor. Dette viser at den nye kanalen ikke vil ha kapasiteten til å føre en 200-års flom. Overtopping av kanalbreddene vil inntreffe allerede ved en 50-års flom (20-års flom ved klimaendring).

Disse beregningene er basert på at topp elvebreddene ligger på samme nivå som dagens terreng. Kapasiteten til kanalen kan potensielt økes ved å heve kanalbreddene over eksisterende terrengnivå. Beregningene tilsier at om toppnivået til bruene og kanalbreddene heves, vil vannstanden i kanalen ligge opp til ca. 2,4 m over eksisterende terrengnivå ved 200-års flom inkludert klimaendring. En så høy terrengheving/flomsikring er ikke praktisk gjennomførbare. Vannstanden øverst i kanalen (ca. kote 4,6) er mye høyere enn kritisk terrengnivå for flom ved kulvertinnløpet ovenfor jernbanen (kote 3,45) og er derfor ikke akseptabelt. En kanal med bredde på 3 m er derfor ikke tilstrekkelig stor med hensyn til flomrisiko.



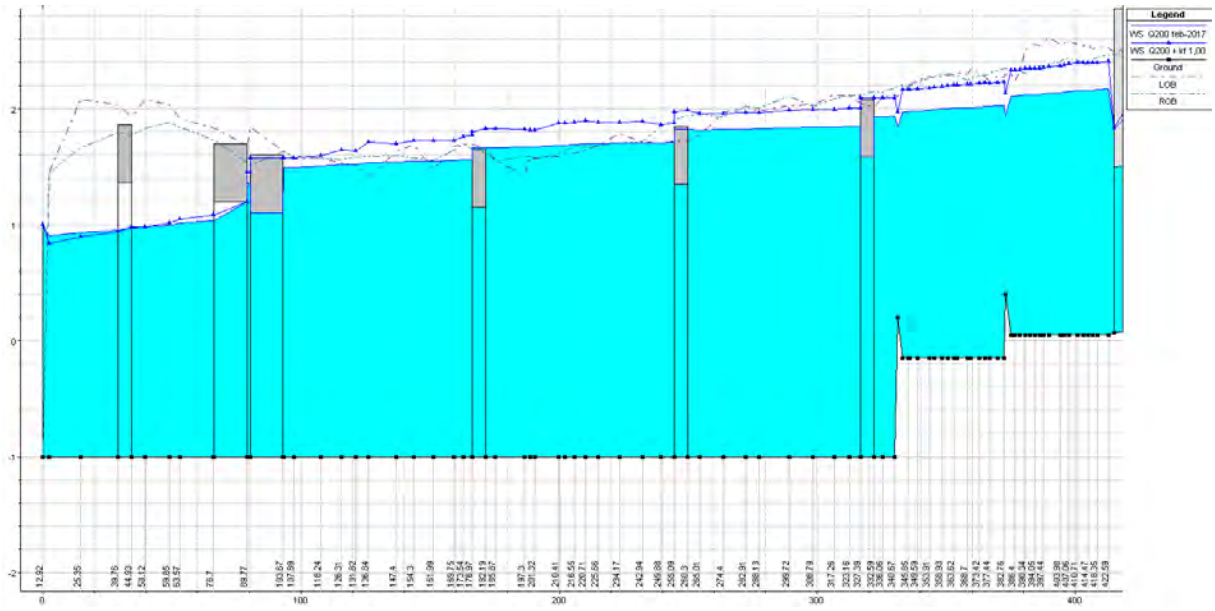
Figur 6 Lengdeprofil langs en 3 m bred kanal med 200-års flom uten og med klimatillegg og stormflo på kote 1

4.2 Kanal med bredde på 4 m

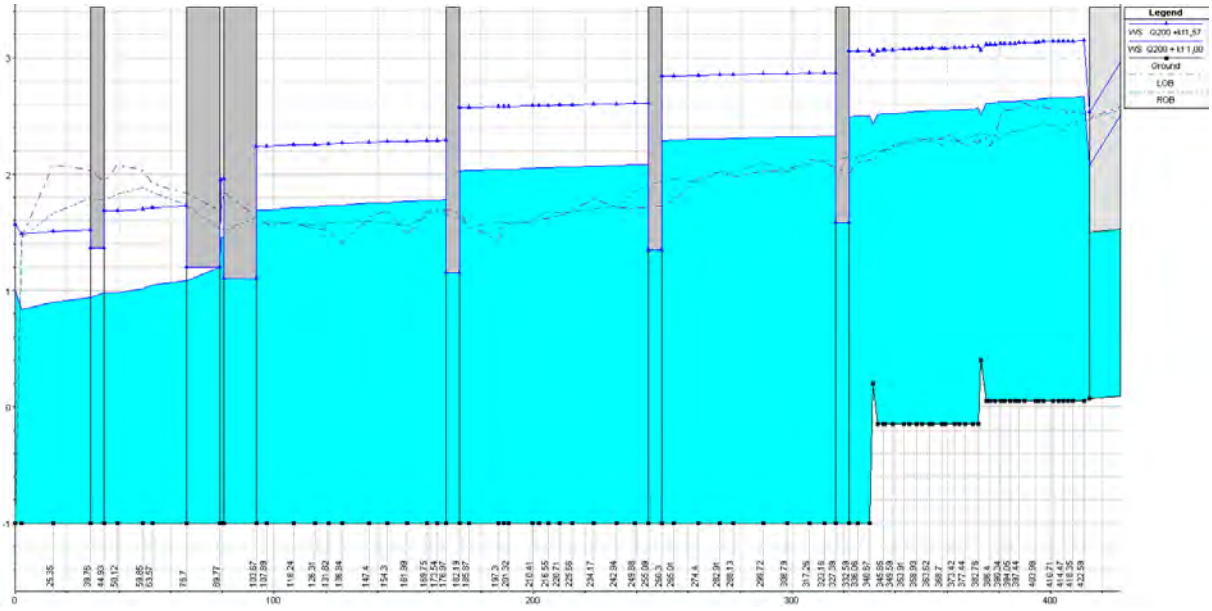
Figur 7 viser en lengdeprofil langs en åpen bekk med bredde på 4 m ved 200-års flom med og uten klimafaktor. Dette viser at den nye kanalen ikke vil ha kapasiteten til å føre en 200-års flom. Overtopping av kanalbreddene vil inntreffe først ved en 200-års flom (50-års flom ved klimaendring).

Beregningene tilsier at om toppnivået til bruene og kanalbreddene heves over flomvannstanden, vil vannstanden i kanalen ligge opp til ca. 0,5 m over eksisterende terrengnivå ved 200-års flom inkludert klimaendring. Ved en 200-års flom inkludert klimaendring sammen med 50-års stormflo (fremtidig 1-års stormflo), vil vannstanden i kanalen ligge opp til ca. 1,1 m over eksisterende terrengnivå (Figur 8).

Vannstanden øverst i kanalen vil ligge opp til ca. 0,6 m over terrengnivået ved Oslogata, som betyr at det vil ikke være mulig å føre flomvann som renner ned Holmegata tilbake til kanalen ved denne løsningen. Vannstanden øverst i kanalen vil ligge bare ca. 0,3 m under det kritiske terrengnivået for flom ovenfor jernbanen. Dette betyr at det vil trolig ikke være mulig å sikre mot flom ved innløpet til kulverten uten at det også bygges flomsikring her, selv om det i fremtiden bygges en større kulvert mellom jernbanelinjen og Oslogata.



Figur 7 Lengdeprofil langs en 4 m bred kanal med 200-års flom uten og med klimatillegg og stormflo på kote 1



Figur 8 Lengdeprofil langs en 4 m bred kanal med 200-års flom med klimatillegg og stormflo på kote 1 og kote 1,57 – topp elvebredder hevet over flomvannstand

5 Ny kulvert

Beregninger er utført for en ny kulvert i betong med bredde på hhv. 3 og 4 m. I henhold til tidligere arbeid er det antatt at kulvertbunn skal ikke ligge vesentlig lavere enn bunnivået ved utløpet til dagens kulvert (kote -1). Etter diskusjon med Fredrikstad kommune antas det at innvendig kulverttak bør ligge minst 0,7 m under eksisterende bakkenivå. Dette for å ta hensyn til behov for overdekning over kulverten, og at man må ha en viss tykkelse betong i kulverttaket. To forskjellige løsninger er vurdert for en kulvert med bredde på 3m:

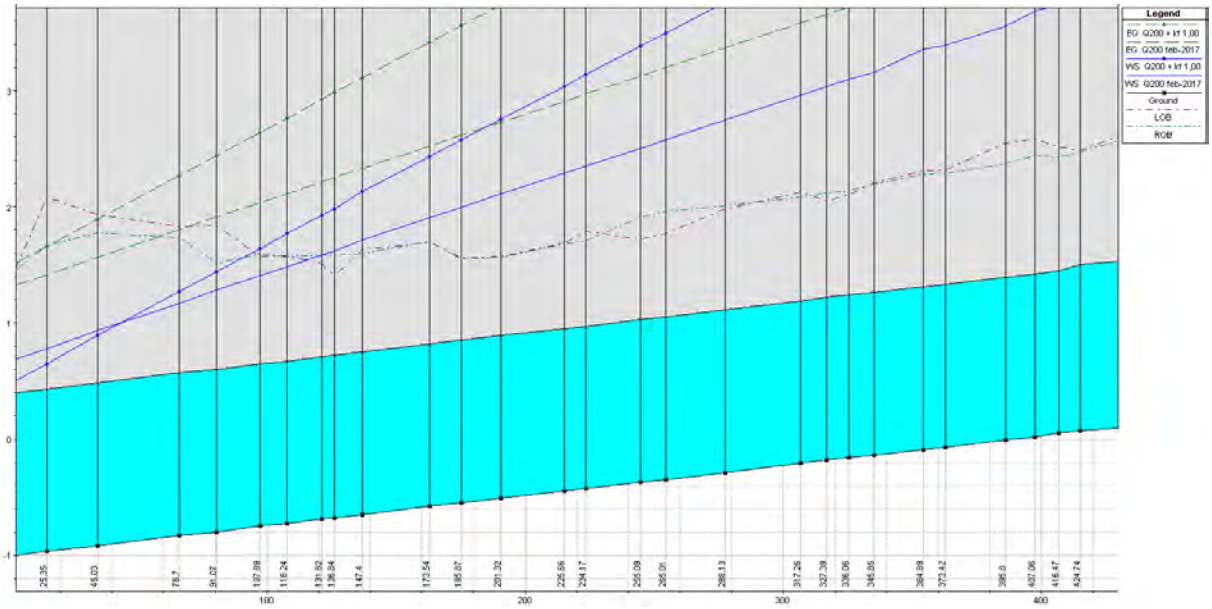
1. Det antas at den nye kulverten vil ha jevnt fall mellom Oslogata og utløpet i Vesterelva. Denne løsningen er mest gunstig med tanke på selvrensing av sediment i kulverten. Det er ikke forventet at sedimenteringsproblem vil oppstå ved denne løsningen, gitt erfaring fra dagens kulvert. Ved denne løsningen gir overdekningskrav en maksimal kulverthøyde på 1,4 m.
2. Det antas at kulverten bygges med to forskjellige fall, for å gi størst mulig kulverthøyde. Kulverten legges med en fall på 1 promille over en lengde på ca.190 m fra utløpet i Vesterelva. Herfra begynner terrenget å stige, og det kan legges kulvert med jevnt fall frem til Oslogata. Ved denne løsningen gir overdekningskrav en maksimal kulverthøyde på 1,7 m. Ulempen med denne løsningen er at det er større risiko for sedimenteringsproblemer i kulverten. Kulvertbunnen ligger langt under normalvannstanden i Vestreelva over en lengre strekning og vannhastigheter i kulverten vil bli lavere. Dette kan føre til at kommunen må utføre mer regelmessig fjerning av sediment i kulverten enn ved dagens situasjon.

5.1 Kulvert med bredde på 3 m

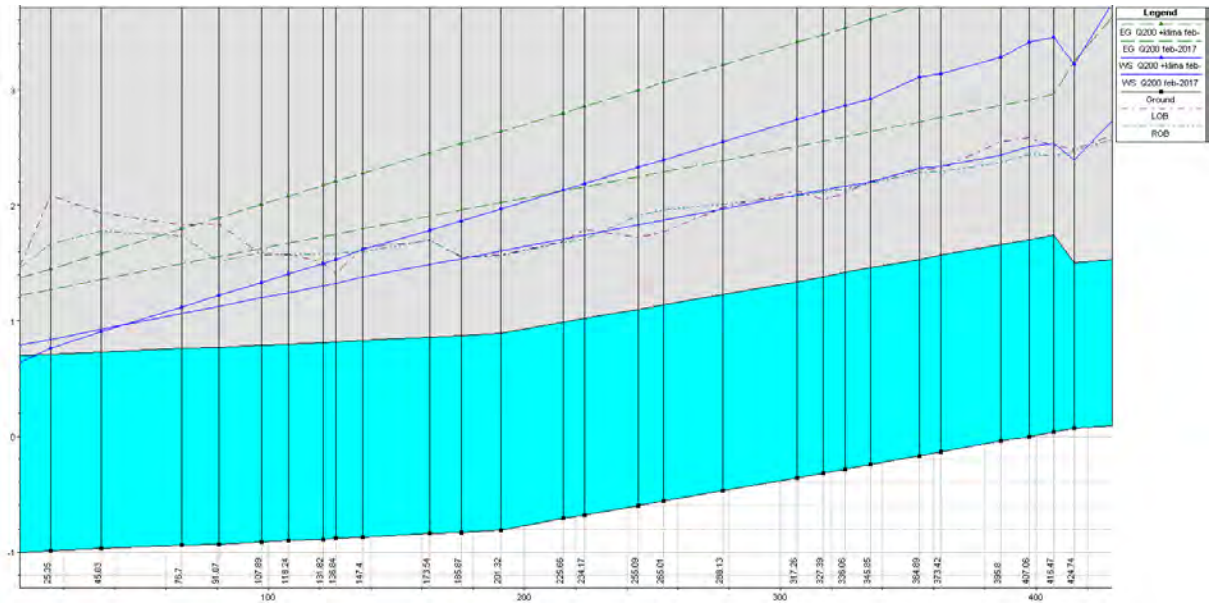
Figur 9 og Figur 10 viser en lengdeprofil langs en kulvert med bredde på 3 m ved 200-års flom med og uten klimafaktor. Dette viser at kulverten ikke vil ha kapasiteten til å føre en 200-års flom uten flomproblemer i Holme-området, da trykkhøyden i kulverten er langt over terrengnivå.

Vi vil få en trykkhøyde i kulverten som er høyere enn terrengnivå ved ca. en 20-års flom ved alternativ 1, og ved ca. 50-års flom ved alternativ 2. Med klimaendring vil vi få en trykkhøyde i kulverten som er høyere enn terrengnivå ved hhv. ca. 10-års og 20-års flom ved alternativ 1 og 2.

Trykkhøyden øverst i den nye kulverten ved Oslogata (ca. 420 m ovenfor kulvertutløp) er langt over det kritiske terrengnivået for flom ovenfor jernbanen (kote 3,45). Ved 200-års flom med klimaendring er trykkhøyde over kote 5. Ved en kulvert med bredde på 3 m vil det trolig ikke være mulig å bygge tiltak i fremtiden for å sikre mot flom ved kulvertinnløpet.



Figur 9 Lengdeprofil langs en 3 m bred kulvert med jevnt fall med 200-års flom uten og med klimatillegg og stormflo på kote 1



Figur 10 Lengdeprofil langs en 3 m bred kulvert med 2-delt fall med 200-års flom uten og med klimatillegg og stormflo på kote 1

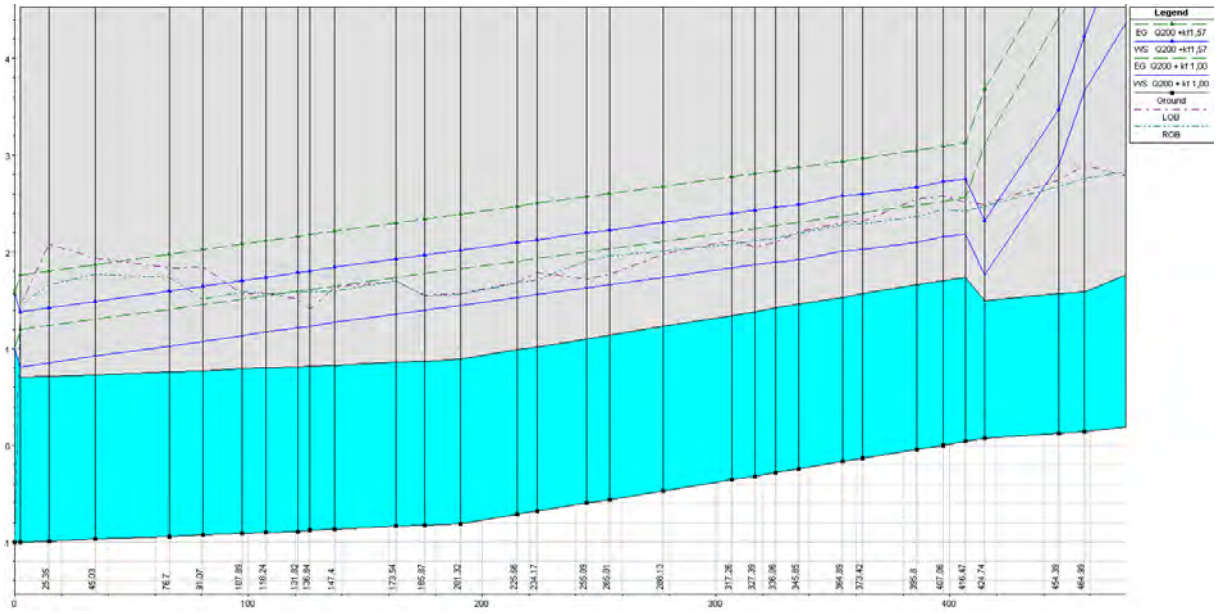
5.2 Kulvert med bredde på 4 m

Situasjonen med en kulvert med bredde på 4m og lengdeprofil med knekkpunkt som beskrevet ovenfor er også vurdert. Figur 11 viser en lengdeprofil langs en kulvert med bredde på 4 m ved 200-års flom med og uten klimafaktor. Dette viser at kulverten ikke vil ha kapasiteten til å føre en 200-års

flom inkludert klimatillegg uten flomproblemer i Holme-området, da trykkhøyden i kulverten er over terrengnivå.

Vi vil få en trykkhøyde i kulverten som er bare så vidt under terrengnivå ved en 200-års flom. Med klimaendring vil vi få en trykkhøyde i kulverten som er høyere enn terrengnivå ved ca. 100-års flom.

Trykkhøyden øverst i den nye kulverten ved Oslogata vil ligge bare ca. 0,3 m under det kritiske terrengnivået for flom ovenfor jernbanen ved 200-års flom med klimafaktor og fremtidig 1-års stormflo. Dette betyr at det vil trolig ikke være mulig å sikre mot flom ved innløpet til kulverten uten at det også bygges flomsikring her, selv om det i fremtiden bygges en større kulvert mellom jernbanelinjen og Oslogata.



Figur 11 Lengdeprofil langs en 4 m bred kulvert med 200-års flom uten og med klimatillegg og stormflo på kote 1

6 Oppsummering

Tilleggsberegninger er utført for å vurdere flomforhold i Veumbekken med potensielle tiltak.

Estimerte flomvannføringer er oppdatert for å ta hensyn til potensielle endringer i dreneringsmønstre i Fredrikstad sentrum i forbindelse med omlegging av jernbanetraséen/Rv.110 og for å ta hensyn til risikoen for tilstopping ved flomavledningstunnelen.

Beregningene viser at den planlagte kanalen har tilstrekkelig kapasitet til å føre en 200-års flom inkludert klimafaktor ved stormflo på kote 1 (1-års stormflo) uten overtopping av kanalbreddene. Når man i beregningen forutsetter at kanalvegene løftes over flomvannstanden, vil vannstanden ved 200-års flom inkludert klimafaktor og stormflo på kote 1,57 (ca. fremtidig 1-års stormflo) ligge 0,45 m over eksisterende terrengnivå. Med de oppdaterte flomforholdene omtalt i denne rapporten er det liten mulighet for reduksjon i dimensjonene til kanalen.

Beregningene viser at vi vil få oversvømmelse av eksisterende terreng ved ca. 50-års flom (20-års med klimaendring) om kulverten erstattes med et åpent bekkeløp med bredde på 3 m. Når man i beregningen forutsetter at kanalvegene løftes over flomvannstanden, vil vannstanden ligge opp til ca. 2,4 m over eksisterende terreng ved 200-års flom inkludert klimafaktor. En så høy terrengheving/flomsikring er ikke praktisk gjennomførbare. I tillegg, vil vannstanden i kanalen skaper problemer ved kulvertinnløpet ovenfor jernbanen, selv om en større kulvert bygges mellom jernbanen og Oslogata.

Vi vil få oversvømmelse av eksisterende terreng ved ca. 200-års flom (50-års med klimaendring) om kulverten erstattes med et åpent bekkeløp med bredde på 4 m. Når man i beregningen forutsetter at kanalvegene løftes over flomvannstanden, vil vannstanden ved 200-års flom inkludert klimafaktor ligge på opp til ca. 0,5 og 1,1 m over eksisterende terreng ved stormflo på henholdsvis kote 1 og 1,57. Vannstanden øverst i kanalen vil ligge opp til ca. 0,6 m over terrengnivået ved Oslogata, noe som betyr at det vil ikke være mulig å føre flomvann som renner ned Holmegata tilbake til kanalen ved denne løsningen. Vannstanden øverst i kanalen vil være opp til bare 0,3 m under det kritiske terrengnivået for flom ovenfor jernbanen. Dette betyr at det vil trolig ikke være mulig å sikre mot flom ved innløpet til kulverten uten at det også bygges flomsikring her, selv om det i fremtiden bygges en større kulvert mellom jernbanelinjen og Oslogata.

Beregningene viser at vi vil få problemer med høy trykkhøyde i kulvert om kulverten erstattes med en ny kulvert med bredde på 3 m. Trykkhøyden i kulverten vil stige over terrengnivå ved ca. 20-50 års flom (10-20 år med klimaendring). Trykkhøyden øverst i den nye kulverten (ved Oslogata) er langt over det kritiske terrengnivået for flom ovenfor jernbanen, og det vil det trolig ikke være mulig i fremtiden å bygge tiltak for å sikre mot flom ved kulvertinnløpet ved denne løsningen.

En kulvert med bredde på 4 m kan føre en 200-års flom uten at trykkhøyde overstiger terrengnivået, men har ikke tilstrekkelig kapasitet til å føre en 200-års flom med klimatillegg. Trykkhøyden øverst i den nye kulverten (ved Oslogata) vil være opp til bare 0,3 m under det kritiske terrengnivået for flom ovenfor jernbanen. Dette betyr at det vil trolig ikke være mulig å sikre mot flom ved innløpet til kulverten uten at det også bygges flomsikring her, selv om det i fremtiden bygges en større kulvert mellom jernbanelinjen og Oslogata

Av de forskjellige løsningene vurdert i denne rapporten, er det bare den løsningen som foreslått i reguleringsplanen som har tilstrekkelig kapasitet til å føre en 200-års flom inkludert klimaendring med stormflo på kote 1 gjennom reguleringsområdet uten oversvømmelse av eksisterende terreng. Det er også det eneste alternativet som kan ta imot flomvann fra nord for Oslogata, og som tilrettelegger for

fremtidig utbedring av flomsituasjonen ovenfor jernbanen uten behov for flomsikring ovenfor jernbanelinjen.

Tabellen nedenfor oppsummerer situasjonen ved hver løsning:

Løsning	Tilstrekkelig kapasitet for 200-års flom+ klima, stormflo på kt.1?	Maks. vanndybde over terreng ved 200-års flom+ klima, stormflo på kt.1,57 (m)	Kan ta imot flomvann fra ovenfor Oslogata?	Tilrettelegge for fremtidig utbedring av kulvertkapasitet nord for Oslogata?
Eksisterende	Nei	-[1]	Nei	Nei
Kanal 6,5 m	Ja	0,45	Ja	Ja
Kanal 3 m	Nei	2,4	Nei	Nei
Kanal 4 m	Nei	1,1	Nei	Eventuelt med flomsikring ovenfor jernbanelinjen
Kulvert 3 m	Nei	-[1]	Nei	Nei
Kulvert 4 m	Nei	0,8	Nei	Eventuelt med flomsikring ovenfor jernbanelinjen

1Aktuell vanndybde over terrengnivå ikke beregnet, men trykkhøyde ligger langt over terrengnivå

Om topp kanalbredder bygges på dagens terrengnivå, vil det imidlertid oppstå oversvømmelse i området ved høy stormflo (ref./2/), uansett hvilken løsning som velges. Som diskutert i ref./2/ bør det vurderes ved detaljprosjektering å bygge terrenget/kantene rundt bekken så høye som praktisk mulig (samtidig som andre behov er ivaretatt) og tilrettelegge kanalkonstruksjonen slik at kantene kan senere heves ved behov ved havnivåstigning. Kanaldesignet kan også optimaliseres i detaljprosjektering (ref./2/), med blant annet å heve underkantene på bruene så mye som mulig.

7 Referanser

1. Norconsult AS (2012) Forprosjekt Veumbekken. Bekkeåpning, byrom og teknisk infrastruktur
2. Norconsult AS (2015) Veumbekken, Vurdering av reguleringsplan for planlagt gjenåpning. Flo- og flomforhold.

Fredrikstad kommune

Overvannsbehandling Veumbekken i Holmegata

Tilstandsvurdering overvannskulvert og vei i Holmegata

Inspeksjon utført i april 2024

Oppdragsnr.: **52306052** Dokumentnr.: **f00_fel_kon_rapp_001** Versjon: **J02** Dato: **2024-05-14**

Norconsult

Oppdragsgiver:	Fredrikstad kommune
Oppdragsgivers kontaktperson:	Prosjektledelse: Joachim Sletvold, Tor Sverre Kolbjørnsvik VA og vei: Tom Arild Hodt og Anders Pettersen-Granli
Rådgiver:	Norconsult Norge AS, Vestfjordgaten 4, NO-1338 Sandvika
Oppdragsleder:	Stig Olsborg
Fagansvarlig:	Ledelse tilstandsvurdering og VA: Jarle André Johansen
Andre nøkkelpersoner:	SHA: Tobias Josefsson Konstruksjon: Eivind Jevne Vei: Tone Bueng Skaldebø Innmålinger: Hogne Opperud

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
J02	2024-05-14	For bruk	EivJev	JoLuk	SO
J01	2024-05-14	For bruk	EivJev	JoLuk	SO

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult Norge AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult Norge AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Sammendrag

Overvannskulverten i Holmegata i Fredrikstad ble inspisert 22.april 2024. Den har tidligere blitt inspisert i 2006, 2010, 2014, 2017 og 2020.

Kommunen planlegger separering av avløpet i området samt delvis å gjenåpne kulverten. For å kunne gjennomføre en åpning av kulverten må dagens overløp fra avløpsnettet håndteres og ikke ledes til Veumbekken i åpen kanal.

Tabell 1: Oppsummering av tiltak

Profil	Skade/tilstand	Tiltak	Bør gjøres
240	Ø200/250 spillvannsledning med oppsamling av kvist og røtter	Rengjøring fjerning.	Jevnlig sjekk.
~~530-625~~ *	~~Del av kulvert støpt igjen og bekk lagt i nytt rør~~	~~Undersøke om det vil være behov for å inspisere også denne delen av kulverten.~~	~~Før neste inspeksjon om 5 år.~~
~~618~~ *	~~Ble meldt om utrasing av granittblokker i 2017 – nå er denne delen av kulvertdelen ikke tilgjengelig.~~	~~Undersøke om anbefalt tiltak i 2017 har blitt utført: fjerning av løs stein, samt forskaling, forankring/armering og utstøping av hulrom.~~	~~Innen 1 år.~~
700-800	Fremmedelementer i bunnen av kulverten.	Fjerne slam og fremmedelementer.	1 år, samt jevnlig sjekk.
Generelt	Stein, sedimenter, kvist og røtter i løp	Rengjøring/fjerning	1 år, samt jevnlig sjekk.
Generelt	Profilnummer 0-450: Skader i tak og vegger	Ingen tiltak nødvendig, under forutsetning at denne delen av kulverten er tenkt åpnet.	Dersom denne delen av kulverten ikke er åpnet innen 5 år, anbefales rehabilitering av kulverten for å begrense videre skadeutvikling.
Generelt	Profilnummer 450-800: Skader i tak og vegger	Begrenset mekanisk reparasjon av avskallinger og armeringskorrosjon.	Innen 5 år.
763	Sprekker i vegg under bru	Forsterkning	Samtidig med begrenset mekanisk reparasjon

* Del av kulvert er støpt igjen og er ikke inspisert. Det forutsettes at dette er permanent, og at det ikke vil være behov for å følge opp tilstand i denne delen i framtiden.

Innhold

1 Innledning 5

2 Generell informasjon om kulverten 6

3 Tilstandsbeskrivelse 7

3.1 Vegger 7

3.2 Tak 9

3.3 VA 20

3.4 Veioverflate i kulverttrase 33

4 Anbefalte tiltak 45

4.1 Vurdering av tiltak på betongkonstruksjoner 46

5 Oversikt over skader 47

6 Plantegninger som viser Profilnummer 52

7 Vedlegg 56

1 Innledning

Overvannskulverten i Holmegata i Fredrikstad har blitt jevnlig inspisert (2006, 2010, 2014, 2017 og 2020) fra utløpet i Vesterelva og opp til bekkeinntaket for Veumbekken like oppstrøms for jernbanen.

I 2019-2020 ble deler av bekken lagt om rundt boligutbyggingen på gamle Fredrikstad stadion. Bekken har blitt lagt i nytt stålrør med maurprofil (se Bilde 32, Bilde 33 og Figur 4) Det forutsettes at den gamle delen av kulverten er permanent støpt igjen/tatt ut av drift, og at det ikke vil være behov for inspeksjon av denne i framtiden. Kulverten for øvrig ble inspisert i sin helhet.

Kulverten ble inspisert på nytt den 22.april 2024 for å kartlegge utvikling av skader og eventuelle nye skader som har oppstått siden forrige inspeksjon i 2020. Kummer, tilkoblinger og kryssende anlegg ble også registrert. Inspeksjon ble utført av Norconsult v/ Eivind Rø Jevne og Jarle André Johansen. Fredrikstad kommune hadde hjelpemannskap på overflaten som sørget for tilkomst, trafikksikring og nødvendig ekstra nødhjelpsutstyr.

Rapporten viser historikken for inspeksjonene som er utført i 2006, 2010, 2014, 2017, 2020 og nå i 2024.

Kommunen vurderer separering av avløp i området, samt delvis gjenåpne kulverten som er det gamle løpet for Veumbekken. For å kunne gjennomføre en åpning av kulverten så må dagens spillvannsutløp til kulverten fjernes og overløp forlenges ut til Vesterelva. I en lengre horisont skal alle avløpsfellesanlegg separeres.

2 Generell informasjon om kulverten

- **Profil 0-480:** Jevnt fall. Ca 1,5m takhøyde.
- **Profil 0-260:** Ca 3m bred. Betong i gulv, tak og vegg.
- **Profil 260-540:** Ca 2,5m bred. Stablestein langs vegger, betong i tak og tregulv.
- **Profil 480-800:** Ca 2m høyde.
- **Profil 540-625:** Tidligere kulvert lagt om i stålrør i 2019-2020 (Maurprofil).
- **Profil 625-800:** Betong i tak og vegger med unntak av stablestein under veg og jernbane mellom profil ca 750-780))
- **Profil 660-780:** Antatt ikke bunn i kulvert. Lite fall og mye stillestående vann (til over knærne).

3 Tilstandsbeskrivelse

3.1 Vegger

Fullstendig oversikt over skader registrert i 2006, 2014, 2017, 2020 og 2024 er vist i Tabell 3. Anbefalte tiltak er vist i Tabell 2.

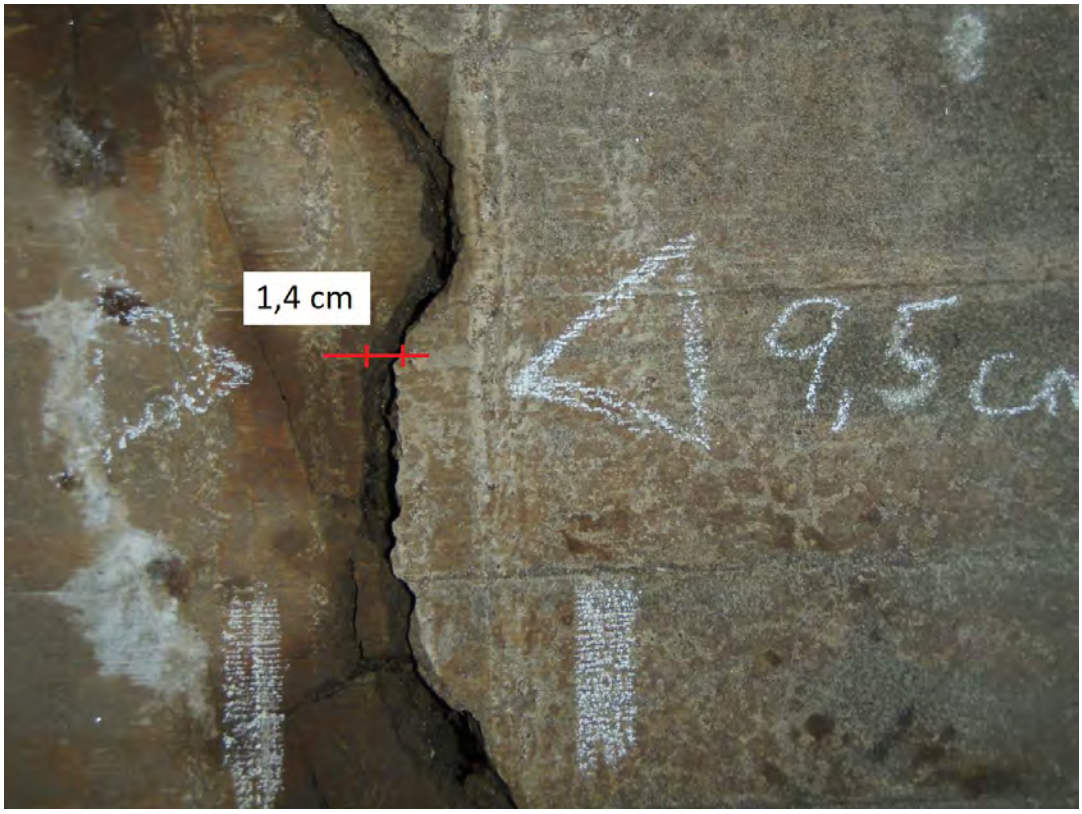
Det er registrert noen få betongskader i vegger. De fleste skyldes armeringskorrosjon pga. liten overdekning.

I 2017 ble det registrert utrasing ved profil 618, og det ble anbefalt utbedring. Denne delen av kulverten er nå ikke tilgjengelig, og det anbefales å undersøke om dette har blitt utbedret.

Ved profil 763 er det store vertikale sprekker i nærheten av bruene som går over kulverten. Sprekkene har sannsynligvis oppstått pga. setninger i grunnen som følge av laster fra bru og trafikk. Disse sprekkene ble registrert både i 2014 og i 2017. I 2017 ble det gjort innmålinger og tegnet med kritt på veggen slik at utviklingen kan følges, dette er vist på Bilde 1 og Bilde 2. I 2020 var krittet vasket bort. Det ble likevel gjort en innmåling, og studier av bilder fra 2017 og 2020 viser at sprekken ikke har blitt noe større. Mål tatt i 2020 er vist på Bilde 1 og Bilde 2. Hele sprekken er vist på Bilde 3 og Bilde 4.

Inspeksjonen utført i 2024 viser lite utvikling av skaden sammenlignet med det som er avdekket i 2020. Se Bilde 4 og Bilde 5.

Bilde 1: Sprekk nede – bilde fra 2017 – innmåling fra 2020



Bilde 2: Sprekk oppe – bilde fra 2017 – innmåling fra 2020

Bilde 3: Sprekk ved profil 763 i 2017 og 2020

Bilde 4 (til venstre): Skader ved profil 763 i 2024. Bilde 5 (til høyre) fra 2020.

3.2 Tak

Fullstendig oversikt over skader registrert i 2006, 2014, 2017, 2020 og 2024 er vist i Tabell 3. Anbefalte tiltak er vist i Tabell 2.

Taket i kulverten har en del skader i form av bom og avskalling med blottlagt korrodert armering med tverrsnittsreduksjon. Noen få enkeltjern er rustet tvers av. Enkelte områder har større omfang av skader, eksempelvis ved profil 392-408, 467-479, og 765-800.

Hovedandelen av skadene er lokalisert i nærheten av støpeskjøter og skyldes en kombinasjon av liten overdekning, steinreir, støpefeil og lekkasje i støpeskjøter. Korrosjon har sannsynligvis oppstått som følge av karbonatisering av betongen, stedvis kombinert med kloridholdig vann.

Noen skader har hatt tydelig utvikling tidligere, men lite siden forrige inspeksjon. Eksempelvis som vist på Bilde 9 - Bilde 10 - Bilde 11.

Enkelte skader som tidligere har hatt liten utvikling, har det vært videre skadeutvikling siden forrige inspeksjon, ref. Bilde 12 - Bilde 13, Bilde 14 - Bilde 15 og Bilde 17 - Bilde 18.

En del områder av taket har relativt langt utviklede skader, eksempelvis som vist i Bilde 19 og Bilde 20. Ref. Bilde 19 er det stor tverrsnittsreduksjon på jern flere steder pga. armeringskorrosjon.

Bilde 6: Skader ved profil 1 i 2014

Bilde 7: Skader ved profil 1 i 2020 – ny avskalling sammenlignet med i 2014

Bilde 8: Profil 175 – Økt omfang av avskallinger sammenlignet med forrige inspeksjon.

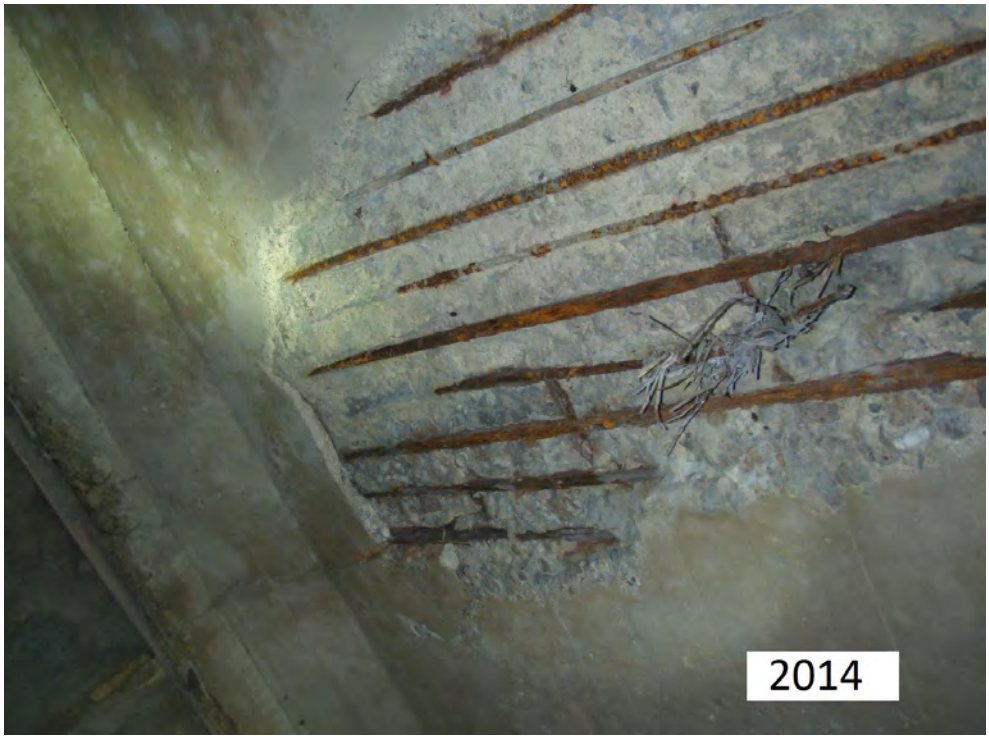
Bilde 9: Skader ved profil 326 i 2014

Bilde 10: Skader ved profil 326 i 2020 – økt skadeomfang sammenlignet med i 2014. Brudd i enkelte jern i motsetning til i 2014 og 2017.

Bilde 11: Skader ved profil 326 i 2024 - Ikke vesentlig utvikling siden 2020.

Bilde 12: Skader ved profil 237 i 2014

Bilde 13: Skader ved profil 237 i 2020 – ingen synlig skadeutvikling sammenlignet med i 2014



Bilde 14: Skader ved profil 392,5 i 2014

Bilde 15: Skader ved profil 392,5 i 2020 – fremdeles 9 synlige jern, liten skadeutvikling

Bilde 16: Skader ved profil 392,5. Noe økt omfang av blottlagte jern.

Bilde 17: Skader ved profil 447,3 i 2017

Bilde 18: Skader ved profil 447,3 i 2020 – ingen synlig skadeutvikling sammenlignet med i 2014

Bilde 19: Profilnummer 780 - Flere jern med stor tverrsnittsreduksjon.

Bilde 20: Skader i tak ved profil 740.

3.3 VA

I forbindelse med VA anlegget er det følgende bemerkninger:

- Profil 0: Utløp til Vesterelva med tilsig av fremmedelementer
- Profil 90: Kryssende VA-anlegg og kabler ved Borgata (VL160/225).
- Profil 120: Antatt kryssende VA-anlegg (mulig pumpeledning fra Borgata PS)
- Profil 130: Antatt kryssende VA-anlegg og kabler (VA ledning ikke registrert)
- Profil 170: Antatt kryssende VA-anlegg og kabler (VA ledning ikke registret at den krysser kulvert)
- Profil 180: Kryssende VA-anlegg og kabler ved Seierstasgate (VL160)
- Profil 240: Kryssende VA-anlegg i bunn av kulvert med to kommunale overløp ved Huths gate).
- Profil 260: Spillvanninnstikk fra flermannsbolig (kommentert for å belyse separeringsbehov ved åpning av bekk).
- Profil 430: Kryssende VA-anlegg i Oslogata (VL300).
- Profil 440: Kommunalt overløp fra Oslogata og Bjørndalen.
- Profil 490: Kommunalt overløp (AFO550) fra Oredalen (overløp ved Kiwi).
- Profil 700-780: Mye slam og fremmedelementer i bunnen av kulverten. Høy vannstand og lite fall.
- Profil 800: Kommunale overløp (AFO 400 overløp og AFO800 nødoverløp)

Generell bemerkning: Det er mange mindre innstikk i kulvert. Avløpsledninger fra sluk og drensledninger, overløp og mulig noen direkte utslippsledning for avløp. Det er også flere kryssende VA-anlegg og kabelanlegg. De kryssende VA-anleggene er vist i etterfølgende bilder.

Profil 0:

Utløp til Vesterelva. Det ble observert tilsig av fremmedelementer fra kulverten og ut i elva.

Bilde 21: Utløp til Vesterelva

Profil 90:

VA-anlegg (VL160/225) i Borgata. Ved flom kan det akkumuleres kvister og røtter på oversiden.

Bilde 22: Kryssende VA-anlegg

Profil 120

Antatt VA anlegg i taket (PVC). Mulig pumpeledning fra Borgata PS, men ligger noe lenger sør enn hva som vises i Gemini.

Bilde 23: Kryssende VA-anlegg

Profil 130:

Antatt VA-anlegg midt i kulvert. Ved flom kan det akkumuleres kvister og røtter på oversiden. Ledning ikke registret i Gemini.

Bilde 24: Kryssende VA-anlegg

Profil 170

Antatt VA og kabler ved Seierstensgata. VA anlegg er i PVC. Kryssing vises ikke i Gemini, men antatt AF200 fra kum 59713 til 4863.

Bilde 25: Kryssende VA-anlegg

Profil 180:

VA (VL160) og kabler ved Seierstensgata. Ved flom kan det akkumuleres kvister og røtter på oversiden.

Bilde 26: Kryssende VA-anlegg

Profil 240:

VA-anlegg (AF200/250) i bunn av kulvert ved Huths gate. Oppsamling av kvister, røtter og avløpsrester, se Bilde 27. Bør fjernes for å ikke over tid akkumulere så mange fremmedelementer at det fører til skade på kryssende infrastruktur eller begrenset kapasitet i kulverten (struping).

Bilde viser også dagens to kommunale overløp til kulverten.

Bilde 27: Oppsamling av kvist, røtter og avløpsrester ved spillvannsledning (Øverste bilde 2020, nederste bilde 2024). Bildene viser også to kommunale overløp ved Huths gate

Profil 260:

Ved profil 260 kommer det fra vest inn et spillvannsstikk fra en flermannsbolig som ser ut til å ha høy aktivitet. Dette kommenteres kun for å belyse et av separeringstiltakene som må utføres dersom det vurderes å gjenåpne bekkeløpet.

Bilde 28: Utløp spillvann fra flermannsbolig ved profil 260 (bilde fra 2020).

Profil 430:

VA-anlegg (VL300) ved Oslogata.

Bilde 29: Kryssende VA-anlegg

Profil 440:

Kommunalt overløp (AFO600) fra Oslogata og Borredalen.

Bilde 30: Kommunalt overløp fra Oslogata og Borredalen

Profil 490:

Kommunalt overløp (AFO550) fra Oredalen (overløp ved Kiwi).

Bilde 31: Kommunalt overløp fra Oredalen (overløp ved Kiwi)

Profil 540-625:

Kulvert omlagt i 2020 i forbindelse med utbygging av den gamle stadiontomta.

Bilde 32: Innløp i omlegging av kulvert gjennom maulprofilrør i stål

Bilde 33: Utløp nytt stålrør

Profil 660 - 780

Ved profil 700-800 er det mye slam og fremmedelementer i bunnen av kulverten. Antageligvis er det ikke bunn på kulverten. Vann til over knærne, selv med liten vannføring i kulvert. Kulverten har ikke/begrenset fall.

Bilde 34: Oppsamling av fremmedelementer (bla en sykkel). Sykkelen også observert på bilder fra 2020

Profil 800

Kommunale overløp (AFO 400 overløp og AFO800 nødoverløp)

Bilde 35: Kommunalt overløp og nødoverløp

3.4 Veioverflate i kulverttrase

Tilstandsvurderingen av veioverflate ble utført 2023-12-20.

Fra start av kulvert og ved kryssing under jernbanen og Rv. 110 er ingen spesielle setninger å se. Gjennom kulverten under jernbanen ser det ut som betongdekke som er dekket av tilrent grus. Gjennom kulverten for kryssing av Rv. 110 er det betongdekke og ingen tegn til setninger.

På sørsiden av veikryssingen (innfartsåra) er det setning i asfalten og dårlig asfaltdekke.

Bilde 36: Setning i asfalten på sørsiden av innfartsåra.

Trasè over gravlund er noe ujevn, men antas å være normal tilstand. Kum plassering i enden av gravlund mot kulvert ligger i et lavpunkt. Usikkert om dette skyldes setninger eller normal terrengarrondering.

Bilde 37: Gravlund i retning mot Rv. 110

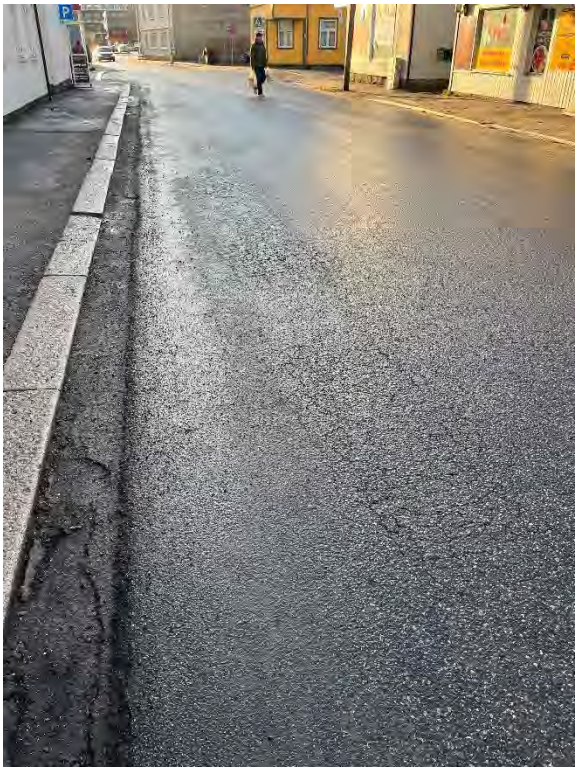
Bilde 38: Kumlokk i lavpunkt gravlund

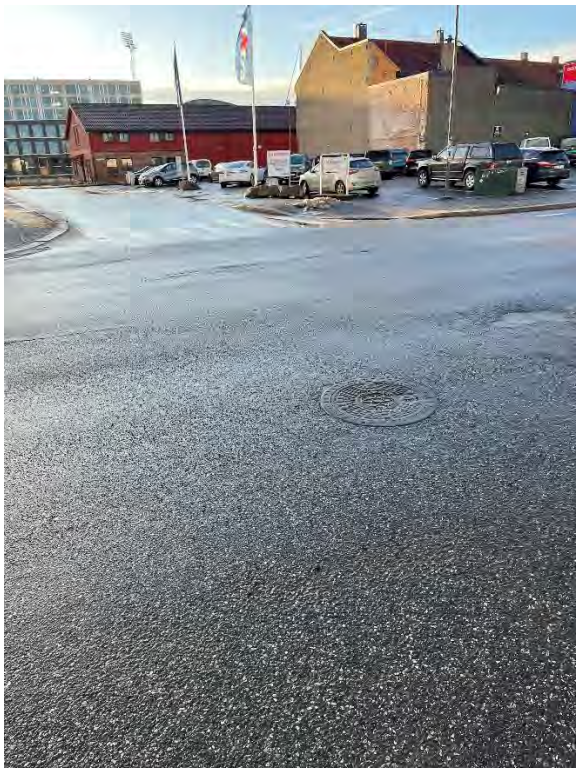
Trasè fra Holmegata og mot Erik Madsens vei er det i fortauet dårlig asfalt og mulig tegn på setninger.

Bilde 39: Fortausareal mot Holmegata

Videre ned Holmegata ser det ut til å være ganske nylagt asfalt. Frem til forbi Glommens gate er det ingen tegn til setninger eller dårlig asfalt. Derfra og ned er det noen mindre krakeleringer og setninger som vist på bilder.

Bilde 40: Mindre setning oppstrøms kum før Huths gate





Bilde 41: På hver side av kulvert ut i Vesterelva er det setninger.

Synkehull på elvepromenaden

Bilde 42: I mars 2024 ble det utført utbedringer av setningsskader ved bryggen foran Trosvikstranda 11A.

Haste befaring 2024-01-25

2024-01-25 ble det utført en tilstandsvurdering av vei og kulvert etter oppstått skade i Holmegata. Dekke hadde sprekt opp og det var tydelige skader i asfalten. Det vises til rapport:
f00_fel_kon_rapp_002_Tilstandsvurdering etter oppstått skade i Holmegata 2024-01-25

Det ser ut til at skadene har oppstått på samme sted mellom Seierstensgata og Huths gate som befaringen i 2023-12-20 viser.

Bilde 43: Bilder mellom Seierstensgata og Huths gate tatt 2023-12-20

Bilde 44: Bilder mellom Seierstensgata og Huths gate tatt 2024-01-25.

Kulverten ble frigravd når overbygningen til veien ble reparert. Det ble da avdekket at det er svært liten overdekning over kulverten. Dårlig drenering av asfalten og utførelse i overgangen fra kulverten og overbygningen før dekke legges kan gjøre at dekke sprekker opp.

Før reetablering bør det gjøres en vurdering av asfaltdekke på kulvert og overgang overbygning/kulvert for å sikre at dekke/overbygningen ikke sprekker opp i fremtiden.

Bilde 45: Avdekket kulverttak mellom Seierstensgata og Huths gate. Bilde tatt 2024-02-01.

Sammendrag / konklusjon veioverflate

Holmegata fra Borggata til Rv. 110 ser ut til å ha et forholdvis nytt asfaltdekke. På strekningen sørover mot Glommens gate ser veidekke helt og fint ut, mens det videre nedover er noen skader som kan skyldes både dårlig utførelse av nytt asfaltdekke eller at det skjer noe i grunnen under veibanen.

Se vedlegg:

- Skisse 1
- Skisse 2.

4 Anbefalte tiltak

Anbefalte tiltak er vist i Tabell 2.

Tabell 2: Anbefalte tiltak

Profil	Skade/tilstand	Tiltak	Bør gjøres
240	Ø200/250 spillvannsledning med oppsamling av kvist og røtter	Rengjøring fjerning.	Jevnlig sjekk.
~~530-625~~ *	~~Del av kulvert støpt igjen og bekk lagt i nytt rør~~	~~Undersøke om det vil være behov for å inspisere også denne delen av kulverten.~~	~~Før neste inspeksjon om 5 år.~~
~~618~~ *	~~Ble meldt om utrasing av granittblokker i 2017 – nå er denne delen av kulvertdelen ikke tilgjengelig.~~	~~Undersøke om anbefalt tiltak i 2017 har blitt utført: fjerning av løs stein, samt forskaling, forankring/armering og utstøping av hulrom.~~	~~Innen 1 år.~~
700-800	Fremmedelementer i bunnen av kulverten.	Fjerne slam og fremmedelementer.	1 år, samt jevnlig sjekk.
Generelt	Stein, sedimenter, kvist og røtter i løp	Rengjøring/fjerning	1 år, samt jevnlig sjekk.
Generelt	Profilnummer 0-450: Skader i tak og vegger	Ingen tiltak nødvendig, under forutsetning at denne delen av kulverten er tenkt åpnet.	Dersom denne delen av kulverten ikke er åpnet innen 5 år, anbefales rehabilitering av kulverten for å begrense videre skadeutvikling.
Generelt	Profilnummer 450-800: Skader i tak og vegger	Begrenset mekanisk reparasjon av avskallinger og armeringskorrosjon.	Innen 5 år.
763	Sprekker i vegg under bru	Forsterkning	Samtidig med begrenset mekanisk reparasjon

* Del av kulvert er støpt igjen og er ikke inspisert. Det forutsettes at dette er permanent, og at det ikke vil være behov for å følge opp tilstand i denne delen i framtiden.

4.1 Vurdering av tiltak på betongkonstruksjoner

Med tanke på framtidig bruk, bør skader i del av kulvert med profil 440-800 utbedres (i form av begrenset mekanisk reparasjon) innen 5 år. Dette er basert på en vurdering av kost/nytte ved å gjennomføre tiltak på konstruksjoner nå (og da forhindre videre skadeutvikling), sammenlignet med å utsette investering, men at skader får utvikle seg videre. Dette er også basert på at det er nødvendig å stanse skadeutvikling mens bæreevne er nær opprinnelig.

Begrenset mekanisk reparasjon innebærer meisling av betong slik at karbonatisert betong fjernes og at korrodert armering frilegges. Det må meisles minimum 20 mm bak armering. Skadet og korrodert armering fjernes. Fjernet betong erstattes så med reparasjonsmørtel. Utbedringstiltaket må i likhet med tiltak på sprekk/setningsskade detaljprosjekteres, og beste utbedringsmetode må vurderes mht. praktisk gjennomførbarhet.

Sprekk/setningsskader i profil 763 anbefales forsterket samtidig som øvrige skader i denne delen av kulverten utbedres. Forsterkningstiltaket kan eksempelvis innebære kappestøp over sprekkene, som forankres i eksisterende konstruksjon på hver side av sprekkene og forhindre/redusere videre utvikling av sprekker. Tiltaket må detaljprosjekteres.

For deler av kulvert med profilnummer 0-440, er det ikke lagt opp til tiltak nå, ettersom denne delen er tenkt åpnet. Dersom denne delen av kulverten ikke er åpnet innen 5 år (eller at det enda ikke er tatt beslutning om åpning), anbefales det at denne delen av kulverten utbedres på samme metode som beskrevet over for profil nr. 440-800.

5 Oversikt over skader

Tabellen nedenfor ble utarbeidet i 2006, og har blitt oppdatert på følgende måte:

- Observasjoner fra 2006 har svart skrift
- Observasjoner fra 2014 har rød skrift
- Observasjoner fra 2017 er markert gult
- Observasjoner fra 2020 er markert grønt. Del av kulvert som er støpt igjen er markert grått.
- Observasjoner fra 2024 er markert i rosa. Det er jevnt over utvikling av skader i noen grad de fleste steder. Det er i hovedsak snakk om samme type skader som observert fra tidligere, og utvikling av nye skader (i 2024) ved allerede registrerte skadeområder, er derfor ikke listet for alle steder i tabellen under.

Profil nr. angir antall meter fra utløp av kulvert i Vesterelva.

Tabell 3: Registrerte skader

Profil nr.	Sted	Beskrivelse
0		Utløp av kulvert i Vesterelva
0 →	Bunn	Støpt bunnplate/ gulv. Ujevn og ru overflate.
0 →	Vegger	Forvitring av betong 5 mm av yttersjikt, is-slitasje, stripe 30 cm opp fra bunn.
1	Tak	Rustsprengning. 4 stk. armeringsjern synlig i ca. 2 m lengde. Bom har falt ned og blottlagt mer armering. Videre utvikling i avskallinger og blottlegging av armering.
6	Tak	Stygg utstøping. Deler av armering synlig.
10	Tak	1 stk. arm. Synlig. L=30 cm.
12	Tak	6 arm. Synlig. Vestside. L = 10 – 30 cm
14	Tak	7 arm. Synlig. L = 0,5 -2 m
16	Tak	Flere småstykker av arm. Synlig
6-20	Tak	Videre utvikling av avskallinger og blottlegging av armering, ca. 10% økt omfang.
23	Tak	1 arm. Synlig
25	Tak	(Pigget hull i tak, nedsatt ca. 200 mm rørstump.) Frihogget arm. Glatt 20 mm c/c 23 cm. Lite rust, liten/ ingen tverrsnittreduksjon
28	Tak	Målt overdekning 25 – 30 mm, enkelte steder 20 mm. Arm. Tverrsnitt: 20 mm.
30	Tak	(Iflg. Kart kum 15635). Pigget hull på vestside av kum. D=5 cm. Synlig langsgående armering. D = 20 mm. Ikke rust.
33,3	Tak	Synlig arm. L = 30 cm rett nedstrøms fuge
40	Tak	Ett jern er blottlagt i to punkter
45	Tak	Tverrgående riss i tak. Antagelig svinn
46	Tak	1 synlig arm. L= 1 m
47	Tak	Hull boret/ pigget i tak Ø ca. 10 cm
47		Kum som ikke er vist på kart. (Det er ikke kum nr. 15635 som iflg. Kartet ligger på profil 30.)
50	Tak	Ett jern er blottlagt i to punkter
76	Tak	Ett jern er blottlagt i ca. 1 m
80	Tak	Skade i tak ved fuge. 30 x 30 cm. Armering synlig.
81,5	Tak	Arm. 2 stk. synlig. L = 10 + 30 cm.
92	Tak	Punkter med steinreir

Profil nr.	Sted	Beskrivelse
94		Kum 15861
94,5	Tak	1 armering blottlagt i tak. L = 1,0 m. Tverrsnittsreduksjon ca. 10%. Sprekker med fuktgjennomgang.
100	Tak	Avskallinger med blottlagt armering ved rør
104		Fuge med fuktgjennomgang. Bom og avskalling ved tre jern.
105	Tak	1 armering synlig L = 10 cm. L = 0,5 m
127		Fuge med fuktgjennomgang.
127	Tak	2 armering synlig. L = 40 + 15 cm sydside av fugen. L = 1,0 m + 0,5 m.
127	Tak	1 armering synlig L = 10 cm. Tverrsnittred. 20 – 50 % L = 0,5 m.
129	Tak	3 – 4 armering synlig. Kun småstykker synlig
132-135	Tak	Småstykker av armering synlig. Til sammen ca. 30 stk.
134,5		Kum 15860
150,6	Tak	Fuge med fuktgjennomgang. 1 armering synlig rett oppstrøms fuge. L = 30 cm. Tverrsnittsreduksjon = 10 %.
152	Tak	Ca. 7 stk. armering synlig. Småstykker. Tverrsnittsred. 10 – 20%
158,5	Tak	Ca. 5 stk. armering synlig. Småstykker. Tverrsnittred. 10 %
161,5	Tak	Ca. 4 stk armering synlig. Småstykker. Tverrsnittred. 10 %
162	Tak	Støpeskjøt/ riss. Kalkutfelling
167,2	Tak	Fuge med bitumen. 1 armering synlig ved østvegg. L = 20 cm
170,5	Tak	Forskalingen er bøyd opp i en langsgående spiss oppunder tak. Langs toppunktet av spissen er 5 armeringsjern synlig. Senteravstand på armering 12 cm.
174- 175	Tak	4 stk armering synlig i lengde 10 – 40 cm. 8 stk armering synlig i lengde 10 – 80 cm. Ca. 15 stk armering synlig i lengde 10-100 cm.
175,3	Tak	Kum 15859
175,5 -177	Tak	13 stk. armering synlig. L = 10 – 200 cm. Tverrsnittred. 10 – 20 %. Ø16 c 12 – 13 cm.
177	Tak og vegg	Synlig armeringsjern i hele takets bredde med sprekker ned på veggene.
190,5	Tak	Fuge. 2 stk. armering synlig. L = 30 – 40 cm
202	Tak	4 stk. armering synlig i steinreir midt på taket. C 11 – 12 cm. Antar 16 mm armering.
210,5	Tak	Rustsprengning. 5 stk. armering synlig i 10 – 40 cm lengde
213- 214	Tak	6 stk. armering synlig langs hele kulvertbredden. C 11 – 12 cm. Tverrsnittred. 10 – 30 cm.
214		(Fuge)
215,5	Tak	1 armering synlig to steder L = 100 + 15 cm. 3 arm. synlig. L = 10-100 cm
215,8		Kum 15858
216	Tak	2 stk. armering synlig. L = 20 cm. 2 stk. arm. synlig. L = 20 cm + 100 cm
219	Tak	5 stk. armering synlig i småstykker. Tverrsnittred. Ca. 10 %.
237	Tak	2 stk. armering synlig i nesten hele kulvertbredden. Tverrsnittred. 40 %.
238	Tak	3 stk armering delvis synlig ved vestsiden.
240	Bunn	Ansamling av kvister og røtter ved Ø200/250 spillvannsledning Ansamling av kvister og røtter ved Ø200/250 spillvannsledning
256,6		Kum 59263.

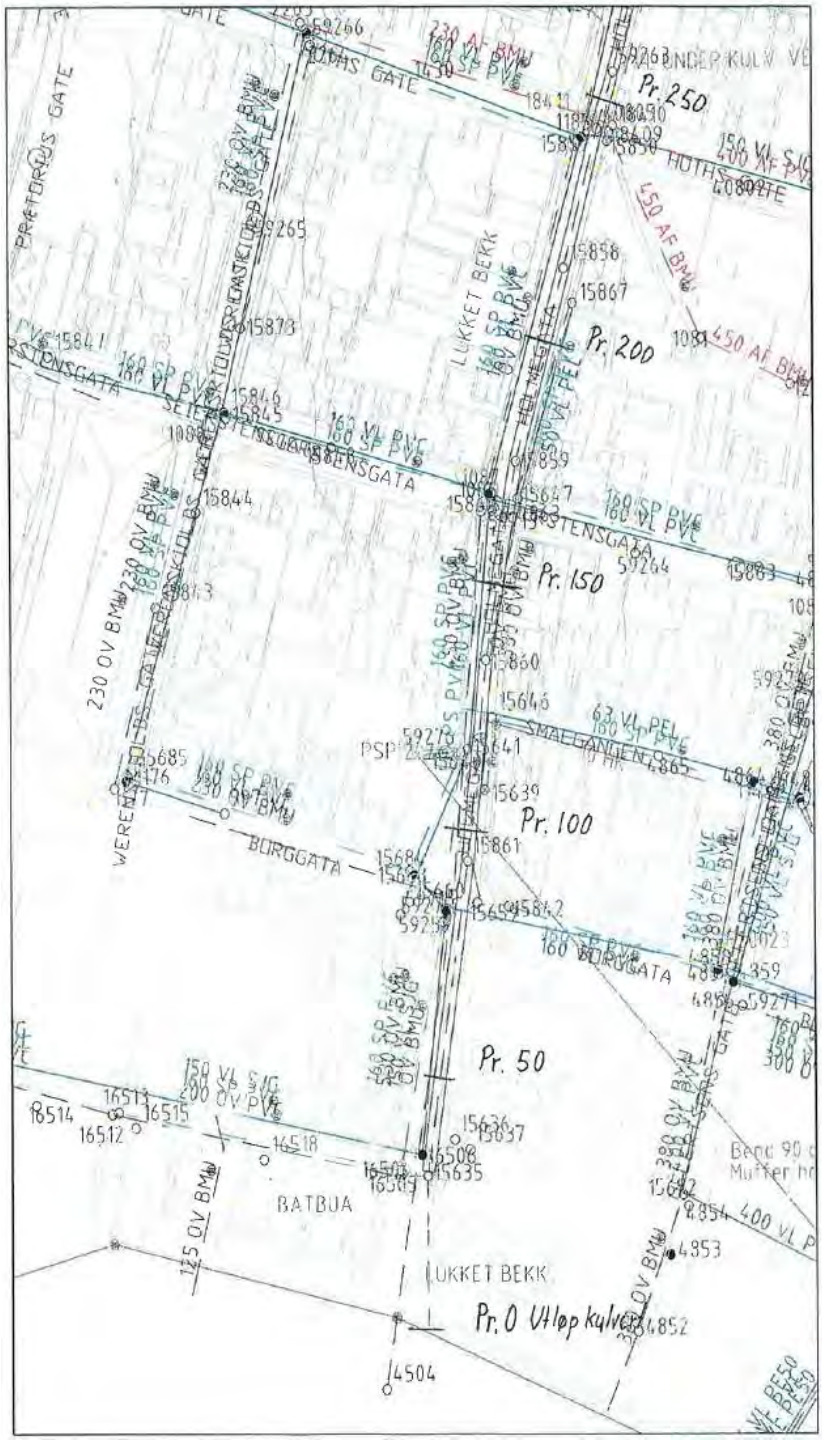
Profil nr.	Sted	Beskrivelse
		Overgang fra støpte vegger til granittmurvegger, videre fra betonggulv til tregulv. Bredde kulvert nedstrøms kum = 3,22.
258,5	Tak	Fuge. 2 stk. armering synlig i nesten hele bredden.
281	Tak	6 stk. armering synlig ved støpeskjøt i tak. Bredde 43 cm. Opprinnelig Ø = 16 mm. Sterk korrosjon. Ett av armeringsjernene har gjenværende Ø = 3 mm.
299	Tak	1 stk. armering synlig. L = 50 cm. Tverrsnittred. 20 -30 %.
301?		Kum nr. 2249. Profilnummer ikke notert. Iflg. kart profil 301.
310 -	Bunn	Svakt buet bunn opp på midten. dH = 10 cm.
316	Tak	7 stk. armering i bæreretning synlig. Sterkt korrodert. Ø min. 5 mm. 1 stk. langsgående fordelingsarmering rustet av. Fuktgjennomgang i taket. Bom har falt ned og blottlagt større andel av armering.
326	Tak	3 stk. armering synlig. Gjenstående Ø = 4 mm. Brudd i to armeringsjern pga. korrosjon.
336,5	Tak	3 stk. armering synlig. L = 60 cm. Opprinnelig Ø = 16 mm. Gjenværende Ø = 7 mm.
~~340,7~~ 337	Tak	3 stk. armering synlig i bæreretning. Mye rust.
350	Tak	4(tidligere registrert 1) stk. armering synlig ved sprekk/støpeskjøt. Avskalling 1 cm sprang i høyde. Sprekk over hele takbredden.
361	Tak	3 synlige armeringsjern
363	Tak	Flere små steinreir. 7 punkter på armeringen er synlig.
381	Tak	1 stk. armering synlig. Tverrsnittred. ca. 30 %
392,5	Tak	Rustsprengning. 60 cm langt flak. Stor bom har løsnet. Brudd i et armeringsjern. Samme tverrsnitt på armering som målt i 2006. 9 synlige jern i 2014, 2017 og 2020. Noe økt omfang på blottlagte jern i 2024.
394	Tak	Liten bom pga armeringskorrosjon. Lik i 2020 som i 2014.
401	Tak	5 stk. armering synlig i ca. 1,5 m bredde. Mye rust. Tverrsnittred. ca. 40 %. Skade ukarm også ved kumåpning. Antall synlige jern økt til ca. 15 i 2014. Ca. 15 også i 2020.
402		Kum antar 58879. Iflg. kartet ligger senter kulvert 3,5 m vest for denne. Bredde kulvert 2, 47m.
407,6	Tak	8 stk. armering synlig, sterkt korrodert. Gjenværende tverrsnitt svært lite, 2 stk. er rustet helt av. Armeringen ligger imidlertid svært tett, anslagsvis 6 cm. Tykkelse av takplate ved kum i pr. 402 ble målt til 27 cm. Terrengoverdekningen er 75 cm.
408	Tak	Fuge/ skjøt/ sprekk
415	Tak	Bom og avskalling med synlig armering
418	Tak	Avskalling rustsprengning
420,5	Tak	Sprekk, svinn, 1mm sprekkvidde målt på merket område.
426	Tak	Avskalling med 6 synlige armeringsjern og noe bom.
427,3 vest, 428,7 øst	Tak	400 mm vannledning er lagt på skrå gjennom takplaten. 13 stk. armeringsjern i uk. plate er kappet over en lengde langs kulverten på 1,1 m. Det ser ut til å være annenhver Ø 12 og Ø 16 mm.
432	Bunn	Gulvplank løftet ca. 10 cm opp på midten. Enkelt planke ligger 3 cm opp.
433	Tak	1 stk. armering synlig. L = 80 cm. I tillegg er 2 stk. armering synlig i punkter.
434	Tak	1 stk. armering synlig. L = 30 cm
442	Kum	Sprekk i betong i utsparing for kum

Profil nr.	Sted	Beskrivelse
445	Tak	1 stk. armering synlig i et punkt.
447,3	Tak	9 stk. armering synlig. Senteravst. ca. 9 cm
448,8	Tak	1 stk armering synlig. L = 20 cm.
454,3	Tak	Rustsprengning, bom l x b = 40 x 60 cm
457,8	Tak	Sprekk målt til 0,4mm sprekkvidde ved merket område.
464	Tak	Rustsprengning 40 x 40 cm
466	Tak	Sprekk, svinn. Rustsprengning, avflaking hele kulvertbredden l = 20 cm.
467-479	Tak	Flere avflakinger, armering blottlagt, iflg. foto anslagsvis 30 armeringsjern.
479,4		Sprang i takplate, 33 cm opp. Blottlagt armeringsjern i underkant av sprang.
486,8	Tak	1 stk armering synlig i punkt. 1 stk. armering frilagt foran hugget hull.
500	Tak	Sprekk, svinn Målt til 0,8mm sprekkvidde
501		Sving, bue mot venstre, vestover sett motstrøms. Profilering fortsetter på vestsiden.
500-502	Tak	Avskalling ved vestsiden. 8 stk. armering synlig. L = 20 cm.
509	Tak	Rustsprengning, avflaking 30 x 30 cm. Armering synlig i 10 cm lengde. 7 synlige jern.
510		Slutt sving, bue.
510	Tak	Armering synlig i 10 cm lengde
510,5	Tak	Rustsprengning, avflaking 40 x 40 cm og 80 x 80 cm.
511	Tak	Hull i senter kanal. Ø = 15 cm
511,5?	Tak	Rustsprengning, avflaking 50 x 50 cm
513		Kum. Beliggenhet? Utenfor Holmegata
515,5	Tak	15 cm hull hogget gjennom tak. (Rød peanøttpose i hullet)
Ca. 516	Tak	Sprekk i tak
516	Tak	Rustsprengning, avflaking l = 30 cm
519	Tak	Ca. 7 stk. armering synlig. Småstykker.
540	Tak	Enkelte blottlagte jern i sprang mellom betong og stålprofiler
540-625		Ikke inspisert i 2020. Kulvert støpt igjen og bekk lagt i nytt rør.
539,4	Tak	Sprekk med lekkasje målte 1,4mm sprekkvidde. Armering synlig langs sprekk.
557	Tak	Avskalling med 4 synlige armeringsjern
563	Tak	Rustsprengning, avflaking 70 x 70 cm
575	Bunn	Svakt buet bunn opp på midten. dH = 10 cm.
581	Kum	Kum. Beliggenhet? Støpeskjøt med lekkasje ved kumpunkt. Synlig armering som korroderer.
581 - 583	Tak	Rustsprengning, avflakinger. 7 stk. armering synlig. Nedre halvdel av ståltverrsnittet rustet bort.
586,5	Tak	Rustsprengning, avflaking 30 x 50 cm.
585,5	Tak	Rustsprengning, avflaking b = 80, l = 50cm
589	Tak	Rustsprengning, avflaking Ø = 30 cm.
590	Bunn	Busk + steiner ligger på bunn
592-600	Tak	Liten betongoverdekning. Rustsprengninger 45 stk. armering synlige.
600-615	Tak	Rustsprengning og tett med avflakinger
613		Kumlokk av stålplate med ribber krysser kulverten på skrå mot nordvest. Kabler fortsetter i rør. Lokal innsnevring av østveggen.
618	Vegger	Utrasing av granittblokker ved støpejernsrør
625	Vegger	Overgang fra murte vegger til vegger av betong. Bredden målt = 2,30m. Blottlagte jern i overgang betong og granitt (trolig ikke nytt i 2024).

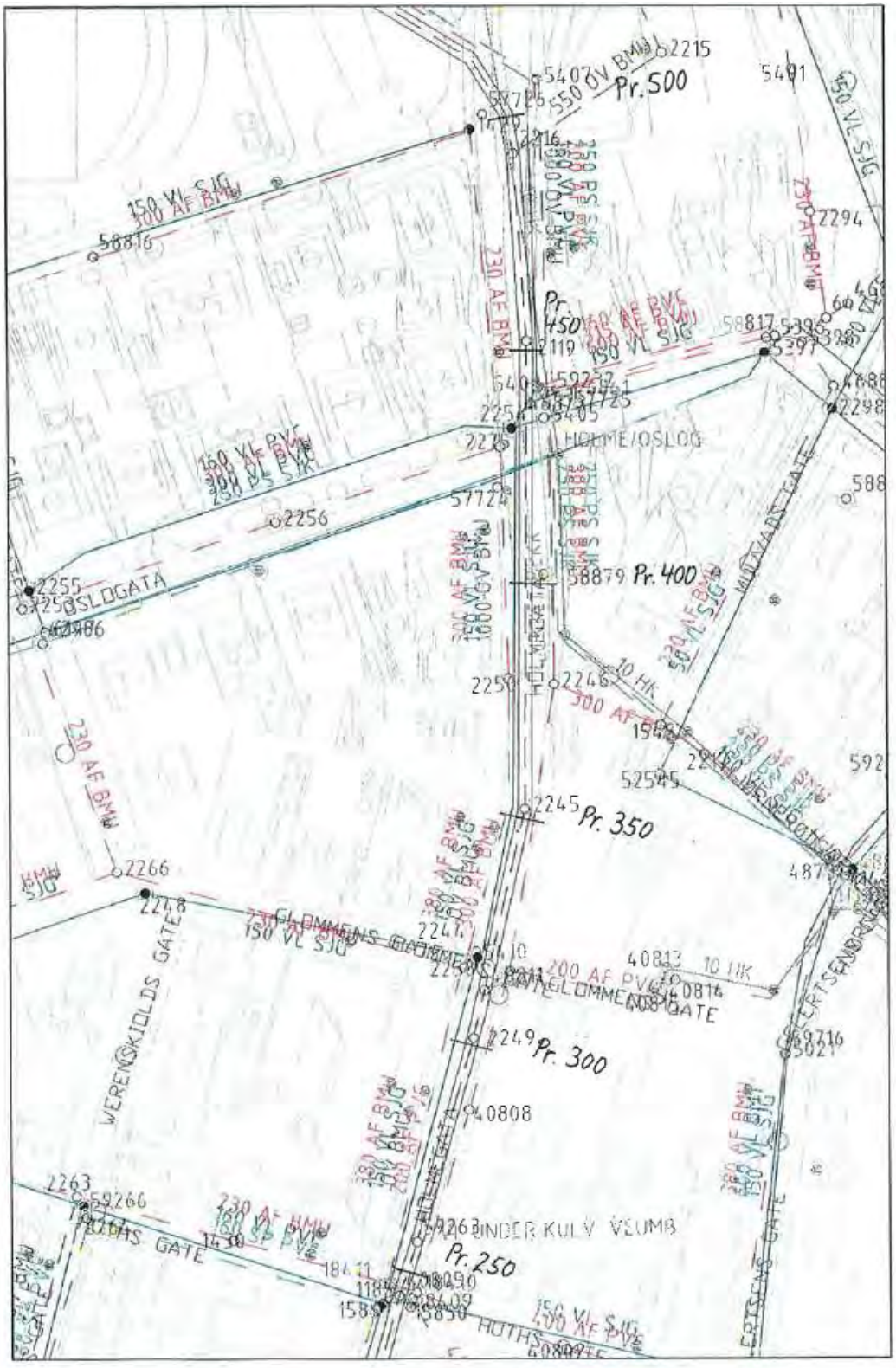
Profil nr.	Sted	Beskrivelse
625	Tak	Avskallinger og blottlegging av ca. tre jern. Steinreir i tak.
627?	Tak	Stålkasse 10 x 10 cm oppunder tak. Avskallinger og ca. fire synlige armeringsjern på østsiden av kasse.
628	Tak	Rustsprengning, avflaking 70 x 70 cm ved østsiden.
632ca.	Tak	3 stk. armering synlig i nesten hele kulvertbredden. Mye rust.
634	Tak	Kumåpning inntil vestvegg. To synlige armeringsjern i tak.
638		Knekkpunkt
638	Tak	Sprekk ved knekkpkt.
640	Tak	Rustsprengning, avflaking. 3 stk. armering synlig. Nå er 4. stk. synlig.
642	Tak	Armeringsnett (?) synlig oppunder tak
643	Vegg	Fem synlige armeringsjern.
644,7		Knekkpunkt
644,7	Tak	Sprekk ved knekkpkt.
647	Tak	Rustsprengning, avflakinger. 8 stk. armering synlig i tak.
650	Tak	To synlige jern
651	Tak	Fire synlige jern
651	Vegg	Fire synlige jern
653	Vegg	Synlig jern foran røråpning
653-665	Tak	Ca. 10 synlige jern
670	Tak	5 synlige jern
675	Tak og vegg	Støpeskjøt med rustutslag.
676	Vegg	4 synlige jern
676	Tak	1 synlig jern
680	Tak	5 synlige jern
714-800	Bunn	Mye avfall og sedimenter
685-690	Vegg	Synlig armering vertikalt og horisontalt på vegg. Liten/ingen overdekning.
695	Tak	Rustutslag og kalkutfelling i sprekker. Flere steinreir med synlig armering.
700	Tak	Støpeskjøt med lekkasje. Kalkutfelling og rustutslag. Avskallinger og bom.
715	Tak og vegg	Støpeskjøt med kalk og rustutslag.
720	Vegg	Utvasking i skvalpesone med synlig armering.
730	Tak og vegg	Støpeskjøt med lekkasje. Rust og kalk.
730-750	Tak og vegg	Mye synlig armering pga. liten overdekning.
763	Vegg	Stor sprekk i vegg ved kumlokk. Fra ca. 5 cm i bunn av vegg til 0,1cm i topp. Innmålingspunkter for overvåking angitt ved sprekk.
765	Vegg	Riss og sprekker ved kumlokk.
Ca. 765	Tak	Steinreir/dårlig utstøping i vegger ved port/innløp (fra byggeår).
765	Tak	Stor tverrsnittsreduksjon ved flere eksponerte jern ved kumlokk i tak.
765-800	Tak og vegg	Mye avskallinger med synlig armeringsjern
800	Vegger	Steinreir/dårlig utstøping i vegger ved port/innløp (fra byggeår).

6 Plantegninger som viser Profilnummer

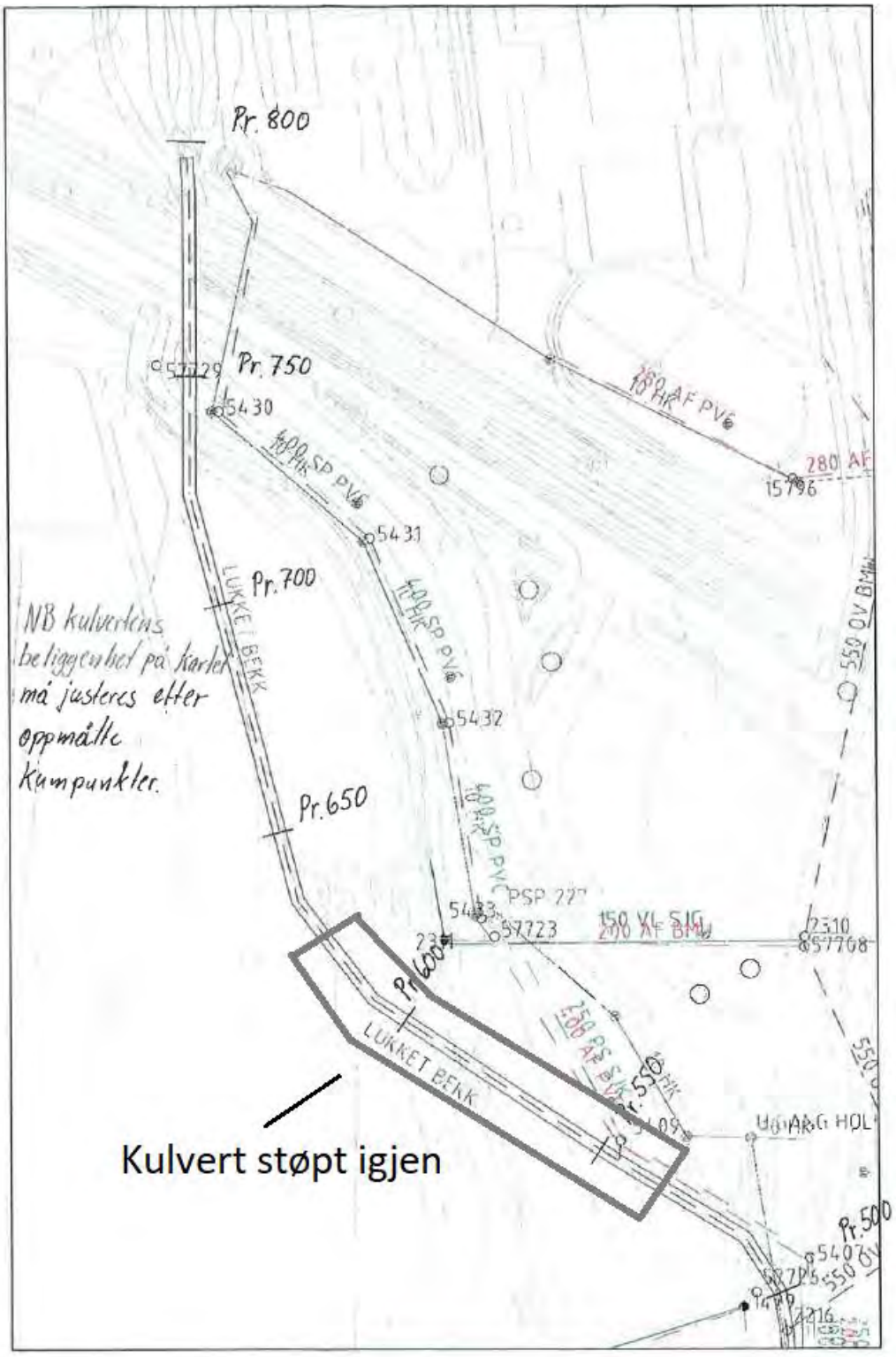
Plantegninger som viser Profilnummer er vist på Figur 1, Figur 2 og Figur 3.



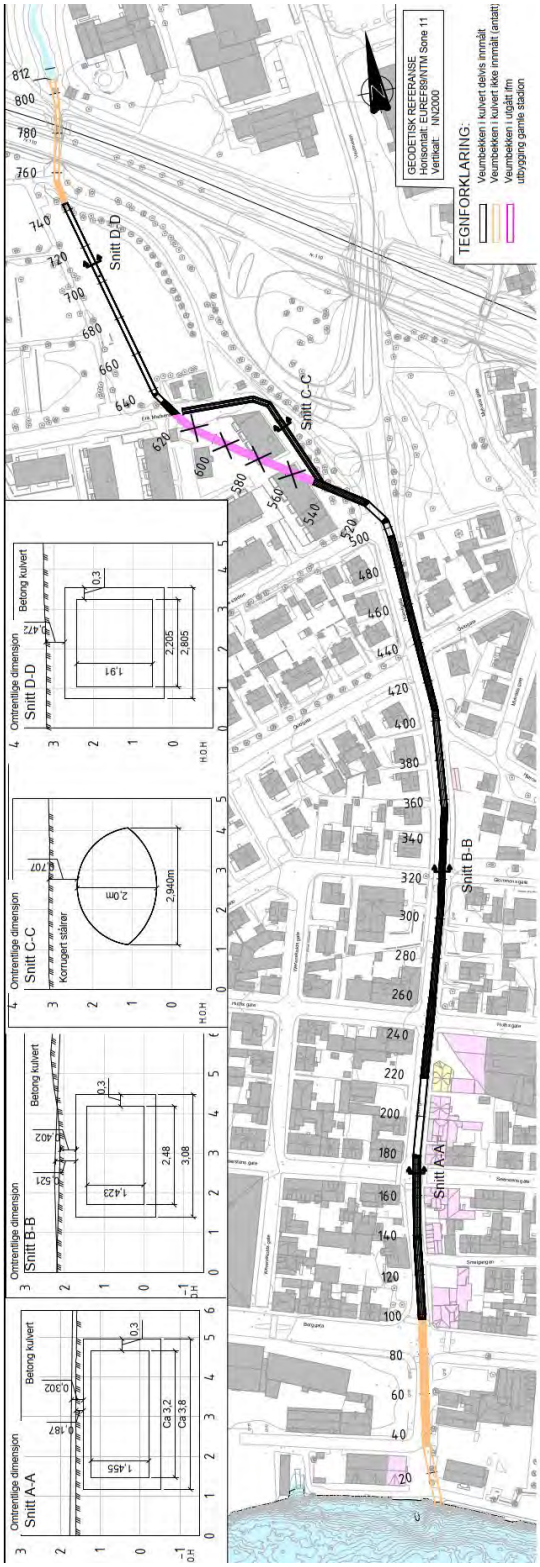
Figur 1: Profil 0-250



Figur 2: Profil 250-500



Figur 3: Profil 500-800



Figur 4: Oversikt over hele profileringen

7 Vedlegg

- Skisse 1 med kommentarer til veioverflate
- Skisse 2 med kommentarer til veioverflate

Tilstandsvurering vei
1:250m
Nr 1.

Trosvikstranda

Setninger i heller og gatestein på hver side av kulvert.

Kumlokk

Parsell start. utløp i elva

Mindre setning

Mindre setning. Sprekk i asfalt

Setninger i heller og kantstein i fortausareal

Setninger i heller og gatestein på hver side av kulvert.

Borggata

Krakelering og sprekker i asfalt.

Krakerlering i asfalt og setninger.

Holmegata

Kumlokk

Kumlokk

Kumlokk

Liten dump i asfalt.

Smalgangen

Seierstensgata

Seierstensgata

Nr 2.

Huths gate

Glommens gate

Kumlokk

Kumlokk

Kumlokk

Kumlokk

Kumlokk

Holmegata

Krakelering av asfalt i hjulspor.

Krakelering av asfalt og setning.

Holmen

Mindre krakelering og setning.

Kan være noe setning.

Holmegata

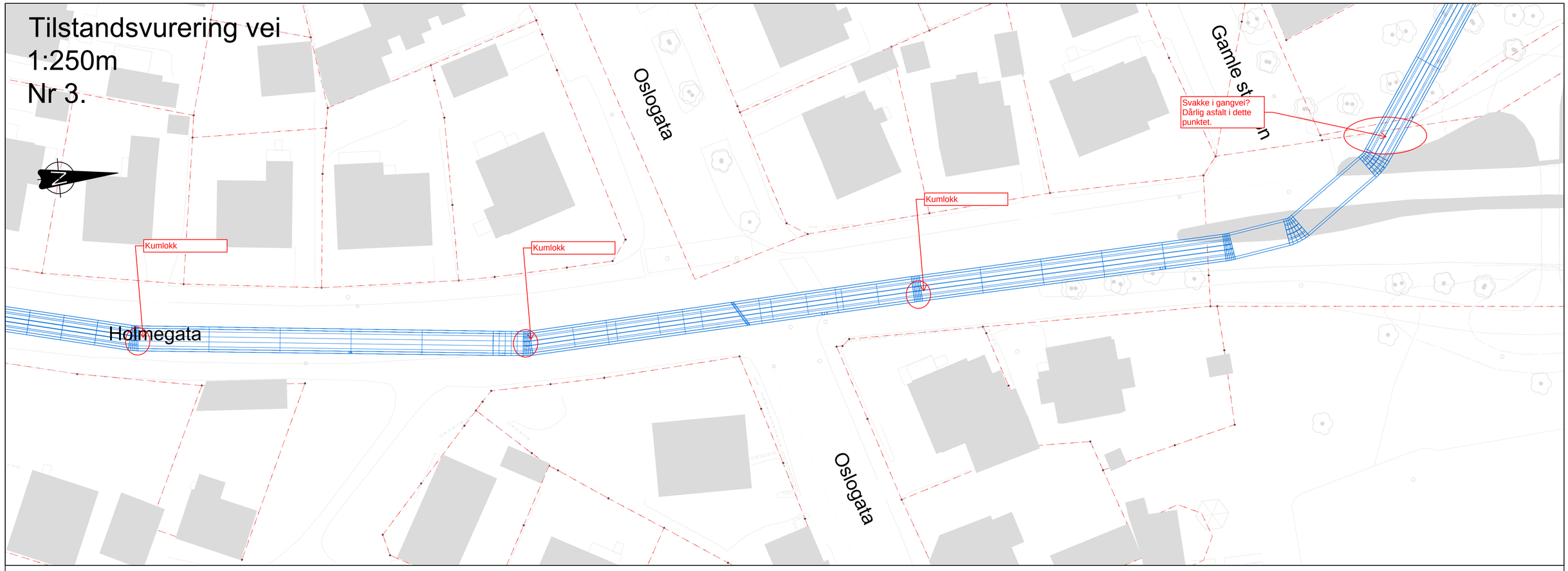
Holmegata

Huths gate

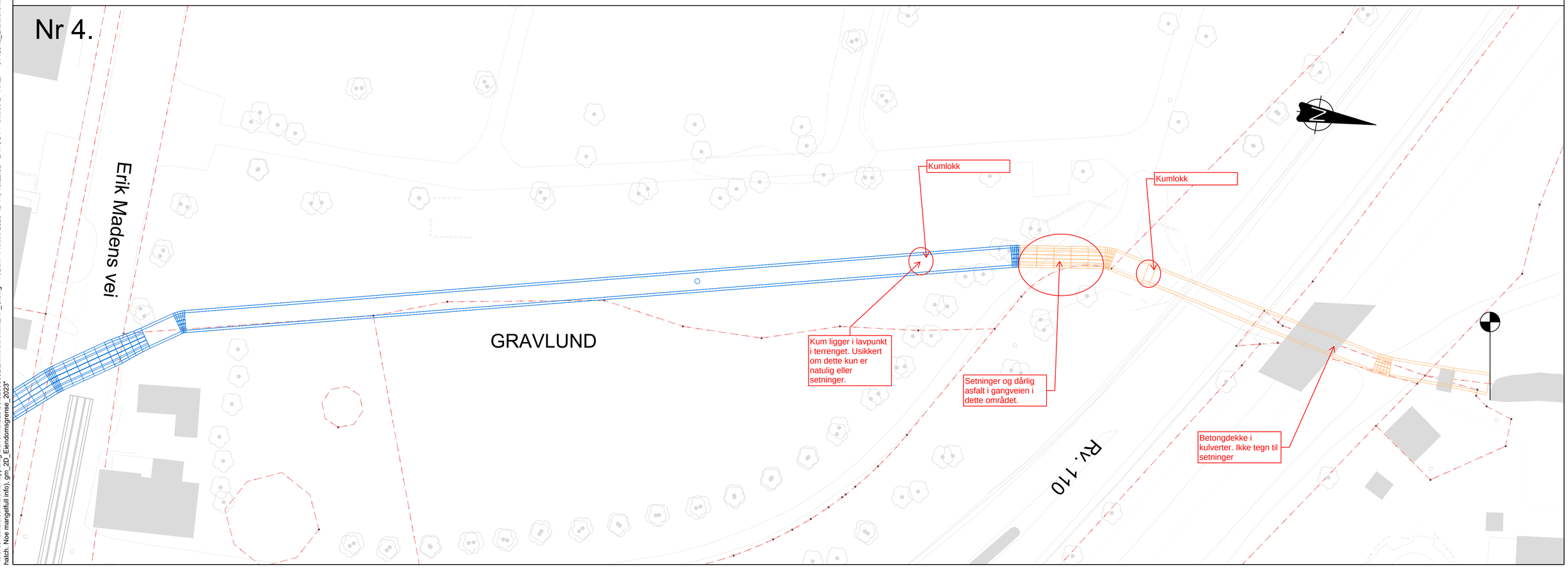
Glommens gate

"\\norconsultad.com\dfs\nor\oppdrag\Sandvika\523\06\523060952\BIM\Vei\Ark\\LAY_C.dwg - ToBSk - Plottet: 2023-12-14, 10:20:02 - LAYOUT = Skisse1 - XREF = 5142312_Eksisterende kulvert 3D_NTM11_AntattNN2000, 523060952_T_GEOM_5152889_NTM11_NN2000, 51333585_L-plan_rev01_NTM11_NN2000, f-veg_T-geom, gm_2D_Kart_2023_(FraNP med all hatch. Noe mangler(ur info)), gm_2D_Eiendomsgrense_2023"

Tilstandsvurering vei
1:250m
Nr 3.



Nr 4.



"\\norconsultad.com\dfs\nor\oppdrag\Sandvika\523\06\52306052\BIM\Vei\Arkfil\LAY_C.dwg - ToBSk - Plottet: 2023-12-14, 10:22:32 - LAYOUT = Skisse 2 - XREF = 5142312_Eksisterende kulvert 3D_NTM11_AntattNN2000, 52306052_T_GEOM_5152889_NTM11_NN2000, 51333585_L-plan_rev01_NTM11_NN2000, l-veg_T-geom, gm_2D_Kart_2023_(FraNP med all hatch. Noe mangelfull info), gm_2D_Eiendomsgrense_2023"

Reguleringsplanen for Veumbekken – Holmen

Forslagsstillers kommentarer til høringsuttalelser ved offentlig ettersyn.

Dato: 2025-10-31, beb

Planforslag for detaljregulering for Veumbekken – Holmen har ligget ute på høring og offentlig ettersyn i perioden 07.11.2024 til 19.12.2024. Det har kommet 19 uttalelser.

Statlige virksomheter

1. Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus
2. Østfold fylkeskommune
3. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
4. Statens Vegvesen
5. Bane Nor
6. Direktoratet for sikkerhet og beredskap (DSB)
7. Mattilsynet

Kommunale virksomheter / leverandører

8. Råd for personer med funksjonsnedsettelse – ingen bemerkninger utover å forutsette at universell utforming ivaretas i planarbeidet.
9. Eldrerådet - – ingen bemerkninger utover å forutsette at universell utforming ivaretas i planarbeidet.
10. Legat for sosiale formål – ingen bemerkninger
11. Fredrikstad fjernvarme

Foreninger

12. Norges jeger- og fiskerforbund Østfold

Grunneiere / beboere /næringsdrivende

13. Trosvikstranda utvikling og Isegran Eiendom
14. Huthsgata 5 AS
15. Gordon Ryan
16. Arne Nilsen Eiendom AS
17. Hjørnerødgata 17
18. Hjørnerødgata 15
19. Oven Eiendom AS

	Oppsummering kommentar	Forslagsstilleres kommentar
1	**Statsforvalteren i Østfold** Statsforvalteren fremmet innsigelse på grunn av fare for økning i ulovlig forurensning gjennom avløp og renseanlegg. Bakgrunnen var at Fredrikstad kommune har gjentakende avvik fra sekundærrensekravet ved Øra avløpsrenseanlegg, noe som begrenser muligheten for nye tilknytninger. Kommunen er imidlertid i gang med å bygge et nytt avløpsrenseanlegg som skal settes i drift 1. august 2026. Innsigelsen er siden trukket på bakgrunn av departementsavgjørelse i en tilsvarende sak.	Åpning av Veumbekken og sanering av ledningsanlegg i Holmen-området i forbindelse med bekkeåpningen er et viktig tiltak for å redusere fare for forurensning og vil øke kapasiteten ved Øra avløpsrenseanlegg ved å rehabilitere gammelt VA-anlegg som ikke oppfyller kravene, samt separere overvann og avløpsvann. Forslagstiller vil derfor anbefale å gjennomføre tiltaket, nettopp for å redusere fare for ulovlig forurensning gjennom avløp og renseanlegg. Muligheten for utbygging i planområdet er svært begrenset, samtidig som noe av den eksisterende bebyggelsen vil bli revet. De positive konsekvensene for avløpssituasjonen, gjennom fornyelse av VA-anlegg og overvannsbehandling i forbindelse med åpningen av Veumbekken, vil oppveie eventuell ny utbygging i området. Ettersom innsigelsen er trukket vil det ikke gjøres endringer i planforslaget.
	Statsforvalteren ser ellers svært positivt på forslaget om å gjenåpne deler av Veumbekken og henviser til FNs bærekraftsmål om restaurering av vannrelaterte økosystemer, Nasjonal strategi for restaurering av vassdrag, byvekstavtale inkludert mål om økt bruk av sykkel og gange, og en stedsutvikling som skaper områder som er attraktive å bo i.	Tas til orientering.
	Statsforvalteren påpeker at det i notatet om biologisk mangfold nevnes at planting av trær nærmere kanalkanten kan øke biologisk verdi, og ber om at det legges vekt på å etablere vegetasjon langs kanalen der det ligger til rette for dette, både som buffer mot uheldig avrenning og av hensyn til naturmangfold i og langs bekkeløpet.	Tas til etterretning.
	Statsforvalteren opplyser at saken skal behandles etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag, hjemlet i lov om laksefisk og innlandsfisk. Det må utarbeides en miljørisikovurdering for anleggsfasen før anleggsarbeidet starter opp. Statsforvalteren er myndighet.	Tas til etterretning.
2	**Østfold fylkeskommune** Fylkeskommunen er generelt positiv til planen og er opptatt av at intensjonen med revitalisering og byutvikling holder hele veien inn til mål.	

	Grensesnitt mellom planforslag for Trosvikstranda og planen for Veumbekken-Holmen Østfold fylkeskommune har lest begge planene og slik det ser ut nå mener fylkeskommunen at det er ingen av planene som tar ansvaret for grensesnittet, og begge planene skyver ansvar over på hverandre. Fylkeskommunen mener at grensesnittet mellom foreliggende planforslag for Veumbekken Holmen og planforslag for Trosvikstranda er ikke godt nok sikret i planbestemmelsene og ber kommunen å sikre at grensesnittet mellom de to planene er sikret gjennom planbestemmelser. Det er viktig å bygge på en måte som er tilpasset menneskelig skala, hvor bygninger og offentlige rom er designet for å være tilgjengelig og innbydende for folk.	I forbindelse med prosessen etter bystyrets vedtak (datert 11.02.2021) om samordning av reguleringsplanforslagene for Veumbekken-Holmen og Trosvikstranda, har Fredrikstad kommune bestemt grensesnittet mellom planene. Planen for Veumbekken-Holmen skal sikre framføring av åpen bekk helt fram til Vesterelva, samt framføring av teknisk infrastruktur under bakken. Dette er sikret gjennom §8-3 Krav vedrørende infrastruktur H410. Planen for Veumbekken-Holmen skal ikke gi føringer om bebyggelsen, bredden eller utformingen av parkdraget og har derfor ingen innflytelse på eller grunnlag til å vurdere disse tiltakene. Planen for Trosvikstranda skal sikre framføring av grøntdraget, vurdere grøntdragets bredde, utforming av byrommet og ny bebyggelse langs parkdraget. Utredning av konsekvenser i forhold til menneskelig skala, hensyn til bevaringsområdet på Holmen, hensyn til offentlig grønnstruktur og utforming av gode offentlige rom, skal derfor gjøres i forbindelse med Trosvikstrandplanen.
	Barn- og unges interesser Fylkeskommunen etterlyser en oppdatering av opplysninger om lekeplassene i umiddelbar nærhet av planområdet.	Friområdet øst for Holmegata, i tilknytning til Seierstensgata, er regulert som park, turvei og lekeområde. Det er i dag opparbeidet med gressplen, sitteplasser og treningsapparater, og er dermed mindre egnet til småbarnslek. Friområdet vest for Huths gate er opparbeidet til variert lek for barn i alle aldre, med blant annet en ballbane.
	Fylkeskommunen savner omtale av barn og unges interesser i planbestemmelsene og forutsetter at dette innarbeides.	Etterkommes. Nye bestemmelser er innarbeidet som skal sikrer at arealer til opphold, aktivitet og lek innarbeides i opparbeidelsesplanen for parken i Holmegata (§7.2.) og at tilgjengeligheten til vannspeilet ivaretas (§7-1f).
	Offentlig grønnstruktur gjennom Trosvikstranda Fylkeskommunen oppfatter 21 meter som minimumsbredde som utfordrende. Det oppfattes som uheldig at elveløpet må justere trase på grunn av utviklingen på Trosvikstranda. Det vil skapes en barriere med bebyggelsen, det vil gi store visuelle konsekvenser og fylkeskommunen mener at det er uheldig for sammenhengen som ønskes skapt fra elva mot marka og for sammenhengen mellom Holmen og elvelandskapet. Fylkeskommunen ber Fredrikstad kommune vurdere om parkdragets funksjon som grønn akse er	Etterkommes ikke i planen for Veumbekken-Holmen. Forslagsstilleren er enig med fylkeskommunen at en innsnevring av grøntdraget har uheldige konsekvenser blant annet for opplevelsen av den visuelle sammenhengen av Holmen og elvelandskapet. Siden det er overlappende planer har kommunen bestemt at planen for Veumbekken kun skal sikre åpningen av kulverten og framføring av infrastruktur under bakken. Vurderinger om parkdragets funksjon som grønn akse er svekket og om noen grep kan gjøres for å dempe barrierevirkningen må

	svekket og om det er noen grep som kan gjøres for å dempe barrierevirkningen. *Overvannsproblematikk* Fylkeskommune ber kommunen om å undersøke om bestemmelser for overvann oppdateres til nye regler om håndtering av overvann for nye byggetiltak. *FNs bærekraftsmål* Bekkeåpningen er et godt grep for en mer bærekraftig framtid. Fylkeskommunen mener allikevel at bærekraftsmålene kunne vært bedre ivaretatt i reguleringsplanens bestemmelser.	derfor gjennomføres i forbindelse med planbehandlingen av Trosvikstrandplanen. Forslagsstiller ser ikke behov for å endre bestemmelsene. Det vises til at det er kort vei til elven/kanalen og overvann vil derfor kunne håndteres gjennom åpne vannveier. For øvrig henvises det til kommuneplanens bestemmelser om overvann. Selve grepet med bekkeåpningen og etableringen av parkdraget er sentrale tiltak for en mer bærekraftig utvikling og bærekraftsmålene er dermed godt forankret i planen. Bekkeåpningen i seg selv gir økt sikkerhet for befolkningen og redusert risiko for skade og følger opp kommunens mål om etablering av ny grønnstruktur mellom marka og elven. Utover det fokusere planforslaget på de sentrale kvalitetene for utforming av parkdraget, som skal påvirke bymiljøet positivt og invitere til et mer aktivt liv og dermed en sunnere livstil. Nye møteplasser gir flere muligheter for sosialt samvær. Det er lagt stor vekt på å videreføre stedets identitet gjennom strenge krav for ny bebyggelse i området, som må være tilpasset områdets skala. Ny grønnstruktur styrker økosystemtjenester i byen og bidrar til økt biologisk mangfold og redusert transportbehov. Det er satt krav til uteoppholdsareal, og det er gitt lave maksimumskrav til parkering og høye minimums krav til sykkelparkering. Viser også til Statsforvalteren kommentar som henviser til FNs bærekraftsmål om restaurering av vannrelaterte økosystemer, Nasjonal strategi for restaurering av vassdrag, byvekstavtale inkludert mål om økt bruk av sykkel og gange, og en stedsutvikling som skaper områder som er attraktive å bo i. I arbeidet med den videre detaljeringen av bekkeåpningen (byggeplan) er det definert bærekraftsmål knyttet til klimatilpasning, miljøtilstanden i Oslofjorden, bevaring og forbedring av naturmiljø, reduksjon av klimagassutslipp og tilrettelegging for medvirkning av berørte parter og et sosialt ansvar. Det er også laget et miljøprogram. Forslagsstiller ser ikke behov for flere bestemmelser.

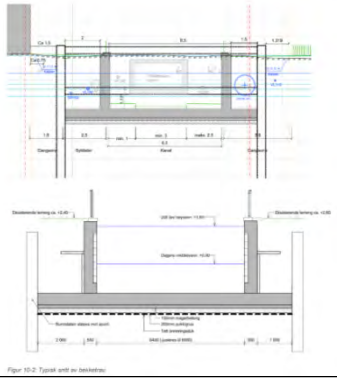
	Kriminalitetsforebygging Fylkeskommunen mener at kriminalitetsforebygging burde vært vurdert i planen.	I forbindelse med workshopen med ungdommer fra Frederik II videregående skole og representanter fra ungdomsrådet ble det pekt ut områder som føles utrygge. I planområdet er det særlig Holmegata som peker seg ut som utrygg og det har derfor vært styrende for planforslaget og tilrettelegge for at ny bebyggelse langs parkdraget som henvender seg byrom og styrker både byliv og sosial kontroll av det offentlige rom. Aktivisering av området vil sammen med belysning langs parkdraget iht. landskapsplanen være viktige faktorer for å forebygge kriminalitet.
	Universell utforming Fylkeskommunen mener at prinsippet om universell utforming bør komme frem bedre i dokumentene og hjemles i reguleringsbestemmelsene.	Etterkommes ikke. Prinsippet for universell tilgjengelighet har vært førende for utarbeidelse av landskapsplanen. Det er lagt særlig vekt på at oppholdssoner langs kanalen gjøres tilgjengelig for alle. Ramper til bryggene sør for Huths gate er integrert del av et felles formspråk og sikrer lett tilgang som inkluderer alle brukergrupper. Prinsipp om universell utforming er ivaretatt gjennom annen lovverk og vi ser ikke behov for hjemmel i reguleringsbestemmelser.
	Kulturmiljøet Østfold fylkeskommune mener at planen om å rive mange bygninger i kulturmiljøet bryter med bestemmelsene om å bevare antikvariske verdier og strøkets særpreg. DIVE-analysen for Holmen-området fraråder også riving. Vi oppfordrer derfor til å restaurere og gjenbruke bygninger i størst mulig grad. Det bevarer historiske verdier for fremtidige generasjoner, bidrar til god stedsutvikling og reduserer miljøpåvirkningen.	Det er gjennom en lang planprosess tatt en avveining mellom ulike interesser. Åpning av kulverten som forebygger flomskader på eksisterende bebyggelse og samtidig øker sikkerheten for beboerne i området, er ikke mulig uten å rive bebyggelse. Planen inneholder flere tiltak som skal styrke bygningsmiljøet som ikke er direkte berørt av bekkeåpningen • Bevaringsområdet utvides. • Biltrafikk i Holmegata, som i dag er svært belastende for småhusbebyggelsen, utgår. • Bevaring av eksisterende bebyggelsen konkretiseres, noe som er en viktig presisering i forhold til gjeldene bestemmelser. • For å sikre god kvalitet i det offentlige rom og samtidig forebygge kriminalitet er det viktig at det legges til rette for nybygging langs grønndraget med gode fasader som henvender seg til det offentlige rom. • Det er gitt strenge krav til ny bebyggelse i området på videreføring

		av utbyggingsstruktur, skala og utforming. • Holmegata 20, som er et bygg med spesielt særpreg, skal bevares og flyttes i området. Tiltaket vil bidra til revitalisering av området som er viktig for bevaring av kulturmiljøet over tid.
3	**Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)** NVE påpeker at endringer i kunnskapsgrunnlaget er ikke fanget opp i revidert områdestabilitetsrapport. Det ligger en kvikkleiresone oppstrøms tiltaket, sone 2438 - Frydenberg, som har utløpsområde som strekker seg inn i nordre del av planområdet. Kvikkleiresonen ble sist revidert i 2019. Det er uklart for NVE om det er behov for erosjonssikring ved utløpet mot Vesterelva og NVE råder til å avklare om det faktisk er erosjon som kan utgjøre en fare i dette området, og om det er behov for sikringstiltak. NVE foreslår at eventuelle nødvendige tiltak innreguleres med eventuell rekkefølgebestemmelse om sikring før gjennomføring av tiltak.	Notatet om områdestabilitet er revidert. Det er også innarbeidet data fra grunnundersøkelser utført i 2024. Konklusjonen er uendret. *Forhold ved sjøfronten* Sjøfronten ved Vesterelva består i dag av kai som antas å være bygget på 1960-tallet. Gjennom kommunen og Rambøll (som har jobbet med flere kailøsninger i området) har Norconsult fått oversendt notat med bilder tatt ved lavvann og en skisse av antatt tverrsnitt av kaikonstruksjon. Det ser ut til at bilder og tverrsnitt samsvarer og viser trepeler under kaifrontbjelken og antatt trespunt bakenfor. Horisontale laster er ivaretatt ved forankringsplate i bakkkanten. Tverrsnittet er ikke målsatt, så nøyaktige dimensjoner er ikke kjent. Som en del av detaljprosjektering er det planlagt videre utredning av dagens sjøfront samt løsning med spunt av stålnåler der sjøfronten justeres. Dette vil si at både eksisterende og fremtidig sjøfront er ikke utsatt for erosjon. Forslagstiller ser ikke behov for rekkefølgebestemmelser.
4	**Statens vegvesen** Statens vegvesen gjør oppmerksom på krav til bilparkeringsplasser for forflytningshemmede iht teknisk forskrift og forventer at disse oppfylles. SV mener det bør settes krav i bestemmelsene om: • at plassene skal være 4,5 m brede og 6 m lange • at parkeringsplasser for forflytningshemmede skal vises på utomhusplan. • at parkeringsplasser for sykler skal være under tak og at det skal være mulig å låse syklene fast. Statens vegvesen gjør oppmerksom på hvilke krav som må oppfylles hvis det skiltes med gatetun.	Tas til etterretning. Krav til teknisk forskrift skal alltid oppfylles. Forslagsstiller ser ikke behov for å detaljere bestemmelser for utforming av parkeringsplasser. Sykkelparkering er knyttet til småhusbebyggelse og innfill-prosjekter i bevaringsområdet og bør derfor tilpasses omgivelsen og prosjektets skala. Tas til etterretning
5	**Bane NOR** Bane NORs vurdering er at tiltaket ikke har negativ konsekvens for eksisterende eller eventuell fremtidig jernbane.	Tas til etterretning.
6	**DSB**	Tas til etterretning.

	Henviser til at Statsforvalteren følger opp hensyn til samfunnssikkerhet.	
7	**Mattilsynet** Mattilsynet er positiv til at ledningsnettet i området skal rehabiliteres og legger til grunn at det er foretatt en helhetlig kartlegging og vurdering av drikkevannsledninger. Mattilsynet mener at det må utarbeides en rammeplan for vannforsyningen, som innbefatter plan for sanering og fornying. De mener også at det bør fastsettes rekkefølgebestemmelser som sikrer at sanering av vann- og avløpsnettet er ferdig før bekkeåpningen gjennomføres.	Innspillene er ivaretatt i forprosjekt og faseplan som ligger til grunn for byggeprosjektet. Vi ser ikke behov for rekkefølgebestemmelser.
8	**Råd for personer med funksjonsnedsettelse** Ingen bemerkninger utover at de forutsetter at universell utforming ivaretas i planarbeidet.	Tas til etterretning.
9	**Eldrerådet** Ingen bemerkninger utover at de forutsetter at universell utforming ivaretas i planarbeidet.	Tas til etterretning.
10	**Legat for sosiale formål** Ingen bemerkninger.	
11	**Fredrikstad Fjernvarme AS** har konsesjon for å bygge og drifte fjernvarmenett i et område som også omfatter planområdet. Fjernvarmen krysser Holmegata på to steder, langs Oslogata og Seierstensgata. Kryssing av fjernvarmenett må koordineres med Fredrikstad Fjernvarme AS, og eventuelle nødvendige kostnader for omlegging av fjernvarmenett bekostes av tiltakshaver.	Tas til etterretning.
12	**Norges jeger- og fiskerforbund Østfold** Veumbekken var for lang tid tilbake en sjøørretførende bekk, og Norges jeger- og fiskerforbund mener at en åpning av bekkens nedre deler slik det er skissert i reguleringsforslaget er avgjørende for at bekken kan gjenetableres som sjøørretførende. Det er imidlertid viktig at tersklene lages med tanke på at fisk skal vandre opp, og at det er substrat der for gytefisk slik at de også kan velge å gyte der (selv om potensialet for gyteområder sannsynligvis er langt større lengre opp). De henviser til side 100-103 om Veumbekken i vedlagte rapport om sjøørretbekker i Østfold for mer konkrete vurderinger/innspill.	Forslag til utforming av bekkeåpningen med to terskler før bekken går inn i rør videre oppover ivaretar muligheten for etablering av gyte- og oppvekstområder for sjøørret og er i tråd med anbefalinger fra jeger- og fiskerforbundet. Prinsipper for utforming i landskapsplanen er sikret gjennom bestemmelsene. I tillegg er det lagt til en bestemmelse som skal sikre at terskler utformes med tanke på at fisk skal kunne vandre opp elven (§7-1f). Detaljert utforming vil avklares i forbindelse med byggeprosjektet og samråd med statsforvalter.
13	**Trosvikstrand utvikling/ Isegran Eiendom har nesten like uttalelse og oppsummeres og kommenteres samlet:**	

	Det påpekes at en transformasjon av Trosvikstranda vest ligger mange år frem i tid, og at det er viktig å opprettholde adkomst til enhver tid til alle eiendommer i området. I dag har området adkomst via Holmegata som vil opphøre når kanalen etableres. Løsningen i foreslått reguleringen er en midlertidig adkomst over eiendommen til Oven Eiendom AS til Trosvikstranda vest bygges ut med egen adkomst fra vest. Dette oppfatter Trosvikstrand utvikling og Isegran Eiendom ikke som en reell adkomst. Trosvikstranda Utvikling AS og Isegran Eiendom er uenig i at reguleringsbestemmelse § 8-3 skal være med i planforslaget og mener områder nord og sør for Borggata behandles forskjellige. De mener spørsmål om utforming hører hjemme i en utbyggingsavtale. Innsenderne stiller spørsmål ved hvordan flomsikring er tenkt løst i planforslaget. Trosvikstranda Utvikling AS og Isegran Eiendom er positive til åpningen av Veumbekken, og ønsker at kommunen sikre at de har økonomi til å gjennomføre sin egen plan.	Reguleringsplanen til Veumbekken skal både legge til rette for åpning av Veumbekken og ivareta den planlagte utviklingen på Trosvikstranda. Området vest for kanalen er i planforslaget til Trosvikstranda avsatt til byggeområde. Det er bakgrunnen for hvorfor området ikke kan reguleres til veiformål. Regulering som midlertidig adkomst vil sikre at adkomst til Trosvikstranda vest opprettholdes til ny adkomst er etablert. Det er Fredrikstad kommune som vil ha ansvaret for å sikre midlertidig adkomst og bruk av området. Nord for Borggata er prinsipper fra landskapsplanen (som følger reguleringsplan som vedlegg) førende for utformingen. Sør for Borggata foreligger det ingen landskapsplan fordi den skal utarbeides i forbindelse med reguleringsplanen for Trosvikstranda. Reguleringsplanen for Veumbekken - Holmen skal imidlertid sikre at alle tekniske kravene for framføring av infrastruktur i parkdraget ivaretas. Derfor er § 8-3 en viktig del av planen og kan ikke tas ut. Planforslag forholder seg til både den eksisterende, bevaringsverdige bebyggelsesstrukturen og flomsikring. Nye innfillprosjekter må tilpasses til omgivelsene. Der det ikke er mulig å heve bebyggelsen til 2,5 m må den utformes slik at den tåler oversvømmelse, og dermed ikke fører til fare for mennesker eller større materielle skader. Kommunen jobber med finanseringen av prosjektet.
14	**Jon Olsen, Huthsgate 5 A** Eieren av Huthsgate 5 opplyser om dagens bruk av bebyggelse og lurer på følgende: • Vil det være mulig å fortsette næringsvirksomheten som holder til i bebyggelsen i dag? • Kan areal på bakkeplan brukes til parkering i tilknytning til boliger? • Skal det etableres publikumsrettet virksomhet i tilknytning til planlagt uteservering på Holmen Torg og om det skal skje i deres lokaler? • Skal parken gli over i et felles uteoppholdsareal på baksiden av vårt eksisterende bygg ref tegning side 60 i planbeskrivelsen?	Forslagsstiller har gjennomført en felles befaring med grunneieren og kommunen. Planen forutsetter at den vestre delen av bebyggelsen rives. Det er bebyggelsen i 2 etasjer som kan videreføres i sin helhet. Ved innvendig befaring er dette ikke like entydig siden det er ingen vegger mellom det som framstår som forskjellige bygningskropper fra utsiden. Det vil si når bebyggelsen rives må det settes opp nye yttervegger. Det er et sterkt ønske fra kommunen at den første etasjen mot torget skal utformes på en måte at det bidra positivt til det offentlig rom. Ved bruksendringer eller nybygging settes det krav om etablering av publikumsrettet

		virksomhet i første etasje mot Holmen Torg. Intensjonen er at bebyggelsen langs parkdraget skal støtte opp under et levende byrom og dermed bidra til revitalisering av området. Eksisterende virksomhet i bebyggelsen som ikke er berørt av riving, kan opprettholdes. Kommunen ved reguleringsavdelingen vil undersøke nærmere når kravet til utadrettet virksomhet vil slå ut, med tanke på at det må etableres nye yttervegger for å opprettholde dagens virksomhet etter riving. Reguleringsplanen åpner for boliger. Boliger vil kreve uteoppholdsareal for boligene på bakkeplan. Småhuskvartalene er lite egnet for parkering, og det er derfor kun satt maksimumskrav for bilparkering, som vil si at det ikke er satt krav til etablering av et minste antall parkeringsplasser på eiendommen
15	**Gordon Ryan** Gordon Ryan synes dette er en utmerket plan, og at det allerede har tatt smertefullt lang tid å få den i gang. Han ser frem til at planen blir gjennomført uten ytterligere forsinkelser. Han mener at fordelene med planen, som sikker sykling, biologisk mangfold, vakre omgivelser, økt byopplevelse og beskyttelse mot flom, overveier eventuelle negative konsekvenser for noen**.**	Forslagstiller takker for kommentaren og jobber med gjennomføring av planen uten flere forsinkelser.
16	**Advokatfirmaet Bjøre-Skaaraas & CO på vegne av Arne Nilsen Eiendom AS:** *Adkomst til Gelertsnes gate 7* Det etterlyses noe særskilt om adkomst til Gelertsens gate 7. *Parkering ved Gelertsensgate* **7** Det påpekes at gateparkering er av stor betydning for næringsdriften, og at det fremstår usikkert for Arne Nilsen Eiendom AS hva reguleringsplanforslaget innebærer i forhold til gateparkering. *Holmegata 7 og 9* Lurer på om det vil være mulig å opprettholde gjeldende næringsdrift på stedet.	Gelertsens gate 7 har i dag adkomst via det offentlige gatenettet. Dette videreføres i planforslaget. Opparbeidelse av en gjennomgående kjørebane i Gelertsensgate er sikret gjennom rekkefølgebestemmelsene blant annet for å ivareta adkomsten til næringsvirksomheten i anleggsperioden. Reguleringsplanen sikrer veiareal som skal utformes til en bygate. Plassering av kantsteinsparkering er illustrert i planbeskrivelsen (både i Gelertsens gate og i Huths gate) og vil detaljeres videre i forbindelse med byggeplan for området. Kantsteinsparkering i offentlige rom vil ikke kunne øremerkes til en privat virksomhet eller bolig. Reguleringsplanen åpner for at bebyggelsen på felt K3-5b kan rives og at området kan brukes til parkering i forbindelse med næringsvirksomhet på nabotomten. Tanken var å imøtekomme ønsket til grunneieren om parkering i tilknyttet til eksisterende rørleggerbedriften. Men eiendommen er solgt

		og muligheten framstår nå som mindre realistisk. Næringseiendommen i Holmegata 7 og 9 vil miste kjøreadkomst under anleggsperioden. Når grøntdraget står ferdig tillates kjøreadkomst til eiendommene via gang- og sykkelveien. Men virksomhet som genererer mye trafikk eller tungtrafikk, skal ikke reetableres i området.
17	**Håvard Hoff-Hansen på vegne av Bjørn Arvid Larsen og Camilla Pedersen, Hjørnerødgata 17** Eiendommen vil miste arealet mot veien, samt uthus som er plassert på eiendommen må rives. Grunneieren ønsker en dialog med forslagsstiller for å vurdere framtidig avgrensning av boligformål, byggegrense og mulighet for plassering av nytt utehus.	Forslagsstiller har gjennomført en felles befaring med eierne til Hjørnerødgata 17 og kommunen hvor løsninger for plassering av et nytt utehus ble diskutert. For å ivareta grunneiernes interesser i større grad er formålsgrensen i nord, mellom boligformål og park, justert. Byggegrensen mot vest opprettholdes. Den gjelder hele planområdet for å sikre at de private hagene bidrar til et grønt preg av framtidig parkdrag i Holmegata.
18	**Hjørnerødgata 15 June Haugen Welo** Hjørnerødgata 15 har adkomst fra Hjørnerødgata, men grenser også til Holmengata og er berørt av eiendomsinngrep langs Holmengata. Welo er uenig i reguleringsplanforslaget både basert på generelle betraktninger og i forhold til egen eiendom. Hun mener bekkeåpningen kan gjennomføres uten etablering av grøntdraget. Hun ber om at det utredes alternativer med ulikt omfang og konsekvenser. Hun mener at vedlikeholdsansvaret for det nye anlegget bør sikres gjennom tydelige bestemmelser i reguleringsplanen, med konkrete krav til vedlikeholdsrutiner. Hun føler at hun ikke ble hørt i tidligere høringer og peker på negative konsekvenser for sin eiendom som hun mener er: • Unødvendig stort arealbeslag • Permanent tap av kulturhistoriske verdier • Permanent tap av etablert vegetasjon og hageareal • Begrensninger og tap av potensialet for fremtidig utvikling av eiendommen • Forringet bruks-, bo- og livskvalitet Hun foreslår å redusere gangarealet til 2 meter på østsiden av bekken for å unngå arealinngrep i eiendommen. Hun mener at det framlagte perspektivet ikke viser den planlagte situasjonen og etterlyser en oppdatert illustrasjon. Welo mener at friområdet på sørsiden av hennes tomt representerer betydelig bynær naturverdi med biologisk mangfold og rikt	Forslagsstiller har gjennomført et omfattende arbeid som belyser alternativer, konsekvenser og kostnader. Etablering av en åpen kanal vil få konsekvenser for omgivelsene. Det har vært en grundig vurdering, med påfølgende bystyrevedtak, blant annet om at nødvendige inngrep i bevaringsverdig bygningsmiljø må aksepteres for etablering av en åpen kanal som tilfredsstiller krav til 200-årsflom i planområdet. Etablering av parkdraget i forbindelse med åpning av Veumbekken er et viktig avbøtende tiltak for inngrep i nærmiljøet. Krav om 200-årsflom i henhold til dagens regelverk krever en minstebredde på kanalen som foreslått. I tillegg er det behov for infrastruktur under bakken både vest og øst for kanalen, noe som beslaglegger areal på begge sider av kanalen. Forslagsstiller foreslår ikke mer inngrep i annenmanns eiendom enn det gjennomføringen av prosjektet krever. Se også typisk snitt fra forprosjekt til byggeplan. 

	fugleliv, og at parkeringen som er foreslått etablert i området vil medføre betydelige ulemper for hennes eiendom.	Forslagsstiller har forståelse for at det oppleves uheldig at etablert vegetasjon blir berørt. Gjennomføring av prosjektet, særlig spunting og etablering av infrastrukturanlegg under bakken, vil kreve noe arealbeslag for å sikre anleggsgjennomføringen. Fredrikstad kommune vil følge opp grunneier i forbindelse med behov for erverv. Grunneier har krav på å få dekket sitt økonomiske tap som følger av inngrepet. Illustrasjoner ble oppdatert i forbindelse med forprosjektet: Friområdet sør for Huths gate er en gressplen med to bjørketrær. Den østre hengebjørken har størst verdi av de to bjørketrær og skal bevares og sikres i anleggsperioden. Vi kan ikke se at etablering av offentlige parkeringsplasser i tilknytning til Glommensgate vil påvirke eiendommen negativt. Vi mener derimot at det vil påvirke eiendom positivt at bil- og tungtrafikk i Holmegata utgår og veien transformeres til en blågrønn forbindelse for myke trafikanter.
	Oven Eiendom Eiendommen til Oven Eiendom ligger på Trosvikstranda. Innspillene fra Oven Eiendom gjelder hovedsakelig planforslaget for Trosvikstranda, men høringsuttalelsen er også sendt til høring av planforslag for Veumbekken – Holmen siden planene overlapper hverandre. Oven Eiendom etterlyser en likeverdig behandling av grunneiere og aktører i planområdet for Trosvikstranda. Innspill som også berører planforslaget for Veumbekken – Holmen:	

	Bredde og lokalisering av grøntdraget: Forslagsstiller mener at parkdraget langs Veumbekken er både bredere og sideforskjøvet i forhold til kommuneplanen. De etterlyser en rimelig fordeling av det som reguleres som byggbar tomt og offentlig formål.	I kommuneplanens arealdel er grøntdraget omtalt som grønn korridor og illustrert som rød stiplet linje i påvente av videre detaljering i samspill med ny bebyggelse. Grøntstrukturen skal normalt være 30 meter bred. Dette var også utgangspunktet for planforslaget for Veumbekken, da det ble lagt ut på høring i 2015. Med bakgrunn i bystyrevedtak fra 2021 ble planen for Veumbekken tilpasset planforslaget for Trosvikstranda. Tilpasningene innebærer blant annet en reduksjon av tverrsnittet til 21 meter (som ivaretar framføring av teknisk infrastruktur) og en endret linjeføring av kanalen. Eksisterende bebyggelse blir ikke berørt.
	Midlertidig adkomst: Grunneieren foreslår at adkomst fra vest etableres i forbindelse med utbygging av Veumbekken, for å unngå midlertidig adkomst via egne tomter.	Adkomst fra Borggata i vest vil berøre eksisterende bebyggelse og bør derfor skje samtidig med utbygging av Trosvikstranda.

Begrenset høring 02.03.16-04.04.16

Til:	Fredrikstad kommune
Fra:	Hallvard Romundset / Berit Bjørnsen
Dato	2016-06-20

Reguleringsplan for Veumbekken – Holmen

Forslagsstillers kommentarer til høringsuttalelser ved begrenset høring

Planforslag for detaljregulering for Veumbekken – Holmen har ligget ute til begrenset høring fra den 02.03.16 med frist for eventuelle uttalelser innen den 04.04.16. Det har kommet 4 uttalelser.

Statlige virksomheter

1. Brev fra Fylkesmannen i Østfold, datert 23.03.16
2. Brev fra Østfold fylkeskommune, datert 18.03.16
3. Brev fra Statens vegvesen, datert 29.03.2016

Kommunale virksomheter

4. Notat fra Fredrikstad kommune Byantikvar, datert 05.04.2016

Statlige virksomheter

Østfold fylkeskommunen er tilfreds med de foreslåtte endringene og synes det er flott at Fredrikstad kommune går inn for bevaring (av misjonshuset).

Fylkesmannen i Østfold ser de angitte endringene som ytterligere forbedringer av planforslaget og har ellers ingen merknader til endringene.

Statens vegvesen støtter de foreslåtte endringene av plandokumentene.

Kommunale virksomheter

Byantikvaren

Byantikvaren mener at reguleringen fra 1979 for spesialområdet bevaring har vært vellykket og er uenig i planforslaget, som blant annet medfører riving av bebyggelse i bevaringsområdet.

Byantikvaren mener at vern må være en større premissgiver for planen både i de store grepene og i detaljene. Han mener følgende prinsipper bør gjelde for området: bevaring av all bebyggelse inklusive boliger, utehus, verksteder, gjerder, gårdsrom, hjønestolper, gatebelegning mm., det bør kreves at det bygges i transisjonsbaserte byggeteknikker og materialer samt at utvalgte interiørelementer bør vernes. Byantikvaren mener bevaringsområdet bør utvides ytterligere. Han synes at de foreslåtte bestemmelser for ny bebyggelse er komplisert og han tviler på at de er tilpasset eksisterende bebyggelse. Primært foreslår han et kanalprosjekt som skaleres ned for å unngå riving av bebyggelse. Hvis man allikevel holder fast i kanalens bredde mener han at man må legge vekt på avbøtende tiltak. Han foreslår konkret å flytte hele husrekken langs kanalen mot øst.

Videre mener byantikvaren at de eksisterende bestemmelsene for spesialområdet bør videreføres og stiller spørsmål ved om tiltaket ikke bør konsekvensutredes. Han mener også at det bør gjennomføres en Dive-analyse.

Forslagsstilleres kommentarer:

Teknisk Drift (TD) har tatt initiativ til planarbeidet med bakgrunn i at store investeringer i infrastruktur også bør komme bydelen og byen til gode. Målet for reguleringsarbeidet var derfor å utvikle et plangrep som både løser utfordringer knyttet til infrastruktur og flom og samtidig bidrar til en positiv utvikling av Holmenområdet og byen generelt. TD har lagt inn store ressurser i dette arbeidet og har i prosess med kommunen, regionale myndigheter, berørte og politikerne opplevd at plangrepet har fått bred støtte faglig, politisk og i befolkningen.

Det er jobbet fram en ambisiøs plan som ivaretar et helhetlig syn på byens utvikling og som er i tråd med de overordnede føringer. Det er lagt mye arbeid i å belyse og avveie ulike interesser noe som Fylkesmannen i Østfold også påpeker i sin uttalelse til planarbeidet: "… det er gjort grundige avveininger av ulike interesser".

TD er ikke enig i at reguleringen av Holmenområdet har vært vellykket, som byantikvaren mener i sin uttalelse. Området har betydelige utfordringer som levekårsundersøkelsen fra 2012 dokumenterer og noe som dialogen TD har hatt med beboerne og næringsdrivende i området bekrefter.

Når det gjelder kulturminneinteresser har TD hatt et tett samarbeid med Fylkeskonservator. Det er fylkeskonservatoren som forvalter kulturminneloven og er den formelle kulturminnemyndigheten. TD har stor tillit til den faglige kompetansen hos fylkeskonservatoren. De involverte konservatorene har i planprosessen vist stor interesse, faglig tyngde og svært god lokalkunnskap om områdets historie og utvikling. I høringsuttalelsen ved offentlig ettersyn fra fylkeskommunen bekrefter fylkeskonservatoren at de har vært deltagende i planprosessen helt fra oppstarten av reguleringsarbeidet og at plandokumentene i stor grad er i tråd med innspill som kulturminnemyndigheten har fremmet i planarbeidet. Det eneste som påpekes i uttalelsen er ønsket om bevaring av Seiersten misjonshus. Ønsket om bevaring av misjonshuset er tatt til følge.

Kommunen som er ansvarlig myndighet har funnet at planen omfattes av § 3 i forskrift om konsekvensutredning, men ikke faller inn under kriteriene i §4. Planen er dermed ikke KU-pliktig. Konsekvensene av tiltaket er utredet gjennom reguleringsprosessen, i beskrivelsen og vedlegg til beskrivelsen. Når det nå påpekes at det er mangler i kunnskapsgrunnlaget for reguleringsforslaget og det er valgt feil bevaringsstrategi stiller forslagsstiller seg noe undrende til dette. Fylkeskonservatoren som den formelle kulturvernmyndigheten har ikke funnet mangler i planarbeidet og har vært sterkt involvert i utvikling av bevaringsstrategi fra et tidlig tidspunkt.

*TD har også hatt tett kontakt med virksomhet regulering og byggesak i kommunen, både knyttet til den valgte bevaringsstrategi*en (*møte den 09.mai 2014) og utforming av reguleringsbestemmelser (møte den 11. mai 2015) og vår felles vurdering var at den foreslåtte planen styrker den delen av bevaringsområdet som ikke er berørt av riving. Gjeldende regulering innebærer i praksis at det i hver enkelt sak må gjøres vurderinger om hvilken bebyggelse som skal bevares og hvordan ny bebyggelse skal tilpasses det eksisterende bygningsmiljøet. Vurderingene er i stor grad overlatt til saksbehandlernes skjønnsutøvelse knyttet til enkeltsaker. Det gir lite forutsigbarhet og svak beskyttelse, som rammetillatelsen på bygging av 20 boenheter i Seierstensgata 16 (datert den 05052010) anskueliggjør. Bebyggelsen ble imidlertid ikke ført opp av økonomiske årsaker. Forslagsstiller anbefaler å holde fast i det omforente forslaget til reguleringsbestemmelser.*

Det er også viktig å få en forståelse for at prosjektet er et viktig klimatiltak, som skal legge til rette for en robust løsning for overvannshåndtering, nå og i fremtiden. For å imøtekomme

klimautfordringer må kanalen dimensjoneres for å dekke dagens behov og eventuelle framtidige behov for mottak av flomvann. Siden kanalen må føres gjennom et tett bebygd området og et bevaringsverdig bygningsmiljø er det lagt mye vekt på avbøtende tiltak gjennom utformingen av den åpen kanalen og de tilliggende arealene til å bli et attraktivt byrom og parkområdet med unike kvaliteter og høy rekreativ verdi.

TD vurderer at planforslaget er viktig og et riktig byplangrep for Fredrikstad, noe som de regionale myndigheter bekrefter og som tydelig kom fram både i høringsuttalelse og i møter med regional planmøte. Planarbeidet har involvert mange interessenter over lang tid og det er gjort grundige avveininger mellom ulike interesser. Planforslaget ble enstemmig vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn.

TD mener at det er viktig å opprettholde planforslaget som det nå foreligger, med de justeringene som er innarbeidet som resultat av de innspillene som er kommet i høringsrunden etter offentlig ettersyn. Blant annet er misjonshuset nå regulert til bevaring.

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
1	2016-06-20	Sammendrag og kommentarer til høringsuttalelser ved begrenset høring	BEB	MAHAA	BEB

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Høring og offentlig ettersyn 31.07.15-21.09.15

Til: Fredrikstad kommune

Fra: Hallvard Romundset / Berit Bjørnsen

Dato 2016-02-06

Reguleringsplan for Veumbekken – Holmen

Forslagsstillers kommentarer til høringsuttalelser ved offentlig ettersyn

Planforslag for detaljregulering for Veumbekken – Holmen har ligget ute til høring og offentlig ettersyn i perioden 31.07.15 til 21.09.15. Det har kommet 25 uttalelser.

Statlige virksomheter

1. Brev fra Fylkesmannen i Østfold, datert 18.09.15
2. Brev fra Østfold fylkeskommune, datert 15.09.15
3. Brev fra Kystverket, datert 21.09.15
4. Epost fra Norsk Maritimt Museum, datert 07.10.15
5. Epost fra NVE, 16.10.2015
6. Brev fra Statens vegvesen, datert 15.09.15

Kommunale virksomheter

7. Notat fra Fredrikstad kommune Brann- og redningskorps, datert 17.09.15
8. Møtebok fra møte i Eldrerådet og Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne 25.08.15
9. Brev fra Fredrikstad EnergiNett AS, datert 18.09.15
10. Brev fra Hafslund Nett AS, datert 10.09.15
11. Notat fra Fredrikstad kommune Miljø og landbruk, datert 11.08.15
12. Epost fra Fredrikstad kommune Park, datert 30.07.15
13. Notat fra Fredrikstad kommune Team skole, datert 14.08.15

Velforeninger

14. Brev fra Holmen vel, datert 21.09.15
15. Brev fra Trara lokalsamfunn, mottatt 20.09.15

Grunneiere / beboere

16. Brev fra sameiet Werenskioldsgt. 10b, datert 15.09.15
17. Eier Werenskiolds gate 10b, 18.09.2015
18. Epost fra Cato Skjerden, datert 18.09.15
19. Advokatfirmaet Ytterbøl & Co as for Ingar Hans Heie og Siv Reppe Eli, datert 10.09.15, Ingar Hans Heie og Siv Reppe i mail datert den 09-11-2015
20. Brev fra Thomas Nordengen, Solveig Bente Andersen og Kristine Grøstad Tangen, datert 14.09.15
21. Brev fra June Haugen Welo, datert 28.09.15

Grunneiere / næringsdrivende

22. Brev fra Veidekke Eiendom AS, datert 16.09.15
23. Brev fra Advokat Grindstad pva. Ralph Gordon Wikstrøm, datert 01.09.15
24. Brev fra Estar AS, datert 17.09.15
25. Brev fra West-Land AS, datert 21.09.15, med egne uttalelser fra Stenseth Grimsrud arkitekter AS for West-Land AS og Advokatfirmaet Bjørge-Skaaraas & Co AS for West-Land AS

Statlige virksomheter

1. Fylkesmannen i Østfold, 18.09.2015

Fylkesmannen vurderer planforslaget til å være i samsvar med nasjonale forventninger til kommunal planlegging, som blant annet omfatter å ta vare på naturverdier, legge til rette for fysisk aktivitet og trivsel for hele befolkningen ved å sikre sammenhengende grønne strukturer, åpne vannveier og nær tilgang til områder for lek og nærfriluftsliv. Landskapsverdier, vann og grønne elementer skal tas aktivt i bruk som ressurser i sentrumsutvikling.

Fylkesmannen vurderer det slik at planforslaget innehar en rekke positive effekter som drar i riktig retning for en mer bærekraftig byutvikling. Dette innebærer blant annet vannforvaltning, klimatilpasning, grønnstruktur, bokvalitet og tilrettelegging for miljøvennlig transport. Fylkesmannen erkjenner at planforslaget innebærer konsekvenser for grunneiere og andre samfunnsinteresser, men mener at planforslaget er godt gjennomarbeidet og at det er gjort grundige avveininger av ulike interesser.

Fylkesmannen ser det som viktig at de føringene som ligger i reguleringsplanen følges opp i gjennomføringsfasen.

Forslagsstillers kommentar:

Fylkesmannen bekrefter at planforslaget er i samsvar med nasjonale føringer, at det støtter opp om en bærekraftig utvikling og at det er gjort grundige avveininger av ulike interesser. Forslagsstiller merker seg at fylkesmannen vurderer planforslaget å inneha en rekke positive effekter som drar i riktig retning for en mer bærekraftig byutvikling. Det har vært intensjonen med planen.

2. Østfold fylkeskommune, 15.09.2015 (ØFK)

Østfold fylkeskommune vurderer planbeskrivelsen som grundig og med gode intensjoner. Selv om man må rive bygg for å få plass til parkdraget, støtter ØFK i all hovedsak planforslaget. ØFK anser tiltaket som et tiltak av svært stor samfunnsnytte. Holmenområdet fortjener at bydelen får et løft, fordi bydelen blir oppfattet og presentert på en negativ måte utad, som kanskje ikke stemmer med hvordan beboerne selv opplever det. Planbeskrivelsen viser positive tiltak for barn og unge, og andre brukere av Holmen-området.

ØFK vurderer tiltaket i tråd med overordnete planer. Det legges til rette for fortetting, for grønne områder og lek og fungerer som generator for vitalisering av Holmen-området. ØFK er svært positiv til redusert krav om parkering og at trafikken styres mot det overordnede veisystemet.

ØFK har følgende kommentarer til planforslaget:

- Uttalelse til varsel om oppstart må tas inn i sammendrag av forhåndsuttalelsene.
- Det bør vurderes en oppgradering av gater i området, når det skjer endringer i trafikken.
- Plangrepet med indre sentrumsring, med mål om å avlaste bygatenettet og tilrettelegging for bedre gange, sykkel- og kollektivtrafikk i disse gatene, bør koordineres og kommuniseres best mulig.
- ØFK mener at detaljreguleringen bør vise lekeplasser på plankart som lek og lek med vann (i Veumbekken) og at det bør innarbeides i plankartet.
- Det bør utarbeides konsepter for lyssetting for broer, gangveier og lekeplasser.

- Fylkeskonservatoren har vært deltagende i planprosessen helt fra oppstarten av reguleringsarbeidene for Veumbekken – Holmen. Plandokumentene er derfor i stor grad i tråd med innspill som kulturminnemyndighetene har fremmet i planarbeidet. Fylkeskonservatoren har følgende merknader:
    - Det bes om at betegnelsen "vernemyndighet" i bestemmelsene §§ 8-2b og f byttes ut med "regional kulturmyndighet"
    - Seiersten misjonshus fra 1928 har en vakker arkitektonisk utforming og et volum som er sterkt medvirkende til å gi området en identitet. Det er få objekter igjen av denne typen bedehus, så bygningen med hage/park er derfor vurdert til å ha høy kulturhistorisk verneverdi. Fylkeskonservatoren mener at misjonshuset må bevares der det ligger i dag, med muligheter til en mer tidsriktig intern bruk. Uansett mener fylkeskonservatoren at grøntområde / park mot Holmegata må bevares for å skape brudd og et gløtt av grønt i den lange fasaderekken.

- ØFK mener at Misjonshuset bør vurderes som bydelshus og anbefaler at lag, foreninger, unge og gamle kan komme med innspill til bruken av lokalene til Misjonshuset.

- ØFK menter at planbestemmelser bør sikre kvaliteten på sykkelparkeringen og ber om at sykkelparkering spesifiseres ytterligere i planen.

- ØFK anbefaler at reguleringsplanen legger til rette for strømuttak for lading av ladbare biler.

Forslagsstillers kommentar:

Forslagsstiller beklager at uttalelse til varsel ikke kom med i beskrivelsen. Det er tatt inn nå.

Det er nødvendig med omfattende gravearbeider i forbindelse med oppgradering av ledningsanlegg i og utenfor planområdet. I den forbindelsen er det igangsatt et forprosjekt for reetablering av gatene med fortau og kjørebane. Gatene vil bli rehabilitert i takt med utbygging av ledningsnettet.

Forslagsstiller er enig at det er viktig å kommunisere plangrepet og planprosessen knyttet til indre sentrumsring, og mener at det er tilfredsstillende redegjort for dette i planbeskrivelsen. Forslagsstiller tar med seg videre i prosessen at det er viktig å kommunisere plangrepet med indre sentrumsring godt.

Intensjonen med parkanlegget i Holmegata er at den kan både brukes til lek og til opphold uten at det nødvendigvis legges til rette med lekeapparater eller området utelukkende settes av til lek. Også lekeplassen i vann har mer karakter av et opplevelsessted enn en lekeplass i tradisjonell forstand. Forslagsstiller mener foreslått regulering som grønnstruktur park og planbestemmelse som sier at den skal opparbeides iht. landskapsplanen er tilfredsstillende. Ønsket fra ØFK om at detaljreguleringen bør vise lekeplasser på plankart som lek etterkommes ikke.

Forslagsstiller ønsker å utvikle en belysningsstrategi som omfatter en større del av Holmen, inklusive planområdet. Belysningskonsept vil i midlertidig ikke være del av reguleringsplanen.

Fylkeskonservatorens ønske om endret ordlyd i reguleringsbestemmelsene tas til følge.

Fylkeskonservatorens ønske om bevaring av Seierstens misjonshuset tas til følge. Tomten med misjonshuset foreslås regulert til bevaring. Framtidig bruk av bygningen er per i dag uavklart og planforslaget åpner for en rekke bruksformål som offentlig og privat tjenesteyting, bolig, forretning, bevertning mm.

Planområdet krever individuelle løsninger for sykkelparkering, noe som gjør det vanskelig å formulere konkrete krav for hvordan trygg sykkelparkering skal utformes. Detaljeringen bør avgjøres i byggesaken, tilpasset den enkelte situasjonen. ØFKs ønsket om ytterlig spesifisering av sykkelparkering etterkommes ikke.

Planforslaget legger til rette for lading av biler og sykler. 20 % av bil- og sykkelparkering tilknyttet boliger skal legges til rette for lading. I tillegg kan det legges til rette for strømuttak for lading av ladbare biler i det offentlige rom.

3. Kystverket 21.09.2015

Kystverket gjør oppmerksom på at etablering av broer krever tillatelse fra Kystverket og at alle tiltak som kan påvirke sikkerheten eller fremkommeligheten i kommunens sjøområder krever tillatelse av kommunal havnemyndighet.

Forslagsstillers kommentar:

Uttalelsen er tatt til orientering.

4. Norsk Maritimt Museum 07.10. 2015

Har ikke merknader til planen.

5. NVE 16.10.2015

NVE er positivt til at bekken blir åpnet igjen og anser at planforslaget er tilfredsstillende i forhold til NVEs ansvarsområder.

6. Statens vegvesen 15.09.2015

Statens vegvesen har som vegadministrasjon for staten og fylkeskommunen ingen kommentarer til planforslaget.

Som fagorgan med sektoransvar som omfatter oppfølging av statlig bytransportpolitikk ber Statens vegvesen at følgende bør vurderes:

- rekkefølgekrav om stenging av gjennomkjøringsmulighetene i området
- rekkefølgekrav om opparbeidelse av ny busstrasé og bussholdeplasser
- endrede krav til parkering fra minimumskrav til maksimumskrav eller absolutte krav
- regulering av frisikt i avkjørslene for eiendommer med adkomst til gang- og sykkelvei, sikring og opparbeidelse av frisikt gjennom rekkefølge bestemmelser, vektlegging på tilstrekkelig manøvreringsareal på egen tomt, slik at rygging ut på gang- sykkelvei unngås.

Forslagsstillers kommentar:

Forslagsstiller har vurdert rekkefølgekrav i forbindelse med omlegging av busstrasé og stenging for gjennomkjøring for bil. Rekkefølgekrav bør knyttes til konkrete tiltak. Samtidig bør planforslaget være så robust at det tåler endringer. Konkrete tiltak kan låse muligheter som for eksempel utforming og lokalisering av bussluse, ny bussholdeplass eller utforming av krysssløsninger. Det kan også være ønskelig med endringer av trafikkstyring i Holmen-området over tid. Derfor har forslagsstiller i samråd med kommunens virksomhet for regulering og byggesak konkludert med at plassering og utforming av bussholdeplass(er), bussluse og endring av krysssløsninger bør vurderes mer detaljert på et senere tidspunkt og med grunnlag i vedtatt reguleringsplan for Veumbekken – Holmen.

Vegvesenets forslag om å endre krav til parkering fra minimumskrav til maksimumskrav etterkommes (med unntak for eneboliger). Dette vil i praksis medfører at frikjøpsordningen ikke kan anvendes. Men forhold for etablering av parkering er spesielt vanskelig i planområdet. De få tilgjengelige arealer på bakkeplan bør prioriteres til gode og grønne uteoppholdsarealer. Samtidig er det i tråd med strategi

om 0-vekst i biltrafikken og bygger opp under det overordnete målet om redusert trafikk, iht. belønningsordningen.

Forslagsstiller er enig at kjøring over gang-/sykkelveien langs Veumbekken bør begrenses til det absolutt nødvendige. Nye byggeprosjekter utløser derfor krav til adkomst fra sidegatene. Adkomst fra de enkelte eiendommer går via fortau til kjørebanen, noe som er en vanlig situasjon for mange eiendommer i byområdet. Planforslaget vil ikke endre denne situasjonen vesentlig. Forholdene i villakvartalene forbedres noe fordi adkomstene til eiendommen må utvides i bredde. I småhuskvartalene er plassering av adkomst avhengig av eksisterende bebyggelse. Forbedring av siktforhold kan kreve at eksisterende bygg rives. Det mener forslagsstiller ikke er forsvarlig. Det er viktig at hver eiendom ivaretar frisikt så godt som mulig, men det bør gjøres en individuell vurdering av eiendommens situasjon og handlingsrom. Forslagsstiller vurderer bruk av hensynssone og rekkefølgebestemmelser vil være uhensiktsmessig, fordi det er vanskelig å gi felles føringer for alle eiendommer.

Kommunale virksomheter

7. Fredrikstad kommune, Brann- og redningskorps, 17.09.2015

Brannsjefen har ingen merknader.

8. Fredrikstad kommune, eldrerådet, Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne, 25.08.2015

Eldrerådet og råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne har ingen bemerkninger til planforslaget.

9. Fredrikstad EnergiNett AS (FEN) 18.09.15

Fredrikstad Energi Nett AS gjør oppmerksom på at FEN har nettstasjon, samt høy- og lavspent kabelanlegg i området som kan komme i konflikt med gravearbeidet. FEN informerer om hvordan nye strømforsyningsanlegg skal bygges, om anleggsbidrag og kostnader ved omlegging av nett.

De gjør oppmerksom på at det for eventuell ny bebyggelse i området må etableres nytt strømforsyningsnett.

De ber om at arealer, forutsetninger for bygging av strømforsyningsanlegg og anleggsbidrag, samt nødvendig rettigheter for fremføring av strømforsyningsanlegg, stadfestes sammen med reguleringsplanen.

Forslagstillers kommentarer:

Ønsket fra Fredrikstad Energi om regulering av rettigheter etterkommes ikke. Dette oppfattes ikke som nødvendig og forslagsstiller anbefaler i samråd med virksomheten for regulering og byggesak at dette styres gjennom avtaler, som er vanlig praksis i dag.

10. Hafslund Nett AS, 10.09.2015

Hafslund Nett AS gjør oppmerksom på at nettselskapet har høyspennings kabler i veggrunn i Gelertsens gate. De gjør oppmerksom på at nettselskapet straks skal kontaktes av utbygger hvis anlegget av en eller annen grunn blir berørt av utbygging.

Forslagstillers kommentarer:

Uttalelsen tas til orientering.

11. Fredrikstad kommune, virksomhet miljø og landbruk, 11.08.2015

Virksomheten miljø og landbruk mener at de trafikale konsekvenser av tiltaket er for dårlig utredet. De mener at stenging av Holmegata kan føre til uheldige konsekvenser med tanke på støy og luftforurensning for andre områder. I denne sammenheng nevnes Knipleveien som allerede er belastet med både luftforurensing og støy. Fredrikstad kommune, ved avdeling Miljø og landbruk, kommuneoverlegen og folkehelsekoordinator mener at det må gjennomføres en grundig trafikkanalyse og støyfaglig- og luftfaglig utredning i forbindelse med utarbeidelse av detaljreguleringsplanen. Utredningene må dokumentere hvorvidt stengingen av Holmegata vil gi endringer i støy- og luftforurensning nivåer for eksisterende bebyggelse i nærliggende områder. En støy- og luftfaglig utredning må også vise hvorvidt ny boligbebyggelse blir berørt av støy- og luftforurensning.

De etterlyser dokumentasjon i forbindelse med midlertidig stenging av Holmegata for trafikk.

De mener at planbestemmelser bør gi mer konkrete føringer for luftforurensning og støy i bygge- og anleggsfasen.

Forslagsstillers kommentar:

Transportplanlegging i kommunen er under endring blant annet gjennom bypakke Nedre Glomma og belønningsordningen. For at målene som er formulert i søknaden om belønningsmidler skal bli nådd, må bypakkens prosjekter og tiltak gjennomføres parallelt med virkemidler som kan redusere transportbehov, legge til rette for miljøvennlig transport og begrense bilbruken.

Et viktig tiltak er etablering av sentrumsringen, med mål om å avlaste bygatenettet. Planforslaget bygger videre opp under målet om å avlaste bygatenettet, samtidig som den legger til rette for miljøvennlig transport. Det vil si at planforslaget følger opp transportpolitikken i Fredrikstad med mål om 0-vekst i biltrafikken og styrking av gåing og sykling.

Holmegata brukes i dag som del av det overordnede veinettet og som en snarvei mellom hovedinnfartsårene. Stenging av Holmegata vil derfor påvirke endringer i hele Fredrikstadsområdet, dvs. en trafikkanalyse eller trafikkmodellering bør da også omfatte store deler av Fredrikstad for å kunne gi meningsfull informasjon. Samtidig vil omfordelingen ikke være av vesentlig karakter, noe som tilsier at det ikke utløser en omfattende utredning. Statens Vegvesen har i sin uttalelse til planforslaget ingen merknader i forhold til riks- og fylkesveinettet. Derfor tar forslagsstiller utgangspunkt i at uttalelsen fra Miljø- og landbruk er knyttet til uheldige konsekvenser for det lokale veinettet. Omfordelingen av trafikken vil mest sannsynlig berøre både hovedveinettet og lokalveinettet, uten at det medfører vesentlig endringer av dagens situasjon. Mindre endringer vil ikke slå ut i forhold til konsekvenser for støy og luftforurensning.

Gjennomgangstrafikk som belaster det lokale veinettet er en generell utfordring og må sees i en større sammenheng. Stenging av Holmegata for gjennomgangstrafikk er begynnelsen på å snu trenden fra ensidig tilrettelegging for bil mot utvikling av gode forhold for gående og syklende. Dette for å langsiktig kunne påvirke transportmiddelfordelingen. Transformasjon av Holmegata fra bilgate til park er ett tiltak. I en langsiktig planlegging for en attraktiv byvekst bør det vurderes tiltak også på andre deler av det lokale veinettet, spesielt der hvor biltrafikken belaster tilliggende boligområder. Dette kan imidlertid ikke være del av planforslaget.

Forslagsstiller mener trafikale konsekvenser er tilfredsstillende belyst i planbeskrivelsen og planforslaget er et viktig tiltak i den overordnete transportpolitikken i Fredrikstad. Forslagsstiller

etterkommer ikke Miljø- og landbruksavdelings ønske om gjennomføring av en grundig trafikkanalyse og støyfaglig- og luftfaglig utredning fordi det vil være et omfattende arbeid som ikke står i forhold til tiltaket.

Planbestemmelser sikrer tiltak mot støy- og luftforurensing gjennom å gjøre retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 og veileder M-128, samt retningslinje T-1520 Luftkvalitet i arealplanlegging fra Klima- og miljødepartementet gjeldende. For øvrig gjelder Folkehelseloven og byggeteknisk forskrift. Retningslinjene, veilederne og forskriftene gir dekkende krav om vurderinger og avklaringer for behov av tiltak i anleggsperioden. Mer konkrete føringer for anleggsarbeid og evt. avbøtende tiltak bør gjøres i en senere planfase når prosjektet er tilfredsstillende detaljert. Det er entreprenørens ansvar å planlegge arbeidet på en måte som ikke gir støyulemper for beboerne i nabolaget utover det som tillates i henhold til T-1442.

Ønsket om mer konkrete planbestemmelser i denne planfasen etterkommes ikke.

12. Fredrikstad kommune virksomhet park, 30.07.2015

Virksomheten park kommenterer landskapsplanen. De påpeker at det fremtidige grøntområdet i Holmegata bør sees som en helhet fra riksvei 110 i nord til Seutelva i sør. De ønsker også at deler av eiendommen 210/2 tas med både i landskapsplanen og i reguleringsplanen. Området ønskes regulert til grøntområdet.

Forslagstillers kommentarer:

Forslagsstiller er enig at de grønne områdene bør sees i sammenheng, men reguleringsplanen for åpningen av Veumbekken er så kompleks og omfattende at forslagsstiller ikke anbefaler å utvide planområdet. En omregulering av området må da evt. skje på et senere tidspunkt.

13. Fredrikstad kommune, team skole, 14.08.2015

Fagsjef skole presiserer at utbyggingspotensialet vil medføre behov for flere barnehage- og skoleplasser, som bygger opp under behov for utbyggingstiltak som sikrer kapasitet ved skolene.

Forslagstillers kommentarer:

Planforslag i tråd med kommunens mål om at 50 % av all ny boligbygging skal skje innenfor byområdet. Behov og tidspunkt for utbygging av flere skole- og barnehageplasser bør vurderes kontinuerlig gjennom kommunens boligbyggeprogram.

I revidert planforslag er Seierstens misjonshuset foreslått til bevaring og utbyggingspotensialet for boliger vil derfor være noe lavere enn tidligere vurdert.

Velforeninger

14. Holmen vel, 21.09.2015

Holmen vel uttaler at prosjektet har velvilje i nærmiljøet, spesielt fordi planen løser problemer knyttet til gjennomgangstrafikk og flomproblematikk. Velforening har noen generelle synspunkter som ble kommentert allerede i forslagsstillers kommentarer til forhåndsuttalelser:

- Ønsket om raskere fremdrift og ferdigstillelse snarest mulig
- Trafikkavvikling til minst mulig sjenanse før og etter ferdigstillelse
- Aktsomhet i anleggsperioden for å beskytte bygninger og eiendommer
- Robust utforming av prosjektet for å gjøre kommunen i stand til å utføre vedlikehold

Velforeningen mener videre at planforslaget forringer bokvalitet i området på grunn av dimensjonene og utforming av ny bebyggelse som tillates oppført. Derfor bør planen i større grad ta hensyn til eksisterende boliger både i småhuskvartalene og i villakvartalene.

Velforeningen ber konkret om:

- Dimensjoner av ny bebyggelse i småhuskvartalene skal utformes slikt at de ikke får uheldige konsekvenser for eksisterende naboeiendommer ved at lysforhold og utearealer forringes.
- Vegetasjon og store trær i området bevares
- Grønne områder utenfor grøntdraget ikke konverteres til trafikk- og parkeringsarealer
- Misjonshuset bevares evt. med annen funksjon

Forslagsstillers kommentarer:

Forslagsstiller har tidligere besvart velforeningens generelle synspunkter. (se også kommentarer til forhåndsuttalelsene)

Bokvalitet og utearealer
Bebyggelse i området varierer mellom 1 etasje, mange med takutstikk, og 2 etasjer. Den typiske utnyttelsen er foreslått videreført i villakvartalet og i store deler av småhuskvartalene.

Unntaket fra den typiske utnyttelsen er transformasjonsområdene (flere sammenhengende tomter langs parkdraget), der tillatt utnyttelse økes noe. Her er det spesielt viktig med investeringer slik at ny bebyggelse sikres en forside mot parkdraget. Utbygging av større sammenhengende arealer gir en bedre forutsetning for å sikre større sammenhengende uteoppholdarealer, noe som er spesielt viktig for bokvalitet. Målet er å hensynta det bevaringsverdige bygningsmiljøet og samtidig gjøre det attraktivt nok at det investeres i området. Det vil si planforslaget søker en balanse mellom bevaringsverdig bebyggelse og utbyggingsmuligheter i transformasjonsområdene.

Forslagsstiller mener at planforslaget er med å forbedre bokvalitet i området, spesielt i småhuskvartalene. Det stilles krav til uteoppholdsarealer ved nybygging. Uteoppholdsarealer er ikke hensyntatt tidligere, men er svært viktig for bokvaliteten i området. I tillegg stilles det krav om leilighetsstørrelse og sammensetning for å sikre variasjon av type leiligheter i et område som i dag er preget av mange små leiligheter.

Lysforhold

Forslagsstiller har vurdert konsekvensene for solforhold i planområdet i en sol- skyggeanalyse, som vedlegges planforslaget, Den viser endrede forhold og konsekvenser knyttet til dette. Det oppstår ingen forhold som er utypisk for området eller som medfører vesentlige negative konsekvenser for

boforholdene i området. Kommunen har et mål om fortetting i byområdet. Holmen er et sentrumsnært boligområde hvor en må regne med at fortetting vil endre de lokale solforholdene noe.

Vegetasjon, grønne områder og store trær
Forslagsstiller er enig i at vegetasjon og spesielt store trær bør søkes bevart, men i forbindelse med oppgradering av ledningsanlegg vil det være behov for omfattende arbeider også på sidearealer til kanalen. Derfor vil det ikke være mulig å beholde vegetasjonen som i dag ligger i gangareal ved siden av ny foreslått kanal.

Planområdet omfatter også noen sidearealer som ikke direkte berøres av byggearbeider. Det er særlig tre større trær som skiller seg ut i bybildet. Lindetreet lengst sør i småhuskvartalet er foreslått bevart og sikret i utbyggingsfasen. I tillegg er det to store bjørketrær i Glommens gate. Med bakgrunn i ønsket om å bevare større trær i området har parkavdelingen vurdert tilstand og levetid.

Tre nr. 1: Hengebjørk (Betula pendula) med stor, vid krone, anslått alder 60-70 år. Noen tørre greiner i kronen, men ingen synlige stammeskader. Treet virker friskt og vitalt, men har nådd klimaksfasen og antas å ha en videre levetid på 15-30 år dersom det ikke utsettes for påkjenninger. Treet står tett opp mot tre 2, men har også greiner på den siden.

Tre nr. 2: Mindre hengebjørk (Betula pendula) som har vokst i skyggen av tre nr. 1. Skjev stamme og ensidig utviklet krone. Treet har et stort stammesår etter kapping av en grein, og dette utgjør et svakhetspunkt ca 2 meter opp på stammen. Treet har også en stammesprekk nederst. Dette treet kan vurderes fjernet for å gi bedre plass til tre nr. 1. Antatt levetid 5 år.

Med bakgrunn i disse vurderinger foreslås at tre nr. 1 skal beholdes ved etablering av gatetun o_SGT_2. I tillegg er det foreslått at oppføring av parkeringsplasser ved Glommens gate skal kombineres med nyplanting av trær.

Fig. Eksisterende Bjørketrær i planområdet

Grøntrabatten langs Glommens gate er foreslått regulert fra friområdet til gatetun med parkering. Området framstår i dag som et gressplen med to store bjørketrær. Området er ikke i bruk til rekreasjon eller lek. Samtidig er det med innføring av parkdraget i Holmegata foreslått å omregulere store deler av veiformål til park. Mulighet for å etablere parkering i Glommens gate skal kunne kompensere for omfattende tap av parkeringsmuligheter i det offentlige gaterommet. Parkering i Holmegata utgår og gatene i området skal reetableres med fortau. Det foreligger per i dag ingen konkrete forslag for utforming av gatetunet, men det er intensjon at området til tross for parkering bør få et grønt preg. For å sikre dette bedre i planforslaget foreslår forslagsstiller å supplere reguleringsbestemmelsene med krav både om bevaring av det mest verdifulle av de eksisterende trær og nyplanting av trær.

Bevaring av misjonshuset
Ønsket om bevaring av misjonshuset etterkommes og Misjonshuset er i revidert planforslag foreslått regulert til bevaring.

15. Trara lokalsamfunn, 20.09.2015

Lokalsamfunn Trara lurer på hvor trafikken som i dag skal gå i Holmegata skal gå i framtiden. De gjør oppmerksom på at Glemmens gata forbi Trara Skole, Knipleveien og Onsøyveien forbi Trosvik Skole i dag har meget høy trafikktetthet.

Forslagstillers kommentarer:

Holmegata brukes i dag som del av det overordnete veinettet, en snarvei mellom hovedinnfartsårene. Stenging av Holmegata vil derfor påvirke endringer på veinettet i hele Fredrikstadsområdet. Omfordelingen av trafikken vil berøre både hovedveinettet og lokalveinettet, uten at det medfører vesentlig endringer av dagens situasjon.

Gjennomgangstrafikk som belaster det lokale veinettet er problematisk og en generell utfordring som bør vurderes i en større sammenheng. Stenging av Holmegata for gjennomgangstrafikk er begynnelsen på å snu trenden fra ensidig tilrettelegging for bil mot utvikling av gode forhold for gående og syklende. Dette for å langsiktig kunne påvirke transportmiddelfordelingen. I planlegging for en attraktiv byvekst bør det vurderes flere tiltak spesielt der hvor biltrafikken belaster det lokale gatenettet og tilliggende boligområder. Dette kan imidlertid ikke være del av planforslaget. For utdypende svar se også kommentar til virksomhet miljø og landbruk.

Grunneiere

16. Sameiet Werenskiolds gate 10b (hjørne Seierstensgata / Werenskoilds gate)

Sameiet er bekymret for solforhold på egen eiendom i forbindelse med at planen legger til rette for en utbygging med en maks. gesimshøyde på 7,5 m og maks. mønehøyde på 10,5 med et bygg plassert i tomtegrensen. De påpeker at det er betydelig høyere enn eksisterende bebyggelse, og at redusert lys og sol vil også redusere eiendommens markedsverdi, noe de ikke kan akseptere. De ber om at planlagt bygningsmasse reduseres.

17. Eier Werenskiolds gate 10b, 18.09.2015

Eieren mener utbygging på tilgrensende eiendom med en maks. mønehøyde på 10,5 m vil gi en forringelse av bokvalitet, og betydelig redusere eiendommens verdi.

18. Epost fra Cato Skjerden, datert 18.09.15

Eieren mener utbygging på tilgrensende eiendom med en maks. mønehøyde på 10,5 m vil gi en forringelse av bokvalitet og betydelig redusere eiendommens verdi.

19. Advokatfirmaet Ytterbøl & Co as for Ingar Hans Heie og Siv Reppe Eli som eier og bor i Seierstensgata 19, Ingar Hans Heie og Siv Reppe i mail datert den 09-11-2015

Klager på nybebyggelse i eiendomsgrensen mot egen boligeiendom med bakgrunn i solforhold og innsyn.

Han påpeker også at kvartalet Holmegata, Seierstensgata, Werenskiold gate har mange bevaringsverdige hus og utgjør en viktig del av den bevaringsverdige bebyggelsen i bydel Holmen. En fortetting med høye bygg midt i dette kvartalet vil ødelegge nettopp det miljøet man ønsker å bevare. Grunneierne ønsker at den sentrale tomten i kvartalet som i dag benyttes som lager reguleres til friareal / park / lekeplass. Hvis det skal bygges mener advokaten at gesimshøyde bør være 3,5 meter og mønehøyde 6,5 meter.

Grunneierne mener at det i "Forslag til Reguleringsbestemmelser" § 8-2 stilles det meget strenge krav til endringer, utseende, vilkår for riving, etc., med krav til søknader og dokumentasjon for bygningene som skal bevares. Bygninger som ikke er regulert til bevaring kan rives, men også her er det strenge krav til oppførelse av nye bygninger. De synes det er helt feil at det midt i vårt kvartal med etablerte bomiljøer og mange bevaringsverdige bygninger, skal tillates slike store og moderne bygninger som de som er vist i planbeskrivelsens kapitel 6.5.3 (7,3 m gesimshøyde, 10,5m mønehøyde og 38 % takvinkel).

Forslagsstillers kommentar til Werenskiolds gate 10 b, Werenskiolds gate 8 og Seierstensgata 19:

Kommunen har et mål om å fortette innenfor byområdet. Holmen er et sentrumsnært område og derfor svært attraktivt for fortetting. Endringer i området må påregnes. Planforslaget legger opp til en fortetting som er i tråd med den typiske utnyttelsen med % BRA = 100 %. Også plasseringen av ny bebyggelse tilsvarer eksisterende bebyggelse. Lagervirksomhet og verksted i kvartalet er imidlertid foreslått erstattet med boliger. Bakgrunnen til dette er at det er vanskelig å kombinere lagervirksomhet med de endrede adkomstforholdene til eiendommen etter åpningen av kanalen. M*en det er også et generelt ønsket at sentrumsnære boligområdet videreutvikles og skjermes for tungtrafikk i forbindelse med lagervirksomhet.*

Den typiske bebyggelsen i området varierer mellom 1 etasje, med saltak og ofte også takutstikk og 2 etasjer med saltak. Snittet grunneierne i Werenskiolds gate 10 b henviser gjelder for transformasjonsområdet. I dette kvartalet tillates ikke takoppløft mot bakgården. Det som tillates er to etasjer med skråtak med en maksimal gesimshøyde av 7,5 m og en maksimal mønehøyde på 10,5 meter. For nybygging i hensynssone bevaring av kulturmiljøet gjelder strenge krav som begrenser utbyggingsvolum og stiller krav til utforming, nettopp med intensjonen at ny bebyggelse skal harmonere med den eksisterende bevaringsverdige bebyggelsen.

For å kunne besvare uttalelsene på en grundig måte, er det er utført en sol- og skyggeanalyse i etterkant av uttalelsesperioden. Analysen viser sol- og skyggeforhold klokken 9, 12, 15 og 19 den 1. mars, 21. mars, 1. mai og 21. juni – i tillegg til klokken 16, 17 og 18 den 1. mai. Sol- og skyggeforholdene den 1. mai er spesielt interessante, da det er omtrent på den tiden av året, og frem til høsten, temperatur og klima gjør det attraktivt å benytte uteoppholdsarealer.

Solforhold Seierstensgata 19:

Som den vedlagte analysen viser, vil det med maksimalt tillatt utbygging være gode solforhold på uteoppholdsarealene fra klokken 9 til 17 den 1. mai. Det er den eksisterende bebyggelsen i Seierstensgata 17 b og Werenskiolds gate 10 a som begrenser antall timer med gode solforhold på uteoppholdsarealene, mens den nye bebyggelsen kun begrenser omfanget av arealet med gode solforhold midt på dagen. Mellom midten av oktober og slutten av mars endres solforholdene på dagtid mellom klokken 11 til 16, mens det i øvrige soltimer er den eksisterende bebyggelsen som kaster skygge. I sommermånedene er forskjellen mellom eksisterende og fremtidig situasjon liten.

Solforhold Werenskiolds gate 10 b:

Som den vedlagte analysen viser, vil det med maksimalt tillatt utbygging være endring i solforholdene fra klokken 8 til 13 den 1. mai, og selv da i begrenset omfang. Resten av soltimene er det enten gode solforhold eller den eksisterende bebyggelsen på tomten som selv kaster skygge på uteoppholdsarealene. Mellom midten av oktober og slutten av mars endres solforholdene negativt på dagtid mellom klokken 9 til 13, mens det i øvrige soltimer er den eksisterende bebyggelsen som kaster skygge. I sommermånedene er forskjellen mellom eksisterende og fremtidig situasjon liten.

Solforhold Werenskiolds gate 8:

Som den vedlagte analysen viser, endres solforhold ikke etter klokken 10 eller 11 om morgenen, avhengig av om det er henholdsvis sommertid eller normaltid. Dette gjelder hele året. Resten av soltimene er det enten gode solforhold eller den eksisterende bebyggelsen på tomten som selv kaster skygge på uteoppholdsarealene.

Forslagsstiller vurderer derfor at endringer som nybygging vil kunne medføre er ikke utypisk for området eller medfører vesentlig negative konsekvenser. Også situasjonen med innsyn er ikke uvanlig for dette området. Samtidig mener forslagsstiller at innsyn til naboeiendommer bør begrenses der det er mulig. Forholdene ligger godt til rette at oppholdsrom til et nytt bygg kan orienteres mot sør. Det foreslås å supplere krav i reguleringsbestemmelser om redegjørelse for hvordan forhold rundt innsyn til naboeiendommer er ivaretatt.

20. Thomas Nordengen, Solveig Bente Andersen, Kristine Grøstad Tangen, 14.09.2015

Eierne av leilighetene klager mot den planlagte rivningen av Seierstensgata 15 a, b, c. De opplever det som uforståelig at huset er forslått revet på grunn av det vil henvende seg grøntdraget med brannmur. De kommer med innspill at fasaden bør kunne endres, dekkes med et kunstverk eller beplantes.

Forslagsstillers kommentar:

Forslagstiller erkjenner at det er vanskelig å forstå at bebyggelsen er foreslått revet, men bebyggelse inntil parkdraget er en vesentlig del av prosjektet. Det er avgjørende at forsiden av bebyggelsen henvender seg byrommet, for å oppnå et attraktivt og trygt byrom. Eksisterende bygning er sentralt plassert i småhuskvartalet og påvirker opplevelsen av området vesentlig. Forslaget om riving ble diskutert lenge gjennom planprosessen. Tiltaket på bygget som eierne foreslår vil etter forslagstillers vurdering ikke kompensere for manglende forside mot parkdraget.

21. June Haugen Welo, 28.09.2015

Grunneieren mener at hennes tidligere innspill til reguleringsarbeidet er ikke tilfredsstillende besvart eller ivaretatt i planforslaget. Spørsmålet er knyttet til prosjektets bredde, skala, realisme i gjennomføring og respekt for områdets eksisterende eiendommer.

Hun mener at prosjektet bør holde seg innenfor eksisterende eiendomsgrensen (dvs. innenfor dagens veiareal) og opplever at inngrep i egen eiendom gir en forringelse av eiendommen, frarøver mulighet for å fortette på tomten, samt reduserer bo- og livskvalitet. Grunneieren påpeker at Holmegata er 12,5 meter bred ved hennes eiendom og hun mener innenfor dette spennet bør det være mulig å løse prosjektet med både bekkeåpning, kombinert fortau for adkomst til eiendommer, syklende og gående på vestsiden og fortau på østsiden. Hun konkluderer derfor med at det virker verken nødvendig eller rimelig med inngrep i eiendommen og foreslår følgende alternativer:

Alt 1.: gangvei østsiden 2 m + bekkeløp 6.5 meter+ kombifortau vestside 4 m
Alt 2: gangvei østsiden 2 m + bekkeløp 6.2 meter+ kombifortau vestside 4, 3m (tilsv. forprosjekt)
Alt 3: gangvei østsiden 2,5 m + bekkeløp 5.5 meter+ kombifortau vestside 4,5m.
Videre kommenterer hun at gang-/sykkelvei kan også løses ved å legge denne på en utkragning over bekkeløpet eller sløyfe gangvei på østsiden i dette kvartalet, noe som etter hennes oppfatning vil gi disse eiendommene et mer historisk riktig forhold til bekkeløpet.

Grunneieren mener at planforslaget mangler redegjørelse og analyse for kvartalene øst for Holmegata i det området som omtales som villakvartalet, og gjør oppmerksom på at bebyggelsen på østsiden av gaten stammer fra 1850-80 og er stil- og strukturmessig forskjellig fra vestsiden. Grunneieren påpeker at eiendom Hjørnerødgata 15 ligger i en enklave med de eldste husene i området. og at disse ikke forholder seg til kvartalsstrukturen, men til Evja og hovedinnfartsåren til byen. Ved å avkorte tomter på den måten planen legger opp til, mener grunneieren at den historiske konteksten vil gå tapt. Samtidig synes forslagsstilleren at det er urimelig med å innføre en byggegrense mot parkdraget fordi det vil frarøve eiendommen potensial for fortetting.

Grunneieren påpeker også at det er den spesielle situasjonen med det gamle huset i den relativ store hagen som gjør at eiendommen er attraktiv og at etablering av et friområde så tett inntil husgruppen representerer potensielt uønskede konsekvenser i form av støy og sjenanse, samt uønsket opphold på kvelds- og nattetid.

Grunneieren ønsker at eksisterende grøntareal og bjørketrær i Glommens gate beholdes. Under samtalen med forslagsstiller har det blitt drøftet om dette området kan være mulig erstatningsareal som kompensasjon for grunnen som må avstås i Holmegata.

Grunneieren mener også at de visuelle konsekvensene for eiendommen er ikke godt nok belyst. Hun mener at prosjektet er så kompleks at det bør være grunnlag for grundigere avveininger bla. a med konsekvensutredninger og kulturhistorisk kartlegging.

Forslagsstillers kommentar:

Forslagsstiller ønsker å henvise til fylkesmannens kommentar som påpeker at planforslaget er godt gjennomarbeidet og at det er gjort grundige avveininger av ulike interesser med bakgrunn i at planforslag innebærer konsekvenser for grunneiere og andre samfunnsinteresser. Også fylkeskommunen ved fylkeskonservatoren tilslutter seg i all hovedsak planforslaget.

Forslagsstiller har forståelse for at inngrepet i eiendommen oppfattes som negativt, men planforslaget er ikke gjennomførbart innenfor dagens tverrsnitt. Dette har forslagstiller gjort rede for både i møte med grunneieren og i plandokumentene. Arealinngrep vil berøre tomten, men ikke bebyggelsen på

tomten. Bebyggelsen henvender seg ikke til Holmegata, men til Hjørnerødgata. Når det tidligere var Evja som begrenset tomten mot vest er det i dag bilveien. Innføring av parkdraget med åpen kanal vil etter forslagsstillers vurdering ikke forringe den historiske konteksten i forhold til dagens situasjon, men tilføre området nye kvaliteter samtidig som Evja igjen blir lesbar i bystrukturen. Byggegrensen mot parkdraget skal sikre den historiske bebyggelsesstruktur i området med hager som grenser mot bekken og parkdraget. Foreslått tillatt utnyttelse i planforslag åpner for økt utnyttelse på tomten.

Forslagsstiller er overrasket over at etablering av et friområde istedenfor veiformål oppleves som negativt. Plangrepet med transformasjon av Holmegata fra vei til park er etter forslagsstillers oppfatning et positivt tiltak, som vil forbedre bokvaliteten i området.

I planprosessen ble det vurdert å videreføre grøntrabatten i Glommens gate, evt. avstå grunn til tilliggende eiendommer eller sikre muligheten for parkering i det offentlige gaterommet. Forslagsstiller har i samråd med virksomhet regulering og byggesak konkludert med at det er viktig å sikre muligheten for etablering av parkeringsplasser i det offentlige gaterommet. Både parkering i Holmegata vil utgå og parkering i tilliggende gatenettet vil reduseres vesentlig på grunn av reetablering av fortau. Det foreligger per i dag ingen konkret forslag for utforming av gatetunet i Glommens gate, men intensjonen er at området til tross for parkering skal få et grønt preg. For å forankre dette bedre i planforslag foreslår forslagsstiller å supplere reguleringsbestemmelsene med krav om bevaring av det mest verdifulle av de eksisterende trærne, og nyplanting av trær.

Etter forslagsstillers vurdering er planforslaget og konsekvenser grundig vurdert, noe som både fylkesmannen og fylkeskommune har bekreftet i sine uttalelser.

Grunneiere og næringsdrivende

22. Veidekke Eiendom AS, 16.09.2015
Veidekke mener at det er satt av en unødvendig bred sone til åpning av Veumbekken.
Som grunneier av gnr/bnr 300/189 og gnr/bnr 300/639 registreres det at forslag til detaljregulering krever at vesentlige deler av eiendommen benyttes, og at eksisterende bygningsmasse må fjernes før arbeider med åpning av Veumbekken kan iverksettes. I den forbindelsen ønsker Veidekke en dialog for å avklare erstatning for inngrepet i deres eiendommer.

Forslagsstillers kommentar:
Plassering av kanalen og nødvendig bredde for etablering av parkdraget ble grundig utredet i forprosjekt og planarbeidet tilknyttet reguleringsarbeidet. Krav om 4-feltsvei i Borggata har ytterlig påvirket utforming av parkdraget. Forslagsstiller har oppfattet at det har vært en god dialog med grunneieren gjennom planprosessen. Godkjent reguleringsplan vil gi grunnlag for å ta opp dialogen som blant annet vil avklare erstatning for inngrepet.

23. Advokatfirmaet Grindstad & co for Ralph Gordon Wikstrøm, 01.09.2015
Advokaten opplyser at forslaget til detaljregulering er slik Wikstrøm hadde regnet med på bakgrunn av hva han har blitt presentert for tidligere. Han mener at planen innebærer at hans eiendom må erverves av kommunen.

Forslagsstillers kommentar:
Forslagsstiller har hatt løpende dialog med grunneieren. Godkjent reguleringsplan vil gi grunnlag for å ta opp dialogen som blant annet vil avklare erstatning for inngrepet.

24. Estar AS, 17.09.15
Estar er positiv til at det fremlegges en reguleringsplan for området som også omfatter egen eiendom. De påpeker at reguleringsplanen må sikre rammebetingelser, som inviterer til en realistisk satsning og utbygging i området.

Grunneier mener at reguleringsforslaget er detaljfokusert og begrenser muligheter for utbygging. Grunneier har vedlagt utkast til boligbebyggelse som belyser hvordan eiendommen kan utvikles. Seierstens gate 20 og Holmegata 13 og Huths gate 9 bevares, som er i tråd med planforslag. Ny biladkomst er foreslått fra Seierstens gate. Plassering av ny bebyggelse i formålsgrensen mot gate og park, følger prinsippet om videreføring av kvartalsstruktur og er i tråd med planforslaget.

Ny bebyggelse foreslås oppført i 3 etasjer + loftsetasje, noe som er ikke i tråd med planforslag. Utover det ber Estar om :

- En klargjøring i forbindelse med regulering iht.flom. Estar ønsker at gulv og gulvkonstruksjon i første etasje i bebyggelsen skal ligge høyre enn det kritiske nivået på kote 2,62.
- Tillatte plassering av balkonger med en dybde på 1,2 meter på fasaden mot Holmegata. Grunneieren oppfatter forbudt mot balkonger som urimelig og dårlig begrunnet. De viser til at balkonger er en viktig del av gatemiljøet og bybildet i Fredrikstad og at det har mange positive sider.

Forslagsstillers kommentar:
Forslagsstiller oppfatter det som veldig positivt at Estar AS viderefører kvartalsstrukturen og foreslår å bevare Huths gate 9 utover Seierstens gate 20 og Holmegata 13 som er foreslått regulert til bevaring. Forslagsstiller har forståelse for at reguleringsbestemmelsene oppfattes som detaljfokusert. Bakgrunnen for dette er ønsket om å balansere mellom bevaring og det å integrere større volumer i det bevaringsverdige bygningsmiljøet, uten at det går på bekostning av verneverdiene

Det er korrekt at området fremdeles vil ligge i faresone for flom etter gjennomført åpning av kanalen. Nybygg som vil ligge under kote 2,62 (NN2000) må derfor konstrueres slik at de tåler vann til dette nivået.

Det er også flere andre hensyn som må tas ved nybygging. Ny bebyggelse skal tilpasses den eksisterende trehusbebyggelsen, samtidig som universell utforming skal ivaretas. Derfor er det i planforslaget anbefalt å kreve at gulvnivå for boliger i 1. etasje skal ligge på ca. 0,5 meter over ferdig planert terreng mot det offentlige gatenettet og grønnstruktur park. For Estar sin eiendom vil det bety et gulvnivå for boliger på rundt 2 meter, dvs. fremdeles under kote 2,62. Gulvnivået vil da ligger over tidevannstand 200 års gjentaksintervall (1,87m m.o.h). Samtidig vil den ikke tilfredsstille krav fra kommunedelplan om faresone, fordi tidevannstand som ligger til grunn for faresonen har inkludert et tillegg, som skal ivareta klimaendringer. Det medfører at bebyggelsens første etasje må bygges slik at den tåler oversvømmelser. Når boligetasjen ligger en halv meter over terreng mot det offentlige rom så er intensjonen at terrenget på baksiden av boligen kan heves noe slik at man oppnå trinnfri adgang til boliginngang fra baksiden. Derfor er det ikke satt krav til å heve boligetasjen mot bakgården. Universell adkomst kan også løses på annen måte.

Balkonger tillates ikke mot det offentlige rom fordi det vil bryte med den stedstypiske utbyggingen og er vanskelig å forene med en utbygging som er tilpasset det bevaringsverdige bygningsmiljøet. Utbyggeren vil ha mulighet å etablere balkonger mot bakgård. Orientering mot vest tilsier at fasaden er godt egnet for etablering av balkonger

Illustrasjonen som er vedlagt høringsuttalelsen viser en rekke flere avvik til planforslaget utover byggehøyde og balkonger. Blant annet, bygningsdybden, takutstikk mot gate og park. Forslaget oppfyller sannsynligvis heller ikke krav om minste felles uteoppholdsareal.

Etter høringsperioden har forslagsstilleren hatt et oppfølgende møte med grunneieren og blant annet redegjort for rammer i reguleringsplanene. Det har resultert i flere konkrete innspill fra grunneieren:

1. Et viktig mål for utbyggeren er å skape god kontakt mellom boligene og parkdraget / bekken. Derfor er det ønskelig med balkonger mot Holmegata.
Forslagstiller kan ikke anbefale at balkonger tillates med hensyn til det bevaringsverdige bygningsmiljøet, men mener at franske balkonger vil kunne gi den ønskede effekten og bør kunne vurderes.

2. Estar mener at det er mulig å bygge ut boliger uten tilknyttet parkeringsplasser i Holmen-området. Samtidig skal hensyn til gode uteoppholdsareal ivaretas. Tomtene i småhuskvartalene bør derfor ikke pålegges parkeringskrav for bil.
Forslagsstiller er enig og foreslår, i tråd med uttalelsen fra Statens vegvesen, at parkeringskrav endres fra minimumskrav til maksimumskrav, noe som i praksis ikke legger parkeringskrav på eiendommene i planområdet.

3. Grunneierne rehabiliterer Huths gate 9 og utbyggingstomten deles opp i tre delområder. Derfor ber Estar om at utnyttelsen for Huths gate 11 vurderes på nytt, slik at det vil være mulig å oppføre en tomannsbolig på tomten, som i dag benyttes som lager.
Forslagsstiller syns det er veldig positiv at Huths gate 9 bevares og rehabiliteres og mener også at det vil være positiv med en transformasjon fra lager til bolig. Forslagsstiller har vurdert situasjonen på nytt og foreslår å tillate en BRA på 150 % for Huths gate 11, noe som vil muliggjøre et innfillprosjekt i to etasjer på tomten.

4. Grunneierne har i det vedlagte skisseprosjekt utforsket mulighet for å lage gode boliger i området. De påpeker at bebyggelsens skala skal være relativ beskjedent, derfor kan heller ikke krav til leilighetsstørrelsene vær for høye. De har som mål å lage flere større leiligheter og synes krav om 40 % er akseptabelt, men mener at krav om 80 m^2 per leilighet er for høy. De anbefaler, med erfaring fra egen prosjektskisse, en leilighetsstørrelse på minst 70 m^2 for store leiligheter. Forslagsstiller er enig og forslår å endre minste leilighetsstørrelse for store leiligheter til 70 m^2.

***25. Westland AS,* 21.09.2015**

Grunneieren har ingen motforestillinger om at Veumbekken åpnes og at område reguleres for å stimulere til utvikling i området. Men grunneieren forteller også at han lenge har vært usikkert om grepet som ligger til grunn for planforslag sikrer en god utvikling av planområdet. Flere bygninger med mange boenheter som er foreslått revet eies av Westland.

Grunneieren uttaler at han er uenig i planforslaget. Han støtter sine vurderinger på advokaten Bjørge-Skaaraas og SG arkitekter som har skrevet egne uttalelser som følger grunneiernes uttalelse.

Grunneieren fører opp følgende hovedpunkter:

1. Han mener det er unødvendig å rive husrekken på østre siden av Holmegata.

Grunneieren siterer SG arkitekter som mener det er uakseptabelt å rive bygningsrekken langs Holmegata ut fra et bygningsmiljø- historisk perspektiv. SG anfører videre at planforslaget inneholder så mange restriksjoner på nybygging (høyde, fasadelengde etc.) at det vil bli problematisk å bygge på tomtene. De foreslår en løsning med åpen kanal i eksisterende tverrsnitt. Grunneieren etterspør også hydrologiske vurderinger som grunnlag for å fastsette bredder på bekken.

Grunneieren konkluderer med at husrekken bør bevares og meddeler at han ikke har ønske om å avstå husene til kommunen.

2. Han syns planforslaget er for ambisiøst og er usikkerhet om planen er realiserbar.

Gjennomføringen av tiltaket krever finansiering. Hvis planen vedtas men ikke gjennomføres virker den mot sin hensikt som er revitaliseringen av området. Han etterlyser avklaring i finansieringen.

3. Han mener planen ikke gir de nødvendige rammer for å investere i området

Grunneieren påpeker at det er ikke rentabelt å investere i ny bebyggelse med alle de begrensninger som ligger i planen knyttet til byggehøyder, tomteutnyttelse, parkering, krav om forretninger (publikumsrettet virksomhet) i 1. etasje.

4. Om kommunen skal gjennomføre planen har han følgende ønsker:

- Muligheten å rive Seierstensgata 18 i sin helhet. Det åpner for retablering av kvartalsstrukturen og etablering av parkeringsareal i underetasjen.
- Han har forelagt en illustrasjon som viser bebyggelse i tre etasjer. Han påpeker også at han i 2010 hadde fått rammetillatelse til bebyggelse i tre etasjer i området og oppfatter det som en verdiforringelse hvis ny reguleringsplan ikke tillater det. Han påpeker at man med tanke på byutvikling burde vurdere å bygge inntil 4 etasjer i Holmenområdet.
- Han påpeker også at Seierstensgata 12 er foreslått fredet, til tross for at man tidligere hadde fått rivetillatelse tidligere. Grunneieren lurer på hvorfor denne bygningen skal bevares når bebyggelse langs Holmegata tillates revet.

Grunneieren konkluderer med at bebyggelse i Holmegata bør bevares og Veumbekken åpnes uten at eksisterende bebyggelse skal rives.

Forslagsstillers kommentarer

Forslagsstiller har hatt flere dialogmøter med grunneieren hvor grunneieren har blitt grundig informert om planarbeidet. Tiltaket ble belyst i forprosjekt i tre alternativer. For oppnåelse av målet med prosjektet er tiltakets bredde en nødvendig forutsetning for etablering av alle tre hovedelementer: en åpen kanal med tilfredsstillende kapasitet for flom fra Veumbekken, gang- og sykkelforbindelse, samt gode og inkluderende rekreasjonsarealer. For hydrologiske beregninger henvises til notatet: Vurdering av reguleringsplan for planlagt gjenåpning, Flo- og flomforhold, som følger planforslaget som vedlegg.

Forslagsstiller mener videre at det er svært viktig at tiltaket har et høyt ambisjonsnivå for å kunne nå målet med tiltaket. I tillegg til å være et teknisk prosjekt skal det også skal være et byutviklingsprosjekt.

Revitalisering av Holmen-området er et viktig aspekt med planforslaget og forslagsstiller ønsker utvikling i området, spesielt ny bebyggelse langs Holmegata som skaper nye gode fasader mot parkdraget. Derfor var det viktig å få til et balansert forhold mellom bevaring og utvikling. Forslagsstiller vurderer at det er gode muligheter for utbygging i området med de foreslåtte rammer. Som saksopplysning er ikke området regulert til 3 etasjer. Det er en eldre reguleringsplan som ikke angir gesims- eller mønehøyder. Den sier i midlertidig at alle bygninger som oppføres skal i form, dimensjon og utseende tilpasses tilstøtende bebyggelse og nærmeste omgivelser. Bebyggelse i området er 1 og 2 etasjer. Tilstøtende bebyggelse er i 1 etasje med skråtak og takoppløft. Utbyggingspotensial foreslått i planforslaget er dermed økt sammenlignet med dagens regulering.

For det totale utbyginspotensialet er det ikke bare krav om høyde som er avgjørende, krav om utnyttelsen og krav om uteoppholdsareal er også viktige faktorer. Krav om uteoppholdsareal til boliger er ofte en begrensende faktor for det samlede utbyggingspotensialet for boliger på en tomt. Ny kommunedelplan stiller krav om uteoppholdsareal som også gjelder for planområdet. Planforslaget foreslår lavere krav til uteomhusarealer for ny bebyggelse enn kommunedelplanen tilsier. Innenfor planområdet er det derfor høyere utbyggingspotensial i forhold til tomtestørrelse enn mange andre områder innenfor byområdet.

Forslagsstiller har oppfattet at man har hatt en god dialog som grunnlag for videre prosess blant annet vedrørende grunnerverv. Vi har også tatt innover oss at West-Land AS ønsker å utvikle området selv. Etter siste dialogmøte mellom forslagsstiller og Westand er det vurdert at Seierstens gate 18 bør kunne rives med bakgrunn i at etablering av en ny åpen og attraktiv fasade i hjørne mot Holmegata og Seiserstensgata veier tungere enn krav om bevaring. Seierstensgata18 er derfor ikke regulert til bebyggelse som skal bevares. Det gir den ønskede muligheten til å rive bygningen under forutsetning at det oppføres ny bebyggelse som henvender seg til park i Holmegata og til Seiserstens gata. Planforslaget åpner samtidig for muligheten å beholde bygningen, slik at bebyggelsen kan integreres i ny utbygging i området eller evt. vurderes i en senere planfase. Forslagstiller oppfatter at dette var i tråd med det Westland ønsket.

Som saksopplysning er ikke Seierstensgata 12 foreslått fredet. Den er foreslått regulert til bevaring på lik linje med mange av de andre bygninger som hører til den opprinnelige trehusbebyggelse.

Stenseth Grimsrud arkitekter AS for West-Land AS
SG arkitekter ser på utvikling i Holmen-området som spennende, men anser at forslagstiller har tatt for lite hensyn til den eksisterende bygningsmassen og at plangrepet er uakseptabelt ut fra et bygningsmiljøhistorisk perspektiv. Arkitekten har heller ikke tro på at planens rammebetingelser vil stimulere til den byfornyelsen planforslaget legger opp til. Arkitekten påpeker konsekvenser for beboere, bedrifter og grunneiere og mener at konsekvensene ikke er utredet godt nok. Arkitekten mener at bekkeåpningen lar seg realisere i dagens tverrsnitt og at man dermed kan ta hensyn til eksisterende bygningsmasse langs Holmegata. SG arkitekter påpeker at planen legger til grunn at bebyggelsen mot parkdraget må reetableres for å skape et attraktivt offentlig rom. For å få realismen i gjennomføringen mener arkitekten at det er vesentlig å gi videre rammer for det som kan bygges nytt. De mener at reguleringsbestemmelser inneholder for mange restriksjoner på nybygging (om høyde, fasadelengde, takform, hjørneform, ark plassering, inngangsforhold og uteoppholdsarealer) slik at det blir problematisk å bygge på tomten.

Forslagsstillers kommentarer:

Forslagstiller henviser til forprosjektet om vurderinger og valg av alternativet som ligger til grunn for planforslaget. Forslagsstiller ønsker også å henvise til fylkesmannens kommentar som påpeker at planforslaget er godt gjennomarbeidet og at det er gjort grundige avveininger av ulike interesser med bakgrunn i at planforslag innebærer konsekvenser for grunneiere og andre samfunnsinteresser. Forslagsstiller har forståelse for at reguleringsbestemmelsene oppfattes som strenge. Bakgrunnen for dette er ønsket om å balansere mellom bevaring og det å integrere større volumer i det bevaringsverdige bygningsmiljøet, uten at det går på bekostning av verneverdiene. For utdypende svar se også kommentar til West-land AS.

Advokatfirmaet Bjørge-Skaaraas&Co AS for West-Land AS
Advokaten påpeker at dersom det tar lang tid mellom regulering og gjennomføring kan en konsekvens være at bebyggelsen som er foreslått revet langs Holmegata gradvis forfaller.
Han anfører juridiske betraktninger rundt finansering av tiltaket og konsekvenser av reguleringen hvis planforslaget ikke blir gjennomført. Han etterlyser hydrologiske beregninger. Han mener det ikke henger sammen at man på den ene siden ønsker å bevare bystrukturen og på den andre siden legger opp til rivning husrekken på østre siden av Holmegata. Han stiller seg tvilende til at ny bebyggelse oppføres på gjenværende arealer etter riving med de restriksjoner planen legger på nybyggene i forhold til tomteutnyttelse og høyde. Han mener det fremgår av planforslaget at hovedhuset i Seierstensgata skal bestå. Han syns også bebyggelsen som skal rives er ikke tilfredsstillende dokumentert. Med bakgrunn i dette er hans oppsummering at planforslaget ikke er tilstrekkelig utredet. Han ønsker seg detaljerte opplysninger om finansieringsmodellen i planbeskrivelsen.

Forslagsstillers kommentarer:

Det er gjennomført en omfattende prosess og flere møter med alle grunneiere som er berørt av rivningen. Dette gjelder også West-Land AS. Forslagsstiller har oppfattet at man har hatt en god dialog som grunnlag for videre prosess blant annet rundt grunnerverv. Forslagsstiller har også tatt innover seg at West-Land AS ønsker å utvikle området selv som er berørt av tiltaket, men ikke inngår i framtidig grøntdrag. Det legges det til rette for i planforslaget. Detaljerte opplysninger om finansieringsmodellen er ikke del av reguleringsplanen. Hvordan prosjektet vil bli finansiert behandles i kommunen og tydeliggjøres gjennom kommunens budsjettarbeid.

Seierstensgata 18 A ikke regulert til bevaring, nettopp for å vurdere om man kan og ønsker å beholde bygningen. Tilgrensende byggeområder som skal erverves er redegjort for i kapitel 6.16 Eiendomsinngrep i planbeskrivelsen (se også fig. 77) . For utdypende opplysninger om hydrologi henviser vi til notatet: Vurdering av reguleringsplan for planlagt gjenåpning, Flo- og flomforhold, som følger planforslaget som vedlegg.

For utdypende svar se også kommentar til West-land AS.

I et oppfølgende møte har forslagsstilleren hatt en god oppfølgende dialog med grunneieren, hans advokat og arkitekt. Det har blitt blant annet redegjort for rammer i reguleringsplanene og uttalelse til planforslaget ble diskutert og besvart. Det har resultert i et konkret ønsket fra grunneieren:

Seierstensgata 12 er foreslått regulert til bevaring. Det innskrenker etter Westlands oppfatning handlingsrommet for å lage et godt prosjekt i kvartalet. Westland påpeker at han tidligere i forbindelse med rammesøknad hadde en rivningstillatelse for bygningen. Han ber om at regulering til bevaring tas bort slik at bygningen kan rives om det skulle vise seg ønskelig. Han eier ikke området selv, men ser for seg en sammenhengende utvikling av kvartalet.

I etterkant av møtet har forslagsstiller vurdert spørsmålet i samråd med virksomhet for regulering og byggesak. Det er mange bygninger i kvartalet som allerede må rives av ulike hensyn. Det har vært viktig i vurderingen at ny bebyggelse vil oppleves som et supplement til eksisterende bebyggelse ikke en erstatning. Derfor har man blant annet foreslått å bevare Holmegata 20 ved å flytte bygningen bakover (mot øst). Selv om Seierstensgata 12 ikke henvender seg direkte til det offentlige rom, er bygningen viktig for opplevelsen av bygningsmiljøet og områdets historie. Seierstensgata 12 grenset opprinnelig til Evjas åpne kanal og er del av den eldste bebyggelsen i bevaringsområdet. At bygningen er meldepliktig etter kulturminnelovens § 25 understreker verdien. Forslagsstiller vil derfor ikke anbefale at Seierstensgata 12 rives. Grunneieren til Seierstensgata 12 har ikke kommet med noe uttalelse til planforslaget.

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
1	2016-02-06	Sammendrag og kommentarer til høringsuttalelser	BEB	MAHAA	BEB

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører

Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Varsel om oppstart 05.03.14

Reguleringsplanen for Veumbekken -Holmen

Forhåndsuttalelser
Innkomne forhåndsuttalelser følger som eget vedlegg.

Liste over forhåndsuttalelser

1	Fylkesmannen i Østfold	11.04.2014
2	Østfold fylkeskommune	22.04.2014
3	Kystverket Sørøst	08.04.2014
4	Statens Vegvesen	15.04.2014
5	NVE	24.04.2014
6	Fredrikstad kommune avdeling miljø og landbruk	28.03.2014
7	Barnetalsperson v/Kjell Bergan	07.04.2014
8	Fredrikstad fjernvarme v/Per Bolstad	20.03.2014
9	Hafslund Nett	08.04.2014
10	Borg Bispedømmeråd v/Grethe Christoffersen	25.03.2014
11	Holmen vel	25.052014
12	Halden arkitektkontor v/Erlend Kristiansen	13.03.2014
13	Elden Advokatfirmaet	22.04.2014
14	Heie, Ingar Hans	23.04.2014
15	Gerd Holm	15.04.2014
16	June Haugen	22.04.2014
17	Advokatfirmaet Bjørge - Skaaraas & Co AS for Arne Nilsen AS, West-land AS og Bergli Eiendom	05.05.2014

Sammendrag av forhåndsuttalelsene

Fylkesmannen i Østfold
Fylkesmannen synes at prosjektet er spennende og fremtidsrettet, og at det vil bidra positivt til både naturmiljø, som klimatilpasningstiltak og for bymiljøet.
Det anbefales sterkt at Veumbekken åpnes på hele den varslede strekningen og at det legges til rette for g/s-forbindelser og beplantning av sidearealene (nært alternativ 3 fra forprosjektet).
Det bør være sammenhengende gangmulighet langs bryggepromenaden.
Størrelsen på arealbruksformålene bør fremgå i planbeskrivelsen for registrering i KOSTRA.
Planarbeidet må belyse fare for flom fra Vesterelva ved havnivåstigning og stormflo, og hvordan risiko for skader kan avbøtes.
Det må legges opp til god massehåndtering, risiko for forurenset grunn må vurderes og det bør legges føringer for støy i anleggsarbeidet.
Det vises til lovens § 3-1 om oppgaver og hensyn som skal ivaretas i planleggingen, i tillegg til overordna planer, rikspolitiske retningslinjer, veiledere og forskrifter.

Østfold fylkeskommune
Fylkeskommunen (ØFK) vurderer åpning av Veumbekken som et spennende prosjekt, som de ser frem til å følge i tiden fremover. ØFK påpeker at det planlagte tiltaket er omfattende og berører svært mange mennesker. De forutsetter at konsekvensene tiltaket kan få for miljø og samfunn vurderes i planbeskrivelsen.
ØFK viser til rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging og kravene som stilles i forbindelse med planprosessen. Tiltaket bør også fange opp uorganisert idrett og innslag av kunst.

Prinsippene for universell utforming må legges til grunn for utforming av bygninger og uteområder langs Veumbekken.
Detaljregulering må ivareta framkommelighet for buss. ØFK foreslår konkret trafikklys i krysset Gutzeits Gate / Borggata. Trafikksikkerhet skal vektlegges og det er viktig og se på trafikkbildet helhetlig.
Det bør legges tilrette for en sammenhengende grøntstruktur som knytter tiltaket opp mot overordnet grøntstruktur. ØFK mener at det bør etableres en bro ytterst på bryggen, slik at bryggepromenaden blir helhetlig.
Tiltaket berører hensynssone bevaring av kulturmiljø. Innenfor planområdet bør det gjøres en analyse av eksisterende bygingsmasse, der vernegraden på de enkelte bygg fastsettes. Bygg med høy verneverdi, som ønskes bevart slik de framstår i dag, bør merkes på plankartet og gis egne reguleringsbestemmelser. Samtidig anbefales også at det gis klare bestemmelser om bygningsmessige tilpasninger for all annen bebyggelse, samt fremtidige nye bygg. Av hensyn til det lokale boligmiljøet anbefales at manglende fortau tilbakeføres og gatene belegges med brostein.
Videre henvises det til ladeinfrastruktur, energibruk i bygg, estetikk og byggeskikk og Miljøverndepartementets veiledningsmateriell.

Kystverket sørøst
Kystverket har ingen merknader i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet.

Statens vegvesen (SVV)
Trafikale konsekvenser av tiltaket utredes gjennom arbeidet med Indre sentrumsring.
Gjennom arbeidet med detaljregulering må det avklares hvorvidt det er behov for ytterlige utredninger av trafikale konsekvenser. Trafikale konsekvenser for riks- og fylkesvegnettet og eventuelle avbøtende tiltak må framgå av planbeskrivelsen.
Tilrettelegging for gående og syklende må tillegges stor vekt i planarbeidet.
Sykkelparkering er et viktig lokalpolitisk virkemiddel for å øke sykkelandelen i Fredrikstad.
SVV anbefaler at det settes av arealer til sykkelparkering i området, og at det vurderes å sikre arealer til en evt. framtidig
bysykkelordning. Kravene om sykkelparkering i kommuneplanen bør betraktes som et minimumskrav. Det bør sikres høy kvalitet på sykkelparkering gjennom bestemmelser i planen.
Kollektivbetjening må beskrives.
SVV henviser til Statens håndbok 017 for vei- og gateutforming, til Miljøverndepartementets retningslinjer T-1442/2012 om støy i arealplanlegging og T-1520 om luftkvalitet.

NVE
NVE er positiv til at kommunen ønsker å åpne Veumbekken.
De henviser til aktsomhetsplikten iht. vannressurslovens § 5 og krav til sikkerhet i forhold til flom iht. byggeteknisk forskrift § 7-2 og gjør oppmerksom på at deler av planområdet inngår i en kartlagt sone for en 200- års flom. Den skal avmerkes som hensynssone på plankartet og tilknyttes bestemmelser om at utbygging bare er tillatt på bestemte vilkår som avbøter flomfaren.
NVE gjør oppmerksom på at det i planområdet er delvis tykke marine avsetninger og fyllmasser. Det kan være marine avsetninger også under fyllmasser. Før det kan planlegges byggetiltak eller terrenginngrep i områder med marine avsetninger utenfor kartlagte faresoner, må det dokumenteres at grunnen er stabil eller lar seg stabilisere.

Fredrikstad kommune, avdeling miljø og landbruk

Retningslinjene T-1520 om luftkvalitet og T-1442 om støy i arealplanleggingen skal gi føringer for arbeidet med reguleringsbestemmelser for å begrense støy og luftforurensning fra bygg- og anleggsvirksomhet. Retningslinjene må ligge til grunn ved utarbeidelse av planen.

Barnetalsperson i Fredrikstad kommune, Kjell Bergan
Det anses som svært positivt for miljøet at Holmenområdet blir utviklet, ikke bare for barn og unge. Lokalmiljøet ønsker å vise initiativ i forbindelse med reguleringen.
Barnetalspersonen imøteser detaljplan for evt. ytterligere innspill.
Borg bispedømmeråd
Vestre Gravlund ligger i kort avstand fra planområdet, oppstrøms Veumbekken. Her er det tidvis problemer på grunn av flom i Veumbekken, spesielt ved høy vannstand i Vesterelva. Det bes om at eventuelle konsekvenser for kirkegården vurderes i oppstartsfasen.

Fredrikstad fjernvarme
Planlagt trase for fjernvarme krysser planområdet i Oslogata, Huths gate, Borggata og Werenskiolds gate. Fredrikstad fjernvarme ønsker å bli involvert på et tidligst mulig tidspunkt.
Infrastrukturen er plasskrevende og til dels lite fleksibel til retningsendringer.
Det vises til tidligere oversendt informasjon om planer for fjernvarme i e-post 9.8.2011.

Hafslund Nett
Hafslund informerer om hvilke hensyn som må tas i forhold til det elektriske anlegget, prosesser rundt endring av kabelanlegget og ansvarsfordeling med hensyn på vurderinger, utforming og kostnader ved tiltak. Det informeres også om hvordan kabler skal ivaretas i planen og plankartet.
Planforslaget må ta høyde for de anlegg som det er nødvendig for Hafslund å etablere og drifte.
Planområdet krysses av høyspennings jordkabler bygget i medhold av særskilt anleggskonsesjon gitt av NVE. Det kan ikke vedtas planregler som del av reguleringsplan for andre tema.

Holmen vel ved styret
Holmen vel har inntrykk av at prosjektet har bred generell oppslutning i nærmiljøet. Det er knyttet store forventinger til planarbeidet og lettelse for at både gjennomgangstrafikk og oversvømmelsesproblematikk i området vil bli eliminert.
Områdets beboere ønsker en raskere fremdrift og ferdigstillelse så raskt som mulig.
Trafikkavvikling i byggeperioden bør planlegges med trafikkavvikling av minst mulig sjenanse for beboerne i området.
Kombinasjonen av omfattende grunnarbeider, tung anleggstransport og de til dels veldig dårlige grunnforholdene i området bekymrer mange beboere. Holmen vel ber om at det benyttes skånsomme metoder og kjøretøy i arbeidet med anlegget for å unngå skader på eiendom og bygninger.
Beboerne ønsker at det åpne bekkeløpet blir og forblir et attraktivt tilskudd i bydelen. Det er derfor viktig at det velges fysiske løsninger som kommunen vil være i ressursmessig stand til å vedlikeholde i fremtiden.
Holmen Vel ber om å bli orientert om prosjektets utvikling.

Halden arkitektkontor, på vegne av Estar AS
Forslag for utbygging av hybelhus på eiendommene 300/1043, 300/648, 300/650, 300/652, 300/647 og 300/676. Situasjonsplan fra forprosjektet er vedlagt merknaden. Samlet tomteareal

er på ca. 2108 m2. Det er vist 3 lamellbygg på 3 etasjer med til sammen 100 hybelenheter. Utnyttelsesgrad er forslått med ca. BYA = 70 %.
Viser til to avholdte møter med Fredrikstad kommune. Etter avtale med kommunen avventes videre arbeider med boligprosjektet for at forprosjektet skal kunne spilles inn som en del av planarbeidet. Estar AS ber om å bli kontaktet for et videre samarbeid i planprosessen.

Advokat Lars Christian Sunde
Advokaten representerer Båtbua AS.
Virksomheten ble etablert som detaljist på båtutstyr, og importør/grossist på batterier for bil og båt og har i ettertid utvidet til import/engrossalg av en rekke båtprodukter og batteri. Virksomheten er avhengig av tilfredsstillende adkomstmuligheter for både varemottak og leveranse. Det uttrykkes bekymring for at tiltaket vanskeliggjør adkomstforholdene, noe som kan true bedriftens videre eksistens.
Advokaten mener at en forverring av adkomstforhold til bygningen kan anses som vesentlig, jf forskriften § 4 bokstav j. ettersom det antas at atkomsten også vil berøre flere. Det bes om at kommunen igjen vurderer om konsekvensutredning er nødvendig i dette tilfelle.

Ingar Hans Heie
Synes prosjektet er spennende og tror det kan være et løft for hele området.
Vannføringen i bekken bør kartlegges, bekymring for tidvis lite vann i bekken.
Heie mener kommunen må binde seg til å sette av penger til vedlikehold, for å sikre tilfredsstillende vedlikehold etter prosjektet er ferdigstilt.
Gravingen i Holmegata kan føre til rystelser som kan føre til skader på hus og eiendom. Derfor bør status for sprekker og skjevheter etc. kartlegges på forhånd og følges opp etter arbeidene.
Også grunnvannsnivået bør kartlegges og overvåkes.
Parkering i gatenettet bør styres, slik at det ikke går utover oppholdskvaliteten. Heie anbefaler reetablering av gatetun istedenfor boligsone.

Gerd Holm
Er ikke for alternativ 3 og vil ikke akseptere inngrep i eiendommen (Holmegata 24).
Er bekymret for inn- og utkjøring og parkering på eiendommen og adkomst for drosje.
Er bekymret for adkomst i anleggstiden.
Er bekymret for evt. skader som kan oppstår på eiendommen i anleggsperioden.

June Haugen
Mener at det planlagte tiltaket er for bredt, og at det bør vurderes alternative løsninger for bekketverrsnittets utforming eller mindre arealkrevende løsninger for bekkekantene. Mener man bør satse på færre, men gode arealer til opphold.
Mener at prosjektet har et uklart program med unntak av den vanntekniske delen, og påpeker at konsekvenser for blant annet trafikk er uavklart. Synes prosjektet er feilskalert med lite grad av stedstilpasning og stedtilhørighet og det savnes at prosjektet settes i en helhetlig utvikling og opprustning av bydelen
Mener at prosjektet mangler realisme i gjennomføringen og ambisjonsnivået er for høyt.
Mener at prosjektet bør ta større hensyn til en enkel måte å vedlikeholde, fordi det ellers vil forfalle.
Mener at ved å fjerne deler av hagen til enkelte eiendommer, vil det eksisterende miljø og bruksverdi forringes.
Mener at grunnerverv bør fordeles likt på begge sider av veien.

Advokatfirmaet Bjørge-Skaaraas & Co AS for Arne Nilsen AS, West-land AS og Bergli Eiendom
Advokatfirmaet Bjørge-Skaaraas & Co AS har på vegne av sine klienter noen generelle kommentarer til planoppstart:

Lurer på bakgrunn for planarbeidet og beliggenhet av den historiske bekketraseen.

Mener kostnadsoverslaget bør kvalitetssikres og at finanseringen må avklares før man går vider med reguleringsarbeidet for å sikre realisme i gjennomføring og lurer på i hvor stor grad vann- og avløpsmidler kan finansiere tiltaket.

Lurer på politisk forankring av reguleringsprosessen.

Stiller spørsmål ved vurderingen og konklusjonen om at tiltaket ikke er konsekvensutredningspliktig. I denne sammenheng påpekes det at tiltaket vil få trafikale konsekvenser og konsekvenser i forhold til den verneverdige trehusbebyggelsen. De er bekymret for trafikale konsekvenser i Holmenområdet, spesielt tilgjengelighet for Arne Nilsen AS. Gjør oppmerksom at nødetater må få tilgjengelighet.

Bjørge-Skaaraas & Co AS påpeker at nye planer gir både muligheter for næringsdrivende i området, men også usikkerhet for fremtidig drift. De konkrete løsninger er derfor viktig for hvordan de berørte i området vil oppfatte endringene. Advokatfirmaet redegjør videre for eiendommene, klientene de representerer og utfordringene de ser vedrørende videre drift av virksomhet. Det bes om en rask avklaring av rammebetingelsene for fremtiden og påpeker at det er viktig at de enkelte grunneierne blir tatt med i en dialog tidligst mulig i planprosessen.

Forslagsstillers kommentarer til forhåndsuttalelsene

Fylkesmannen i Østfold
Alternativ 3 fra forprosjektet er lagt til grunn for planforslaget. En sammenhengende strandpromenade er viktig del av konseptet for landskapsplanen og foreslått sikret gjennom reguleringsbestemmelsene. Vurdering av flomfare inngår i planarbeidet, se også vedlagt notat: Vurdering av reguleringsplan for planlagt gjenåpning, flo- og flomforhold. Risiko for forurenset grunn er belyst i planarbeidet.(se også kap.7.14). I anleggsperioden er det foreslått å gjøre retningslinje T-1442 og T-1520 gjeldende.

Østfold fylkeskommune
Prinsipper for universell utforming legges til grunn for utforming av prosjektet. Det er et viktig mål med tiltaket å legge tilrette for en sammenhengende grøntstruktur og forslagsstiller merker seg at ØFK ønsker en bru lokalisert ytterst på bryggen. I samarbeid med fylkeskonservatoren vil forslagsstiller utvikle en bevaringsstrategi med mål om å merke de viktigste bygninger på plankartet og gi føringer både for den bevaringsverdige bebyggelsen og evt. nybebyggelsen i tråd med ØFKs anbefalinger.Konsekvenser av tiltaket vil bli vurdert i planbeskrivelsen.

Kystverket sørøst
Ingen kommentar.

Statens vegvesen
Arbeidet med indre sentrumsring er lagt til grunn for planarbeidet. Konsekvenser for planområdet er belyst og det er foreslått endringer i sonedeling av Holmeområdet.

Prinsipp for utforming, og forhold for gående og syklende, samt kollektivtransport og parkeringsforhold er belyst i beskrivelsens kap. 6 og vedlagt notat: "Hovedsykkelforbindelse i Holmegata". Krav om sykkelparkering på privat grunn er styrket i forhold til bilparkering.

NVE
Grunnforhold og konsekvenser for flom er vurdert i planarbeidet, se også vedlagt notat: Områdestabilitet iht. NVEs veileder 7/2014 og notat: Vurdering av reguleringsplan for planlagt gjenåpning. Flo- og flomforhold. Faresone for flom er foreslått videreført med grunnlag i gjeldende kommunedelplan for byområde.

Fredrikstad kommune, avdeling miljø og landbruk
Det er foreslått å gjøre grenseverdier fra tabell 3 i retningslinje T-1442/2012 gjeldende ved detaljering av boligprosjekter i planområdet.

Barnetalsperson i Fredrikstad kommune, Kjell Bergan
Det er gjennomført en omfattende prosess med berørte og ulike aktører og interesser i planområdet, blant annet har det vært avhold møter med Trosvik Lokalsamfunn og Holmen vel. Det har blitt gjennomført egen workshop med ungdom fra Frederik II videregående skole og en representant fra ungdomsrådet. Oppsummering følger saken som vedlegg.

Borg bispedømme
Totalt i prosjektet forbedres flomsituasjonen vesentlig i forhold til i dag. For detaljert informasjon se også vedlegg: Notat: Vurdering av reguleringsplan for planlagt gjenåpning. Flo- og flomforhold.

Fredrikstad fjernvarme
Merknaden er tatt til orientering.

Hafslund Nett
Merknaden er tatt til orientering.

Holmen Vel
Holmen Vel ble orientert nærmere om planarbeidet i møte med styreleder i november 2014. Forslagsstiller er opptatt av god kontakt med beboerne i området, spesielt under byggefasen. En rask fremdrift er også i forslagsstillerens interesse og vil fokuseres videre på i videre planlegging og gjennomføring av prosjektet.

Planlegging av trafikkavvikling i byggeperioden og kartlegging av rystelser med avbøtende tiltak vil være en del av detaljprosjekteringen. Skader som evt. ble påført av anleggsarbeider istandsettes av tiltakshaver. Forslagsstiller vil senere komme tilbake med nærmere informasjon og dialog angående byggefase og gjennomføring.

Halden arkitektkontor, på vegne av Estar AS
Estar AS ble orientert om planarbeidet i et møte i november 2014 og mai 2015. Det konkrete innspill om utvikling av eiendommen bryter med de overordnete føringer for utvikling av planområdet og ble derfor ikke innarbeidet i planforslaget.

Advokat Lars Christian Sunde
Kommunen som er ansvarlig myndighet har funnet at planen omfattes av § 3 i forskrift om konsekvensutredninger (KU), men ikke faller inn under kriteriene i § 4. Planen er dermed

ikke KU-pliktig. Konsekvenser av tiltaket skal likevel alltid belyses i beskrivelsen av reguleringsplanen også når det ikke er krav om konsekvensutredning.

Under planprosessen har forslagstiller hatt dialogmøter med grunneieren og hans advokat for å finne ut hvordan det kan tilrettelegges best mulig for næringsvirksomhet i området under de nye forutsetninger. Prosessen er ikke avsluttet og vil foregå framover for å finne en akseptabel løsning for alle parter.

Ingar Hans Heie
Innspillene ble vurdert i planarbeidet. Det er planlagt en pumpeledning fra Vesterelva til kanalåpningen for å kunne pumpe vann på dager med lite vannføring fra Veumbekken eller stillestående vann. Vurdering av rystelser med avbøtende tiltak vil være en del av detaljprosjekteringen. Det er foreslått å reetablere gater med kjørebane og fortau. Forøvrig henvises til beskrivelsen av planforslag i kap.6.

Gerd Holm
Det er foreslått å opprettholde biladkomst til eiendom via gangveien. I anleggsperioden vil gangadkomst til eiendommen opprettholdes, men det må regnes med at biladkomsten ikke kan opprettholdes under hele byggeperioden. Forslagsstiller ønsker å gjøre oppmerksom på at tiltaket også vil ha positive konsekvenser for eiendommen i forhold til støy- og støvbelastning fra den i dag sterk trafikkerte Holmegata. Også oppholdskvaliteten i Holmegata vil bli vesentlig forbedret, samt at fare for flom fra Veumbekken vil bli redusert.

Kartlegging av rystelser med avbøtende tiltak vil være en del av detaljprosjekteringen. Skader som evt. ble påført av anleggsarbeider istandsettes av tiltakshaver.

June Haugen
Tiltaket ble belyst grundig i forprosjektet i tre alternativer. I forhold til målet med prosjektet er tiltakets bredde en nødvendig forutsetning for etablering av alle tre hovedelementene: en åpen kanal med tilfredsstillende kapasitet for flom fra Veumbekken, gang- og sykkelforbindelse samt gode og inkluderende oppholdsrom og møteplasser som sikrer kontakt til vann og plass til beplantning.

Tiltaket er både et viktig byutviklingsprosjekt for bydelen og Fredrikstad by, samtidig som det er et nødvendig teknisk prosjekt. Ideen for gjenåpning av bekken har riktignok bakgrunn i behov for oppgradering av eksisterende infrastruktur i Holmenområdet. Da kommunen innså at det var nødvendig å gjøre omfattende arbeider i området, noe som krevde store ressurser i tillegg til å påvirke omgivelsen og beboerne sterkt i utbyggingsperioden, var det viktig for forslagsstiller at tiltaket også kunne bidra positivt til byutviklingen. Holmegata er i dag en trafikkert gate som belaster bomiljøet og preger den tilliggende småskala trehusbebyggelsen. Samtidig følger Fredrikstad kommune en overordnet strategi med fokus på utvikling av gode levekår, blant annet gjennom gode grøntarealer, god tilrettelegging for myke trafikanter, gode sosiale møteplasser mm. Utvikling fra bilgate til park og grønnforbindelse er dermed i tråd med de overordnete strategier for byutvikling.
Forslagsstiller mener at det er svært viktig at tiltaket har et høyt ambisjonsnivå for å kunne nå målet om at tiltaket, i tillegg til å være et teknisk prosjekt, også skal være et byutviklingstiltak. Tett samarbeid med driftsavdeling i kommunen skal sikre robuste løsninger.

Forslagsstiller har i dialog med fylkeskommunen vurdert inngrep i eksisterende eiendomsstruktur og bebyggelse. Målet var å unngå å rive mer bebyggelse enn nødvendig.

Derfor er den eksisterende bebyggelsen styrende for plassering av kanalen og konsekvenser for eksisterende hager kan ikke fordeles likt på tilliggende eiendommer. Generelt vil bruksverdien til tilliggende hagene økes fordi belastning i forhold til støy og støv fra Holmegata utgår. For de minste tomtene vil imidlertid endringene kunne påvirke bruksmuligheter til forhagene.

Advokatfirmaet Bjørge-Skaaraas & Co AS for Arne Nilsen AS, West-land AS og Bergli Eiendom
Merknaden er tatt til vurdering i planarbeidet.
Bakgrunn for planarbeidet er omfattende behov for oppgradering av eksisterende infrastruktur i området, ønsket om revitalisering av området, økt tilrettelegging for gang og sykkel og økt hensyn til flom fra Veumbekken. Veumbekken ligger i dag i kulvert under Holmegata. Den ble lagt om allerede på 1920- tallet og det historiske elveløpet er delvis gjenbygget. Det er foreslått å gjenåpne bekken der kulverten ligger i dag.

Kostnadsvurderinger følger de ulike prosjektfaser. Vann- og avløpsmidler skal finansiere delen som er knyttet til tiltak som er nødvendig for rehabilitering av overvannskulvert og ledningsnettet med tilhørende anlegg. Byutviklingstiltakene som følger av tiltakene med oppgradering av VA-nett, vil bli finansiert med andre midler.

Oppstart av reguleringsprosesser krever ikke et formelt vedtak. Arbeidet med åpning av Veumbekken er allikevel forankret politisk gjennom kommunedelplan for Fredrikstad byområde 2011-2023, vedtatt den 16. juni 2011.
Kommunen som er ansvarlig myndighet har funnet at planen omfattes av § 3 i forskrift om konsekvensutredninger (KU), men ikke faller inn under kriteriene i § 4. Planen er dermed ikke KU-pliktig. Men konsekvenser av tiltaket, blant annet trafikale konsekvenser og konsekvenser i forhold til det bevaringsverdige bygningsmiljø vil bli belyst gjennom reguleringsprosessen og i beskrivelsen av reguleringsplanen.

Dialog med grunneiere og næringsdrivende er en viktig del av planprosessen og det ble gjennomført en eller flere dialogmøter med hver grunneier.

FREDRIKSTAD KOMMUNE

Saksnr.: 2025/37200
Dokumentnr.: 16
Løpenr.: 49436/2026
Klassering: 201/133

Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Planutvalget	26.02.2026	17/26

Stabburveien 18 - Søknad om dispensasjon - Bruksendring til politistasjon

Kommunedirektørens innstilling
Kommunedirektøren anbefaler planutvalget å fatte følgende vedtak:
1. Søknad om dispensasjon fra arealformålet i reguleringsplanen for etablering av ny politistasjon i Stabburveien 18 avslås i med hjemmel i plan- og bygningslovens §19-2.
2. Kommunedirektøren gis fullmakt til å foreta eventuell videre saksbehandling i saken.

Sammendrag
Multiconsult Norge AS søker på vegne av Tress Asset Managment AS om dispensasjon fra arealformålet i reguleringsplanen for fremtidig etablering av ny politistasjon i Stabburveien 18.

Eksisterende politistasjon i sentrum skal legges ned.

Kommunedirektøren anbefaler planutvalget å avslå søknaden om dispensasjon fra arealformålet i reguleringsplanen for etablering av ny politistasjon i Stabburveien 18.

Vedlegg
1 Oversiktskart - Stabburveien 18
2 D01 Kommunekart 1-1000 (1) (3).pdf
3 D03 kart som viser tilgjengelighet
4 Stabburveien 18 - Bilde
5 Svar til Statsforvalteren - Sarpsborg og Fredrikstad.pdf
6 Uttalelse til søknad om dispensasjon - etablering av politistasjon - eiendom 201/133 - Stabburveien 18
7 Fredrikstad - ny uttalelse - dispensasjon - etablering av politistasjon - Stabburveien 18 - 201 133.PDF

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)
Øvrige saksdokumenter i sak 2025/37200

Saksopplysninger
Tiltaket
Multiconsult Norge AS søker på vegne av Tress Asset Managment AS om dispensasjon fra arealformålet i reguleringsplanen for fremtidig etablering av ny politistasjon i Stabburveien 18.

Politiet planlegger å benytte cirka en tredjedel av bygningsmassen på eiendommen, dvs. cirka 2413kvm. Politistasjonen skal inneholde nærpolitiseksjonen og etterforskningsseksjonen. Arrest, operasjonssentral, passutstedelse, sivilrettspleie/namsmann, PST og våpensøknad vil være lokalisert andre steder.

Eksisterende politistasjon i sentrum skal legges ned.

Det legges opp til at det senere skal sendes inn en byggesøknad som omhandler de søknadspliktige tiltakene i forbindelse med bruksendringen i Stabburveien 18.

Plangrunnlag
Tiltaksområdet er avsatt til Bebyggelse og anlegg i kommuneplanens arealdel, plan-ID 913, og omfattes av hensynssoner for ras- og skredfare.

Tiltaksområdet er i reguleringskartet avsatt til Industri i reguleringsplanen for *Et område ved Rolvsøyveien til industriformål m.v.,* plan-ID 50. Reguleringsbestemmelsenes §2 sier at *«Bebyggelsen kan innredes til forretninger, lagerlokaler, bedrifter og annen virksomhet.»*

Nabovarsling
Nabovarsling er gjennomført uten at det er innkommet merknader.

Søkers redegjørelse og dispensasjonssøknad
Søker anfører at det søkes om dispensasjon fra reguleringsplanens industriformål i forbindelse med bruksendring fra kontor/administrasjon til politistasjon med tilhørende funksjoner i Stabburveien 18. Politiet planlegger å benytte cirka en tredjedel av bygningsmassen på eiendommen, dvs. cirka 2413kvm. I dag er det cirka 130-140 ansatte som jobber ved politistasjonen i sentrum. I Stabburveien 18 vil dette antallet reduseres til rundt 100 ansatte.

En god og funksjonell eiendom med strategisk riktig lokalisering er avgjørende for å løse politiets samfunnsoppdrag. Etter en grundig prosess er Stabburveien 18 vurdert som det mest hensiktsmessige alternativet. Tiltaket er en samfunnskritisk funksjon som styrker trygghet, beredskap og kriminalitetsforebygging i området.

Politistasjonen skal inneholde nærpolitiseksjonen og etterforskningsseksjonen. Arrest, operasjonssentral, passutstedelse, sivilrettspleie/namsmann, PST og våpensøknad vil være lokalisert andre steder, blant annet på Ski, Sarpsborg og Grålum. Politistasjonen vil således ikke være besøksintensiv. I en kartlegging i april 2024 hadde politiet gjennomsnittlig 27 personer på besøk daglig. I Stabburveien 18 vil dette tallet gå ned da det her ikke vil være publikumsfunksjoner. Publikumstrafikken vil hovedsakelig være knyttet til avtalte møter og avhør, og vil dermed være begrenset.

Søker anfører videre at Stabburveien 18 har en sentral beliggenhet på Råbekken like ved Riksvei 109 som er hovedveien mellom Fredrikstad og Sarpsborg. Beliggenheten sikrer en effektiv utrykning til byens sentrale soner med kun 5 minutter til Fredrikstad sentrum. Kort gangavstand med kun 5 minutter til offentlig kommunikasjon med hyppige bussavganger samt god parkeringsdekning, gjør lokasjonen svært publikumsvennlig. Når det gjelder ABC-prinsippet er området således lett tilgjengelig for gående, syklende og reisende med kollektivtrafikk. Dette gjelder både for arbeidstakere og publikum.

Området Stabburveien består hovedsakelig av bilforretninger, verksteder, bensinstasjon, forsamlingslokale og annen detaljhandel. Søker er ikke kjent med at omsøkte eiendom har blitt brukt til industri. Eiendommen har tidligere vært, og er fortsatt, benyttet til kontor og administrasjonsformål med cirka 150 ansatte. Ny bruk av bygningen til politistasjon med tilhørende cirka 100 ansatte blir således omtrent tilsvarende bruk som i dag.

Tiltaket vil ikke vesentlig tilsidesette hensynet bak industriformålet eller hensynet bak Byvekstavtalen ettersom eiendommen og området ellers ikke har vært i bruk til ordinær industri. Den planlagte bruken av eiendommen er i tråd med tidligere og nåværende bruk og endringen bidrar til effektiv arealutnyttelse og gjenbruk av eksisterende bygningsmasse uten å skape vesentlig støy eller andre ulemper for naboer. Området er lett tilgjengelig med

offentlig transport, til fots, per sykkel og med bil for ansatte og brukerne av politistasjonen. Antallet ansatte som flytter ut, er omtrent tilsvarende det som flytter inn. Byvekstavtalens mål om nullvekst synes å være ivaretatt.

Fordelene med tiltaket er at det er i tråd med tidligere bruk av eiendommen som kontor og administrasjonsbygg, men med noen tilleggsfunksjoner for offentlig tjenesteyting. Tiltaket gjenbruker eksisterende bygningsmasse og reduserer behovet for nybygg. Tiltaket vil bidra til bedre utnyttelse av eksisterende bygg. Politistasjonen med tilhørende funksjon blir mer sentralisert midt mellom Sarpsborg og Fredrikstad, der det er kort vei til hovedveinett og E6. Med ny bro over Glomma (Omberg – Torp), samt ny adkomstvei fra rundkjøring mellom fylkesvei 109 og Lislebyveien, vil plasseringen av ny politistasjon i Stabburveien bli enda mer sentralisert. Kollektivtrafikk er tilgjengelig i umiddelbar nærhet.

Ulempene vurderes som små, da tiltaket ikke hindrer fremtidig industriutvikling i kommunen, og ikke medfører miljømessige eller estetiske konsekvenser. Fordelene ved dispensasjonen er klart større enn ulempene.

Vilkårene for å gi dispensasjon er ivaretatt.

Tiltakshavers redegjørelse
Tiltakshaver anfører at den nye politistasjonen ikke vil være besøksintensiv da publikumsmottak og øvrige publikumstjenester skal lokaliseres andre steder enn i Stabburveien. Det vil heller ikke komme besøkende fra hele regionen til den nye politistasjonen i Stabburveien. Det er kun Nærpolitiseksjonen (patrulje og forebyggende arbeid) og Etterforskningsseksjonen som skal være i Stabburveien, hvor publikumstrafikken vil være begrenset og hovedsakelig knyttet til avtalte møter og avhør. Dette gir et begrenset antall besøkende, sannsynligvis mindre enn 25 personer per dag.

Eksisterende leietakere i Stabburveien 18 (Fredrikstad Energi AS og Smart Energi AS) flytter til Fredrikstads bykjerne når Fredrikstad politistasjon etableres i Stabburveien 18. De har et tilsvarende antall kontoransatte som politiet vil få. Det betyr at flytting av politistasjonen ikke vil medføre økt trafikk.

Politiets lokasjonsvalg for etablering av ny politistasjon i Fredrikstad følger føringene fra Stortingets Justiskomité, som slår fast at politiets lokale struktur skal fastsettes av politiet selv. Det er ikke et krav at alle berørte kommuner må være enige for at slike endringer kan gjennomføres. Lokasjonen i Stabburveien 18 er valgt fordi den best ivaretar beredskap, responstid, logistikk, sikker adkomst og egnethet for operative tjenester.

Byvekstavtalen for Nedre Glomma 2024–2033 er politisk, men ikke juridisk bindende. Strekningen forbi Råbekken er den mest brukte kollektivstrekningen i Fredrikstad, med over 5000 reisende på en hverdag, og området har god tilgjengelighet for både sykkel, gange og kollektivtransport. Det er samtidig et område med pågående satsing på mobilitetstiltak. Da kontortrafikken videreføres på dagens nivå, publikumstrafikk til politistasjonen reduseres, og patruljebiler er unntakstrafikk, vil etableringen i liten eller ingen grad bidra til økt personbiltrafikk. Byvekstavtalen legger også vekt på gjenbruk av eksisterende bygg. Stabburveien 18 har en utforming som allerede er godt tilpasset politiets behov. Fremfor å bygge nye bygg er det samfunnsøkonomisk riktig å utnytte eksisterende bygg.

Dagens politistasjon ligger i et område definert som mobilitetskategori A. Denne kategorien gjelder området, ikke virksomhetens/politiets behov, det vurderes separat. Den nye politistasjonen vil ha begrenset antall besøkende, primært avhør og avtalte møter. Den vil ikke ha høy tetthet av ansatte, men et behov for bruk av bil i operativ tjeneste. En klassifisering etter ABC-prinsippet tilsier derfor at virksomheten skal plasseres i kategori B.

Råbekken er i den regionale lokaliseringsanalyse (2013) vurdert til å være et B-område etter ABC-prinsippet. Området har god tilgjengelighet for sykkel og buss og er et middels tilgjengelig område for bosatte uten bil. Det tilsier at omsøkt virksomhet er «rett virksomhet på rett plass». Politistasjon (med det innholdet som kommer i Stabburveien 18) skal iht. ABC-prinsippet ikke ligge i sentrum, dette har tiltakshaver avklart med Asplan Viak som har utarbeidet fylkets veileder for ABC-prinsippet.

Et avslag på dispensasjonen vil i praksis medføre et bruksforbud av bygget i forhold til historisk bruk.

Det foreligger ingen forhold i ABC-prinsippet eller Byvekstavtalen som tilsier at etablering av en politistasjon i Stabburveien 18 er trafikkmessig, planfaglig eller miljømessig uheldig. Lokasjonen er i samsvar med statlige føringer, har godt kollektivtilbud og god tilgjengelighet for gående og syklende. Tiltaket vil heller ikke generere mer trafikk enn dagens situasjon. Løsningen representerer effektiv arealforvaltning og bidrar til bærekraftige byutviklingsmål.

Uttalelse fra politiet
«I 2021 igangsatte Øst politidistrikt innsiktsarbeidet "Fremtidens polititjenester" med utgangspunkt i at leiekontraktene for Halden, Fredrikstad og Sarpsborg politistasjoner utløp henholdsvis i 2025 (Halden), og 2027 (Fredrikstad og Sarpsborg).

Innsiktsarbeidet tok utgangspunkt i innbyggerinvolvering og ambisjonen var å kombinere en brukerorientert og utviklingsrettet tilnærming. I målgruppa var foruten innbyggere, næringsliv, byenes ordførere og politiråd med flere. Tilbakemeldingene vi fikk fra dette arbeidet var avgjørende for at man ikke anbefalte en sammenslåing av Fredrikstad og Sarpsborg politistasjoner etter modell fra sammenslåingen av blant annet Porsgrunn og Skien politistasjoner.

Det ble gjennom arbeidet formidlet et sterkt lokalpolitisk engasjement for å beholde byenes politistasjoner sentrumsnært. Når det gjaldt innbyggerne så ønsket de seg et digitalt førstevalg, men det var også viktig for innbyggerne at politistasjonen var tilgjengelig for fysiske oppmøter ved behov.

Siden 2021 har mange funksjoner som krevde fysisk oppmøte blitt digitalisert og/eller sentralisert og tjenester som Pass, politiattest og våpensøknader er enten blitt digitalisert eller tatt ut fra politistasjonens oppgaveportefølje.

I dag består Fredrikstad politistasjon av Nærpolitiet (Patrulje og forebyggende) samt Etterforskning. Patrulje og forebyggende ønsker vi at i så stor grad som mulig skal møte innbyggerne ute på oppdrag og løse innbyggernes utfordringer på stedet ved å opprette saker, sikre spor og ta de nødvendige avhør umiddelbart etter hendelsen. Når det gjelder etterforskning er det for flere sakstyper blitt mulig å anmelde på nett og det er bare et fåtall anmeldelser som krever fysisk oppmøte på en politistasjon. Det er dessuten opprettet en servicetelefontjeneste som blir kalt "Ved første kontakt" hvor innbyggerne kan henvende seg og få svar på ting de lurer på rundt saker ol.

Når det gjelder patruljene våre er det sjeldent at de rykker ut på oppdrag fra politistasjonen, patruljene er som regel mobile ute og blir sendt på oppdrag fra der de måtte befinne seg når oppdraget oppstår.

På bakgrunn av dette kan man hevde at betydningen av at en politistasjon er lokalisert i sentrumskjernen har blitt mindre siden 2021 dessuten mener vi at plasseringen av Fredrikstad politistasjon i Stabburveien 18 er "utrykningsvennlig" og "Sentrumsnært" nok i det vi har rask tilgang til hovedveiene via RV 109. Denne tilgangen blir ytterligere forbedret når det kommer ny rundkjøring nord for Stabburet samt når den nye brua over

Glomma blir en realitet.

I forkant av anbefalingen av Stabburveien 18 har man dessuten sett at kjøretiden til sentrumskjernen er 5 minutter i vanlig kjøretid (enda raskere ved utrykningskjøring) og at responstidskravet på 20 minutter (ved en befolkningsmengde på over 20.000) i stor grad er overlappende og overholdt uavhengig av om politistasjonen ligger i sentrum eller i Stabburveien 18.

I et miljøperspektiv er det dessuten et uttrykt statlig ønske om gjenbruk av eksisterende bygg framfor å bygge nye og Stabburveien 18 framstår med ombyggingen som et meget godt valg og noe som vil svare ut politiets krav til funksjonalitet og brukervennlighet. Beliggenheten er dessuten lett tilgjengelig med buss (Glommaringen) som stopper rett i nærheten av Stabburveien 18.»

Uttalelse fra Politiets Fellestjenester
Politiets Fellestjenester uttaler at Byvekstavtalen mellom stat, fylkeskommunen og kommunene ble inngått i oktober 2024, etter at de aktuelle prosjektene for både Sarpsborg og Fredrikstad hadde fastsatt sitt mandat geografisk og innhentet kandidater fra markedet. Byvekstavtalen hadde ikke formelt trådt i kraft på tidspunktet det ble brakt inn kandidater til konkurransene, og under enhver omstendighet fremgår det av avtalen at den er *"politisk og ikke juridisk bindende"*.

I nasjonale føringer for lokalisering av statlige arbeidsplasser er det i retningslinjenes kap. 3 om virkeområde, klart definert at disse retningslinjene ikke gjelder *"ved flytting innanfor same kommune som følgje av at leigekontraktar går ut"*. Formålet bak de aktuelle retningslinjene, å beholde statlig kontor- og arbeidsvirksomhet innenfor den samme kommunen hvor de opprinnelig ble opprettet, er således ivaretatt. Politiets fellestjenester vurderer derfor at plasseringen av de aktuelle politistasjonene i Sarpsborg og Fredrikstad ikke står i motstrid med siktemålet som fremgår av nasjonale føringer for lokalisering av statlige arbeidsplasser. Under enhver omstendighet er det plan- og bygningsloven som gir det samlede rammeverket for planlegging og byggesak for kommuner og regioner, og at kommunen gjennom den til enhver tid gjeldende reguleringsplan regulerer hva som kan bygges og hvor.

Det ble kunngjort søk etter aktuelle kandidater i det private leiemarkedet juli 2024. I forkant av dette henvendte ØPD seg til både Sarpsborg og Fredrikstad kommune og varslet at leieavtalene ved dagens politistasjoner utløp i 2027, at prosess for leie av nye lokaler ville iverksettes i nær fremtid og oppfordret begge kommuner til å melde inn kandidater i de forestående søkene. Fredrikstad kommune meldte ikke inn noen kandidater.

Uttalelse fra Østfold fylkeskommune
Fylkeskommunen viser til brev sendt 7. januar 2026 fra Østfold fylkeskommune til Kommunal- og distriktsdepartementet hvor fylkesordfører og ordfører for Fredrikstad kommune fraråder flytting av politistasjonen. Her fremgår det at flytting av politistasjonen til Råbekken er i konflikt med statlige planretningslinjer for areal og mobilitet, Fylkesplanen for Østfold samt byvekstavtalens intensjoner om nullvekst i biltrafikken og effektiv arealutnyttelse.

Etablering av politistasjon er et tiltak hvor virkningen for omgivelsene er omfattende, og Østfold fylkeskommune mener dette vil kunne utløse krav til reguleringsplan. Fylkeskommunen mener at eiendommen bør omreguleres og at dette tiltaket ikke bør behandles som en dispensasjon.

En plassering av politistasjon i Råbekken strider imot Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet samt byvekstavtalen. Plasseringen strider imot både nasjonale og regionale

føringer og interesser. Østfold fylkeskommune mener at vilkårene for å innvilge dispensasjon dermed ikke er til stede.

Østfold fylkeskommune konkluderer med at de fraråder at dispensasjon blir gitt da regionale interesser blir særlig berørt gjennom Statlige retningslinjer for arealbruk og mobilitet, Fylkesplanen – Østfold mot 2050 og Byvekstavtalen for Nedre Glomma 2024-2033.

Uttalelse fra Statsforvalteren
Statsforvalteren uttaler at lokalisering av offentlige arbeidsplasser kan bidra til et levende og attraktivt sentrum og at Fredrikstad sentrum ikke er større enn at en arbeidsplass med ca. 100 ansatte vil være en faktor i sentrumsutviklingen. Statsforvalteren mener offentlige virksomheter har et særlig ansvar for å følge opp nasjonale og regionale føringer.

Til å ligge utenfor bysentrum må en lokalisering på Råbekken, langs fylkesvei 109, anses å ha forholdsvis god kollektivdekning med buss. Området er imidlertid ikke et kollektivknutepunkt som sentrum, og det er ikke nærhet til jernbanestasjonen. I sentrum går det flere busser til og fra andre steder i kommunen. Det å måtte bytte buss reduserer sannsynligheten for å velge buss fremfor bil.

Sentrum er mer tilgjengelig for flere med buss enn et område langs fylkesvei 109. Med tanke på befolkningsutviklingen og føringene om mer kompakte byer vil også stadig flere innbyggere, og dermed potensielle besøkende og ansatte, bo i sentrum eller sentrumsnært. Dette øker muligheten for grønn mobilitet, ved plassering av offentlige arbeidsplasser i sentrum.

I en nærings- og lokaliseringsanalyse for Nedre Glommaregionen fra 2013, er Råbekken vurdert å være et B-område etter ABC-prinsippet (rett virksomhet på rett sted). Det er kun sentrumsområdene i Sarpsborg og Fredrikstad som ble vurdert som A-områder. Analysen ble utarbeidet for Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune, Østfold fylkeskommune og Statens Vegvesen region Øst gjennom Samarbeidsavtalen for areal- og transportutvikling i Nedre Glomma.

Det er også inngått en byvekstavtale for Nedre Glomma. Av 7.2.5 fremgår det her at «Kommunale, fylkeskommunale og statlige virksomheter skal primært lokaliseres slik at de bidrar til å styrke sentrumsutviklingen og redusere behovet for biltransport.». Av 7.5.2 går det frem at «Staten legger punkt 7.2.5 og ABC-prinsippet for lokalisering til grunn ved etablering av statlige arbeidsplasser».

Søker argumenterer for at den framtidige virksomheten vil være en B-virksomhet etter ABC-prinsippet. Uavhengig av antall besøkende og antall kontorarbeidsplasser vil det være en arbeidsplass med omkring 100 ansatte og noe besøkende. Hvor en slik virksomhet legges påvirker både nullvekstmålet og sentrumsutviklingen. Utbyggingspresset i Fredrikstad sentrum er per i dag ikke større enn at selv B-virksomheter primært bør legges til sentrum.

Statsforvalteren bemerker at føringen som Politiets Fellestjenester viser til i sitt brev 15. januar 2026, om at «retningslinjene ikke gjelder *«ved flytting innanfor same kommune som følgje av at leigekontraktar går ut»*, omhandler føringer om mulig utflytting av statlige arbeidsplasser fra Oslo og sentrale kommuner i Oslo-området. Den er derfor ikke relevant i denne saken.

Statsforvalteren mener tiltaket er i strid med statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet og den regionale planen Østfold mot 2050. En dispensasjon vil heller ikke følge opp byvekstavtalen for Nedre Glomma. Statsforvalteren fraråder derfor at søknaden innvilges. Statsforvalteren mener det bør vurderes ytterligere alternativer for å klargjøre om det finnes andre steder med bedre tilgjengelighet.

Konsekvenser for sosial bærekraft
Ikke relevant

Konsekvenser for økonomisk bærekraft
Ikke relevant

Konsekvenser for miljømessig bærekraft
Ikke relevant

Ansattes medbestemmelse
Ikke relevant

Vurdering
Dispensasjon fra reguleringsplanens arealformål
I reguleringskartet er tiltaksområdet avsatt til industriformål. I reguleringsbestemmelsene fremgår det i tillegg at *«Bebyggelsen kan innredes til forretninger, lagerlokaler, bedrifter og annen virksomhet.».* Kommunedirektøren mener likevel at en politistasjon medfører noe mer og annet enn det reguleringsplanen åpner for. Følgelig medfører en etablering av en politistasjon i Stabburveien 18 dispensasjon fra reguleringsplanens arealformål.

Virkninger for nærområdet ved og rundt Stabburveien 18
At en politistasjon etablerer seg i Stabburveien 18 vil isolert sett ikke virke negativt på næringsområdet ved og rundt Stabburveien 18. Området vil i så tilfelle i hovedsak bli som tidligere da eksisterende kontorarbeidsplasser i stor grad erstattes av politiets kontorarbeidsplasser.

Nedleggelse av politistasjonen i Fredrikstad sentrum
At eksisterende politistasjon ligger i sentrum, virker kriminalitetsforebyggende og øker trygghetsfølelsen i sentrum. Denne lokaliseringen bidrar også til å opprettholde et levende bysentrum med tilhørende aktivitet, handel, servicetilbud og arbeidsplasser. I tillegg bidrar denne lokaliseringen til redusert byspredning og reduser bilbruk. Det er derfor meget uheldig dersom politistasjonen flytter ut av sentrum.

Utfordringen i denne saken er således at politistasjonen flytter fra sentrum, ikke selve etableringen i Stabburveien 18.

Biltrafikk
Når det gjelder biltrafikk er det etter kommunedirektørens vurdering åpenbart at en politistasjon i Stabburveien vil medføre mer biltrafikk enn en politistasjon i sentrum. Det er riktignok et godt kollektivtilbud og gode gang- og sykkelveier til Stabburveien, men flere ansatte og besøkende til en politistasjon lokalisert i Stabburveien vil uansett velge bil som fremkomstmiddel. I tillegg er det fra Fredrikstaddistriktet flere direkte bussruter til sentrum enn til Stabburveien.

Kommuneplanens bestemmelse om ABC-prinsippet
Det eneste kommuneplanens bestemmelser sier om ABC-prinsippet er at *«All lokalisering av næring skal skje etter ABC-prinsippet»*. Etter kommunedirektørens vurdering er ikke en politistasjon å betrakte som næringsvirksomhet i denne sammenheng. Dispensasjonen kan da ikke vurderes opp mot kommuneplanens bestemmelse om ABC-prinsippet.

Hensynet bak reguleringsplanens arealformål
Da reguleringsbestemmelsene åpner opp for mange slags virksomheter, er det ikke uten videre åpenbart at hensynet bak reguleringsplanens arealformål blir *vesentlig* tilsidesatt ved

etablering av en politistasjon i Stabburveien 18 som i stor grad består av kontorarbeidsplasser.

Fordeler og ulemper ved dispensasjonen
Etter kommunedirektørens vurdering er det en fordel ved dispensasjonen at den legger til rette for at omsøkte arealer fortsatt blir benyttet i fremtiden. Som nevnt vil en etablering av en politistasjon i Stabburveien 18 isolert sett ikke virke negativt på næringsområdet ved og rundt Stabburveien 18.

Byvekstavtalen for Nedre Glomma 2024-2033 skal blant annet bidra til å styrke sentrumsutviklingen samt redusert personbiltrafikk. Etter kommunedirektørens vurdering er en etablering av en politistasjon i Stabburveien 18 i strid med denne byvekstavtalen både med hensyn på lokalisering og biltrafikk. Kommunedirektøren legger videre til grunn at Statsforvalteren og Østfold fylkeskommune har gjort en korrekt vurdering i at plasseringen av en politistasjon i Stabburveien 18 også er i strid med statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet samt at plasseringen strider imot både nasjonale og regionale føringer og interesser. Det er en stor ulempe ved dispensasjon at den legger til rette for at nevnte retningslinjer, føringer, interesser og byvekstavtale brytes.

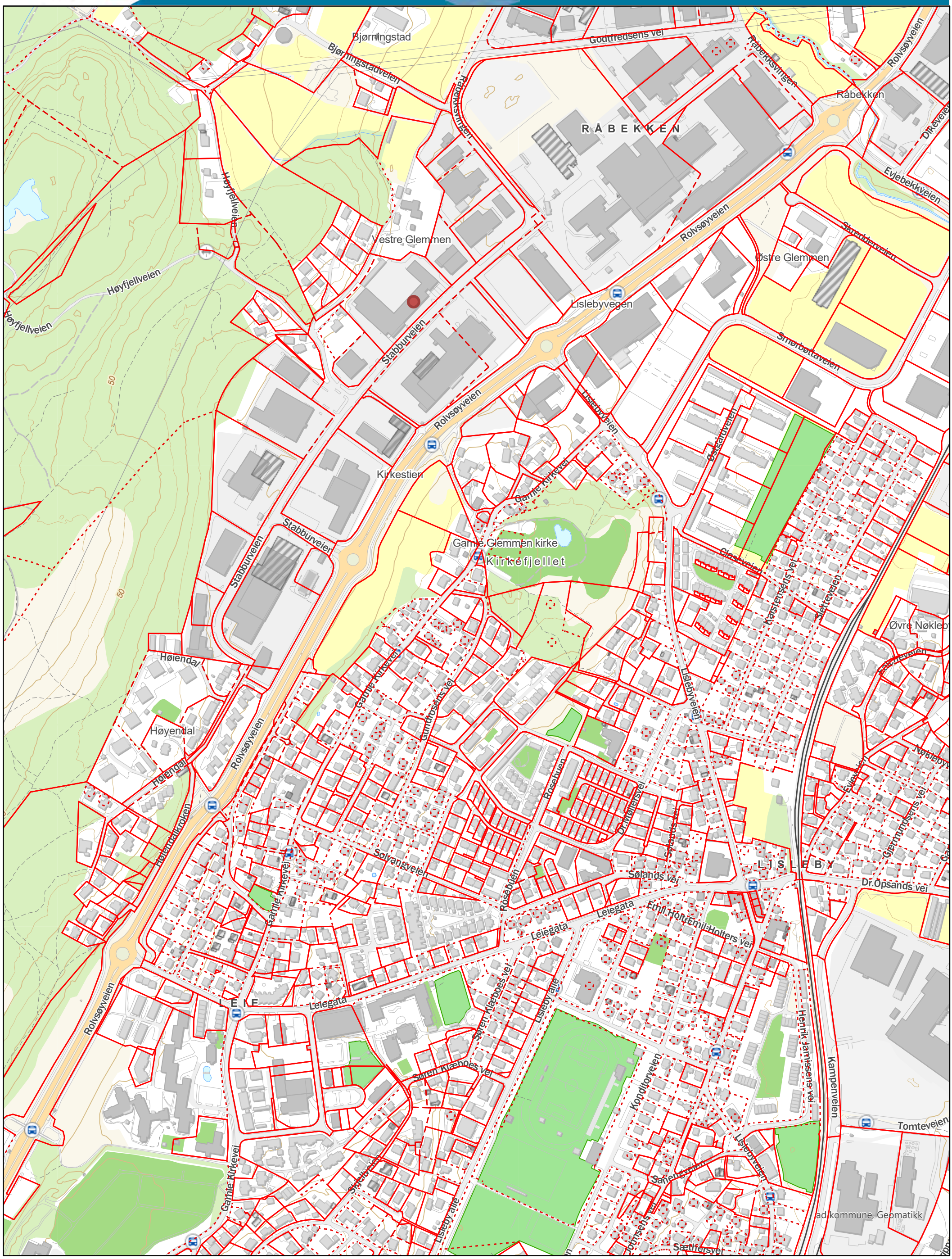
Kommunedirektøren hverken vil eller kan anbefale en dispensasjon som legger til rette for at nevnte retningslinjer, føringer, interesser og byvekstavtale brytes da ulempene med slik dispensasjon er større enn fordelene. Det tillegges også vekt at både Statsforvalteren og Østfold fylkeskommune fraråder at dispensasjonssøknaden innvilges.

Om eksisterende leietakere i Stabburveien 18
Det er positivt at eksisterende leietakere i Stabburveien 18 flytter til sentrum av Fredrikstad. Dette kan imidlertid ikke tillegges vekt da det i denne saken ikke er vurderingstema hvor eksisterende virksomheter i Stabburveien 18 flytter i fremtiden.

Om tillatt bruk av arealene til Stabburveien 18
Tiltakshaver uttaler at et avslag på dispensasjonen i praksis vil medføre et bruksforbud av bygget i forhold til historisk bruk. Til dette er å bemerke at bygningsmassen på eiendommen fortsatt kan benyttes til det den er godkjent til. I tillegg åpner reguleringsplanen for flere bruksområder.

Konklusjon
Kommunedirektøren anbefaler planutvalget å avslå søknaden om dispensasjon fra arealformålet i reguleringsplanen for etablering av ny politistasjon i Stabburveien 18.

FREDRIKSTAD KOMMUNE

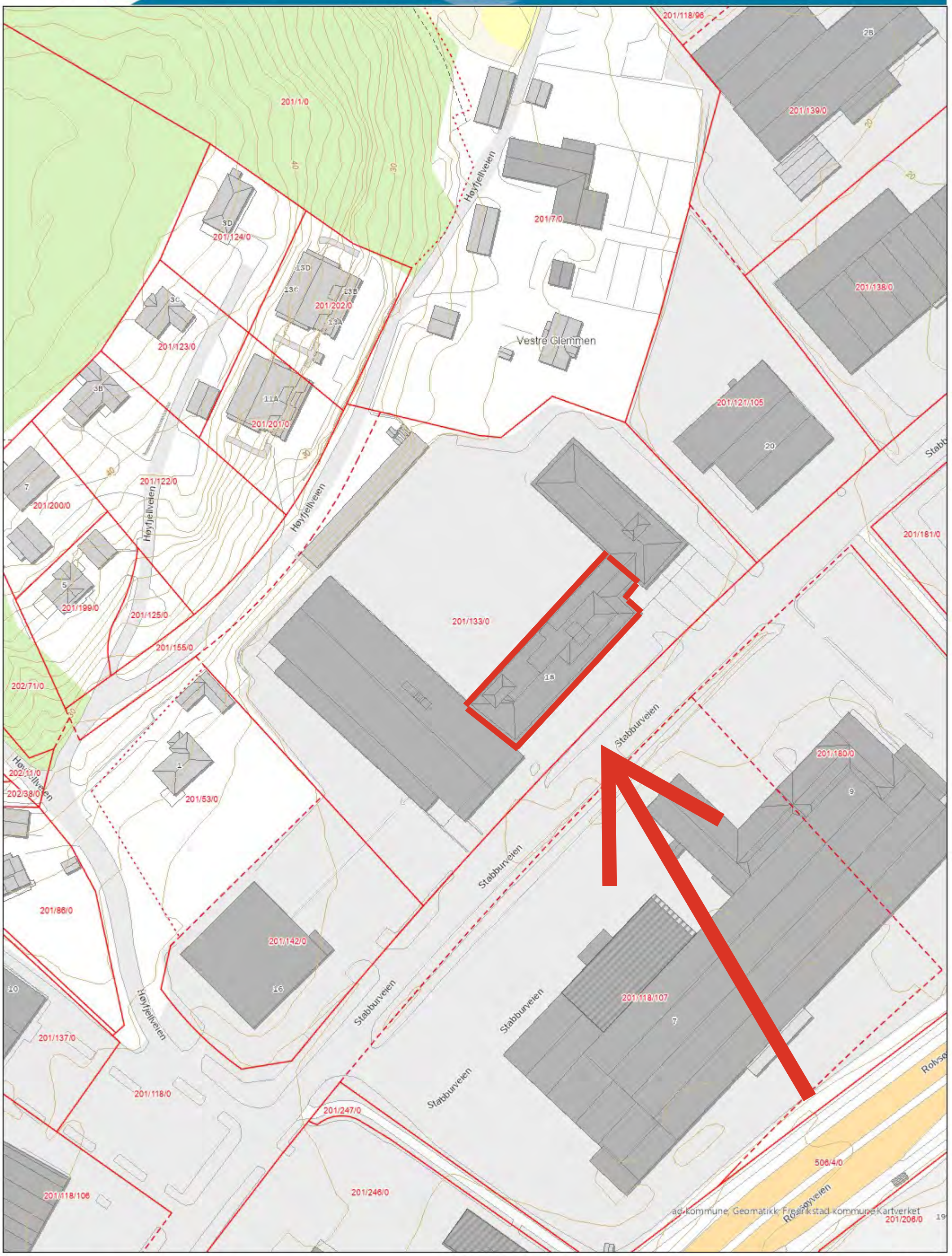


0 150 300 Meter

Målestokk 1:5 000

Dato 12.01.2026

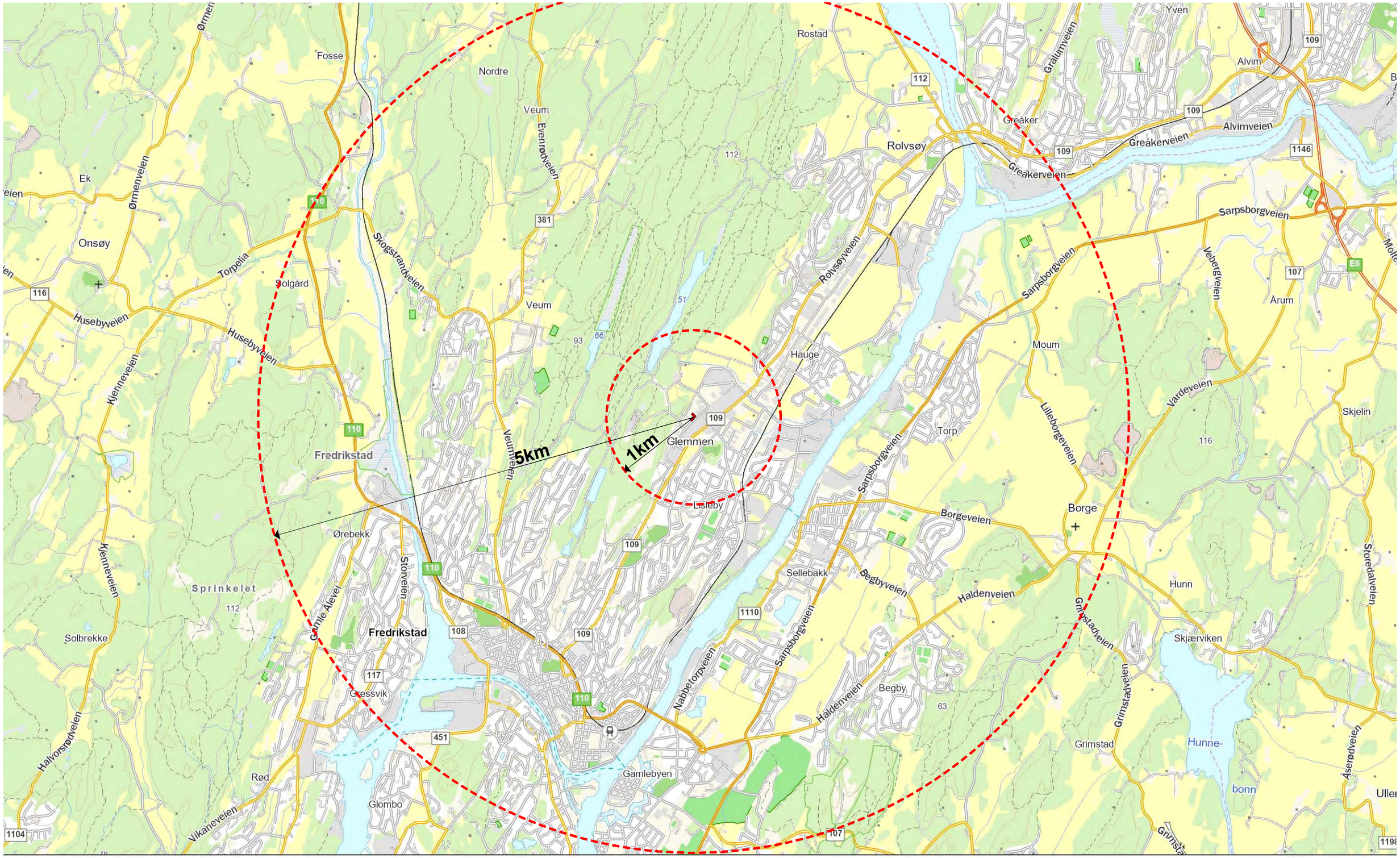
FREDRIKSTAD KOMMUNE



0 30 60 Meter

Målestokk 1:1 000

Dato 21.11.2025



LINK Arkitektur
Storgata 22 Fredrikstad 1607 Norge

Kart

S18

538

Dato
10.12.2025

LINK Arkitektur

Stabburveien 18

Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus
Postboks 325
1502 Moss

Deres referanse:	Vår referanse:	Sted, dato:
2023/34332		Oslo, 15.01.2026

Sarpsborg og Fredrikstad – lokalisering av politistasjoner

Det vises til brev 12. januar 2026, hvor det etterlyses en tilbakemelding på *"hva slags vurderinger som ligger til grunn for ny lokalisering av politistasjonen i Fredrikstad og eventuell ny lokalisering av politistasjonen i Sarpsborg, og hvordan føringene i byvekstavtalen og statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet ivaretas"*

Byvekstavtalen
I ovennevnte brev vises det til byvekstavtale mellom stat, fylkeskommunen og kommunene. Denne avtalen ble inngått i oktober 2024, etter at de aktuelle prosjektene for både Sarpsborg og Fredrikstad hadde fastsatt sitt mandat geografisk og innhentet kandidater fra markedet.

Byvekstavtalen hadde ikke formelt trådt i kraft på tidspunktet det ble brakt inn kandidater til konkurransene, og under enhver omstendighet fremgår det av avtalen at den er *"politisk og ikke juridisk bindende"*.

Herunder er det viktig å fremheve at byvekstavtalen og politiets prosess for leie av lokaler i politiet i stor grad har sammenfallende mål hva gjelder knutepunktsutvikling, offentlig transport og generell offentlig samhandling.

Nasjonale føringer
I nevnte brev vises det til nasjonale føringer for lokalisering av statlige arbeidsplasser. I retningslinjenes kap. 3 om virkeområde, er det klart definert at disse retningslinjene ikke gjelder *"ved flytting innanfor same kommune som følgje av at leigekontraktar går ut"*.

I de to sakene Statsforvalteren løfter frem flyttes politistasjonene innenfor samme kommune. Formålet bak de aktuelle retningslinjene, å beholde statlig kontor- og arbeidsvirksomhet innenfor den samme kommunen hvor de opprinnelig ble opprettet, er med andre ord ivaretatt.

PFT vurderer derfor at plasseringen av de aktuelle politistasjonene i Sarpsborg og Fredrikstad ikke står i motstrid med siktemålet som fremgår av nasjonale føringer for lokalisering av statlige arbeidsplasser.

Under enhver omstendighet er det plan- og bygningsloven som gir det samlede rammeverket for planlegging og byggesak for kommuner og regioner, og at kommunen

gjennom den til enhver tid gjeldende reguleringsplan regulerer hva som kan bygges og hvor.

Politiet og øvrige statlige leietakere vil som hovedregel bli aktualisert som potensielle leietakere i detaljreguleringsfasen, hvorpå det vil ligge til utleier å søke om eventuell omregulering av formål. Dette vil igjen gi planmyndighetene tilstrekkelig kontroll for ønsket byutvikling.

Instruks om håndtering av bygge- og leiesaker
På vegne av bruker, Øst politidistrikt (ØPD), har Politiets Fellestjenester (PFT) gjennomført prosess for nye leieavtaler i Sarpsborg og Fredrikstad ettersom inneværende leieavtaler utløper i 2027.

I tråd med statlige retningslinjer, Instruks om håndtering av bygge- og leiesaker i statlig sivil sektor (leieinstruksen), ble Statsbygg kontaktet for første gang i september 2023 for å undersøke i hvilken grad det forelå statlig tomgangsleie som potensielt kunne svare ut det aktuelle behovet. I august 2024 mottok PFT informasjon fra Statsbygg om at det ikke var aktuelle objekter med statlig tomgangsleie.

Det ble kunngjort søk etter aktuelle kandidater i det private leiemarkedet juli 2024. I forkant av dette henvendte ØPD seg til både Sarpsborg og Fredrikstad kommune og varslet at leieavtalene ved dagens politistasjoner utløp i 2027, at prosess for leie av nye lokaler ville iverksettes i nær fremtid og oppfordret begge kommuner til å melde inn kandidater i de forestående søkene.

Markedssøkene som ble gjennomført etterlyste kandidater *"sentrum/sentrumsnært"*. Det ble søkt etter kandidater i og nært sentrum fordi det erfaringsmessig er et mindre utvalg i sentrumskjernen, og i tillegg store prisforskjeller på sentrumskjerne og sentrumsnære kandidater. Sistnevnte har en tydelig side til leieinstruksens overordnede formål om å finne det mest økonomisk gunstige alternativet for staten.

Sarpsborg kommune meldte inn en kandidat i forbindelse med markedssøket som ble invitert med i konkurransen, men kommunen valgte senere å selge den aktuelle eiendommen. Ny eier fikk anledning til å delta i konkurransen, men avsto fra å levere tilbud. Fredrikstad kommune meldte ikke inn noen kandidater til konkurransen.

Gjennom proaktiv dialog med blant annet kommunen, er PFT av den oppfatning at prosjektene har opptrådt lojalt til det overordnede formålet Statsforvalteren viser til i sitt brev, *"et best mulig samarbeid mellom kommunene, fylkeskommunene og statlig virksomhet"*.

Med hilsen

Irene Gran
Seksjonsleder Prosjekt og Utvikling

Saksbehandler:
Aleksander Stang Aune
Seniorrådgiver

ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE

FREDRIKSTAD KOMMUNE BYGGESAK OG GEOMATIKK
Postboks 1405
1602 FREDRIKSTAD

Vår ref.: 2026/540-3 Deres ref.:2025/82223 Dato: 06.02.2026

Uttalelse til søknad om dispensasjon - etablering av politistasjon - gbnr. 201/133 - Stabburveien 18 - Fredrikstad kommune

Østfold fylkeskommune viser til brev fra Fredrikstad kommune datert 13. januar 2026. Det søkes om dispensasjon for fremtidig etablering av ny politistasjon i Stabburveien 18. I kommuneplanens arealdel er tiltaksområdet avsatt til Bebyggelse og anlegg. Det søkes om dispensasjon fra arealformålet *Industri* i reguleringsplanen *«Et område ved Rolvsøyveien til industriformål m.v.»* (PlanID 50). I reguleringsbestemmelse §2 står det:

> *Bebyggelsen kan innredes til forretninger, lagerlokaler, bedrifter og annen virksomhet.*

Kommunen er foreløpig usikre på om det er grunnlag for å godkjenne søknaden om dispensasjon fra arealformålet i reguleringsplanen. Kommunen mener bruksendringen er i strid med Byvekstavtale for Nedre Glomma 2024-2033 og i strid med kommuneplanens krav knyttet til ABC-prinsippet.

Konklusjon

Østfold fylkeskommune fraråder at dispensasjon blir gitt. Regionale interesser blir særlig berørt gjennom Statlige retningslinjer for arealbruk og mobilitet, Fylkesplanen – Østfold mot 2050 og Byvekstavtalen for Nedre Glomma 2024-2033.

Vi ber om å bli orientert om vedtaket i saken. Dersom kommunen velger å innvilge dispensasjon, er det viktig at begrunnelsen fremgår tydelig i vedtaksbrevet, slik at fylkeskommunen kan vurdere å klage på vedtaket.

Fylkeskommunens rolle

Østfold fylkeskommune har vurdert saken som regional planmyndighet, kulturminnemyndighet, vannregionmyndighet og som veieier for fylkesveier.

REGI Samfunnsplanlegging og miljø
Postadresse: Postboks 220, 1702 SARPSBORG
Besøksadresse: Oscar Pedersens vei 39, 1721 SARPSBORG
Telefon: 69 11 70 00

E-post: post@ofk.no
Internett: www.ofk.no
Org.nr.: 930580694

Fylkeskommunen har i tillegg en veilederrolle, og ønsker å bidra til gode prosjekter som styrker og ivaretar viktige hensyn til blant annet by- og stedsutvikling, kulturminner, bo- og oppvekstsvilkår samt naturmangfold i tråd med blant annet bærekraftsmålene i FN17.

Fylkeskommunen skal bidra til og sørge for at nasjonale og regionale føringer blir fulgt opp i alt planarbeid. Fylkesplanen for Østfold ligger til grunn for vår uttalelse, og fylkesplanen sammen med andre regionale planer ligger på vår hjemmeside: Regionale planer - Østfold fylkeskommune. Arealforvaltningen i fylket skal være forutsigbar, basert på kunnskap og oppdaterte planer, og skje etter avveining av ulike interesser.

Grunnlag for dispensasjoner

Kommunens adgang til å gi dispensasjon er avgrenset, jf. plan- og bygningsloven § 19-2.

> ***Dispensasjon kan ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser, blir vesentlig tilsidesatt.***

Det skal også foreligge en klar overvekt av hensyn som taler for dispensasjon basert på en interesseavveining av fordeler og ulemper. Det er i utgangspunktet fordeler og ulemper for de allmenne interessene som skal avveies. Kommunens skjønnsmessige avveining beror på en vurdering av dispensasjonens konsekvenser for helse, miljø, sikkerhet og tilgjengelighet, samt nasjonale og regionale rammer og mål.

Ved vurderingen av om det skal gis dispensasjon fra planer, skal **statlige og regionale rammer og mål tillegges særlig vekt**. Kommunen bør heller ikke dispensere fra planer eller lovens bestemmelser om planer, når en direkte berørt statlig eller regional myndighet har uttalt seg negativt om dispensasjonssøknaden.

Fylkeskommunens vurdering

Østfold fylkeskommune har forståelse for at det behov for en strategisk lokalisering av ny politistasjon i Fredrikstad for å løse politiets samfunnsoppdrag. Samtidig er det flere regionale og nasjonale interesser som kommer i konflikt med denne plasseringen. Vi viser til brev sendt 7. januar 2026 fra Østfold fylkeskommune til Kommunal- og distriktsdepartementet hvor fylkesordfører og ordfører for Fredrikstad kommune fraråder flytting av politistasjonen. Det påpekes at flytting av politistasjonen til Råbekken er i konflikt med statlige planretningslinjer for areal og mobilitet, Fylkesplanen for Østfold samt byvekstavtalens intensjoner om nullvekst i biltrafikken og effektiv arealutnyttelse.

Dispensasjonsbehandling

Stabburveien 18 er regulert til arealformålet *Industri* i reguleringsplanen *«Et område ved Rolvsøyveien til industriformål m.v.»* (PlanID 50) og det søkes dispensasjon fra dette arealformålet. I kommuneplanens arealdel er arealet avsatt til bebyggelse og anlegg. Eiendommen er også omfattet av hensynssone H310 Ras og skredfare.
Dispensasjonsbehandling er mest aktuelt i saker med midlertidige og tidsbestemte unntak fra

plan. Etablering av politistasjon er et tiltak hvor virkningen for omgivelsene er omfattende og Østfold fylkeskommune mener dette vil kunne utløse krav til reguleringsplan jf. pbl §12-1:

> *«For gjennomføring av større bygge- og anleggstiltak og* ***andre tiltak som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn****, kreves det reguleringsplan. Tillatelse etter § 20-2, jf. 21-4 for slike tiltak, kan ikke gis før det foreligger reguleringsplan.»*

En dispensasjonsbehandling vil derfor, etter vår vurdering, i dette tilfellet ikke være rett forvaltningspraksis. Eiendommen bør omreguleres og dette tiltaket bør ikke behandles som en dispensasjon.

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (SPR)

Retningslinjene skal fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder. Arealbruken skal tilrettelegge for gode mobilitetsløsninger og redusert transportbehov. Arbeidsplasser, handels- og tjenestevirksomhet skal bygge opp under sentrumsfunksjonene og legge til rette for redusert transportbehov.

I punkt 3.3 presiseres det at det skal legges til rette for at offentlige tjenestetilbud skal lokaliseres med god tilgjengelighet for kollektivtransport, sykkel og gange. Retningslinjene er strengere for større byer. Fredrikstad er kategorisert som Kategori 1 «*Kommuner i regioner med større byer*».

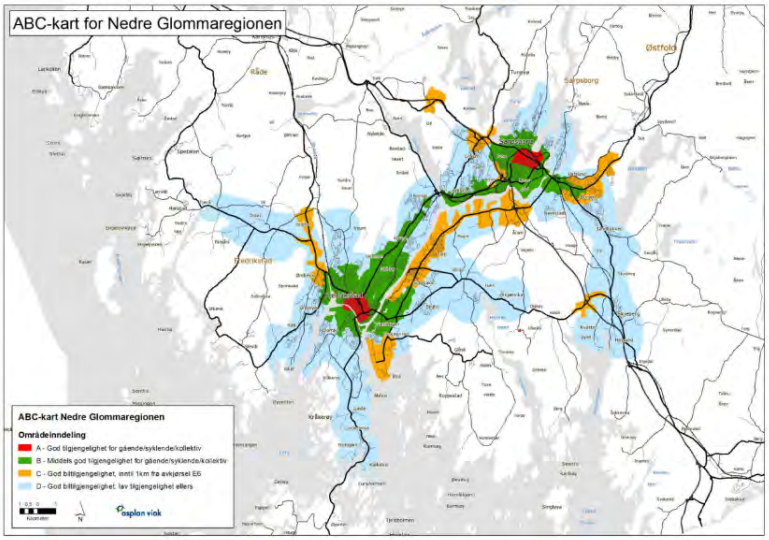
En plassering av politistasjon i Råbekken strider imot Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet.

ABC-prinsippet

ABC-prinsippet for lokalisering av næring er spesifisert i både fylkesplan for Østfold og Fredrikstads kommuneplan. Hensikten med ABC-prinsippet er at lokalisering av arbeidsplasser, handel og næringskal gi mindre bilbruk, bedre tettstedsmiljøet og sikre god tilkomst til næringsmiddelvirksomheter. A-virksomheter er virksomheter med særlig regional funksjon. Disse virksomhetene omfatter blant annet offentlig tjenestetilbud med kommunal/regional funksjon. A-virksomheter skal lokaliseres i A-områder som er områder med høy regional kollektivtilgjengelighet og i gangavstand fra regionalt kollektivknutepunkt.

Anbefalt avgrensning er 500-800 meter. Vi viser til Veileder om bruk av ABC-prinsippet I KOMMUNAL PLANLEGGING.

I arbeidet med ny kommuneplan for Fredrikstad, var *Nærings- og lokaliseringsanalyse for Nedre Glommaregionen* (datert 26.09.13) del av faggrunnlaget. Figur 6-12 i dokumentet viser et ABC-kart for Nedre Glommaregionen. Dette viser at A-områdene er lokalisert i sentrumsområdet av Fredrikstad.



I fylkesplanen for Østfold står det dette om A-områder:

> *«God tilgjengelighet med kollektiv, sykkel og gange for mange. Virksomheter som skal lokaliseres til A-områder er kontorbedrifter med mange ansatte og/eller besøkende. Videre virksomheter med mange kunder/besøkende, som handel, helsetjenester og andre typer offentlige og private tjenestetilbud.»*

Det beskrives i dispensasjonssøknaden mottatt 13.01.2026:

> *«Kommentar: Deler av bygningen søkes bruksendret til offentlig tjenesteyting – politistasjon, innenfor et område som er avsatt til industri, og det søkes dispensasjon fra arealformålet.»*
>
> *«Det er nærpolitiseksjonen (patrulje og forebyggende arbeid) og etterforskningsseksjonen (etterforskning) som skal flyttes fra Fredrikstad sentrum og til Stabburveien 18 (Råbekken).»*

I ettersendt dokumentasjon mottatt 22.01.2026 *Utfyllende informasjon til søknad av 11.12.2025* står det:

> *«..virksomheten bør klassifiseres som B- eller C-virksomhet»*

En nærpolitistasjon mener vi skal klassifiseres som et A-område, da det er et viktig offentlig tjenestetilbud med en kommunal/regional funksjon. Formålet med den regionale planbestemmelsen som tidligere er vedtatt av fylkestinget har til hensikt å bidra til effektiv arealbruk, miljøvennlige transportvalg og unngå byspredning. I fylkesplanen står det:

«Altfor mange arbeidsintensive virksomheter, både offentlige og private, etableres i randsonene framfor i sentrum. Her er det behov for å få til en endring»

Forholdet til Byvekstavtalen for Nedre Glomma 2024-2033

Byvekstavtalen for Nedre Glomma 2024-2033 er en samarbeidsavtale mellom Samferdselsdepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet, Østfold fylkeskommune og Sarpsborg og Fredrikstad kommuner. Avtalen skal legge grunnlaget for et forpliktende samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunene der alle partene skal bidra innenfor sine ansvarsområder for å nå nullvekstmålet. Avtalen er politisk og ikke juridisk bindende, men innebærer en statlig satsing på rundt 1,7 til 1,8 milliarder kroner fordelt over 10 år. En politistasjon på Råbekken strider imot samarbeidspunkt 7.2.5:

> *«Kommunale, fylkeskommunale og statlige virksomheter skal primært lokaliseres slik at de bidrar til å styrke sentrumsutviklingen og redusere behovet for biltransport. Dette gjelder virksomheter som skal dekke mer enn et lokalt tilbud. Med lokale tilbud menes eksempelvis grunnskole og sykehjem. Virksomheter skal tilrettelegges for økt bruk av gange, sykkel og kollektivtrafikk også når de ikke ligger i sentrum.»*

Forholdet til Fredrikstads kommuneplan

I Fredrikstads kommuneplan, vedtatt 15.06.2023, beskrives det at det er et stadig påtrykk for etablering av nye handelskonsepter på Råbekken, vest for fv.109. Avlastningsområdet blir utfordret av virksomheter som småindustri og kontorarbeidsplasser. Hovedvekten av nyetableringer skjer der biltilgjengeligheten er best, noe som er utfordrende for byutviklingen i Fredrikstad. I tillegg har kommuneplanen klare føringer i forhold til ABC-prinsippet om lokalisering av handel.

Plassering av politistasjon i Stabburveien 18 strider imot både nasjonale og regionale føringer og interesser. Østfold fylkeskommune mener at vilkårene for å innvilge dispensasjon dermed ikke er til stede.

Vennlig hilsen

Elin Tangen Skeide
fylkesplansjef

Anne Bjerke
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus
Statens vegvesen

Statsforvalteren
i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Vår dato: 11.02.2026
Vår ref: 2026/2765
Deres dato: 13.01.2026
Deres ref: 2025/82223

Fredrikstad kommune
Postboks 1405
1602 FREDRIKSTAD

Saksbehandler, innvalgstelefon
Carl Henrik Jensen, 69247049

Fredrikstad - ny uttalelse til søknad om dispensasjon for etablering av politistasjon i Stabburveien 18 – gbnr. 201/133

Vi viser til kommunens brev 13. januar 2026 og vår uttalelse 4. februar 2026. Vi har 5. februar 2026, mottatt en e-post fra søker, hvor blant annet vår vurdering etter «ABC-prinsippet» tas opp. Vi velger med bakgrunn i dette å komme med en ny, noe revidert, uttalelse i saken. Dere kan da se bort fra vår uttalelse 4. februar.

Det er søkt om dispensasjon fra arealformålet i reguleringsplanen for etablering av ny politistasjon i Stabburveien 18. Vi fikk også tilsendt informasjon fra Tress Eiendom 22. januar 2026.

Saken gjelder
Eiendommen er i reguleringsplanen «Et område ved Rolvsøyveien til industriformål m.v.», plan-ID 50, avsatt til formålet industri. Tilhørende reguleringsbestemmelse § 2 sier at «Bebyggelsen kan innredes til forretninger, lagerlokaler, bedrifter og annen virksomhet. Anleggenes art og utforming skal i hvert enkelt tilfelle godkjennes av bygningsrådet. Bygningsrådet kan bestemme at bedrifter som antas å ville medføre særlige ulemper kan henvises til andre industriarealer.»

Det fremgår av dispensasjonssøknaden at politiet planlegger å benytte ca. 2400 m^2 av byggets totale 7350m^2. Søknaden begrunnes blant annet med at eiendommen tidligere har vært, og fortsatt er benyttet til kontor og administrasjonsformål. Politistasjonen vil ikke være besøksintensiv, med bakgrunn i at publikumsrettede funksjoner skal etableres andre steder. Det vil være rundt ca. 100 ansatte som vil være tilknyttet denne politistasjonen. Det er lagt opp til en dekningsgrad på 59 faste kontorplasser. Antallet publikumshenvendelser ble kartlagt i april 2024, som viste et gjennomsnittlig besøk på 27 personer per dag. Det forespeiles at antallet publikumshenvendelser går ned.

Kommunen har vurdert at etablering av politistasjon i Stabburveien 18 krever dispensasjon fra reguleringsplanen, og er foreløpig usikker på om det er grunnlag for å innvilge søknaden. Det vises også til byvekstavtalen for Nedre Glomma.

E-postadresse: sfospost@statsforvalteren.no
Sikker melding: www.statsforvalteren.no/melding
Postadresse: Pb 325, 1502 Moss
Besøksadresse: Moss: Vogts gate 17, Drammen: Dr. Hansteinsgate 9, Oslo: Stensberggata 27
Telefon: 69 24 70 00
www.statsforvalteren.no/os
Org.nr. 974 761 319

Lovverk og Statsforvalterens rolle
Kommunen kan bare gi dispensasjon dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser, ikke blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må fordelene ved å gi dispensasjon være klart større enn ulempene, jf. plan- og bygningsloven kapittel 19. Fordelene ved en dispensasjon skal primært knyttes til de offentlige hensyn som planen skal ivareta og de formål og hensyn som plan- og bygningsloven fastsetter.

Statsforvalteren skal påse at dispensasjoner ikke gis i strid med nasjonale og viktige regionale interesser innen miljøvern, landbruk, barn og unges interesser, folkehelse, samfunnssikkerhet og gravplasser. Vi skal følge opp Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innenfor våre ansvarsområder. Dette skjer ved at vi avgir uttalelser i saken før kommunen fatter vedtak. Vi har også klagerett på kommunens vedtak.

For ordens skyld gjør vi oppmerksom på at det er Statsforvalterens juridiske avdeling som behandler eventuelle klager på kommunens vedtak. Dersom Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus klager på et kommunalt dispensasjonsvedtak vil det være en annen Statsforvalter som behandler klagen.

Vurdering
Vi har som kjent tatt opp problemstillingen med flytting av politistasjonene i Fredrikstad og Sarpsborg, i vårt brev 12. januar 2026. Det var da ikke kjent for oss at en flytting også kunne kreve dispensasjon fra, eller endring av, gjeldende kommunal arealplan.

Utfordringen med lokalisering av statlige virksomheter er blant annet tatt opp i Meld. St. 18 (2016-2017) *Bærekraftige byer og sterke distrikt*. I meldingen til Stortinget står det blant annet om lokalisering av statlig virksomhet at:

> «Kvar ein vel å lokalisere verksemder med mange besøkjande og arbeidsplassar har mykje å seie for reisemønster og tilgjenge. I tillegg til å medverke til å redusere klimagassar og unaudsynleg transportarbeid er det fleire viktige grunnar til at staten bør plassere dei besøks- og arbeidsplassintensive verksemdene sine i knutepunkt. Arbeidsplassar i sentrum kan medverke til betre tenestetilbod, meir liv og auka omsetning for lokal handel. Alle innbyggjarar – også unge, eldre og andre utan bil – bør enkelt kunne ta seg til verksemdene. Det krev mellom anna god kollektivdekning… … Tomter utanfor sentrum er som regel rimelegare enn i sentrum. Når slike omsyn gjer at statlege verksemder vel tomter utanfor knutepunkta, har det negative konsekvensar for utviklinga av byar og tettstader…», jf. s. 77.

I *statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet* (2025) fremgår det av punkt 3.3 at «Prinsippet om rett virksomhet på rett sted med hensyn til besøkstall, antall arbeidsplasser og transportgenerering skal legges til grunn for planleggingen. Det skal legges til rette for at handelsvirksomhet, store arbeidsplasser og publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud lokaliseres med god tilgjengelighet for kollektivtransport, sykkel og gange. Det bør legges til rette for at handelsvirksomhet og andre besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur.» Vi viser også til punkt 7.8 i retningslinjene om at «kommuner, fylkeskommuner og staten skal legge retningslinjene til grunn for lokalisering av sine virksomheter og foretak, både ved planlegging og beslutninger om lokalisering».

For ordens skyld vil vi påpeke at føringene om besøks- og arbeidsplassintensive statlige virksomheter var forholdsvis like i *statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging* fra 2014.

Formålet med retningslinjen er blant annet å sikre en samordnet og bærekraftig areal- og transportplanlegging. Regional og kommunal planlegging er viktige virkemidler for å følge opp bærekraftsmålene. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Planleggingen skal samtidig bidra til reduserte klimagassutslipp. Retningslinjene skal fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer. Arealbruken skal tilrettelegge for gode mobilitetsløsninger og redusert transportbehov. I regioner med større byer der det er høyt utbyggingspress skal retningslinjene særlig bidra til effektiv arealbruk gjennom samordning av utbyggingsmønster og transportsystem, jf. nullvekstmålet i punkt 4.1.

I Østfold fylke, og kanskje særlig i Sarpsborg og Fredrikstad, har det vært flere eksempler på at offentlige arbeidsplasser har etablert seg utenfor sentrum av byene eller flyttet ut av sentrum. Østfold fylkeskommune vedtok i 2018 regional plan *Østfold mot 2050* med tilhørende regionale planbestemmelser. Den regionale planen skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen, jf. plan- og bygningsloven § 8-2.

At fylkestinget i tillegg vedtok regional planbestemmelse om tematikken forsterker de regionale føringene, selv om bestemmelsen senere har vist seg å ikke ha juridisk effekt til å gå foran tidligere vedtatte kommunale arealplaner. Formålet med den regionale planbestemmelsen er å «legge til rette for en sterkere regional samordning av politikken for lokalisering av offentlige arbeidsplasser…» «… etter ABC-prinsippet. Hensikten er å styrke eksisterende by- og tettstedssentre og bidra til effektiv arealbruk og miljøvennlige transportvalg, dvs. unngå en utvikling som fører til byspredning, bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer bil…»

Bestemmelsen skulle bidra til å oppnå en mer bærekraftig og robust by- og tettstedsutvikling, samtidig som klimagassutslippene begrenses. Nylokalisering av offentlige arbeidsplasser, herunder statlige virksomheter, skulle legges til sentrum i byer og tettsteder.

Vi vil også fremheve fra fylkesplanen at det står at «Østfold har så langt ikke lykkes særlig godt med å praktisere prinsippet om *rett virksomhet på rett plass*. Altfor mange arbeidsintensive virksomheter, både offentlige og private, etableres i randsonene framfor i sentrum. Her er det behov for å få til en endring».

Lokalisering av offentlige arbeidsplasser kan bidra til et levende og attraktivt sentrum. Fredrikstad sentrum er ikke større enn at en arbeidsplass med ca. 100 ansatte vil være en faktor i sentrumsutviklingen. Statsforvalteren mener offentlige virksomheter har et særlig ansvar for å følge opp nasjonale og regionale føringer. *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027* har blant annet et punkt om at «I byer og tettsteder lokaliseres boliger, næringsvirksomhet, arbeidsplasser, handel og tjenestetilbud slik at de bidrar til å styrke stedenes attraktivitet og bygger opp under sentrumsfunksjonene».

Til å ligge utenfor bysentrum må en lokalisering på Råbekken, langs fylkesvei 109, anses å ha forholdsvis god kollektivdekning med buss. Området er imidlertid ikke et kollektivknutepunkt som sentrum, og det er ikke nærhet til jernbanestasjonen. I sentrum går det flere busser til og fra andre steder i kommunen. Det er kjent at det å måtte bytte buss reduserer sannsynligheten for å velge

buss fremfor bil. Sentrum er naturlig nok mer tilgjengelig for flere med buss enn et område langs fylkesvei 109. Med tanke på befolkningsutviklingen og føringene om mer kompakte byer vil også stadig flere innbyggere, og dermed potensielle besøkende og ansatte, bo i sentrum eller sentrumsnært. Dette øker muligheten for grønn mobilitet, ved plassering av offentlige arbeidsplasser i sentrum.

I en nærings- og lokaliseringsanalyse for Nedre Glommaregionen fra 2013, er Råbekken vurdert å være et B-område etter ABC-prinsippet (rett virksomhet på rett sted). Det er kun sentrumsområdene i Sarpsborg og Fredrikstad som ble vurdert som A-områder. Analysen ble utarbeidet for Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune, Østfold fylkeskommune og Statens Vegvesen region Øst gjennom Samarbeidsavtalen for areal- og transportutvikling i Nedre Glomma.

Kommunal- og distriktsdepartementet har utarbeidet en kartløsning som viser hvor statlige virksomheter er lokalisert og hvor tilgjengelige disse er med kollektiv transport eller gange. For regional tilgjengelighet er eiendommen vist som B+, mens kommunal tilgjengelighet er vist som C. I og med at virksomheten det søkes om primært skal dekke et lokalt behov mener vi det er grunn til å legge mest vekt på kommunal tilgjengelighet.

Som kommunen viser til er det også inngått en byvekstavtale for Nedre Glomma, og hvor særlig punkt 7.2.5 og 7.5.2 er relevante å vise til. Av 7.2.5 fremgår det at «Kommunale, fylkeskommunale og statlige virksomheter skal primært lokaliseres slik at de bidrar til å styrke sentrumsutviklingen og redusere behovet for biltransport.» Av 7.5.2 går det frem at «Staten legger punkt 7.2.5 og ABC-prinsippet for lokalisering til grunn ved etablering av statlige arbeidsplasser.»

I søknaden og ettersendte henvendelser fra søker er det informasjon om den framtidige virksomheten, og det argumenteres for at den vil være en B-virksomhet etter ABC-prinsippet. Uavhengig av antall besøkende og antall kontorarbeidsplasser vil det være en arbeidsplass med omkring 100 ansatte og noe besøkende. Hvor en slik virksomhet legges påvirke både nullvekstmålet og sentrumsutviklingen. Utbyggingspresset i Fredrikstad sentrum er per i dag ikke større enn at selv B-virksomheter primært bør legges til sentrum.

Vi erkjenner at det er behov for en politistasjon og at det er en viktig samfunnsaktør. Vi mener likevel det bør vurderes ytterligere alternativer til lokalisering, for å vurdere steder med eventuelt bedre tilgjengelighet for denne typen virksomhet.

Vi vil avslutningsvis bemerke at føringen som Politiets Fellestjenester viser til i sitt brev 15. januar 2026, om at «retningslinjene ikke gjelder «ved flytting innanfor same kommune som følgje av at leigekontraktar går ut»», omhandler føringer om mulig utflytting av statlige arbeidsplasser fra Oslo og sentrale kommuner i Oslo-området. Den er derfor ikke relevant i denne saken.

Vi legger til grunn at kommunen vurderer søknaden etter reglene i plan- og bygningsloven kapittel 19. Vi minner om at dispensasjon ikke kan gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser, blir vesentlig tilsidesatt, jf. plan- og bygningsloven § 19-2.

Vi viser også til dispensasjonsveilederen som ligger på vår nettside. Vi viser ellers til Statsforvalterens føringer for kommunal arealplanlegging for 2026 og til overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde.

Konklusjon
Vi mener at tiltaket er i strid med statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet og den regionale planen Østfold mot 2050. En dispensasjon vil heller ikke følge opp byvekstavtalen for Nedre Glomma. Vi fraråder derfor at søknaden innvilges. Vi mener det bør vurderes ytterligere alternativer for å klargjøre om det finnes andre steder med bedre tilgjengelighet.

Vi ber om å få tilsendt vedtaket.

Med hilsen

Brede Kihle
fagleder
Klima- og miljøvernavdelingen

Carl Henrik Jensen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Østfold fylkeskommune	Postboks 220	1702	SARPSBORG
Statens Vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
POLITIETS FELLESTJENESTER	Postboks 2092 Vika	0125	OSLO

FREDRIKSTAD KOMMUNE

Saksnr.: 2026/244
Dokumentnr.: 13
Løpenr.: 48930/2026
Klassering: 602/4

Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Planutvalget	26.02.2026	18/26

Haldenveien 4 - Eiendom 602/4 - Søknad om dispensasjon for oppføring av ny bebyggelse - Boligbebyggelse

Kommunedirektørens innstilling
Kommunedirektøren anbefaler planutvalget å fatte følgende vedtak:

1. Søknad om dispensasjon fra formålet i reguleringsplan for Lilleby, planID 1002, fra planbestemmelser i pkt. 1.4, samt fra reguleringsbestemmelser i pkt. 3.1 om støy, godkjennes med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-4, jf. plan- og bygningsloven § 19-2.
2. Dispensasjon gis på følgende vilkår:
    - Det må etableres støyskjerm mot Haldenveien, og gjennomføres andre avbøtende tiltak ved behov, i forbindelse med byggesaken.
3. Kommunedirektøren gis fullmakt til å foreta den videre saksbehandlingen i byggesaken.

Sammendrag
Link Arkitektur AS søker, på vegne av Lilleby Utvikling AS, om dispensasjon fra formålet i reguleringsplan for Lilleby, planID 1002, fra planbestemmelser i pkt. 1.4, samt fra reguleringsbestemmelser i pkt. 3.1 om støy for oppføring av ny bebyggelse, boligbebyggelse, på eiendommen Haldenveien 4, 602/4.

Kommunedirektøren anbefaler at planutvalget godkjenner søknaden.

Vedlegg
1 Oversiktskart - Haldenveien 4, 602_4
2 Vedlegg 4 - A10-1 Situasjons- og illustrasjonsplan
3 Vedlegg 3 - L002_Utomhusplan_eksist løsning med flyfoto
4 Vedlegg 2- L001_Utomhusplan ny vei og parkeringsløsning
5 L001_Utomhusplan
6 L002_Utomhusplan_med flyfoto
7 Merknad-til-nabovarsel-1-20251218-ALISA-CERIMAGIC
8 Merknad-til-nabovarsel-1-20251218-JASMIN-CERIMAGIC
9 Merknad-til-nabovarsel-1-20251218-ALISA-CERIMAGIC1
10 Merknad til nabovarsel gnr 602 bnr 41
11 Bilag 1. Brev fra LUKS
12 Svar nabovarsel _D180552 (1)
13 Svar på nabomerknader 02.01.2026
14 Brev til kommunen - tilbud atkomst sør
15 Jordskifteretten forslag 1.pdf
16 Svar på tilleggsmerknader fra Jotne ved advokat Skaaraas.pdf
17 Kommentarer til svar fra Link Arkitektur AS - Haldenveien 6
18 Vurdering av trafikksikkerhet og VA - Haldenveien 4 - Eiendom 602/4

19 Bemerkninger til Links brev til kommunen 21.01.2026 #D184301.pdf

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)
Se sak 2026/244 Elements.

Saksopplysninger
Det søkes om
Det søkes i 1. omgang kun om dispensasjon fra formålet i reguleringsplan for Lilleby, planID 1002, fra planbestemmelser i pkt. 1.4, samt fra reguleringsbestemmelser i pkt. 3.1 om støy for oppføring av ny bebyggelse, boligbebyggelse (tiltaket innebærer at det oppføres bygg på tre etasjer til boligformål) på eiendommen Haldenveien 4, 602/4.

Det fremgår av pkt. 1.4 i gjeldende plan at FKB1 skal ha adkomst fra V2 som vist i planen, og som vist i utomhusplanen, i tråd med gjeldene plan.

Utomhusplanen fremstår som helhetlig og faglig tilfredsstillende, og legger til rette for gode og sikre trafikkforhold for både kjørende og gående.

Planstatus
Tiltaksområdet er avsatt til bebyggelse og anlegg i kommuneplanens arealdel, planID 913.

Tiltaksområdet er avsatt til bolig, forretning, kontor i reguleringsplanen for «Lilleby», planID 1002, område FKB1.

Søknad om dispensasjon
Søker begrunner søknad om dispensasjon fra formålet i reguleringsplan for Lilleby, planID 1002, fra planbestemmelser i pkt. 1.4, samt fra reguleringsbestemmelser i pkt. 3.1 om støy slik:

1. *«INNLEDNING*

På vegne av vår klient, Ole Martin Lilleby, søkes det med dette om dispensasjon fra Reguleringsbestemmelser til reguleringsplan Lilleby §§ 1.4 og 3.1 vedrørende henholdsvis arealformål og støy. Det søkes også om dispensasjon fra reguleringsformålet i planen. Fordi hensynene bak § 1.4 og reguleringsformålet er sammenfallende, vil disse bli behandlet i fellesskap.

Det anføres at vilkårene for å innvilge dispensasjon er oppfylt.

2. *REGULERING*

Eiendommen gnr. 602 bnr. 4 er regulert i reguleringsplan for Lilleby. Eiendommen er detaljregulert til arealformålet bolig/forretning/kontor («FKB1»). I henhold til reguleringsbestemmelsene § 1.4 skal det innenfor FKB1 oppføres bebyggelse til forretningsformål i 1. etasje, kontorformål i 2. etasje og boligformål i 3. etasje. Ved etablering av bygg i to etasjer, tillates 2. etasje nyttet til kontor, evt. i kombinasjon med boligformål.

I reguleringsbestemmelsene § 3.1 bokstav c heter det at «(n)ye boliger innenfor beregnet rød støysone jmf T-1442 tillates kun etablert i bebyggelsens 3. etasje». Videre står det: «Utforming av bebyggelsen skal i hovedtrekk forholde seg til planens viste prinsippsnitt med en tilbaketrukket 3.etasje. Uteoppholdssoner/balkonger skal etableres mot syd. Det skal legges spesiell vekt på å skape skjermede balkonger/uteoppholdssoner for boliger gjennom utforming og plassering av ny bebyggelse.»

3. *NÆRMERE OM DISPENSASJONSVILKÅRENE ETTER PBL. § 19-2*

I henhold til dispensasjonsbestemmelsen i plan- og bygningsloven (Pbl.) § 19-2, kan dispensasjon fra reguleringsbestemmelsene innvilges dersom:

1. Hensynene bak bestemmelsene ikke blir vesentlig tilsidesatt, og
2. Fordelene ved å innvilge dispensasjon er klart større enn ulempene

Det vil i det følgende bli gitt en nærmere begrunnelse for at ovennevnte dispensasjonsvilkår under er oppfylt.

3.1 Hensynene bak bestemmelsene blir ikke vesentlig tilsidesatt

3.1.1 Hensynene bak reguleringsbestemmelsen § 1.4 samt reguleringsformålet blir ikke skadelidende

Det skal mye til før hensynene bak bestemmelsene blir «vesentlig» tilsidesatt. Det anføres at hensynene bak reguleringsbestemmelsen § 1.4 ikke blir tilsidesatt ved tiltaket, og at tiltaket uansett ikke medfører en «vesentlig» tilsidesettelse av hensynene.

Hensynet bak § 1.4 er å sikre variert utnyttelse av det avsatte arealet. Arealet skal etter planen utnyttes til både forretning/handel, kontor og bolig. Tilsvarende følger av reguleringsformålet.
Tiltaket innebærer at det oppføres bygg på tre etasjer til boligformål. Ettersom reguleringsbestemmelsen også ivaretar/sikrer boligformål, blir ikke hensynene bak bestemmelsen tilsidesatt.

Videre vises det til at det på naboeiendommen allerede er oppført et omfattende bygg (ca. 3000 kvm) som sikrer forretning/handel innenfor FKB1. Dette avdemper eventuelle virkninger av manglende variert utnyttelse som følge av at dispensasjonen innvilges.

I alle tilfeller blir ikke hensynene bak reguleringsbestemmelsen i § 1.4 samt reguleringsformålet «vesentlig» tilsidesatt. Det første av de to kumulative vilkårene for å innvilge dispensasjon fra bestemmelsen er derfor oppfylt.

3.1.2 Hensynene bak reguleringsbestemmelsen S 3.1 blir ikke skadelidende

Det anføres at hensynene bak reguleringsbestemmelsen § 3.1 bokstav c ikke blir tilsidesatt ved tiltaket, og at tiltaket uansett ikke medfører en «vesentlig» tilsidesettelse av hensynene.

Hensynet bak § 3.1 bokstav c er å sikre miljøkvaliteten i boliger med hensyn til støyforurensning. Bestemmelsen må forstås slik at støyforurensningen antas å være lavere i tredje etasje av bebyggelsen.

Multiconsult har foretatt støyvurdering av det omsøkte tiltaket, se vedlegg nr. 1.

Bygget som omsøkes vil bli plassert og utformet slik at støyskjerming oppnås. Uteoppholdsareal og balkonger vil vende bort fra hovedveien og mot gul støysone (mot sør), av hensyn til støyforurensning i området. Det vil følgelig skapes skjermede balkonger/uteoppholdssoner, jf. retningslinjene i § 3.1 bokstav c. Utforming og plassering av tiltaket vil sikre at krav til støy ivaretas også for boligene i byggets første og andre etasje. På nabotomten (gnr. 602 bnr. 47 og gnr. 692 bnr. 4 fnr. 38) foregår all næringsvirksomhet nord/nordøst for det omsøkte tiltaket. Det vises til planbeskrivelsen punkt 4.5 (planID 01061002) hvor det står: «Jotne Hollung har imidlertid all sin næringsvirksomhet nord for bygget som i sin tur fungerer som en skjerm mot det meste av ny bebyggelse innenfor området FKB1.» Dette viser at det i planprosessen allerede er vurdert at bebyggelsen på nabotomten vil fungere som en støyskjerm mot ny bebyggelse innenfor FKB1. Dette underbygger at omsøkte tiltak vil være skjermet fra støy fra nabotomten, og at skjerming mot støy fra hovedveien dermed vil være det sentrale å sikre ved tiltaket.

Ved tiltakets plassering og utforming vil hensynene bak reguleringsbestemmelsen § 3.1 bokstav c ikke bli skadelidende. I alle tilfeller blir ikke hensynene bak § 3.1 bokstav c «vesentlig» tilsidesatt. Det første av de to kumulative vilkårene for å innvilge dispensasjon fra bestemmelsen er derfor oppfylt.

3.2 Det foreligger en kvalifisert overvekt av fordeler ved innvilgelse av omsøkte dispensasjoner

Kravet til kvalifisert overvekt av fordeler er relativt. Vilkåret innebærer at dersom omsøkte dispensasjon ikke medfører nevneverdige ulemper, skal det mindre til for å konstatere en overvekt av fordeler. Det vises til anførslene over hvor det fremholdes at omsøkte dispensasjoner ikke vil medføre nevneverdige ulemper, og at aktuelle hensyn bak reguleringsbestemmelsene ikke blir tilsidesatt ved å innvilge dispensasjonssøknaden.

Det anføres at tiltaket ikke representerer en ulempe, og at eventuelle ulemper i høyden er av et beskjedent omfang.

Adkomst har vært et sentralt tema i tiltakshavers dialog med Fredrikstad kommune. Det har vært uttrykt bekymring både for trafikksikkerhet og manøvreringssituasjon som følge av tiltaket.

Det bemerkes at tiltaket vil medføre vesentlig mindre trafikk inn til eiendommen enn dersom omsøkt tiltak hadde vært handel/forretning, kontor og bolig, slik som reguleringsbestemmelsen § 1.4 forutsetter. Dette fordi en slik variert utnyttelse ville skapt mer trafikk som også ville vært fordelt gjennom hele døgnet. Dersom dispensasjonen innvilges, vil eiendommen kun benyttes til bolig. Det vil sikre en mindre belastning på adkomsten fordi adkomst i hovedsak vil skje på morgenen og om ettermiddagen/kveld, i motsetning til om eiendommen disponeres til handel/forretning og kontorformål (i tillegg til boligformål) i tråd med tilsiktet arealutnyttelse etter § 1.4. Det omsøkte tiltaket vil samlet sett gi færre antall passeringer på adkomstveien som går over naboeiendommen enn om arealet hadde vært benyttet til kombinert formål slik reguleringsbestemmelsene gir anvisning på.

Dagens trafikksituasjon på naboeiendommen er allerede lite strukturert med hensyn til de trafikale forholdene. Ved å tillate det omsøkte tiltaket, hvor adkomstveien defineres og separeres fra parkeringsareal ved hjelp av kantstein, lav mur, markerte gangfelt og tydelig oppmerkede plasser vil trafikkforholdene bli mer tilordnet og situasjonen vil bli mindre trafikkfarlig, enn dagens situasjon. Tiltakshaver vurderer at den omsøkte opparbeidelsen vil være en stor fordel ved det omsøkte tiltaket fordi det bedrer trafikksikkerheten sammenlignet med nå-situasjonen, se vedlegg 2 som inneholder illustrasjon av de omsøkte tiltaket og vedlegg 3 som viser dagens uoversiktlige parkerings- og atkomstsituasjon.

Reguleringsplanen for Lilleby forutsetter at det skal etableres boliger innenfor FKB1. Pr. i dag er det ikke etablert boliger innenfor planområdet, og dersom dispensasjonen ikke innvilges vil det ikke være mulig å etablere nye boliger innenfor planområdet. Som det fremgår ovenfor, er det innenfor FKB1 tilsiktet at det også skal etableres boliger. Dette vil tiltaket sikre. Det vises videre til at det ikke er mulig å utnytte det aktuelle arealet på eiendommen uten at det gis dispensasjon fra § 1.4, ettersom naboeiendommen allerede har etablert handelsvirksomhet i byggets 1. etasje på ca. 3000 kvm, jf. reguleringsbestemmelsen § 2.4. Det omsøkte tiltaket vil følgelig sikre variert arealutnyttelse innenfor FKB1 i tråd med intensjonen bak § 1.4. I tillegg vil dette sikre større utnyttelse av areal, som ellers ikke vil bli utnyttet.

Det er også en fordel at tiltaket sikrer flere boliger i kommunen, som vil være positivt med hensyn til ivaretakelsen av boligsosiale hensyn innad i kommunen.

Arealet egner seg for boligformål. Omkringliggende område er i hovedsak etablert med rekkehus-og annen småhusbebyggelse. Tiltaket vil dermed gli fint inn i det øvrige landskapsbildet.

Det fremholdes at fordelene ved å innvilge dispensasjon er klart større enn ulempene. Også det andre kumulative vilkåret for å innvilge dispensasjon er dermed er oppfylt.

4. AVSLUTNING

Det anføres at vilkårene for å innvilge omsøkte dispensasjon er oppfylt etter Pbl. § 19-2. I ethvert tilfelle anføres det at kommunen kan gi dispensasjon ved å stille hensiktsmessige og saklige vilkår for denne, jf. Pbl. § 19-2 første ledd andre setning.

Ved vurderingen av dispensasjonssøknaden må kommunen ta med i sin vurdering at utnyttelse av 1. etasje i henhold til føringene i reguleringsbestemmelsene ikke er mulig uten dispensasjon, fordi naboeiendommen allerede har benyttet det arealet som etter planen kan brukes til forretning.

Det er m.a.o. slik at dersom gnr. 602 bnr. 4 skal benyttes til bebyggelse, er det ikke mulig å bebygge eiendommen i tråd med de føringer som er gitt i reguleringsbestemmelsene.»

Høringsuttalelser

Samferdsel, byrom og grønnstruktur v/ Kristin Greaker Carlsson skriver i uttalelse av 30.01.26 at

«Vi viser til mottatt anmodning om vurdering av trafikksikkerhet og oversendt utenomhusplan for Haldenveien 6, hvor det legges til rette for gjennomkjøring mellom eksisterende næringsområde og den planlagte boligbebyggelsen på nabotomten 602/4. Planforslaget er vurdert med hensyn til trafikksikkerhet og hensiktsmessig organisering av trafikkstrømmer i et område som skal håndtere både kundeparkering og trafikk for fremtidige boliger.

Løsningen som er presentert fremstår som trafikksikker og godt tilpasset et område som skal håndtere kombinert trafikk fra både bolig- og næringsformål. Etableringen av mur med rekkverk langs parkeringssonen gir en tydelig avgrensning mellom gangarealer, parkeringsplasser og kjøreveg. Dette bidrar til klare og forutsigbare trafikkmønstre, som er særlig viktig når gjennomgående trafikk fra boliger skal integreres i et område hvor det også vil være kunder, varelevering og gående. I dag er området lite avgrenset, og trafikken blir mer flytende, noe som gjør det mindre trygt for myke trafikanter.

Videre gir planen gode og definerte gangforbindelser, med gangfelt som leder myke trafikanter til sikre krysningspunkt. Opphøyning av kjøreveien ved gangfeltene fungerer som et effektivt fartsreduserende tiltak og styrker sikkerheten for gående. Samlet sett vurderes utenomhusplanen som helhetlig og faglig tilfredsstillende. Den foreslåtte utformingen legger til rette for gode og sikre trafikkforhold for både kjørende og gående, og fremstår som godt tilpasset områdets framtidige bruk.»

Nabomerknader

Det foreligger 4 merknader i saken, fra hjemmelshavere/festere av

1. Haldenveien 6, 602/47 og 602/4/1, Haldenveien 6 A, representert av Adv. firmaet Bjørge Skaaraas & Co, der det i hovedsak anføres at søknaden legger opp til flere boliger enn reguleringsplanen tillater og forutsetter at adkomst skjer via naboeiendommene 602/47 og 602/4/38, som Haldenveien 6 AS fester og hvor det

er etablert næringsbygg for Rema og Europris. Den foreslåtte adkomstløsningen avviker vesentlig fra tinglyst veirett, som forutsetter en fem meter bred vei uten fysiske avgrensninger, og innebærer en smal, uoversiktlig løsning som skaper betydelig trafikksikkerhetsrisiko for gående, kunder, vareleveranser og barn. Løsningen vil også gi driftsmessige problemer for butikkene, redusere tilgjengeligheten til parkeringsarealene og være i strid med gjeldende avtaler. Haldenveien 6 AS kan derfor ikke akseptere den foreslåtte adkomsten. En trygg og hensiktsmessig løsning er at boligadkomst etableres via regulert avkjørsel lenger sør, og at eksisterende adkomst forbeholdes næringsvirksomhetene. Dersom dette legges til grunn, har Haldenveien 6 AS ingen innvendinger mot dispensasjon for endret arealbruk til bolig.

2. Martin Lillebys vei 17, 602/97, Alica og Jasmin Cerimagic, der det i hovedsak anføres at dersom eiendommen endres fra forretning/kontor til bolig, må tiltaket tilpasses gjeldende boligregulering i området. Reguleringsplanen tillater maksimalt to etasjer, BYA på 30 %, gesimshøyde på 6 m og mønehøyde på 8 m, målt fra gjennomsnittlig ferdig planert terreng. Planlagt rekkehusbebyggelse i tre etasjer er i strid med både områdets karakter og reguleringsplanens intensjon. Videre vil tre etasjer medføre økt innsyn, mer skygge og dårligere lysforhold for eksisterende boliger og utearealer, noe som bør dokumenteres gjennom sol- og skyggediagram. Området er også svært vindutsatt, uten at prosjektet redegjør for hvordan dette skal håndteres. Den foreslåtte adkomsten via eksisterende parkeringsplass gir en uoversiktlig og trafikksikkerhetsmessig dårlig løsning, med økt risiko for konflikt mellom gående, parkering og gjennomkjøring. Det bes derfor om at kommunen avslår dispensasjon for tre etasjer ved boligformål, sikrer at tiltaket følger gjeldende regulering, ivaretar bokvalitet og områdets preg, samt krever en trygg adkomst som ikke går gjennom parkeringsområdet.

3. Haldenveien 8, 602/106, fra Jotne Eiendom AS (eier av Haldenveien 8 AS), der det i hovedsak anføres at foreslått veiløsning vil medføre store problemer ift. trafikksikkerhet, med stor økning i trafikk.

Det fremgår også i brev fra LUKS (Leverandørenes utviklings og kompetansesenter) at

> *«En løsning som legger kjøring foran kundenes inngang til forretningene ivaretar ikke sikkerheten for myke trafikanter. Slik tegningene viser, vil det være kjøretøytrafikk i begge retninger, noe som medfører økt risiko for liv og helse. LUKS kan derfor ikke støtte en adkomstvei som går foran inngangspartier. Løsningen vil også komme i konflikt med varelevering til eksisterende forretning, og er i strid med Arbeidstilsynets bransjestandard for varelevering (BVL), som legges til grunn som preakseptert løsning. Adkomstvei må legges bort fra områder der myke trafikanter ferdes.»*

Det foreligger også e-post av 12.12.25 fra Rema, og 14.12.25 fra Europris, der det i hovedsak anføres at det vil virke inn på omsetning og skape en uholdbar situasjon for kunder dersom kjørevei skal gå foran butikkenes inngangsparti.

Søker kommenterer merknadene slik:

> *«I det følgende vil vi gi tilbakemelding på de merknader som er gitt av adv. Skaaraas på vegne av Haldenveien 6AS mottatt 19.12.2025 gjeldene for gnr/bnr. 602/47og gnr/bnr. 602/4/38.*
>
> *Adkomstløsning vist i tidligere oversendt vedlegg 2 er utarbeidet iht. til Veinorm for Fredrikstad kommune, tinglyst avtale om veirett, samt nylig avgjørelse fra Oslo og Viken jordskifterett.*

La oss innledningsvis understreke at kommunen ikke skal ta stilling til alternative løsninger presentert av adv. Skaaraas. Det er jordskifterettens forslag til avgjørelse, illustrert gjennom dispensasjonssøknaden med tilhørende skisse for adkomst som skal vurderes i denne søknaden. Det er mange grunner til at partene ikke har maktet å komme til enighet om alternativ adkomstløsning i sør.

Det bemerkes at nabomerknadene i liten grad har merknader til selve dispensasjonssøknaden. Deres merknader er i hovedsak knyttet til den skissert adkomstløsningen. Vårt svar på nabomerknadene vil derfor også i hovedsak være knyttet opp til den skisserte adkomstløsningen. For selve dispensasjonssøknaden vises til det som er fremholdt i søknaden.

Vegbredde:
I henhold til kommunens veinorm fremgår det at boligvei kan ha en vei bredde på 3,5-5m og fortsatt være toveis kjørt.

Bredden på 3,5meter er valgt nettopp med tanke på å bedre trafikksikkerheten. En smal vei vil automatisk gi redusert hastighet. Adkomstveien foran de to butikkene utgjør 45 meter der førerne har god sikt fra den ene enden av bygget til den andre.

Skissert løsning hensyntar også ønsket om å beholde størst mulig parkeringsareal mellom adkomstveien og Haldenveien fordi dette parkeringsarealet antas å være lettest tilgjengelig for butikkenes kunder.

I merknaden fra Haldenveien 6 AS utrykkes det bekymring for at den skisserte veiløsningen vil gi kødannelser. Det tar for øvrig kun 10,8 sekunder for en bil å passere inngangspartiene til Rema og Europris gitt at bilen kjører i 15km/t. Bekymringen for at den skisserte veiløsningen vil skape kø er derfor sterkt overdrevet.

Trafikksikkerhet:
På oversendt skisse var barrieren mellom adkomstvei og parkeringsareal tegnet inn med «mur». Denne er til orientering planlagt endret til ett gjerde som følgelig vil være mer synlig for trafikanter i bilen og redusere risiko for ev. påkjørsel. Fredrikstad kommune har gitt oss veifaglig anbefaling om at det skal være ett tydelig skille mellom adkomstvei og parkering, og de er av den oppfatning at den forslåtte muren er for lav og bør byttes ut med gjerde.

Forslaget innebærer også etableringen av to tydelige krysningspunkter, som vil skape et langt tryggere og mer forutsigelig trafikkbilde for både kjørende og gående enn dagens løsning. Trafikkløsningen som skissert vil skape et tydelig skille mellom myke trafikanter og biltrafikken i området sammenlignet med dagens situasjon.

Varelevering:
Skissene viser at sporringskurven for semitrailer vil være lik som situasjonen er i dag. Den skisserte løsningen gir m.a.o. ingen forverret situasjon for varelevering. På hjørnet av bygningen mot Martin Lillebys vei vil det bli satt opp et fysisk skille i form av et gjerde mot vareleveringen. Gjerdet vil sikre myke trafikanter mot evt. trafikk som kommer opp langs østsiden av bygget. Dette innebærer en tryggere løsning for både gående og kjørende sammenlignet med dagens situasjon.

Fortau:
Fortauet er utformet med 1,5m bredde rett utenfor inngangene til Rema og Europris, mens det på hver side av de to inngangene er ca. 3m bredt. Vanlig fortausbredde i boliggater er 1,5m, mens det anbefales 2,5m om det skal være plass til benker,

beplanting mm. Utformingen er iht. gjeldende standard og det vil på begge siden av inngangene være plass både til varer og fotgjengere.

Anleggstrafikk:
Uavhengig av denne dispensasjonssøknaden, er det ikke til å unngå at det blir anleggstrafikk i en fremtidig byggeperiode. Fordi dette er en dispensasjonssøknad, og ikke en byggesøknad, er det ikke redegjort for aktiviteten som knytter seg til anleggsperioden. I forbindelse med en fremtidig byggesøknad vil det bli redegjort for ivaretakelsen av omkringliggende naboer i anleggsfasen.

Vinter og snødeponi:
Det er i skissen avsatt mere grønt areal en dagens løsning. Arealene vil kunne benyttes som snødeponi. Fall på parkering og vei vil sikre at overvann blir ledet til sluk / permeabel overflate for å sikre at overvann ledes til rett sted. Den skisserte løsningen vil følgelig gi en minst like god løsning som dagens løsning.

Parkeringsløsning:
Parkeringsplassen som skissene viser er i utgangspunktet ganske lik dagens situasjon, men med et fysisk skille mellom p-plass og adkomstvei. Dette er et grep som vil øke trafikksikkerheten i området betraktelig. P-plassen er visuelt synlig fra Haldenveien med innkjøring rett inn fra Martin Lillebys vei. Dette vil fremstå som en ryddig og trygg parkeringsplass.

En trafikkløsning uten fysisk skille og kun med oppmerkede striper på asfalten vil derimot skape en utrygg trafikksituasjon med fri flyt mellom biler og myke trafikanter. Forslagsstiller mener at den skisserte løsningen vil skape en mer trafikksikker løsning både for kundene hos Rema og Europris, men også for de framtidige naboer på nabotomta (…).

I det følgende vil vi gi tilbakemelding på de merknader som er gitt av Jotne Eiendom på vegne av Haldenveien 8 mottatt 19.12.2025 gjeldene for gnr/bnr. 602/106.

Sikker ankomst til bolig Haldenveien 8:
Adkomstløsning vist i tidligere oversendt vedlegg 2 er utarbeidet iht. til Veinorm for Fredrikstad kommune, tinglyst avtale om veirett, samt nylig avgjørelse fra Oslo og Viken jordskifterett.

Dagens situasjon innebærer, med mindre en kjører på østsiden av bygget, at kjørende må krysse dagens parkeringsplass foran Rema og Europris for deretter å passere opparbeidede p-plasser langs vestsiden av butikkbygget.

Som en kan se av den skisserte løsningen, vil man med ny adkomstvei få adskilt parkering og adkomstvei framfor bygget. Dette gir en oversiktlig trafikksituasjon. Parkeringsplassene foran butikken er samtidig de mest synlige for kundene og ligger nærmest butikk-inngangene. Forslagsstiller mener av den grunn at disse p-plassene vil bli mest benyttet av de handlende. Fordi innkjøring til p-plassen er lagt nærmest Martin Lillebys vei, vil det bety at det meste av trafikken separeres allerede her og ikke tas med lengere inn i området sammenlignet med dagens situasjon.

På vestsiden av bygget, hvor dagens eksisterende parkering utvides med flere p-plasser, vil veibredden også øke. Vegbredden vil da bli på over 6m. Arealet langs vestsiden av bygget vil ikke umiddelbart benyttes av samme antall myke trafikanter som arealet på fremsiden av butikkene hvor inngangene er plassert.

Dagens adkomst til boligeiendommen Haldenveien 8 er som tidligere beskrevet i dag over parkeringsplassen til Rema og Europris. Som dere er kjent med så er det er også mulighet å kjøre til eiendommen på østsiden av bygget. Dersom denne avkjøringen benyttes, vil adkomsten til Haldenveien 8 ikke belaste den adkomstveien som det uttrykkes så stor bekymring for.

Forslagsstiller mener at skisserte løsningen med separert vei og parkering vil gi en mye tryggere løsning også for adkomst til Haldenveien 8 enn dagens situasjon.

<u>Vegbredde:</u>
I henhold til kommunens veinorm fremgår det at boligvei kan ha en vei bredde på 3,5-5m og fortsatt være toveis kjørt.

Bredden på 3,5meter er valgt nettopp med tanke på å bedre trafikksikkerheten. En smal vei vil automatisk gi redusert hastighet. Adkomstveien foran de to butikkene utgjør 45 meter der førerne har god sikt fra den ene enden av bygget til den andre.

Angående bekymringen for at trafikken kan være «tidsødene» (forsinkende) for de som bor i boligen, så tar det for øvrig kun 10,8 sekunder for en bil å passere inngangspartiene til Rema og Europris gitt at bilen kjører i 15km/t.

Forslagsstiller mener at skisserte forslag med separering av myke og lett trafikanter med fysisk skille mellom parkering, bilvei og et dedikert fortau vil bidra til å øke sikkerheten i området (…).

I det følgende vil vi gi tilbakemelding på de merknader som er gitt av Jasmin Cerimagic og Alisa Cerimagic, Martin Lillebys vei 17 mottatt 18.12.2025 gjeldene for gnr/bnr. 602/97.

Innledningsvis er dette en dispensasjonssøknad fra gjeldende formål til rent bolig formål. Vedlagt bebyggelsesplan er en illustrasjon som viser at det er mulig å oppnå god bokvalitet med hensyn til støy fra vei samt tilstrekkelig med uteareal av god kvalitet. En videre prosess for godkjennelse av rammesøknad vil dokumentere at krav til bokvalitet samt tilpassing til eksisterende kontekst blir oppfylt.

1. *Ved en dispensasjon fra gjeldende formål til boligformål vil øvrige krav til bolig, i reguleringsplan, i kommuneplan og plan- og bygningsplan fortsatt være gjeldene. Høyden på bebyggelsen vil maksimal bli iht. gjeldende regulert høyde for den aktuelle eiendommen. Det vil således ikke medføre endring i tillatt utnyttelse å endre formålet til bolig sammenlignet med formålet som området er regulert til.*

   Gjeldende regulering har satt rammene for områdets karakter og er vurdert i prosessen som ligger bak vedtaket av gjeldende regulering. Gnr./bnr. 602/4 mer mot nord og er tilbaketrukket sammenlignet med resterende boligbebyggelse i området som fremstår som en mere sammenhengende bebyggelse. Gnr./bnr. 602/4 plasserer seg mellom næringsbebyggelse i øst og eldre gårdsbebyggelse i vest. Mot nord grenser tomten opp til Haldenveien, noe som gjør at denne tomten, som vurdert i gjeldende regulering, har andre forutsetninger enn boligbebyggelsen mot golfbanen i sør.

2. *Bokvalitet – lys, skygge og vind. Ved innsendelse av rammesøknad vil det bli redegjort for so, lys og skygge samt vind. Dette er ikke behandlet i dispensasjonssøknad, da dette vil følge rammesøknad. For ordens skyld gjentar vi at gjeldende reguleringsplans bestemmelser avgjør bebyggelsens ytre rammer.*

Dette blir ikke endret ved dispensasjonssøknaden. Dispensasjonssøknaden gjelder kun formålet den regulerte bebyggelsen skal brukes til.

3. *Trafikksikkerhet og adkomst - Planlagt gjennomkjøring via eksisterende parkeringsplass. Adkomst til omsøkte tomt gnr./bnr. 602/4 er fastsatt i gjeldende regulering og tinglyst i avtale. Jordskifteretten har fastsatt at det er denne adkomsten som skal benyttes for tilkomst til gnr./bnr. 602/4.*

   Dispensasjonssøknad viser en veiløsning som forslagsstiller mener er langt mere trafikksikker enn dagens løsning, hvor det er fri flyt av myke trafikanter mellom kjørende biltrafikk. Vedlagte løsning viser en regulering av trafikken samtidig som myke trafikanter separeres fra biltrafikken.

   En endring av formålet vil i langt høyere grad medføre en tilpassing av bebyggelsen til omkringliggende bebyggelse enn om det etableres en massiv bygningsmasse for handel i 1. etasje.

   Sol og vind vil bli en del av videre bearbeidelse av området for å skape et boligområde med høy kvalitet. Forslagsstiller mener ar adkomsten til tomten slik løsningen viser vil gi en god og trafikksikker trafikkløsning for både myke trafikanter og kjørende trafikk.»

Det foreligger etter dette ytterligere merknader, datert 13.01.26, fra Haldenveien 6 AS, representert av Bjørge Skaaraas & CO, der det fremgår at leietakere, Europris og Rema, ikke ønsker at trafikken fra boligene skal ledes gjennom og over parkerings- og tilkomstarealet til butikkene, slik det er foreslått. Her tilbyr også Jotne Eiendom AS, på vegne av Haldenveien 6 AS og Haldenveien 8 AS, fri grunn mm. for etablering av ny tilkomst i syd.

Søker svarer ut ovennevnte tilbud i brev av 21.01.26 der det vises til at den omsøkte endringen til boligformål vil gi lavere trafikkbelastning, færre vareleveranser og en mer forutsigbar bruk av adkomsten enn ved en kombinasjon av bolig- og næringsformål. Tiltakshaver vurderer derfor at hensynet til trafikk, funksjon og naboforhold samlet sett blir like godt eller bedre ivaretatt ved innvilgelse av dispensasjon. Den foreslåtte adkomstløsningen er utformet i tråd med anerkjent byggfaglig praksis, slik den fremgår av Byggforskserien, og er tilpasset privat adkomst i småhusområder basert på faktisk bruk og trafikkmengde. Det vurderes på denne bakgrunn som mulig å etablere en bygg- og vegfaglig forsvarlig adkomst innenfor gjeldende regulering og tinglyste rettigheter.

Det foreligger også bemerkninger til brev fra søker, datert 21.01.26, fra Bjørge Skaaraas & CO, der det oppsummeres slik:

«Den forslåtte adkomsten er bruksmessig ikke akseptabel for et boligområde, hverken ut fra hensynet til trafikksikkerhet eller hensynet til en praktisk bruk av parkeringsarealet foran butikkene.

Forslaget strider med den inngåtte privatrettslige avtalen mellom Jotne og Lilleby. Jotne vil ikke akseptere at en adkomst introduserer sperreløsninger som gjerder eller høye kanter på eksisterende parkeringsareal.

En ny adkomst i syd vil gi gode og trafikksikre forhold for eventuelle nye boliger på 604/2 og på en mye bedre måte knytte nye boliger til det eksisterende boligmiljøet på Lilleby.»

Støyvurdering

Det foreligger *Støyvurdering Lilleby* utarbeidet av Multiconsult, datert 27.11.25, der det fremgår av *Sammendrag* at

«Multiconsult er engasjert av Lilleby Utvikling AS for å vurdere dagens støyforhold i forbindelse med en dispensasjonssøknad for et framtidig boligprosjekt på gnr./bnr. 602/4 i Fredrikstad kommune. Beregningene viser at rekkehus i andre rekke har stille side i alle retninger. Rekkehus i første rekke fra veien vil få stille side mot sør, men overskridelse av grenseverdi på fasader mot nord. Kvalitetskriteriene i T-1442 vil være opprettholdt med gjennomtenkt planløsning. Beregnet situasjon viser at det er tilstrekkelig stort uteoppholdsareal med tilfredsstillende lydnivå Lden ≤ 55 dB, både uten og med støyskjerm. Med støyskjerm ligger bebyggelsen utenfor rød støysone, og kommuneplanens bestemmelser er dermed tilfredsstilt.»

Konsekvenser for sosial bærekraft
Ikke relevant ut over de forhold som fremgår av vurderingen.

Konsekvenser for økonomisk bærekraft
a) Økonomiske konsekvenser – drifts- og investeringsbudsjett Ikke relevant ut over de forhold som fremgår av vurderingen.

b) Samfunnsmessige konsekvenser Ikke relevant ut over de forhold som fremgår av vurderingen.

Konsekvenser for miljømessig bærekraft
Ikke relevant ut over de forhold som fremgår av vurderingen.

Ansattes medbestemmelse
Ikke relevant.

Vurdering
Trafikksikkerhet
Trafikksikkerhet knyttet til foreslått adkomst og intern trafikkavvikling er særskilt vurdert på bakgrunn av mottatt utomhusplan og egen faglig vurdering av trafikksikkerhet. Vurderingen omfatter organisering av trafikkstrømmer i et område som skal håndtere både kundetrafikk til eksisterende næringsvirksomhet og adkomsttrafikk til planlagt boligbebyggelse.

Den foreslåtte løsningen vurderes som trafikksikker og hensiktsmessig tilpasset områdets framtidige bruk. Etablering av mur med rekkverk langs parkeringssonen gir en tydelig fysisk og visuell avgrensning mellom gangarealer, parkeringsplasser og kjøreveg. Dette bidrar til klare og forutsigbare trafikkmønstre og reduserer risiko for konflikt mellom kjørende og myke trafikanter.

Sammenlignet med dagens situasjon, der arealene er lite avgrenset og trafikken fremstår mer ustrukturert, vurderes den foreslåtte løsningen å innebære en forbedring av trafikksikkerheten.

Videre er det lagt til rette for definerte gangforbindelser med gangfelt som leder myke trafikanter til tydelige og sikre krysningspunkt. Opphøyning av kjøreveg ved gangfeltene fungerer som et effektivt fartsreduserende tiltak og bidrar ytterligere til å styrke sikkerheten for gående.

Samlet sett vurderer kommunedirektøren at utomhusplanen fremstår som helhetlig og faglig tilfredsstillende, og at den legger til rette for gode og sikre trafikkforhold for både kjørende og gående.

Trafikksikkerhet anses dermed ivaretatt på dispensasjonsstadiet, og forholdet gir ikke grunnlag for å avslå omsøkt dispensasjon. Endelig utforming og gjennomføring forutsettes fulgt opp i byggesak i tråd med godkjent løsning.

Søknad om dispensasjon
Tiltaket er i strid med:

- Formålet i gjeldende plan.

Og:

- Fra planbestemmelser pkt. 1.4 Forretning/kontor/bolig:

«a) Innenfor FKB1 tillates det oppført bebyggelse til forretningsformål i 1. etasje, kontorformål i 2. etasje og boligformål i 3. etasje. Dersom det etableres bygg i bare to etasjer tillates 2. etasje nyttet til kontor – eventuelt i kombinasjon med bolig i den delen av bygget som ikke vender mot fylkesvei 110.»

Og:

- Fra reguleringsbestemmelser pkt. 3.1 Støy.

Det er søkt om dispensasjon fra ovennevnte forhold.

Adgangen til å gi dispensasjon og lovens vilkår
Utgangspunktet og hovedregelen er at lov-, plan- og forskriftsbestemmelser skal følges. Etter plan- og bygningsloven § 19-2 har kommunen etter nærmere vurdering likevel anledning til å gi varig eller midlertidig dispensasjon fra bestemmelser fastsatt i eller i medhold av nevnte lov.

Bestemmelsen oppstiller to vilkår, som begge må innfris for å kunne dispensere. Dersom begge vilkår innfris, skal det i tillegg foretas en helhetlig vurdering, hvor det avgjøres om dispensasjon skal gis. Dispensasjon er noe kommunen kan innvilge dersom vilkårene oppfylles, jf. bestemmelsens ordlyd.

For det første kan det ikke gis dispensasjon dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser blir vesentlig tilsidesatt. For det andre må fordelene ved å innvilge dispensasjon være klart større enn ulempene dispensasjonen vil medføre.

Ved dispensasjon fra loven og forskriften til loven skal det legges særlig vekt på dispensasjonens konsekvenser for helse, miljø, jordvern, sikkerhet og tilgjengelighet. Det er i utgangspunktet fordeler og ulemper for de allmenne interessene som skal avveies.

Det vil derfor i hovedsak være samfunnsmessige hensyn av planfaglig og arealdisponeringsmessig karakter som har vekt når det er snakk om fordeler og ulemper. I en dispensasjonsvurdering er det ikke tilstrekkelig at situasjonen for de allmenne interessene ikke forverres. Det må også påvises en fordel av dispensasjonen, primært for allmenne interesser.

Personlige fordeler/forhold vil bare unntaksvis kunne tillegges vekt i en dispensasjonsvurdering. Sosialmedisinske, personlige og menneskelige hensyn har normalt ikke avgjørende vekt i dispensasjonsvurderingen.

Blir hensynene bak formålene vesentlig tilsidesatt ved en dispensasjon i denne saken?
Formålsinndelingen i arealplanleggingen skal sikre forutsigbar arealbruk, gode miljøkvaliteter og begrense konflikter mellom ulike interesser. Boligformål er innrettet mot varige og stabile boforhold, med vekt på bokvalitet, lavere støy, trafikksikkerhet for myke trafikanter og forutsigbare bruksmønstre. Boliger genererer normalt begrenset trafikk, hovedsakelig knyttet til beboernes daglige reiser, og innebærer lite tungtransport.

Forretnings- og kontorformål er i større grad forbundet med publikumsrettet aktivitet, vareleveranser og høyere og mer uforutsigbar trafikkbelastning. Når et område i stedet benyttes til bolig, faller mye av denne belastningen bort, og bruksmønsteret blir mer jevnt og forutsigbart over døgnet.

Ved vurderingen etter plan- og bygningsloven § 19-2 er det avgjørende om dispensasjonen undergraver planens overordnede formål. Der reguleringsplanen åpner for næringsbruk med større aktivitets- og belastningspotensial, vil en overgang til bolig normalt fremstå som en mer skånsom bruk.

Forutsatt at bokvalitet, støy, lysforhold, uteoppholdsarealer og trafikksikkerhet er tilfredsstillende ivaretatt, kan hensynene bak planen derfor ikke anses vesentlig tilsidesatt.

Er fordelene klart større enn ulempene - arealformålet?
Etter plan- og bygningsloven § 19-2 må fordelene ved dispensasjon være klart større enn ulempene, og knytte seg til allmenne planhensyn. I denne saken innebærer endring fra forretning/kontor til bolig en mer skånsom og forutsigbar arealbruk enn regulert næringsanvendelse.

Boligformål gir vesentlig lavere og jevnere trafikkbelastning, bortfall av vareleveranser og tungtransport, redusert støy og bedre trafikksikkerhet for myke trafikanter. Dette styrker hensynene til miljø, naboforhold og bokvalitet.

Ulempene ved dispensasjon knytter seg i hovedsak til et formelt planavvik, uten tilsvarende dokumenterte negative virkninger for omgivelsene. Forutsatt at prosjektet utformes i tråd med områdets karakter og ivaretar krav til bokvalitet, uteoppholdsarealer, lysforhold, støy og trafikksikkerhet, vurderes fordelene ved dispensasjon som klart større enn ulempene. Vilkåret i pbl. § 19-2 er dermed oppfylt.

Blir hensynene bak planbestemmelser pkt. 1.4 vesentlig tilsidesatt?
Denne vurderingen redegjør for hvorfor etablering av bolig i alle etasjer innenfor FKB1 er forenlig med hensynene bak formålsbestemmelsen i § 1.4, selv om løsningen avviker fra planens opprinnelige etasjefordeling. Vurderingen omfatter virkninger for trafikk, støy, bokvalitet, naboforhold og reguleringsplanens intensjon, samt vilkårene for dispensasjon etter plan- og bygningsloven § 19-2.

Den opprinnelige formålsinndelingen har til hensikt å balansere publikumsrettet aktivitet, logistikk og bokvalitet. Når bygget i stedet benyttes til bolig i alle etasjer, endres de faktiske virkningene vesentlig sammenlignet med regulert forretning og kontor. Trafikkbelastningen reduseres, vareleveranser og tungtransport faller bort, og bruken blir mer forutsigbar over døgnet. Dette gir bedre trafikksikkerhet og reduserer konflikter mellom kjørende og myke trafikanter.

Ren boligbruk gir også lavere støy- og aktivitetsnivå, mindre belastning på nærområdet og bedre forutsetninger for gode uteoppholdsarealer. Eventuelle støyutfordringer kan håndteres gjennom dokumenterte tiltak knyttet til bygningsutforming, planløsning og skjerming. Forutsatt forsvarlig prosjektering kan krav til bokvalitet, dagslys, uteopphold og tekniske forhold ivaretas i alle etasjer.

For naboskap og strøkskarakter innebærer boligbruk en roligere og mer stabil situasjon enn publikumsrettet virksomhet, med redusert kvelds- og helgeaktivitet. Tiltaket fremstår også som en effektiv og samfunnsmessig hensiktsmessig arealutnyttelse i et område med begrenset etterspørsel etter næringsformål.

Ved vurderingen etter pbl. § 19-2 er det avgjørende om avviket undergraver planens overordnede intensjon. Når de mest belastende elementene som planen åpner for – herunder kundestrøm, varelevering og trafikktopper – bortfaller, vurderes hensynene bak formålsinndelingen ikke å bli vesentlig tilsidesatt.

Forutsatt at prosjektet tilpasses områdets karakter og kvalitetskrav, vurderes ren boligbruk i alle etasjer som en mindre konfliktfylt og mer skånsom arealbruk enn regulert forretning og kontor.

Er fordelene større enn ulempene – ved etablering av bolig i alle etasjer?
Ved en helhetlig vurdering etter plan- og bygningsloven § 19-2 fremstår etablering av bolig i alle etasjer som en løsning der fordelene klart overstiger ulempene.

Overgang til rent boligformål gir en mer skånsom og forutsigbar arealbruk enn regulert forretning og kontor, med vesentlig redusert trafikkbelastning, bortfall av vareleveranser og tungtransport, lavere støy og bedre trafikksikkerhet for myke trafikanter.

Ren boligbruk gir også bedre forutsetninger for god og robust bokvalitet, med roligere bruksmønster, mindre aktivitet på kvelds- og helgetid og økt forutsigbarhet for naboer. Eventuelle utfordringer kan håndteres gjennom prosjektering og vilkår.

Ulempene knytter seg i hovedsak til et formelt avvik fra planens etasjedeling, uten tilsvarende negative virkninger for omgivelsene.

Tiltaket undergraver ikke reguleringsplanens overordnede intensjon, men realiserer en mindre konfliktfylt og mer funksjonell arealbruk. På denne bakgrunn vurderes vilkårene for dispensasjon etter pbl. § 19-2 som oppfylt.

Blir hensynene bak reguleringsbestemmelser pkt. 3.1 om støy vesentlig tilsidesatt?
Hensynet bak bestemmelsene i c) og d) er å sikre helse, bokvalitet og tilfredsstillende støyforhold ved boligbygging innenfor rød støysone etter retningslinje T-1442. Retningslinjen legger til grunn at rød støysone i utgangspunktet er uegnet for boliger, men åpner for boligformål der støyforholdene kan dokumenteres ivaretatt gjennom avbøtende tiltak.

Bestemmelse c) har som formål å begrense støybelastning gjennom plassering, høyde og utforming av bebyggelsen, herunder krav om tilbaketrukket øvre etasje, sørvendte uteoppholdsarealer og etablering av skjermede balkonger og stille side. Bestemmelsen skal sikre at støyhensyn ivaretas som en integrert del av planleggingen. Bestemmelse d) gir kommunen hjemmel til å kreve dokumentasjon for at gjeldende støykrav etter T-1442, teknisk forskrift og øvrige normer er oppfylt, og sikrer fleksibilitet og etterprøvbarhet over tid.

Dispensasjonssøknaden gjelder avvik fra bestemmelse c), ved at boliger tillates i flere etasjer enn forutsatt. Kommunedirektøren vurderer at hensynene bak bestemmelsen ikke blir vesentlig tilsidesatt. Det legges vekt på at formålet med bestemmelsen er å sikre tilfredsstillende støyforhold, ikke å hindre boligbygging. T-1442 åpner for boliger i rød støysone der støy kan dokumenteres håndtert gjennom avbøtende tiltak.

Dispensasjonen gjelder et overordnet plangrep og innebærer ikke forhåndsgodkjenning av konkrete støytiltak. Støyhensyn, bokvalitet og helse kan fortsatt ivaretas gjennom krav til dokumentasjon og tiltak på byggesaksnivå, jf. bestemmelse d).

Planens overordnede intensjon om støytilpasning undergraves dermed ikke, og kommunedirektøren vurderer at dispensasjonen ikke innebærer en vesentlig tilsidesettelse av hensynene bak planbestemmelsen eller hensynene i plan- og bygningsloven.

Er fordelene klart større enn ulempene – støy?
En dispensasjon gir økt fleksibilitet i utforming av boligbebyggelsen uten at det medfører uakseptable støyforhold.

Støyvurderingen fra Multiconsult (27.11.25) dokumenterer at kvalitetskriteriene i retningslinje T-1442 kan opprettholdes gjennom avbøtende tiltak. Beregningene viser stille side for boenheter, sørvendt stille side for første rekke mot vei, samt tilfredsstillende uteoppholdsarealer med Lden ≤ 55 dB. Med støyskjerm ligger bebyggelsen utenfor rød støysone.

Dispensasjonen muliggjør boligutvikling innenfor et område avsatt til boligformål, samtidig som hensynet til støy ivaretas. Eventuelle utfordringer knyttet til fasader og planløsninger kan håndteres gjennom prosjektering og følges opp i byggesak, jf. planbestemmelse d), som gir kommunen hjemmel til å sikre etterlevelse av gjeldende støykrav.

Selv om dispensasjonen innebærer et avvik fra planens hovedgrep, vurderes ulempene som håndterbare. På bakgrunn av dokumentert støyfaglig grunnlag, vurderer kommunedirektøren at fordelene ved dispensasjon er klart større enn ulempene, og at vilkåret i plan- og bygningsloven § 19-2 er oppfylt når det gjelder støy.

Blir hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser vesentlig tilsidesatt?
Hensynene bak lovens formålsbestemmelse i plan- og bygningsloven § 1-1 er at planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter, samt at det skal legges vekt på langsiktige løsninger og konsekvenser for miljø og samfunn skal beskrives.

Kommunedirektøren vurderer her at hensynene bak lovens formålsbestemmelse ikke blir vesentlig tilsidesatt ved omsøkte tiltak, og vurderer også at fordelene er klart større enn ulempene, jf. pbl. § 19-2.

Kommunens adgang til å la være å gi dispensasjon
Dispensasjonsbestemmelsen er en «kan»-bestemmelse. Det medfører at selv om begge vilkårene for å gi dispensasjon er oppfylt, er det ingen som har krav på å få innvilget en dispensasjonssøknad. Kommunen står derfor fritt til å avgjøre om det skal gis dispensasjon.

Etter en samlet vurdering mener kommunedirektøren at fordelene ved at det innvilges dispensasjon er klart større enn ulempene.

<u>Kommunedirektøren kommentarer til merknadene</u>

1. Merknad fra Haldenveien 6 (gnr. 602 bnr. 47 og 602/4/38), v/ Adv. Bjørge Skaaraas & Co

Merknaden gjelder i hovedsak antall boliger, adkomstløsning, trafikksikkerhet samt forholdet til tinglyste veiretter og driftsmessige konsekvenser for eksisterende næringsvirksomhet.

Når det gjelder antall boliger, viser kommunedirektøren til at dispensasjonssøknaden ikke fastsetter endelig antall boenheter. Dette vil bli vurdert i byggesak opp mot gjeldende krav til utnyttelse, parkering og tekniske løsninger. Forholdet er derfor ikke avgjørende for dispensasjonsvurderingen etter pbl. § 19-2.

Når det gjelder adkomst og trafikksikkerhet, viser kommunedirektøren til at foreslått løsning er særskilt vurdert gjennom mottatt faglig vurdering av trafikksikkerhet basert på oversendt utomhusplan. Vurderingen konkluderer med at løsningen fremstår som trafikksikker og godt tilpasset et område som skal håndtere kombinert trafikk fra både bolig- og næringsformål. Det er lagt vekt på at etablering av mur med rekkverk langs parkeringssonen gir en tydelig

fysisk og visuell avgrensning mellom gangarealer, parkering og kjøreveg, noe som bidrar til forutsigbare trafikkmønstre og økt sikkerhet for myke trafikanter sammenlignet med dagens lite avgrensede situasjon.

Videre er det i planen vist definerte gangforbindelser og gangfelt med opphøyd kjøreveg, som fungerer som fartsdempende tiltak og styrker sikkerheten i krysningspunktene. Samlet sett vurderes utomhusplanen som helhetlig og faglig tilfredsstillende, og som en forbedring av dagens trafikksituasjon.

Spørsmål knyttet til tinglyste veiretter og privatrettslige avtaler faller utenfor plan- og bygningslovens virkeområde og må avklares mellom partene. Kommunen kan ikke ta stilling til privatrettslige forhold, men det presiseres at nødvendige rettigheter må dokumenteres i byggesak før eventuell tillatelse gis.

Merknaden gir etter administrasjonens vurdering ikke grunnlag for å avslå dispensasjonssøknaden, men det forutsettes at adkomst og trafikkløsning gjennomføres i tråd med den vurderte utomhusplanen.

2. Merknad fra Martin Lillebys vei 17 (gnr. 602 bnr. 97)

Merknaden gjelder byggehøyde, områdets karakter, bokvalitet (innsyn, sol/skygge, vind) samt adkomst og trafikksikkerhet.

Kommunedirektøren viser til at tiltaket vurderes opp mot gjeldende reguleringsplan for Lilleby, der området er regulert til FKB1 (bolig/forretning/kontor). Bestemmelser for omkringliggende rene boligområder kan ikke direkte legges til grunn for vurderingen. Tre etasjer er et tema for dispensasjonssøknaden, og kommunedirektøren har vurdert at hensynene bak bestemmelsene ikke blir vesentlig tilsidesatt.

Forhold knyttet til sol- og skyggevirkninger, innsyn og vind vil måtte dokumenteres og vurderes nærmere i byggesak, der endelig bygningens volum, plassering og utforming fastsettes.

Når det gjelder trafikksikkerhet, viser kommunedirektøren til at foreslått adkomstløsning er faglig vurdert og funnet trafikksikker. Den nye løsningen innebærer tydeligere separasjon mellom kjørende, parkering og gangarealer enn dagens situasjon, og vurderes å gi bedre sikkerhet for myke trafikanter. Merknaden gir derfor ikke grunnlag for å konkludere med at adkomsten er uakseptabel på dispensasjonsstadiet.

3. Merknad fra Jotne Eiendom AS (Haldenveien 8, gnr. 602 bnr. 106)

Merknaden gjelder bekymring for trafikksikkerhet og økt trafikkbelastning som følge av foreslått veiløsning.

Kommunedirektøren viser til at foreslått utomhusplan og adkomstløsning er vurdert samlet med hensyn til trafikksikkerhet og organisering av trafikkstrømmer. Vurderingen konkluderer med at løsningen er godt tilpasset kombinert bolig- og næringstrafikk og gir mer strukturerte og sikre trafikkforhold enn dagens situasjon.

Videre legger reguleringsplanen til rette for forretning, kontor og bolig, som samlet sett kan gi høyere og mer spredt trafikkbelastning enn et rent boligformål. Omsøkt tiltak vurderes derfor ikke å medføre en uakseptabel økning i trafikk.

Merknaden anses ivaretatt gjennom foreliggende trafikksikkerhetsvurdering og gir ikke grunnlag for å avslå dispensasjonssøknaden.

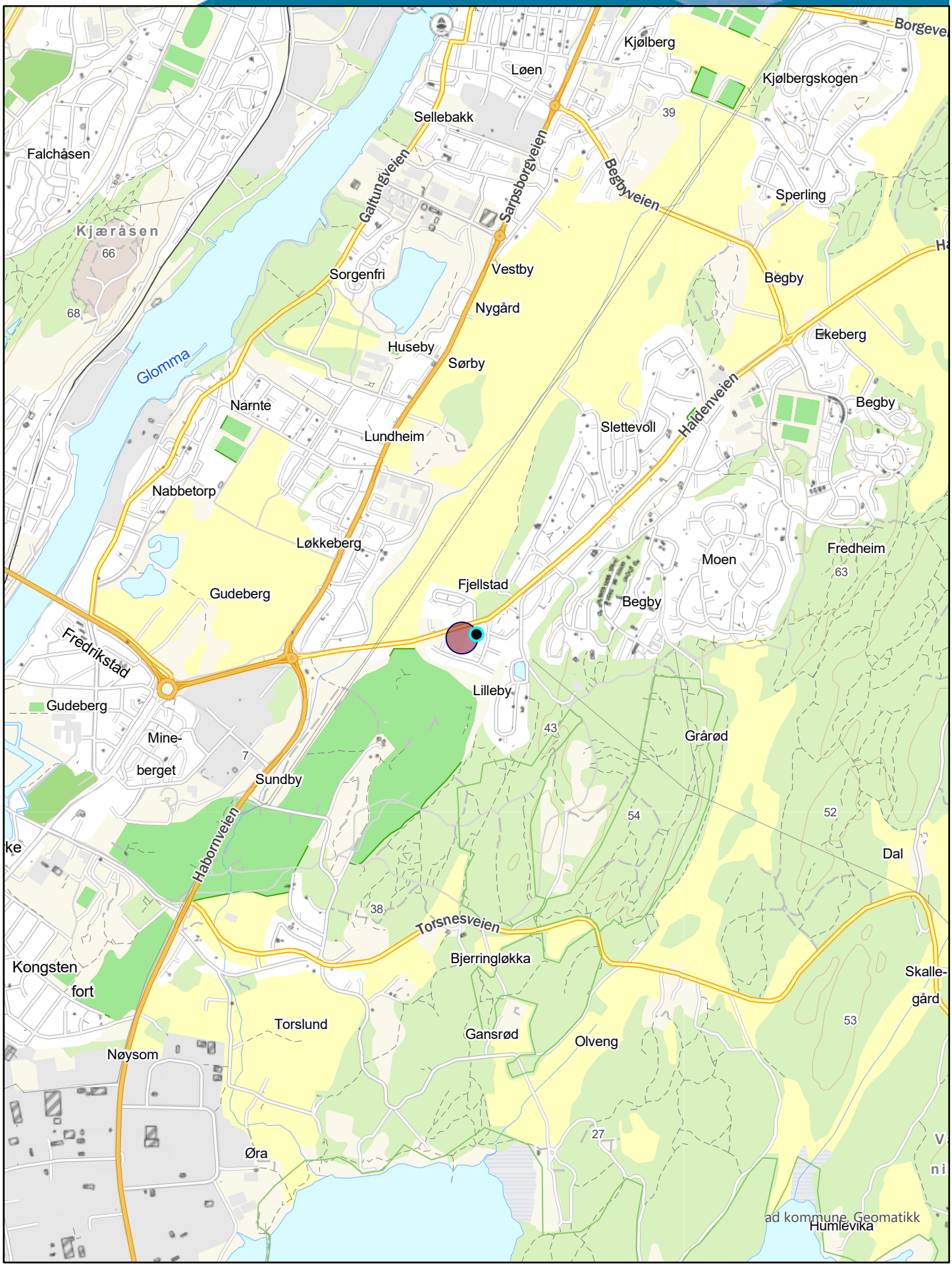
Kommunedirektøren vurderer at innkomne merknader, og også fra Rema og Europris, i hovedsak gjelder adkomst og trafikksikkerhet. Disse forholdene er allerede faglig vurdert gjennom utomhusplan og trafikksikkerhetsvurdering, som konkluderer med at foreslått løsning er helhetlig, trafikksikker og bedre tilpasset områdets framtidige bruk enn dagens situasjon. Øvrige forhold som påpekes vil eventuelt bli fulgt opp i byggesak.

Merknadene gir, etter kommunedirektørens vurdering, ikke grunnlag for å endre konklusjonen om at vilkårene for dispensasjon etter pbl. § 19-2 er oppfylt.

Konklusjon
Kommunedirektøren vurderer at det ligger til rette for å innvilge dispensasjon fra formålet i reguleringsplan for Lilleby, planID 1002, fra planbestemmelser i pkt. 1.4, samt fra reguleringsbestemmelser i pkt. 3.1 om støy, da hensynene bak bestemmelsene det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale/regionale interesser ikke blir vesentlig tilsidesatt og fordelene er klart større enn ulempene, jf. vurderingstemaet i plan- og bygningsloven § 19-2.

Kommunedirektøren anbefaler planutvalget å godkjenne søknaden.

FREDRIKSTAD KOMMUNE



0 700 Meter

Målestokk 1:20 000

Dato 05.02.2026

busslomme
Haldenveien
busslomme
Martin Lillebys vei
27stk. parkeringsplasse
(inkl. 3 HC)
fellesvei
Tomtegrense
renovasjon
Gjeste-P
ca.+13,0
Byggegrense
BOLIG
ca.+21,0
12 ny parkeringsplasser
(inkl. 1 HC)
eks. parkeringsplasser
ca.+16,0
602/47
602/4/38
602/4/0
ca.+13,0
Lek
fellesvei
602/90
602/106
602/96
602/108
602/97
602/98
N
Tomtegrense
Byggegrense
BOLIG
ca.+21,0
ca.+13,0

LINK Arkitektur

Tiltakshaver
Lilleby Utvikling AS

Prosjekt
Lilleby
Lilleby Søndre - Haldenveien
3107 Fredrikstad

Gnr./Bnr./Festenummer:
602/4/0

Kontroll prosjekt.
Godkjent: **CLT**
Kontrollert: **CLT**

Ansvarlig
Arkitekten

Dato
10.12.2025

Prosjektnummer:
16202106

Målestokk
1:500

Tegningsnummer:
A10-1

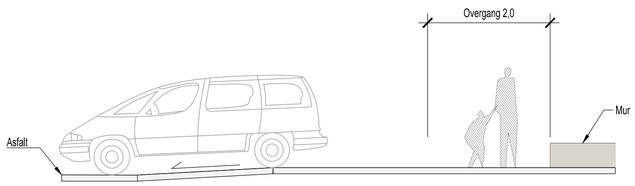
Tegningstype:
Situasjon_utomhus

Tegningsnavn:
Situasjonsplan

Filplassering: BIMcloud Link arkitektur - BIMcloud Software as a Service/Body/16202106 - Lilleby/16202106 - Arbeidsfiler/16202106 - Lilleby

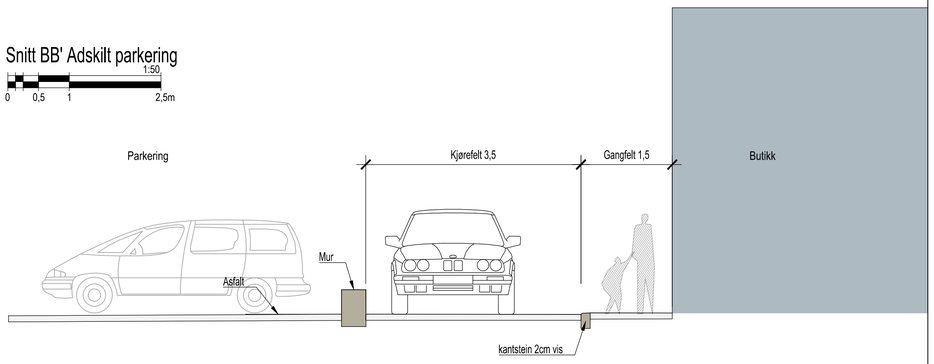
Snitt AA' Opphøyde overgangsfelt

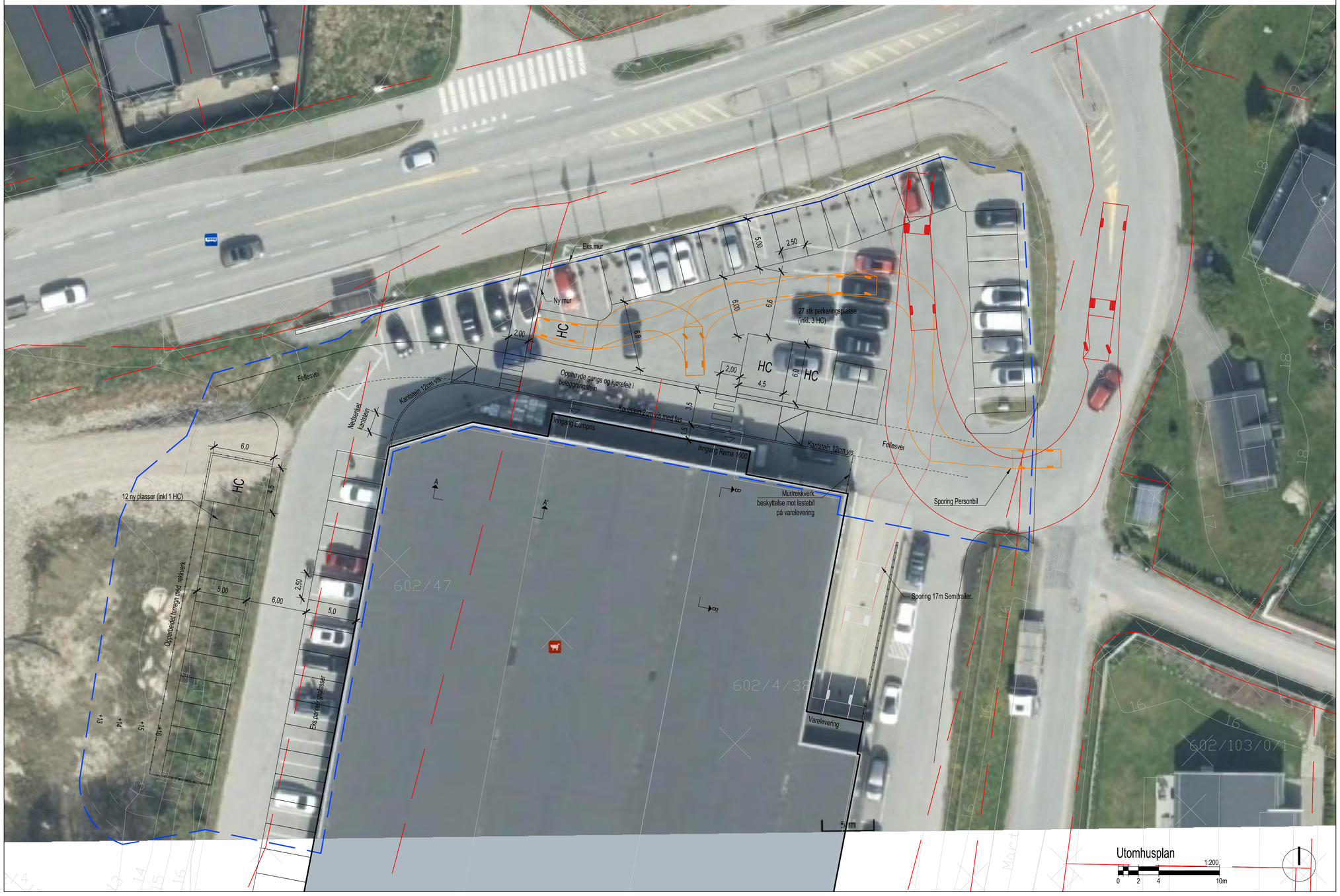
1:50
0 0,5 1 2,5m



Snitt BB' Adskilt parkering

1:50
0 0,5 1 2,5m





Utomhusplan

1:200
0 2 4 10m

LOKALISERINGSFIGUR

TEGNFORKLARING

- Tiltaksgrense
- Eiendomsgrenser
- Asfalt (kjørefelt)
- Asfalt (gangfelt)
- Plen/vegetasjon
- Bygg (eks)
- Mur (eks)
- Mur (ny)
- Gjerde/rekkverk
- Inngangspil
- Sykkelparkering
- Sporing- Personbil
- Sporing- Semitrailer (15,5m)

REV	BESKRIVELSE AV REVISJONEN	DATO	TEGN	KONTR	ANSV

FASE: Dispensasjons Søknad
STATUS: X

OPPDRAGSGIVER: Lilleby Utvikling AS
Bernhoffbakka 7
1593 Son
-

PROSJEKT: Lilleby
Haldenveien 6
1639 Gamle Fredrikstad

LANDSKAPSARKITEKT

LINK Arkitektur
linkarkitektur.com
Besøksadresse: Kirkegata 4, N-0153 Oslo
Postadresse: Postboks 183, N-0102 Oslo
+47 21 52 22 00

FORELØPIG 09.12.2025

TEGNINGSNAVN: **UTOMHUSPLAN- med flyfoto**

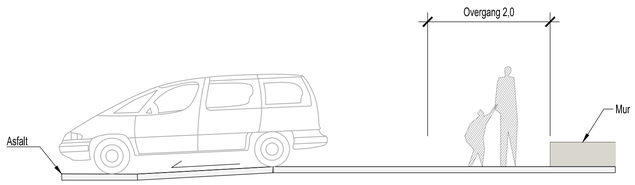
TEGNET	KONTR	ANSV	DATO
RTN	SP	ITG	26.11.2025

MÅL		FAG	TEGNINGSNR	REV
1:200 1:400	(A1) (A3)	LARK	L-002	A

Path til fil på server

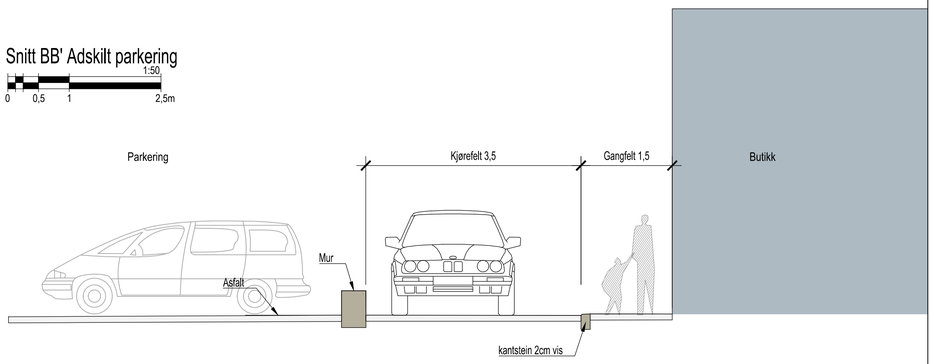
Snitt AA' Opphøyde overgangsfelt

1:50
0 0,5 1 2,5m



Snitt BB' Adskilt parkering

1:50
0 0,5 1 2,5m



Utomhusplan 1:200
0 2 4 10m

LOKALISERINGSFIGUR

TEGNFORKLARING

- Tiltaksgrense
- Eiendomsgrenser
- Asfalt (kjørefelt)
- Asfalt (gangfelt)
- Plen/vegetasjon
- Bygg (eks)
- Mur (eks)
- Mur (ny)
- Gjerde/rekkverk
- Inngangspil
- Sykkelparkering
- Sporing- Personbil
- Sporing- Semitrailer (15,5m)

REV	BESKRIVELSE AV REVISJONEN	DATO	TEGN	KONTR	ANSV

FASE: Dispensasjons Søknad
STATUS: X

OPPDRAGSGIVER: Lilleby Utvikling AS
Bernhoffbakka 7
1553 Son
-

PROSJEKT: Lilleby
Haldenveien 6
1639 Gamle Fredrikstad

LANDSKAPSARKITEKT
LINK Arkitektur
linkarkitektur.com
Besøksadresse: Kirkegata 4, N-0153 Oslo
Postadresse: Postboks 383, N-0102 Oslo
+47 21 52 22 00

FORELØPIG 09.12.2025

TEGNINGSNAVN: UTOMHUSPLAN

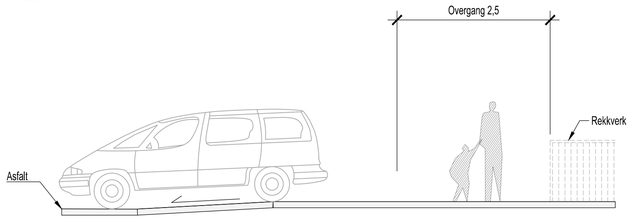
TEGNET	KONTR	ANSV	DATO
RTN	SP	ITG	26.11.2025

MÅL		FAG	TEGNINGSNR	REV
1:200	(A1)	LARK	L-001	A
1:400	(A3)			

Path til fil på server

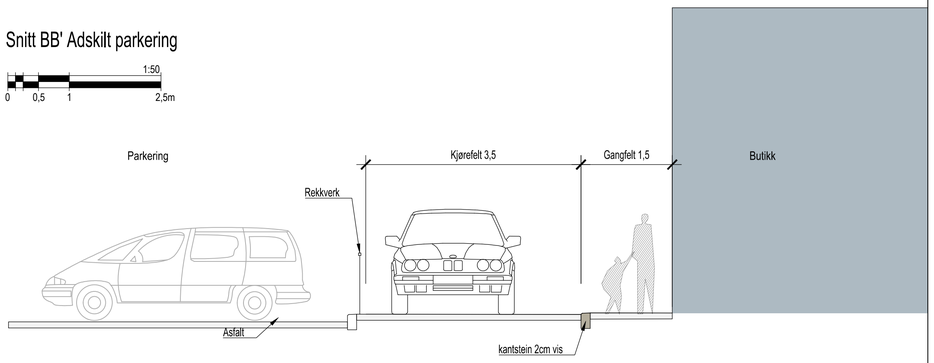
Snitt AA' Opphøyde overgangsfelt

1:50
0 0,5 1 2,5m



Snitt BB' Adskilt parkering

1:50
0 0,5 1 2,5m



TEGNFORKLARING

- Tiltaksgrense
- Eiendomsgrenser
- Asfalt (kjørefelt)
- Asfalt (gangfelt)
- Plen/vegetasjon
- Bygg (eks)
- Mur (eks)
- +13 Koter (ny)
- 19 Koter (eks)
- Gjerde/rekkverk
- Inngangspil
- Ny overgangsfelt
- Sporing- Personbil
- Sporing- Semitrailer (15,5m)

HENVISNINGER

L-002_Utomhusplan_med flyfoto

MERKNADER

Plan viser at sporing til lasebil som kjøres innover parkeringsplasser. Informasjon om type vare bil er ikke tilgjengelig, men med utgangspunkt i Semitrailer, viser tegning L-002 (med flyfoto) at foreslått løsning vil ha det samme tilgjengelig manøvreringsplass som idag.

Parkering ihht til Fredrikstad Veinorm (2016)

REV	BESKRIVELSE AV REVISJONEN	DATO	TEGN	KONTR	ANSV

FASE: Dispensasjons Søknad
STATUS: -

OPPDRAGSGIVER: Lilleby Utvikling AS
Bernhoffløkka 7
1553 Son
-

PROSJEKT: Lilleby
Haldenveien 6
1639 Gamle Fredrikstad

LANDSKAPSARKITEKT

LINK Arkitektur
linkarkitektur.com
Besøksadresse: Kirkegata 4, N-0153 Oslo
Postadresse: Postboks 383, N-0102 Oslo
+47 21 52 22 00

TEGNINGSNAVN: **UTOMHUSPLAN**

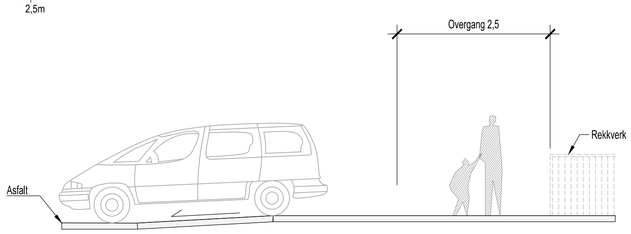
TEGNET	KONTR	ANSV	DATO
RTN	GHH	ITG	17.12.2025

MÅL		FAG	TEGNINGSNR	REV
1:200 1:400	(A1) (A3)	LARK	L-001	-

O:\NO\1\16202106 Lilleby\6 LARK\6-1 PROSJEKTERING\6-12 AUTOCAD\Lilleby_landskapsplan.dwg

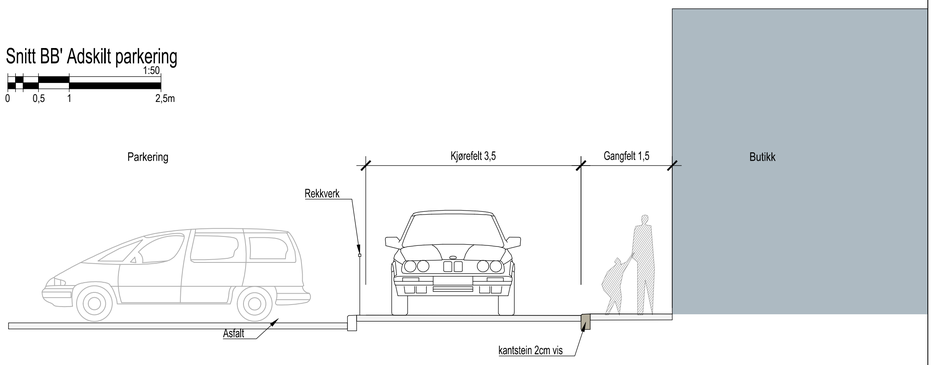
Snitt AA' Opphøyde overgangsfelt

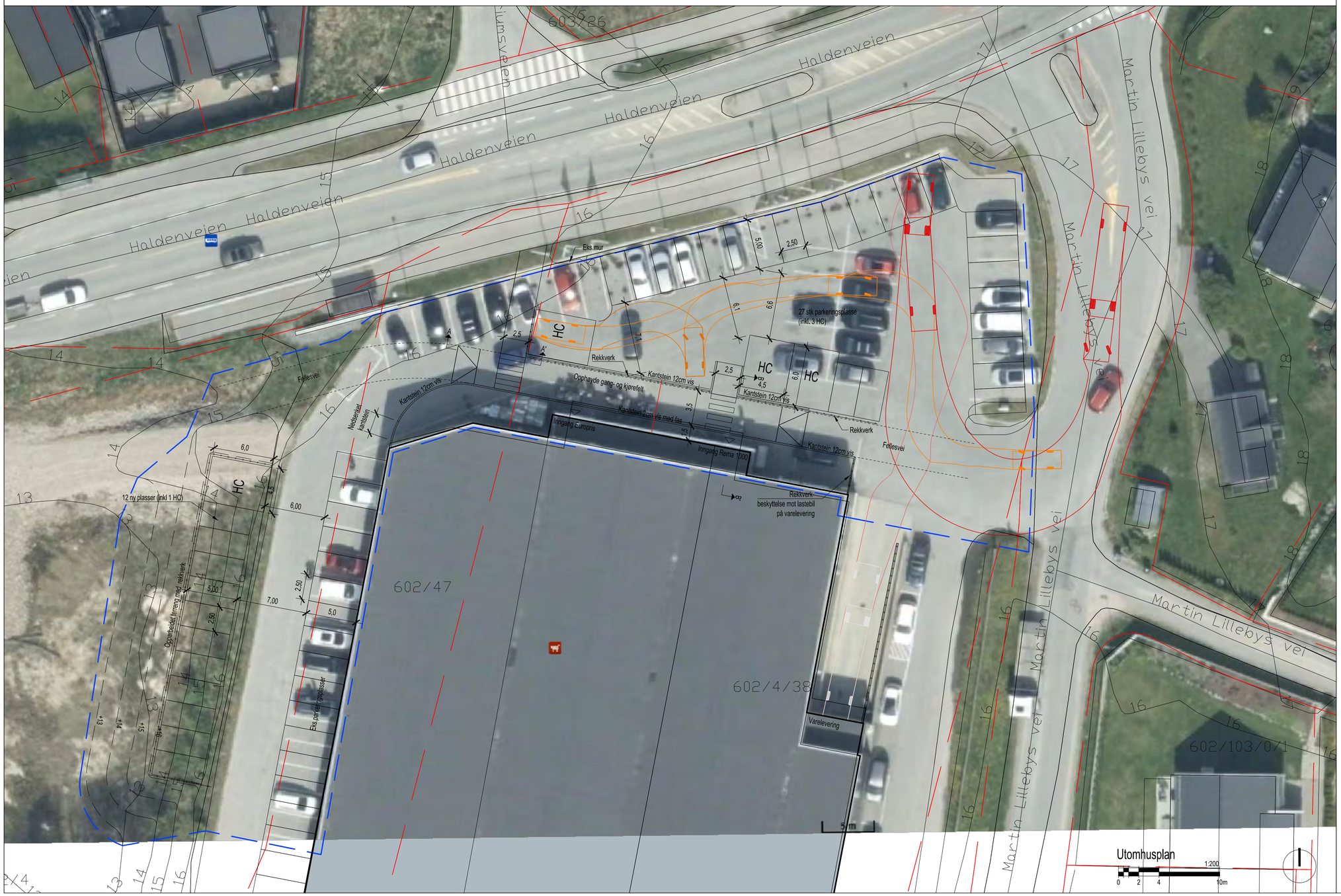
1:50
0 0,5 1 2,5m



Snitt BB' Adskilt parkering

1:50
0 0,5 1 2,5m





TEGNFORKLARING

- Tiltaksgrense
- Eiendomsgrenser
- Bygg (eks)
- Mur (eks)
- +13 Koter (ny)
- 19 Koter (eks)
- Gjerde/rekkverk
- Inngangspil
- Ny overgangsfelt
- Sporing- Personbil
- Sporing- Semitrailer (15,5m)

HENVISNINGER

L-001_Utomhusplan

MERKNADER

Plan viser at sporing til lasebil som kjøres innover parkeringsplasser illustreres at det gjør det samme idag. Informasjon om type vare bil er ikke tilgjengelig, men med utgangspunkt i Semitrailer, viser tegning L-002 (med flyfoto) at foreslått løsning vil ha det samme tilgjengelig manøvreringsplass som idag.

Parkering ihht til Fredrikstad Veinorm (2016)

REV	BESKRIVELSE AV REVISJONEN	DATO	TEGN	KONTR	ANSV

FASE	Dispensasjons Søknad
STATUS	-
OPPDRAGSGIVER	Lilleby Utvikling AS
	Bernhoftsokka 7 1553 Son -
PROSJEKT	Lilleby
	Halldenveien 6 1639 Gamle Fredrikstad

LANDSKAPSARKITEKT

LINK Arkitektur

linkarkitektur.com

Besøksadresse: Kirkegata 4, N-0153 Oslo
Postadresse: Postboks 383, N-0102 Oslo
+47 21 52 22 00

TEGNINGSNAVN

UTOMHUSPLAN- med flyfoto

TEGNET	KONTR	ANSV	DATO
RTN	GHH	ITG	15.12.2025

MÅL	FAG	TEGNINGSNR	REV
1:200 (A1) 1:400 (A3)	LARK	L-002	-

O:\NO\1116202106 Lilleby\6 LARK\6-1 PROSJEKTERING\6-12 AUTOCAD\Lilleby_landskapsplan.dwg

Svar på nabovarsel

Du kan bruke dette skjemaet for å si fra om du har merknader eller ikke. Den som er ansvarlig for byggeprosjektet sender merknadene dine til kommunen sammen med byggesøknaden.

18.12.2025 21:50:43 AR713353826

Her er det planer om å bygge, rive, eller endre

Prosjektnavn: Søndre Lilleby

Adresse: , 1639 Gamle Fredrikstad

Kommune: FREDRIKSTAD

Gårdsnr.:	Bruksnr.:	Festenr.:	Seksjonsnr.:
602	4	0	0

Nabovarselet er mottatt av

Eier/ fester av naboeiendom: ALISA CERIMAGIC

Adresse: Martin Lillebys vei 17, 1639 GAMLE FREDRIKSTAD

Gårdsnr.:	Bruksnr.:	Festenr.:	Seksjonsnr.:
602	97	0	0

Svar på nabovarselet (fylles ut av nabo/gjenboer):

Her kan du krysse av for om du har merknader eller ikke.

Dersom du har merknader, kan du skrive disse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på "Oversikt - skjema og vedlegg" øverst til venstre.

Skjemaet kan kun sendes inn én gang.

- ○ Jeg har ingen merknader
- ◉ Jeg har merknader

Merknad til nabovarselet:

1. Endring av formål krever tilpasning til boligregulering
Dersom eiendommen endres fra forretning/kontor til bolig, må tiltaket følge de reguleringsbestemmelsene som gjelder for boliger i området. Alle eksisterende boliger, rekkehus og tomannsboliger i nærområdet har maksimalt to etasjer, og reguleringsplanen fastsetter:

18.12.2025 21:50:43 AR713353826

Maksimalt bebygd areal (BYA): 30 %
Maksimal gesimshøyde: 6 m
Maksimal mønehøyde: 8 m
Alle høyder måles fra gjennomsnittlig ferdig planert terreng.
Planlagt bygging av rekkehus med tre etasjer bryter med områdets karakter og reguleringsplanens intensjon.

2. Bokvalitet – lys, skygge og vind
Tre etasjer vil gi økt innsyn, skygge og redusert lysforhold for eksisterende boliger og felles utearealer. Dette bør dokumenteres med sol-/skyggediagram.
I tillegg er området svært vindutsatt, noe som dokumenteres ved at nesten alle eksisterende boliger har bygget glasshus eller innglasset terrasser for å sikre brukbare utearealer. Planlagt prosjekt gir ingen informasjon om hvordan vindforholdene skal håndteres.

3. Trafikksikkerhet og adkomst
Planlagt gjennomkjøring via eksisterende parkeringsplass til butikken gir en uoversiktlig og trang løsning. Dette øker risiko for konflikt mellom gående, parkerte biler og gjennomkjørende trafikk. Parkeringsplassen er ikke dimensjonert for gjennomkjøring, og løsningen kan redusere sikkerheten for handlende og barn. Jeg ber kommunen kreve en egen adkomstvei til boligene som ikke går gjennom parkeringsområdet.

Dersom den som har sendt deg nabovarselet enkelt skal kunne kontakte deg ved behov, kan du legge inn e-post og/eller telefonnummer nedenfor. Dette er frivillig.

E-postadresse:

Telefonnummer:

SIGNERT AV

ALISA CERIMAGIC på vegne av CERIMAGIC ALISA 18.12.2025

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

18.12.2025 21:50:43 AR713353826
18.12.2025 21:50:43 AR713353826

18.12.2025 21:50:22 AR713353812

Svar på nabovarsel

Du kan bruke dette skjemaet for å si fra om du har merknader eller ikke. Den som er ansvarlig for byggeprosjektet sender merknadene dine til kommunen sammen med byggesøknaden.

Her er det planer om å bygge, rive, eller endre

Prosjektnavn: Søndre Lilleby

Adresse: , 1639 Gamle Fredrikstad

Kommune: FREDRIKSTAD

Gårdsnr.:	Bruksnr.:	Festenr.:	Seksjonsnr.:
602	4	0	0

Nabovarselet er mottatt av

Eier/ fester av naboeiendom: JASMIN CERIMAGIC

Adresse: Martin Lillebys vei 17, 1639 GAMLE FREDRIKSTAD

Gårdsnr.:	Bruksnr.:	Festenr.:	Seksjonsnr.:
602	97	0	0

Svar på nabovarselet (fylles ut av nabo/gjenboer):

Her kan du krysse av for om du har merknader eller ikke.

Dersom du har merknader, kan du skrive disse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på "Oversikt - skjema og vedlegg" øverst til venstre.

Skjemaet kan kun sendes inn én gang.

- ○ Jeg har ingen merknader
- ◉ Jeg har merknader

Merknad til nabovarselet:

Etter gjennomgang av søknaden ønsker jeg å fremme følgende merknader:
1. Endring av formål krever tilpasning til boligregulering Dersom eiendommen endres fra forretning/kontor til bolig, må tiltaket følge de reguleringsbestemmelsene som gjelder for boliger i området. Alle eksisterende boliger, rekkehus og tomannsboliger i nærområdet har maksimalt to etasjer, og reguleringsplanen fastsetter: Maksimalt bebygd areal (BYA): 30 % Maksimal

18.12.2025 21:50:22 AR713353812

gesimshøyde: 6 m Maksimal mønehøyde: 8 m Alle høyder måles fra gjennomsnittlig ferdig planert terreng. Planlagt bygging av rekkehus med tre etasjer bryter med områdets karakter og reguleringsplanens intensjon.

2. Bokvalitet – lys, skygge og vind Tre etasjer vil gi økt innsyn, skygge og redusert lysforhold for eksisterende boliger og felles utearealer. Dette bør dokumenteres med sol-/skyggediagram. I tillegg er området svært vindutsatt, noe som dokumenteres ved at nesten alle eksisterende boliger har bygget glasshus eller innglasset terrasser for å sikre brukbare utearealer. Planlagt prosjekt gir ingen informasjon om hvordan vindforholdene skal håndteres.

3. Trafikksikkerhet og adkomst Planlagt gjennomkjøring via eksisterende parkeringsplass til butikken gir en uoversiktlig og trang løsning. Dette øker risiko for konflikt mellom gående, parkerte biler og gjennomkjørende trafikk. Parkeringsplassen er ikke dimensjonert for gjennomkjøring, og løsningen kan redusere sikkerheten for handlende og barn. Jeg ber kommunen kreve en egen adkomstvei til boligene som ikke går gjennom parkeringsområdet.

Oppsummering Jeg ber om at kommunen: Avviser dispensasjon for tre etasjer dersom formålet endres til bolig. Krever at tiltaket følger samme regulering som gjelder for øvrige boliger i området. Sikrer at reguleringsplanens intensjon og områdets karakter opprettholdes. Vurderer bokvalitet, lysforhold, vindforhold og støyforhold nøye. Krever en trygg adkomstløsning som ikke går gjennom parkeringsområdet.
Med vennlig hilsen Jasmin Cerimagic

Dersom den som har sendt deg nabovarselet enkelt skal kunne kontakte deg ved behov, kan du legge inn e-post og/eller telefonnummer nedenfor. Dette er frivillig.

E-postadresse:

Telefonnummer:

SIGNERT AV

JASMIN CERIMAGIC på vegne av CERIMAGIC JASMIN 18.12.2025

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

18.12.2025 21:50:22 AR713353812

18.12.2025 21:50:22 AR713353812

Svar på nabovarsel

Du kan bruke dette skjemaet for å si fra om du har merknader eller ikke. Den som er ansvarlig for byggeprosjektet sender merknadene dine til kommunen sammen med byggesøknaden.

18.12.2025 21:50:43 AR713353826

Her er det planer om å bygge, rive, eller endre

Prosjektnavn: Søndre Lilleby

Adresse: , 1639 Gamle Fredrikstad

Kommune: FREDRIKSTAD

Gårdsnr.:	Bruksnr.:	Festenr.:	Seksjonsnr.:
602	4	0	0

Nabovarselet er mottatt av

Eier/ fester av naboeiendom: ALISA CERIMAGIC

Adresse: Martin Lillebys vei 17, 1639 GAMLE FREDRIKSTAD

Gårdsnr.:	Bruksnr.:	Festenr.:	Seksjonsnr.:
602	97	0	0

Svar på nabovarselet (fylles ut av nabo/gjenboer):

Her kan du krysse av for om du har merknader eller ikke.

Dersom du har merknader, kan du skrive disse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på "Oversikt - skjema og vedlegg" øverst til venstre.

Skjemaet kan kun sendes inn én gang.

- ○ Jeg har ingen merknader
- ◉ Jeg har merknader

Merknad til nabovarselet:

1. Endring av formål krever tilpasning til boligregulering
Dersom eiendommen endres fra forretning/kontor til bolig, må tiltaket følge de reguleringsbestemmelsene som gjelder for boliger i området. Alle eksisterende boliger, rekkehus og tomannsboliger i nærområdet har maksimalt to etasjer, og reguleringsplanen fastsetter:

18.12.2025 21:50:43 AR713353826

Maksimalt bebygd areal (BYA): 30 %
Maksimal gesimshøyde: 6 m
Maksimal mønehøyde: 8 m
Alle høyder måles fra gjennomsnittlig ferdig planert terreng.
Planlagt bygging av rekkehus med tre etasjer bryter med områdets karakter og reguleringsplanens intensjon.

2. Bokvalitet – lys, skygge og vind
Tre etasjer vil gi økt innsyn, skygge og redusert lysforhold for eksisterende boliger og felles utearealer. Dette bør dokumenteres med sol-/skyggediagram.
I tillegg er området svært vindutsatt, noe som dokumenteres ved at nesten alle eksisterende boliger har bygget glasshus eller innglasset terrasser for å sikre brukbare utearealer. Planlagt prosjekt gir ingen informasjon om hvordan vindforholdene skal håndteres.

3. Trafikksikkerhet og adkomst
Planlagt gjennomkjøring via eksisterende parkeringsplass til butikken gir en uoversiktlig og trang løsning. Dette øker risiko for konflikt mellom gående, parkerte biler og gjennomkjørende trafikk. Parkeringsplassen er ikke dimensjonert for gjennomkjøring, og løsningen kan redusere sikkerheten for handlende og barn. Jeg ber kommunen kreve en egen adkomstvei til boligene som ikke går gjennom parkeringsområdet.

Dersom den som har sendt deg nabovarselet enkelt skal kunne kontakte deg ved behov, kan du legge inn e-post og/eller telefonnummer nedenfor. Dette er frivillig.

E-postadresse:

Telefonnummer:

SIGNERT AV

ALISA CERIMAGIC på vegne av CERIMAGIC ALISA 18.12.2025

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

18.12.2025 21:50:43 AR713353826
18.12.2025 21:50:43 AR713353826

Link Arkitektur AS
Storgata 22
1606 Fredrikstad

Dato:17.12.2024

Vår ref: Deres ref: Saksbehandler:

SØKNAD OM DISPENSASJON FRA REGULERINGSPLANEN FOR EIENDOMEN GNR/BNR 602/4. BEMERKNING TIL NABOVARSEL FRA HALDENVEIEN 8 AS SOM EIER AV GNR/BNR. 602/106.

Som eier av selskapet Haldenveien 8 AS, som igjen er eiet av Jotne Eiendom AS, vil vi ved dette komme med følgende bemerkninger til det omsøkte tiltaket.

Haldenveien 8 er en familiebolig som er, og har vært permanent bebodd av samme familie i snart 10 år. Vi vil, som eier av huset, samt på vegne av familien som bor i huset, på det sterkeste motsette oss tiltaket slik det er tenkt løst med hensyn til vei/gang/sykkeladkomst.

Den tenkte utnyttelse av Gnr/Bnr. 602/47 er i strid med den vedtatte reguleringsplanen for eiendommen. Den foreslåtte veiløsning vil medføre store problemer med bilkjøring til/fra vår eiendom. Tiltaket vil medføre en betydelig økning av trafikken i den foreslåtte veitraseen. Dette gjelder både på permanent basis, men ikke minst igjennom anleggsperioden for den tenkte utvikling av eiendommen. Veiens bredde på 3,5m vil ikke være egnet/tilpasset den omsøkte utvikling av eiendommen av flere grunner. Med, til tider travel trafikk med både personer/biler som skal handle i butikkene, vil det være umulig å passere møtende biler. Biler til/fra vår eiendom vil måtte vente, og kanskje rygge for å slippe igjennom møtende biler. Denne veiløsningen vil føre til vanskelig og tidsødende tilgang til boligen. Da veitraseen går rundt bygget, vil man ikke kunne oppdage en mulig møtekonflikt før situasjonen blir vanskelig. Eneste løsning er da, som sagt, et en av bilen må rygge, eller, alternativt at en av bilene må kjøre inn i fotgjengeradkomsten til butikkene. Her er det stor sannsynlighet for at man kan møte både små og store barn, barnevogner, handlevogner og eldre. Det må være helt opplagt at dette kan føre til farlige situasjoner som lett kan føre til uhell, i verste fall med fatalt resultat.

Vi kan ikke se at den foreslåtte løsning kan tillates av Fredrikstad kommune.

Med vennlig hilsen

Jon Aage Sørensen

jotne eiendom

+ 47 91645315

jon.sorensen@jotne.com

www.jotneeiendom.no

LUKS dok. nr. 6423
Dato. 2024.10.28
Rev. 0

Jon Aage Sørensen
Jotne Eiendom AS

Viser til oversendte dokumenter vedrørende adkomstvei.
En adkomstvei som legger opp til kjøringen foran kundetilgang til forretninger vil ikke ivareta sikkerheten for myketrafikanter.
Slik tegningen viser vil det være trafikk av flere kjøretøy i begge retninger noen som vil være en risiko for liv og helse. LUKS støtter ikke løsningen med adkomstvei foran inngangsparti.
Videre vil denne løsningen også komme i konflikt med varemottaket til eksisterende forretning.

Arbeidstilsynet legger Bransjestandard for varelevering (BVL) som et krav som preaksepterte løsninger, foreslåtte løsning vil være i konflikt med BVL.
Adkomstvei må legges vekk fra områder med myke trafikanter.

Med vennlig hilsen
Jürg Berger

Fagsjef logistikk
Post/Besøksadresse:
Prinsensgate 1c.
0152 Oslo
M: 91776743
E: jb@luks.no
W: www.luks.no

Link Arkitektur AS
Storgata 22
1606 FREDRIKSTAD

E-post:clt@linkarkitektur.no

ADVOKATFIRMAET
BJØRGE-
SKAARAAS
& CO

Deres ref.:
Vår ref.: 16186/16889
Ansvarlig advokat: Helge Skaaraas

Sarpsborg, 19. desember 2025

SØKNAD OM DISPENSASJON FRA REGULERINGPLAN FOR EIENDOMMEN GNR/BNR. 602/4.BEMERKNINGER TIL NABOVARSEL FRA HALDENVEIEN 6 AS, SOM FESTER AV GNR/BNR. 602/47 OG GNR/BNR/FESTE NR. 602/4/1.

Jeg viser til nabovarsel vedr. søknad om dispensasjon for oppføring av boliger på familien Lillebys eiendom gnr/bnr. 602/4 i Fredrikstad. Søknaden muliggjør et større antall boliger enn gjeldende reguleringsplan tillater. Søknaden forutsetter at boligene gis atkomst mot øst over nabo-eiendommene gnr/bnr. 602/47 og gnr/bnr/feste nr. 602/4/38.

Jeg representerer Haldenveien 6 AS, som fester naboeiendommene gnr/bnr. 602/47 og gnr/bnr/feste nr. 602/4/38. På eiendommene har Haldenveien 6 AS oppført et næringsbygg for Europris og Rema. Næringsbygget har atkomst til fv. 130, Haldenveien, via Martin Lillebys vei. Søknaden om dispensasjon forutsetter at boligene benytter deres atkomst, med noen endringer, som ikke er omsøkt, men vist i underlagsmaterialet til dispensasjonssøknaden som en forutsetning for søknaden.

Gnr/bnr. 602/4 har fra tidligere tinglyst rett til atkomst. Den tinglyste retten er angitt slik:

> *Atkomstveien skal ha en bredde på minimum 5 meter og markeres med striper i asfalt. Veien skal av hensyn til begge parter ikke fysisk avgrenses.*

Veien er opparbeidet med bredder og standard som avtalt.
Bakgrunnen for avtalen, er at biler/kunder som skal kunne parkere foran butikkene med direkte inn- og utkjøring i atkomsttraseen.

Atkomstløsningen slik det kommer frem i nabovarselet, angir en enfelts kjørebane og et 1,5 m bredt fortau som er skilt fra kjørebanen med en lav vis og en høy kant (mur) mot parkeringsplassene i nord. Kanten kan ikke forseres med bil. Dette innebærer at hver gang biler møtes, må enten den ene bilen rygge, eller alternativt ta i bruk fortauet for å kunne passere. Kanten (muren) mot parkeringen i nord gjør det umulig å passere på den andre siden og den hindrer også direkte tilkomst fra atkomsten til de enkelte parkeringsplasser.

Haldenveien 6 AS har vesentlige innvendinger mot forslaget. Selskapet erkjenner selvfølgelig den tinglyste veiretten som foreligger, men de vurderer at den fremlagte løsningen avviker fundamentalt fra det som er avtalt. Selskapet vil på det sterkeste motsette seg løsningen av grunner som kommer frem i det følgende:

Trafikksikkerhet

Forslaget innebærer at biler ikke kan passere hverandre uten å bruke arealet som er avsatt til gangtrafikk og som er ment som tilkomst for både besøkende til butikkene og for gående som skal til og fra boligene. Forslaget vil også kunne føre til kødannelser inn mot og ut på Martin Lillebys vei som følge av manglende passeringsmuligheter.
For de som beveger seg til fots over området, enten det er besøkende til butikken eller barn og voksene som skal til/fra Lillebys eiendom, er løsningen uakseptabel. Den representerer en trafikksikkerhetsrisiko.

Det mest problematiske området for fotgjengere er ellers ikke omtalt i byggesaken. Det er arealet innenfor avkjøringen fra Martin Lillebys Vei. Her skal fotgjengere bevege seg mellom parkerte biler på begge sider og ryggende lastebiler med vareleveranser til forretningene.
Både leietagere og LUKS (Leverandørenes utviklings og kompetansesenter) har uttalt seg svært negativt til den foreslåtte løsning og omtaler løsningen som totalt uakseptabel pga fare for liv og helse.

Vedlagt følger deres kommentarer:

Bilag 1:	Brev fra LUKS 28.10.2024 basert på tilsvarende løsning som foreslått, spilt inn for jordskifteretten.
Bilag 2:	E-post fra Rema 12.12.2025
Bilag 3:	E-post fra Europris 14.12.2025

Et annet og viktig moment vedr, trafikksikkerhet er avvikling av anleggstrafikk på den smale veien foran butikkene. Utbygging av Lillebys eiendom vil strekke seg over to år, kanskje enda lengre, avhengig av framdriften i boligprosjektet. Dermed oppstår en ytterligere, og helt uansvarlig situasjon for alle som skal besøke butikkene og de som ellers skal ferdes til fots i området.

I vinterperioden må man også på å regne perioder med snø, som ytterligere vil forstrekke de trafikale utfordringene.
Den høye kanten (muren) mot nord, vil dessuten fort bli en barriere som hindrer avrenning av overvann og som derfor representere økte ferdselsbegrensninger for de som ferdes til fots.

Konsekvenser for butikkdriften.

I tillegg til redusert tilgjengelighet og trafikksikkerhet (som er omtalt foran) mister butikkene mulighet for utplassering av varer, spesielt sommertid, jul og påske. I dag har

butikkene rett til å plassere ut sine varer (blomster, jordprodukter og annet) i det foreslåtte fotgjengerarealet på 1,5 m.

Vedlagt bildedokumentasjon illustrerer hvilke problemer som oppstår dersom atkomsten i 1,5 meters bredde fra bygningskroppen etableres som foreslått.

Bilag 4 og 5: 2 bilder som angir oppmerket trase på asfalt og utnyttelsen av arealet ved butikkene.

Bilag 6: Utomhusplan som del av kontraktunderlaget med butikkene (Rema og Europris).

Praktisk bruk av parkeringsarealene.

Den foreslåtte kanten mot parkeringen i nord vil også gjøre bruken og driften av det nordre parkeringsarealet vanskelig.

En uoversiktlig parkeringsplass uten sirkulasjonsmulighet er lite fristende å kjøre inn på. Dermed kan flere enn nødvendig velge å kjøre inn på plassene vest for butikkene, hvilket igjen bidrar til trafikkproblemer fordi flere sluses gjennom den trange atkomsten uten passeringsmuligheter.
Løsningen må, som det også fremgår eksplisitt av den tinglyse avtalen, være at avgrensing kun skjer gjennom oppmerking med striper i asfalten.

Snøbrøyting og annet vedlikehold av parkeringsarealet blir dessuten også vanskeliggjort ved oppsetting av en høy kant (mur).
For blant annet å unngå slike problemer ble det i den tinglyste avtalen nettopp avtalt at veien bare skal *«markeres med striper i asfalt"* og *«ikke fysisk avgrenses».*

Den foreslåtte løsningen er åpenbart i strid med tinglyste rettigheter og løsningen aksepteres ikke av Haldenveien 6 AS.

En mulig vei videre

Som tidligere påpekt, både overfor kommunen, jordskifteretten og familien Lilleby bør en trafikksikker og god adkomst til *boliger* på både Haldenveien 6 AS' eiendommer og Lillebys eiendom, etableres fra regulert avkjørsel lenger mot syd. Dagens avkjørsel og adkomst bør alene forbeholdes næringsvirksomheter på eiendommene.

Hvis atkomst til regulert avkjørsel i syd blir løsningen, har Haldenveien 6 AS ingen bemerkninger til foreslått dispensasjon for arealbruk fra forretning/kontor/bolig til bolig.

Med vennlig hilsen
Advokatfirmaet Bjørge – Skaaraas & Co AS

Helge Skaaraas
Advokat
helge@adv-bs.no

Kopi klient

LINK Arkitektur

Fredrikstad 02.01.2026

Svar på nabomerknad for dispensasjonssøknad fra gjeldende reguleringsplan eiendom gnr/bnr. 602/4

I det følgende vil vi gi tilbakemelding på de merknader som er gitt av adv. Skaaraas på vegne av Haldenveien 6AS mottatt 19.12.2025 gjeldene for gnr/bnr. 602/47og gnr/bnr. 602/4/38.

Adkomstløsning vist i tidligere oversendt vedlegg 2 er utarbeidet iht. til Veinorm for Fredrikstad kommune, tinglyst avtale om veirett, samt nylig avgjørelse fra Oslo og Viken jordskifterett.

La oss innledningsvis understreke at kommunen ikke skal ta stilling til alternative løsninger presentert av adv. Skaaraas. Det er jordskifterettens forslag til avgjørelse, illustrert gjennom dispensasjonssøknaden med tilhørende skisse for adkomst som skal vurderes i denne søknaden. Det er mange grunner til at partene ikke har maktet å komme til enighet om alternativ adkomstløsning i sør.

Det bemerkes at nabomerknadene i liten grad har merknader til selve dispensasjonssøknaden. Deres merknader er i hovedsak knyttet til den skissert adkomstløsningen. Vårt svar på nabomerknadene vil derfor også i hovedsak være knyttet opp til den skisserte adkomstløsningen. For selve dispensasjonssøknaden vises til det som er fremholdt i søknaden.

<u>Vegbredde:</u>
I henhold til kommunens veinorm fremgår det at boligvei kan ha en vei bredde på 3,5-5m og fortsatt være toveis kjørt.

Bredden på 3,5meter er valgt nettopp med tanke på å bedre trafikksikkerheten. En smal vei vil automatisk gi redusert hastighet. Adkomstveien foran de to butikkene utgjør 45 meter der førerne har god sikt fra den ene enden av bygget til den andre.

Skissert løsning hensyntar også ønsket om å beholde størst mulig parkeringsareal mellom adkomstveien og Haldenveien fordi dette parkeringsarealet antas å være lettest tilgjengelig for butikkenes kunder.

I merknaden fra Haldenveien 6 AS utrykkes det bekymring for at den skisserte veiløsningen vil gi kødannelser. Det tar for øvrig kun 10,8 sekunder for en bil å passere inngangspartiene til Rema og Europris gitt at bilen kjører i 15km/t. Bekymringen for at den skisserte veiløsningen vil skape kø er derfor sterkt overdrevet.

Trafikksikkerhet:
På oversendt skisse var barrieren mellom adkomstvei og parkeringsareal tegnet inn med «mur». Denne er til orientering planlagt endret til ett gjerde som følgelig vil være mer synlig for trafikanter i bilen og redusere risiko for ev. påkjørsel.
Fredrikstad kommune har gitt oss veifaglig anbefaling om at det skal være ett tydelig skille mellom adkomstvei og parkering, og de er av den oppfatning at den forslåtte muren er for lav og bør byttes ut med gjerde.

Forslaget innebærer også etableringen av to tydelige krysningspunkter, som vil skape et langt tryggere og mer forutsigelig trafikkbilde for både kjørende og gående enn dagens løsning.

Trafikkløsningen som skissert vil skape et tydelig skille mellom myke trafikanter og biltrafikken i området sammenlignet med dagens situasjon.

Varelevering:
Skissene viser at sporringskurven for semitrailer vil være lik som situasjonen er i dag. Den skisserte løsningen gir m.a.o. ingen forverret situasjon for varelevering. På hjørnet av bygningen mot Martin Lillebys vei vil det bli satt opp et fysisk skille i form av et gjerde mot vareleveringen. Gjerdet vil sikre myke trafikanter mot evt. trafikk som kommer opp langs østsiden av bygget. Dette innebærer en tryggere løsning for både gående og kjørende sammenlignet med dagens situasjon.

Fortau:
Fortauet er utformet med 1,5m bredde rett utenfor inngangene til Rema og Europris, mens det på hver side av de to inngangene er ca. 3m bredt.
Vanlig fortausbredde i boliggater er 1,5m, mens det anbefales 2,5m om det skal være plass til benker, beplanting mm. Utformingen er iht. gjeldende standard og det vil på begge siden av inngangene være plass både til varer og fotgjengere.

Anleggstrafikk:
Uavhengig av denne dispensasjonssøknaden, er det ikke til å unngå at det blir anleggstrafikk i en fremtidig byggeperiode. Fordi dette er en dispensasjonssøknad, og ikke en byggesøknad, er det ikke redegjort for aktiviteten som knytter seg til anleggsperioden. I forbindelse med en fremtidig byggesøknad vil det bli redegjort for ivaretakelsen av omkringliggende naboer i anleggsfasen.

Vinter og snødeponi:
Det er i skissen avsatt mere grønt areal en dagens løsning. Arealene vil kunne benyttes som snødeponi. Fall på parkering og vei vil sikre at overvann blir ledet til sluk / permeabel overflate for å sikre at overvann ledes til rett sted. Den skisserte løsningen vil følgelig gi en minst like god løsning som dagens løsning.

Parkeringsløsning:
Parkeringsplassen som skissene viser er i utgangspunktet ganske lik dagens situasjon, men med et fysisk skille mellom p-plass og adkomstvei. Dette er et grep som vil øke trafikksikkerheten i området betraktelig. P-plassen er visuelt synlig fra Haldenveien med innkjøring rett inn fra Martin Lillebys vei. Dette vil fremstå som en ryddig og trygg parkeringsplass.

En trafikkløsning uten fysisk skille og kun med oppmerkede striper på asfalten vil derimot skape en utrygg trafikksituasjon med fri flyt mellom biler og myke trafikanter. Forslagsstiller mener at den skisserte løsningen vil skape en mer trafikksikker løsning både for kundene hos Rema og Europris, men også for de framtidige naboer på nabotomta.

Svar på nabomerknad for dispensasjonssøknad fra gjeldende reguleringsplan eiendom gnr/bnr. 602/4

I det følgende vil vi gi tilbakemelding på de merknader som er gitt av Jotne Eiendom på vegne av Haldenveien 8 mottatt 19.12.2025 gjeldene for gnr/bnr. 602/106.

Sikker ankomst til bolig Haldenveien 8:
Adkomstløsning vist i tidligere oversendt vedlegg 2 er utarbeidet iht. til Veinorm for Fredrikstad kommune, tinglyst avtale om veirett, samt nylig avgjørelse fra Oslo og Viken jordskifterett.

Dagens situasjon innebærer, med mindre en kjører på østsiden av bygget, at kjørende må krysse dagens parkeringsplass foran Rema og Europris for deretter å passere opparbeidede p-plasser langs vestsiden av butikkbygget.

Som en kan se av den skisserte løsningen, vil man med ny adkomstvei få adskilt parkering og adkomstvei framfor bygget. Dette gir en oversiktlig trafikksituasjon. Parkeringsplassene foran butikken er samtidig de mest synlige for kundene og ligger nærmest butikk-inngangene. Forslagsstiller mener av den grunn at disse p-plassene vil bli mest benyttet av de handlende.
Fordi innkjøring til p-plassen er lagt nærmest Martin Lillebys vei, vil det bety at det meste av trafikken separeres allerede her og ikke tas med lengere inn i området sammenlignet med dagens situasjon.

På vestsiden av bygget, hvor dagens eksisterende parkering utvides med flere p-plasser, vil veibredden også øke. Vegbredden vil da bli på over 6m. Arealet langs vestsiden av bygget vil ikke umiddelbart benyttes av samme antall myke trafikanter som arealet på fremsiden av butikkene hvor inngangene er plassert.

Dagens adkomst til boligeiendommen Haldenveien 8 er som tidligere beskrevet i dag over parkeringsplassen til Rema og Europris. Som dere er kjent med så er det er også mulighet å

kjøre til eiendommen på østsiden av bygget. Dersom denne avkjøringen benyttes, vil adkomsten til Haldenveien 8 ikke belaste den adkomstveien som det uttrykkes så stor bekymring for.

Forslagsstiller mener at skisserte løsningen med separert vei og parkering vil gi en mye tryggere løsning også for adkomst til Haldenveien 8 enn dagens situasjon.

Vegbredde:
I henhold til kommunens veinorm fremgår det at boligvei kan ha en vei bredde på 3,5-5m og fortsatt være toveis kjørt.

Bredden på 3,5meter er valgt nettopp med tanke på å bedre trafikksikkerheten. En smal vei vil automatisk gi redusert hastighet. Adkomstveien foran de to butikkene utgjør 45 meter der førerne har god sikt fra den ene enden av bygget til den andre.

Angående bekymringen for at trafikken kan være «tidsødene» (forsinkende) for de som bor i boligen, så tar det for øvrig kun 10,8 sekunder for en bil å passere inngangspartiene til Rema og Europris gitt at bilen kjører i 15km/t.

Forslagsstiller mener at skisserte forslag med separering av myke og lett trafikanter med fysisk skille mellom parkering, bilvei og et dedikert fortau vil bidra til å øke sikkerheten i området.

Svar på nabomerknad for dispensasjonssøknad fra gjeldende reguleringsplan eiendom gnr/bnr. 602/97

I det følgende vil vi gi tilbakemelding på de merknader som er gitt av Jasmin Cerimagic og Alisa Cerimagic, Martin Lillebys vei 17 mottatt 18.12.2025 gjeldene for gnr/bnr. 602/97.

Innledningsvis er dette en dispensasjonssøknad fra gjeldende formål til rent bolig formål. Vedlagt bebyggelsesplan er en illustrasjon som viser at det er mulig å oppnå god bokvalitet med hensyn til støy fra vei samt tilstrekkelig med uteareal av god kvalitet. En videre prosess for godkjennelse av rammesøknad vil dokumentere at krav til bokvalitet samt tilpassing til eksisterende kontekst blir oppfylt.

1. Ved en dispensasjon fra gjeldende formål til boligformål vil øvrige krav til bolig, i reguleringsplan, i kommuneplan og plan- og bygningsplan fortsatt være gjeldene. Høyden på bebyggelsen vil maksimal bli iht. gjeldende regulert høyde for den aktuelle eiendommen. Det vil således ikke medføre endring i tillatt utnyttelse å endre formålet til bolig sammenlignet med formålet som området er regulert til.

Gjeldende regulering har satt rammene for områdets karakter og er vurdert i prosessen som ligger bak vedtaket av gjeldende regulering. Gnr./bnr. 602/4 mer mot nord og er tilbaketrukket sammenlignet med resterende boligbebyggelse i området som fremstår som en mere sammenhengende bebyggelse.

Gnr./bnr. 602/4 plasserer seg mellom næringsbebyggelse i øst og eldre gårdsbebyggelse i vest. Mot nord grenser tomten opp til Haldenveien, noe som gjør at denne tomten, som vurdert i gjeldende regulering, har andre forutsetninger enn boligbebyggelsen mot golfbanen i sør.

2. Bokvalitet – lys, skygge og vind.
Ved innsendelse av rammesøknad vil det bli redegjort for so, lys og skygge samt vind. Dette er ikke behandlet i dispensasjonssøknad, da dette vil følge rammesøknad. For ordens skyld gjentar vi at gjeldende reguleringsplans bestemmelser avgjør bebyggelsens ytre rammer. Dette blir ikke endret ved dispensasjonssøknaden. Dispensasjonssøknaden gjelder kun formålet den regulerte bebyggelsen skal brukes til.

3. Trafikksikkerhet og adkomst - Planlagt gjennomkjøring via eksisterende parkeringsplass.
Adkomst til omsøkte tomt gnr./bnr. 602/4 er fastsatt i gjeldende regulering og tinglyst i avtale. Jordskifteretten har fastsatt at det er denne adkomsten som skal benyttes for tilkomst til gnr./bnr. 602/4.

Dispensasjonssøknad viser en veiløsning som forslagsstiller mener er langt mere trafikksikker enn dagens løsning, hvor det er fri flyt av myke trafikanter mellom kjørende biltrafikk. Vedlagte løsning viser en regulering av trafikken samtidig som myke trafikanter separeres fra biltrafikken.

En endring av formålet vil i langt høyere grad medføre en tilpassing av bebyggelsen til omkringliggende bebyggelse enn om det etableres en massiv bygningsmasse for handel i 1. etasje.

Sol og vind vil bli en del av videre bearbeidelse av området for å skape et boligområde med høy kvalitet. Forslagsstiller mener ar adkomsten til tomten slik løsningen viser vil gi en god og trafikksikker trafikkløsning for både myke trafikanter og kjørende trafikk.

Fredrikstad kommune
Postboks 1405
1602 FREDRIKSTAD

Att: Margrethe Nødtveidt

E-post: postmottak@fredrikstad.kommune.no
marm@fredrikstad.kommune.no

ADVOKATFIRMAET
BJØRGE-
SKAARAAS
& CO

Deres ref.:
Vår ref.: 16186/16889
Ansvarlig advokat: Helge Skaaraas

Sarpsborg, 13. januar 2026

VEDR. SØKNAD OM DISPENSASJON FRA REGULERINGSPLAN FOR GNR/BNR. 602/4, LILLEBY. SUPPLERENDE BEMERKNINGER - TILBUD OM ALT. ATKOMST I SYD.

Jeg viser til innsendt søknad om dispensasjon fra planformålet for bygging av boliger på eiendommen gnr/bnr. 602/4. I dag er de deler som ønskes bebygd (første og andre etasje) avsatt til næring i reguleringsplan.

Jeg representerer Haldenveien 6 AS, som har uttalt seg negativt til dispensasjonen dersom boligene gis atkomst over deres tilstøtende næringsarealer i nord, som foreslått. Jeg går ut fra at kommunen har fått oversendt uttalelsen fra Link Arkitektur AS, som bistår tiltakshaver. Samtidig er jeg kjent med Links kommentar til innsigelsene herfra.

Haldenveien 6 AS og deres leietakere (Europris og Rema) ønsker ikke at trafikk fra boligene ledes gjennom og over parkerings- og tilkomstarealet til butikkene, slik det er foreslått. Det er mange grunner til dette, hvo de viktigste er omtalt i våre bemerkninger under nabovarslingen.

I sitt svar til nabobemerkninger toner Link ned alvoret i innsigelsene og kommer med synspunkter som ikke kan stå uimotsagt. Jeg ønsker derfor å supplere vår tidligere uttalelse på vegne av Haldenveien 6 AS:

Supplerende bemerkninger til den angitte atkomstløsningen for boligene.

a) **Veibredde og forholdet til kommunens overordnede krav til veiforbindelse – veinormen godkjent 14.12.2016.**

   I kommunens veinorm, godkjent 14.12.2016, er angitt følgende for atkomstvei A 1, som er laveste nivå for atkomster:

Besøksadresse:
St. Marie gate 107
1706 Sarpsborg

Postadresse:
Postboks 444
1703 Sarpsborg

Telefon: 69 16 23 23
E-post: adv@adv-bs.no
www.adv-bs.no

Klientkonto: 9486.06.34397
Driftskonto: 9486.06.34400
Org. nr.: 884 665 582 MVA

Medlem ADVOKATFORENINGEN

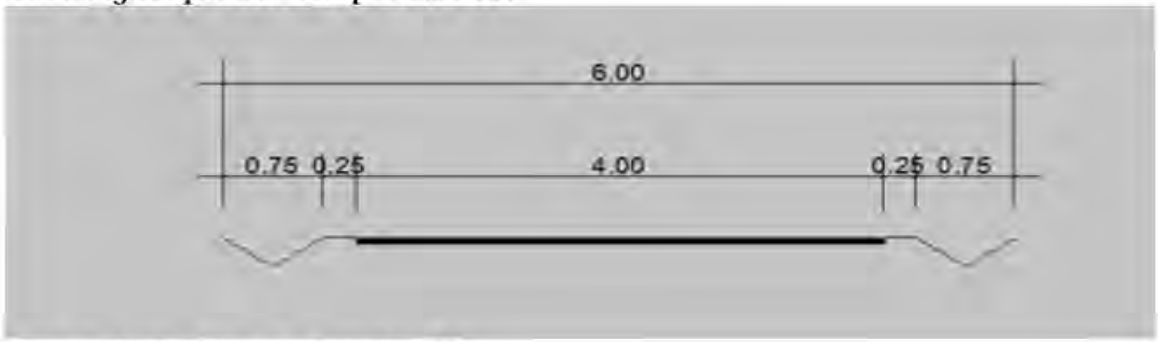
Adkomstvei A1

A1 betjener mer enn 3 og mindre enn 50 boenheter i blindvei eller 100 boenheter ved sløyfe. Dimensjonerende fart:30kmt.

Normalprofil

Reguleringsbredde eks. skjæring/fylling	min. 6m + siktutvidelse
Asfaltbredde	4m
Grusskulder mot grøft	0,25 m
Asfaltert skulder mot rekkverk	0,25m
Grøft/snøareal	0,75m
Rekkverksrom	min 0,7m

Illustrasjon på normalprofil A1:



"Figur 3.8" Normalprofil A1

Linjeføring (anbefalt):

Horisontalradius	min.20m
Siktutvidelse i kurver R<50	1,0m
Tverrfall/overhøyde	min 2 % maks 5 %
Stigning	Normalt (maks) 8 %
Stigning i kryss	Normalt (Maks) 6 %
Stigning snuplass	Normalt (maks) 5 %
Stigning ved offentlige parkeringsplasser	Normalt (maks) 5 %
Frihøyde	4,7m

Når Link argumenterer med veinormen som støtte for den skisserte løsningen er det definitivt ikke riktig. Forslaget til atkomst avviker på vesentlige punkter fra veinormens krav. Dertil kommer at veinormen, slik den er gjengitt foran, er knyttet til bruk til boligformål.

I denne saken går deler av veien over et næringsareal med to butikker som har stor kundepågang. Bruken blir derfor samlet mer omfattende enn i A 1 situasjonen.

Når det også påstås fra Link at en vei med effektiv veibredde 3,5 meter kan være toveis kjørt, må det i så fall være resultat av en teoretisk øvelse. Norges mest solgte privatbil for tiden, Tesla Y, har en bredde på 2,13 meter med speil ute, og selv disse vil med vei etter A 1 alternativet måtte bruke veiskulderen for å passere.

I vår sak vil trafikantene bli henvist til å bruke fotgjengerfelt på den ene siden av atkomsten idet den andre siden er avgrenset med mur, rekkverk ol. og dermed utilgjengelig.

Lastebiler og anleggsmaskiner – som det kommer mange av i anleggsperioden - er en god del bredere enn personbilene, og vil – kombinert med næringstrafikken til og fra butikkene – skape svært trafikkfarlige situasjoner, først og fremst for fotgjengerne..

Vi vurderer det slik at manglende passeringsmulighet også kan føre til kø-dannelser helt ut i riksveien, hvilket ytterligere skaper trafikkfarlige forhold.

b) Forholdet til den tinglyste erklæringen.

Link Arkitektur AS gir uttrykk for at deres løsning til atkomst er i henhold til den tinglyste rettigheten som Lilleby har over eiendommen som Haldenveien 6 AS fester.

Det er positivt feil. Om dette, se erklæringen.

c) Kaotisk egen parkering - Ikke lenger sømløs overgang mellom atkomst og parkering.

Det er i den tinglyste avtalen angitt sømløs overgang mellom parkering og atkomst, som gjør at man lett kan komme inn på og ut på parkeringsplassene. Med den skisserte løsningen – som angir mur/rekkverk eller annet fysisk skille mellom atkomst og parkeringen – er dette ikke lenger mulig. Konsekvensen er kaotiske parkeringsforhold på travle handledager hvor folk kjører inn på plassen foran butikkene for å oppdage at de må snu. Men flere biler i samme situasjon, blir det fort kaos og trafikkfarlige forhold. Samtidig vil mange kvie seg for å handle.

Tilsvarende blir det for de som velger parkering langs vestsiden av butikkene. De må på vei inn og ut konkurrere om plassen med trafikk til og fra boligene hos Lilleby (hvor det ikke er passasjemuligheter).

d) Og i dette skal man også få plass til varetransport?

Med biler på vei til og fra parkering, eller boligene på Lillebys eiendom, som alle må sloss om begrenset plass for manøvrering, skal også HMS og trafikksikkerhet knyttet til varetransport ivaretas. Det lar seg vanskelig kombinere, hvilket LUKS har bekreftet.

e) Konsekvensene for butikkene.

Tidvis kaotiske atkomst og parkeringsforhold kombinert med barn på sykler, barnevogner og annen «myk» transport til og fra boligene hos Lilleby skaper stor bekymring hos eierne av næringsbygget og driverne av butikkene. Det vil fort oppstå spørsmål om ansvar når ulykker inntrer.

De samme kaotiske forholdene vil med stor grad av sannsynlighet føre til at en del kunder velger andre steder å handle. Dermed påføres butikkene tap og som en konsekvens av dette vil det også føre til tap for Haldenveien 6 AS.

Erfaringer viser at kunder er svært sensitive for denne type problemer.

f) Haldenveien 6 AS forhold til jordskifterettens forslag.

Det jordskifteløsning som er skissert (forslag 2) går etter vårt syn lenger enn jordskifteloven tillater, idet forslaget påfører Haldenveien 6 AS og/eller butikkene økonomisk tap. Det vil ikke bli akseptert. Man må derfor påregne runder i rettsapparatet om lovligheten av forslaget, dersom retten til slutt bestemmer seg for dette.

g) Atkomsten en del av dispensasjonsvurderingen som i siste omgang krever reguleringsendring.

Da reguleringen ble vedtatt, var det opprinnelig lagt opp til felles næring for både Haldenveien 6 AS og Lillebys eiendom. Planen ble fremmet av Lilleby.
På plankartet var de opprinnelige grensene mellom eiendommene forutsatt fjernet, slik at man så for seg en felles tilkomst og et felles parkeringsareal. Dette er senere endret ved at eiendomsgrensene er tilbakeført på plankartet gjennom en formell reguleringsendring..

Dermed er tanken om felles næringsareal forlatt. Og når det nå bygges boliger, faller denne muligheten uansett bort og vi får en annen situasjon enn opprinnelig forutsatt i planen.

Selv om søknaden fra Lilleby ikke formelt gjelder atkomsten, men alene spørsmål om det kan dispenseres for boliger i stedet for næring, vil atkomstspørsmålet være en del av vurderingsgrunnlaget for om det bør dispenseres eller ikke.

Den foreslåtte atkomsten er ikke tilfredsstillende og Haldenveien 6 AS motsetter seg derfor at det gis dispensasjon basert på en slik løsning. Det samme gjelder dersom dispensasjon gis uten at det tas stilling til hvordan parsellen skal gis atkomst.

Endringen av atkomsten over Haldenveien 6 AS eiendom krever i alle tilfeller byggemelding og formell godkjenning av veimyndighetene. Det har sammenheng med at forslaget fra Lilleby innebærer en endring/flytting av eksisterende trase, utvidet bruk av eksisterende avkjørsel (som er etablert annet sted enn regulert), etablering av gangveier og nye parkeringsplasser og oppsetting av fysiske skiller mellom vei og parkeringsarealer.

Omlegging som foreslått, innebærer at det ikke lenger er tale om en intern vei (over egen tomt), som opprinnelig regulert.
Etablering av felles vei i stedet, som ikke er regulert til formålet, krever dispensasjon fra plan eller reguleringsendring.
Om dette, se PBL § 12-5 nr. 2 jfr. nr. 1 og departementets planveileder s. 87, hvor det uttales følgende:

> *«Interne veger inngår i arealformålet. Offentlige veger og veger som skal være felles for flere eiendommer, må vises som samferdselsanlegg. Det kan gis bestemmelser om hvilke arealer som skal være til offentlig formål eller fellesarealer, jf. plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 14».*

Det ligger i dette at den foreslåtte atkomsten over Haldenveien 6 AS festetomt ikke kan gjennomføres før området er endelig avklart reguleringsmessig.

Haldenveien 6 AS vil motsette seg at det gis dispensasjon fra plan eller foretatt reguleringsendring til dette formål.

Alternative atkomstløsninger.

Opprinnelig foreslo jordskifteretten at Lilleby fikk atkomst i syd, med avkjørsel slik det er regulert. Men siden dette påførte Haldenveien 8 AS økonomisk tap, ble dette forslaget etter hvert forlatt fordi jordskifteretten ikke lovlig kan beslutte rettsendringer som påfører noen et økonomisk tap. Da må man i stedet gå veien om ekspropriasjon. Vi har imidlertid oppfattet jordskifteretten slik at atkomst i syd oppfattes som den beste og åpenbare løsningen av Lillebys atkomstproblem.

Jotne Eiendom AS, som eiere av aksjene i Haldenveien 6 AS og Haldenveien 8 AS, har ikke hatt innvendinger til atkomst i syd dersom de får kompensert sitt økonomiske tap.

Etter å ha drøftet konsekvensene med Europris og Rema, har Jotne i samråd med sine datterselskaper vurdert saken på nytt.

Det fremsettes som følge av dette følgende skriftlige tilbud som kommunen kan legge til grunn dersom dispensasjon innvilges på vilkår om atkomst i syd:

Tilbud om fri grunn mm for etablering av ny tilkomst i syd.

Jotne Eiendom AS, på vegne av Haldenveien 6 AS og Haldenveien 8 AS, tilbyr flg. (med forbehold om styregodkjennelse i selskapene):

- Fri grunn over sine eiendommer for etablering av ny atkomst fra regulert avkjørsel i Martin Lillebys vei til gnr/bnr. 602/4 som vist i forslag til jordskifteavgjørelse 21.03.2024, **vedlagt.**
- Atkomsten skal være felles for gnr/bnr. 602/4, 602/4/38, 602/47, 602/93 samt 602/106 og 602/48.
- Rett til å etablere, bruke og vedlikeholde atkomsten skal sikres med tinglyst erklæring over gnr/bnr. 602/93,602/48 og 602/106.
- Med tinglysningen slettes veiretten som gnr/bnr. 602/4 har i dag over gnr/bnr. 602/47 og 602/4/38.
- Haldenveien 6 AS betaler en forholdsmessig andel av opparbeidelseskostnadene for veien, fordelt etter beregnet bruk og utnyttelse for boliger som blir bygget og seksjonert på taket av eksisterende næringsbygg på gnr/bnr. 602/47 og gnr/bnr/feste nr. 602/4/38.

Tilbudet sendes Link Arkitektur AS som ansvarlig søker, Odd Lilleby, som hjemmelshaver til gnr/bnr. 602/4 og 602/93 og de aktuelle festetomtene, samt Ole Martin Lilleby, som representant for de reelle eierne av 602/4 gjennom kopi av dette brevet. Tilbudet står fast inntil videre. Kopi sendes jordskifteretten.

Dersom tilbudet aksepteres, må det i tilfelle gis dispensasjon fra arealplanformålet i reguleringsplanen, som det også må gjøres for atkomsten i nord, men med den forskjell at det er enighet om atkomsten i syd mellom de involverte parter.

Tilbudet er betinget av at dispensasjon gis og at atkomsten etableres som angitt.

***

Jeg ber vennligst om å bli holdt løpende orientert om behandlingen av saken videre.

Med vennlig hilsen
Advokatfirmaet Bjørge – Skaaraas & Co AS

Helge Skaaraas
Advokat

helge@adv-bs.no

Kopi:

- Odd Lilleby, formell hjemmelshaver til gnr/bnr. 602/4. E-post: odilille@online.no
- Ole Martin Lilleby, som representant for eierne av den aktuelle utbyggingsparsellen. E-post: ole.lilleby@vegvesen.no
- Link Arkitektur v. Camilla Transel E-post: clt@linkarkitektur.no
- Østfold jordskifterett, Aktørportalen
- Klient

Sak: 23-135784REN-JOOV/JSAR LILLEBY

Dato 21.03.2024

Forslag til jordskifteavgjørelse

I samsvar med jordskifteloven § 6-21, og på bakgrunn av drøftinger på rettsmøtet den 7. februar 2024, har jordskifteretten utarbeidet følgende forslag:

Flytting av veirett:

Gbnr. 602/4 har gjennom avtaler dat. hhv. 20. april 2009 og 2. september 2014 rett til adkomst over gbnr. 602/4/38 og gbnr. 602/47 til sitt areal avsatt til FKB1 i gjeldende reguleringsplan (arealplan-ID 01061002). Veiretten er avtalt til å ligge nord for eksisterende forretningsbygg.

I reguleringsplanen er det regulert to avkjørsler til eiendommene fra Martin Lillebys vei.

Jordskifteretten foreslår å flytte gbnr. 602/4 sin nevnte veirett fra nord til syd for eksisterende forretningsbygg, nord for/langs eiendomsgrensen til gbnr. 602/108 og hensynssone BVLV1 (H540-1).

Veien skal etableres innenfor arealformålet FKB1 og benytte den søndre avkjørselen som er vist i reguleringsplanen. Den nye veien er skissert på kartet under med en bredde på ca. 5 meter. Eksakt utforming (bredde/trasé) av veien må avklares med kommunen.

Veien skal kunne bygges slik at kommunen aksepterer den brukt til formål som gjeldende reguleringsplan muliggjør.

Jordskifteretten vurderer sitt forslag å være i samsvar med gjeldende reguleringsplan. Løsningen er også skissert i planbeskrivelsen. Jordskifteretten er derfor av den oppfatning av at kommunen vil kunne godkjenne adkomstløsningen, jf. jordskifteloven § 3-17.

Det er eierne av gbnr. 602/4 sin del av FKB1 som er ansvarlige for, herunder innhente nødvendige offentlige tillatelser, å bygge den nye veien. Det er videre de som må bekoste byggingen og det fremtidige vedlikeholdet av den.

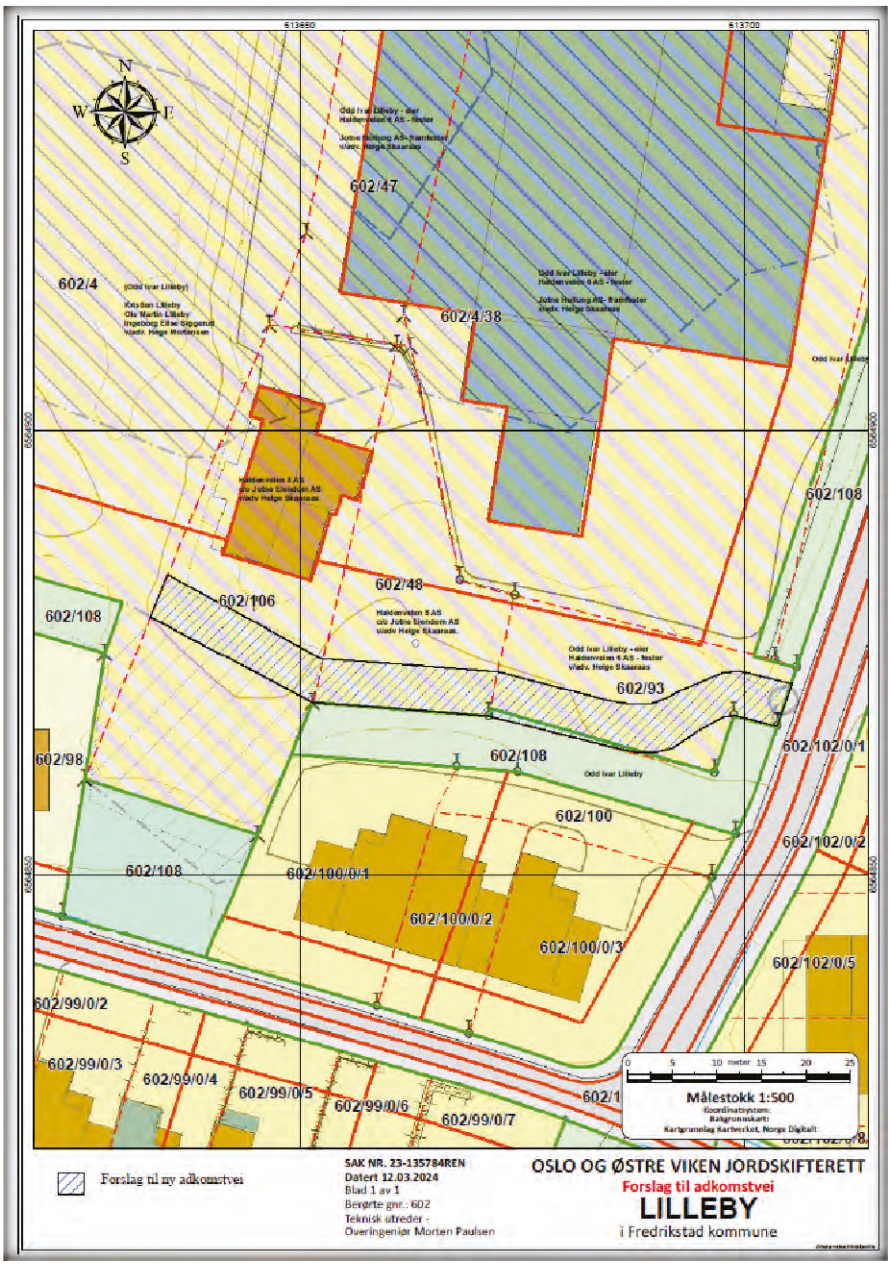
Dersom gbnr. 608/106 forblir en enebolig kan denne eiendommen, om den ønsker, også benytte seg av den nye veien. Dersom det er behov for tilpasninger på egen eiendom for å kunne benytte den nye veien må eiendommen bekoste dette selv.

Alle eiendommene innenfor FKB1 skal kunne, om de ønsker, benytte den søndre avkjørselen ut til Martin Lillebys vei. Ved ev. felles bruk av den nye veien/avkjørselen skal veivedlikeholdet fordeles etter den enkelte eiendom sin bruk av veien, jf. veiloven § 54.

Både Haldenveien 6 AS og Haldenveien 8 AS eies av Jotne eiendom AS. Jordskifteretten legger derfor til grunn at alle eiendommene i realiteten eies av Jotne eiendom AS og behandles av jordskifteretten som en og samme «bruksenhet». Jordskifteretten vurderer uansett flyttingen av veiretten til å være svært fordelaktig for eiendommene gbnr. 602/4/38 og 602/47. Eiendommene kan derfor ev. i tillegg, uten å lide tap, avstå arealer til gbnr. 602/48 og 106 for å kompensere ev. tap de sistnevnte eiendommene isolert sett blir påført som følge av jordskifteløsningen. Jordskifteretten er derfor av det syn at hjemmelsforholdene til Jotne Eiendom AS sine eiendommer i praksis ikke påvirker løsningen som jordskifteretten foreslår.

Jordskifteretten mener at eierne av gbnr. 602/4 gis en stor fordel ved at veiretten til deres del av FKB1 flyttes. Fordelen(e) anes så store at de kan pålegges å bygge den nye veien alene.

Forslag til ca. trasé (ikke målestokkriktig):



LINK Arkitektur

Att:
Margrethe Nødtveidt
Byggesak Fredrikstad Kommune

Fredrikstad 21.01.2026

Svar på tilleggsmerknad fra Haldenveien 6 AS inngitt av advokat Skaaraas

I det følgende vil vi gi tilbakemelding på den tilleggsmerknaden som er gitt av adv. Skaaraas på vegne av Haldenveien 6 AS mottatt 14.1.2026.

La oss igjen, for ordens skyld gjenta, at kommunen ikke skal ta stilling til alternative løsninger presentert av advokat Skaaraas. Det er jordskifterettens forslag til avgjørelse, illustrert gjennom dispensasjonssøknaden med tilhørende skisse for adkomst som skal vurderes i denne dispensasjonssøknaden.

Det konstateres at heller ikke den supplerende nabomerknaden har innspill til selve dispensasjonssøknaden. Også tilleggsmerknaden er i hovedsak knyttet til den skissert adkomstløsningen.

I kommunens behandling av saken er det avgjørende at man hensyntar tre vesentlige premisser som advokat Skaaraas ikke berører i sine merknader:

- Arealet er regulert til, og kan lovlig brukes til næring i første og andre etasje, og bolig i tredje etasje. En slik bruk vil skape langt mer og blandet trafikk enn om dispensasjon innvilges og arealet kun brukes til bolig.

- Merknadene hensyntar ikke det faktum at Haldenveien 6 AS utvikling og bruk av arealet fra 2018 og frem til i dag ikke er etablert på en hensiktsmessig og trafikksikker måte – en tenker særlig på antall HC-plasser og varelevering. Dette er forhold som, gitt den foreslåtte adkomstløsningen, vil bli langt bedre og mer trafikksikkert en nå-situasjonen.

- Ved utstedelsen av ferdigattesten for nybygg på gnr. 602 bnr. 4 fnr. 38 i september 2018 opplyste Fredrikstad kommune følgende: *«Vi gjør oppmerksom på at det er vist to avkjørsler fra V2 i gjeldende reguleringsplan (planid. 0106 1002) til hele felt FKB1. Det foreligger en privatrettslig avtale om veirett i 5 meters bredde på nordsiden av bygget og bruk av eksisterende arealer langs byggets vestside inntil videre. Når veirett og arealer på naboeiendommen ønskes tas i bruk kan dette få konsekvenser for parkeringsdekningen i tiltaket og et ulovlig forhold kan oppstå.»* Det er de forhold Fredrikstad kommune her advarer mot, som Haldenveien 6 AS krever at tiltakshaver skal rette opp i.

Jeg går så over til å kommentere hovedelementene i tilleggsmerknaden fra Haldenveien 6 AS i samme rekkefølge som disse fremkommer av ovennevnte brev.

A) Veibredde og forholdet til kommunens overordnede krav til veiforbindelse – veinormen godkjent 14.12.2016.

I tilleggsbemerkningen har Haldenveien 6 AS hevdet med styrke at den foreslåtte adkomstveien ikke tilfredsstiller gjeldene veinormer. Forslaget tilfredsstiller kravene til intern adkomst slik disse er kommer til uttrykk i anerkjent byggfaglig praksis i Byggforskserien *312.015 Planlegging av småhusområder. Veier og parkering*, hvor utforming av adkomstveier i småhusområder vurderes ut fra funksjon, trafikkmengde og faktisk bruk, og ikke etter normer for offentlig gate eller parkeringsareal. Veibredden er vurdert ut fra forventet bruk og trafikkmengde, og anses bygg- og vegfaglig forsvarlig for den aktuelle adkomsten på prinsippnivå, slik det er relevant for behandling av dispensasjonssaken. Tidligere tilbakemelding skulle riktig nok ha hatt denne henvisningen og ikke henvisning til Fredrikstad Kommunes veinorm. Forslaget tilfredsstiller ikke fult den veinormen som det er henvist til i tilleggsmerknaden, fordi adkomstveien er utformet som en intern, privat boligadkomst uten parkering eller gjennomkjøring og ikke en offentlig vei.

Løsningen legger til rette for lav kjørehastighet, tydelig kjøremønster og økt forutsigbarhet.

Forslagsstiller har, etter å ha mottatt tilleggsbemerkningen fra Haldenveien 6 AS, utarbeidet et alternativt forslag til veiløsning med veibredde på 4,5m. Også dette forslaget er iht. jordskifterettens avgjørelse. Det nye forslaget ivaretar tiltakshavers behov fullt ut. Basert på de bekymringer som fremkommer av tilleggsbemerkningene fra Haldenveien 6 AS/ Jotne Holding AS, foreslår tiltakshaver at det alternative forslag til veiløsning legges til grunn av
kommunen ved vurderingen av tiltakshavers dispensasjonssøknad.

Begge forslagene ivaretar kravet til antall HC plasser, i motsetning til faktisk situasjon opparbeidet av Haldenveien 6 AS / Jotne Holding AS.

I tillegg til det som er sagt om anleggstrafikk tidligere, understrekes det for ordens skyld at anleggstrafikk er midlertidig og begrenset, og er ikke å anse som et varig forhold ved vurdering av dispensasjon etter plan- og bygningsloven § 19-2. Slike forhold forutsettes ivaretatt gjennom planlegging og gjennomføring i byggefasen.

B) Forholdet til den tinglyste erklæringen

Dette er privatrettslige forhold som kommunen som hovedregel ikke skal ta stilling til, jf. pbl § 21-6. Dette er særlig viktig i denne saken, fordi flere av de forhold advokat Skaaraas tar opp både i den første merknaden og i tilleggsmerknaden er problemstillinger som er til behandling i jordskifteretten.

C) Kaotisk egen parkering – ikke lenger sømløs overgang mellom atkomst og parkering

Haldenveien 6 AS beskrivelse av gjeldende parkering opp mot foreslått løsning, er etter tiltakshavers vurdering ikke riktig. Den foreslåtte løsningen vil gi en ordnet og god parkeringsløsning som er langt bedre enn eksisterende situasjon opparbeidet av Haldenveien 6 AS / Jotne Holdning AS.

Jordskifteretten har uttalt følgende om den foreslåtte adkomsten: *«Uansett mener jordskifteretten at en avgrensing av adkomstveien vil gjøre trafikksikkerheten over Haldenveien 6 AS sine parkeringsarealer bedre enn det 2014-avtalen legger opp til. Løsningen vil også gi en bedre struktur på parkeringsplassene enn i dag.»*

D) Varelevering:
Tilleggsmerknaden tar på nytt opp forholdet til varelevering.

Tiltakshaver finner grunn til å gjenta at forhold knyttet til varelevering vurderes som uendret sammenlignet med dagens situasjon, med unntak av det foreslåtte gjerdet som gir en tryggere løsning for både gående og kjørende sammenlignet med dagens situasjon. I den grad vareleveringen til bygget tilhørende Haldenveien 6 AS ikke er trygg, er det et forhold skapt ved Jotne Eiendom AS utvikling av eiendommen, forhold tiltakshaver ikke kan lastes for.

Når det gjelder varelevering er det også grunn til å minne om at dispensasjonssøknaden er en søknad om **endret formål for utnyttelsen** av tiltakshavers eiendom. Slik tiltakshaver vurderer det, vil endring til boligformål innebærer at samlet trafikk på adkomstveien vil bli redusert sammenlignet med om tomta utnyttes til kombinert bolig / næring. En innvilgelse av dispensasjonen vil med andre ord innebære redusert behov for varelevering over tomten til Haldenveien 6 AS sammenlignet med regulert handels- og kontorformål. Trafikk på adkomstveien som kommer i konflikt med eksisterende løsning for varelevering vurderes dermed å bli mindre enn dersom tomta utnyttes slik reguleringen åpner for i dag uten at dispensasjonssøknaden innvilges.

E) Konsekvenser for butikkene

Merknadene fra Haldenveien 6 AS / Jotne AS gir inntrykk av at den foreslåtte adkomstveien raserer et hensiktsmessig opparbeidet adkomst- og parkeringsareal. Dokumentasjonen i saken viser at det ikke er en riktig beskrivelse av nå-situasjonen.

Haldenveien 6 AS opplyser at «myk» transport til og fra boligene hos tiltakshaver skaper bekymring hos eierne og driverne av næringslokalene.

Hensynet til myke trafikanter er et sentralt premiss i den prinsipielle utformingen av den interne adkomsten. Det er lagt vekt på lav hastighet, tydelig skille mellom kjøreatkomst og gangarealer, samt klare avgrensninger fremfor løsninger med fri flyt mellom biltrafikk og ferdsel til fots slik situasjonen er i dag.

Løsningen vurderes å gi bedre trafikksikkerhet enn dagens situasjon, hvor kjøring, parkering og fotgjengerbevegelser i større grad er blandet. Det legges i tillegg opp til at myke trafikanter i størst mulig grad kan ha tilkomst fra sør, slik at blanding mellom biltrafikk og gående reduseres ytterligere.

Det vurderes at dette forslaget vil gi tilfredsstillende trafikksikkerhet, og samlet sett like gode eller bedre forhold enn ved formål iht. gjeldende regulering, hvor kjøring, parkering og varelevering i større grad vil kunne forekomme hvilket vil gi større mengede av tung trafikk.

F) Haldenveien 6 AS forhold til jordskifterettens forslag

Igjen – dette er forhold som ikke skal være en del av kommunens vurderingsgrunnlag ved behandlingen av dispensasjonssøknaden. En kan imidlertid berolige så vel kommunen som Haldenveien 6 AS om at tiltakshaver er forberedt på at jordskifterettens avgjørelse kan bli anket. Overprøving av høyere rettsinstans er et grunnleggende prinsipp i en rettsstat.

G) Atkomsten er en del av dispensasjonsvurderingen som i siste omgang krever reguleringsendring

Det er riktig som Haldenveien 6 AS skriver, at dispensasjonssøknaden ikke gjelder atkomsten, men hvorvidt tiltakshavers eiendom kan utnyttes kun til bolig fremfor til kombinasjon forretning/ næring / bolig slik reguleringsplanen gir anvisning på.

Bakgrunnen for dispensasjonssøknaden er henvendelsen fra Oslo og Østre Viken jordskifterett hvor jordskifteretten, med hjemmel i jordskifteloven § 3-17, 2. ledd ba om kommunens vurdering av rettens avgjørelse som stadfester tiltakshavers rett til adkomst over festetomta tilhørende Haldenveien 6 AS.

Gjennom god og konstruktiv dialog med Fredrikstad kommune, har administrasjonen formidlet til tiltakshaver at kommunen ikke kan ta stilling til jordskifterettens forslag til adkomstløsning uten at tiltakshaver angir hvilke formål adkomsten skal tjene.

Ved etableringen av forretningsbygget på festetomta som disponeres av Haldenveien 6 AS, er alt areal avsatt til forretning innenfor planområdet benyttet. Dette innebærer at tiltakshaver under enhver omstendighet ikke kan benytte sin tomt i samsvar med de spesifikke krav som fremkommer av reguleringsbestemmelsene pkt. 1.4. I forståelse med administrasjonen har tiltakshaver utarbeidet søknad om dispensasjon hvor det ble avtalt at tiltakshaver også skal angi prinsippene for adkomstløsningen slik at Fredrikstad kommune kan svare ut henvendelsen fra Oslo og Østre Viken jordskifterett.

Advokat Skaaraas viser til departementets planveileder i sin begrunnelse for at skissert adkomstløsning krever reguleringsmessig avklaring. Dette er en gjentagelse av en påstand han har fremsatt ovenfor Fredrikstad kommune i brev av 8.4.2025, og som ble svart ut av advokat Hege Mortensen på vegne av tiltakshaver i brev av 14.5.2025.

Hovedbudskapet i advokat Mortensens svarbrev var følgende; I planer som dette, hvor detaljgraden er lavere, er det ikke krav om at adkomstløsningen er innregulert[1]. Standpunktet fastholdes.

Slik tiltakshaver ser det, er det opp til Fredrikstad kommune å vurdere hvorvidt de endringene som fremkommer av dispensasjonssøknaden kan innvilges. Det er med andre ord opp til kommunens frie

[1] Reguleringsplanveileder s. 91.

skjønn å avgjøre hvorvidt dispensasjonssøknaden kan og bør innvilges, eller om kommunen alternativt vil kreve mindre endring av eksisterende reguleringsplan.

Alternativ atkomstløsninger

Tilbudet om fri grunn m.m. for etablering av ny tilkomst i syd, er en variant av tilbud fremsatt av Haldenveien 6 AS og dets eier Jotne Eiendom AS flere ganger og som er avvist av tiltakshaver hver gang. Tilbudet er privatrettslige forhold som ikke har en plass i en dispensasjonssøknad, og fremstår derfor også som et fremmedelement i tilleggsmerknaden.

Løsningen er ikke aktuell for tiltakshaver, blant annet fordi forslaget til løsning forutsetter endringer i festekontrakten som gir Haldenveien 6 AS rett til å disponere festetomten – endringer som tiltakshaver ikke har fullmakt til å inngå avtale om.

I tillegg til de privatrettslige forhold som gjør at en adkomst i sør ikke er aktuelt, er det viktige arronderingsmessige grunner til at adkomsten bør skje fra nord. Arealet nord på tomta bør av hensyn til støy og nærheten til Haldenveien disponeres til adkomst/ parkering. Dersom tiltakshaver skal kunne utnytte sin eiendom på en formålstjenlig måte og utvikle og tilby gode boliger, må den delen av tomta som grenser opp mot Haldenveien benyttes til adkomst og parkering.

Det presiseres for øvrig at adkomst i sør ikke er et aktuelt premiss for dispensasjonssøknaden. Det anmodes derfor om at alternativet ikke vurderes ved behandlingen av denne dispensasjonssøknaden.

Konklusjon og samlet vurdering etter plan- og bygningsloven § 19-2

Den omsøkte endringen til boligformål medfører redusert trafikkbelastning, mindre varelevering og mer forutsigbar bruk av adkomsten over tid enn dersom tiltakshavernes eiendom utnyttes til bolig og næringsformål i kombinasjon. Det er derfor tiltakshavers vurdering at hensynet til trafikk, funksjon og naboforhold samlet sett er like godt eller bedre ivaretatt dersom dispensasjon innvilges.

Den foreslåtte adkomstløsningen er utarbeidet for å ivareta kravene til privat adkomst for omsøkt formål. Vurderingen av intern adkomst er basert på anerkjent byggfaglig praksis slik denne kommer til uttrykk i Byggforskserien, hvor utforming av adkomstveier i småhusområder vurderes ut fra funksjon, trafikkmengde og faktisk bruk, og ikke etter normer for offentlig gate eller parkeringsareal. På dette grunnlaget vurderes det at det innenfor gjeldende regulering og tinglyste rettigheter er mulig å etablere en bygg- og vegfaglig forsvarlig adkomstløsning.

Hensynene bak reguleringsplanen anses på denne bakgrunn ikke å bli vesentlig tilsidesatt.

Etter en samlet vurdering, er tiltakshaver av den klare oppfatning at fordelene ved å gi dispensasjon er klart større enn ulempene, jf. plan- og bygningsloven § 19-2.

På vegne av tiltakshaver

Med vennlig hilsen
Camilla L. Transel
LINK Arkitektur - Ansvarlig Søker

Fra: Stig Janson[stig.janson@jotne.com]
Sendt: 29.01.2026 14:47:21
Til: Nødtveidt Margrethe[marn@fredrikstad.kommune.no]
Kopi: Jon Aage Sørensen[Jon.Aage.Sorensen@jotne.com]; Jon Eirik Sørensen[Jon.Eirik.Sorensen@jotne.com]; 'helge@adv-bs.no'[helge@adv-bs.no];
Tittel: Haldenveien 6, kommentarer til svar fra Link Ariktetktur

---

Vi viser til brev fra Link Arkitektur dat. 21.01.2026 i ovennevnte sak.
Svaret inneholder feil og mangler, og vi sitter med dokumentasjon som bør være viktig for kommunens vurdering av saken. Vi varsler derfor om at vår advokat Helge Skaaraas vil komme tilbake til kommunen med en utdypende kommentar i løpet av neste uke.

Med vennlig hilsen
Stig Janson
Prosjektdirektør
Jotne Eiendom AS

Mobil: +47 90 13 94 80
E-mail: stig.janson@jotne.com

FREDRIKSTAD KOMMUNE
NOTAT

Saksref.: 2026/244-11
Dato: 30.01.2026

Til:
Margrethe Nødtveidt Byggesak og geomatikk

Fra:
Samferdsel, byrom og grønnstruktur v/ Kristin Greaker Carlsson

Vurdering av trafikksikkerhet og VA - Haldenveien 4 - Eiendom 602/4

Vi viser til mottatt anmodning om vurdering av trafikksikkerhet og oversendt utenomhusplan for Haldenveien 6, hvor det legges til rette for gjennomkjøring mellom eksisterende næringsområde og den planlagte boligbebyggelsen på nabotomten 602/4. Planforslaget er vurdert med hensyn til trafikksikkerhet og hensiktsmessig organisering av trafikkstrømmer i et område som skal håndtere både kundeparkering og trafikk for fremtidige boliger.

Løsningen som er presentert fremstår som trafikksikker og godt tilpasset et område som skal håndtere kombinert trafikk fra både bolig- og næringsformål. Etableringen av mur med rekkverk langs parkeringssonen gir en tydelig avgrensning mellom gangarealer, parkeringsplasser og kjøreveg. Dette bidrar til klare og forutsigbare trafikkmønstre, som er særlig viktig når gjennomgående trafikk fra boliger skal integreres i et område hvor det også vil være kunder, varelevering og gående. I dag er området lite avgrenset, og trafikken blir mer flytende, noe som gjør det mindre trygt for myke trafikanter.

Videre gir planen gode og definerte gangforbindelser, med gangfelt som leder myke trafikanter til sikre krysningspunkt. Opphøyning av kjøreveien ved gangfeltene fungerer som et effektivt fartsreduserende tiltak og styrker sikkerheten for gående.

Samlet sett vurderes utenomhusplanen som helhetlig og faglig tilfredsstillende. Den foreslåtte utformingen legger til rette for gode og sikre trafikkforhold for både kjørende og gående, og fremstår som godt tilpasset områdets framtidige bruk.

Fredrikstad kommune
Postboks 1405
1602 FREDRIKSTAD

Att: Margrethe Nødtveidt og Caroline Marie Johansen

E-post: postmottak@fredrikstad.kommune.no
marn@fredrikstad.kommune.no
caojoh@fredrikstad.kommune.no

ADVOKATFIRMAET
BJØRGE-
SKAARAAS
& CO

Deres ref.:
Vår ref.: 16186/16889
Ansvarlig advokat: Helge Skaaraas

Sarpsborg, 4. februar 2026

VEDR. SØKNAD OM DISPENSASJON OG TILBUD OM ALT. ATKOMST I SYD. GNR/BNR. 602/4, LILLEBY. BEMERKNINGER TIL BREV FRA LINK ARKITEKTUR 21.01.2026.

Jeg viser til korrespondanse, senest brev fra Link Arkitektur AS 21.01.2026. I brevet er det en del feil og misforståelser som må rettes opp. Jeg har i tilknytning til dette følgende bemerkninger:

Kommunens vurderingsgrunnlag for dispensasjon.

Links utgangspunkt er at *«kommunen ikke skal ta stilling til alternative løsninger presentert av advokat Skaaraas. Det er jordskifterettens forslag til avgjørelse, illustrert gjennom dispensasjonssøknaden med tilhørende skisse for adkomst som skal vurderes i denne dispensasjonssøknaden».*

Det er ikke søker som avgjør hvilke vilkår som forvaltningen finner hensiktsmessig å sette for dispensasjon. Når forvaltningen helt kan avslå søknaden, kan de også gjøre det mindre; nemlig å gi tillatelse på vilkår. Eneste begrensning i så måte er at vilkårene må være saklig knyttet opp mot de hensyn bygningsmyndighetene skal ivareta ved sin myndighetsutøvelse.

Det er absolutt ingen ting i veien for at kommunen kan gi dispensasjon under forutsetning om at adkomst fra søndre avkjørsel er sikret. Det følger av helt elementær forvaltningsrett. Det er derfor ganske freidig å påstå at jordskifterettens andre forslag – atkomst i nord - er bindende for søknadsbehandlingen.

Med et slikt galt utgangspunkt er det kanskje ikke så rart Link også bommer på betydningen av privatrettslige forhold, når det påstås at dette er kommunen uvedkommende. Det er i beste fall misvisende og i denne sammenheng uriktig. Skal det

Besøksadresse:
St. Marie gate 107
1706 Sarpsborg

Postadresse:
Postboks 444
1703 Sarpsborg

Telefon: 69 16 23 23
E-post: adv@adv-bs.no
www.adv-bs.no

Klientkonto: 9486.06.34397
Driftskonto: 9486.06.34400
Org. nr.: 884 665 582 MVA

Medlem ADVOKATFORENINGEN

bygges, skal byggetomta være sikret veiforbindelse som kommunen anser tilfredsstillende. Og da må man nødvendigvis har det privatrettslige på plass.

Arealbruk og trafikk.

Jotnes innsigelser til en dispensasjon basert på adkomst gjennom parkeringsplassen foran butikkene til den nordre avkjørselen retter seg ikke primært til trafikkmengde, men til kategori brukere (sammenblanding av gående og kjørende) og til den konkret foreslåtte løsningen.

Kvalitet på eksisterende parkeringsplass foran butikkene

Link/forslagstiller viser til jordskifterettens som «sannhetsvitne» for at den foreslåtte atkomstløsningen gjennom parkeringsområde i nord er trafikksikker. Jordskifteretten har imidlertid begrenset faktiske kompetanse i parkerings- og trafikkspørsmål. Det er helt andre organer som bør mene noe om dette. Det er årsaken til at avgjørelsen av slike spørsmål er lagt til forvaltningen og ikke jordskifteretten. Det følger av jordskifteloven at det er forvaltningen som bestemmer over arealutnyttelsen og at retten ikke kan etablere ordninger som det offentlige ikke aksepterer. Det er fortsatt slik at det er forvaltningen og ikke domstolene som styrer Norge.

Hvis Link/forslagsstiller mener at en parkeringsløsning med fremmedtrafikk og fysiske hindre, som krever mer rygging på parkeringsområdet vil øke trafikksikkerheten i anlegget, er det i beste fall en oppsiktsvekkende uttalelse. Den er uansett uriktig.

Parkeringen er i dag funksjonell for varelevering og kunder og uten kjente ulykker. Fremmedtrafikk til boliger gjennom området vil øke risikoen for ulykker og bør derfor unngås.

Alternativet med atkomst i sør løser de trafikale forholdene og gir en sikker atkomst for så vel kjørende som gående.

Forhold til gjeldende regulering

Intensjon i gjeldende reguleringsplan fremgår tydelig i følgende utsnitt av planbeskrivelsene i reguleringsplan for Lilleby dat. 19.12.2011, gjentatt i mindre endring dat. 25.11.2015:

Kart 5. Illustrasjonsplan som viser hvordan den ubebygde delen av området FKB1 kan utnyttes.

Illustrasjonsplanen er ikke gjort bindende i reguleringsplanen, men viser et prinsipp for utnyttelsen i tråd med de forutsetninger som er gitt i planens bestemmelser med hensyn til BYA%, høydebestemmelser, utnyttelse av de 3 etasjene, parkeringsdekning og kjøpesenterbestemmelsen. Med en utforming av bebyggelsen som følger dette prinsippet vil man oppnå gode skjermede uteoppholdssoner for boligene både med tanke på veitrafikkstøy og eventuelle forstyrrelser fra driften på næringseiendommen i øst så lenge denne vil pågå. Jotne Hollung har imidlertid all sin næringsvirksomhet nord for bygget som i sin tur fungerer som en skjerm mot det meste av ny bebyggelse innenfor området FKB1.

Det fremkommer tydelig av illustrasjon i planbeskrivelsen at den tiltenkte primæradkomst til 602/4 er via regulert søndre avkjørsel fra Martin Lillebys vei. Denne løsningen vil begrense Jotnes fremtidige utnyttelse av sine eiendommer, men vil etter vår vurdering likevel, både privatrettslig for Jotne og offentligrettslig, være en bedre løsning enn kjøring over parkeringsplassen nord for butikkene.

Jotne aksepterer nå at denne løsningen kan etableres, og den må etter Jotnes vurdering stilles som et *absolutt vilkår* for å kunne omdisponere 602/4 til en ren boligeiendom.

Links reviderte forslag avviker vesentlig fra jordskifterettens og strider på flere punkter med de rettigheter butikkene har på området. Kravene til HC parkering er dessuten ikke ivaretatt

Forslagsstillers **reviderte** forslag viser en adkomstvei med bredde på 4,5 m og et fortau på 1,5 m langs butikkfasaden. Dette gir en samlet bredde på adkomsten på 6.0 m. Forslaget avviker fra jordskifterettens skisserte løsning på 5 meter. Skal jordskifterettens løsningsforslag legges til grunn vil kjørende og gående måtte konkurrere om den samme atkomsten. Det representerer åpenbart en trafikksikkerhetsrisiko å blande kjørende og gående på denne måten.

Forslaget er dessuten klart i strid med den tinglyste avtalen mellom partene, som heller ikke gir rett til atkomst i mer enn 5 meters bredde. Det gjelder ikke bare bredden på tilkomsten, men også forutsetningen om sømløs overgang mellom parkeringsplassene og atkomstveien (hvor avgrensning av adkomsten til 604/2 etter avtalen bare skal kunne skal skje gjennom oppmerking på asfalt).

Links foreslåtte stripe langs næringsbyggets fasade på 1,5 meter, benyttes i dag av butikkene for varer. Det er derfor ikke bare Jotnes tinglyste avtale som settes til side med forslaget, men også de rettigheter butikkene har til å bruke utearealer som salgsarealer.

Links forslag til ny tilkomst innebærer dessuten at det forsvinner 4 HC plasser i forhold til godkjent utomhusplan.

Vedlagt følger kopi av godkjent utomhusplan, **bilag 1**. Vedlagt følger også Links skisse til løsning med salgsarealer for butikkene markert. Se **bilag 2.**

Skal salgsarealene ivaretas, vil tilkomsten (kjøreareal og fortau) måtte flyttes 1,5 meter lenger inn på eiendommen, med de ytterligere negative konsekvenser dette har for parkeringen på gjenværende parkeringsareal. I tillegg må det finnes plass til flere HC-plasser for å oppfylle arealbruken som angitt i godkjent utomhusplan.

Forhold til tinglyst erklæring i byggesaken til Jotnes næringsbygg.

Link viser i sin uttalelse til at kommunen ved utstedelse av ferdigattest pekte på problemene som kunne oppstå for parkeringsdekningen når veiretten på 5 meter senere ble tatt i bruk. På dette tidspunkt var bygget ferdigstilt og utomhusplan godkjent. Det var med andre ord ikke noe vilkår for tillatelse til etablering av forretningene.

Det er ganske åpenbart at intensjonen med den nordre avkjørselen var knyttet til videreføring av et parkeringsareal for næringsvirksomhet, noe Jotne ikke hadde og heller ikke nå har innvendinger imot – forutsatt at dette kan skje uten fysiske avgrensninger av veitraseen (slik partene har avtalt).
Men skal det etableres boliger, må trafikken gå i syd, slik intensjonen også var da området ble regulert og den tinglyste avtalen ble inngått.

Da den tinglyste atkomstretten ble etablert var nemlig den reguleringsmessige situasjonen annerledes enn i dag. Da var alle eiendomsgrenser i området regulert opphevet. Da så man altså for seg et felles næringsområde, hvor næringstrafikken skulle gå i nord og eventuell boligtrafikk kunne etableres i sør, slik illustrasjonen viste. Senere er planen endret på dette punkt. Kravet om opphevelse av eiendomsgrensene er frafalt. Situasjonen er dermed blitt en annen enn forutsatt da man ga atkomstretten. Den gang var det ikke tale om tilkomst til boliger i nord. Nå ønsker Lilleby dispensasjon for å endre arealbruken på eiendommen fra næring og bolig til rent boligformål. Det er atkomst basert på slik arealbruk Jotne motsetter seg.

Anleggstrafikk.

Konsekvenser av anleggstrafikken til nytt boligfelt bagatelliseres av Link ved å si at den er midlertidig. For forretningsdrivende og kunder er store forstyrrelser i parkering og tilgjengelighet over en lengre periode dramatisk! De som kjenner bransjen, angir at slike forstyrelser innebærer en permanent endring av handelsmønsteret.

Bilde av omsøktareal tilsier etter vår vurdering behov for omfattende oppfylling før det er egnet som byggetomt, se foto. Skal området heves ca. 1, 0 meter kreves ca 400 billass med tilkjørt fyllmasse.

En byggeperiode på to år samlet ansees som et realistisk tidsanslag for hele utbyggingen. Det vil være helt ødeleggende for butikkdriften.

Bilde kopiert fra Google Maps

Varelevering og HMS.

Forslagsstiller bagatelliserer også konsekvensene for varelevering til butikkene. Jotnes eneste kommentar er nok en gang å vise til uttalelse fra LUKS som er leverandørenes egen fagmiljø for vurdering av dette spørsmålet. LUKS går mot den foreslåtte løsningen ut fra et trafikksikkerhetsperspektiv.

Alternativ adkomst i syd.

Forslagsstiller fremstiller tilbudet om adkomst fra søndre avkjørsel som et fremmedelement som ikke har plass i kommunens vurdering av dispensasjonssøknaden. Som påvist foran er dette et uriktig forsøk på å innsnevre kommunens handlingsrom basert på tanker som ikke er forankret i norsk rett.

Med atkomst i syd får man en trafikksikker løsning som et reelt og bedre alternativ til gjennomkjøring over butikkenes parkeringsareal og en løsning som har vært skissert i reguleringsplanen for området, jfr. illustrasjonsplanen foran.

Til tross for intensjonene i reguleringsplanen, slik de er gjengitt foran, påstår Link atkomst fra syd gjør det vanskeligere å utnytte Lillebys tomt til boligformål. En dyktig arkitekt vil ikke ha problemer med å lage et godt boligprosjekt i området basert på atkomst i syd. Dertil kommer at Lilleby gjennom denne løsningen får frigjort et areal med 12 parkeringsplasser som jordskifteretten har lagt inn som kompensasjon for endring av den avtalte atkomstretten.

Det påstås også at adkomst i syd er betinget av samtykke fra Lilleby som bortfester. Det er positivt feil. Det fremgår av partens avtaler at arealene som Jotne er gitt disposisjonsrett til kan brukes til *ethvert formål.*

Oppsummering

Den forslåtte adkomsten er bruksmessig ikke akseptabel for et boligområde, hverken ut fra hensynet til trafikksikkerhet eller hensynet til en praktisk bruk av parkeringsarealet foran butikkene.

Forslaget strider med den inngåtte privatrettslige avtalen mellom Jotne og Lilleby. Jotne vil ikke akseptere at en adkomst introduserer sperreløsninger som gjerder eller høye kanter på eksisterende parkeringsareal.

En ny adkomst i syd vil gi gode og trafikksikre forhold for eventuelle nye boliger på 604/2 og på en mye bedre måte knytte nye boliger til det eksisterende boligmiljøet på Lilleby.

Behandling i planutvalget – befaring.

Vi er kjent med at dispensasjonssaken skal fremmes til behandling i planutvalget. Da bør det foretas en befaring i forkant, hvor partene og butikkene gis anledning til å være til stede, uttale seg og gjøre de påvisninger som er nødvendige.

Med vennlig hilsen
Advokatfirmaet Bjørge – Skaaraas & Co AS

Helge Skaaraas
Advokat

helge@adv-bs.no

Kopi klient

FREDRIKSTAD KOMMUNE

Saksnr.:	2025/8239
Dokumentnr.:	22
Løpenr.:	48916/2026
Klassering:	738/73

Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Planutvalget	26.02.2026	19/26

Dikeveien 4 - Eiendom 738/73 - Søknad om dispensasjon for endring av gitt tillatelse med bruksendring, endrede fasader og fotavtrykk for å etablere dagligvareforretning

Kommunedirektørens innstilling
Kommunedirektøren anbefaler planutvalget å fatte følgende vedtak:

1. Søknad om endring av gitt tillatelse med bruksendring, endrede fasader og fotavtrykk, avslås med hjemmel i kommuneplanens arealdel pkt. 11.1, jf. plan- og bygningsloven §§ 11-6 og 19-2.

Sammendrag
Det ble, i planutvalgets møte av 22.05.25, godkjent rammetillatelse for oppføring av nybygg i 2 etg. for handel med plasskrevende varer på eiendommen Dikeveien 4.

Plus Arkitekter AS søker nå, på vegne av Dikeveien 6 AS, om endring av gitt tillatelse med bruksendring, endrede fasader og fotavtrykk, samt dispensasjon fra kravet om plasskrevende varer for å etablere dagligvareforretning.

Omsøkte tiltak er avhengige av dispensasjon fra:
- Pkt. 11.1 i gjeldende kommuneplan.

Kommunedirektøren vurderer her at omsøkte tiltak innebærer en vesentlig tilsidesettelse av hensynene bak pkt. 11.1 i gjeldende kommuneplan. Kommunedirektøren kan heller ikke se at fordelene med dispensasjon er klart større enn ulempene. Dette medfører at vilkårene i plan- og bygningsloven § 19-2 ikke er oppfylt.

Kommunedirektøren anbefaler planutvalget å avslå søknad om dispensasjon fra pkt. 11.1 i gjeldende kommuneplan for endring av gitt tillatelse med bruksendring, endrede fasader og fotavtrykk for å etablere dagligvareforretning.

Vedlegg
1 Oversiktskart - Dikeveien 4
2 D-01 Situasjonsplan
3 E-01 Plan 1. Etasje
4 E-02 Snitt A og B
5 E-03 Fasade nord vest og nordøst
6 E-04 Fasade sydøst og sydvest
7 E-05 3D-illustrasjoner
8 E-06 Utomhusplan
9 F-02 Redegjørelse - Parkering
10 F-01 Redegjørelse
11 B-01 Dispensasjonssøknad

12 Saksprotokoll - planutvalgets sak 40/25 - Dikeveien 4 - Eiendom 738/73 - Søknad om oppføring av nybygg i 2 etg. for handel med plasskrevende varer
13 Uttalelse - eiendom 738/73 - Dikeveien 4 - nytt bygg
14 Uttalelse til søknad om dispensasjon for endring av tillatelse - eiendom 738/73

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)
Se sak 2025/8239 Elements.

Saksopplysninger
Saken gjelder
Det ble, i planutvalgets møte av 22.05.25, godkjent rammetillatelse for oppføring av nybygg i 2 etg. for handel med plasskrevende varer.

Puls Arkitekter AS søker nå, på vegne av Dikeveien 6 AS, om endring av gitt tillatelse med bruksendring, endrede fasader og fotavtrykk, samt dispensasjon fra kravet om plasskrevende varer for å etablere dagligvareforretning.

Søker redegjør for at det, pga. utvidelsen av fylkesvei 109, må store deler av bygget i Dikeveien 6 rives. Her var KIWI etablert, men de fornyet ikke leiekontrakten pga. den forestående veiutvidelsen. Denne delen av bygget står nå tomt. Det er selvfølgelig en svært uheldig situasjon for eier av bygget. På denne bakgrunn er det et sterkt ønske om å kunne reetablere dagligvareforretningen i området og med en omprosjektering av tiltaket som søkt om nå, vil Dikeveien 4 være en utmerket erstatning for det som var i nr. 6.

Tiltaket er omprosjektert for tilpasning til dagligvareforretning og omsøkte endringer omfatter at

- høyden er redusert med 1,5 m til 7,9 m og bygget er nå i 1 etasje.
- fasadeuttrykket er endret.
- BYA er økt med 68 m² til 1460 m².
- BRA er redusert med 1012 m² til 1261 m².
- parkeringsløsningen er tilpasset den nye situasjonen.

Planstatus
Tiltaksområdet er regulert i henhold til reguleringsplan for fylkesvei 109 Råbekken-Alvim Parsell Råbekken- Rolvsøysund, plan ID 1112, område BKB2, med formål *Forretning, kontor, tjenesteyting*. Deler av bygningskroppen er vist plassert innenfor hensynssone H310_2, ras-og skredfare.

Gjeldende kommuneplan, planID 913, viser *nåværende bebyggelse og anlegg*, der deler av bygget vises plassert innenfor hensynssone H310, ras- og skredfare.

Avlastningsområde for handel ved Dikeveien er vist på plankartet med bestemmelsesområde #4. Eiendommen ligger innenfor bestemmelsesområde #4: Dikeveien – Området skal benyttes til handel med plasskrevende varer. Dette omfatter trelast/byggevarer, gartneri/hagesentre, biler/motorkjøretøy, hvitevarer og møbler. Nyetablering av store forretninger/varehus, som i hovedsak selger varer som ikke er plasskrevende, såkalte «bigboxkonsepter», tillates ikke.

Søknad om dispensasjon
Saken er avhengig av dispensasjon fra dispensasjon fra:

- Pkt. 11.1 i gjeldende kommuneplan.

Rettslig grunnlag
Plan- og bygningsloven § 11-6, annet ledd sier følgende:

«Tiltak etter § 1-6 må ikke være i strid med planens arealformål og generelle bestemmelser, samt bestemmelser knyttet til arealformål og hensynssoner».

Det er i henhold til plan- og bygningsloven kap. 19 søkt om dispensasjon fra pkt. 11.1 i gjeldende kommuneplan.

Søkers begrunnelse for dispensasjon

«Det søkes med dette dispensasjon fra kommuneplanens arealdel §11.1 Dikeveien. Her står at området skal benyttes til handel med plasskrevende varer. Vi innser at dette har sin berettigelse, men mener at det i dette tilfellet bør innvilges dispensasjon, med følgende begrunnelse:

- *Pga. utvidelsen av FV 109 må store deler av bygget i Dikeveien 6 rives. Her var KIWI etablert, men de fornyet ikke leiekontrakten pga. den forestående veiutvidelsen. Denne delen av bygget står nå tomt. Det er selvfølgelig en svært uheldig situasjon for eier av bygget.*
- *På denne bakgrunn er det et sterkt ønske om å kunne reetablere dagligvareforretningen i området og med en omprosjektering av tiltaket som søkt om nå vil Dikeveien 4 være en utmerket erstatning for det som var i nr. 6.*
- *Ved å innvilge dispensasjon her vil situasjonen i området igjen være slik den har vært i lang tid.*

Veiutvidelsen har naturlig nok uønskede konsekvenser for tiltakshaver på flere måter og en reetablering av dagligvareforretningen i Dikeveien 4 vil avhjelpe dette vesentlig.

Håper på denne bakgrunn at dispensasjon kan innvilges.»

Høringsinstanser

I alle dispensasjonssaker som berører statlige og regionale myndigheters saksområde, skal disse gis anledning til å uttale seg før kommunen gir dispensasjon, jf. plan- og bygningsloven § 19-1. Uttalelser fra høringsinstansene er et faglig innspill til kommunen, som kan bidra til å gi kommunen et bedre faglig grunnlag for å foreta den interesseavveiningen som dispensasjonssøknaden krever. Uttalelser fra statlige og regionale myndigheter skal være en del av kommunens samlede vurdering i en dispensasjonssak.

Berørte myndigheter kan fraråde dispensasjon dersom tiltaket er i strid med nasjonale eller regionale mål og føringer, og kan klage på kommunens vedtak, jf. pbl. § 19-1.

Søknaden, med tilhørende dokumenter, ble oversendt til uttalelse i henhold til den kommunale bygningsmyndighetens samordningsplikt, jf. pbl. § 21-5, til Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus, samt Østfold fylkeskommune til uttalelse den 25.11.25.

Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus skriver i uttalelse av 19.12.25 bl.a. at

«(…). Vi viser til klageavgjørelsene for Pancoveien 28 og Stabburveien 7, hvor det blant annet vises til tolkningsuttalelse fra Kommunal- og distriktsdepartementet datert 11.12.2023.

Vi har i byvekstavtalesamarbeidet tatt opp den oppståtte utfordringen med manglende styring av etablering av forretninger. Dette ved eksempelvis ved å endre bestemmelsene i kommuneplanens arealdel, jf. referat fra administrativ ledergruppe 03.09.2025 (…).»

Østfold fylkeskommune skriver i uttalelse av 10.12.25 bl.a. at

«(…). Kommunal- og distriktsdepartementet ga 11. desember 2023 en tolkningsuttalelse - Detaljeringsgraden i kommuneplanbestemmelser for underformålet forretninger og næringsbebyggelse:

«Lokalisering av handel og definisjon av hva som skal regnes som plasskrevende varer, er ikke klart hjemlet i noen av de nevnte bestemmelsene. Eventuell styring av hvilken type handel som skal etableres hvor, og om forretninger skal tillates på et område eller ikke, må skje gjennom bruk av arealformål med tilhørende underformål. For opplisting av tilgjengelige formål og underformål viser departementet til kart- og planforskriften. Dersom lokalisering og/eller differensiering av varegrupper er omtalt i KPA, vil dette være å anse som retningslinjer og ikke juridisk bindende bestemmelser til kommuneplanen. Ved å bruke planbeskrivelser og retningslinjer i kommuneplanens arealdel vil kommunene ha anledning til å gi tydelige signaler og føringer på hvordan et handelsareal er tenkt brukt, herunder om detaljhandel skal kunne etableres og hvordan arealene skal fordeles mellom plasskrevende varegrupper, detaljvarer og annen næringsvirksomhet. Dette vil da igjen gi forutsigbarhet og føringer for etterfølgende reguleringsplaner.»

Det har vært behandlet to klagesaker av Statsforvalteren i Innlandet, hvor det er konkludert med at bestemmelse § 11-1 i kommuneplanens arealdel er å oppfatte som en retningslinje. Etablering av detaljhandel er derfor ikke avhengig av dispensasjon fra denne.»

Kommunedirektørens brev av 18.12.25/Søkers tilbakemelding

Kommunedirektøren skriver i brev av 18.12.25 bl.a. at

«(…). Det er en uheldig utvikling dersom forretninger med plasskrevende varer etableres utenfor avlastningsområdet Dikeveien, samtidig som området fylles med andre typer virksomheter. Forretninger med plasskrevende varer bør lokaliseres til Dikeveien. For at avlastningsområdet skal fungere etter hensikten, bør det derfor begrenses hvilke andre typer virksomheter som tillates der.

På bakgrunn av ovennevnte, kan vi ikke se at vilkårene for dispensasjon er oppfylt i dette tilfellet. Bygningsmyndighetene anser her at det ikke ligger til rette for å innvilge dispensasjon fra kap. 11.1 i gjeldende kommuneplan da hensynene bak bestemmelsen det søkes dispensasjon fra blir vesentlig tilsidesatt, og fordelene er ikke klart større enn ulempene etter foreløpig vurdering.

Bygningsmyndighetenes foreløpige vurdering er at det her gis anledning til å trekke saken før den ferdigbehandles. Alternativt vil bygningsmyndighetene vurdere å avslå søknaden.

Videre behandling av søknaden stilles i bero inntil vi har mottatt tilbakemelding ift. ovennevnte, altså om saken trekkes, som vist til over, eller opprettholdes. Frist for tilbakemelding settes til ***05.02.26.***

Dersom tilbakemelding ikke er mottatt innen fristen, avslutter vi saken (…)».

Søker skriver i e-post av 13.01.26 at

«Vi meddeler med dette at vi opprettholder saken slik at den kan prøves politisk.»

Konsekvenser for sosial bærekraft

Ikke relevant ut over de forhold som fremgår av vurderingen.

Konsekvenser for økonomisk bærekraft

a) Økonomiske konsekvenser – drifts- og investeringsbudsjett

Ikke relevant utover de forhold som fremgår av vurderingen under.

b) Samfunnsmessige konsekvenser
Ikke relevant utover de forhold som fremgår av vurderingen under.

Konsekvenser for miljømessig bærekraft
Ikke relevant utover de forhold som fremgår av vurderingen under.

Ansattes medbestemmelse
Ikke relevant.

Vurdering
Avslagshjemmelen
Det fremgår av kommuneplanens arealdel kapittel 11.1 at det aktuelle området skal benyttes til handel med plasskrevende varer. Med plasskrevende varer menes blant annet trelast og byggevarer, gartneri- og hagesentre, biler og andre motorkjøretøy, hvitevarer og møbler.

Etablering av store forretninger eller varehus som i hovedsak selger varer som ikke er plasskrevende, herunder såkalte «big-box-konsepter», er ikke tillatt.

Bestemmelsen bygger på et overordnet kommunalt hensyn om å styre lokalisering og type handelsvirksomhet, blant annet for å sikre hensiktsmessig arealbruk, trafikale forhold, by- og stedsutvikling samt en tydelig funksjonell avgrensning mellom ulike handelsområder.

Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) ga 11. desember 2023 en tolkningsuttalelse om detaljeringsgraden i kommuneplanbestemmelser for underformålene forretninger og næringsbebyggelse. Departementet uttaler blant annet:

> *«Lokalisering av handel og definisjon av hva som skal regnes som plasskrevende varer, er ikke klart hjemlet i noen av de nevnte bestemmelsene. Eventuell styring av hvilken type handel som skal etableres hvor (…) må skje gjennom bruk av arealformål med tilhørende underformål. (…) Dersom lokalisering og/eller differensiering av varegrupper er omtalt i kommuneplanens arealdel, vil dette være å anse som retningslinjer og ikke juridisk bindende bestemmelser.»*

Departementet viser videre til kart- og planforskriften for oversikt over tilgjengelige hovedformål og underformål, og presiserer at planbeskrivelse og retningslinjer kan benyttes for å gi tydelige signaler og føringer for hvordan handelsarealer er ment disponert. Slike føringer gir forutsigbarhet og danner grunnlag for etterfølgende reguleringsplaner, men er ikke juridisk bindende.

Tolkningsuttalelsen er rettslig veiledende, men ikke bindende, og gir uttrykk for departementets forståelse av gjeldende regelverk.

Kommunedirektøren oppfatter her at tolkningsuttalelsen gir et sterkt signal om departementets forventede lovforståelse og praksis. Uttalelsen tilsier at lokalisering av handelsvirksomhet og differensiering mellom varegrupper, herunder hva som regnes som plasskrevende varer, ikke har klar hjemmel som juridisk bindende bestemmelser i kommuneplanens arealdel, men i utgangspunktet må anses som retningslinjer.

Samtidig innebærer ikke dette at slike føringer er uten rettslig relevans. Retningslinjer er ikke rettslig bindende på samme måte som arealformål eller planbestemmelser, jf. plan- og bygningsloven §§ 11-5 og 11-9, men de skal etter fast plan- og forvaltningsrettslig praksis tillegges vekt som uttrykk for kommunens planintensjoner og forventet praksis.

En retningslinje i kommuneplanens arealdel uttrykker kommunens mål, intensjoner og forventede praksis for arealbruk og utvikling. Retningslinjer:

- gir veiledning for kommunal saksbehandling og planlegging
- bidrar til forutsigbarhet for tiltakshavere og offentlige myndigheter
- skal tillegges vekt ved kommunens skjønnsutøvelse

Retningslinjer kan imidlertid ikke, isolert sett, benyttes som direkte hjemmel for avslag, pålegg eller andre bindende vedtak.

Når plankartet i kommuneplanens arealdel i tillegg inneholder føringer for plasskrevende varer markert med symbolet «#», har dette likevel betydelig planfaglig og indirekte juridisk relevans. Symbolet «#» fungerer som en henvisning til supplerende plandokumentasjon, herunder:

- retningslinjer
- planbeskrivelse
- eventuelle tematiske føringer

Symbolet utgjør ikke et eget arealformål eller en selvstendig juridisk bindende bestemmelse, men markerer at det gjelder særskilte føringer for arealbruken innenfor det aktuelle området.

Selv om Kommunal- og distriktsdepartementets tolkningsuttalelse angir at slike bestemmelser rettslig må forstås som retningslinjer, endrer ikke dette det faktum at bestemmelsen fortsatt inngår i et rettsgyldig planvedtak og skal tillegges vekt i kommunens vurderinger.

Ved tolkning av kommuneplanen, må plankart og plandokumenter ses i sammenheng. «#»-markeringen på plankartet, sammenholdt med føringene i kapittel 11.1, uttrykker en klar og gjennomgående planintensjon om at området primært skal benyttes til handel med plasskrevende varer.

Planen må forstås som en helhet. Det betyr at vi ikke kan tolke symbolene i plankartet uten å se dem i sammenheng med teksten i planen. Når området både er markert med «#» i kartet og har føringer i kapittel 11.1, viser dette klart at kommunen ønsker at området skal brukes til handel med plasskrevende varer.

Denne kombinasjonen gir et viktig grunnlag for hvordan vi vurderer nye tiltak og planer i området. Dersom et tiltak avviker tydelig fra føringen om handel med plasskrevende varer, kan det anses å være i strid med det kommunen har lagt til grunn i kommuneplanen. Slike avvik kan derfor få stor og noen ganger avgjørende betydning i kommunens vurdering.

Kommunedirektøren legger derfor til grunn at bestemmelsen i kommuneplanens kapittel 11.1 er gyldig og skal anses som et gjeldende planmessig styringsgrunnlag. Bestemmelsen er formelt vedtatt av Bystyret, og det foreligger verken klageavgjørelser, rettskraftige dommer eller andre rettslige avklaringer som tilsier at bestemmelsen ikke skal ha virkning.

På denne bakgrunn vurderer kommunedirektøren at kapittel 11.1 fortsatt har en reell og styrende funksjon for arealbruken i området. Bestemmelsen gir et tydelig uttrykk for kommunens planfaglige målsettinger og forventede praksis, og skal fortsatt legges til grunn ved saksbehandling og planlegging.

<u>Adgangen til å gi dispensasjon og lovens vilkår</u>
Utgangspunktet og hovedregelen er at lov-, plan- og forskriftsbestemmelser skal følges. Etter plan- og bygningsloven § 19-2 har kommunen etter nærmere vurdering likevel anledning til å gi varig eller midlertidig dispensasjon fra bestemmelser fastsatt i eller i medhold av nevnte lov.

Bestemmelsen oppstiller to vilkår, som begge må innfris for å kunne dispensere. Dersom begge vilkår innfris, skal det i tillegg foretas en helhetlig vurdering, hvor det avgjøres om dispensasjon skal gis. Dispensasjon er noe kommunen kan innvilge dersom vilkårene oppfylles, jf. bestemmelsens ordlyd.

For det første kan det ikke gis dispensasjon dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser blir vesentlig tilsidesatt. For det andre må fordelene ved å innvilge dispensasjon være klart større enn ulempene dispensasjonen vil medføre.

Ved dispensasjon fra loven og forskriften til loven skal det legges særlig vekt på dispensasjonens konsekvenser for helse, miljø, jordvern, sikkerhet og tilgjengelighet. Det er i utgangspunktet fordeler og ulemper for de allmenne interessene som skal avveies.

Det vil derfor i hovedsak være samfunnsmessige hensyn av planfaglig og arealdisponeringsmessig karakter som har vekt når det er snakk om fordeler og ulemper. I en dispensasjonsvurdering er det ikke tilstrekkelig at situasjonen for de allmenne interessene ikke forverres. Det må også påvises en fordel av dispensasjonen, primært for allmenne interesser. Personlige fordeler/forhold vil bare unntaksvis kunne tillegges vekt i en dispensasjonsvurdering. Sosialmedisinske, personlige og menneskelige hensyn har normalt ikke avgjørende vekt i dispensasjonsvurderingen.

Blir hensynene bak bestemmelsen i pkt. 11.1 i gjeldende kommuneplan vesentlig tilsidesatt ved dispensasjon?
Kommuneplanens bestemmelser om handel bygger på den regionale planbestemmelsen for lokalisering av handelsvirksomhet. Formålet med den regionale bestemmelsen er å sikre bedre regional samordning av handelsetableringer og å styrke eksisterende by- og tettstedssentre. Dette skal bidra til mer effektiv arealbruk og understøtte mål om miljøvennlige transportløsninger.

I tråd med denne strategien er det avsatt egne områder for virksomheter med plasskrevende varer. I Fredrikstad er Dikeveien etablert som avlastningsområde for slik handel, og kommuneplanens arealdel følger opp denne regionale føringen. Kommunen har et ansvar for å sikre at riktige typer virksomheter lokaliseres på riktige steder, slik at de overordnede planhensynene ivaretas.

Føringer for plasskrevende varer, markert med «#» i plankartet, uttrykker kommunens planintensjon og gir tydelige signaler om ønsket arealbruk i området. Omsøkt tiltak er i strid med disse føringene og vil bidra til å svekke formålet med planlagt lokalisering av handel med plasskrevende varer.

Fredrikstad kommune har sammen med Sarpsborg kommune inngått Byvekstavtale for Nedre Glomma 2024–2033. Avtalens overordnede mål er å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy gjennom effektiv arealbruk. Videre er det et mål at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange, i tråd med nullvekstmålet for personbiltrafikk.

En utvikling der forretninger med plasskrevende varer etableres utenfor avlastningsområdet på Dikeveien, samtidig som dette området i økende grad tas i bruk til andre typer virksomheter, vurderes som uheldig. For at avlastningsområdet skal fungere i samsvar med sin hensikt, må handel med plasskrevende varer i hovedsak lokaliseres hit, og det må settes klare begrensninger for hvilke andre virksomheter som kan tillates innenfor området.

Området for plasskrevende varer er i gjeldende kommuneplan avsatt nettopp for å samle denne typen virksomheter på et avgrenset sted, i samsvar med regional planbestemmelse for handel. Hensikten er blant annet å:

- styrke by- og tettstedssentrene,
- sikre en mer arealeffektiv arealbruk,
- og legge til rette for mer miljøvennlige transportvalg.

En dispensasjon i denne saken, vil kunne bidra til en uheldig utvikling der området for plasskrevende varer gradvis fylles med andre typer virksomheter, samtidig som den planlagte funksjonen fortrenges. Dette vil undergrave både funksjonen og hensikten med området som avlastningsområde.

Kommunedirektøren vurderer også at en dispensasjon vil være i strid med målene i Byvekstavtalen for Nedre Glomma 2024–2033, særlig målet om nullvekst i personbiltransport, som forutsetter effektiv arealbruk og bevisst lokalisering av transportintensive virksomheter.

På denne bakgrunn finner kommunedirektøren at hensynene bak avsettingen av området til plasskrevende varer i gjeldende kommuneplan vil bli vesentlig tilsidesatt dersom dispensasjon gis. Vilkåret for dispensasjon etter plan- og bygningsloven § 19-2 første ledd er dermed ikke oppfylt.

Ettersom begge vilkårene i § 19-2 må være oppfylt for at dispensasjon skal kunne gis, kan søknaden ikke innvilges. Kommunedirektøren bemerker for øvrig at heller ikke vilkåret om at fordelene ved dispensasjon må være klart større enn ulempene, er oppfylt i denne saken.

Er fordelene ved å gi dispensasjon klart større enn ulempene?
En dispensasjon kan innebære enkelte fordeler for tiltakshaver, blant annet i form av:

- økt fleksibilitet ved at virksomheten kan etableres på ønsket lokalisering
- kortsiktig næringsutvikling gjennom raskere realisering av tiltaket
- lokal tilpasning, dersom tiltaket isolert sett vurderes å kunne fungere innenfor området

Disse fordelene knytter seg i hovedsak til tiltakshavers interesser og til prosjektets gjennomføring på kort sikt.

Kommunedirektøren vurderer at en dispensasjon vil medføre betydelige ulemper, herunder:

- at regional samordning av handel undergraves, i strid med regional planbestemmelse for lokalisering av handelsvirksomhet
- at by- og tettstedssentre svekkes dersom handel som bør lokaliseres sentralt flyttes ut av disse områdene
- økt bilavhengighet og transportbehov, i strid med mål om miljøvennlige transportløsninger og nullvekst i personbiltransport
- presedensvirkning, som kan medføre flere dispensasjonssøknader og gradvis uthuling av gjeldende planverk
- en uheldig utvikling av avlastningsområdet på Dikeveien, ved at området i økende grad tas i bruk til andre virksomheter, samtidig som handel med plasskrevende varer etableres utenfor området

Ulempene vurderes å ramme både overordnede planhensyn og langsiktige mål for areal- og transportutvikling.

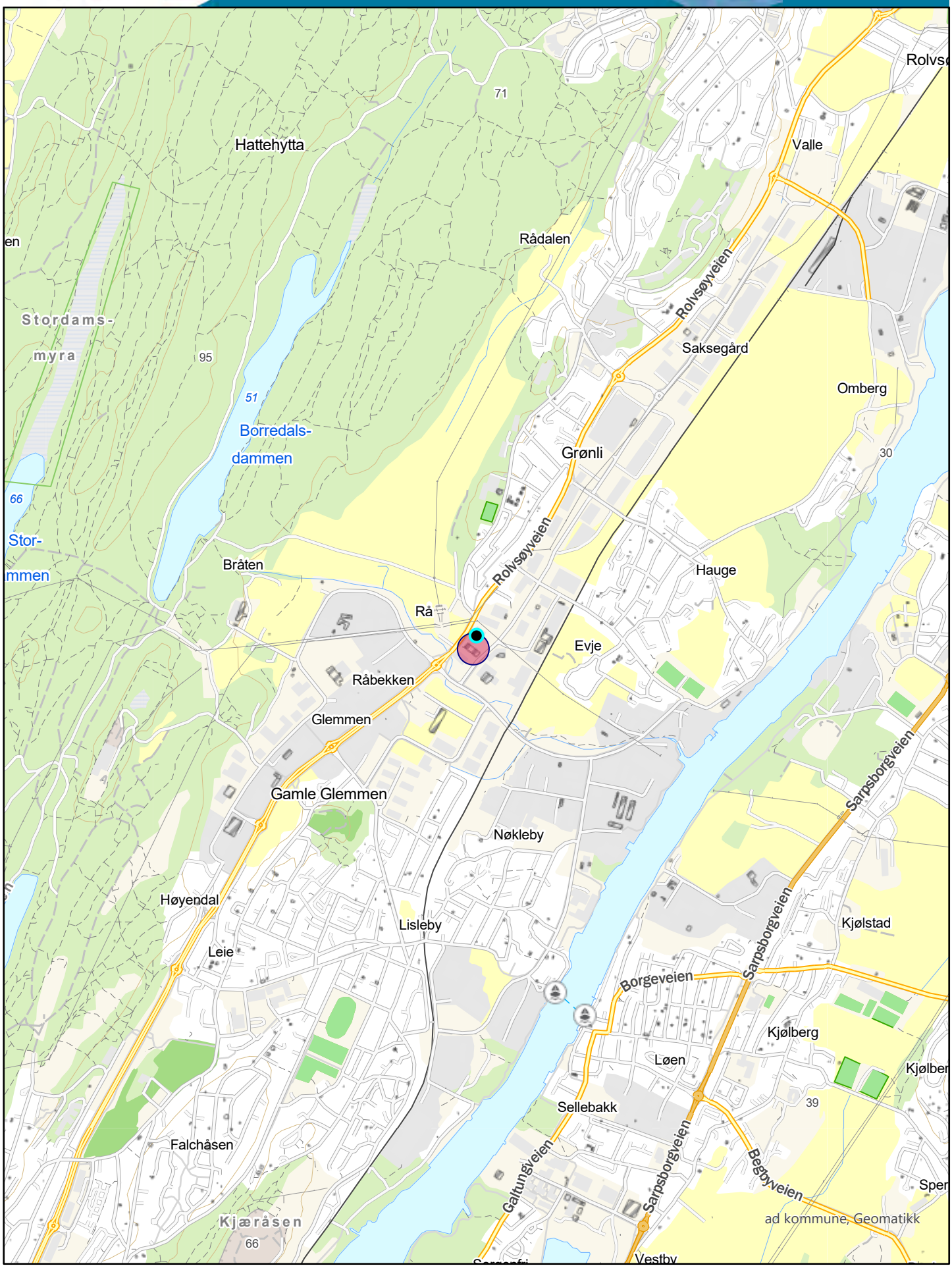
Kommunedirektøren vurderer at fordelene ved tiltaket ikke er klart større enn ulempene, jf. plan- og bygningsloven § 19-2 andre ledd. Videre vurderes det at hensynene bak de bestemmelsene det søkes dispensasjon fra, blir vesentlig tilsidesatt.

Vilkårene for å innvilge dispensasjon er dermed ikke oppfylt.

Konklusjon
Kommunedirektøren finner på denne bakgrunn at det ikke foreligger grunnlag for å innvilge dispensasjon fra bestemmelsen i kapittel 11.1 i gjeldende kommuneplan. Hensynene bak bestemmelsen vil bli vesentlig tilsidesatt, og fordelene er ikke klart større enn ulempene, jf. plan- og bygningsloven § 19-2.

Kommunedirektøren anbefaler planutvalget å avslå søknad om dispensasjon fra pkt. 11.1 i gjeldende kommuneplan for endring av gitt tillatelse med bruksendring, endrede fasader og fotavtrykk for å etablere dagligvareforretning.

FREDRIKSTAD KOMMUNE



0 700 Meter

Målestokk 1:20 000

Dato 12.02.2026

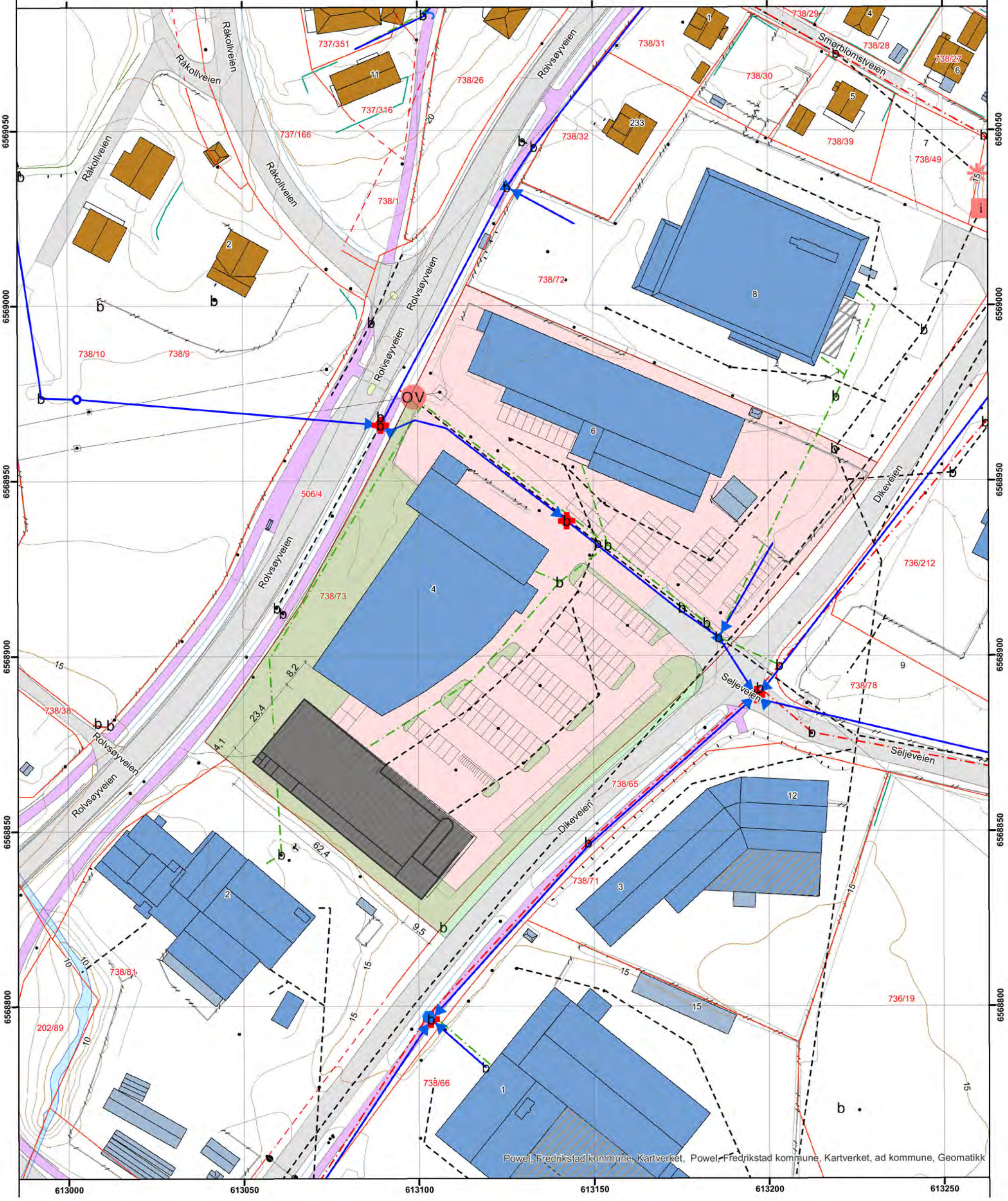
SITUASJONSKART
for tiltak etter plan- og bygningsloven

Vedlegg D-01

FREDRIKSTAD KOMMUNE

N

Adresse:	Dikeveien 4, 1661 ROLVSØY		
Gnr/Bnr:	738/73/0/0	Målestokk:	1:1,000
Dato:	2025-10-28	Areal:	17501 m□



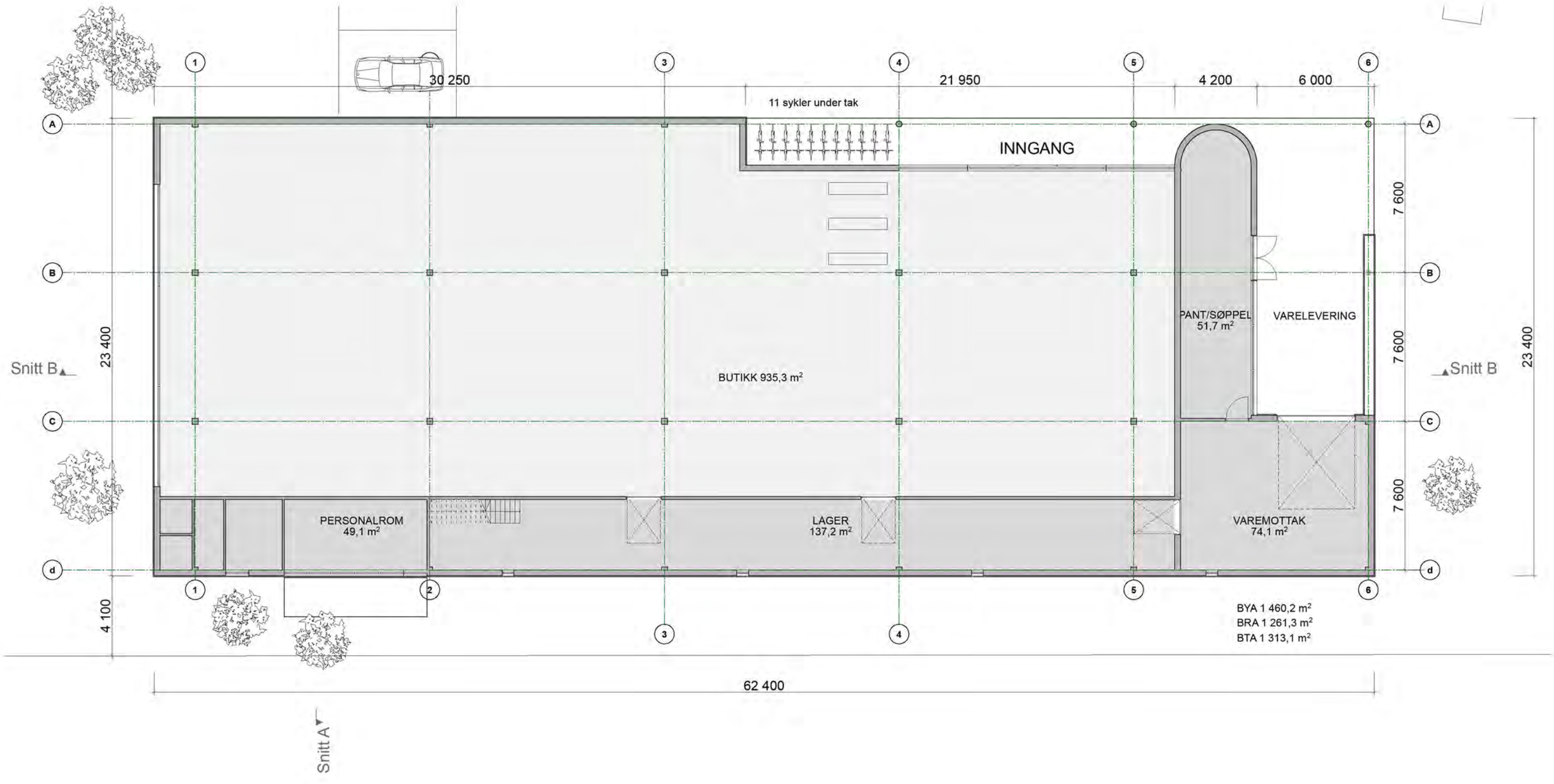
Søknad om endring av gitt tillatelse

Rev	Nr	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr	Godkj

TILTAKSHAVER
Dikeveien 6 AS
Gladengvn. 3b, 0661 Oslo

MÅL	SIGN	KONTR	PROSJEKT
1:1000	hc		**738/73 - Dikeveien 4, Fredrikstad**
DATO	TEGN. NR.		TEGNING
05.11.2025	**A10-01**		**Situasjonsplan**

PULS ARKITEKTER - 21 69 99 00 - WWW.PULS-A.NO



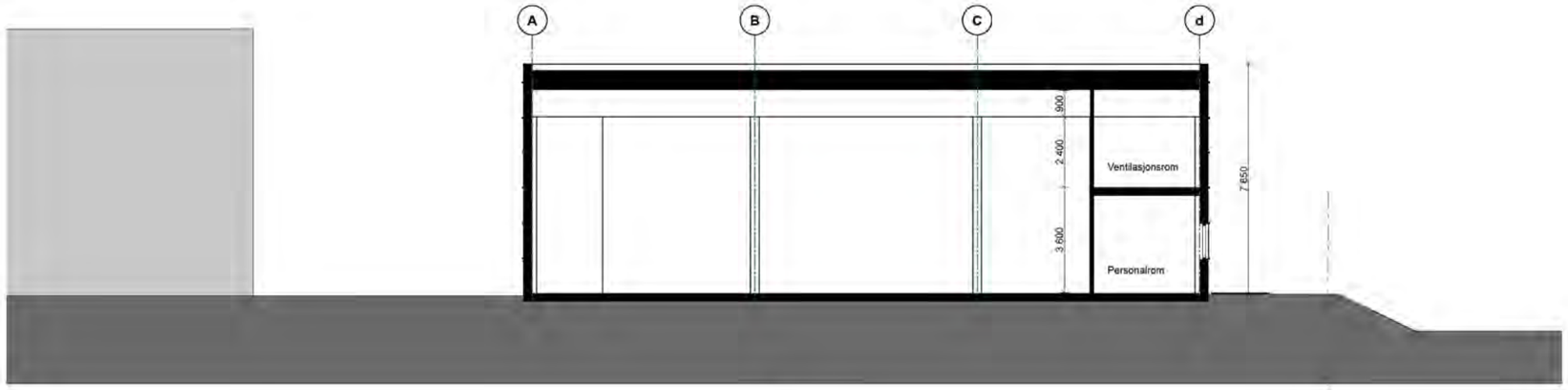
Rev	Nr	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr	Godkj

Søknad om endring av gitt tillatelse

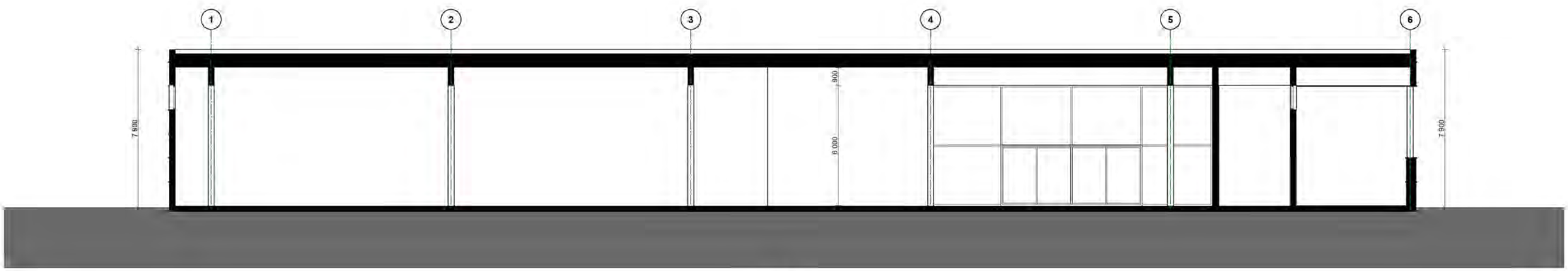
TILTAKSHAVER
Dikeveien 6 AS
Gladengvn. 3b, 0661 Oslo

MÅL	SIGN	KONTR	PROSJEKT
1:200	hc		**738/73 - Dikeveien 4, Fredrikstad**
DATO	TEGN. NR.		TEGNING
05.11.2025	**A20-01**		**Plan 1. Etasje**

PULS ARKITEKTER - 21 69 99 00 - WWW.PULS-A.NO



Snitt A 1:200



Snitt B 1:200

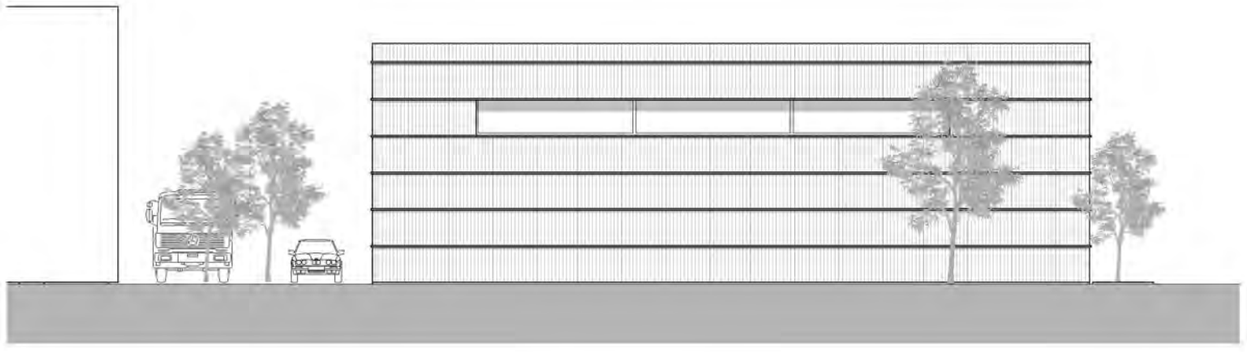
Rev	Nr	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr	Godkj

Søknad om endring av gitt tillatelse

TILTAKSHAVER
Dikeveien 6 AS
Gladengvn. 3b, 0661 Oslo

MÅL	SIGN	KONTR	PROSJEKT
1:200	hc		**738/73 - Dikeveien 4, Fredrikstad**
DATO	TEGN. NR.		TEGNING
05.11.2025	**A30-01**		**Snitt A og B**

PULS ARKITEKTER - 21 69 99 00 - WWW.PULS-A.NO



Fasade nordvest 1:200

Fasade nordøst 1:200

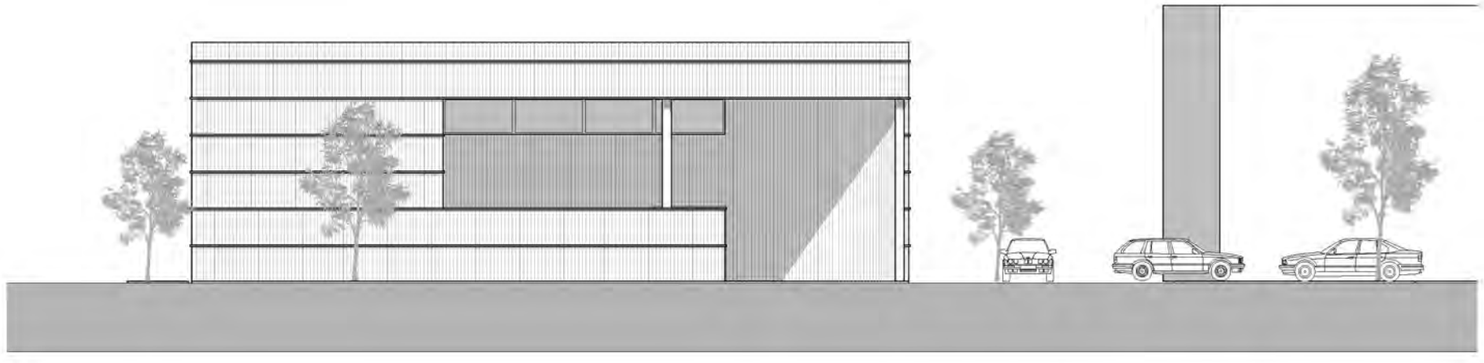
Rev	Nr	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr	Godkj

Søknad om endring av gitt tillatelse

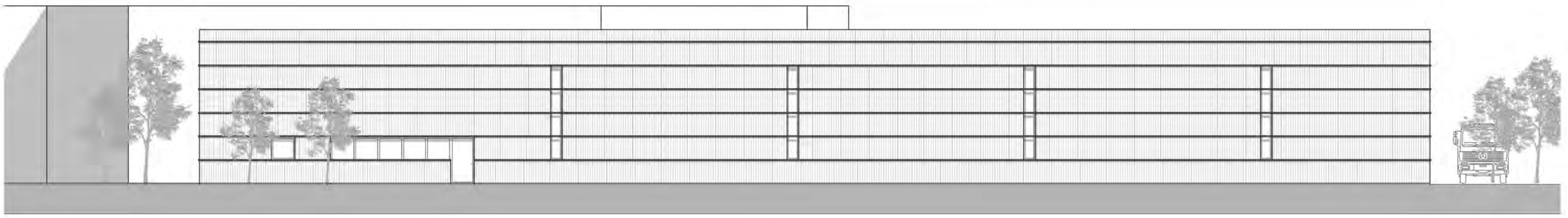
TILTAKSHAVER
Dikeveien 6 AS
Gladengvn. 3b, 0661 Oslo

MÅL	SIGN	KONTR	PROSJEKT
1:200	hc		**738/73 - Dikeveien 4, Fredrikstad**
DATO	TEGN. NR.		TEGNING
05.11.2025	**A40-01**		**Fasade nord vest og nordøst**

PULS ARKITEKTER - 21 69 99 00 - WWW.PULS-A.NO



Fasade sydøst 1:200



Fasade sydvest 1:200

Rev	Nr	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr	Godkj

Søknad om endring av gitt tillatelse

TILTAKSHAVER
Dikeveien 6 AS
Gladengvn. 3b, 0661 Oslo

MÅL	SIGN	KONTR	PROSJEKT
1:200	hc		**738/73 - Dikeveien 4, Fredrikstad**
DATO	TEGN. NR.		TEGNING
05.11.2025	**A40-02**		**Fasade sydøst og sydvest**

PULS ARKITEKTER - 21 69 99 00 - WWW.PULS-A.NO

FRA VEST

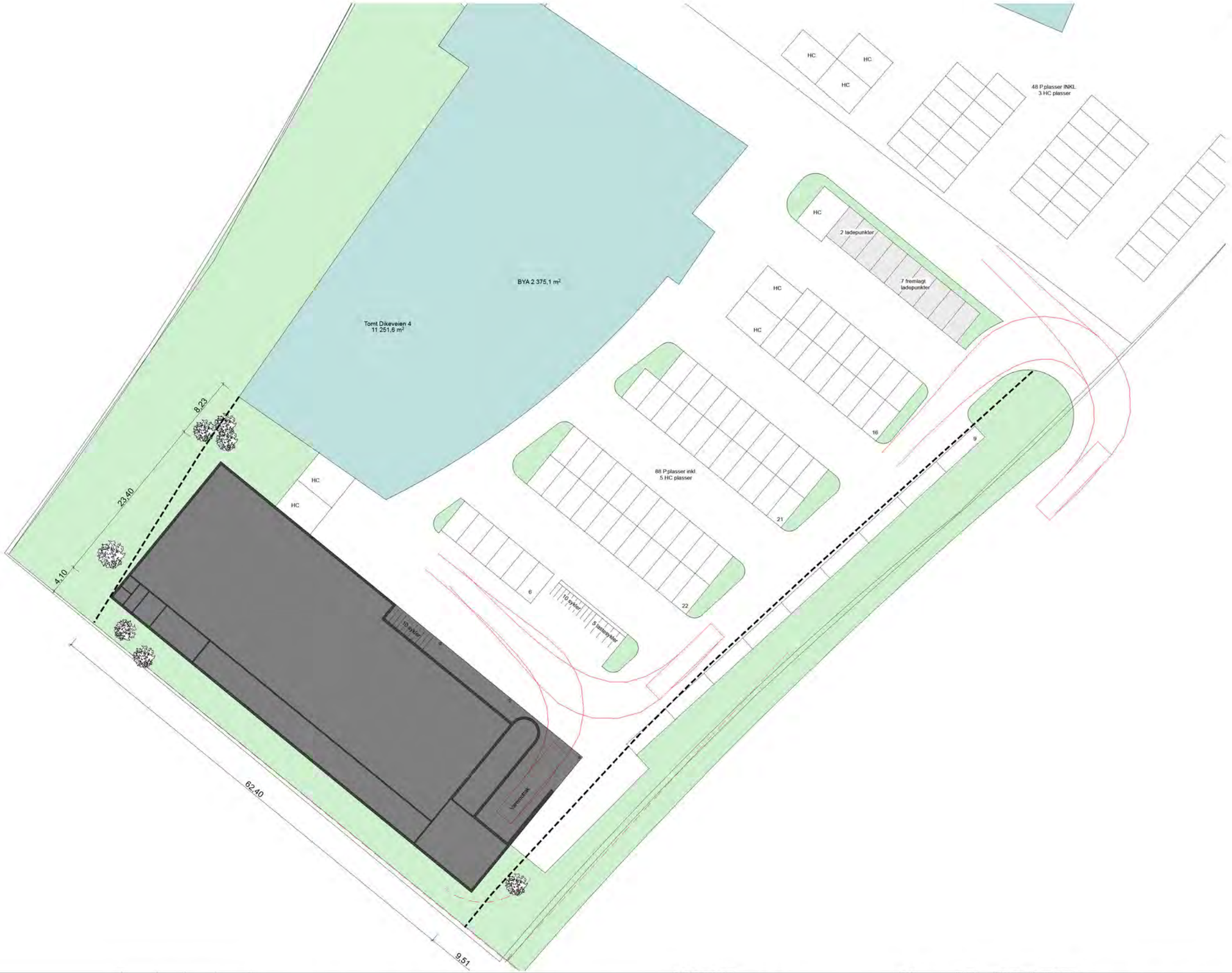
FRA NORD

Rev	Nr	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr

TILTAKSHAVER
Dikeveien 6 AS
Gladengvn. 3b, 0661 Oslo

MÅL	SIGN	KONTR	PROSJEKT
	hc		**738/73 - Dikeveien 4, Fredrikstad**
DATO 05.11.2025	TEGN. NR. **A40-03**		TEGNING **3D-illustrasjoner**

PULS ARKITEKTER - 21 69 99 00 - WWW.PULS-A.NO



Rev	Nr	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr	Godkj

Søknad om endring av gitt tillatelse

TILTAKSHAVER
Dikeveien 6 AS
Gladengvn. 3b, 0661 Oslo

MÅL	SIGN	KONTR	PROSJEKT
1:500	hc		**738/73 - Dikeveien 4, Fredrikstad**
DATO	TEGN. NR.		TEGNING
05.11.2025	**A10-02**		**Utomhusplan**

PULS ARKITEKTER - 21 69 99 00 - WWW.PULS-A.NO

Vedlegg F-02

Fredrikstad kommune
Byggesak.

Oslo 05.11.2025

Saksnr. 2025/80377 - 738/73 – Dikeveien 4. Parkeringskrav, kommuneplanens arealdel.
REDEGJØRELSE PARKERING

Biler:
Forretning: maks 2.0 plass/100 m2 BRA og 0,15 plass/100 m^2 for funksjonshemmede, min. 30% fremlagt infrastruktur for lading og 10% etablert ladepunkt.

Sykler:
Forretning: 2.0/100 m2 BRA, min. 25% overdekket og min. 5% lastesykler

Arealer:
Dikeveien 4 = 1261 m2 BRA

Biler:

Nytt	1261 : 100 x 1,75	=	22 plasser
HC	1261 : 100 x 0,15	=	2 plasser
Lager 157		=	64 plasser
Tilsammen		=	88 plasser

Det er nå prosjektert 88 P.plasser for Dikeveien 4 hvorav 5 HC plasser, 6 etablerte ladeplasser og 9 med etablert ladeinfrastruktur.

Sykler:

1261 : 100 x 2	=	25 sykler

Det er nå prosjektert 25 sykkelparkeringsplasser hvorav 5 er for lastesykler og 10 er overdekket.

Med hilsen

Hans Chr. Høegh
PULS arkitekter as

Vedlegg F-01

Fredrikstad kommune
Byggesak

Oslo 05.11.2025

Saksnr. 2025/80377 - 738/73, Dikeveien 4
REDEGJØRELSE

I forbindelse med utvidelsen av FV 109 må deler av bygget i Dikeveien 6 rives. Her lå dagligvareforretningen KIWI. På grunn av den forestående veiutvidelsen fornyet ikke KIWI leiekontrakten og denne delen av bygget står nå tomt. Det er selvfølgelig en svært uheldig situasjon for eier av bygget.

På denne bakgrunn er det derfor et sterkt ønske å kunne reetablere dagligvareforretningen i Dikeveien 4.

Vi søker dispensasjon fra kravet om plasskrevende varer, se vedlegg B-01.

Tiltaket er omprosjektert for tilpasning til dagligvareforretning og endringene er som følger:

- Høyden er redusert med 1,5 m til 7,9 m og bygget er nå på 1 etasje.
- Fasadeuttrykket er endret.
- BYA er økt med 68 m^2 til 1460 m^2.
- BRA er redusert med 1012 m^2 til 1261 m^2.
- Parkeringsløsningen er tilpasset den nye situasjonen.

På mottatt situasjonskart er forestående veiutvidelse ikke vist. Vi vet derfor ikke hvor mye av tomtearealet som blir borte og har ikke grunnlag for å gjøre en ny beregning av utnyttelsen.

Med Hilsen

Hans Chr. Høegh
PULS arkitekter as

Vedlegg B-01

Fredrikstad kommune
Byggesak

Oslo 05.11.2025

Saksnr. 2025/80377 - 738/73, Dikeveien 4
DISPENSASJONSSØKNAD

Det søkes med dette dispensasjon fra kommuneplanens arealdel §11.1 Dikeveien. Her står at området skal benyttes til handel med plasskrevende varer.
Vi innser at dette har sin berettigelse, men mener at det i dette tilfellet bør innvilges dispensasjon, med følgende begrunnelse:

- Pga. utvidelsen av FV 109 må store deler av bygget i Dikeveien 6 rives. Her var KIWI etablert, men de fornyet ikke leiekontrakten pga. den forestående veiutvidelsen. Denne delen av bygget står nå tomt. Det er selvfølgelig en svært uheldig situasjon for eier av bygget.
- På denne bakgrunn er det et sterkt ønske om å kunne reetablere dagligvareforretningen i området og med en omprosjektering av tiltaket som søkt om nå vil Dikeveien 4 være en utmerket erstatning for det som var i nr. 6.
- Ved å innvilge dispensasjon her vil situasjonen i området igjen være slik den har vært i lang tid.

Veiutvidelsen har naturlig nok uønskede konsekvenser for tiltakshaver på flere måter og en reetablering av dagligvareforretningen i Dikeveien 4 vil avhjelpe dette vesentlig.

Håper på denne bakgrunn at dispensasjon kan innvilges.

Med Hilsen

Hans Chr. Høegh
PULS arkitekter as

FREDRIKSTAD KOMMUNE

Saksnr.: 2025/80377
Dokumentnr.: 6
Løpenr.: 4200/2025
Klassering: 738/73

Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Planutvalget	22.05.2025	40/25

Dikeveien 4 - Eiendom 738/73
Søknad om oppføring av nybygg i 2 etg. for handel med plasskrevende varer

Kommunedirektørens innstilling
Kommunedirektøren anbefaler planutvalget å fatte følgende vedtak:

1. Søknad om rammetillatelse for oppføring av nybygg i 2 etg. for handel med plasskrevende varer, godkjennes med hjemmel i plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71, med tilhørende bestemmelser og forskrifter.
2. Det forutsettes at nytt bygg i 2 etasjer benyttes for handel med plasskrevende varer.
3. Betingelser forut for igangsettingstillatelse:
    - Det må foreligge relevante ansvarserklæringer, samt oppdatert gjennomføringsplan.
    - Det må innsendes brannkonsept.
    - Det må innsendes kart som viser ledningstrasé for stikkledninger, samt redegjørelse for overvannshåndtering..
    - Det må foreligge avtale om tilknytning til fjernvarme.
    - Det kan ikke gis igangsettingstillatelse før Arbeidstilsynet har gitt samtykke til planene. Plikten til å søke står i arbeidsmiljøloven § 18-9.
4. Kommunedirektøren gis fullmakt til å foreta den videre saksbehandlingen i byggesaken.

Planutvalgets vedtak 22.05.2025:

1. Søknad om rammetillatelse for oppføring av nybygg i 2 etg. for handel med plasskrevende varer, godkjennes med hjemmel i plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71, med tilhørende bestemmelser og forskrifter.

2. Det forutsettes at nytt bygg i 2 etasjer benyttes for handel med plasskrevende varer.

3. Betingelser forut for igangsettingstillatelse:
Det må foreligge relevante ansvarserklæringer, samt oppdatert gjennomføringsplan.
Det må innsendes brannkonsept.
Det må innsendes kart som viser ledningstrasé for stikkledninger, samt redegjørelse for overvannshåndtering..
Det må foreligge avtale om tilknytning til fjernvarme.
Det kan ikke gis igangsettingstillatelse før Arbeidstilsynet har gitt samtykke til planene. Plikten til å søke står i arbeidsmiljøloven § 18-9.

4. Kommunedirektøren gis fullmakt til å foreta den videre saksbehandlingen i byggesaken.

Planutvalgets behandling 22.05.2025:

Votering:

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Rett utskrift
Fredrikstad 26.05.2025

Irene Lundstrøm
møtesekretær

Utskrift til saksbehandler Margrethe Nødtveidt
direktør byutvikling Per-Erik Torp

Sammendrag
Puls Arkitekter AS søker på vegne av Dikeveien 6 AS om oppføring av nytt bygg i 2 etasjer for handel med plasskrevende varer. Omsøkte tiltak vurderes å være i tråd med gjeldende planer for området.

Kommunedirektøren anbefaler at planutvalget godkjenner søknaden.

Vedlegg

1	Oversiktskart - Dikeveien 4
2	D-01 Situasjonsplan.pdf
3	E-07 Utomhusplan.pdf
4	Parkering.pdf
5	E-04 Fasade nord vest og nordøst
6	E-05 Fasade sydøst og sydvest
7	E-06 3D-illustrasjoner
8	E-02 Plan 2. Etasje
9	E-01 Plan 1. Etasje
10	E-03 Snitt A og B

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)
Se øvrige dokumenter i sak 2025/8239 (Elements).

Saksopplysninger
Det søkes om
Det søkes om oppføring av nytt bygg i 2 etasjer for handel med plasskrevende varer.

Plantegninger viser bebygd areal på 1392,1 m².
Bruksareal oppgis for plan 1. etg. vises:
- Butikk 951,0 m².
- Varemottak 144,0 m².

Bruksareal oppgis for plan 2. etg. vises:
- Butikk 822,7 m².
- Lager 103,7 m².
- Kontorer/personalrom 123,8 m²

Fasadematerialet er hovedsaklig tenkt utført i stålplater. Varetransport er lagt til ytterkant av parkeringsplassen parallelt med Dikeveien.

Planstatus
Tiltaksområdet er regulert i henhold til reguleringsplan for FV 109 Råbekken-Alvim Parsell Råbekken- Rolvsøysund, plan ID 1112, område BKB2, med formål *Forretning, kontor, tjenesteyting*. Deler av bygningskroppen er vist plassert innenfor hensynssone H310_2, ras- og skredfare.

Gjeldende kommuneplan, planID 913, viser *nåværende bebyggelse og anlegg*, der deler av bygget vises plassert innenfor hensynssone H310, ras- og skredfare.

Avlastningsområde for handel ved Dikeveien er vist på plankartet med bestemmelsesområde #4. Eiendommen ligger innenfor bestemmelsesområde #4: Dikeveien – Området skal benyttes til handel med plasskrevende varer. Dette omfatter trelast/byggevarer, gartneri/hagesentre, biler/motorkjøretøy, hvitevarer og møbler. Nyetablering av store forretninger/varehus, som i hovedsak selger varer som ikke er plasskrevende, såkalte «big-box-konsepter», tillates ikke.

Grunnforhold/geoteknisk vurdering

Fra pkt. 10.1. i reguleringsplanen:

> *«I område markert med hensynssone H310_1-4 er det identifisert faresoner for kvikkleireskred (...). Anbefalinger og krav i geoteknisk rapport nr. 126531-3-RIG-NOT-002 rev.01 Stabilitet fv. 109 ved Råbekken, Multiconsult 06.05.2022, skal følges i forbindelse med prosjektering og utførelse i sone H310_2 (...). Sikkerhet mot skred skal ivaretas gjennom alle faser av utbyggingen.»*

Grunn kan bare bebygges eller eiendom opprettes dersom det er tilstrekkelig sikkerhet mot fare og vesentlig ulempe som følge av natur- og miljøforhold. Det samme gjelder for grunn som utsettes for fare eller vesentlig ulempe som følge av et tiltak. Dette fremkommer i plan- og bygningsloven §§ 28-1 og 29-5. Kravene til sikkerhet er konkretisert i byggteknisk forskrift (TEK17) § 7-3.

Eiendommen ligger innenfor et aktsomhetsområde der kvikkleire kan forekomme.

Det foreligger *Vurdering av områdestabilitet* utarbeidet av DMR Miljø og Geoteknikk AS, og datert 10.04.25.

Grad av utnytting

I dette tilfellet sier gjeldende reguleringsplan i pkt. 5.14 at

> *«Området BKB1-2 omfatter eksisterende forretning/kontor/tjenesteyting. Innenfor området gjelder planbestemmelsene for formål forretning og service i reguleringsplan for Hauge - Rå, vedtatt av Rolvsøy kommune 19.02.1987, planID 244 (...).»*

Her sier reguleringsplanen for *Hauge - Rå* pkt. C at

> *«(...). Innenfor områder regulert til forretnings- og serviceformål skal bebygget grunnflate for den enkelte tomt ikke overstige 40% av netto tomteareal.»*

Grad av utnytting oppgis å bli 33%, i tråd med gjeldende plan.

Konsesjonsområde

Eiendommen er omfattet av konsesjonsområde for fjernvarme.

Det fremgår av kap. 20.1 i kommuneplanen om Tilknytningsplikt innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme at:

> «*Bygning som oppføres innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme skal knyttes til fjernvarmen. Tilknytningsplikten gjelder for nybygg, hovedombygging, tilbygg, påbygg og bruksendring som er over 1000 m² oppvarmet BRA. Konsesjonsområdet omfatter de områder som til enhver tid er undergitt konsesjon i medhold av energiloven.*
>
> *Kommunen kan helt eller delvis gjøre unntak fra tilknytningsplikten der det dokumenteres at bruk av alternative løsninger for tiltaket vil være miljømessig bedre enn tilknytningen, jf. pbl. § 27-5 andre ledd (...).»*

Bestemmelsen i kommuneplanen kap. 20.1 er ikke gyldig, og får her ingen virkning i byggesaker. Likevel er det slik at det fremgår av *Forskrift om endring i vedtekt til plan- og bygningsloven § 66a, Fredrikstad kommune, Østfold* at det er en tilknytningsplikt innenfor gjeldende konsesjonsområde.

Dette medfører at dersom byggetiltaket omfattes av tilknytningsplikt, skal det settes vilkår i rammetillatelsen om avtale, slik retningslinjen i henhold til kap. 20.1 sier *Avtale om tilknytning: Krav om avtale om tilknytning til fjernvarme settes som vilkår ved rammetillatelsen.*

Nabovarsel
Naboer er lovlig varslet. Det foreligger ikke merknader i saken.

Konsekvenser for sosial bærekraft
Ikke relevant ut over de forhold som fremgår av vurderingen.

Konsekvenser for økonomisk bærekraft
a) Økonomiske konsekvenser – drifts- og investeringsbudsjett
Ikke relevant ut over de forhold som fremgår av vurderingen.

b) Samfunnsmessige konsekvenser
Ikke relevant ut over de forhold som fremgår av vurderingen.

Konsekvenser for miljømessig bærekraft
Ikke relevant ut over de forhold som fremgår av vurderingen.

Ansattes medbestemmelse
Ikke relevant.

Vurdering
Det søkes om
Det søkes om oppføring av nytt bygg i 2 etasjer for handel med plasskrevende varer på eiendommen Dikeveien 4, 738/73.

Tiltakets forhold til plan
Det omsøkte byggetiltaket er i sin helhet i samsvar med reguleringsplan for *FV 109 Råbekken-Alvim Parsell Råbekken- Rolvsøysund*, og reguleringsplanen for *Hauge – Rå.*

Tiltakets forhold til materielle bestemmelser i plan- og bygningsloven
Plan- og bygningsloven § 29-4
Det fremgår av Plan- og bygningsloven § 29-4 at

> *«Byggverkets plassering, herunder høydeplassering, og byggverkets høyde skal godkjennes av kommunen. Kommunen skal påse at veglovas bestemmelser om byggegrense og frisikt blir fulgt. Bygning med gesimshøyde over 8 meter og mønehøyde over 9 meter kan bare føres opp hvor det har hjemmel i plan etter kapittel 11 eller 12.*
>
> *Hvis ikke annet er bestemt i plan etter kapittel 11 eller 12, skal byggverk ha en avstand fra nabogrense som angitt i forskrift eller som minst svarer til byggverkets halve høyde og ikke under 4 meter (...)».*

Her sier reguleringsplanen for *Hauge - Rå* pkt. B at innenfor områder regulert til forretnings- og serviceformål tillates oppført bygg i inntil 2 etasjer og inntil 10 m høyde over ferdig planert terreng.

Omsøkte tiltak er i tråd med høydebestemmelsene i reguleringsplanen for *Hauge - Rå* pkt. B.

Det fremgår av reguleringsplan for FV 109 Råbekken-Alvim Parsell Råbekken- Rolvsøysund, hva gjelder byggegrense, jf. pkt. 6.2 at

> *«Der ikke annet er vist i plankartet gjelder en byggegrense mot fv. 109 på 30 meter fra midt veg. Fra gang- og sykkelveger gjelder en byggegrense på 10 meter fra midt veg.»*

Omsøkte bygning plasseres i tråd med pkt. 6.2 (byggegrense mot fv. 109) i reguleringsplan for FV 109 Råbekken-Alvim Parsell Råbekken- Rolvsøysund, målt i kart.

Etter plan- og bygningsloven § 29-4 andre ledd skal byggverk, inklusive eventuell kjeller/underjordisk parkering o.a., oppføres minst 4 meter fra nabogrensen. For byggverk høyere enn 8 meter er kravet at avstanden skal være minst byggverkets halve høyde. Andre avstandsgrenser kan følge enten av kommuneplanens arealdel, jf. § 11-9 nr. 5 eller av reguleringsplan, jf. plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 2.

Mot sydvest, mot Dikeveien 2, 738/81, viser snitt-tegninger gjennomsnittlig gesimshøyde for fasaden mot tilliggende nabogrense på 9,4 m. Avstand til felles grense mot 738/81 vises i situasjonsplan på 4,8 m, i tråd med avstandsbestemmelsene i plan- og bygningsloven § 29-4.

Visuelle kvaliteter
Fasadematerialet er hovedsaklig tenkt utført i stålplater. Det lille volumet som stikker frem og opp over hovedformen utføres i betong. Det samme gjelder midtfeltet i vestfasaden.

Omsøkte tiltak er gitt en god arkitektonisk utforming og gode visuelle kvaliteter, og er tilpasset omkringliggende bebyggelse og omgivelser.

Kommunedirektøren vurderer det slik at tiltaket tilfredsstiller de krav som knyttes til visuelle kvaliteter, høyde og volum, takutforming og sammenhengen med omgivelsene, jf. plan- og bygningslovens §§ 29-1 og 29-2.

<u>Vei og adkomst</u>
Tiltaket gir ikke ny/endret adkomst.

<u>Vann og avløp</u>
Eksisterende bygningsmasse på eiendommen er allerede tilkoplet offentlig vann- og avløp.

Det fremgår av søknad at omsøkte bygning koples til offentlig vann- og avløp.

Overvann skal håndteres i tråd med eventuelle krav i arealplan. Dersom håndtering av overvann ikke er regulert i plan, skal kravene i TEK17 § 15-8 følges. Det er ikke krav om at avledning av overvann og flomveier er ferdig prosjektert i detalj. Det vil være tilstrekkelig at avledning av overvann og flomveier er planlagt, og at eventuelle nødvendige privatrettslige rettigheter er sikret. Det redegjøres for at takvann/overvann blir ført til terreng.

Det må innsendes kart som viser ledningstrasé for stikkledninger i forbindelse med søknad om igangsettingstillatelse, samt redegjørelse for overvannshåndtering. Etter avtale med Teknisk forvalting – Kommunalteknikk 25.04.25, oversendes kart og redegjørelse Teknisk forvalting – Kommunalteknikk til uttalelse/vurdering forut for igangsettingstillatelse.

<u>Parkeringsløsninger bil og sykkel, jf. kommuneplanens bestemmelser kap. 16 og 17</u>

Området BKB1-2 omfatter eksisterende forretning/kontor/tjenesteyting. Innenfor området gjelder planbestemmelsene for formål forretning og service i reguleringsplan for Hauge - Rå, vedtatt av Rolvsøy kommune 19.02.1987, planID 244.

Her fremgår det at *All parkering og av- og pålessing skal skje på egen grunn. Om størrelse av parkeringsanlegg for den enkelte eiendom, vises til kommunal vedtekt til bygningslovens § 69.3.*

For *Forretnin*g stiller kommuneplanen krav om maks parkeringsplasser for bil:
- Maks 2 p-plasser pr. 100 m² BRA.
- HC; Min. 0,15 p-plasser pr. 100 m² BRA.

Der det etableres parkering med ti plasser eller flere, og uten at det er stilt krav om parkering i eller i medhold av plan- og bygningsloven, skal ladeinfrastruktur etableres. Minst 30 prosent av parkeringsplassene skal ha framlagt infrastruktur for lading og minst 10 prosent skal ha etablerte ladepunkt.

For *Forretnin*g stiller kommuneplanen krav om min. parkeringsplasser sykkel:
- Min. 2 parkeringsplasser sykkel pr. 100 m² BRA.
- Minst 25 prosent av sykkelplassene skal ha overbygg, mens minst 5 prosent av sykkelplassene skal være tilrettelagt for lastesykkel/sykkel med vogn.

Parkeringsdekning ift. Lager 157 er godkjent til 64 stk. p-plasser for bil, mens Felleskjøpet (tidl. KIWI) er godkjent med 38 plasser (2004/2005). Dette gir en totalitet på 102 p-plasser for hele eiendommen hvorav 5 av disse er avsatt til HC-plasser (97 ordinære plasser).

Ved oppføring av ny bygning vil behovet for p-plasser for bil øke med 45 ordinære plasser, og 3 HC-plasser. Samlet krav til parkering for eiendommen Dikeveien 4 og 6, 738/73, utgjør da 142 ordinære plasser (97+45), samt 8 HC-plasser (5+3).

Sykkelparkering var ikke et krav i forbindelse med oppføring av tidligere bygg på eiendommen, slik at det nå kun vil være et krav på 45 plasser samlet.

Det bekreftes, i redegjøres, at parkeringsdekning, som vist til over, er ivaretatt.

Forholdet til utvalgte naturtyper
Ifølge tilgjengelige data finnes det ikke registreringer av truede arter, utvalgte naturtyper eller andre forhold som berøres av prinsippene i naturmangfoldsloven innenfor dette området.

Konklusjon
Omsøkte tiltak anses å være i tråd med gjeldende planer for området.

Kommunedirektøren anbefaler at planutvalget godkjenner søknad om rammetillatelse for oppføring av nytt bygg i 2 etasjer for handel med plasskrevende varer på eiendommen Dikeveien 4, 738/73.

ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE

FREDRIKSTAD KOMMUNE BYGGESAK OG GEOMATIKK
Postboks 1405
1602 FREDRIKSTAD

Vår ref.: 2025/6420-4 Deres ref.:2025/80377 Dato: 10.12.2025

Uttalelse - Fredrikstad kommune - gbnr. 738/73 - Dikeveien 4 - nytt bygg

Viser til brev fra Fredrikstad kommune, datert 25.11.2025.

Det ble, i planutvalgets møte av 22.05.25, utvalgssaksnr. 40/25, godkjent rammetillatelse for oppføring av nybygg i 2 etg. for handel med plasskrevende varer.

Det søkes nå om endring av gitt tillatelse med bruksendring, endrede fasader og fotavtrykk, samt dispensasjon fra kravet om plasskrevende varer for å etablere dagligvareforretning.

Planstatus

Tiltaksområdet er regulert i henhold til reguleringsplan for FV 109 Råbekken-Alvim Parsell Råbekken- Rolvsøysund, plan ID 1112, område BKB2, med formål Forretning, kontor, tjenesteyting. Deler av bygningskroppen er vist plassert innenfor hensynssone H310_2, ras og skredfare. Gjeldende kommuneplan, planID 913, viser nåværende bebyggelse og anlegg, der deler av bygget vises plassert innenfor hensynssone H310, ras- og skredfare.

Avlastningsområde for handel ved Dikeveien er vist på plankartet med bestemmelsesområde #4. Eiendommen ligger innenfor bestemmelsesområde #4: Dikeveien – Området skal benyttes til handel med plasskrevende varer. Dette omfatter trelast/byggevarer, gartneri/hagesentre, biler/motorkjøretøy, hvitevarer og møbler. Nyetablering av store forretninger/varehus, som i hovedsak selger varer som ikke er plasskrevende, såkalte «bigboxkonsepter», tillates ikke.

Kommunal- og distriktsdepartementet ga 11. desember 2023 en tolkningsuttalelse - Detaljeringsgraden i kommuneplanbestemmelser for underformålet forretninger og næringsbebyggelse:

«Lokalisering av handel og definisjon av hva som skal regnes som plasskrevende varer, er ikke klart hjemlet i noen av de nevnte bestemmelsene. Eventuell styring av hvilken type handel som skal etableres hvor, og om forretninger skal tillates på et område eller ikke, må skje gjennom bruk av arealformål med tilhørende underformål. For opplisting av tilgjengelige formål og underformål viser departementet til kart- og planforskriften. Dersom lokalisering og/eller

PLAN samfunnsplanlegging og miljø
Postadresse: Postboks 220, 1702 SARPSBORG
Besøksadresse: Oscar Pedersens vei 39, 1721 SARPSBORG
Telefon: 69 11 70 00
E-post: post@ofk.no
Internett: www.ofk.no
Org.nr.: 930580694

differensiering av varegrupper er omtalt i KPA, vil dette være å anse som retningslinjer og ikke juridisk bindende bestemmelser til kommuneplanen. Ved å bruke planbeskrivelser og retningslinjer i kommuneplanens arealdel vil kommunene ha anledning til å gi tydelige signaler og føringer på hvordan et handelsareal er tenkt brukt, herunder om detaljhandel skal kunne etableres og hvordan arealene skal fordeles mellom plasskrevende varegrupper, detaljvarer og annen næringsvirksomhet. Dette vil da igjen gi forutsigbarhet og føringer for etterfølgende reguleringsplaner.»

Det har vært behandlet to klagesaker av Statsforvalteren i Innlandet, hvor det er konkludert med at bestemmelse § 11-1 i kommuneplanens arealdel er å oppfatte som en retningslinje. Etablering av detaljhandel er derfor ikke avhengig av dispensasjon fra denne.

Vennlig hilsen

Øyvind Thømt
spesialrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:
STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS

Statsforvalteren
i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Vår dato: 19.12.2025
Vår ref: 2025/50782
Deres dato: 25.11.2025
Deres ref: 2025/80377

FREDRIKSTAD KOMMUNE BYGGESAK OG GEOMATIKK
Postboks 1405
1602 FREDRIKSTAD

Saksbehandler, innvalgstelefon
Ole Martinsen, 69247046

Fredrikstad - Gbnr 738/73 - Uttalelse til søknad om dispensasjon for endring av tillatelse

Vi viser til deres brev datert 25.11.2025 vedrørende søknad om dispensasjon for endring av tillatelse.

Kommunen skriver at det i planutvalgets møte av 22.05.25, utvalgssaksnr. 40/25, ble godkjent rammetillatelse for oppføring av nybygg i 2 etg. for handel med plasskrevende varer. Det søkes nå om endring av gitt tillatelse med bruksendring, endrede fasader og fotavtrykk, samt dispensasjon fra kravet om plasskrevende varer for å etablere dagligvareforretning.

Tiltaksområdet er regulert i henhold til reguleringsplan for FV 109 Råbekken-Alvim Parsell Råbekken- Rolvsøysund, med formål forretning, kontor og tjenesteyting. Deler av bygningskroppen er vist plassert innenfor hensynssone H310_2, ras- og skredfare. Gjeldende kommuneplan, viser nåværende bebyggelse og anlegg, der deler av bygget vises plassert innenfor hensynssone H310, ras- og skredfare.

Avlastningsområde for handel ved Dikeveien er vist på plankartet med bestemmelsesområde #4. Området skal benyttes til handel med plasskrevende varer. Dette omfatter trelast/byggevarer, gartneri/hagesentre, biler/motorkjøretøy, hvitevarer og møbler. Nyetablering av store forretninger/varehus, som i hovedsak selger varer som ikke er plasskrevende, såkalte «bigboxkonsepter», tillates ikke.

Søknaden begrunnes blant annet med at i forbindelse med utvidelsen av FV 109 må deler av bygget i Dikeveien 6 rives. Her lå dagligvareforretningen KIWI. På grunn av den forestående veiutvidelsen fornyet ikke KIWI leiekontrakten og denne delen av bygget står nå tomt. Det er selvfølgelig en svært uheldig situasjon for eier av bygget. På denne bakgrunn er det derfor et sterkt ønske å kunne reetablere dagligvareforretningen i Dikeveien 4.

Lovverk og Statsforvalterens rolle
Kommunen kan bare gi dispensasjon dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser, ikke blir vesentlig

tilsidesatt. I tillegg må fordelene ved å gi dispensasjon være klart større enn ulempene, jf. plan- og bygningsloven kapittel 19. Fordelene ved en dispensasjon skal primært knyttes til de offentlige hensyn som planen skal ivareta og de formål og hensyn som plan- og bygningsloven fastsetter.

Statsforvalteren skal påse at dispensasjoner ikke gis i strid med nasjonale og viktige regionale interesser innen miljøvern, landbruk, barn og unges interesser, folkehelse, samfunnssikkerhet og gravplasser. Vi skal følge opp Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innenfor våre ansvarsområder. Dette skjer ved at vi avgir uttalelser i saken før kommunen fatter vedtak. Vi har også klagerett på kommunens vedtak.

For ordens skyld gjør vi oppmerksom på at det er Statsforvalterens juridiske avdeling som behandler eventuelle klager på kommunens vedtak. Dersom Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus klager på et kommunalt dispensasjonsvedtak vil det være en annen Statsforvalter som behandler klagen.

Vurdering
Vi viser til klageavgjørelsene for Pancoveien 28 og Stabburveien 7, hvor det blant annet vises til tolkningsuttalelse fra Kommunal- og distriktsdepartementet datert 11.12.2023.

Vi har i byvekstavtalesamarbeidet tatt opp den oppståtte utfordringen med manglende styring av etablering av forretninger. Dette ved eksempelvis ved å endre bestemmelsene i kommuneplanens arealdel, jf. referat fra administrativ ledergruppe 03.09.2025.

Vi ber om å få tilsendt vedtaket.

Med hilsen

Carl Henrik Jensen
fagleder
Klima- og miljøvernavdelingen

Ole Martinsen
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:
Østfold fylkeskommune Postboks 220 1702 SARPSBORG

FREDRIKSTAD KOMMUNE

Saksnr.:	2024/26235
Dokumentnr.:	38
Løpenr.:	48912/2026
Klassering:	425/587

Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Planutvalget	26.02.2026	20/26

Eiendom 425/587 - Hyttefelt Midtre Langøya og Enhuskilen - Søknad om endring av gitt tillatelse - Etablering av p-plasser

Kommunedirektørens innstilling
Kommunedirektøren anbefaler planutvalget å fatte følgende vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven § 19-2, gis det dispensasjon fra formålet *offentlig trafikkområde* i reguleringsplan for Midtre Langøya og Enhuskilen, planID 250.
2. Dispensasjon gis på følgende vilkår:
    - Det kan maksimalt reserveres 65 parkeringsplasser for fritidsbebyggelsen, det vil si én plass for hver av eiendommene satt av til fritidsbebyggelse innenfor planområdet.
    - De resterende 38 parkeringsplassene skal opparbeides og gjøres tilgjengelig for allmennheten, for å sikre tilgang til friluftsområdene og turstien, og for å unngå privatisering av området. Plassene må skiltes slik at det tydelig framgår at de er allment tilgjengelige.
3. Søknad om endring av gitt tillatelse for opparbeidelse av private parkeringsplasser, godkjennes med hjemmel i plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71, med tilhørende bestemmelser og forskrifter.

Sammendrag
Ingeniørfirmaet Svendsen & Co AS, søker på vegne av Eikelunden Eiendom AS, om endring av gitt tillatelse for etablering av p-plasser. Det søkes også om dispensasjon fra formålet *offentlig trafikkområde* i reguleringsplan for Midtre Langøya og Enhuskilen, planID 250, fordi p-plasser regulert til offentlig formål ønskes etablert til bruk for hytteeierne innenfor det regulerte hytteområdet hyttefelt Midtre Langøya og Enhuskilen.

Kommunedirektøren anbefaler at planutvalget godkjenner søknaden.

Vedlegg
1 Oversiktskart - P-plasser Langøya
2 Renovasjon_parkering nord og vest
3 B01 VEIPLAN
4 F01 NORMALPROFILER OG SNITT
5 C06 Pplass
6 Supplering av søknad - Eiendom 425/587
7 Uttalelse fra Teknisk forvaltning vedrørende søknad om dispensasjon fra formålet offentlig trafikkområde i gjeldende plan - P - plasser - Eiendom 425/587
8 Tilbakemelding på uttalelse fra Teknisk forvaltning vedrørende søknad om dispensasjon fra formålet offentlig trafikkområde i gjeldende plan - P - plasser - Eiendom 425/587, datert 24.11.25
9 Tilbakemeld. fra Teknisk forvaltning vedr. søknad om disp. fra formålet offentlig trafikkområde

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)
Se sak 2024/26235 Elements.

Saksopplysninger
Det søkes om
Det søkes om *etablering av 103 parkeringsplasser* innenfor reguleringsplan for Midtre Langøya og Enhuskilen med planID 250. Det fremgår av vedlegg B01, veiplan, at parkeringsområdet sydvest har 54 p-plasser, mens området nordøst har 52 p-plasser, til sammen 106 p-plasser. Dette medfører ikke riktighet; ved *kontrolltelling* fremgår 103 p-plasser samlet (52 stk. + 51 stk.). Det tillegges at plankartet viser samlet 108 p-plasser (56 stk. + 52 stk. - Trafikkområder (offentlig, kjørevei, p-plass).

Søker redegjør slik

> *«Det søkes endring på gitt tillatelse for opparbeidelse av private parkeringsplasser på godkjent regulert plan når hele anlegget ble varslet, fikk naboer vedlagt reguleringsplan og ledningsplan, hvor parkeringsplassene er tegnet inn, vi anser derfor at de er varslet om opparbeidelse av disse, og ber om å slippe ny nabovarslingsrunde.*
>
> *Avkjørselstillatelse til parkeringsplass fra fv 1114, er gitt av Østfold fylkeskommune, og dispensasjon fra formål i plan om adkomst fra regulert parkeringsplass til adkomstkorridor, samt at veiplan og normalprofiler som viser parkeringsplassene og oppbygging av disse, lå ved søknaden. Søker anså derfor at parkeringsplassene var en del at søknaden. Parkeringsplassene er optimalisert for å gjøre minst mulig terrenginngrep, og det vil brukes interne masser fra hovedanlegget til oppbygging. Dette igjen minimerer trafikkbelastning og innhenting av eksterne masser.»*

Det fremgår av supplerende dokumentasjon, mottatt 09.09.25 bl.a. at:

> *«Det er riktig at parkeringsplasser er regulert til offentlig formål. Det har vært forsøkt å få utarbeidet en utbyggingsavtale/gjennomføringsavtale, for anlegg som skal overtas av kommunen. Dette har ikke latt seg gjennomføre så langt. Det kan være at kommunen, v/ avd. veg, ser at plassene ligger inn til en fylkesvei, og ikke i forbindelse med en kommunal vei som de har vedlikehold på, som gjør at det ikke er bærekraftig å bruke kommunale midler på to parkeringsplasser, hvor det i reguleringsbestemmelsene, §12, er fastsatt at dette er parkering for eksisterende og nye hytter på godkjent reguleringsplan «Midtre Langøya og Enhuskilen»*
>
> *Og siden dette er en privat eiendom, hvor det ikke er opprettet gjennomføringsavtale med kommunen, vil parkeringsplassene forbli i privat eie, og ikke åpen for allmennheten. Alle hytteeiere er forpliktet til å være med i det private veglaget, som skal drifte og vedlikeholde parkeringsplassene. Veglaget kommer sette å sette vedtektene for hvordan parkeringsplassene skal benyttes, driftes og vedlikeholdes.»*

Kort historikk og bakgrunn for søknaden
Det ble, i vedtak av 13.06.24, gitt tillatelse til opprettelse av 47 nye grunneiendommer til fritidsformål i samsvar med gjeldende reguleringsplan, der nye tomter utformes med eiendomsgrenser i tråd med både innregulert tomteinndeling og arealformålsgrense.

Hyttefeltet «Midtre Langøya og Enhuskilen» ble regulert i 1987. En liten del av feltet er allerede utbygd.

Det ble, i vedtak av 16.12.24, gitt dispensasjon fra formålet friluftsområde i reguleringsplan for Midtre Langøya og Enhuskilen for etablering av vann- og avløpsanlegg, samt adkomst

mellom regulert parkeringsplass og adkomstkorridor og midlertidig masselagring på egen eiendom under anleggsperioden.

Dispensasjon fra reguleringsplanen ble innvilget på følgende vilkår:

- Bom, som vist i veiplan, mottatt 29.11.24, må etableres slik at adkomstkorridorene ikke utvikler seg til å bli adkomstveier for biler.
- Inngrepet i naturen må begrenses til et minimum.
- Kyststien opprettholdes i størst mulig grad i den traséen den ligger i dag. Der det er nødvendig, legges stien(e) om og etableres innenfor område avsatt til «friområde» («adkomstkorridor»).
- Adkomstkorridorer opparbeides med grus.

Parkering skal foregå på område avsatt til biloppstillingsplass på felles parkeringsplass i gjeldende plan.

Adkomstkorridor er ikke ment som egen kjøreadkomst, men «korridor» som etableres som en gang- og transportvei, som en «grønn korridor», som sikrer adkomst til de ulike hyttene, og også som turtrasé for allmennheten. «Korridoren» er da ikke ment for bilkjøring, men skal være av en slik kvalitet at den skal være fremkommelig for barnevogn, ev. rullestol, og mulig kjørbar for transport (av- og pålessing), samt for utrykningskjøretøy, og også transport i anleggsfasen.

Etablering av parkeringsplass var ikke en del av søknaden som gjaldt etablering av vann- og avløpsanlegg, samt adkomst mellom regulert parkeringsplass og adkomstkorridor og midlertidig masselagring på egen eiendom under anleggsperioden. Det søkes derfor nå om endring av gitt tillatelse for etablering av parkeringsplasser.

<u>Planstatus</u>
Tiltaksområdene er avsatt til nåværende parkeringsanlegg i kommuneplanens arealdel, planID 913. Området ligger innenfor hensynssone H530, friluftsliv.

Området er også kartlagt som viktig friluftslivsområde (Kråkerøy, Langøya), jf. Miljødirektoratet Naturbase faktaark (symbolverdi ganske stor).

Tiltaksområdene er avsatt til parkeringsplass i reguleringsplanen for Midtre Langøya og Enhuskilen planID 250.

Det fremgår av plankartet under pkt. 3 for *Trafikkområder (offentlig)* blant annet at p-plass faller innenfor offentlig trafikkområde, altså regulert til offentlig formål. Samtidig fremgår det av gjeldende bestemmelser § 12, at *Parkering for nye og eksisterende hytter skal kun skje på de parkeringsplasser som er vist i planen.*

De deler av eksisterende reguleringsplan som regulerer areal til kommunaltekniske anlegg, lekeplasser og andre grønne arealer, gjelder her fullt ut, jf. kommuneplanen pkt. 1.1 bokstav g).

<u>Søknad om dispensasjon</u>
Etablering av p-plasser, som omsøkt, vil være avhengig av at det søkes om og innvilges dispensasjon fra formålet *offentlig trafikkområde* i gjeldende reguleringsplan. Det søkes om slik dispensasjon, der søker begrunner dispensasjonen slik:

> *«Dispensasjon fra formål i plan, offentlig parkering.*
> *Det søkes om dispensasjon fra bestemmelse i plan for å få gjort de offentlige parkeringsplassene på reguleringsplanen, med navn «Midtre Langøya og Enhuskilen», til felles parkeringsplasser for hytteeierne innenfor regulert hytteområde.*

I § 12 i reguleringsbestemmelsene står følgende:
«Parkering for nye og eksisterende hytter skal kun skje på de parkeringsplasser som er vist i planen.» Parkering for hytteeierne på regulert parkeringsareal er et krav i planen, jf. § 12 i bestemmelsene. Dette forholdet krever ikke dispensasjon.

Mesteparten av parkeringsplassene er båndlagt til eksisterende og nye hytter, i området. Eksisterende hytter har allerede tinglyste avtaler fra den gang kommune var grunneier om 2. stk. parkeringsplasser pr. hytte. Nye hytter blir tildelt 1. stk. parkeringsplass hver. Ut over plassene som er fordelt etter § 12 i planen, er det snakk om et fåtall parkeringsplasser som er ledig for annen bruk.

Tiltakshaver har rettet forespørsel til Fredrikstad kommune v/veiavdelingen for å se om det var grunnlag for å få en gjennomføringsavtale for drift og vedlikehold av de regulerte offentlige parkeringsplassene, så lenge § 12 i reguleringsbestemmelsene båndlegger mesteparten av plassene til hyttebebyggelsen. Tilbakemeldingen er at det ikke er samfunnsnyttig å bruke offentlige midler for å drifte og vedlikeholde disse to parkeringsplassene med de forutsetningene som ligger til grunn.

Det søkes derfor om dispensasjon for formålet offentlig parkering, til i stedet å gjelde privat felles parkering for hytteeierne, og at det dannes en velforening eller et veilag som tar seg av drift og vedlikehold av parkeringsplassene.

Plan- og bygningslovens § 19-2 (2) fastsetter:
«Dispensasjon kan ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, eller hensynene i lovens formålsbestemmelse, blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må fordelene ved å gi dispensasjon være klart større enn ulempene etter er en samlet vurdering. Det kan ikke dispenseres fra saksbehandlingsregler.»

Loven oppstiller følgelig to hovedvilkår for innvilgelse av dispensasjon:
1. *Blir hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, eller hensynene i lovens formålsbestemmelse, vesentlig tilsidesatt?*
2. *Er fordelene ved å gi dispensasjon tt er en samlet vurdering klart større enn ulempene?*

Nærmere om vesentlighetskravet:
Det følger av ordlyden at det ikke er tilstrekkelig at hensynene faktisk blir tilsidesatt; loven oppstiller også et vesentlighetskrav.
Det er åpenbart at hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra ikke blir vesentlig tilsidesatt. Reguleringsplanen bestemmer allerede at det alt overveiende av parkeringsplasser på de to parkeringsfeltene er avsatt til private plasser for hytteeierne. Det at de få overskuddsplassene som ikke går med til å dekke kravet i bestemmelsenes § 12, avsettes til private fellesplasser for hytteeierne i stedet for å opprettholde et offentlig formål for et fåtall plasser ved siden av hytteparkeringen, innebærer ikke at hensynet bak bestemmelsen blir vesentlig tilsidesatt. Tvert imot er hovedhensynet bak planen å ivareta felles parkering for hytteeierne.

Nærmere om interesseavveiningen:
Det er ingen ulemper forbundet med dispensasjon fra formålsbestemmelsen. Arealene skal uansett benyttes til fellesparkering for hytteeiendommene. Kommunen fritas for drift og vedlikehold av plassene som allerede er båndlagt gjennom bestemmelsene i § 12, drift og vedlikehold av plassene organiseres samlet gjennom velforeningen.»

Høringsuttalelser
Teknisk forvaltning skriver i uttalelse av 24.11.25 blant annet at det ikke er naturlig at

kommunen drifter en offentlig parkeringsplass som ikke er koblet til kommunalt veinett, i tråd med veglova § 1. Likevel ser kommunen verdien av at noe av plassen brukes av allmennheten for å gi bedre tilgang til friluftsområder. Teknisk forvaltning vurderer det som akseptabelt at parkeringsplassene blir private, så lenge minst 10 % av plassene er tilgjengelige for allmennheten, og kommunen ikke får ansvar for drift og vedlikehold. Dette anses å ivareta hensynet bak reguleringsbestemmelsen, og uten slik offentlig tilgang kan dispensasjon vanskelig begrunnes etter plan- og bygningsloven.

Dette blir besvart i tilbakemelding av 17.12.25, der det framkommer at vilkårene må ha klar sammenheng med tillatelsen og ikke være urimelig tyngende, og at det etter dette finnes tre muligheter, enten at kommunen selv drifter de 10 % av parkeringsplassene som gjøres tilgjengelige for allmennheten, alternativt driftes hele plassen kommunalt eller som heleid privat p-plass. Kommunedirektøren ba deretter Teknisk forvaltning gi en rask avklaring på hvilken løsning som kan anses som gjennomførbar.

Teknisk forvaltning skriver i ny uttalelse av 02.02.26 at

«Det vises til møte vedr saken 21.01.26

Omsøkt areal ligger innenfor område regulert til offentlig trafikkområde, jf. gjeldende reguleringsplan. Etter bestemmelsene i § 12 skal parkering for nye og eksisterende hytter kun skje på de parkeringsplasser som er vist i planen.

Fredrikstad kommune har tidligere avgitt uttalelse i forbindelse med nabovarsel som eier av naboeiendommen gnr/bnr 425/19. Eiendommen er regulert til friluftsområde og tursti, og omfatter store deler av Langøya sør/vest for reguleringsplanområdet. Området er i kommuneplanens arealdel avsatt til LNF med hensynssone friluftsliv, og kyststien går gjennom området.

Fredrikstad kommune, som veimyndighet, vurderer at en offentlig parkeringsplass som ikke har tilknytning til kommunalt veinett, faller utenfor det naturlige ansvarsområdet for kommunal drift og vedlikehold. Dette bygger på Veglova § 1, som definerer kommunens ansvar for veier og tilhørende anlegg. Når parkeringsplassen ikke er en integrert del av kommunens veistruktur, anses det som uforholdsmessig å overta drifts- og vedlikeholdsansvaret, da dette ikke er i tråd med lovens formål om helhetlig forvaltning av veinettet.

Samtidig ser Fredrikstad kommune stor verdi i at deler av parkeringsplassen settes av til allmennheten, slik at området kan benyttes som utgangspunkt for turer og rekreasjon. Dette vil bidra til økt tilgjengelighet til verdifulle friluftslivsområder for store brukergrupper, og styrke kommunens mål om god folkehelse og aktive liv.

Teknisk

Teknisk forvaltning vurderer det som akseptabelt at parkeringsplassene etableres med privat eierskap, forutsatt at:

- *Minimum 10% av parkeringsplassene gjøres tilgjengelig for allmennheten, for å sikre tilgang til friluftsområdene og turstien, og for å unngå privatisering av området. Plassene må skiltes slik at det tydelig framgår at de er allment tilgjengelige.*

Vi vurderer at et slikt vilkår ivaretar hensynet bak bestemmelsen det dispenseres fra, og at fordelene ved dispensasjon da blir klart større enn ulempene. Dersom allmennhetens tilgang til parkering ikke sikres, mener vi at hovedvilkårene i plan- og bygningsloven for å gi dispensasjon ikke nødvendigvis er oppfylt.»

Konsekvenser for sosial bærekraft
Ikke relevant ut over de forhold som fremgår av vurderingen.

Konsekvenser for økonomisk bærekraft
a) Økonomiske konsekvenser – drifts- og investeringsbudsjett
Det *kan* tilkomme kostnader dersom kommunen ønsker å inngå som en del av et veilag.

b) Samfunnsmessige konsekvenser
Ikke relevant ut over de forhold som fremgår av vurderingen.

Konsekvenser for miljømessig bærekraft
Ikke relevant ut over de forhold som fremgår av vurderingen.

Ansattes medbestemmelse
Ikke relevant.

Vurdering
Søknad om dispensasjon
Adgangen til å gi dispensasjon og lovens vilkår
Utgangspunktet og hovedregelen er at lov-, plan- og forskriftsbestemmelser skal følges. Etter plan- og bygningsloven § 19-2 har kommunen etter nærmere vurdering likevel anledning til å gi varig eller midlertidig dispensasjon fra bestemmelser fastsatt i eller i medhold av nevnte lov.

Bestemmelsen oppstiller to vilkår, som begge må innfris for å kunne dispensere. Dersom begge vilkår innfris, skal det i tillegg foretas en helhetlig vurdering, hvor det avgjøres om dispensasjon skal gis. Dispensasjon er noe kommunen kan innvilge dersom vilkårene oppfylles, jf. bestemmelsens ordlyd.

For det første kan det ikke gis dispensasjon dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser blir vesentlig tilsidesatt. For det andre må fordelene ved å innvilge dispensasjon være klart større enn ulempene dispensasjonen vil medføre.

Ved dispensasjon fra loven og forskriften til loven skal det legges særlig vekt på dispensasjonens konsekvenser for helse, miljø, jordvern, sikkerhet og tilgjengelighet. Det er i utgangspunktet fordeler og ulemper for de allmenne interessene som skal avveies.

Det vil derfor i hovedsak være samfunnsmessige hensyn av planfaglig og arealdisponeringsmessig karakter som har vekt når det er snakk om fordeler og ulemper. I en dispensasjonsvurdering er det ikke tilstrekkelig at situasjonen for de allmenne interessene ikke forverres. Det må også påvises en fordel av dispensasjonen, primært for allmenne interesser.

Personlige fordeler/forhold vil bare unntaksvis kunne tillegges vekt i en dispensasjonsvurdering. Sosialmedisinske, personlige og menneskelige hensyn har normalt ikke avgjørende vekt i dispensasjonsvurderingen.

Blir hensynene bak formålet offentlig trafikkområde vesentlig tilsidesatt?
I reguleringsplaner klassifiseres trafikkområder som underformål til «Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur». Dette omfatter blant annet kjøreveier, kollektivknutepunkt, gang- og sykkelveier og parkeringsarealer. Slike arealer reguleres ofte med bestemmelser om støy, forurensning, buffersone, drift og estetisk utforming, for å sikre gode naboforhold og et forsvarlig miljø.

Arealformålet *offentlig trafikkområde* omfatter områder avsatt til transportformål og offentlig ferdsel. Formålet skal legge til rette for sikker og effektiv transport for alle trafikantgrupper, inkludert gående, syklende, kollektivtrafikk og biltrafikk. Det skal ivareta trafikksikkerhet med særlig hensyn til myke trafikanter, og sikre universell utforming og god tilgjengelighet for alle brukere. Videre skal formålet ivareta miljø- og klimahensyn, bidra til bærekraftige transportløsninger, støtte opp under forutsigbar arealbruk og god samfunnsplanlegging samt bidra til reduksjon av støy og forurensning. God estetisk og funksjonell utforming er også en del av formålet. Disse hensynene samsvarer med plan- og bygningslovens mål om bærekraftig utvikling, helhetlig planlegging og ivaretakelse av allmenne interesser, jf. plan- og bygningsloven § 1-1. Intensjonen er å sikre at områdets trafikkfunksjon ikke svekkes over tid, og at arealet ikke tas i bruk på en måte som hindrer offentlig ferdsel eller reduserer kapasitet, tilgjengelighet eller drift.

Det omsøkte tiltaket gjelder etablering av privat parkeringsplass innenfor et område regulert til offentlig trafikkområde. Selv om privat parkering normalt ikke faller direkte inn under formålet, kan tiltaket likevel anses forenlig dersom det ikke påvirker områdets trafikale funksjon eller reduserer tilgjengelighet og bruk for allmennheten. I dette tilfellet vurderes tiltaket å være lokalisert i et areal som ikke er nødvendig for gjennomgående ferdsel, møteplassfunksjoner, sikthensyn eller annen trafikkavvikling. Tiltaket påvirker heller ikke fremkommeligheten for gående, syklende, kjørende eller utrykningskjøretøy, og det anses ikke å være til hinder for drift og vedlikehold, herunder brøyting, renovasjon og teknisk infrastruktur. Parkering er i seg selv et trafikkrelatert formål, og der tiltaket ikke innskrenker den offentlige trafikkfunksjonen, kan det betraktes som forenlig med reguleringsformålet.

Det er registrert 65 hytteeiendommer innenfor planen. Dette inkluderer opprettelse av 47 nye grunneiendommer, jf. vedtak av 13.06.24. Dette utgjør 1,6 p-plasser pr. eiendom, utregnet fra 103 p-plasser. Av § 12 i gjeldende plan fremgår det at *Parkering for nye og eksisterende hytter skal kun skje på de parkeringsplasser som er vist i planen.*

Dersom reguleringsplanen er «taus» hva gjelder krav til *antall* p-plasser, vil gjeldende kommuneplan utfylle reguleringsplanen for området. I dette tilfellet har verken gjeldende reguleringsplan eller gjeldende kommuneplan bestemmelser om krav til *antall* p-plasser for hyttebebyggelse.

I mange av kommunens reguleringsplaner for hyttefelt fra perioden 1970- til tidlig 1990-tallet, ble det satt av felles parkeringsarealer, ofte plassert ved starten av feltet eller langs adkomstveien. På Kråkerøy var det vanlig at hytteområder ble regulert med felles parkeringsplasser, spesielt i kystnære områder der terreng og naturhensyn gjorde biladkomst til hver enkelt hytte mindre ønskelig. Reguleringsplanene markerte som regel parkeringsformål tydelig i plankartet, enten som felles eller offentlige parkeringsarealer. Dette hang sammen med at store deler av kystsonen ble brukt av allmennheten, og kommunen hadde en klar praksis for å sikre tilgang til friluftsområder og unngå privatisering av kysten.

Bestemmelsene om parkering var gjerne enkle og fokuserte på formål snarere enn detaljer om drift og organisering, som ofte ble løst gjennom avtaler eller praksis i etterkant. I områder uten kjørbar adkomst til hyttene var det helt normalt at reguleringsplanen la inn en felles parkeringsplass som en nødvendig del av infrastrukturen i feltet.

Det fantes ingen faste krav til hvor mange parkeringsplasser et hyttefelt skulle ha på 1970–90-tallet, verken nasjonalt eller i Fredrikstad, men praksis var likevel forholdsvis ensartet. I hytteområdene på Kråkerøy og ellers i Fredrikstad kommune, ble parkeringskapasiteten som regel tilpasset antallet hytter og graden av biladkomst. Der veien ikke gikk helt fram til hyttene, la man ofte opp til omtrent én parkeringsplass per hytte, og noen ganger litt færre, siden bruken var mer sesongpreget og bilavhengigheten mindre enn i dag. I områder med

bedre adkomst kunne færre plasser dekke behovet, og én felles parkeringsplass kunne betjene flere hytter. Det vanlige var derfor å avsette et samlet parkeringsareal som stod i rimelig forhold til antallet hytter, uten detaljerte normer eller presise beregninger slik vi ser i dagens planpraksis.

Kommunedirektøren oppfatter, utfra datidens vanlige praksis, at det i gjeldende reguleringsplan ble lagt til rette for en parkeringskapasitet som tilsvarte omtrent én plass per hytte.

For at formålet *offentlig trafikkområde* ikke skal bli vesentlig tilsidesatt, bør derfor et større antall av de 103 p-plassene være tilgjengelig for allmennheten.

Vilkåret om at det kan reserveres maksimalt 65 parkeringsplasser for fritidsbebyggelsen (det vil si én plass for hver av eiendommene innenfor planområdet), samt at de resterende 38 parkeringsplassene (103 stk. – 65 stk.) skal gjøres tilgjengelig for allmennheten, sammen med krav om tydelig skilting og tilgjengelighet, sikrer fortsatt betjening av offentlige interesser.

Teknisk forvaltning skriver i sin uttalelse at minst 10 % av plassene skal være tilgjengelig for allmennheten. Vi vurderer imidlertid at når de 38 plassene, som ikke reserveres for fritidsbebyggelsen, gjøres tilgjengelig for allmennheten, er dette godt innenfor de 10 % og derfor i tråd med føringene fra Teknisk forvaltning.

Dette opprettholder muligheten for korttidsparkering og ordinær allmenn tilkomst, samtidig som det bidrar til en trafikksikker og ordnet atkomst til omkringliggende arealer. Tiltaket vurderes derfor ikke å tilsidesette de hensyn som ligger til grunn for formålet *offentlig trafikkområde*, ettersom arealet fortsatt vil ivareta funksjoner som understøtter offentlig tilgjengelighet og ferdsel.

Løsningen ivaretar dermed intensjonen bak formålet, ved at den både tilrettelegger for offentlig bruk og opprettholder nødvendige trafikale funksjoner, samtidig som resterende plasser kan benyttes av hytteeiere. Dispensasjonen, slik den gis med vilkår, innebærer dermed ingen vesentlig reduksjon i offentlig tilgang eller i områdets funksjon som trafikkområde.

På denne bakgrunn vurderes det at etableringen av privat parkeringsplass ikke vesentlig tilsidesetter hensynene bak formålet *offentlig trafikkområde*, og at tiltaket derfor kan anses som forenlig med gjeldende reguleringsplan.

Kommunedirektøren vurderer at en dispensasjon i denne konkrete saken ikke undergraver planens intensjoner, og at formålshensynene i planen fortsatt ivaretas på en tilfredsstillende måte.

For øvrig vises det til ansvarlig søkers redegjørelse.

Er fordelene klart større enn ulempene?
Fordelene ved en dispensasjon skal primært knyttes til offentlige hensyn som planen skal ivareta, samt til de formål og hensyn som følger av plan- og bygningsloven. Kravet om at fordelene skal være «klart større enn ulempene» innebærer at det må foreligge en kvalifisert overvekt av fordeler. Ordlyden presiserer at dispensasjon normalt ikke bør gis dersom hensynene bak bestemmelsen det søkes dispensasjon fra fortsatt gjør seg gjeldende med styrke. Det er ikke tilstrekkelig at tiltaket ikke medfører ulemper; det må foreligge faktiske fordeler av samfunnsmessig karakter. Fordeler i vurderingen er fordeler for allmenne interesser og ikke personlige eller økonomiske fordeler for tiltakshaver. Det er særlig hensyn knyttet til god areal- og ressursutnytting som er relevante ved dispensasjonsvurderingen.

Det er fordeler ved *dispensasjonen*, sammenlignet med situasjonen dersom tiltaket ble realisert i henhold til planen, som skal vurderes. I denne konkrete saken er det forsøkt å komme fram til en utbyggingsavtale med kommunen, slik at kommunen kunne ta over driften av parkeringsplassene, i tråd med planen. Det er imidlertid ikke aktuelt for kommunen å ta over driften av disse plassene. Alternativet til dispensasjon vil derfor være at parkeringsplassene ikke etableres i det hele tatt. Kommunedirektøren anser det som en fordel at parkeringsplassene etableres.

Tiltaket kan føre til bedre trafikksikkerhet og et mer ordnet trafikkbilde. En tydelig avgrenset parkeringsplass på privat grunn kan redusere behovet for tilfeldig og uoversiktlig parkering langs veikanten, noe som igjen kan bedre siktforholdene for trafikanter og redusere farlige situasjoner. Mindre uforutsigbar parkering og ryddigere trafikkmønstre skaper større trygghet for myke trafikanter som gående, syklende og barn. Dette er forhold som ligger tett opp til formålet med offentlig trafikkområde, som nettopp skal sikre sikker og effektiv ferdsel.

Tiltaket vil også kunne avlaste gateareal som ellers ville blitt brukt til parkering. Når parkering flyttes bort fra offentlig kjøreareal, kan dette frigjøre plass som forbedrer framkommeligheten for større kjøretøy, gir bedre mulighet for manøvrering, letter snølagring og reduserer risikoen for blokkering av trafikk. Dette bidrar positivt både til trafikksikkerhet og framkommelighet for allmennheten.

Videre opprettholdes områdets trafikkfunksjon, ettersom parkeringsplassen etableres i et areal som ikke er i aktiv bruk som ferdselsareal og heller ikke vurderes nødvendig for framtidig trafikkavvikling. Tiltaket ligger ikke i konflikt med ganglinjer, siktsoner, møteplasser, kollektivtraseer eller tekniske installasjoner. Slik plassering innebærer at tiltaket ikke svekker områdets primære formål og ivaretar prinsippet om effektiv bruk av arealer innenfor trafikkområdet.

Det er også vurdert at tiltaket ikke skaper hindringer for drift og vedlikehold av annet veiareal i området. Parkeringsarealet vil ikke komme i konflikt med kommunens behov for brøyting, snøhåndtering, renovasjon eller tilkomst for teknisk drift i nærhet til de omsøkte p-plassene. Dette innebærer at nødvendige driftsoppgaver kan utføres på samme måte som tidligere, noe som ofte er avgjørende i vurderingen av tiltak innenfor offentlig trafikkområde.

Tiltaket gir i tillegg bedre bokvalitet for hytteeiere, ved at det etableres en trygg og mer tilgjengelig parkeringsløsning med kortere avstand mellom parkering og hyttene. Det reduserer også behovet for å bevege seg i trafikkert gateareal ved av- og påstigning. Selv om dette er en privat fordel, har det samtidig en indirekte positiv effekt for trafikksikkerhet og områdets generelle funksjon, ettersom færre trafikanter vil oppholde seg i området avsatt til kjørevei (Langøyveien).

Parkering er i seg selv en trafikkfunksjon, og reguleringsformålet åpner for at trafikkrelaterte tiltak kan inngå i samme arealformål så lenge områdets ferdselsfunksjon ikke svekkes. Siden tiltaket etableres i et område som ikke er i bruk til offentlig ferdsel, og ikke reduserer kapasitet, tilgjengelighet eller sikkerhet, er det en hensiktsmessig og praktisk bruk av arealet.

Når det gjelder ulempene, er en relevant innvending at etablering av privat parkering innenfor et offentlig trafikkområde kan innebære en viss grad av privatisering. I dette tilfellet vurderes ulempen imidlertid som begrenset, ettersom det stilles vilkår om at 38 av det totale antallet parkeringsplasser skal gjøres tilgjengelig for allmennheten.

Dette vilkåret reduserer ulempene tiltaket skaper ved å sikre at hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra blir ivaretatt, balanserer motstridende interesser, gjør tiltaket mer akseptabelt innenfor lovens formål og sørger for at «fordelene er klart større enn

ulempene», jf. plan- og bygningsloven § 19-2 andre ledd. Vilkåret anses å være saklig, nødvendig og forholdsmessig, og har tilknytning til dispensasjonen, fremmer hensynene bak plan- og bygningsloven, står i rimelig forhold til tiltaket og anses ikke å være urimelig tyngende.

Vilkåret bidrar til å sikre at området ikke privatiseres, bevarer ferdsel, tilgjengelighet og offentlig funksjon, avverger ulemper og risiko og opprettholder intensjonen med planformålet. Dette bidrar til å sikre tilgang til friluftsområdene og turstiene og hindrer at området framstår som privatisert. Plassene skal skiltes tydelig slik at de fremstår som allment tilgjengelige.

Samlet sett påvirker tiltaket verken kapasitet, tilgjengelighet eller sikkerhet for offentlig ferdsel, og det kommer ikke i konflikt med drift eller teknisk infrastruktur. Det etableres i et areal som ikke inngår i den aktive trafikksonen, og det bidrar til en mer ordnet og trafikksikker bruk av området. Så lenge det ikke er aktuelt for kommunen å etablere parkeringsplassene og å ta over driften, er det reelle alternativet til dispensasjon at parkeringsplassene ikke etableres overhodet. Kommunedirektøren anser at det er en stor fordel at plassene opparbeides, og viser til momentene i vurderingen ovenfor.

Ulempene fremstår som begrensede og har liten betydning for områdets funksjon som offentlig trafikkområde. På denne bakgrunn vurderes fordelene ved tiltaket som klart større enn ulempene, og etableringen av privat parkeringsplass anses som forenlig med hensynene bak formålet offentlig trafikkområde.

Hensynene i lovens formålsbestemmelse og nasjonale eller regionale interesser
Hensynene bak lovens formålsbestemmelse i plan- og bygningsloven § 1-1 er at planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter, samt at det skal legges vekt på langsiktige løsninger og konsekvenser for miljø og samfunn skal beskrives.

Kommunens adgang til å la være å gi dispensasjon
Dispensasjonsbestemmelsen er en «kan»-bestemmelse. Det medfører at selv om begge vilkårene for å gi dispensasjon er oppfylt, er det ingen som har krav på å få innvilget en dispensasjonssøknad. Kommunen står derfor fritt til å avgjøre om det skal gis dispensasjon.

En potensiell ulempe er fare for presedens, ved at tilsvarende tiltak kan utløse forventninger om lignende løsninger andre steder. I denne saken vurderes tiltaket å være såpass lokasjonsspesifikt og begrenset, at faren for presedens anses som liten.

Oppsummering
Plan- og bygningsloven stiller omfattende krav til hvordan arealplaner skal utarbeides, med gode prosesser for medvirkning og faglige vurderinger før en plan kan vedtas. Et sentralt prinsipp er at planene skal være et forutsigbart og pålitelig grunnlag for beslutninger, og at de ikke skal undergraves gjennom etterfølgende unntak.

Derfor bør endringer i planforutsetningene som hovedregel behandles gjennom ordinær planprosess, ikke gjennom dispensasjon. Ingen har rettskrav på å få dispensasjon.

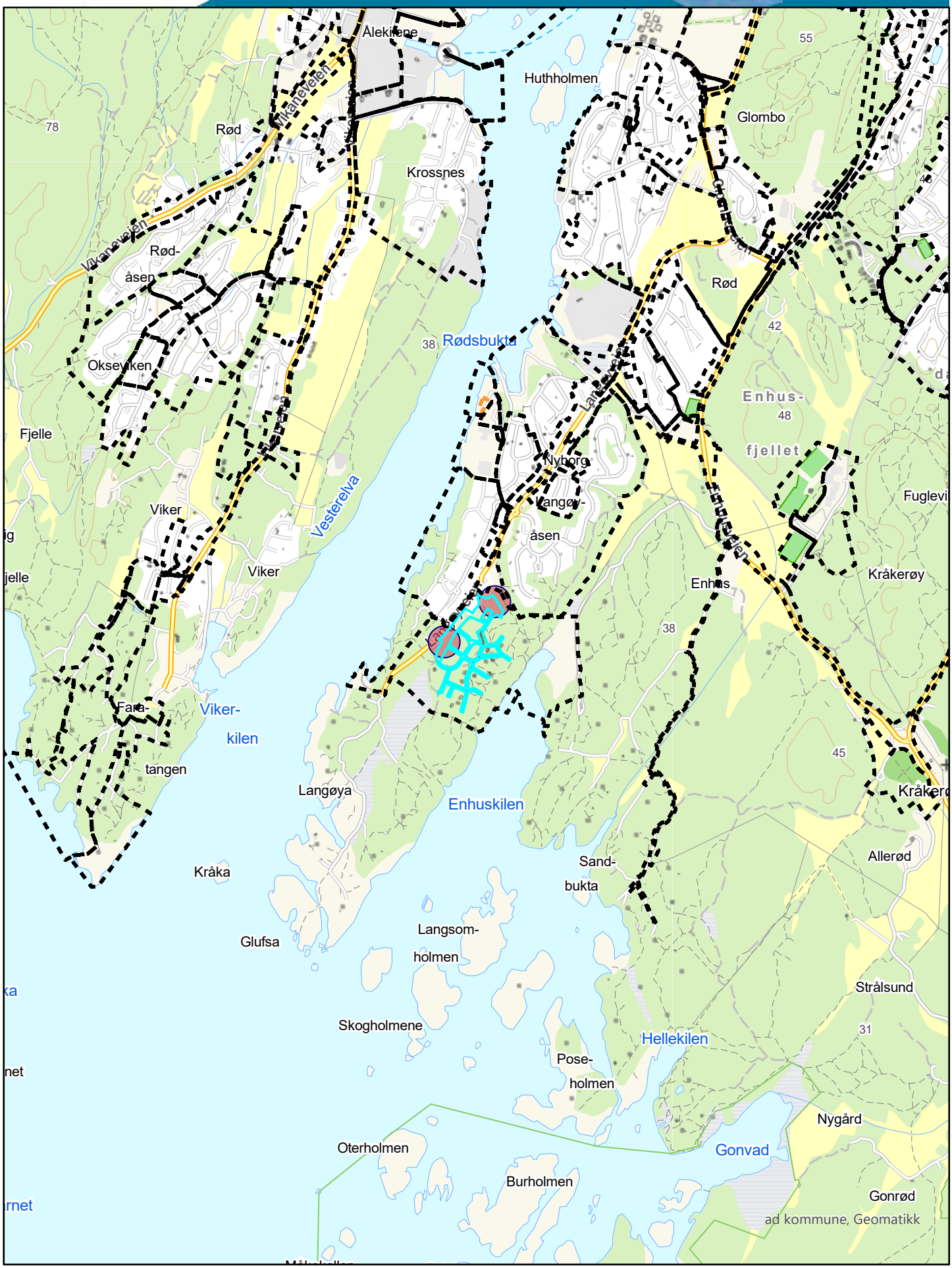
Å fravike lov eller gjeldende planer skal ikke være en enkel adgang, men krever grundige og faglig godt begrunnede vurderinger. En praksis der dispensasjon gis hyppig, vil svekke og uthule arealplaner som overordnede styringsverktøy.

Kommunedirektøren vurderer at dispensasjonen ikke setter til side de hensyn bestemmelsen skal ivareta, heller ikke lovens formål eller nasjonale og regionale interesser. Fordelene ved å gi dispensasjon anses som klart større enn ulempene.

Konklusjon
Kommunedirektøren vurderer at det ligger til rette for å innvilge dispensasjon fra formålet offentlig trafikkområde i reguleringsplan for Midtre Langøya og Enhuskilen, da hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser ikke blir vesentlig tilsidesatt og fordelene er klart større enn ulempene, jf. vurderingstemaet i plan- og bygningsloven § 19-2.

Kommunedirektøren anbefaler planutvalget å godkjenne søknad om dispensasjon fra formålet offentlig trafikkområde i reguleringsplan for Midtre Langøya og Enhuskilen, for etablering av parkeringsplasser.

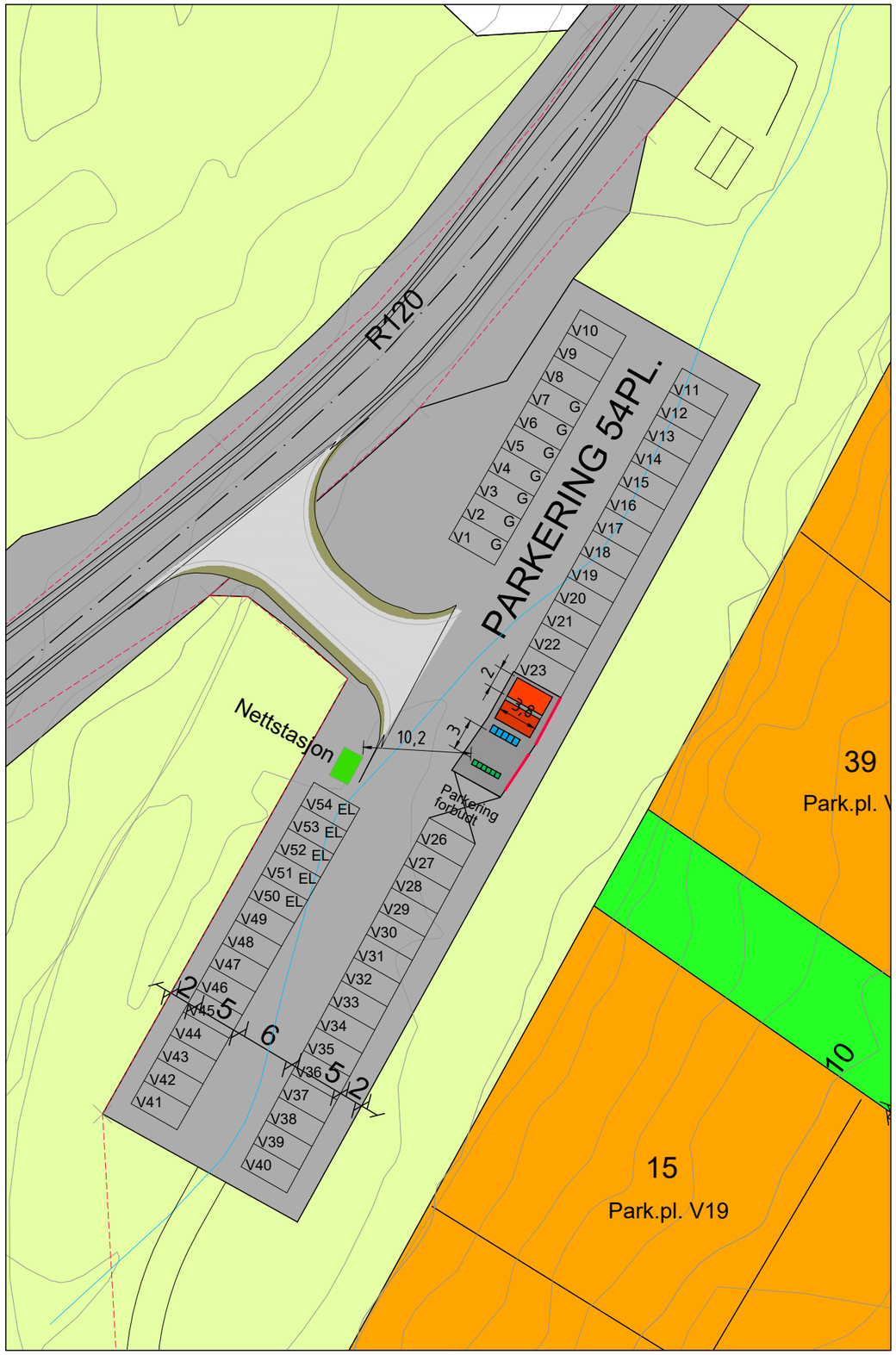
FREDRIKSTAD KOMMUNE

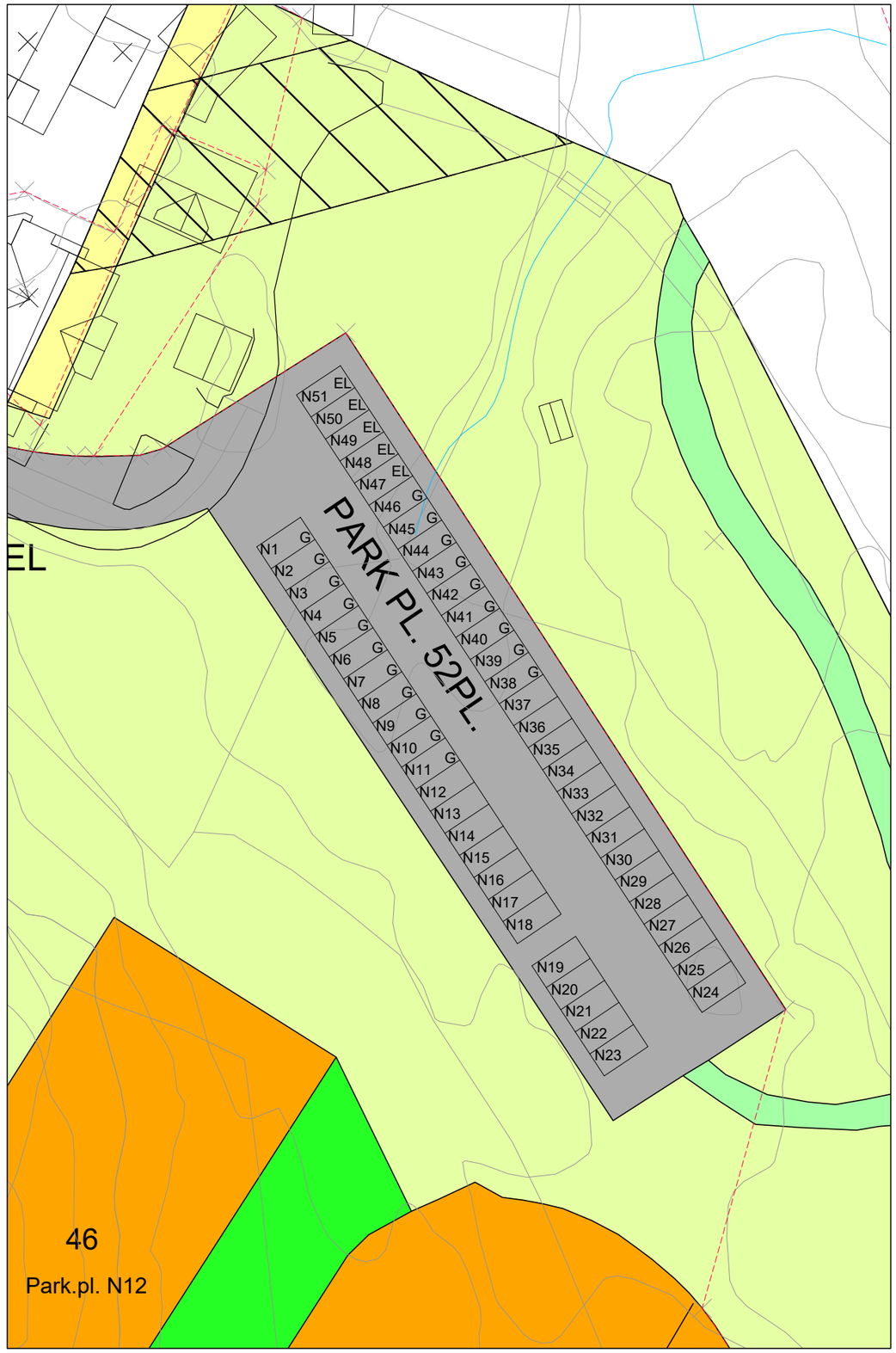


0 700 Meter

Målestokk 1:20 000

Dato 28.01.2026


R120
PARKERING 54PL.
V1 G
V2 G
V3 G
V4 G
V5 G
V6 G
V7 G
V8
V9
V10
V11
V12
V13
V14
V15
V16
V17
V18
V19
V20
V21
V22
V23
V24
V25
2
3,6
3
10,2
Nettstasjon
Parkering forbudt
V54 EL
V53 EL
V52 EL
V51 EL
V50 EL
V49
V48
V47
V46
V45
V44
V43
V42
V41
V40
V39
V38
V37
V36
V35
V34
V33
V32
V31
V30
V29
V28
V27
V26
2
5
6
5
2
39
Park.pl. V
10
15
Park.pl. V19


EL
PARK PL. 52PL.
N1 G
N2 G
N3 G
N4 G
N5 G
N6 G
N7 G
N8 G
N9 G
N10 G
N11 G
N12
N13
N14
N15
N16
N17
N18
N19
N20
N21
N22
N23
N24
N25
N26
N27
N28
N29
N30
N31
N32
N33
N34
N35
N36
N37
N38
N39
N40
N41
N42
N43
N44
N45
N46
N47 EL
N48 EL
N49 EL
N50 EL
N51 EL
46
Park.pl. N12

FELLES AVKJØRSEL

PARKERINGSPLASS

BOLIG

FRILUFTSOMRÅDE

FRILUFTSOMRÅDE
116 DAA

HYTTOMRÅDE
73.7 DAA

ADKOMSTKORRIDOR FOR HYTTETOMTENE

Veibom

TURVEI

FRIOMRÅDE
BADEPLASS
17.5 DAA

SMÅBÅTHAVN
1 DAA

SMÅBÅTHAVN
46 PLASSER
3.3 DAA

R12.5

660

Oppdatert avkjørsel og veibom som følge av innspill ved søknad	NPN	JAT	291124	A
Ang.	Sign.	Godkj.	Dato	Rev.

EIKELUNDEN AS - LANGØYA HYTTEPARK

UTBYGGING LANGØYA HYTTEPARK

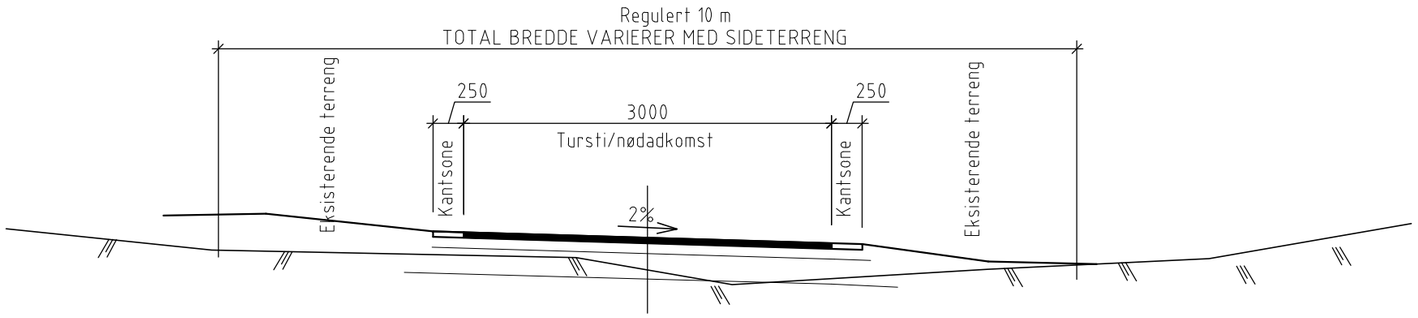
VEIPLAN

Målestokk	1:1000 A1
Dato / Tegnet av	24.09.24 / NPN
Prosjektert av	JAT
Kvalitetssikret av	NPN
Prosjekt nr.	990.005
Tegning nr. / Rev.	B01 / A

INGENIØRFIRMAET SVENDSEN & CO AS

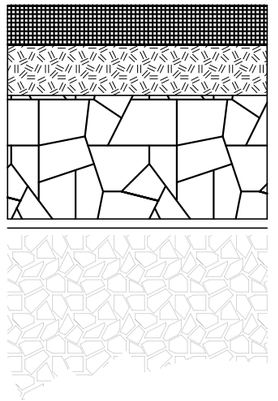
GRØNTKORRIDOR

-1:50-



OPPBYGNING, GRØNTKORRIDOR /NØDADKOMST

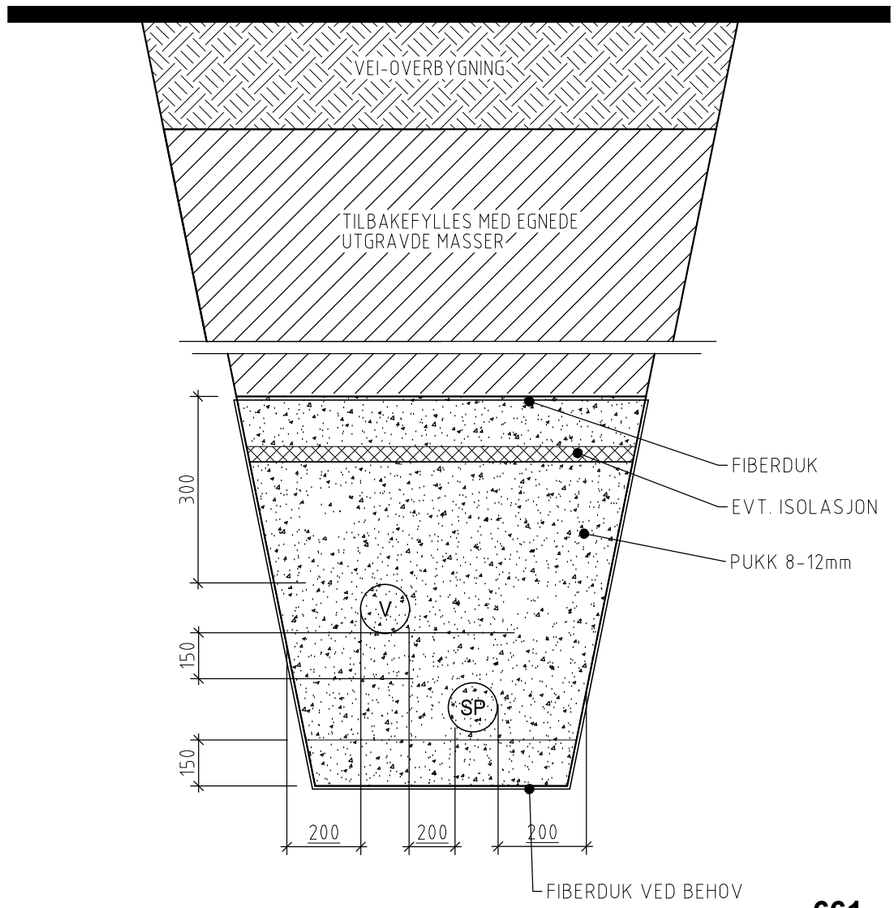
-1:10-



GENERELLT GRØFTESNITT, PRINSIPP

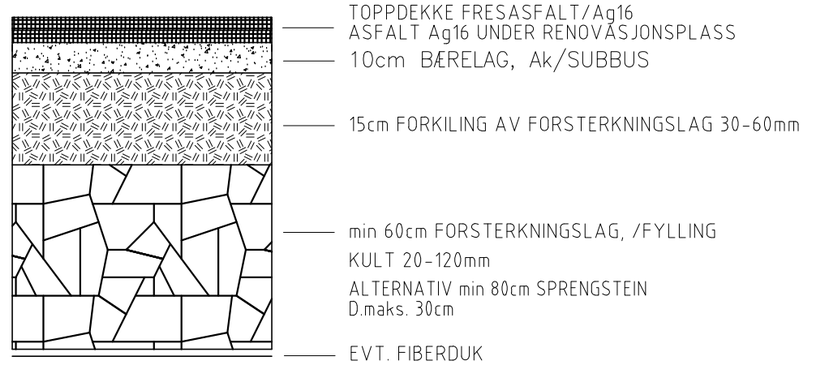
-1:20-

Private ledninger legges inn på tilhørende tomt



OPPBYGNING P-PLASS

-1:10-



Oppdatert overbygning som følge av krav i vedtak ved disp.søknad	NPN	JAT	160125	A
Ang.	Sign.	Godkj.	Dato	Rev.

EIKELUNDEN AS - LANGØYA HYTTEPARK

UTBYGGING LANGØYA HYTTEPARK

NORMALPROFILER OG SNITT

Målestokk: VAR

Dato: 24.09.24 / Tegnet av: NPN

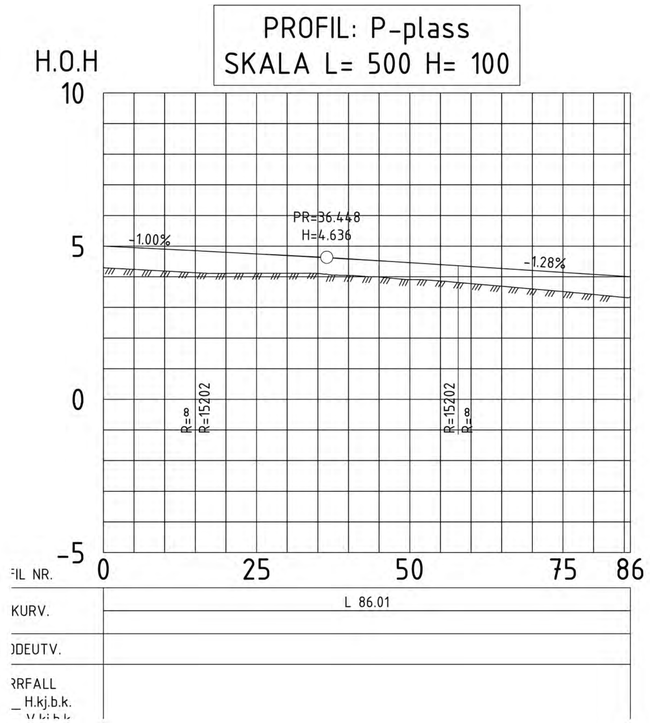
Prosjektert av: JAT

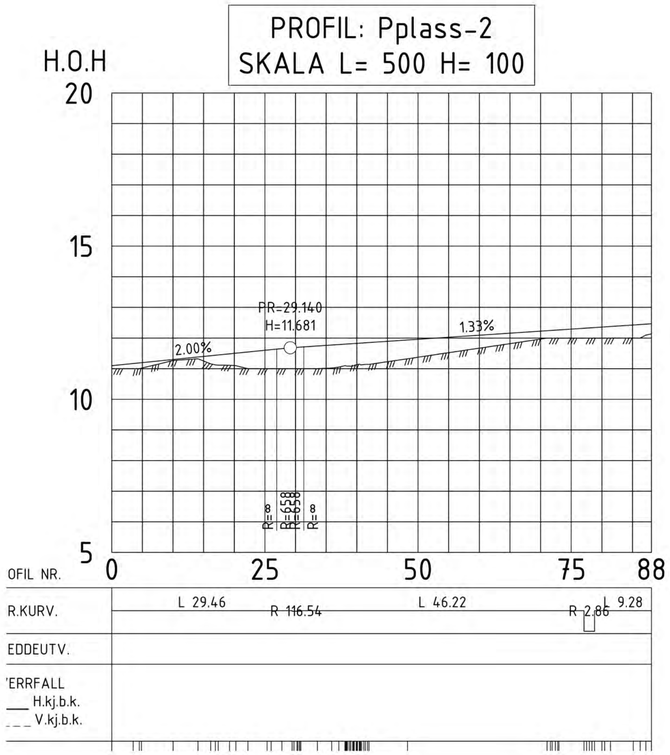
Kvalitetssikret av: NPN

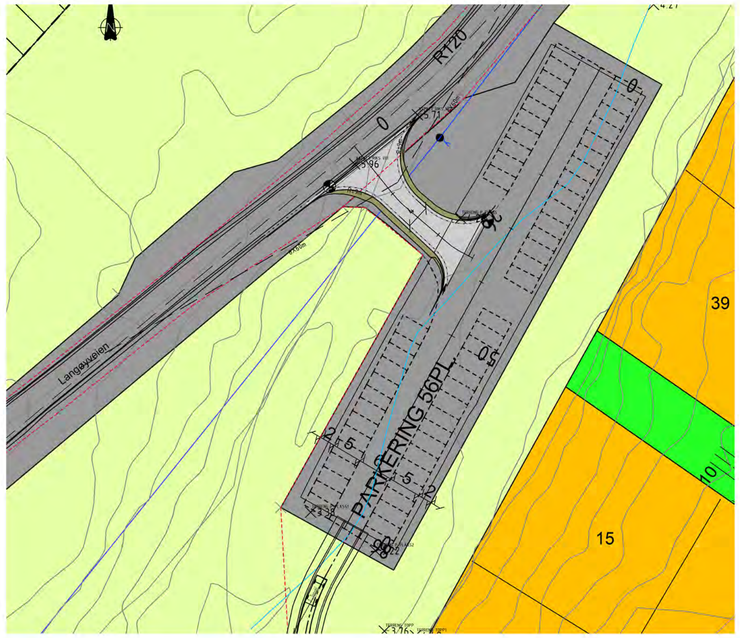
Prosjekst nr.: 990.005

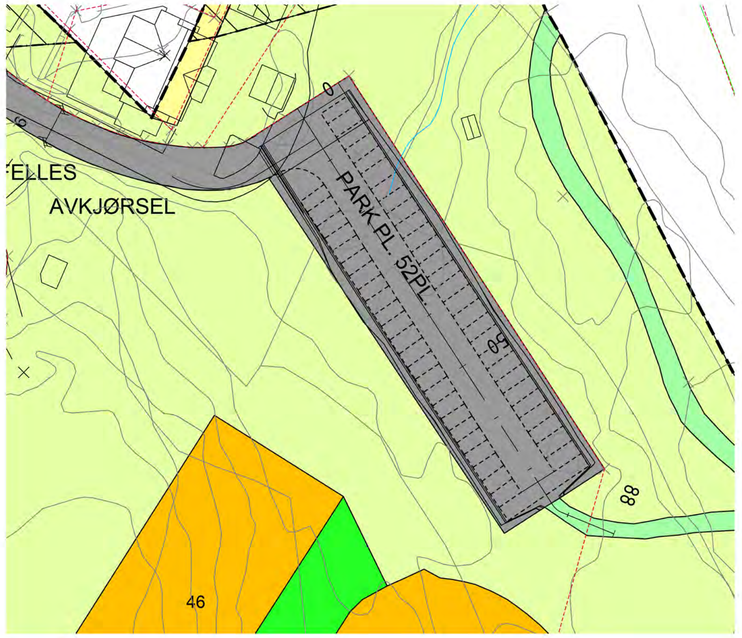
Tegning nr.: F01 | Rev.: A

INGENIØRFIRMAET SVENDSEN & CO AS









Ang.	Sign.	Godkj.	Dato	Rev.

EIKELUNDEN AS - LANGØYA HYTTEPARK

UTBYGGING LANGØYA HYTTEPARK

PPLASS

INGENIØRFIRMAET SVENDSEN & CO AS

Målestokk	1:500
Dato / Tegnet av	26.09.24 / NPN
Prosjektert av	NPN
Kvalitetssikret av	JAT
Prosjekst nr.	990.005
Tegning nr.	C06
Rev.	----

Supplering av søknad

e. er plan- og bygningsloven (pbl) § 20-1.

07.11.2025 10:12:56 AR706849320

Kommunens saksnummer (år, sekvensnummer): 2024 86390

Prosjekt: Midtre Langøya og Enhuskilen

Søknaden gjelder

EIENDOM/BYGGESTED

Gårdsnr.:	Bruksnr.:	Festenr.:	Seksjonsnr.:
425	587	0	0

Kommune: FREDRIKSTAD

Adresse: , 1679 Kråkerøy

Følgebrev

Dispensasjon fra formål i plan

Svar på mangler

07.11.2025 10:12:56 AR706849320

Dispensasjon

Kommentar:

Dispensasjon fra formål i plan, offentlig parkering.
Det søkes om dispensasjon fra bestemmelse i plan for å få gjort de offentlige parkeringsplassene på reguleringsplanen, med navn «Midtre Langøya og Enhuskilen», □l felles parkeringsplasser for hytteeierne innenfor regulert hytteområde.
I § 12 i reguleringsbestemmelsene står følgende:
«Parkering for nye og eksisterende hytter skal kun skje på de parkeringsplasser som er vist i planen.»
Parkering for hytteeierne på regulert parkeringsareal er et krav i planen, jf. § 12 i bestemmelsene. Dette forholdet krever ikke dispensasjon.
Mesteparten av parkeringsplassene er båndlagt □l eksisterende og nye hy tter, i området. Eksisterende hytter har allerede □nglyste avtaler fra den gang kommune var grunneier om 2. stk. parkeringsplasser pr. hytte. Nye hytter blir □ldelt 1. stk. parkeringsplass hver.
Ut over plassene som er fordelt etter § 12 i planen, er det snakk om et fåtall parkeringsplasser som er ledig for annen bruk.
Tiltakshaver har rettet forespørsel □l Fredrikstad kommune v/veiavdelingen for å se om det var grunnlag for å få en gjennomføringsavtale for drift og vedlikehold av de regulerte offentlige parkeringsplassene, så lenge § 12 i reguleringsbestemmelsene båndlegger mesteparten av plassene □l hyttebebyggelsen. Tilbakemeldingen er at det ikke er samfunnsnyttig å bruke offentlige midler for å drifte og vedlikeholde disse to parkeringsplassene med de forutsetningene som ligger □l grunn.
Det søkes derfor om dispensasjon for formålet offentlig parkering, □l i stedet å gjelde privat felles parkering for hytteeierne, og at det dannes en velforening eller et veilag som tar seg av drift og vedlikehold av parkeringsplassene.
Plan- og bygningslovens § 19-2 (2) fastsetter:
”Dispensasjon kan ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, eller hensynene i lovens formålsbestemmelse, blir vesentlig □ lsidesa t. I □llegg må fordelene ved å gi dispensasjon være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering. Det kan ikke dispenseres fra saksbehandlingsregler.”
Loven opps□ller følgelig to hovedvilkår for innvilgelse av dispensasjon:
1. Blir hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, eller hensynene i lovens formålsbestemmelse, vesentlig □lsidesatt?
2. Er fordelene ved å gi dispensasjon etter en samlet vurdering klart større enn ulempene?
Nærmere om vesentlighetskravet:
Det følger av ordlyden at det ikke er □lstrekkelig at hensynene fak□sk blir □lsidesa tt; loven opps□ller også et vesentlighetskrav.
Det er åpenbart at hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra ikke blir vesentlig □lsidesatt. Reguleringsplanen bestemmer allerede at det alt overveiende av parkeringsplasser på de to parkeringsfeltene er avsatt □l private plasser for hytteeierne. Det at de få overskuddsplassene som ikke går med □l å dekke kravet i bestemmelsenes § 12, avsettes □l private fellesplasser for hytteeierne i stedet for å opprettholde et offentlig formål for et fåtall plasser ved siden av hytteparkeringen, innebærer ikke at hensynet bak bestemmelsen blir vesentlig □lsidesatt. Tvert imot er hovedhensynet bak planen å ivareta felles parkering for hytteeierne.
Nærmere om interesseavveiningen:
Det er ingen ulemper forbundet med dispensasjon fra formålsbestemmelsen. Arealene skal uansett benyttes □l fellesparkering for hytteeiendommene. Kommunen fritas for drift og vedlikehold av plassene som allerede er båndlagt gjennom bestemmelsene i § 12, drift- og vedlikehold av plassene organiseres samlet gjennom velforeningen.

07.11.2025 10:12:56 AR706849320
07.11.2025 10:12:56 AR706849320

ANSVARLIG SØKER

Navn: Ingeniørfirmaet Svendsen & Co AS

Telefon: 69973000

E-postadresse: heidi@svendsenco.no

Adresse: Surfellingen 2, 1739 BORGENHAUGEN

Organisasjonsnr.: 975950530

Kontaktperson

Navn: Heidi Norgård

Telefon: 69973000
91173230

E-postadresse: heidi@svendsenco.no

TILTAKSHAVER

Navn: EIKELUNDEN EIENDOM AS

Telefon: 90753190
90753190

E-postadresse: bjorn@eikelundeneiendom.no

Adresse: Perlemorveien 3, 1639 GAMLE FREDRIKSTAD

Organisasjonsnr.: 995733617

Kontaktperson

Navn: Bjørn Tollefsrud

Telefon: 90753190
90753190

E-postadresse: bjorn@eikelundeneiendom.no

SIGNERT AV

HEIDI NORGÅRD på vegne av INGENIØRFIRMAET SVENDSEN & CO AS

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn

07.11.2025 10:12:56 AR706849320

07.11.2025 10:12:56 AR706849320

Filvedlegg:

Kvittering-for-nabovarsel-1-20251016-1232.pdf
Nabovarsel-1-20251016-1232.pdf

FREDRIKSTAD KOMMUNE
NOTAT

Saksref.: 2024/26235-30
Dato: 24.11.2025

Uttalelse fra Teknisk forvaltning vedrørende søknad om dispensasjon fra formålet offentlig trafikkområde i gjeldende plan - P - plasser - Eiendom 425/587

Vi viser til mottatt anmodning om uttalelse vedrørende søknad om dispensasjon fra reguleringsformål «offentlig parkeringsplass» for å etablere private parkeringsplasser.
Omsøkt areal ligger innenfor område regulert til offentlig trafikkområde, jf. gjeldende reguleringsplan. Etter bestemmelsene i § 12 skal parkering for nye og eksisterende hytter kun skje på de parkeringsplasser som er vist i planen.

Fredrikstad kommune har tidligere avgitt uttalelse i forbindelse med nabovarsel som eier av naboeiendommen gnr/bnr 425/19. Eiendommen er regulert til friluftsområde og tursti, og omfatter store deler av Langøya sør/vest for reguleringsplanområdet. Området er i kommuneplanens arealdel avsatt til LNF med hensynssone friluftsliv, og kyststien går gjennom området.

Fredrikstad kommune, som veimyndighet, vurderer at en offentlig parkeringsplass som ikke har tilknytning til kommunalt veinett, faller utenfor det naturlige ansvarsområdet for kommunal drift og vedlikehold. Dette bygger på Veglova § 1, som definerer kommunens ansvar for veier og tilhørende anlegg. Når parkeringsplassen ikke er en integrert del av kommunens veistruktur, anses det som uforholdsmessig å overta drifts- og vedlikeholdsansvaret, da dette ikke er i tråd med lovens formål om helhetlig forvaltning av veinettet.

Samtidig ser Fredrikstad kommune stor verdi i at deler av parkeringsplassen settes av til allmennheten, slik at området kan benyttes som utgangspunkt for turer og rekreasjon. Dette vil bidra til økt tilgjengelighet til verdifulle friluftslivsområder for store brukergrupper, og styrke kommunens mål om god folkehelse og aktive liv.

Teknisk forvaltning vurderer det som akseptabelt at parkeringsplassene etableres med privat eierskap, forutsatt at:

- Minimum 10% av parkeringsplassene gjøres tilgjengelig for allmennheten, for å sikre tilgang til friluftsområdene og turstien, og for å unngå privatisering av området.
- Kommunen ikke påtar seg ansvar for drift og vedlikehold av parkeringsplassene.

Vi vurderer at et slikt vilkår ivaretar hensynet bak bestemmelsen det dispenseres fra, og at fordelene ved dispensasjon da blir klart større enn ulempene. Dersom allmennhetens tilgang til parkering ikke sikres, mener vi at hovedvilkårene i plan- og bygningsloven for å gi dispensasjon ikke nødvendigvis er oppfylt.

FREDRIKSTAD KOMMUNE BYGGESAK OG GEOMATIKK

Notat

Byggesaksnr.:	2024/86390
Dokumentnr.:	33
Løpenr.:	15168/2025
Dato:	17.12.2025
Gradering:	
Klassering:	425/587

Til:

Kristin Greaker Carlsson	Vei og trafikk
Hallfrid Os	Teknisk forvaltning
Inger Hilmersen	Park og friluft

Fra:
Margrethe Nødtveidt

Tilbakemelding på uttalelse fra Teknisk forvaltning vedrørende søknad om dispensasjon fra formålet offentlig trafikkområde i gjeldende plan - P - plasser - Eiendom 425/587, datert 24.11.25

Det vises til tidligere korrespondanse i saken, senest i form av uttalelse av 24.11.25, der det bl.a. fremgår at

> ***Teknisk forvaltning vurderer det som akseptabelt at parkeringsplassene etableres med privat eierskap, forutsatt at:***
>
> - *Minimum 10% av parkeringsplassene gjøres tilgjengelig for allmennheten, for å sikre tilgang til friluftsområdene og turstien, og for å unngå privatisering av området.*
> - *Kommunen ikke påtar seg ansvar for drift og vedlikehold av parkeringsplassene.*
>
> *Vi vurderer at et slikt vilkår ivaretar hensynet bak bestemmelsen det dispenseres fra, og at fordelene ved dispensasjon da blir klart større enn ulempene. Dersom allmennhetens tilgang til parkering ikke sikres, mener vi at hovedvilkårene i plan- og bygningsloven for å gi dispensasjon ikke nødvendigvis er oppfylt*.

Kommunen kan stille vilkår knyttet til dispensasjonsvedtaket, jf. pbl. § 19-2 første ledd andre punktum. Det å stille vilkår er et egnet virkemiddel for å tilpasse og detaljstyre vedtak. Å stille vilkår innebærer at tiltakshaver pålegges en plikt. Vilkårene må ligge innenfor rammen av plan- og bygningslovens formål, og innenfor formålet med bestemmelsen det dispenseres fra.

Vilkåret må stå i saklig sammenheng med tillatelsen, og ikke være urimelig tyngende.

I dette tilfellet, kan vi ikke stille vilkår som vist til i kulepunkt. 2, da dette fremstår som urimelig og ikke i en saklig sammenheng med tillatelsen.

Dette medfører at enten må kommunen selv drifte de 10 % av parkeringsplassene som gjøres tilgjengelige for allmennheten, alternativt driftes hele plassen kommunalt eller som heleid privat p-plass.

På bakgrunn av ovennevnte, ber vi om en snarlig tilbakemelding på hva Teknisk forvaltning vurderer å være som en gjennomførbar løsning.

Kopi til interne mottakere:

Hans Ketil Andersen	Teknisk forvaltning
Silje Helen Hansen	Park og friluft

FREDRIKSTAD KOMMUNE
NOTAT

Saksref.: 2024/26235-35
Dato: 02.02.2026

Til:

Byggesak og geomatikk ved Margrete Nødtveit

Fra:
Teknisk forvaltning, park og friluft v/ Inger Hilmersen

Tilbakemeld. fra Teknisk forvaltning vedr. søknad om disp. fra formålet offentlig trafikkområde

Det vises til møte vedr saken 21.01.26

Omsøkt areal ligger innenfor område regulert til offentlig trafikkområde, jf. gjeldende reguleringsplan. Etter bestemmelsene i § 12 skal parkering for nye og eksisterende hytter kun skje på de parkeringsplasser som er vist i planen.

Fredrikstad kommune har tidligere avgitt uttalelse i forbindelse med nabovarsel som eier av naboeiendommen gnr/bnr 425/19. Eiendommen er regulert til friluftsområde og tursti, og omfatter store deler av Langøya sør/vest for reguleringsplanområdet. Området er i kommuneplanens arealdel avsatt til LNF med hensynssone friluftsliv, og kyststien går gjennom området.

Fredrikstad kommune, som veimyndighet, vurderer at en offentlig parkeringsplass som ikke har tilknytning til kommunalt veinett, faller utenfor det naturlige ansvarsområdet for kommunal drift og vedlikehold. Dette bygger på Veglova § 1, som definerer kommunens ansvar for veier og tilhørende anlegg. Når parkeringsplassen ikke er en integrert del av kommunens veistruktur, anses det som uforholdsmessig å overta drifts- og vedlikeholdsansvaret, da dette ikke er i tråd med lovens formål om helhetlig forvaltning av veinettet.

Samtidig ser Fredrikstad kommune stor verdi i at deler av parkeringsplassen settes av til allmennheten, slik at området kan benyttes som utgangspunkt for turer og rekreasjon. Dette vil bidra til økt tilgjengelighet til verdifulle friluftslivsområder for store brukergrupper, og styrke kommunens mål om god folkehelse og aktive liv.

Teknisk

Teknisk forvaltning vurderer det som akseptabelt at parkeringsplassene etableres med privat eierskap, forutsatt at:

- Minimum 10% av parkeringsplassene gjøres tilgjengelig for allmennheten, for å sikre tilgang til friluftsområdene og turstien, og for å unngå privatisering av området. Plassene må skiltes slik at det tydelig framgår at de er allment tilgjengelige.

Vi vurderer at et slikt vilkår ivaretar hensynet bak bestemmelsen det dispenseres fra, og at fordelene ved dispensasjon da blir klart større enn ulempene. Dersom allmennhetens tilgang til parkering ikke sikres, mener vi at hovedvilkårene i plan- og bygningsloven for å gi dispensasjon ikke nødvendigvis er oppfylt.

FREDRIKSTAD KOMMUNE

Saksnr.:	2025/25693
Dokumentnr.:	13
Løpenr.:	48920/2026
Klassering:	737/310

Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Planutvalget	26.02.2026	21/26

Hans Nielsen Hauges vei 1 - Eiendom 727/310 - Søknad om bruksendring fra forretning til lager/verksted

Kommunedirektørens innstilling
Kommunedirektøren anbefaler planutvalget å fatte følgende vedtak:

1. Søknad om dispensasjon for bruksendring av forretning til lager/verksted avslås med hjemmel i kommuneplanens arealdel pkt. 11.1. og arealformålet i plan- og bygningsloven, jf. §§ 12-4, 19-2.

Sammendrag
Bas Arkitekter AS søker, på vegne av HNHV1 AS, om riving av skjermtak og utegård, samt fasadeendring og bruksendring for deler av butikk til lager/verksted. Fasadeendringen omfatter nye vinduer og port.

Areal som søkes bruksendret (Riis Bilglass) utgjør 455,9 m² hvorav 414,9 m² utgjør verksted/lager. Ellers i bygget befinner det seg Plantehallen på 775,5 m², THANSEN på 956,8 m² og ledige butikklokaler/lager på 786,4 m².

Omsøkte tiltak er avhengige av dispensasjon fra:
- Formålet *Forretning/Kontor* i gjeldende reguleringsplan.
- Pkt. 11.1 i gjeldende kommuneplan.

Kommunedirektøren vurderer her at omsøkte tiltak innebærer en vesentlig tilsidesettelse av hensynene bak formålet i gjeldende reguleringsplan, samt pkt. 11.1 i gjeldende kommuneplan. Kommunedirektøren kan heller ikke se at fordelene med dispensasjon er klart større enn ulempene. Dette medfører at vilkårene i plan- og bygningsloven § 19-2 ikke er oppfylt.

Kommunedirektøren anbefaler planutvalget å avslå søknad om dispensasjon fra formålet forretning/kontor i gjeldende reguleringsplan, samt pkt. 11.1 i gjeldende kommuneplan for riving av skjermtak og utegård, fasadeendring og bruksendring for deler av butikk til lager/verksted.

Vedlegg
1 Oversiktskart - Hans Nielsen Hauges vei 1
2 D-01 Situasjonsplan
3 D-02 Utomhusplan.pdf
4 E-02 Plan 1 Etasje
5 E-01 Fasader _ Snitt
6 E-01 Fasader Snitt-kopi
7 Branntegning-Plan 1

8 B 02 Søknad om dispensasjon formål
9 Uttalelse til søknad om dispensasjon for fasadeendring og bruksendring for deler av butikk til lager/verksted - Hans Nielsen Hauges vei 1 - Eiendom 737/310
10 Uttalelse - dispensasjon - Hans Nilsen Haugesvei 1 - eiendom 737/310 - endring av bygg - fasade - bruksendring
11 B-02 737.310 HNHV1 Oppfølging foreløpig svar.pdf

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)
Se sak 2025/25693 Elements.

Saksopplysninger
Søknaden gjelder
Søknaden gjelder riving av skjermtak og utegård, samt fasadeendring og bruksendring for deler av butikk til lager/verksted. Fasadeendringen omfatter nye vinduer og port. Areal som søkes bruksendret (Riis Bilglass) utgjør 455,9 m² hvorav 414,9 m² utgjør verksted/lager. Ellers i bygget befinner det seg Plantehallen på 775,5 m², THANSEN på 956,8 m² og ledige butikklokaler/lager på 786,4 m².

Planstatus
Eiendommen er regulert iht. reguleringsplan for Hauge/Evje II, planID 159, med formål Forretning/Kontor.

Kommuneplanen for Fredrikstad kommune, planID 913, viser nåværende bebyggelse og anlegg, med hensynssone H740, båndlegging etter annet lovverk.

Avlastningsområde for handel ved Dikeveien er vist på plankartet med bestemmelsesområde #4. Eiendommen ligger innenfor bestemmelsesområde #4: Dikeveien – Området skal benyttes til handel med plasskrevende varer. Dette omfatter trelast/byggevarer, gartneri/hagesentre, biler/motorkjøretøy, hvitevarer og møbler. Nyetablering av store forretninger/varehus, som i hovedsak selger varer som ikke er plasskrevende, såkalte «big-box-konsepter», tillates ikke, jf. pkt. 11.1 i gjeldende kommuneplan.

Søknad om dispensasjon
Saken er avhengig av dispensasjon fra:
- Formålet *Forretning/Kontor* i gjeldende reguleringsplan.
- Pkt. 11.1 i gjeldende kommuneplan.

Rettslig grunnlag
Plan- og bygningsloven § 11-6, annet ledd sier følgende:
> *«Tiltak etter § 1-6 må ikke være i strid med planens arealformål og generelle bestemmelser, samt bestemmelser knyttet til arealformål og hensynssoner».*

Det er i henhold til plan- og bygningsloven kap. 19 søkt om dispensasjon fra plan- og bygningsloven formålet i gjeldende reguleringsplan, samt pkt. 11.1 i gjeldende kommuneplan.

Søkers begrunnelse for dispensasjon
> *«BAS Arkitekter AS søker med dette på vegne av HNHV1 AS om dispensasjon fra formål i gjeldende reguleringsplan og fra bestemmelsesområde i kommuneplanens arealdel. Iht plan- og bygningsloven §21-3 kan dispensasjonssøknad unntas fra krav om nabovarsel dersom naboers interesser ikke berøres. Det vurderes at denne dispensasjonen ikke berører naboers interesser, da tiltaket ikke medfører økt trafikk, støy, støv eller andre ulemper fra naboer. Dispensasjonssøknaden er derfor ikke nabovarslet (…).*

Tiltaket omfatter riving av eksisterende skjermtak og utelageområde. Det skal settes inn en ny rulleport og to felter med vinduer. Den dele av bygget som bruksendres har vært i bruk av jem og fix, som ligger innenfor formål handel. Ny leietaker er RIIS bilglass som er en verkstedsbedrift som driver med utskifting av bilruter (…).

Reguleringsplanen er av eldre dato og omfatter et plankart og bestemmelser. Det foreligger ingen planbeskrivelse som sier noe om hensikten bak planen. Eiendommen er i planen satt av til forretning/kontor. Søndre del av planen har et felt satt av til industri.

Bestemmelsesområde #4 markerer område hvor det tillates etablert handel med plasskrevende varer. Dikeveien og omfatter hele området på begge sider av Dikeveien fra Evjebekkveien til Bjørnebekkveien. Området er stort sett preget av forretninger med ulike typer varer, men det er også innslag av andre bedrifter som f.eks. Stene Stål og Goman, dyrlege, kontor for håndtverkerbedrift, treningssenter, tannlegekontor og bilutleie.

Tiltaket omfatter etablering av en verkstedsbedrift som skifter bilruter.
Bedriftens virksomhet forgår innendørs og medfører ikke støy, støv eller annet som er forstyrrende eller sjenerende for området.
Bedriften utfører tjenester for et visst antall biler pr. dag som i hovedsak har booket tid og vil med dette medføre vesentlig mindre trafikk enn en forretning.
Bedriften har ikke behov for utelager og tiltaket vil med dette medføre en opprydding av utearealene mot Dikeveien sammenliknet med dagens situasjon.
Bedriften har mindre varelevering enn en forretning.
Plassering tett på god kollektivdekning er svært positivt for besøkende som skal levere og hente bil som har vært til reparasjon.
Bedriften er ikke big-box konsept og medfører ikke salg av varer som ikke er plasskrevende, som er listet opp som uønskede typer formål innenfor bestemmelsesområdet.

I henhold til plan- og bygningsloven §19-2 kan ikke dispensasjon gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser, blir vesentlig tilsidesatt. Fordelene ved å gi dispensasjon skal være klart større enn ulempene. Det kan ikke dispenseres fra saksbehandlingsregler. Ved dispensasjon fra loven og forskriften til loven skal det legges særlig vekt på dispensasjonens konsekvenser for helse, miljø, jordvern, sikkerhet og tilgjengelighet.

Vi kan ikke se at tiltaket medfører konsekvenser for helse, miljø, jordvern, sikkerhet og tilgjengelighet. Vi kan ikke se noen ulemper ved tiltaket og mener med dette å ha redegjort for at fordelene er klart større enn ulempene. Vi kan heller ikke se at tiltaket medfører at hensyn i lovens formålsbestemmelse, nasjonale eller regionale interesser blir vesentlig tilsidesatt (…).

Høringsinstanser
I alle dispensasjonssaker som berører statlige og regionale myndigheters saksområde, skal disse gis anledning til å uttale seg før kommunen gir dispensasjon, jf. plan- og bygningsloven (pbl.) § 19-1. Uttalelser fra høringsinstansene er et faglig innspill til kommunen, som kan bidra til å gi kommunen et bedre faglig grunnlag for å foreta den interesseavveiningen som dispensasjonssøknaden krever. Uttalelser fra statlige og regionale myndigheter skal være en del av kommunens samlede vurdering i en dispensasjonssak.

Berørte myndigheter kan fraråde dispensasjon dersom tiltaket er i strid med nasjonale eller regionale mål og føringer, og kan klage på kommunens vedtak, jf. pbl. § 19-1.

Søknaden, med tilhørende dokumenter, ble oversendt til uttalelse i henhold til den kommunale bygningsmyndighetens samordningsplikt, jf. pbl. § 21-5, til Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus, samt Østfold fylkeskommune til uttalelse den 30.10.25.

Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus skriver i uttalelse av 02.12.25 bl.a. at

«(…). Vi vil fraråde kommunen å innvilge dispensasjon fra kommuneplanens bestemmelse om handel. Vi mener en dispensasjon vil komme i konflikt med regionale føringer for lokalisering av handel. Vi ber om å få tilsendt vedtaket i saken (…).

Kommuneplanens bestemmelse om handel er en oppfølging av regional planbestemmelse for lokalisering av handel. Formålet med den regionale planbestemmelsen er å legge til rette for sterkere regional samordning av politikken for etablering av handel, og å styrke eksisterende by- og tettstedssentre. Dette for å bidra til mer effektiv arealbruk og miljøvennlige transportvalg.

Det er satt av egne områder til forretninger med plasskrevende varer. I Fredrikstad er dette Dikeveien. Kommuneplanens bestemmelse om handel følger opp dette.

Kommunen må bidra til at rett virksomhet blir lagt på rett plass. Fredrikstad kommune har sammen med Sarpsborg kommune inngått en Byvekstavtale for Nedre Glomma 2024-2033. Avtalen har som overordnet mål å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy gjennom effektiv arealbruk, samtidig som veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet).

Det er utfordrende om kommunen driver arealplanlegging gjennom dispensasjonsbehandling, fremfor å avklare forholdene i sine arealplaner. Det er en uheldig utvikling om forretninger med plasskrevende varer etableres på utsiden av avlastningsområdet Dikeveien, og Dikeveien-området fylles med andre virksomheter. Vi har i flere andre saker, f.eks. i Råbekken-området påpekt at forretninger med plasskrevende varer bør legges til Dikeveien. I disse sakene har det vært hevdet at det ikke er plass i Dikeveien. For at avlastningsområdet skal fungere etter sin hensikt bør det begrenses hvilke andre typer virksomheter som tillates i området (…).»

Østfold fylkeskommune skriver i uttalelse av 28.11.25 bl.a. at

«(…). Området er sammensatt av ulike virksomheter og konsepter i dag. Området skal ifølge kommuneplanens arealdel benyttes til trelast/byggevarer, gartneri/hagesentre, biler/motorkjøretøy, hvitevarer og møbler. Plasskrevende virksomheter som beskrevet, er ofte mer arealkrevende enn de arealene som frigis (455 m²). Riis bilglass faller litt imellom føringene i kommuneplanens arealdel og i reguleringsplanen for området med formålet forretning/kontor. Vi ser at det vil være behov for fleksible løsninger, som også kan endres over tid. Vi har ikke innvendinger til de fysiske tiltakene som er omsøkt, men kommenterer bruksendringen (…).

Kommunen må sikre at rett virksomhet blir lagt på rett plass, med minst mulig reisevei for flest mulig. Fredrikstad kommune har, sammen med Sarpsborg kommune, Østfold fylkeskommune og staten, inngått en Byvekstavtale for Nedre Glomma 2024-2033. Avtalen har som overordnet mål å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy gjennom effektiv arealbruk, samtidig som veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Dette innebærer at personbiltrafikken ved utløpet av avtaleperioden skal være på samme nivå eller lavere enn referanseåret 2023. Det er enighet i avtalen om at kommunenes arealplanlegging er et avgjørende virkemiddel for å oppnå nullvekstmålet. Arealplanlegging skal i den løpende oppfølgingen av avtalen benyttes aktivt på lik

linje med samferdselstiltak. Lokalisering av handel og annen næringsvirksomhet skal derfor bidra til å begrense transportbehovet og fremme bruk av miljøvennlige transportformer.

Bilglass- reparasjon vil nødvendigvis ikke bli bilfritt, men samtidig vil det være behov for nærhet til kollektiv ved levering av bil/venting (…).

Bebyggelsen og adkomst grenser til ulike løsninger for gående og syklende, blant annet med undergang mellom Haugeområdet til blant annet Hauge skole og Haugeåsen ungdomsskole, og til bussholdeplass langs fylkesvei 109, som også benyttes mye av brukere av Østfoldhallen.

Vi savner en redegjørelse for om øvrige virksomheter skal ha varelevering/transport på denne delen av eiendommen, eller om det vil bli en bedre situasjon enn da jem & fix hadde innkjøring til sitt plukk/varelager på nordsiden av bygningen (…).

Østfold fylkeskommune ber kommunen vurdere om det skal gis dispensasjon. Kommunen kan kun innvilge dispensasjon i tilfeller hvor begge vilkår er til stede (…).»

Kommunedirektørens brev av 03.12.25/Søkers tilbakemelding

I brev av 03.12.25 skriver kommunedirektøren at:

Innledningsvis vises det til brev av 01.10.25 der bygningsmyndighetene bl.a. skriver at

«(…). Omsøkte tiltak vil være avhengig av at det søkes om og innvilges dispensasjon fra formålet i gjeldende reguleringsplan. Slik søknad må begrunnes.

Etter plan- og bygningsloven § 19-2 første ledd kan kommunen gi dispensasjon fra bestemmelser fastsatt i eller i medhold av loven. Av annet ledd første punktum følger at dispensasjon kan ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser, blir vesentlig tilsidesatt. Fordelene ved å gi dispensasjon skal være klart større enn ulempene. Det kan ikke dispenseres fra saksbehandlingsregler.

Den klare hovedregelen er at planer skal følges inntil de oppheves eller endres.
Vi gjør oppmerksom på at det etter en foreløpig vurdering, ikke vil ligge tilrette for en slik dispensasjon, og også fordi omsøkte bruksendring er i strid med bestemmelsene knyttet opp mot bestemmelsesområde #4, som vist til over.

Oppsummering/Videre saksgang
Dersom søknaden opprettholdes slik den foreligger, vil bygningsmyndighetene vurdere å avslå søknaden.

Vi gjør oppmerksom på at ved avslag ilegges grunngebyr og gebyr for de deler av søknaden som er tatt til behandling. Gebyrets størrelse er det samme for tillatelser som for avslag.

Videre behandling av søknaden stilles i bero inntil vi har mottatt tilbakemelding på om søknad opprettholdes eller trekkes. Frist for tilbakemelding settes til ***22.10.25 (…).»***

Kommuneplanens bestemmelser om handel bygger på den regionale planbestemmelsen for lokalisering av handelsvirksomhet. Formålet med den

regionale bestemmelsen er å sikre en sterkere regional samordning av handelsetableringer og samtidig styrke eksisterende by- og tettstedssentre. Dette skal bidra til mer effektiv arealbruk og fremme miljøvennlige transportvalg.

Det er avsatt egne områder for virksomheter med plasskrevende varer, og i Fredrikstad gjelder dette Dikeveien. Kommuneplanens bestemmelser følger opp denne strategien.

Kommunen har et ansvar for å sørge for at riktig type virksomhet etableres på riktig sted. Fredrikstad kommune har, sammen med Sarpsborg kommune, inngått en Byvekstavtale for Nedre Glomma 2024–2033. Avtalens overordnede mål er å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy gjennom effektiv arealbruk, samtidig som veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet).

Det er en uheldig utvikling dersom forretninger med plasskrevende varer etableres utenfor avlastningsområdet Dikeveien, samtidig som området fylles med andre typer virksomheter. Forretninger med plasskrevende varer bør lokaliseres til Dikeveien. For at avlastningsområdet skal fungere etter hensikten, bør det derfor begrenses hvilke andre typer virksomheter som tillates der.

På bakgrunn av ovennevnte, kan vi ikke se at vilkårene for dispensasjon er oppfylt i dette tilfellet. Bygningsmyndighetene anser her at det ikke ligger til rette for å innvilge dispensasjon fra formålet Forretning/Kontor i gjeldende reguleringsplan eller kap. 11.1 i gjeldende kommuneplan da hensynene bak bestemmelsene det søkes dispensasjon fra blir vesentlig tilsidesatt, og fordelene er ikke klart større enn ulempene etter foreløpig vurdering.

Bygningsmyndighetenes foreløpige vurdering er at det her gis anledning til å trekke saken før den ferdigbehandles. Alternativt vil bygningsmyndighetene vurdere å avslå søknaden.

Videre behandling av søknaden stilles i bero inntil vi har mottatt tilbakemelding ift. ovennevnte, altså om saken trekkes, som vist til over, eller opprettholdes. Frist for tilbakemelding settes til ***21.01.26.***

Dersom tilbakemelding ikke er mottatt innen fristen, avslutter vi saken.

Bas Arkitekter AS bekrefter, i e-post av 06.01.26, at saken opprettholdes.

Det fremkommer også i dokumentasjon, mottatt 06.01.25 at:

BAS Arkitekter AS har i forbindelse med søknad om riving av skjermtak og utegård, fasadeendring og bruksendring med søknad om dispensasjon for Hans Nilsen Hauges vei 1 mottatt foreløpig svar på søknad. I forbindelse med søknad om tiltak søkes det om dispensasjon fra formål forretning/kontor i reguleringsplanen og kap 11.1 i gjeldende kommuneplan. Søknaden er derfor sendt til Statsforvalteren (SF) og Østfold fylkeskommune (ØFK) for uttalelse.

Statsforvalteren mener tiltaket er i konflikt med regionale føringer for lokalisering av handel som følge av at eiendommen ligger innenfor bestemmelsesområde #4 avlastningsområde for handel i kommuneplanens arealdel.

Fylkeskommunen påpeker at Riis bilglass faller litt mellom føringene i kommuneplanens arealdel og i reguleringsplanen for området med formålet

forretning/kontor og kan etter en samlet vurdering ikke se at regionale hensyn de skal ivareta blir direkte berørt av bruksendringen.

Først og fremst ønsker vi å påpeke at Riis bilglass har hatt sin drift i nabobygget, Hans Nilsen Hauges vei 2/4. Bygget RIIS bilglass har sin drift i dag er berørt av planer for bygging av ny gangbru over FV 109 og Riis bilglass ønsker derfor å finne et nytt lokale da bygget de har hatt sin drift i skal rives. Lokalet i Hans Nilsen Hauges vei ligger et steinkast unna og har perfekt størrelse for deres behov. For RIIS bilglass vurderes det som svært positivt at kunder kan gjøre andre ærender innenfor gangavstand mens de reparerer steinsprutskader. Lokalet de ønsker å ta i bruk i Hans Nilsen Hauges vei 1 har en begrenset størrelse og vil være vanskelig å få leid ut til bedrifter med plasskrevende varer. Det påpekes også at det er kun en mindre del av bygget som omfattes av tiltaket. I bygget ellers er plantehallen, thansen, NLM Gjenbruk og Encanto. RIIS bilglass sin drift omfatter overordnet av skifte og reparasjon av bilruter, men omfatter i tillegg til verksted også kontor og en liten forretning hvor de selger vindusviskere, glassrens og andre bilglassrelevante varer.

Som påpekt i søknaden er det også flere aktører langs Dikeveien innenfor bestemmelsesområde #4 som ikke omfatter handel, blant annet flere ulike typer kontorarbeidsplasser, treningssenter, legesenter, frisør, dyreklinikk, optiker, bilutleie, bilpleie, verksted, dekkhotell, industri (bl.a.Goman) mv. Flere av disse aktørene er etablert innenfor nyere tid og siste kommuneplan og med dette innenfor samme bestemmelser som RIIS bilglass.

Fylkeskommunen etterspør følgende tilleggsinformasjon:

- *kart eller illustrasjoner som viser utearealene som følge av at bebyggelse og adkomst grenser til ulike løsninger for gående og syklende inkludert adkomst til bussholdeplass langs FV 109. Dette er utarbeidet og vedlagt som vedlegg D-02*
- *redegjørelse for om øvrige virksomheter skal ha varelevering/ transport på denne delen av eiendommen, eller om det vil bli en bedre situasjon enn da jem og fix hadde innkjøring til sitt plukk/varelager på nordsiden av bygningen. Riis bilglass får levert relativt store varer i form av bilruter, men i et mindre omfang enn jem og fix. Jem og fix hadde innkjøring til sitt utelager fra H.N Hauges vei og ut på parkeringsareal foran forretningsbygget. RIIS bilglass får varelevering i en enkelt port på fasade mot Dikeveien. Øvrige bedrifter har varelevering med porter i fasade mot Dikeveien se D-02*

Konsekvenser for sosial bærekraft
Ikke relevant ut over de forhold som fremgår av vurderingen.

Konsekvenser for økonomisk bærekraft
a) Økonomiske konsekvenser – drifts- og investeringsbudsjett
Ikke relevant utover de forhold som fremgår av vurderingen under.

b) Samfunnsmessige konsekvenser
Ikke relevant utover de forhold som fremgår av vurderingen under.

Konsekvenser for miljømessig bærekraft
Ikke relevant utover de forhold som fremgår av vurderingen under.

Ansattes medbestemmelse
Ikke relevant.

Vurdering

Adgangen til å gi dispensasjon og lovens vilkår

Utgangspunktet og hovedregelen er at lov-, plan- og forskriftsbestemmelser skal følges. Etter plan- og bygningsloven § 19-2 har kommunen etter nærmere vurdering likevel anledning til å gi varig eller midlertidig dispensasjon fra bestemmelser fastsatt i eller i medhold av nevnte lov.

Bestemmelsen oppstiller to vilkår, som begge må innfris for å kunne dispensere. Dersom begge vilkår innfris, skal det i tillegg foretas en helhetlig vurdering, hvor det avgjøres om dispensasjon skal gis. Dispensasjon er noe kommunen kan innvilge dersom vilkårene oppfylles, jf. bestemmelsens ordlyd.

For det første kan det ikke gis dispensasjon dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser blir vesentlig tilsidesatt. For det andre må fordelene ved å innvilge dispensasjon være klart større enn ulempene dispensasjonen vil medføre.

Ved dispensasjon fra loven og forskriften til loven skal det legges særlig vekt på dispensasjonens konsekvenser for helse, miljø, jordvern, sikkerhet og tilgjengelighet. Det er i utgangspunktet fordeler og ulemper for de allmenne interessene som skal avveies.

Det vil derfor i hovedsak være samfunnsmessige hensyn av planfaglig og arealdisponeringsmessig karakter som har vekt når det er snakk om fordeler og ulemper. I en dispensasjonsvurdering er det ikke tilstrekkelig at situasjonen for de allmenne interessene ikke forverres. Det må også påvises en fordel av dispensasjonen, primært for allmenne interesser. Personlige fordeler/forhold vil bare unntaksvis kunne tillegges vekt i en dispensasjonsvurdering. Sosialmedisinske, personlige og menneskelige hensyn har normalt ikke avgjørende vekt i dispensasjonsvurderingen.

Hensyn bak Forretning/Kontor i gjeldende reguleringsplan

Arealformål angir hva området skal brukes til, og hva som ikke skal drives der. Formålet «forretning/kontor» tydeliggjør at området er beregnet for næringsvirksomhet som kontorer, butikker, tjenesteyting, osv. Dette gir forutsigbarhet for grunneiere, utbyggere, naboer og kommunen om hva som forventes og tillates i området.

Overordnet reguleringshensikt er å sikre god arealbruk og samfunnsutvikling; forhindre at arealer blir brukt på måter som ikke samsvarer med lokale behov eller overordnede planer. Ved å regulere areal til «forretning/kontor», legger kommunen til rette for økonomisk aktivitet der det er ønskelig, samtidig som man unngår uønsket næringsspredning i boligområder eller sentrale knutepunkter.

Ved å definere formålene styrer man også infrastruktur som vei, parkering, kollektivtilbud og adkomst. Det kan f.eks. settes krav til at kontorfasiliteter ligger tilrette for godt kollektiv- og sykkeltilbud, og at plasskrevende virksomheter plasseres der det er god biltilgjengelighet. Dette balanserer effektiv næringsbruk med god transportplanlegging og reduserer konflikter, f.eks. trafikkbelastning i boliggater.

Formålet øker muligheten til å styre klimahensyn, for eksempel gjennom areal- og miljøhensyn. Slike planer kan integrere krav til grønne tak, energieffektivitet, tilgjengelighet til offentlige transportmidler, og andre miljøtiltak.

Samtidig bidrar formålet til bevaring av andre viktige arealer som natur-, landbruks- og friluftsområder ved å kanalisere kontor- og næringsaktivitet til egnete områder.

Regulering av forretnings- og kontorområder legger grunnlag for lokal konkurransekraft og utvikling av tjenestesektoren. Formålet fremmer en helhetlig utvikling i tettsteder, sentre og

bykjerner, og støtter målet om attraktive og funksjonelle byområder med miks av næring, service og arbeidstilbud.

Blir hensynene bak Forretning/Kontor i gjeldende reguleringsplan vesentlig tilsidesatt ved dispensasjon?
Formålet forretning/kontor skal altså sikre næringsaktivitet med utadrettede funksjoner, arbeidsplasser og publikumsrettet tilgjengelighet i første rekke/lokalsenter/bydelssenter (avhengig av plan). Dette er planfaglig begrunnet i mål om aktiv gate- og byliv, funksjonsblanding og nærhet til tjenester/arbeidsplasser.

Lager-/verkstedbruk er typisk internrettet virksomhet med andre driftsmessige forutsetninger (varehåndtering, logistikk, støy og arealdisponering) og faller funksjonelt utenfor formålet.

Formålet legger til rette for publikumsrettet virksomhet og/eller kontorbaserte arbeidsplasser, og er ment å sikre aktiv bruk av arealene i samsvar med planens intensjon om næringsaktivitet med utadrettet funksjon.

Omsøkt tiltak gjelder bruksendring fra butikk til lager/verksted. Lager- og verkstedvirksomhet kjennetegnes av intern drift med begrenset eller ingen publikumsrettet aktivitet, og skiller seg i både funksjon og formål vesentlig fra forretning og kontor. Slike virksomheter er primært rettet mot oppbevaring, produksjon eller vedlikehold, og innebærer andre driftsmessige forutsetninger enn det formålet åpner for.

Når avviket gjelder bruksform i førstelinje/aktive næringsarealer, anses hensynene bak planformålet ofte vesentlig tilsidesatt ved overgang til lager/verksted, særlig der planen søker å opprettholde publikumsrettet aktivitet og strøksutvikling. Om lokalene har hatt svak butikkomsetning, eller at markedet er krevende, er etter praksis private/økonomiske forhold som tillegges begrenset vekt og kan normalt ikke begrunne tilsidesettelse av planformål.

Bruksendringen innebærer etter dette at arealet ikke lenger benyttes i tråd med det planlagte hovedformålet. Tiltaket kan ikke anses som en underordnet eller naturlig del av formålet forretning/kontor, men representerer en virksomhetstype som etter sin art faller utenfor det fastsatte arealformålet.

Samtidig er forretningsområdet rundt Dikeveien bilbasert. Det betyr at tilbud om reparasjon av skadete bilruter kan være et praktisk tilbud for de som uansett ankommer området i bil. Det er også slik at Dikeveien-området er sammensatt av et mangfold av virksomheter, også virksomheter som ikke driver handel med plasskrevende varegrupper.

Kommunedirektøren vurderer imidlertid at bruksendringen tilsidesetter gjeldende arealformål, jf. plan- og bygningsloven § 12-4.

Etter kommunedirektørens vurdering medfører omsøkte bruksendring en funksjonell endring som motvirker planens intensjon, og hensynene bak formålet anses følgelig å bli vesentlig tilsidesatt, jf. plan- og bygningsloven § 19-2.

I og med at kommunedirektøren har konkludert med at hensynene bak bestemmelsen det søkes dispensasjon fra vil bli vesentlig tilsidesatt, er vilkårene for dispensasjon ikke oppfylt.

Begge vilkårene må være oppfylt for at en dispensasjon skal kunne gis. Kommunedirektøren vil likevel påpeke at heller ikke vilkåret om at fordelene må være klart større enn ulempene er oppfylt i denne saken.

Er fordelene klart større enn ulempene?

Fordelene ved en dispensasjon skal primært knyttes til de offentlige hensyn som planen skal ivareta og de formål og hensyn som plan- og bygningsloven fastsetter. Begrepet «klart større» betyr at det må foreligge en kvalifisert overvekt av fordeler. Ordvalget innebærer at det normalt ikke vil være anledning til å gi dispensasjon når hensynene bak bestemmelsen det søkes dispensasjon fra, fortsatt gjør seg gjeldende med styrke. Et fravær av materielle ulemper gir ikke grunnlag for dispensasjon.

Fordeler ved dispensasjon er fordeler for allmenne interesser, ikke personlige og økonomiske fordeler for søker. Det er i første rekke forhold knyttet til areal- og ressursutnytting som vil være relevante momenter i dispensasjonsvurderingen.

En dispensasjon kan innebære visse fordeler, herunder at lokalene tas i bruk fremfor å stå helt eller delvis tomme. Tiltaket kan bidra til fortsatt næringsvirksomhet i bygget, samt gi økonomisk grunnlag for drift og vedlikehold. Videre kan lager-/verkstedbruk gi noe redusert publikumsrettet trafikk sammenlignet med butikkdrift, som i enkelte tilfeller kan gi færre parkerings- og trafikale utfordringer.

Slike fordeler knytter seg imidlertid i hovedsak til private og driftsmessige hensyn, og i liten grad til overordnede plan- eller samfunnsinteresser.

Disse fordelene vurderes imidlertid ikke å være av en slik tyngde at de veier opp for tilsidesettelsen av planformålet. Fordelene kan i hovedsak ivaretas gjennom alternative lokaliseringer som er avsatt til lager- og industriformål, og knytter seg ikke til overordnede samfunns- eller planinteresser.

Ulempene ved dispensasjon vurderes som betydelige. Bruksendringen innebærer at arealet tas i bruk til en virksomhetstype som ikke er publikumsrettet og som dermed ikke bidrar til å oppfylle intensjonen bak formålet forretning/kontor. Dette medfører redusert aktivitet, tilgjengelighet og funksjonell variasjon i området, noe som kan virke negativt på områdets samlede strøkspreget og næringsmessige attraktivitet.

Videre kan en dispensasjon skape presedens for tilsvarende bruksendringer, og dermed over tid uthule formålet fastsatt i plan. Dette kan svekke planens funksjon som styringsverktøy og vanskeliggjøre en helhetlig arealforvaltning, noe som over tid kan endre områdets planlagte karakter. Det foreligger ikke særlige samfunnsinteresser eller dokumenterte forhold som i praksis tillegges så stor vekt at de kan oppveie planhensynene.

Tiltaket vurderes derfor å være i strid med sentrale planhensyn, og hensynene bak arealformålet anses å bli vesentlig tilsidesatt.

Etter en samlet vurdering anses fordelene ved å gi dispensasjon ikke å være av en slik karakter eller tyngde at de oppveier de planfaglige og prinsipielle ulempene tiltaket medfører. Fordelene er i hovedsak knyttet til private interesser, mens ulempene berører hensynene bak arealformålet, samt planens overordnede intensjon.

Det vurderes at heller ikke fordelene ved tiltaket er klart større enn ulempene, jf. plan- og bygningsloven § 19-2 andre ledd.

Kommunedirektøren kan dermed ikke se at vilkårene for dispensasjon er oppfylt i dette tilfellet.

Om avslagshjemmelen – kap. 11, pkt. 11.1 i gjeldende kommuneplan
Det følger av kommuneplanens arealdel pkt. 11.1 at det aktuelle området er avsatt til handel med plasskrevende varer. Med dette forstås blant annet trelast og byggevarer, gartneri- og hagesentre, biler og andre motorkjøretøy, hvitevarer og møbler.

Etablering av større forretninger eller varehus som i hovedsak omsetter ikke-plasskrevende varer, herunder såkalte «big-box-konsepter», er ikke tillatt innenfor området.

Bestemmelsen er forankret i et overordnet kommunalt mål om å styre lokalisering og type handelsvirksomhet. Dette skal bidra til hensiktsmessig arealbruk, gode trafikale løsninger, en ønsket by- og stedsutvikling og en klar funksjonell avgrensning mellom ulike handelsområder.

Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) ga 11. desember 2023 en tolkningsuttalelse om detaljeringsgraden i kommuneplanbestemmelser knyttet til forretninger og næringsbebyggelse. Departementet uttaler blant annet at:

- lokalisering av handel og definisjon av hva som regnes som plasskrevende varer ikke har tydelig hjemmel som juridisk bindende bestemmelser i kommuneplanens arealdel,
- slik differensiering må skje gjennom valg av arealformål og underformål,
- bestemmelser om lokalisering eller varegrupper i kommuneplanens arealdel derfor må forstås som retningslinjer, ikke rettslig bindende planbestemmelser.

Departementet viser videre til kart- og planforskriften for oversikt over tilgjengelige formål og underformål, og understreker at planbeskrivelse og retningslinjer kan brukes for å tydeliggjøre intensjoner for handelsarealer. Slike føringer gir forutsigbarhet og legger grunnlaget for senere reguleringsplaner, men er ikke bindende i seg selv. Tolkningsuttalelsen er veiledende, ikke rettslig bindende, men gir uttrykk for departementets forståelse av gjeldende regelverk.

Kommunedirektøren legger til grunn at uttalelsen fra KDD gir et tydelig signal om forventet lovforståelse. Den indikerer at bestemmelser om varegrupper og plasskrevende varer i kommuneplanens arealdel i utgangspunktet har status som retningslinjer.

Retningslinjer er ikke bindende hjemler for vedtak etter plan- og bygningsloven §§ 11-5 og 11-9. De skal likevel tillegges vekt som uttrykk for kommunens planintensjoner og forventede praksis. Retningslinjer:

- gir veiledning for kommunal planlegging og saksbehandling
- skaper forutsigbarhet for tiltakshavere og offentlig forvaltning
- inngår som relevante momenter ved kommunens skjønnsutøvelse

De gir imidlertid ikke selvstendig grunnlag for avslag eller pålegg.

Plankartet inneholder en «#»-markering som viser at det gjelder særskilte føringer for handel med plasskrevende varer innenfor området. Symbolet:

- er ingen egen planbestemmelse eller et nytt arealformål
- fungerer som henvisning til supplerende dokumenter, slik som retningslinjer, planbeskrivelse og tematiske føringer

Selv om markeringen i lys av departementets uttalelse ikke er juridisk bindende, har den fortsatt betydelig planfaglig og indirekte juridisk relevans. Den uttrykker et klart planintensjonelt signal om ønsket arealbruk.

Kommuneplanens plankart og tekst skal tolkes i sammenheng. «#»-symbolet på kartet, sett sammen med føringene i kapittel 11, pkt. 11.1, gir et tydelig uttrykk for at området er ment for handel med plasskrevende varer. Dette utgjør et viktig vurderingsgrunnlag ved behandling av nye tiltak. Dersom et foreslått tiltak klart avviker fra denne føringen, kan det anses å ligge i strid med kommunens planforutsetninger, og dette kan få avgjørende betydning for utfallet av saken.

Kommunedirektøren legger til grunn at bestemmelsene i pkt. 11.1, fortsatt gjelder som et reelt styringsgrunnlag for arealbruken i området. Bestemmelsen er lovlig vedtatt av Bystyret, og det foreligger ingen rettsavgjørelser eller andre forhold som tilsier at den ikke skal ha virkning.

På denne bakgrunn vurderes pkt. 11.1, fortsatt som en relevant og styrende del av kommuneplanen, som uttrykker kommunens mål og forventede praksis, og som skal legges til grunn i saksbehandling og videre planarbeid.

Blir hensynene bak bestemmelsen i pkt. 11.1 i gjeldende kommuneplan vesentlig tilsidesatt ved dispensasjon?
Kommuneplanens bestemmelser om handel bygger på den regionale planbestemmelsen for lokalisering av handelsvirksomhet. Formålet med den regionale bestemmelsen er å sikre bedre samordning av handelsetableringer i Nedre Glomma og å styrke eksisterende by- og tettstedssentre. Dette skal bidra til effektiv arealbruk og støtte opp under mål om miljøvennlige transportløsninger.

I samsvar med denne strategien er det avsatt egne områder for virksomheter som omsetter plasskrevende varer. I Fredrikstad er Dikeveien etablert som avlastningsområde for slik handel, og kommuneplanens arealdel viderefører denne regionale føringen. Kommunen har et tydelig ansvar for å sikre at ulike typer virksomheter plasseres på rett sted, slik at sentrale planhensyn ivaretas.

Føringer for plasskrevende varer, markert med «#» i plankartet, uttrykker kommunens planintensjon og gir klare signaler om ønsket arealbruk. Det omsøkte tiltaket avviker fra føringene og vil svekke hensikten bak den planlagte lokaliseringen av handel med plasskrevende varer.

Fredrikstad og Sarpsborg kommuner har inngått Byvekstavtale for Nedre Glomma 2024–2033. Avtalen skal redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy gjennom mer effektiv arealbruk. Et sentralt mål er at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange i tråd med nullvekstmålet for personbiltrafikk.

Dersom forretninger med plasskrevende varer etableres utenfor avlastningsområdet, samtidig som Dikeveien tas i bruk til andre typer virksomheter, vil dette være en uheldig utvikling. For at avlastningsområdet skal fungere etter hensikten, må handel med plasskrevende varer i hovedsak lokaliseres dit, og det må settes klare rammer for hvilke andre virksomheter som kan tillates i området.

Området for plasskrevende varer er i kommuneplanen avsatt for nettopp å samle denne typen virksomheter, i samsvar med regional planbestemmelse for handel. Dette skal:
- styrke by- og tettstedssentre
- sikre mer arealeffektiv arealbruk
- legge til rette for mer miljøvennlige transportvalg

En dispensasjon i denne saken vil kunne bidra til at avlastningsområdet gradvis fylles opp av andre typer virksomheter, slik at området mister sin planlagte funksjon. Dette vil undergrave både hensikten og funksjonen som avlastningsområde for handel med plasskrevende varer.

Kommunedirektøren vurderer også at en dispensasjon vil være i strid med Byvekstavtalens mål, særlig målet om nullvekst i personbiltransport, som forutsetter bevisst lokalisering av transportintensive virksomheter og effektiv bruk av arealer.

På denne bakgrunn vurderer kommunedirektøren at hensynene bak avsettingen av området til plasskrevende varer vil bli vesentlig tilsidesatt dersom dispensasjon gis. Vilkåret for dispensasjon etter plan- og bygningsloven § 19-2 første ledd er dermed ikke oppfylt.

Ettersom begge vilkårene i § 19-2 må være oppfylt for at dispensasjon kan gis, kan søknaden ikke innvilges. Kommunedirektøren viser også til at heller ikke det andre vilkåret, at fordelene ved dispensasjon må være klart større enn ulempene, er oppfylt i denne saken.

Er fordelene klart større enn ulempene – bestemmelsen i pkt. 11.1?
En dispensasjon vil kunne gi enkelte fordeler for tiltakshaver, blant annet:

- økt fleksibilitet ved at virksomheten kan etableres på ønsket lokalisering
- raskere realisering av prosjektet, som kan gi kortsiktig næringsutvikling
- tilpasning til lokale forhold, dersom tiltaket isolert sett anses å kunne fungere innenfor området

Disse fordelene er primært knyttet til tiltakshavers egne interesser og til gjennomføring av prosjektet på kort sikt.

Kommunedirektøren vurderer samtidig at en dispensasjon vil medføre betydelige ulemper, herunder:

- svekkelse av den regionale samordningen av handel, i strid med regional planbestemmelse for lokalisering av handelsvirksomhet
- svekkelse av by- og tettstedssentre dersom handel som bør lokaliseres sentralt flyttes ut
- økt bilavhengighet og større transportbehov, i strid med mål om miljøvennlige transportløsninger og nullvekst i personbiltrafikken
- presedensvirkning, som kan føre til flere dispensasjonssøknader og en gradvis uthuling av gjeldende planverk
- en uheldig utvikling av avlastningsområdet på Dikeveien, ved at området fylles med andre typer virksomheter samtidig som handel med plasskrevende varer flyttes ut

Disse ulempene berører både overordnede planhensyn og langsiktige mål for areal- og transportutvikling.

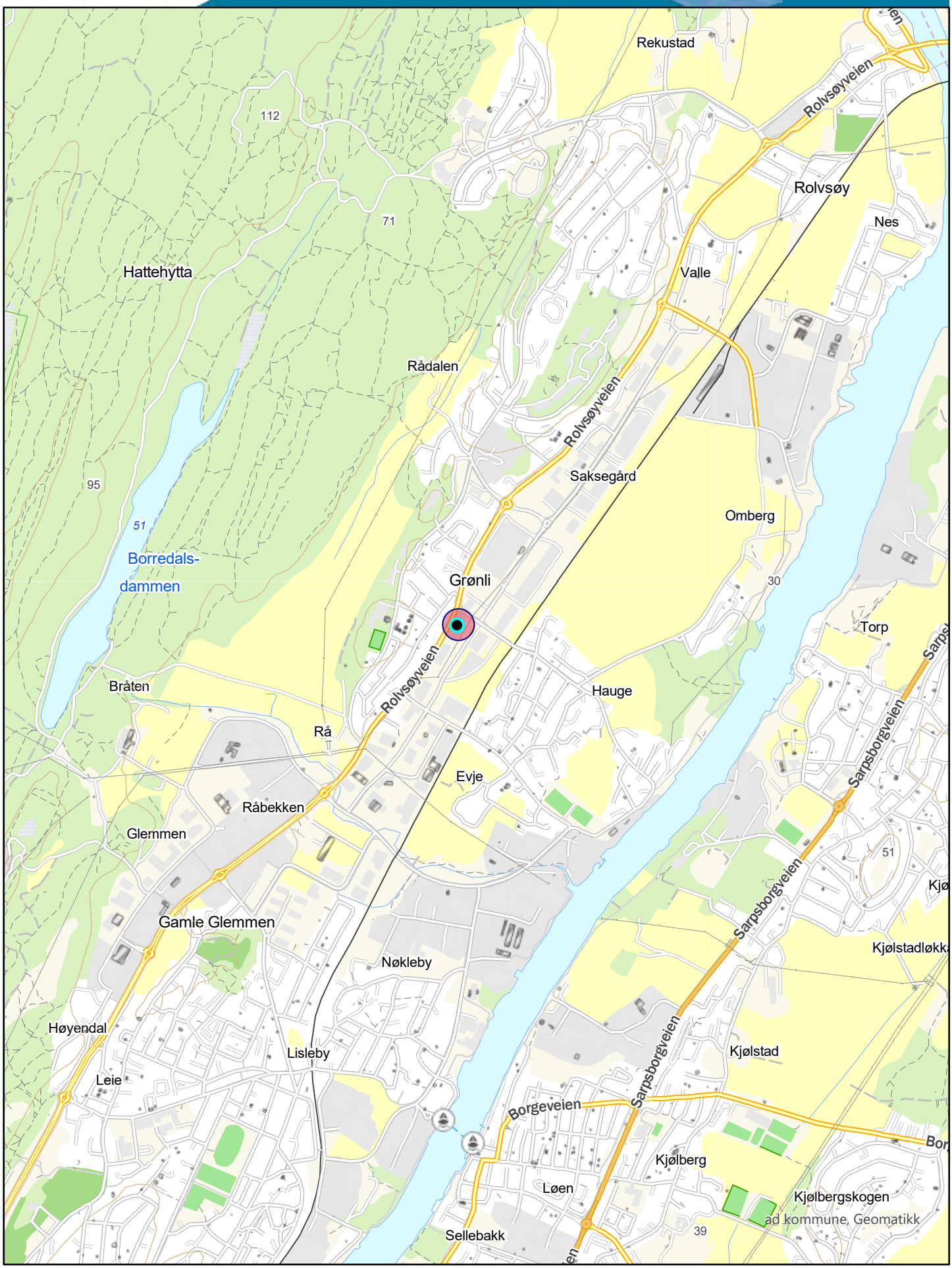
Kommunedirektøren vurderer at fordelene ved dispensasjonen ikke er klart større enn ulempene, jf. plan- og bygningsloven § 19-2 andre ledd. Videre anses hensynene bak bestemmelsene det søkes dispensasjon fra å bli vesentlig tilsidesatt.

Vilkårene for dispensasjon er dermed ikke oppfylt, og søknaden kan ikke innvilges.

Konklusjon
Kommunedirektøren vurderer at det ikke ligger til rette for å innvilge dispensasjon fra formålet forretning/kontor i gjeldende reguleringsplan eller bestemmelsen i pkt. 11.1 i gjeldende kommuneplan da hensynene bak bestemmelsene det søkes dispensasjon fra blir vesentlig tilsidesatt, og fordelene er ikke klart større enn ulempene, jf. vurderingstemaet i plan- og bygningsloven § 19-2.

Kommunedirektøren anbefaler planutvalget å avslå søknad om dispensasjon, som omsøkt, for riving av skjermtak og utegård, samt fasadeendring og bruksendring for deler av butikk til lager/verksted.

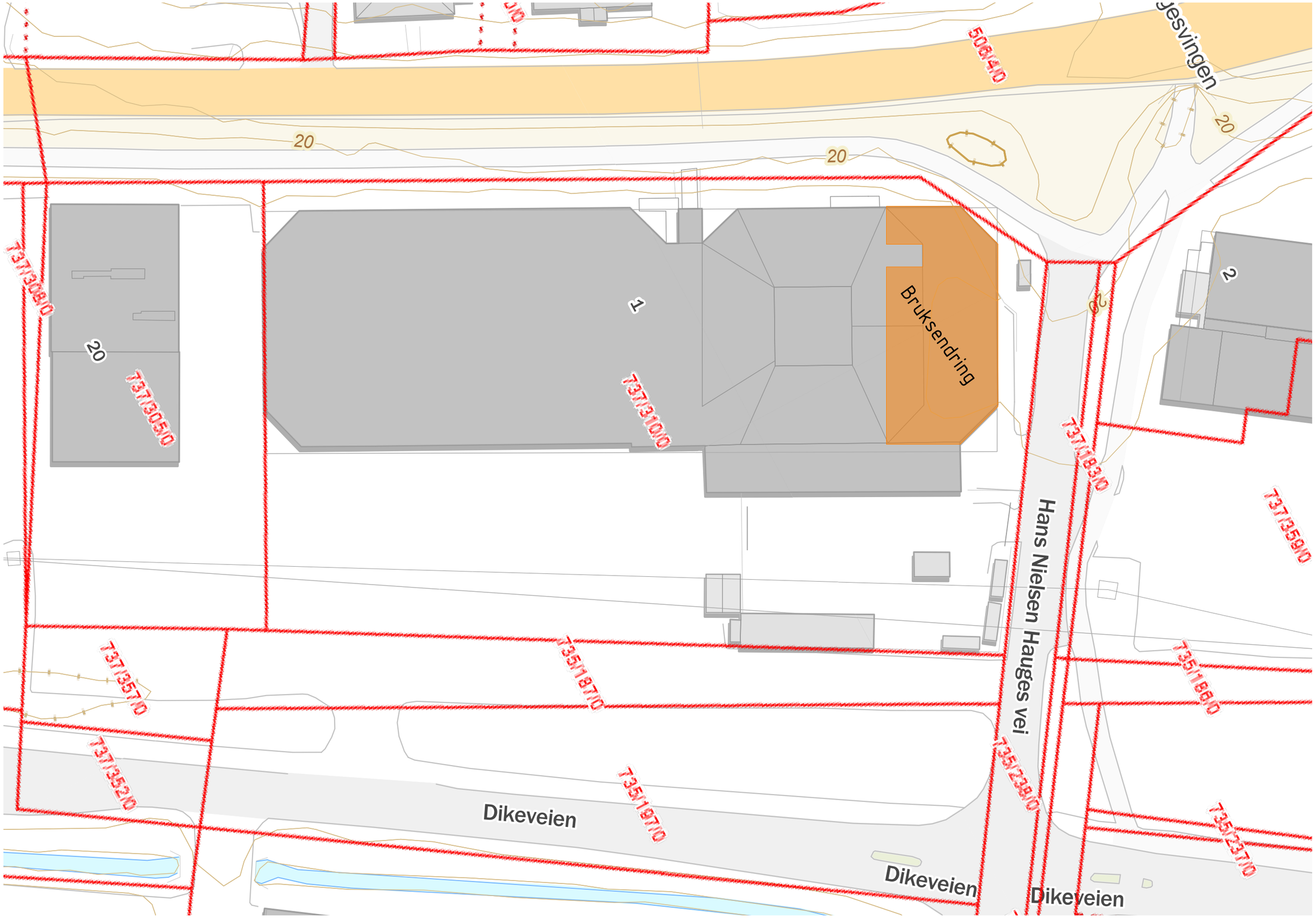
FREDRIKSTAD KOMMUNE



0 700 Meter

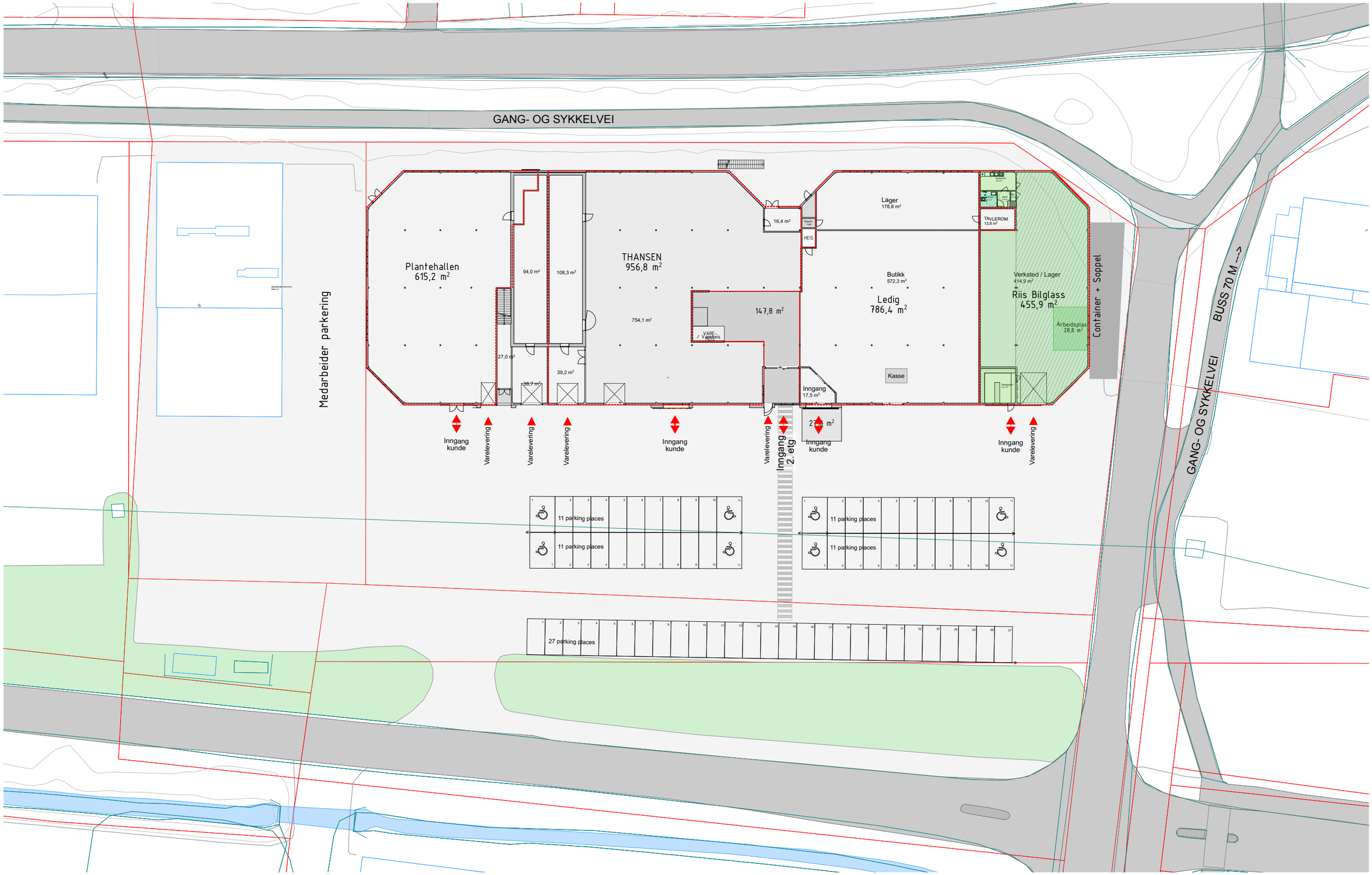
Målestokk 1:20 000

Dato 30.10.2025



Prosjekt	Prosj.nr.	Tiltakshaver	Dato	Format		Mål
HANS NIELSEN HAUGES VEI 1	17027	Frigaard Eiendom AS	10.07.2025	A3	Situasjonsplan	1:500

BAS arkitekter
St. Mariegate 96/98
1706 Sarpsborg
+47 69 13 10 50
tone@bas-ark.no



Utelager / Salgsareal

Miljøstasjon

Skjerm tak

Plassering av eksisterende bygg er plassert iht. Sosi-modell.
Koordinater på søyler er ikke innmålt.

Prosjekt
HANS NIELSEN HAUGES VEI 1

Prosj.nr.
17027

Tiltakshaver
HNHV1 AS

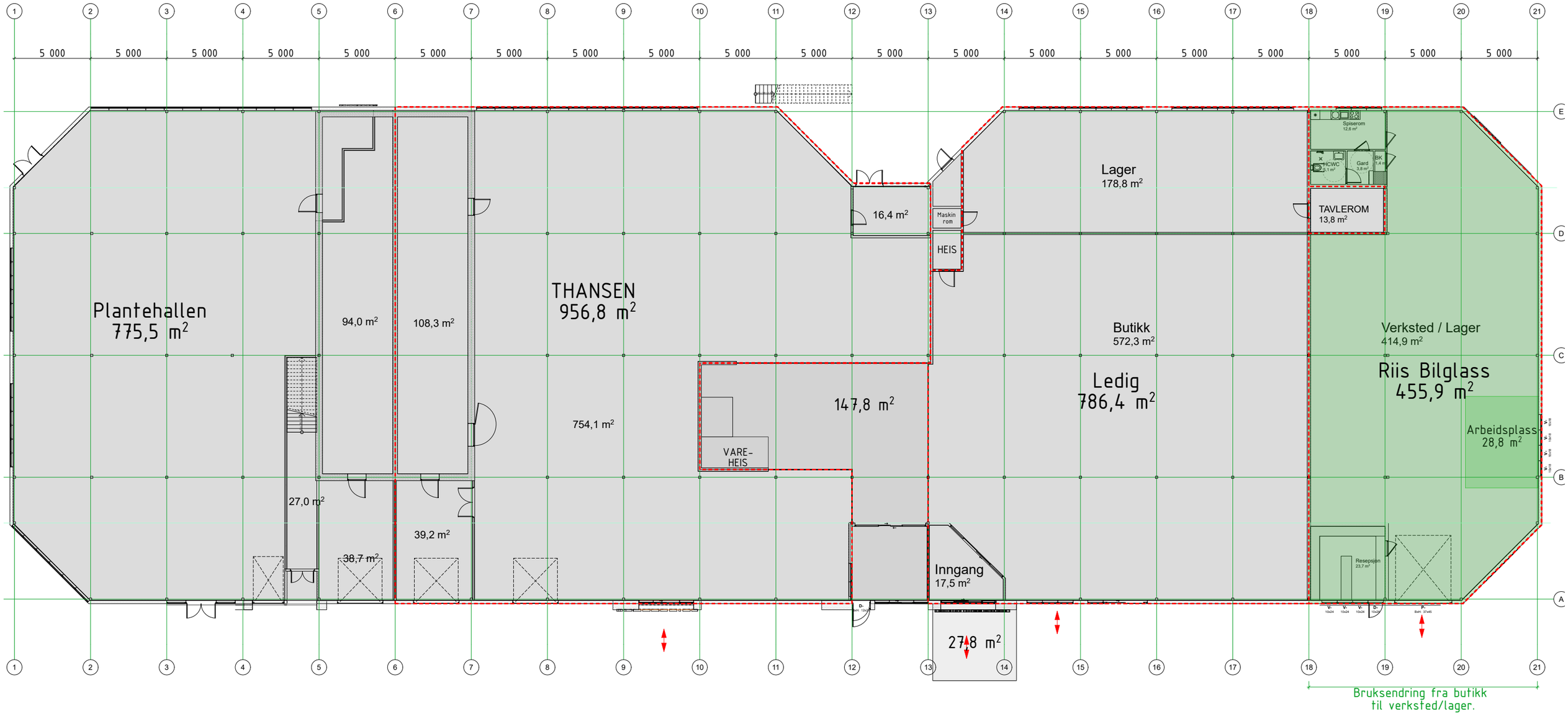
Dato
19.12.25

Format
A3

Utomhusplan

Mål
1:500

BAS arkitekter
St. Mariegate 96/98
1706 Sarpsborg
+47 69 13 10 50
Tone@bas-ark.no



Prosjekt
HANS NIELSEN HAUGES VEI 1

Prosj.nr.
24004

Tiltakshaver
HNHV1 AS

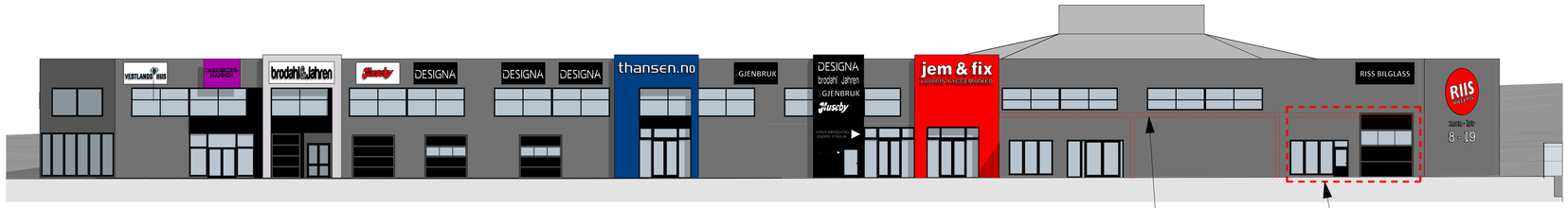
Dato
22.05.2017

Format
A3

Plan 1. Etasje

Mål
1:250

BAS arkitekter
St. Mariegate 96/98
1706 Sarpsborg
+47 69 13 10 50
tone@bas-ark.no

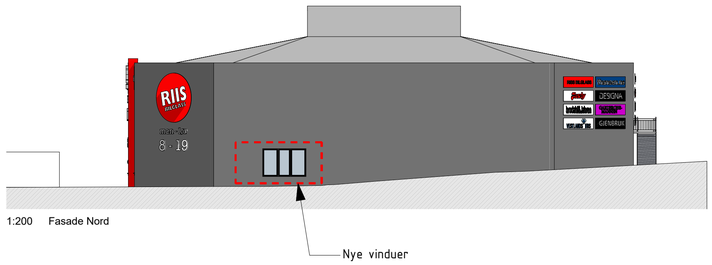


1:200 Fasade Øst

Eksisterende skjermtak rives.

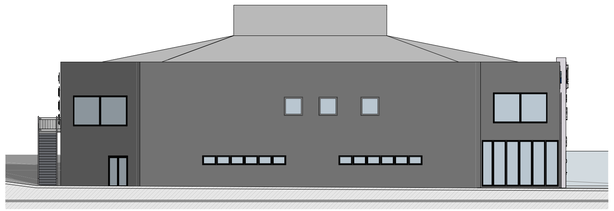
Nye vinduer og port

1:200 Fasade Vest

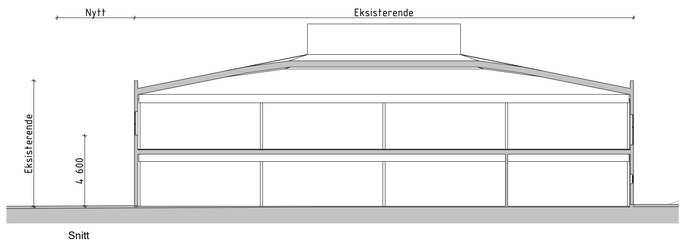


1:200 Fasade Nord

Nye vinduer



1:200 Fasade Sør



Snitt

Rev. nr.	Beskrivelse	Dato	Utført	Kontr.

BAS arkitekter
St. Mariegate 96/98
1706 Sarpsborg
+47 69 13 10 50
tone@bas-ark.no
www.bas-ark.no

Prosjektfase:

SOMBYGGET

Prosjekt:

HANS NIELSEN HAUGES VEI 1

Tiltakshaver:

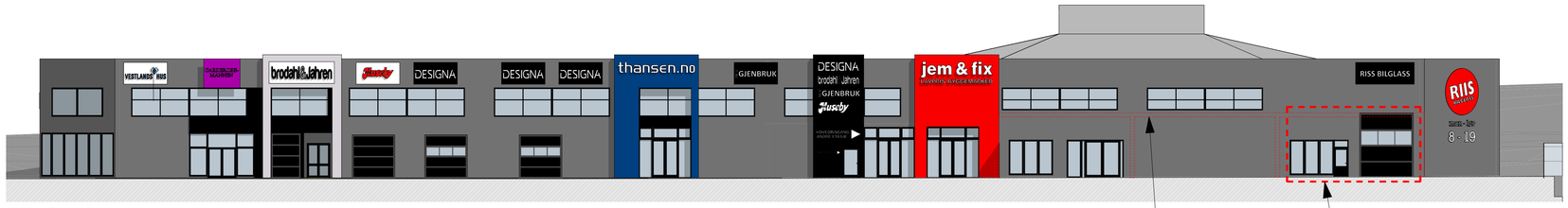
Frigaard Eiendom AS

Tegnet	Dato	Prosj.nr.
WA	10.07.2025	17027
Kontroll	Mål	
	1:200 (1:400)	

Fasader / Snitt

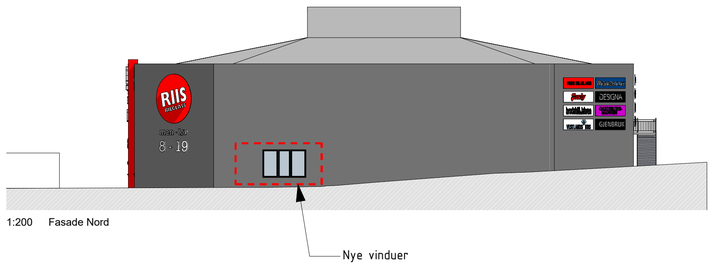
Tegn. nr.:	Papir:	Rev:
E-01	A1 (A3)	

29.07.2025 13:14

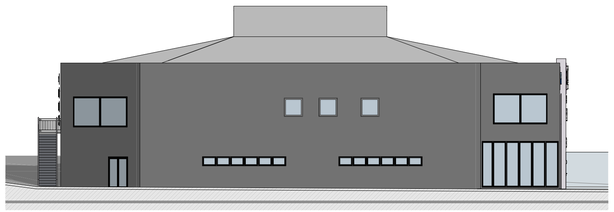


1:200 Fasade Øst

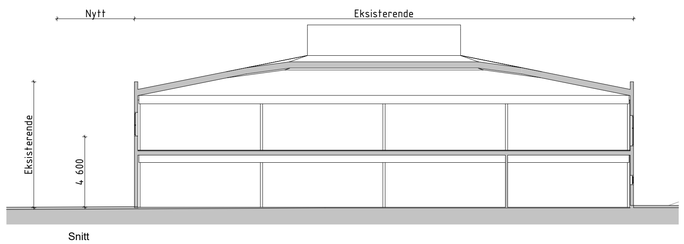
1:200 Fasade Vest



1:200 Fasade Nord

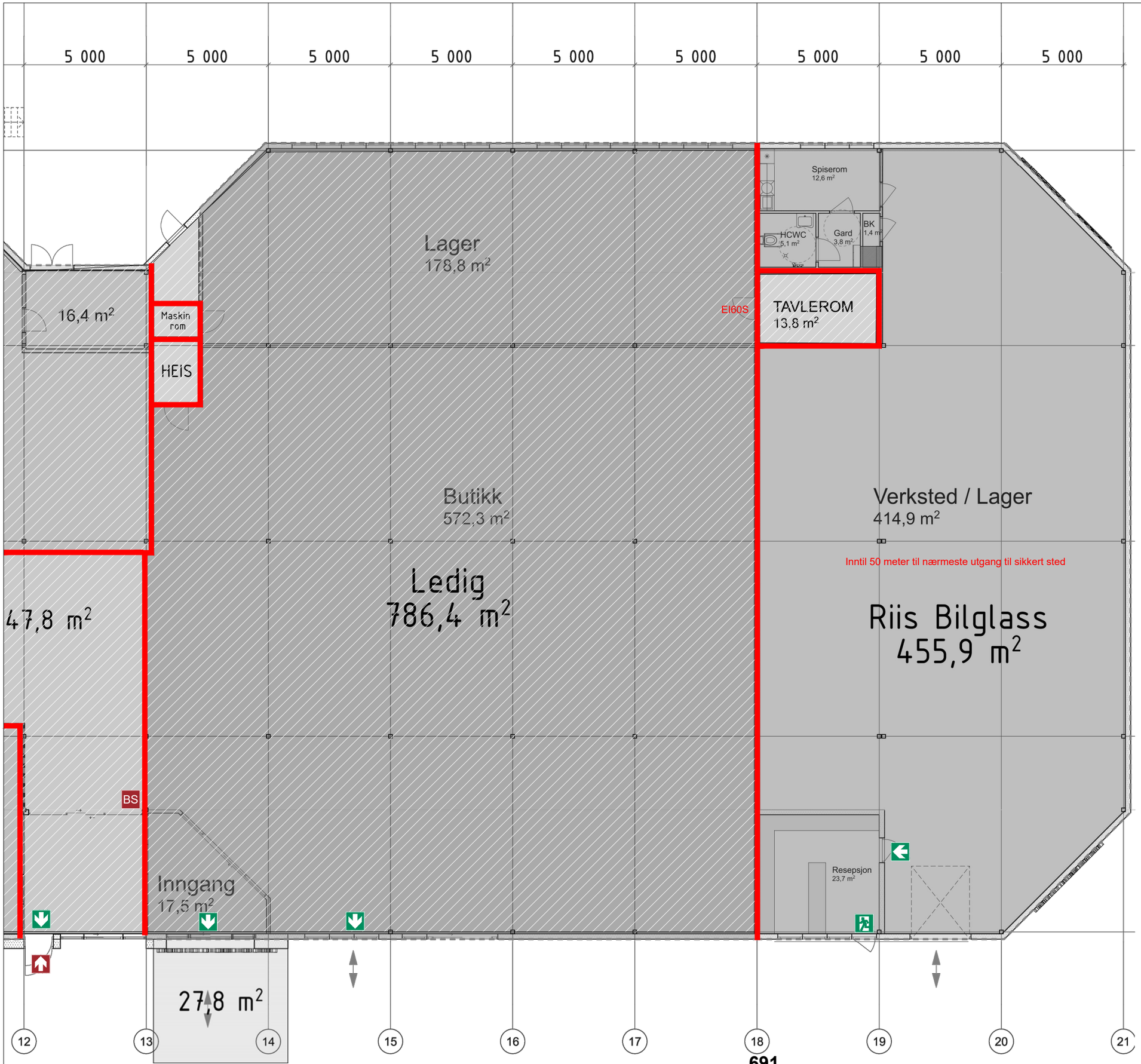


1:200 Fasade Sør



Snitt

Rev. nr.	Beskrivelse	Dato	Utført	Kontr.



SYMBOLFORKLARING

- Branncelle EI 60 [B60]
- Utenfor omsøkt tiltak
- Rømningsretning
- Utgang til sikkert sted
- Hovedangrepsvei
- BP — Brannalarmpanel
- EI60S — Branndør EI 60-S_a

MERKNAD

Branntegninger er et vedlegg til brannkonsept og må ses i sammenheng med dette.

Risikoklasse 2
Brannklasse 2

Brannalarmanlegg kat. 2 - NS 3960
Sprinkleranlegg - NS-EN 12845

Manuelt slokkeutstyr (håndslokker og/eller brannslanger), samt manuelle meldere må angis på tegninger når plassering er avklart.

REV.	BESKRIVELSE	SIGN	DATO

Underlag for detaljprosjektering

Hans Nielsen Hauges vei 1

INTEC Norge Øst AS
Youngs gate 7
0181 Oslo
Org.nr 928 429 032

OPPDRAG NR	TEGNET AV	INTERNKONTROLL
0539	OS	ML
DATO	ANSVARLIG	MÅLESTOKK/ARK
23.06.2025	OS	1:150 / A3

Branntegning
Plan 1

TEGN.NR.
Branntegning.dwg

Sarpsborg 09.10.2025

Saksnummer: 2025/81558

SØKNAD OM DISPENSASJON

Hans Nilsen Hauges vei 1
Gnr. 737 Bnr. 310

Tiltak: Riving av del av bygg, fasadeendring og bruksendring for deler av butikk til verksted
Tiltakshaver: HNHV1 AS

BAS Arkitekter AS søker med dette på vegne av HNHV1 AS om dispensasjon fra formål i gjeldende reguleringsplan og fra bestemmelsesområde i kommuneplanens arealdel.
Iht plan- og bygnignslove §21-3 kan dispensasjonssøknad unntas fra krav om nabovarsel dersom naboers interesser ikke berøres. Det vurderes at denne dispensasjonen ikke berører naboers interesser, da tiltaket ikke medfører økt trafikk, støy, støv eller andre ulemper fra naboer. Dispensasjonssøknaden er derfor ikke nabovarslet.

Planstatus

Reguleringsplan:
Eiendommen er regulert i detaljregulering for «Hauge/Evje II» datert 21.04.1981. I planen er eiendommen regulert til forretning, kontor mv.

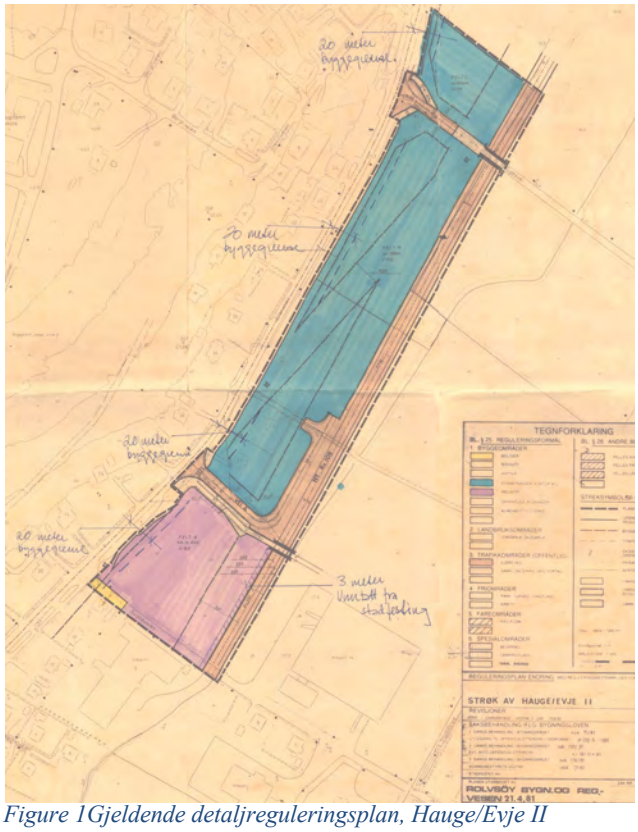


Figure 1Gjeldende detaljreguleringsplan, Hauge/Evje II

Kommuneplanens arealdel:
Eiendommen har formål bebyggelse og anlegg og
bestemmelsesområde #4 Dikeveien – *Området skal benyttes til handel med plasskrevende varer. Dette omfatter trelast/byggevarer, gartneri/hagesentre, biler/motorkjøretøy, hvitevarer og møbler. Nyetablering av store forretninger/varehus, som i hovedsak selger varer som ikke er plasskrevende, såkalte «bigbox-konsepter», tillates ikke.*

Beskrivelse av tiltaket
Tiltaket omfatter riving av eksisterende skjermtak og utelageområde. Det skal settes inn en ny rulleport og to felter med vinduer. Den dele av bygget som bruksendres har vært i bruk av jem og fix, som ligger innenfor formål handel. Ny leietaker er RIIS bilglass som er en verkstedsbedrift som driver med utskifting av bilruter.

Begrunnelse for at dispensasjon bør gis:

Reguleringsplanen er av eldre dato og omfatter et plankart og bestemmelser. Det foreligger ingen planbeskrivelse som sier noe om hensikten bak planen. Eiendommen er i planen satt av til forretning/kontor. Søndre del av planen har et felt satt av til industri.

Bestemmelsesområde #4 markerer område hvor det tillates etablert handel med plasskrevende varer. Dikeveien og omfatter hele området på begge sider av Dikeveien fra Evjebekkveien til Bjørnebekkveien. Området er stort sett preget av forretninger med ulike typer varer, men det er også innslag av andre bedrifter som f.eks Stene Stål og Goman, dyrlege, kontor for håndtverkerbedrift, treningssenter, tannlegekontor og bilutleie.

Tiltaket omfatter etablering av en verkstedsbedrift som skifter bilruter.

- Bedriftens virksomhet forgår innendørs og medfører ikke støy, støv eller annet som er forstyrrende eller sjenerende for området.
- Bedriften utfører tjenester for et visst antall biler pr. dag som i hovedsak har booket tid og vil med dette medføre vesentlig mindre trafikk enn en forretning.
- Bedriften har ikke behov for utelager og tiltaket vil med dette medføre en opprydding av utearealene mot Dikeveien sammenliknet med dagens situasjon.
- Bedriften har mindre varelevering enn en forretning.
- Plassering tett på god kollektivdekning er svært positivt for besøkende som skal levere og hente bil som har vært til reparasjon.
- Bedriften er ikke big-box konsept og medfører ikke salg av varer som ikke er plasskrevende, som er listet opp som uønskede typer formål innenfor bestemmelsesområdet.

I henhold til plan- og bygningsloven §19-2 kan ikke dispensasjon gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser, blir vesentlig tilsidesatt. Fordelene ved å gi dispensasjon skal være klart større enn ulempene. Det kan ikke dispenseres fra saksbehandlingsregler. Ved dispensasjon fra loven og forskriften til loven skal det legges særlig vekt på dispensasjonens konsekvenser for helse, miljø, jordvern, sikkerhet og tilgjengelighet.

Vi kan ikke se at tiltaket medfører konsekvenser for helse, miljø, jordvern, sikkerhet og tilgjengelighet. Vi kan ikke se noen ulemper ved tiltaket og mener med dette å ha redegjort for at fordelene er klart større enn ulempene.

Vi kan heller ikke se at tiltaket medfører at hensyn i lovens formålsbestemmelse, nasjonale eller regionale interesser blir vesentlig tilsidesatt.

Vi håper med dette å ha gitt tilstrekkelig begrunnelse for at kommunen kan gi dispensasjon fra byggegrense i detaljregulering for Kløfta nord.

Ved spørsmål, ta kontakt med undertegnede

Waqas Afzal
BAS arkitekter AS
+47 92641768
WA@bas-ark.no

Statsforvalteren
i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Vår dato: 02.12.2025
Vår ref: 2025/46574
Deres dato: 30.10.2025
Deres ref: 2025/81558

FREDRIKSTAD KOMMUNE BYGGESAK OG GEOMATIKK
Postboks 1405
1602 FREDRIKSTAD

Saksbehandler, innvalgstelefon
Ole Martinsen, 69247046

Fredrikstad 737/310 - Uttalelse til søknad om dispensasjon for fasadeendring og bruksendring for deler av butikk til lager / verksted

Vi viser til deres brev datert 30.11.2025 vedrørende søknad om dispensasjon for fasadeendring og bruksendring for deler av butikk til lager / verksted.

Vi vil fraråde kommunen å innvilge dispensasjon fra kommuneplanens bestemmelse om handel. Vi mener en dispensasjon vil komme i konflikt med regionale føringer for lokalisering av handel.

Vi ber om å få tilsendt vedtaket i saken.

Søknaden gjelder riving av skjermtak og utegård, samt fasadeendring og bruksendring for deler av butikk til lager/verksted. Fasadeendringen omfatter nye vinduer og port.
Areal som bruksendres (Riis Bilglass) utgjør 455,9 m² hvorav 414,9 m² utgjør verksted/lager. Ellers i bygget befinner det seg Plantehallen på 775,5 m², THANSEN på 956,8 m² og ledige butikklokaler/lager på 786,4 m².

Eiendommen er i reguleringsplan for Hauge/Evje II avsatt til forretning/kontor. Kommuneplanen for Fredrikstad kommune, viser nåværende bebyggelse og anlegg, med hensynssone H740, båndlegging etter annet lovverk.

Avlastningsområde for handel ved Dikeveien er vist på plankartet med bestemmelsesområde #4. Eiendommen ligger innenfor bestemmelsesområde #4: Dikeveien – Området skal benyttes til handel med plasskrevende varer. Dette omfatter trelast/byggevarer, gartneri/hagesentre, biler/motorkjøretøy, hvitevarer og møbler. Nyetablering av store forretninger/varehus, som i hovedsak selger varer som ikke er plasskrevende, såkalte «big-box-konsepter», tillates ikke, jf. kap. 11.1 i gjeldende kommuneplan.

E-postadresse: sfospost@statsforvalteren.no
Sikker melding: www.statsforvalteren.no/melding
Postadresse: Pb 325, 1502 Moss
Besøksadresse: Moss: Vogts gate 17, Drammen: Dr. Hansteinsgate 9, Oslo: Stensberggata 27
Telefon: 69 24 70 00
www.statsforvalteren.no/os
Org.nr. 974 761 319

Søknaden begrunnes blant annet med at tiltaket omfatter etablering av en verkstedsbedrift som skifter bilruter.
- Bedriftens virksomhet forgår innendørs og medfører ikke støy, støv eller annet som er forstyrrende eller sjenerende for området.
- Bedriften utfører tjenester for et visst antall biler pr. dag som i hovedsak har booket tid og vil med dette medføre vesentlig mindre trafikk enn en forretning.
- Bedriften har ikke behov for utelager og tiltaket vil med dette medføre en opprydding av utearealene mot Dikeveien sammenliknet med dagens situasjon.
- Bedriften har mindre varelevering enn en forretning.
- Plassering tett på god kollektivdekning er svært positivt for besøkende som skal levere og hente bil som har vært til reparasjon.
- Bedriften er ikke big-box konsept og medfører ikke salg av varer som ikke er plasskrevende, som er listet opp som uønskede typer formål innenfor bestemmelsesområdet.

Lovverk og Statsforvalterens rolle
Kommunen kan bare gi dispensasjon dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser, ikke blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må fordelene ved å gi dispensasjon være klart større enn ulempene, jf. plan- og bygningsloven kapittel 19. Fordelene ved en dispensasjon skal primært knyttes til de offentlige hensyn som planen skal ivareta og de formål og hensyn som plan- og bygningsloven fastsetter.

Statsforvalteren skal påse at dispensasjoner ikke gis i strid med nasjonale og viktige regionale interesser innen miljøvern, landbruk, barn og unges interesser, folkehelse, samfunnssikkerhet og gravplasser. Vi skal følge opp Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innenfor våre ansvarsområder. Dette skjer ved at vi avgir uttalelser i saken før kommunen fatter vedtak. Vi har også klagerett på kommunens vedtak.

For ordens skyld gjør vi oppmerksom på at det er Statsforvalterens juridiske avdeling som behandler eventuelle klager på kommunens vedtak. Dersom Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus klager på et kommunalt dispensasjonsvedtak vil det være en annen Statsforvalter som behandler klagen.

Vurdering
Vi beklager å ha oversittet høringsfristen. Dette skyldes en intern feil ved journalføring av saken.

Kommuneplanens bestemmelse om handel er en oppfølging av regional planbestemmelse for lokalisering av handel. Formålet med den regionale planbestemmelsen er å legge til rette for sterkere regional samordning av politikken for etablering av handel, og å styrke eksisterende by- og tettstedssentre. Dette for å bidra til mer effektiv arealbruk og miljøvennlige transportvalg.

Det er satt av egne områder til forretninger med plasskrevende varer. I Fredrikstad er dette Dikeveien. Kommuneplanens bestemmelse om handel følger opp dette.

Kommunen må bidra til at rett virksomhet blir lagt på rett plass. Fredrikstad kommune har sammen med Sarpsborg kommune inngått en Byvekstavtale for Nedre Glomma 2024-2033. Avtalen har som overordnet mål å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy gjennom effektiv arealbruk, samtidig som veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet).

Det er utfordrende om kommunen driver arealplanlegging gjennom dispensasjonsbehandling,

fremfor å avklare forholdene i sine arealplaner. Det er en uheldig utvikling om forretninger med plasskrevende varer etableres på utsiden av avlastningsområdet Dikeveien, og Dikeveien-området fylles med andre virksomheter. Vi har i flere andre saker, f.eks. i Råbekken-området påpekt at forretninger med plasskrevende varer bør legges til Dikeveien. I disse sakene har det vært hevdet at det ikke er plass i Dikeveien. For at avlastningsområdet skal fungere etter sin hensikt bør det begrenses hvilke andre typer virksomheter som tillates i området.

Vi legger til grunn at kommunen vurderer søknaden etter reglene i plan- og bygningsloven kapittel 19. Vi viser også til dispensasjonsveilederen som ligger på vår nettside. Vi viser ellers til Statsforvalterens føringer for kommunal arealplanlegging for 2025 og til overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde.

Med hilsen

Carl Henrik Jensen
fagleder
Klima- og miljøvernavdelingen

Ole Martinsen
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Østfold fylkeskommune	Postboks 220	1702	SARPSBORG

ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE

FREDRIKSTAD KOMMUNE BYGGESAK OG GEOMATIKK
Postboks 1405
1602 FREDRIKSTAD

Vår ref.: 2025/13211-4 Deres ref.:2025/81558 Dato: 28.11.2025

Uttalelse - dispensasjon - Hans Nilsen Haugesvei 1 - gbnr. 737/310 - Fredrikstad kommune - endring av bygg - fasade - bruksendring

Østfold fylkeskommune viser til oversendelse datert 30. oktober 2025 vedrørende riving av skjermtak og utegård, samt fasadeendring og bruksendring for deler av butikk til lager/verksted. Søknaden er utarbeidet av BAS arkitekter på vegne av HNHV1 AS, med tegninger for Friigaard eiendom. Vi har fått utsatt frist til 2.desember 2025.

Areal som skal bruksendres benyttes i følge søknaden i dag av jem- og fix, i hovedtrekk som lager. Ny bruker er en verkstedbedrift, Riis bilglass, som driver med utskifting av bilruter. Arealet som skal bruksendres utgjør 455,9 m², der 414,9 m² i dag er lager. Det er ikke redegjort for om tiltakene allerede er gjennomført.

Eiendommen er regulert til forretning/kontor i reguleringsplan for Hauge/Evje II, og avsatt til nåværende bebyggelse og anlegg samt *hensynssone- båndleggingssone annet lovverk* H 740 i kommuneplanens arealdel.

Det søkes om dispensasjon fra følgende:

- Formål Forretning/Kontor i gjeldende reguleringsplan
- Kap. 11.1 i gjeldende kommuneplan

Kommunen redegjør for at: *Avlastningsområde for handel ved Dikeveien er vist på plankartet med bestemmelsesområde #4. Eiendommen ligger innenfor bestemmelsesområde #4: Dikeveien – Området skal benyttes til handel med plasskrevende varer. Dette omfatter trelast/byggevarer, gartneri/hagesentre, biler/motorkjøretøy, hvitevarer og møbler. Nyetablering av store forretninger/varehus, som i hovedsak selger varer som ikke er plasskrevende, såkalte «big-box-konsepter», tillates ikke, jf. kap. 11.1 i gjeldende kommuneplan.*

Fylkeskommunens rolle

Østfold fylkeskommune har vurdert saken som regional planmyndighet, kulturminnemyndighet, vannregionmyndighet og som veieier for fylkesveier.

PLAN samfunnsplanlegging og miljø
Postadresse: Postboks 220, 1702 SARPSBORG
Besøksadresse: Oscar Pedersens vei 39, 1721 SARPSBORG
Telefon: 69 11 70 00
E-post: post@ofk.no
Internett: www.ofk.no
Org.nr.: 930580694

Fylkeskommunen har i tillegg en veilederrolle, og ønsker å bidra til gode prosjekter som styrker og ivaretar viktige hensyn til blant annet by- og stedsutvikling, kulturminner, bo- og oppvekstsvilkår samt naturmangfold i tråd med blant annet bærekraftsmålene i FN17.

Fylkeskommunen skal bidra til og sørge for at nasjonale og regionale føringer blir fulgt opp i alt planarbeid. Fylkesplanen for Østfold ligger til grunn for vår uttalelse, og fylkesplanen sammen med andre regionale planer ligger på vår hjemmeside under Regionale planer - Østfold fylkeskommune: Regionale planer - Østfold fylkeskommune

Arealforvaltningen i fylket skal være forutsigbar, basert på kunnskap og oppdaterte planer, og skje etter avveining av ulike interesser.

Grunnlag for dispensasjoner

Kommunens adgang til å gi dispensasjon er avgrenset, jf. plan- og bygningsloven § 19-2. En eventuell dispensasjon kan ikke i vesentlig grad tilsidesette hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra. Det skal også foreligge en klar overvekt av hensyn som taler for dispensasjon basert på en interesseavveining av fordeler og ulemper. Det er i utgangspunktet fordeler og ulemper for de allmenne interessene som skal avveies. Kommunens skjønnsmessige avveining beror på en vurdering av dispensasjonens konsekvenser for helse, miljø, sikkerhet og tilgjengelighet, samt nasjonale og regionale rammer og mål.

Kommuneplanen er kommunenes overordnede styringsverktøy for arealbruk og er forankret i en omfattende prosess med medvirkning og politisk vedtak i kommunestyret.

Kommunen må vurdere om en dispensasjon fra ovennevnte bestemmelse vil gi en vanskelig håndterbar praksis.

Ved vurderingen av om det skal gis dispensasjon fra planer, skal statlige og regionale rammer og mål tillegges særlig vekt. Kommunen bør heller ikke dispensere fra planer eller lovens bestemmelser om planer, når en direkte berørt statlig eller regional myndighet har uttalt seg negativt om dispensasjonssøknaden.

Fylkeskommunens vurdering

Området er sammensatt av ulike virksomheter og konsepter i dag. Området skal i følge kommuneplanens arealdel benyttes til trelast/byggevarer, gartneri/hagesentre, biler/motorkjøretøy, hvitevarer og møbler. Plasskrevende virksomheter som beskrevet, er ofte mer arealkrevende enn de arealene som frigis (455 m²). Riis bilglass faller litt imellom føringene i kommuneplanens arealdel og i reguleringsplanen for området med formålet forretning/kontor. Vi ser at det vil være behov for fleksible løsninger, som også kan endres over tid. Vi har ikke innvendinger til de fysiske tiltakene som er omsøkt, men kommenterer bruksendringen.

Byvekstavtale og nullvekstmål

Kommunen må sikre at rett virksomhet blir lagt på rett plass, med minst mulig reisevei for flest mulig. Fredrikstad kommune har, sammen med Sarpsborg kommune, Østfold

fylkeskommune og staten, inngått en Byvekstavtale for Nedre Glomma 2024-2033. Avtalen har som overordnet mål å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy gjennom effektiv arealbruk, samtidig som veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Dette innebærer at personbiltrafikken ved utløpet av avtaleperioden skal være på samme nivå eller lavere enn referanseåret 2023. Det er enighet i avtalen om at kommunenes arealplanlegging er et avgjørende virkemiddel for å oppnå nullvekstmålet. Arealplanlegging skal i den løpende oppfølgingen av avtalen benyttes aktivt på lik linje med samferdselstiltak. Lokalisering av handel og annen næringsvirksomhet skal derfor bidra til å begrense transportbehovet og fremme bruk av miljøvennlige transportformer.

Bilglass- reparasjon vil nødvendigvis ikke bli bilfritt, men samtidig vil det være behov for nærhet til kollektiv ved levering av bil/venting.

Trafikksikre løsninger

Det er ikke vedlagt kart eller illustrasjoner som viser utearealene. Bebyggelsen og adkomst grenser til ulike løsninger for gående og syklende, blant annet med undergang mellom Hauge-området til blant annet Hauge skole og Haugeåsen ungdomsskole, og til bussholdeplass langs fylkesvei 109, som også benyttes mye av brukere av Østfoldhallen.

Vi savner en redegjørelse for om øvrige virksomheter skal ha varelevering/transport på denne delen av eiendommen, eller om det vil bli en bedre situasjon enn da jem & fix hadde innkjøring til sitt plukk/varelager på nordsiden av bygningen.

Vi ber kommunen vurdere å stille vilkår om at tilgjengeligheten for gående og syklende ivaretas, og vurdere å tydeliggjøre trygge løsninger.

Konklusjon

Østfold fylkeskommune ber kommunen vurdere om det skal gis dispensasjon. Kommunen kan kun innvilge dispensasjon i tilfeller hvor begge vilkår er til stede.

Vi kan etter en samlet vurdering, ikke se at de regionale hensyn vi skal ivareta, blir direkte berørt av bruksendringen. Vi ber kommunen vurdere søknaden, og vurdere å stille vilkår for å forbedre trafikksituasjonen for barn- og unge i området.

Vi ber om å bli orientert om vedtaket i saken. Dersom kommunen velger å innvilge dispensasjon, er det viktig at begrunnelsen fremgår tydelig i vedtaksbrevet.

Vennlig hilsen

Inger Kolseth
Seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til: STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS

Sarpsborg 05.01.2026

Saksnummer: 2025/81558

SØKNAD OM FASADEENDRING OG BRUKSENDRING

Hans Nilsen Hauges vei 1
Gnr. 737 Bnr. 310

Tiltak: Riving av del av bygg, fasadeendring og bruksendring for deler av butikk til verksted
Tiltakshaver: HNHV1 AS

BAS Arkitekter AS har i forbindelse med søknad om riving av skjermtak og utegård, fasadeendring og bruksendring med søknad om dispensasjon for Hans Nilsen Hauges vei 1 mottatt foreløpig svar på søknad. I forbindelse med søknad om tiltak søkes det om dispensasjon fra formål forretning/kontor i reguleringsplanen og kap 11.1 i gjeldende kommuneplan. Søknaden er derfor sendt til Statsforvalteren (SF) og Østfold fylkeskommune (ØFK) for uttalelse.

Statsforvalteren mener tiltaket er i konflikt med regionale føringer for lokalisering av handel som følge av at eiendommen ligger innenfor bestemmelsesområde #4 avlastningsområde for handel i kommuneplanens arealdel.
Fylkeskommunen påpeker at Riis bilglass faller litt mellom føringene i kommuneplanens arealdel og i reguleringsplanen for området med formålet forretning/kontor og kan etter en samlet vurdering ikke se at regionale hensyn de skal ivareta blir direkte berørt av bruksendringen.

Først og fremst ønsker vi å påpeke at Riis bilglass har hatt sin drift i nabobygget, Hans Nilsen Hauges vei 2/4. Bygget RIIS bilglass har sin drift i dag er berørt av planer for bygging av ny gangbru over FV 109 og Riis bilglass ønsker derfor å finne et nytt lokale da bygget de har hatt sin drift i skal rives. Lokalet i Hans Nilsen Hauges vei ligger et steinkast unna og har perfekt størrelse for deres behov. For RIIS bilglass vurderes det som svært positivt at kunder kan gjøre andre ærender innenfor gangavstand mens de reparerer steinsprutskader. Lokalet de ønsker å ta i bruk i Hans Nilsen Hauges vei 1 har en begrenset størrelse og vil være vanskelig å få leid ut til bedrifter med plasskrevende varer. Det påpekes også at det er kun en mindre del av bygget som omfattes av tiltaket. I bygget ellers er plantehallen, thansen, NLM Gjenbruk og Encanto. RIIS bilglass sin drift omfatter overordnet av skifte og reparasjon av bilruter, men omfatter i tillegg til verksted også kontor og en liten forretning hvor de selger vindusviskere, glassrens og andre bilglassrelevante varer.

Som påpekt i søknaden er det også flere aktører langs Dikeveien innenfor bestemmelsesområde #4 som ikke omfatter handel, blant annet flere ulike typer kontorarbeidsplasser, treningssenter, legesenter, frisør, dyreklinikk, optiker, bilutleie, bilpleie, verksted, dekkhotell, industri (bl.a.Goman) mv. Flere av disse aktørene er etablert innenfor nyere tid og siste kommuneplan og med dette innenfor samme bestemmelser som RIIS bilglass.

Fylkeskommunen etterspør følgende tilleggsinformasjon:

- kart eller illustrasjoner som viser utearealene som følge av at bebyggelse og adkomst grenser til ulike løsninger for gående og syklende inkludert adkomst til bussholdeplass langs FV 109. Dette er utarbeidet og vedlagt som vedlegg D-02

- redegjørelse for om øvrige virksomheter skal ha varelevering/ transport på denne delen av eiendommen, eller om det vil bli en bedre situasjon enn da jem og fix hadde innkjøring til sitt plukk/varelager på nordsiden av bygningen.
  Riis bilglass får levert relativt store varer i form av bilruter, men i et mindre omfang enn jem og fix. Jem og fix hadde innkjøring til sitt utelager fra H.N Hauges vei og ut på parkeringsareal foran forretningsbygget. RIIS bilglass får varelevering i en enkelt port på fasade mot Dikeveien.
  Øvrige bedrifter har varelevering med porter i fasade mot Dikeveien se D-02

Vi bekrefter med dette at søknaden opprettholdes.

Ved spørsmål, ta kontakt med undertegnede

Waqas Afzal
BAS arkitekter AS
+47 92641768
WA@bas-ark.no

FREDRIKSTAD KOMMUNE

Saksnr.: 2025/81426
Dokumentnr.: 12
Løpenr.: 1690/2026
Klassering: 55/52

Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Planutvalget	26.02.2026	22/26

Vestre Myråsen 52
Fasadeendring og tilbygg til fritidsbolig, fasadeendring og ombygging av tak på anneks, rivning av bod og ny stikkledning for tilknytning til vann- og avløp

Kommunedirektørens innstilling
Kommunedirektøren anbefaler planutvalget å fatte følgende vedtak:
1. Søknad om dispensasjon fra formålet landbruk, natur og friluftsområde for fasadeendring og ombygging av tak på eksisterende anneks godkjennes med hjemmel i plan- og bygningslovens §19-2.
2. Søknad om tillatelse tiltak for fasadeendring og ombygging av tak på anneks samt legging av ny stikkledning godkjennes med hjemmel i plan- og bygningslovens av 27 juni 2008 nr. 71, med tilhørende bestemmelser og forskrifter.
3. Søknad om dispensasjon fra formålet landbruk, natur og friluftsområde i kommuneplanens arealdel og plan- og bygningslovens § 1-8 for tilbygg til fritidsbolig avslås med hjemmel i plan- og bygningslovens § 19-2.

Sammendrag
Atelier Bjølstad as søker på vegne av tiltakshaver Roger Søråsdekkan om tilbygg til eksisterende fritidsbolig, riving av eksisterende uthus, endring av fasader og takform på eksisterende anneks og etablering av ny stikkledning for tilknytning til privat vann og avløpsanlegg.

Eiendommen ligger i Onsøy ved Fjellkilen, innenfor landbruk, natur og friluftsområde (LNF-område) i 100-metersbelte.

Dagens bebyggelse består av en fritidsbolig på 37 m², et anneks på 20 m² og et uthus på 11 m². Det søkes om dispensasjon fra arealformål LNF og fra byggeforbudet i plan- og bygningslovens § 1-8.

Eksisterende uthus på 11 m² skal rives og erstattes av et tilbygg til eksisterende hytte på 13 m². Plattingen ved eksisterende anneks skal reduseres fra 20 m² til 5 m². Samlet bruksareal vil etter ferdigstillelse bli 70 m². Opparbeidet uteareal (plattinger og terrasse) blir 40 m² + 5 m².

Fylkeskommunen fraråder en godkjenning av prosjektet som omsøkt. Statsforvalteren mener omsøkte tiltak er i strid med nasjonale føringer for strandsonen, og vil derfor fraråde en dispensasjon.

Kommunedirkettøren anbefaler planutvalget å godkjenne søknad om fasadeendring av eksisterende anneks og avslå søknad om dispensasjon for oppføring av tilbygg til eksisterende fritidsbolig.

Vedlegg

1 Oversiktskart
2 Vestre Myråsen 52 - Vedlegg D1 - Situasjonskart
3 3071-1 Vestre Myråsen 52 - Vedlegg D2 - Situasjonskart vann- og avløp 250513
4 Kart med avmerket kyststi
5 Vestre Myråsen 52 - Vedlegg E3 - Fasader
6 Vestre Myråsen 52 - Vedlegg E4 - Fasader
7 Vestre Myråsen 52 - Vedlegg E2 - Snitt fritidsbolig og anneks
8 Vestre Myråsen 52 - Vedlegg E5 - Illustrasjoner
9 Vestre Myråsen 52 - Vedlegg E1 - Plantegning
10 Plantegning eksisterende anneks
11 Vestre Myråsen 52 - Vedlegg E6 - Bilder
12 Foto av eksisterende situasjon
13 Vestre Myråsen 52 - Vedlegg F1 - Redegjørelse
14 Vestre Myråsen 52 - Vedlegg B1 - Søknad om dispensasjon se også oppdatert versjon vedlegg 13
15 Uttalelse fra Østfold fylkeskommune
16 Uttalelse fra Statsforvalteren
17 Ansvarlig søkers kommentar til innkomne høringsuttalelser

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)
Se øvrige dokumenter i arkivsak 2025/24091

Saksopplysninger
Ansvarlig søkers redegjørelse
«Det søkes om tilbygg til eksisterende fritidsbolig, endring av fasader og takform på eksisterende anneks og tilknytting av fritidseiendommen til privat vann- og avløpsanlegg.

Tiltakshaverne kjøpte eiendommen ved sommerstid i 2024, og har i tiden etter brukt eiendommen sporadisk for å bli kjent med stedet. Det har vært en nyttig bruk av tiden for å bli kjent med hvilke kvaliteter som allerede er på plass, men også hva som mangler/ bør oppgraderes.

Eiendommen ligger i 100-metersbeltet «innerst» i Fjellskilen som del av Faratangen hytteområde, ett godt etablert hytteområde med Stensviken hytteområde på motsatt side av kilen.

Tiltakene er planlagt med intensjon om å balansere privat arealbruk med allmenne interesser og landskapstilpasning i tråd med plan- og bygningslovens formålsparagraf.

Eksisterende situasjon
Eksisterende fritidsbolig er oppført en gang på 40-tallet med tidstypisk valmet tak. Uteoppholdsareal er løst med platting på terreng på hjørnet mot sør-vest.
Annekset er oppført på 80-tallet med saltak og med uteplass også mot sør-vest.

På «tunet» i bakkant av fritidsboligen er det oppført et uthus som består av disponible rom for oppbevaring av redskap osv.
Totalt utgjør eiendommens bruksareal 68 m² BRA, med følgende fordeling. Eksisterende fritidsbolig 37 m² bruksareal, et anneks 20 m² bruksareal og et uthus på 11 m² bruksareal.

Tilbygg til eksisterende fritidsbolig
I forbindelse med tilknytning av vann- og avløp er det planlagt et mindre tilbygg (13m²) til fritidsboligen. Tilbygget er planlagt mot sør-øst, så langt unna vannet som mulig og vil inneholde et soverom og nytt bad. Tilbygget bygges direkte på fjell.

Den eksisterende delen inneholder stue, grovkjøkken og et mindre soverom.
Her blir kjøkkenet oppgradert og det etableres et toalett, samt fasadeendringer.
Opparbeidet uteplass utvides mot «bakover» og vil ikke komme nærmere sjøen enn eksisterende situasjon.

Endring av anneks
I forbindelse med de øvrige tiltakene søkes det om å endre fasader og takform på det eksisterende annekset for å bedre tilpasse seg fritidsboligen og det tidstypiske uttrykket til bebyggelsen.

Eksisterende terrasse og overdekket areal fjernes og erstattes med en liten platting (5m²), vendt bort fra sjøen.

Tilknytning av vann- og avløp
Det søkes om tillatelse til tilknytning av eiendommen til kommunalt vann- og avløp via privat anlegg som eies og driftes av FVA AS (se vedlegg D2).

Teknisk oppgradering
Tiltakene medfører en teknisk oppgradering av eksisterende bebyggelse, herunder bedre isolasjonsverdi, redusert energibehov og oppdatert sanitærløsning. Dette bidrar til å redusere miljøbelastningen og øke byggets levetid og funksjonalitet, og er i samsvar med plan- og bygningslovens § 1-1 om at tiltak skal fremme bærekraftig utvikling, god byggeskikk og hensyn til miljø og helse.

Arealer
Kommuneplanens retningslinjer gir føringer om maksimalt tillatt bruksareal på 70m² BRA, og viser til øvrige bestemmelser for fritidsbebyggelse jf. Pkt. 26 a og c-m.

Ved gjennomføring av tiltakene vil totalt bruksareal for eiendommen utgjøre 70m² BRA, 40 m² + 5m² opparbeidet uteareal hvorav 10 m² er overbygget.

Dette er i tråd med kommuneplanens retningslinjer og bestemmelser for fritidsbebyggelse og vil ivareta både kommuneplanens og plan- og bygningslovens intensjon.

Hensynsone stormflo
Eksisterende bebyggelse og nytt tilbygg ligger i hensynssone for stormflo.
Kommuneplanens bestemmelser tillater ikke ny bebyggelse lavere enn kote +2,5 moh.
Nytt tilbygg plasseres med overkant gulv på kote ca +3,5 (som eksisterende gulv).

Hensynsone friluftsliv
Ved å redusere antall bygninger og opparbeidet uteareal mot sjøen,
mener hensynet til friluftslivet ivaretas og forbedres.»

Planstatus
Tiltaksområde er avsatt til landbruk, natur og friluftsområde i kommuneplanens arealdel, plan- id 913. Angitt hensynssone er H530 friluftsliv, H320 flomfare. Eiendommen ligger i sin helhet innenfor 100-metersbelte.

Ansvarlig søkers redegjørelse for dispensasjon
Det søkes om dispensasjon fra følgende bestemmelser.
1 – Plan- og bygningslovens §1-8 Forbud mot tiltak langs sjø og vassdrag.
2 – Kommuneplanens formål og byggeforbud (5100 – LNF)

Begrunnelse for dispensasjon
1. Tiltakets karakter og plassering:
Tiltaket gjelder et tilbygg på beskjedne 13 m² BRA, i tillegg til justeringer på eksisterende bygg. Med bakgrunn i de faktiske forholdene på stedet, og hensynet til som byggeforbudet skal ivareta. Er tilbygget plassert lengst mulig fra sjøen og ungår inngrep i terreng eller vegetasjon. Bebyggelsen får ny kledning med naturlige farger (brun- eller gråtoner). Dette bidrar til å redusere både landskapsvirkning og privatisering mot sjø.

2. Ingen konflikt med allmennhetens interesser:
Tiltakene samlet sett er svært begrenset i omfang og vil underbygge hensynet bak bestemmelsen ved å redusere antall bygg i strandsonen, og bedre allmennhetens tilgang til sjøen.

3. I tråd med kommuneplanens retningslinjer for fritidsbebyggelse:
Kommuneplanens retningslinjer pkt. 29.1 åpner for at eksisterende fritidsbebyggelse i 100-metersbeltet kan utvides til maksimalt 70 m² BRA under visse forutsetninger. Dette tiltaket holder seg innenfor rammene og legger til rette for forutsigbar saksbehandling.

4. Ikke i strid med nasjonale eller regionale interesser:
Tiltaket påvirker ikke nasjonalt viktige landskapsområder, kulturminner, biologisk mangfold eller jordbruksområder, og ligger innenfor allerede utviklet hytteområde.

5. Bedret miljøstandard:
Tiltaket medfører en teknisk oppgradering av eksisterende bebyggelse, herunder bedre isolasjonsverdi, redusert energibehov og oppdatert sanitærløsning. Dette bidrar til å redusere miljøbelastningen og øke byggets levetid og funksjonalitet, og er i samsvar med plan- og bygningslovens § 1-1.

Med dagens tilstand i Oslofjorden og spesielt i den grunne bukta, Fjellkilen, ser vi det om særdeles viktig å stoppe praksisen med utedo og få behandlet kloakk på en god måte, som er tilfelle når dette tiltaket er gjennomført.

6. Naboer
Naboer er positive til tiltaket, uten merknader. Og naboerklæring for avstand til grense er innhentet.

Med bakgrunn i ovenstående begrunnelser, mener vi søknadene om dispensasjon kan innvilges i tråd med plan- og bygningslovens formål (§1-1) og bestemmelser om dispensasjon (§19-2).»

Uttalelse fra Statsforvalteren i Østfold, Buskerud og Akershus datert 22.09.2025
«I 100m-beltet skal det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser, jf. plan- og bygningsloven § 1-8.

Omsøkte tiltak innebærer blant annet riving av eksisterende uthus på 11 m2 og oppføring av tilbygg til hytta på 13 m2. Eksisterende uthus ligger delvis i bakkant av hytta, og er lite synlig fra sjøen og strandsonen mellom hytta og sjøen. Omsøkte tilbygg er planlagt oppført på sør – sørvestsiden av hytta, og vil dermed bli liggende betydelig mer eksponert og fremtredende i landskapsbildet enn dagen uthus. Tilbygget vil også bli liggende nærmere sjøen enn uthuset.

I henhold til gjeldende statlige planretningslinjer skal alternative plasseringsmuligheter alltid

vurderes før bygging tillates. Dette gjelder også for mindre tiltak. Det er positivt at en ønsker å redusere antall bygninger på eiendommen, men dette må ikke medføre at den gjenværende bebyggelsen blir liggende mer fremtredende i strandsonen.

I henhold til plan- og bygningslovens § 19-2 kan dispensasjon ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser, blir vesentlig tilsidesatt. Fordelene ved å gi dispensasjon skal være klart større enn ulempene.

Slik saken foreligger kan ikke vi se at tiltaket vil medføre noen vesentlige fordeler for de allmenne interesser som skal ivaretas i strandsonen. Det er positivt at det planlegges en oppdatert sanitærløsning, men vi kan ikke se at tiltaket totalt sett vil medføre fordeler for allmennhetens interesser i strandsonen. Om det eventuelt skal gis dispensasjon til et tiltak på eiendommen, mener vi at det må utarbeides en alternativ løsning hvor de interesser som er nevnt i vår vurdering blir bedre ivaretatt.

Vi mener omsøkte dispensasjon er i strid med nasjonale føringer for strandsonen. Vi vil derfor sterkt fraråde en dispensasjon, og vil vurdere å påklage et eventuelt positivt vedtak. Vi vil se mer positivt på et alternativt forslag hvor de interesser som er nevnt i vår vurdering blir bedre ivaretatt.»

Uttalelse fra Østfold fylkeskommune datert 24.09.2025
«Med bakgrunn i Kystsoneplanen for Østfolds pkt. 8.6, vedrørende dispensasjoner i 100-metersbeltet, mener vi at det ikke bør gis dispensasjon uten bearbeiding av prosjektet. Vi har ikke innvendinger på at fritidsboligen utvides til samlet BRA 70 m², men mener plasseringen er i strid med prinsippene i strandsoneforvaltningen både i kommuneplanens arealdel, kystsoneplan for Østfold og de statlige planretningslinjene.

I kommuneplanens arealdel § 26 står det i a) Ved riving og gjenoppføring av fritidsbebyggelse skal det vurderes om bebyggelsen kan flyttes til en mindre eksponert beliggenhet på eiendommen, eller om endret plassering gir bedre forhold for allmennheten. Riving forutsetter at det ikke etterlates vesentlige spor i terrenget. Ved vesentlig utvidelse av fritidsbebyggelse skal det legges betydelig vekt på landskapstilpasning og å minimere bygningens eksponering i landskapsbildet.

Vår regional kystsoneplan for Østfold sier at Fritidsbebyggelsens beliggenhet må være en del av den konkrete vurderingen. Hytter som ligger nært vannet og/eller eksponert i landskapet bør på et generelt grunnlag vurderes strengere enn hytter som ligger lenger fra vannet og er mindre eksponert. Tilsvarende gjelder hytter som ligger nær badeområder, stier eller andre områder med allmenne interesser.

Det kan vurderes som en fordel om uthus eller andre mindre bygninger på eiendommen rives, slik at bebyggelsen samles til en enhet. Dette kan forsvare at et tilsvarende areal som rives kan bygges på hytta.

Gjenoppføring på annet sted bør vurderes dersom ny plassering gir bedre forhold for allmenheten.

Østfold fylkeskommune mener at tilbyggets plassering er i strid med føringene i strandsonen, og ikke vil «gagne allmenheten». Både fritidsbolig og anneks ligger på det minste 12-13 meter fra sjøen. Det nye tilbygget vil ligge vesentlig mer eksponert, i den retningen som er mest synlig, og på en høyde i terrenget, sammenlignet med uthuset som skal rives. Vi mener derfor tilbygget bør få en plassering lenger vekk fra sjøen. Tilbygget er vist på det minste 3,1m fra tomtegrense mot nabo, og bør sees i sammenheng med plan- og bygningslovens § 29-4 som sier at det skal være 4 meter fra tomtegrense. Vi ser at en annen plassering bak

hytta også kan utfordre denne paragrafen, men kommunen kan gi samtykke til annen plassering, spesielt dersom nabo samtykker.

Anneks
Stiller spørsmål til lovlighet.

Uteareal
Viser til føringene i kommuneplanen kun er retningslinjer.

Friluftsliv
Ut fra kart, er det en sti gjennom eiendommen, mellom fritidsboligen og annekset. Det er ikke registrert noen fotruter over eiendommen. Kyststien går i eiendomsgrensa mot nordøst. Bygningene ligger i område som kommunen har registrert som viktig friluftslivsområde.

Konklusjon
Vi fraråder en godkjenning av prosjektet som omsøkt. Vi ser at riving av uthus, reduksjon av annekset og nye VA- løsninger kan bidra positivt med tanke på hensynene i 100-metersbeltet, men vi mener at tilbyggets plassering må ligge mindre eksponert, lenger fra vannet.»

Ansvarlig søkers kommenter til høringsinstansene
Av uttalelsene mener vi det er følgende punkter som bør besvares og redegjøres for.
- Plassering (her under avstand til sjøen, tilpasning til terreng og allmennhetens interesser)
- Alternativ plassering
- Lovligheten av anneks
- Opparbeidet uteareal
- Vann- og avløpsledninger

Området og de faktiske forholdene
Fylkeskommunen viser til deres regionale kystsoneplan for Østfold som sier at «Fritidsbebyggelsens beliggenhet må være en del av den konkrete vurderingen. Hytter som ligger nært vannet og/eller eksponert i landskapet bør på et generelt grunnlag vurderes strengere enn hytter som ligger lenger fra vannet og er mindre eksponert. Tilsvarende gjelder hytter som ligger nær badeområder, stier eller andre områder med allmenne interesser.»

Med bakgrunn i dette mener vi det er viktig å belyse de faktiske forholdene på stedet, som har vært bakgrunn for prosjektering av det planlagte tiltaket.

Som nevnt i den opprinnelige redegjørelsen ligger eiendommen innerst i Fjellskilen og i et godt etablert hytteområde, med tilsvarende hytteområdet på motsatt side av kilen. Fritidsboligen ligger på en liten fjellkolle med lavt terreng rundt (kote +1 til 1,5m).

Kilen er grunn med dybder på ikke mer enn 0,6 til 1,1m i nærheten til hytta, og benyttes i hovedsak som ankerplass for båter som tilhører fritidsboligene i området. Det er i praksis ikke mulig å ferdes med båt lenger inn i kilen en der fritidsboligen ligger.

Kyststien passerer i bakkant (nord) for eiendommen og går sørover til Faratangen med flere populære badestrender. Innerst i Fjellskilen derimot er det ikke dybde eller vannkvalitet som oppmuntrer til bading. Området i fremkant av hytta er som resultat av dette svært lite benyttet av andre enn tiltakshaver.

På grunn av topografien, bekker nord og sør-vest for eiendommen og vegetasjonen på stedet, vil allmenhetens ferdsel foregår i all hovedsak langs kyststien i nord av eiendommen. Dersom man skal ferdes ut på odden vil adkomsten for offentligheten være fra nord over «tunet» mellom bebyggelsen, noe tiltakshaver er positiv til og som

har vært et viktig moment ved prosjektering av tiltaket.

Omsøkt plassering
Sett i lys av de faktiske forholdene på stedet og de naturlige adkomstveiene, mener vi den planlagte løsningen i størst mulig grad gir fordeler for allmennheten, og tiltakshaver. Ved å redusere bebyggelsen der allmenheten først vil møte den, og minske følelsen av å «trenge seg på».

Ved å plassere tilbygget som omsøkt blir det liggende bak den eksisterende delen, og vil oppleves minst mulig fra den naturlige adkomsten fra nord-øst. Også reduksjonen av opparbeidet utearealer i tilknytning til annekset vil gi en luftigere passasje mellom bebyggelsen.

I den beskjedne graden det vil være personer som ferdes med båt så langt inn i kilen (pga. liten dybde), vil fritidsboligen i praksis sees/ oppleves fra sør-vest i vika. Med tilbyggets planlagte plassering vil det da ligge innenfor det eksisterende fasadelivet og i liten grad være synlig for de som ferdes på sjøen.

Alternativ plassering av tilbygget
I forarbeidet til søknaden ble det vurdert alternative plasseringer.
En utvidelse på «baksiden» mot nord-øst ble også vurdert som et alternativ, men dette mener vi vil være negativt da det medfører at tilbygget må plasseres på «stylter» av hensyn til det naturlige terrenget og flomfaren på stedet. Vi vil også påpeke at dette vil dekke til den opprinnelige muren, som fremstår som ett godt eksempel på god stenhuggertradisjon.

Som nevnt over mener vi at dette vil være negativt for allmennhetens tilgang til vannkanten da bebyggelsen vil fremstå som større enn nødvendig der det er naturlig for allmennheten å ferdes.

Utbygging mot vest eller mot øst er tidlig i prosessen vurdert som uegnede alternativer. En forlengelse eller tilbygg plassert lenger mot øst, vil på grunn av det fallende terrenget gi unødvendige høy grunnmur og som nevnt over vil bebyggelsen fremstå som større enn nødvendig der det er naturlig for allmennheten å ferdes.

Anneksets lovlighet
Det vedlegges av godkjente tegninger.

Opparbeidet utearealer
Er klar over at dette må leses som retningslinjer i dette tilfellet.

Vann- og avløpsledninger
Som beskrevet i vår søknad om dispensasjon vil dette være en forutsetning og en del av fordelene som taler for innvilgelse av dispensasjon.

<u>Vann- og avløp – uttalelse fra kommunalteknikk</u>
«Det søkes om tilknytning av vann og avløp for en fritidsbolig med kp- villastasjon/ pumpestasjon/-kum på eiendommen. Stikkledninger for vann og avløp er vist på situasjonskart vann- og avløp, disse knyttes til VA- anlegget Faratangen som er utbygd i etapper fra 1 til 12. Det opplyses at det ikke er vann og avløpsledninger i konflikt med tiltaket.

Alle arbeider skal utføres i henhold til Fredrikstad kommunes standard abonnementsvilkår for vann og avløp, samt va- normen. Tiltakshaver og ansvarlig søker plikter å gjøre seg kjent med og følge gjeldende bestemmelser:

- *Stikkledninger for vann- og spillvann skal etableres sikret mot frost, hvis ikke frostfri tilstand oppnås skal ledninger tilføres varme eller isoleres.*

- *Ledninger skal ha tilstrekkelig overdekking og ikke være synlige eller til sjenanse for nabo eller annen part.*
- *Vi gjør oppmerksom på att ved eventuelt bruk av private vannkilder som cisterne, borrevann mv. skal disse være fysisk frakoblet offentlig nett. Dette grunnet faren for tilbakestrømming. Disse kan om det ønskes opprettholdes som ett eget lukket anlegg for bruk til vanning, mv.*
- *Eventuell vannmåler skal monteres frostfritt, plomberes og dokumenteres via «Entreprenørportalen» Gemini fagsystem.*
- *Tak- og drensvann skal håndteres på egen grunn/terreng som angitt i søknad. Vannet må ikke være til sjenanse for naboer/annen part.*
- *Ved tilknytting til private vann- og avløpstikkledninger, er tiltakshaver selv ansvarlig for at de privatrettslige forholdene er i orden for dette. Dette gjelder også ved kryssing av annen privat grunn.*

Asbuilt/innmålingsdokumentasjon skal leveres i digitalt filformat i henhold til gjeldende sosistandard, med x-, y-, og z-koordinater samt ledningsregistreringsforskriften. I tillegg skal det foreligge et revidert ledningskart (pdf-format) med informasjon om trasé som utført (plassering av ledninger i terreng), vinkling, dimensjon, materiale og VA-utstyr (bakkekraner/kummer, grenpunkt, etc. Mer informasjon om krav til ferdigdokumentasjon av va- anlegg finnes i Fredrikstad kommunes VA-norm.

Sanitærabonnement
Før fritidsboligen tilknyttes, og vann- og avløp tas i bruk. Skal søknad om sanitærabonnement være innsendt til Virksomhet Vann og avløp. Søknad om sanitærabonnement skal omsøkes via «Entreprenørportalen» i Gemini.»

Relevante bestemmelser
Ikke relevant

Konsekvenser for sosial bærekraft
Ikke relevant

Konsekvenser for økonomisk bærekraft
Ikke relevant

Konsekvenser for miljømessig bærekraft
Ikke relevant

Ansattes medbestemmelse
Ikke relevant

Vurdering
Nabovarsel
I forbindelse med søknaden har du varslet de naboene som etter din vurdering berøres av tiltaket. Det fremkommer at ingen av naboene hadde merknader til søknaden din.

Reglene om nabovarsling fremgår av plan- og bygningsloven § 21-3.

Ny stikkledning
Omsøkte ledningstrasé/stikkledninger i strandsonen vurderes å være søknadspliktig etter pbl. § 20-3. Det er likevel slik at dersom tiltaket kommer i strid med arealformålet eller vil vanskeliggjøre gjennomføringen av planen, eller kommer i strid med de hensyn som ligger bak strandsonevernet, vil tiltaket automatisk kreve dispensasjon. Hvorvidt dispensasjon er påkrevd må avgjøres ut fra en konkret vurdering i det enkelte tilfelle. Dersom ledningene legges i grunnen på en måte som ikke vil gi varige sår i terrenget eller vanskeliggjøre

gjennomføringen av planen, er ikke dispensasjon nødvendig. Stikkledningen må også være dirkete i tilknytning til et byggverk som er omfattet av tillatelse etter plan- og bygningsloven. Ut ifra dette vurderes at det ikke er nødvendig med en dispensasjonsbehandling for legging av ny stikkledning. Det forutsettes at arbeidene gjøres skånsomt og arealet som berøres tilbakeføres og revegeteres der dette er aktuelt. Stedegne masser skal benytte som topplag.

Vurdering av dispensasjon

Bygningsmyndighetene kan gi dispensasjon dersom begge vilkårene i loven er oppfylt. Det første vilkåret er at hensyn som ligger bak bestemmelsen det er aktuelt å dispensere fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser, ikke blir vesentlig tilsidesatt. Det andre vilkåret er at fordelene ved dispensasjonen må være større enn ulempene. Det må foreligge en klar overvekt av fordeler ved dispensasjonen i den enkelte sak. Ved dispensasjon fra loven og forskrift til loven skal det legges særlig vekt på dispensasjonens konsekvenser for helse, miljø, jordvern, sikkerhet og tilgjengelighet.

Reglene om dispensasjon fremgår av plan- og bygningsloven § 19-2.

Kommuneplanen er kommunenes overordnede styringsverktøy for arealbruk og er forankret i en omfattende prosess med medvirkning og politisk vedtak i kommunestyret. Det bør vurderes om en dispensasjon fra ovennevnte bestemmelse, vil gi en vanskelig håndterbar praksis, som på sikt vil medføre økt privatisering av strandsonen.

Ved vurderingen av om det skal gis dispensasjon fra planer skal statlige og regionale rammer og mål tillegges særlig vekt. Det bør heller ikke dispenseres fra planer eller lovens bestemmelser om planer når en direkte berørt statlig eller regional myndighet har uttalt seg negativt om dispensasjonssøknaden.

Det er gitt statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen. Kommunen tilhører Oslofjordregionen hvor byggeforbudet skal praktiseres strengt. Det er gitt klare føringer i pkt. 6 og 8 for hva som skal vektlegges i 100m-beltet. Det fremgår blant annet at:

- ny bebyggelse ikke skal tillates på arealer som har betydning for friluftsliv, naturvern, naturmangfold, landskap og andre allmenne interesser.
- ny bebyggelse skal trekkes så langt unna sjøen som mulig, og utvidelse av eksisterende bygninger skal skje i retning bort fra sjøen. Hensynet til allment friluftsliv og tilgjengelighet skal vektlegges sterkt. Det bør vurderes om bebyggelsen kan plasseres utenfor strandsonen.
- det skal legges vekt på løsninger som kan bedre situasjonen for landskap og allmenn tilgang til sjøen.
- privatisering og gjentetting av strandarealer skal unngås.
- alternative plasseringsmuligheter alltid skal vurderes før bygging tillates. Dette gjelder også for mindre tiltak.

I henhold til ovennevnte statlige planretningslinjer skal det legges vekt på løsninger som kan bedre situasjonen for landskap og allmenn tilgang til sjøen. Ny bebyggelse skal trekkes så langt unna sjøen som mulig, og utvidelse av eksisterende bygninger skal skje i retning bort fra sjøen.

LNF-formålet betyr at det ligger et dobbelt byggeforbud i området, både byggeforbud som følge av 100 m-beltet og som konsekvens av formålet LNF. Ved vurdering av dispensasjon fra arealformålet og byggeforbudet i 100- metersbeltet, skal det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv og andre allmenninteresser, dette følger direkte av plan- og bygningslovens § 1-8.

Blir hensynet bak byggeforbudet i 100- metersbeltet og arealformålet vesentlig tilsidesatt?

Først vurderes vilkåret om hensynet bak byggeforbudet i 100- metersbeltet og arealformålet blir vesentlig tilsidesatt. Videre må fordelene ved å gi dispensasjon være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering.

Byggeforbudet i 100- metersbeltet (jfr. Plan- og bygningslovens § 1-8)
Etter plan- og bygningslovens § 1-8 er det et generelt byggeforbud i 100- metersbeltet langs sjøen. Forbudet gjelder så langt ikke annen byggegrense er fastsatt i kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan. Det skal tas særskilt hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. Hovedformålet med byggeforbudet i 100-metersbeltet langs sjøen er å sikre allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen. I lovkommentaren er det presisert at byggeforbudet er kraftig innskjerpet i ny lov.

Arealformålet i plan- og bygningslovens § 11-6, annet ledd:
Det er nedfelt i loven at tiltak ikke skal være i strid med planens arealformål, generelle bestemmelser, samt bestemmelser knyttet til arealformål og hensynssoner. Det følger av lovkommentaren at LNF- formålet omfatter og skal brukes for områder som skal nyttes eller sikres til landbruksproduksjon, herunder jordbruk, skogbruk og reindrift og/eller som skal bli liggende som naturområder og naturområder med spesiell betydning for friluftslivet. Dette er arealer som i det vesentlige skal være ubebygget, eller bare bebygget i tilknytning til landbruk og reindrift og for bruk av området til friluftsliv. Man kan si at LNF- formålet setter et generelt byggeforbud for tiltak som ikke er tilknyttet stedbunden næring.

Det fremgår av retningslinjene at bygging og landskapsinngrep ikke skal tillates på arealer som har betydning for andre formål, som for eksempel friluftsliv, naturvern, naturmangfold, kulturminner, kulturmiljø, landskap, landbruk, fiskerinæring, havbruk eller annen samfunnsmessig betydning. Nye bygninger skal trekkes så langt unna sjøen som mulig. Det skal legges vekt på løsninger som kan bedre den eksisterende situasjon i forhold til landskap og allmenn tilgang til sjøen. Alternative plasseringsmuligheter skal alltid vurderes før bygging tillates. Ytterligere privatisering av gjentetting av strandarealer skal unngås.

Ansvarlig søker mener at en utvidelse på baksiden mot nord-øst vil være negativt, da tilbygget må plasseres på «stylter» av hensyn til det naturlige terrenget og flomfaren på stedet. Det vises også til den opprinnelige muren som fremstår som et godt eksempel på god stenhuggertradisjon. En forlengelse eller tilbygg plassert lenger mot øst, vil på grunn av det fallende terrenget gi en unødvendige høy grunnmur og som nevnt over vil bebyggelsen fremstå som større enn nødvendig der det er naturlig for allmennheten å ferdes.

Statsforvalteren viser til at tiltaket ligger innenfor det generelle byggeforbudet i 100-metersbeltet langs sjøen. Området anses som særlig sårbart, og nasjonale retningslinjer legger opp til en restriktiv praksis for å sikre allmennhetens tilgang, naturverdier og landskapskvaliteter i strandsonen. Etter Statsforvalterens vurdering foreligger det ingen vesentlige fordeler for allmenne interesser. Tiltaket anses å være i strid med de nasjonale føringene og vil bidra til ytterligere nedbygging av strandsonen, og Statsforvalteren kan derfor ikke anbefale tiltaket godkjent. Østfold fylkeskommune mener at tilbyggets plassering er i strid med føringene i strandsonen, og ikke vil «gagne allmenheten». Det nye tilbygget vil ligge vesentlig mer eksponert, i den retningen som er mest synlig, og på en høyde i terrenget, sammenlignet med uthuset som skal rives. De mener derfor tilbygget bør få en plassering lenger vekk fra sjøen.

Tilbygget planlegges oppført mot sørøst som en forlengelse av en ny overbygd veranda. Etter gjennomføringen vil den totale utstrekningen i sørøstlig retning være 8 meter.
En arealøkning på 2 m² for selve hytta kan, som følge av innlegging av vann og avløp, i noen grad anses akseptabel. Annekset er godkjent med et terrasseareal på 20 m^2 og fritidsboligen er godkjent med et areal på 20 m^2, samlet 40 m^2 for eiendommen. Det søkes om å rive 15 m^2 av terrassearealet som ligger ved annekset og tilføre de arealene foran fritidsboligen og

samlet terrassearealer blir på 45 m^2, som gir en økning på 5 m^2. Selv om uthuset fjernes, vil tiltaket fortsatt påvirke allmennhetens opplevelse av området, ettersom bygningsmassen får og har en markant og dominerende utstrekning på tomten.

Kommuneplanens retningslinjer § 29 sier at utvidelse av eksisterende lovlig bebyggelse kan vurderes innenfor rammene angitt i punkt a og c-n under bestemmelse § 26 fritidsbebyggelse. Samlet bruksareal kan vurderes økt men ikke over totalt 70 m².
§ 26 har blant annet bestemmelser om høyder og størrelser på opparbeidet uteareal /terrassereal som tillates. Retningslinjene er maksimalt utnyttet med hensyn til både bruksareal og uteareal.

I motsetning til en bestemmelse er en retningslinje kun veiledende og bør kunne legges til grunn dersom forholdene for allmenheten bedres. Dette er ikke tilfelle her, den samlede bygningsmassen på eiendommen vil fremstå som vesentlig mer eksponert.

Sett hen til ovennevnte vurdering og til innkomne uttalelser finner kommunedirektøren at omsøkte tilbygg kommer ytterligere i konflikt med hensynet til friluftsliv, natur og landskap, og allmennhetens interesser. Forholdet til viktige allmenne hensyn er ikke avklart. Tiltaket fører ikke til en forbedring av den eksisterende situasjon på stedet.

Kommunedirektøren vurderer at en dispensasjon for tilbygg til fritidsbolig undergraver de intensjoner som ligger til grunn for planen og formålet. Hensynet bak byggeforbudet i 100-metersbeltet og arealformålet (plan- og bygningslovens §§ 1-8 og 11-6, annet ledd) blir vesentlig tilsidesatt.

Ombygging av annekset
I tillegg til fasadeendring og ombygging av taket skal plattingens areal reduseres og overbygd terrassearealet fjernes. Det totale uteareal reduseres fra 20 m² til 5 ². I motsetning til tilbygget til fritidsboligen vil eksponeringen på annekset bli noe mindre for landskapsbildet og allmenhetens interesser blir bedre ivaretatt. Kommunedirektøren vurderer at en dispensasjon for ombyggingen av annekset ikke tilsidesetter hensynet bak byggeforbudet i 100-metersbeltet og arealformålet i kommuneplanens arealdel.

Fordeler og ulemper ved dispensasjon
For å kunne gi dispensasjon er det ikke tilstrekkelig at hensynet bak lovens formålsbestemmelse ikke blir vesentlig tilsidesatt. Fordelene ved å gi dispensasjon, må også være klart større enn ulempene. Det er først og fremst samfunnsmessige fordeler, og særlig arealdisponeringshensyn, som må tillegges vekt i denne vurderingen. I forarbeidene til loven står det at det må foreligge en klar overvekt av hensyn som taler for dispensasjon i den enkelte sak. Dette tilsier at det ikke er nok i seg selv at ulempene er små. Det må kunne vises til relevante fordeler som er klart større enn ulempene.

Vurdering av fordeler og ulemper for anneks
Prosjektet får en god arkitektonisk bygningsutforming og blir etter ombygging bedre tilpasset fritidsboligen på tomten. Det totale uteareal reduseres fra 20 m² til 5 m². Anneksets eksponering mot sjø reduseres som er en fordel for allmenheten. Kommunedirektøren ser etter dette ingen ulemper for fasade og takendring på annekset.

Fordeler og ulemper for tilbygg til fritidsbolig
Det er en fordel at fritidseiendommen tilknyttes vann- og avløp. Bortsett fra dette vurderes fordelene ved tiltaket og tilfalle utelukkende tiltakshaver. Personlige fordeler for søker kan ikke vektlegges i vurderingen. Det planlagte tilbygget vil fremstå som vesentlig mer eksponert enn dagens løsning, plassert i den retningen som er mest synlig fra omkringliggende arealer og på en høyde i terrenget som øker den visuelle påvirkningen. Bruksarealet på fritidsboligen og terrassearealet økes som følge av søknaden som fører til

en ytterligere nedbygging av strandsone. Selv om riving av et ekstra bygg på eiendommen kan fremstå som en fordel, vil det i dette tilfelle ikke være gjeldene da det ligger i nærhet til fritidsboligen sammenlignet med annekset og at tilbygget vil være mer eksponert. Kommunedirektøren kan ikke se at tiltaket innebærer noen fordeler som taler for å imøtekomme en dispensasjon.

Konklusjon
Eiendommens bruksareal anses å være i tråd med retningslinjer i kommunens arealplan. Imidlertid er retningslinjene av veiledende karakter, og skal til forskjell fra f.eks. bestemmelser ikke tolkes som rettigheter.

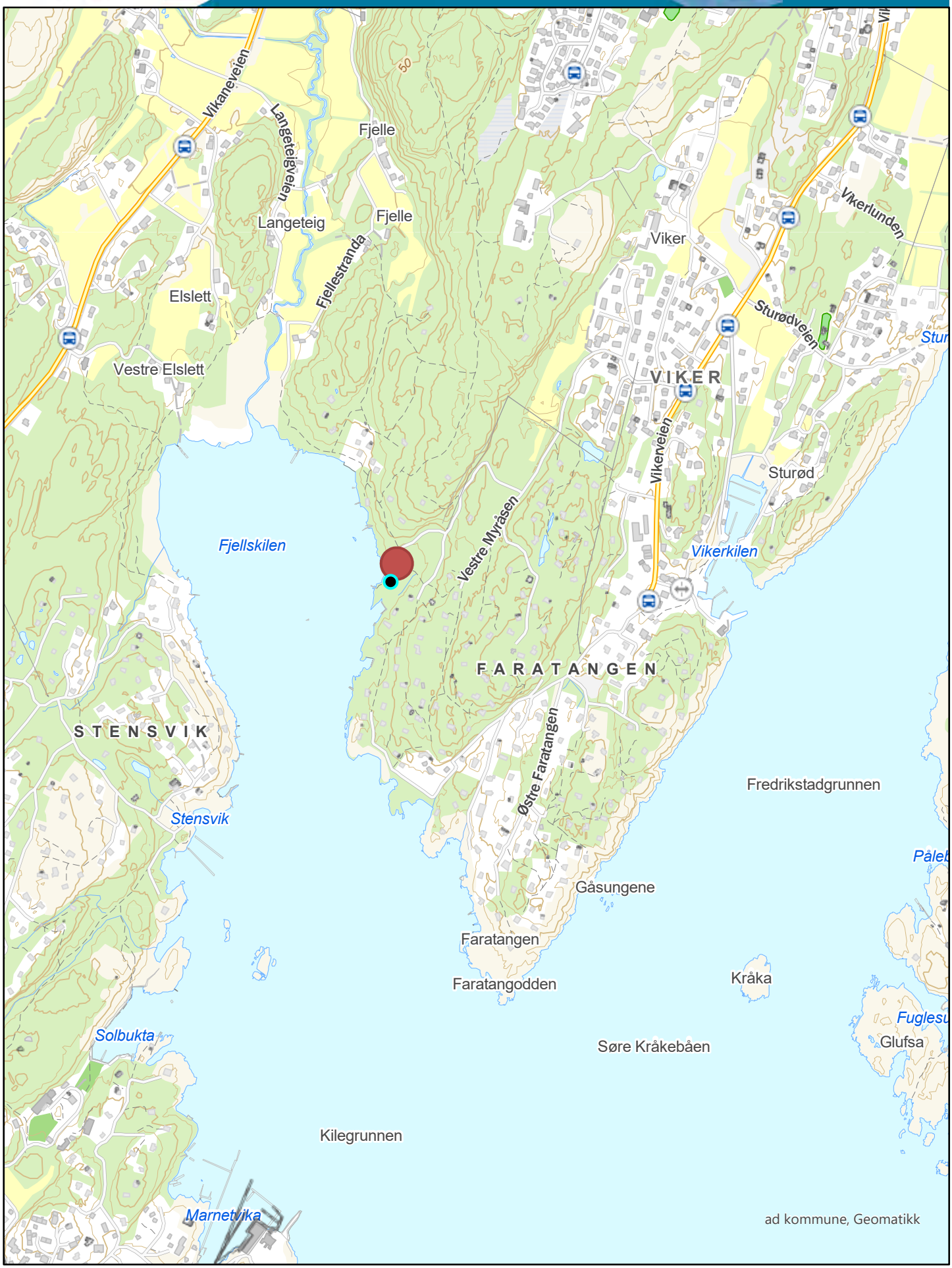
Det skal utøves en svært restriktiv holdning til nye fritidsboliger og til utvidelse av eksisterende fritidsboliger. Det fremgår også av plan- og bygningslovens bestemmelser § 19-2, 4 ledd at kommunen ikke bør *«dispensere fra planer, lovens bestemmelser om planer og forbudet i § 1-8 når en direkte berørt statlig eller regional myndighet har uttalt seg negativt om dispensasjonssøknaden».* Statsforvalteren har vært tydelig i sin konklusjon om at tiltaket er i strid med nasjonale og regionale føringer og at en alternativ plassering bør vurderes. Til tross for dette har tiltakshaver valgt å opprettholde søknaden. Kommunedirektøren mener det finnes løsninger som ikke er vurdert på hvordan den totale bygningsmassen kan gjøres mindre eksponert.

Kommunedirektøren kan ikke se at omsøkte tiltak fører til en klar forbedring av den eksisterende situasjonen for området. Tiltaket vil ikke føre til en vesentlig forbedring med hensyn til landskapstilpasning og eksponering mot sjøen, og finner etter en omfattende vurdering, også sett hen til søknad om dispensasjon og uttalelser at det ikke ligger til rette for å innvilge dispensasjon for oppføring av tilbygg til fritidsbolig som omsøkt.

Kommunedirektøren anbefaler planutvalget å godkjenne søknad om fasadeendring og ombygging av tak på anneks og søknad om ny stikkledning som omsøkt.

Søknad om dispensasjon fra formål LNF i kommuneplanens arealdel og fra byggeforbudet i 100-metersblete for tilbygget anbefales avslått.

FREDRIKSTAD KOMMUNE

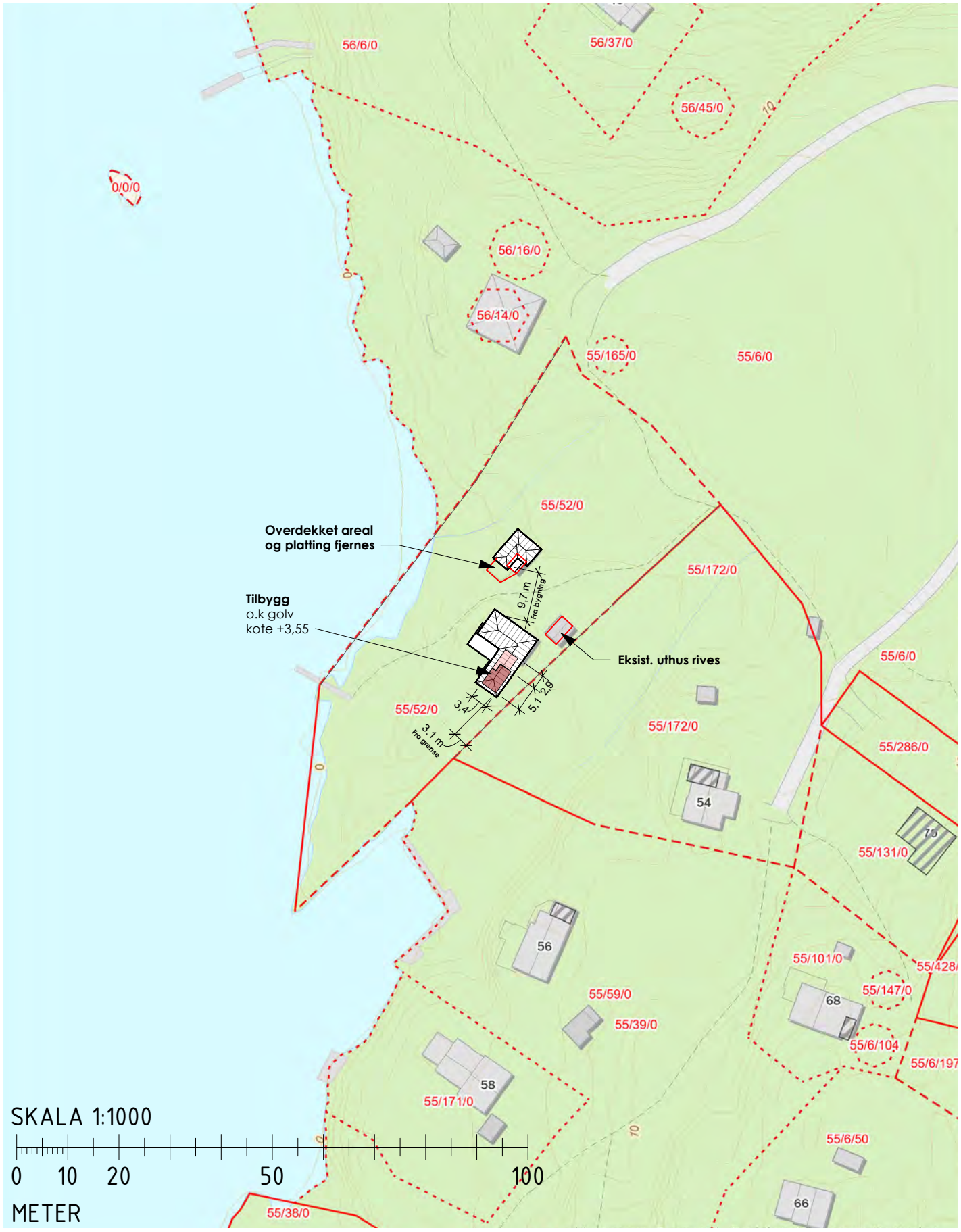


0 300 Meter

Målestokk 1:10 000

Dato 10.02.2026

Situasjonskart (digitalt kartunderlag fra Norkart) Vedlegg D-1



Atelier Bjølstad
PER BJAR – HENRIK EVENSEN – JONAS LARSEN
Verkstedveen 4 1671 Kråkerøy – Fredrikstad
40 49 61 00 - post@atelierbjolstad.no

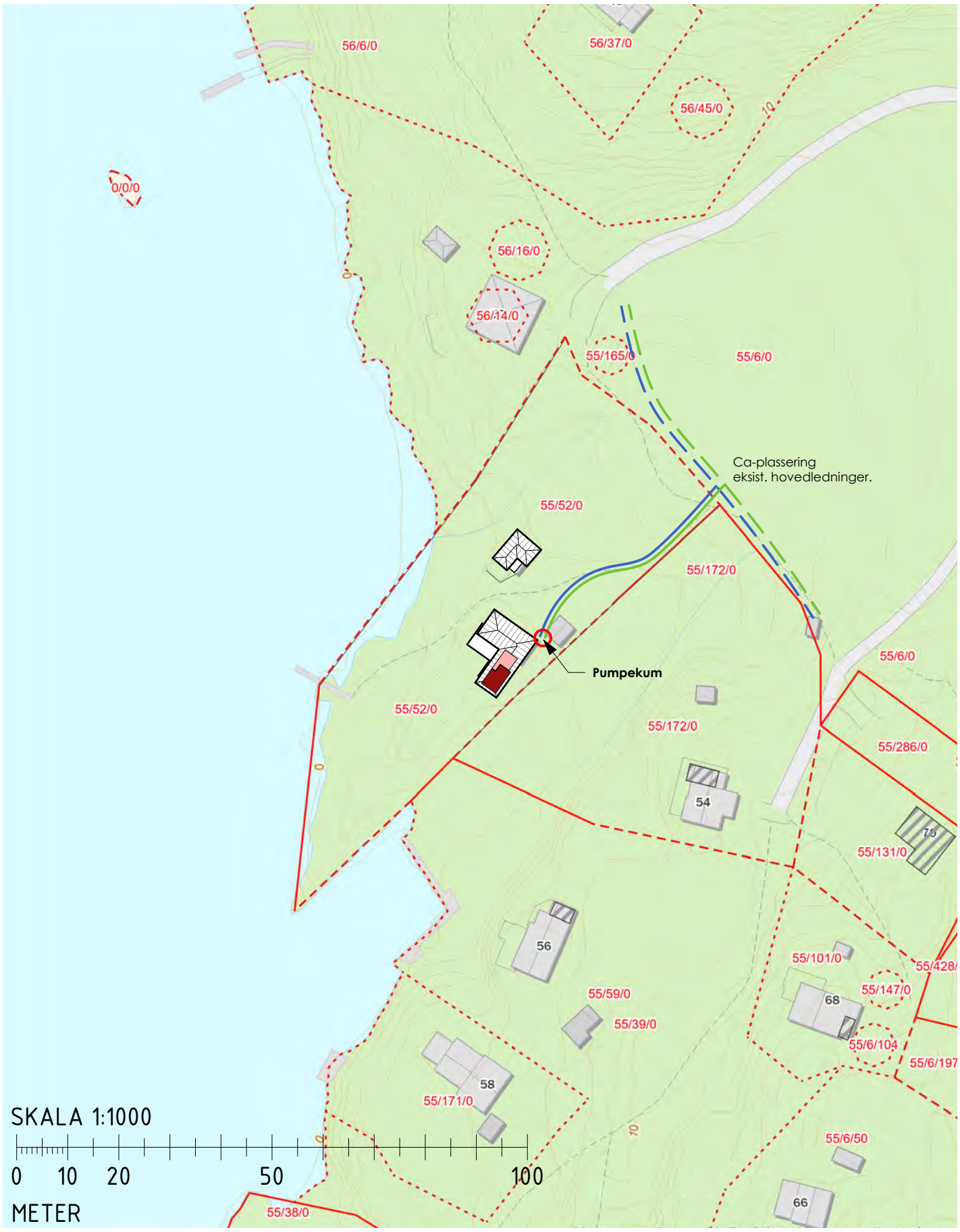
Prosj.nr.: **3071-1**

Prosj. adresse.: **Vestre Myråsen 52, 1622 Gressvik** Skala: **1:1000** Dato: **13.05.25**

Gnr. / Bnr. / Festenr.
55 52

Situasjonskart - Vann- og avløp

Vedlegg D-2



Atelier Bjølstad
PER BJAR – HENRIK EVENSEN – JONAS LARSEN
Verkstedveen 4 1671 Kråkerøy – Fredrikstad
40 49 61 00 - post@atelierbjolstad.no

Prosj.nr.: **3071-1**

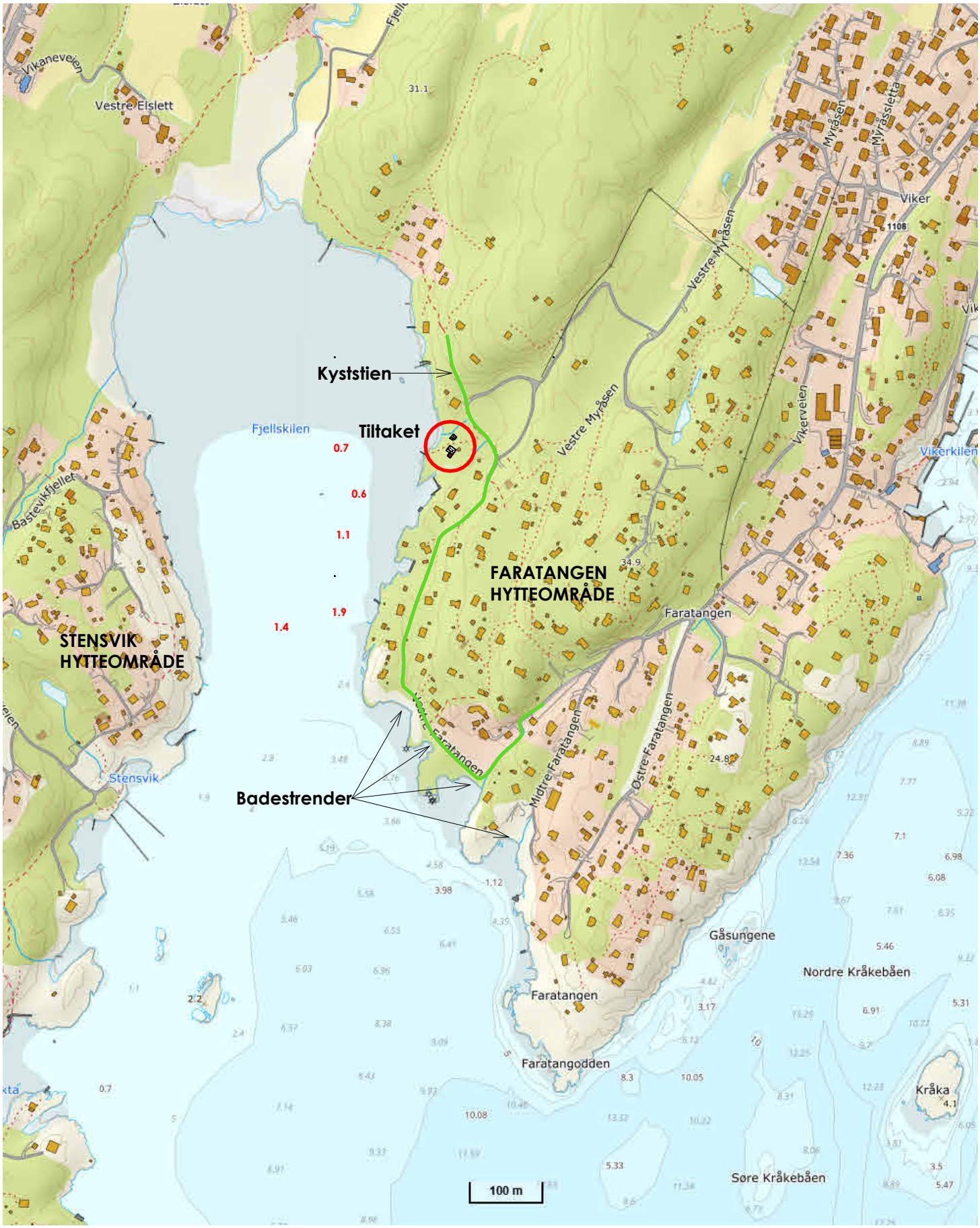
Prosj. adresse.: **Vestre Myråsen 52, 1622 Gressvik** Skala: **1:1000** Dato: **13.05.25**

Gnr. / Bnr. / Festenr.
55 52

Oversiktskart med dybder

1 : 7000

Vedlegg D-4



Atelier Bjølstad

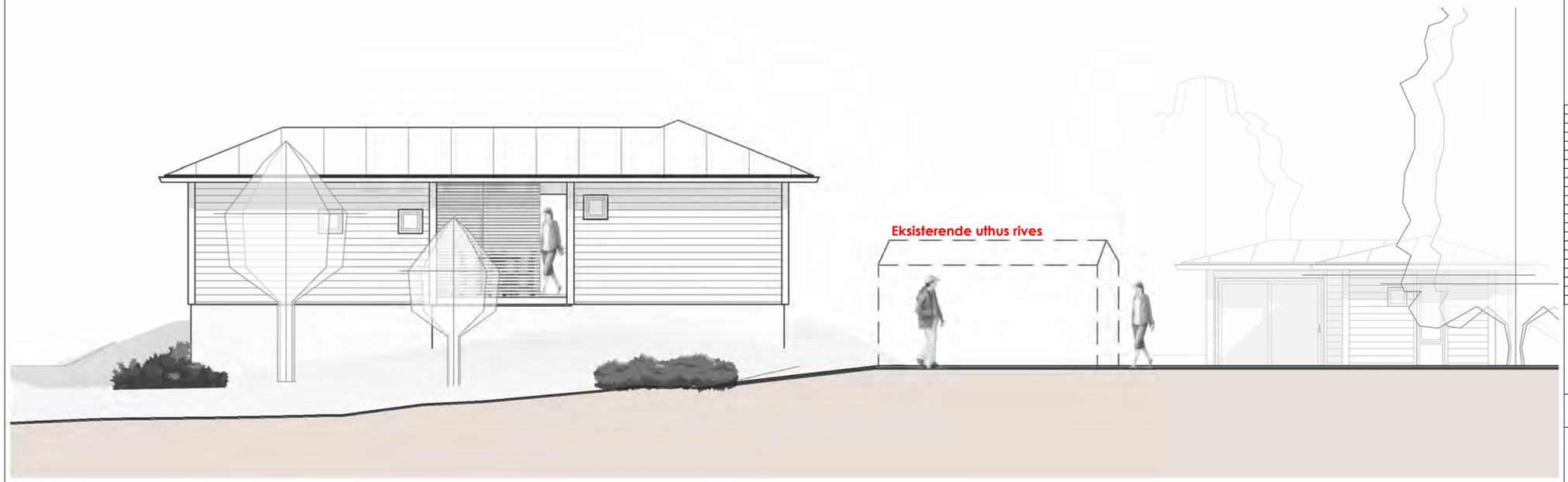
Verkstedveien 4, 1671 Kråkerøy

post@atelierbjolstad.no - Tlf 40 49 61 00

Oppdragsgiver: Roger Søråsdekkan		Tegningsnavn: Oversiktskart				Tegningsnr.: A.10.00.004
Prosjekt: Vestre Myråsen 52 Vestre Myråsen 52 1622 Gressvik	Prosjektnr.: 3071-1	Tegnet av: H.E	Format: A4	Målestokk: 1 : 7000	Dato: 19.11.2025	
	G.nr./ B.nr.: 55 / 52	Prosjektfase: Byggemelding			Rev.:	

Rev	Dato	Tekst	Tegn.

Fasade Nord-øst
1 : 100



Fasade Sør-øst
1 : 100

SKALA 1:100

0 1 2 5 10

METER

Rev	Dato	Tekst	Tegn.	Kontr.

Atelier Bjølstad
Per Bjar - Henrik Evensen - Jonas Larsen
Verkstedveien 4, 1671 Kråkerøy - post@atelierbjolstad.no - Tlf 930 92 267

Oppdragsgiver:
Roger Søråsdekkan

Prosjekt
Vestre Myråsen 52
1622 Gressvik

Prosjektnr.:
3071-1

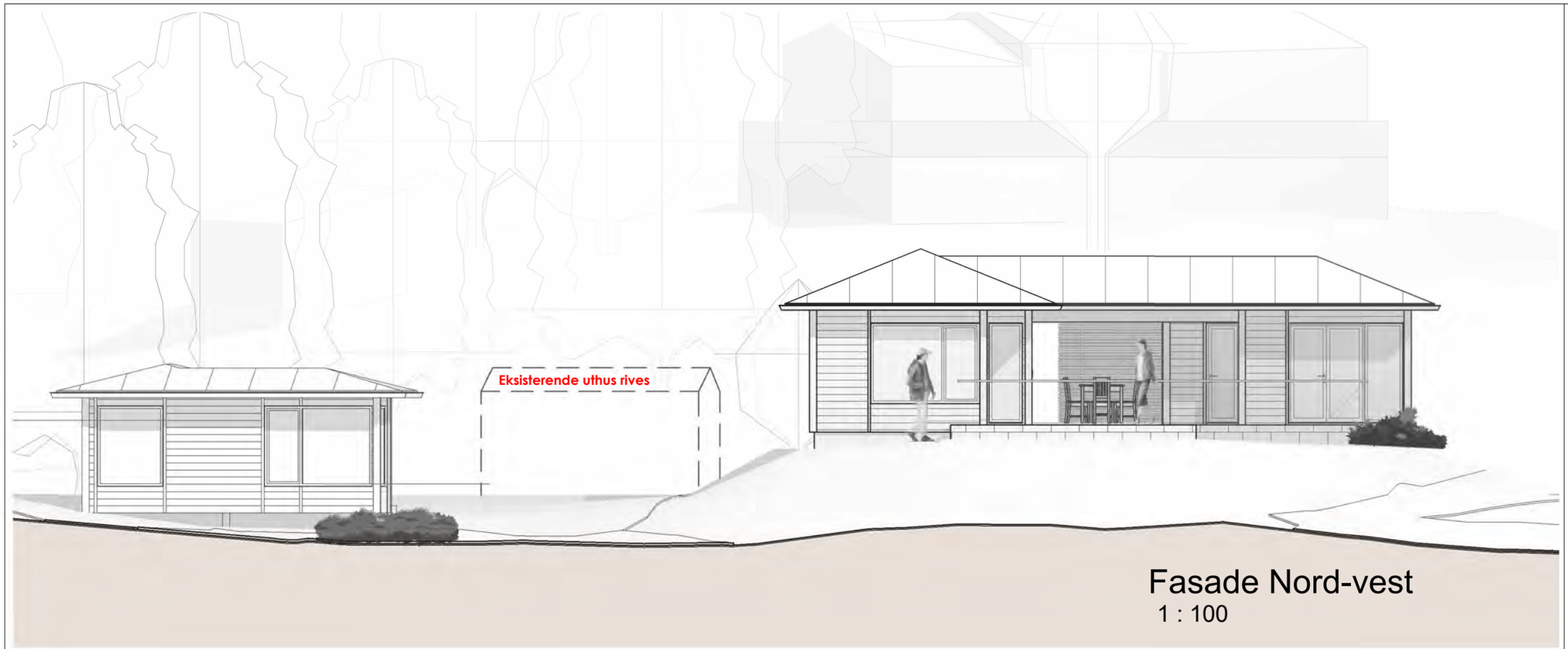
G.nr./ B.nr.:
55 / 52

Prosjektfase
Byggemelding

Tegningsnavn
Fasader Nord-øst og Sør-øst

Tegnet av:	Kontrollert av:	Format:	Målestokk:	Dato:
H.E		A3	1:100	13.05.2025

Tegningsnr.: A.42.01.001
Rev.:



Fasade Nord-vest
1 : 100

SKALA 1:100

0 1 2 5 10

METER

Fasade Sør vest
1 : 100

Rev	Dato	Tekst	Tegn.	Kontr.

Atelier Bjølstad
Per Bjar - Henrik Evensen - Jonas Larsen
Verkstedveien 4, 1671 Kråkerøy - post@atelierbjolstad.no - Tlf 930 92 267

Oppdragsgiver:
Roger Søråsdekkan

Prosjekt
Vestre Myråsen 52
1622 Gressvik

Prosjektnr.:
3071-1

G.nr./ B.nr.:
55 / 52

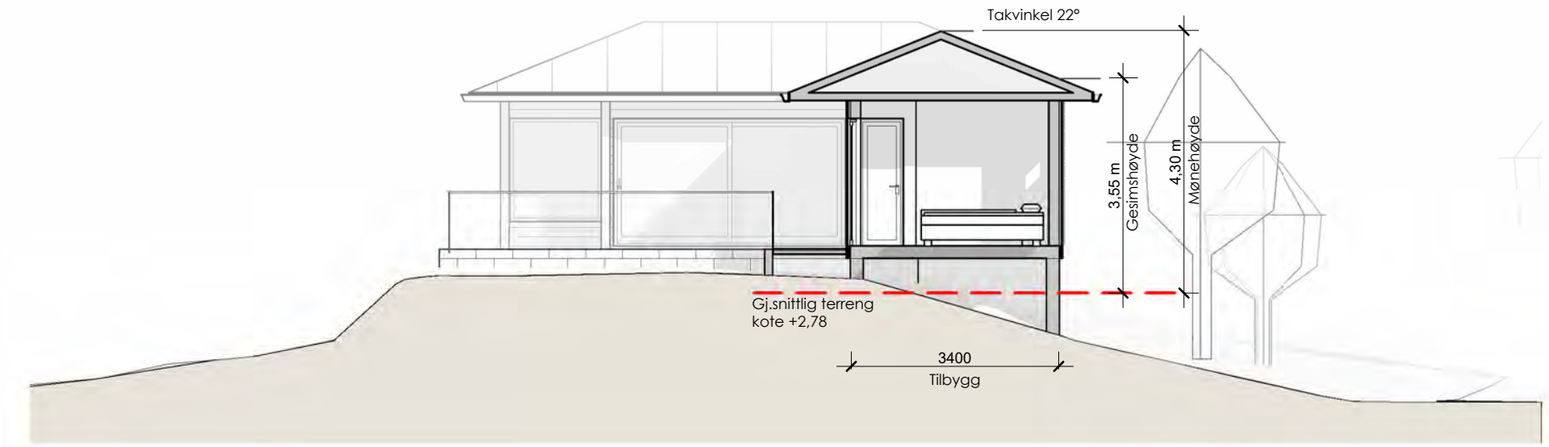
Prosjektfase
Byggemelding

Tegningsnavn
Fasader Nord-vest og Sør-vest

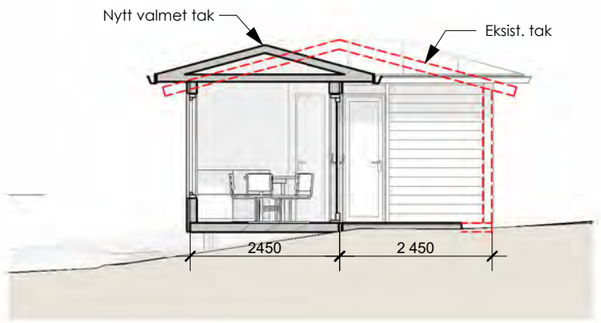
Tegnet av:	Kontrollert av:	Format:	Målestokk:	Dato:
H.E		A3	1:100	13.05.2025

Tegningsnr.: A.42.01.002

Rev.:



Snitt A
1 : 100



Snitt B
1 : 100

SKALA 1:100

0 1 2 5 10

METER

Rev	Dato	Tekst	Tegn.	Kontr.

Atelier Bjølstad
Per Bjar - Henrik Evensen - Jonas Larsen
Verkstedveien 4, 1671 Kråkerøy - post@atelierbjolstad.no - Tlf 930 92 267

Oppdragsgiver:
Roger Søråsdekkan

Prosjekt
Vestre Myråsen 52
1622 Gressvik

Prosjektnr.:
3071-1

G.nr./ B.nr.:
55 / 52

Prosjektfase
Byggemelding

Tegningsnavn
Snitt A og B

Tegnet av:	Kontrollert av:	Format:	Målestokk:	Dato:
H.E		A3	1:100	13.05.2025

Tegningsnr.: A.40.00.001

Rev.:

Illustrasjon

Illustrasjon

Rev	Dato	Tekst	Tegn.	Kontr.

Atelier Bjølstad
Per Bjar - Henrik Evensen - Jonas Larsen
Verkstedveien 4, 1671 Kråkerøy - post@atelierbjolstad.no - Tlf 930 92 267

Oppdragsgiver:
Roger Søråsdekkan

Prosjekt
Vestre Myråsen 52
1622 Gressvik

Prosjektnr.:
3071-1

G.nr./ B.nr.:
55 / 52

Prosjektfase
Skisseprosjekt

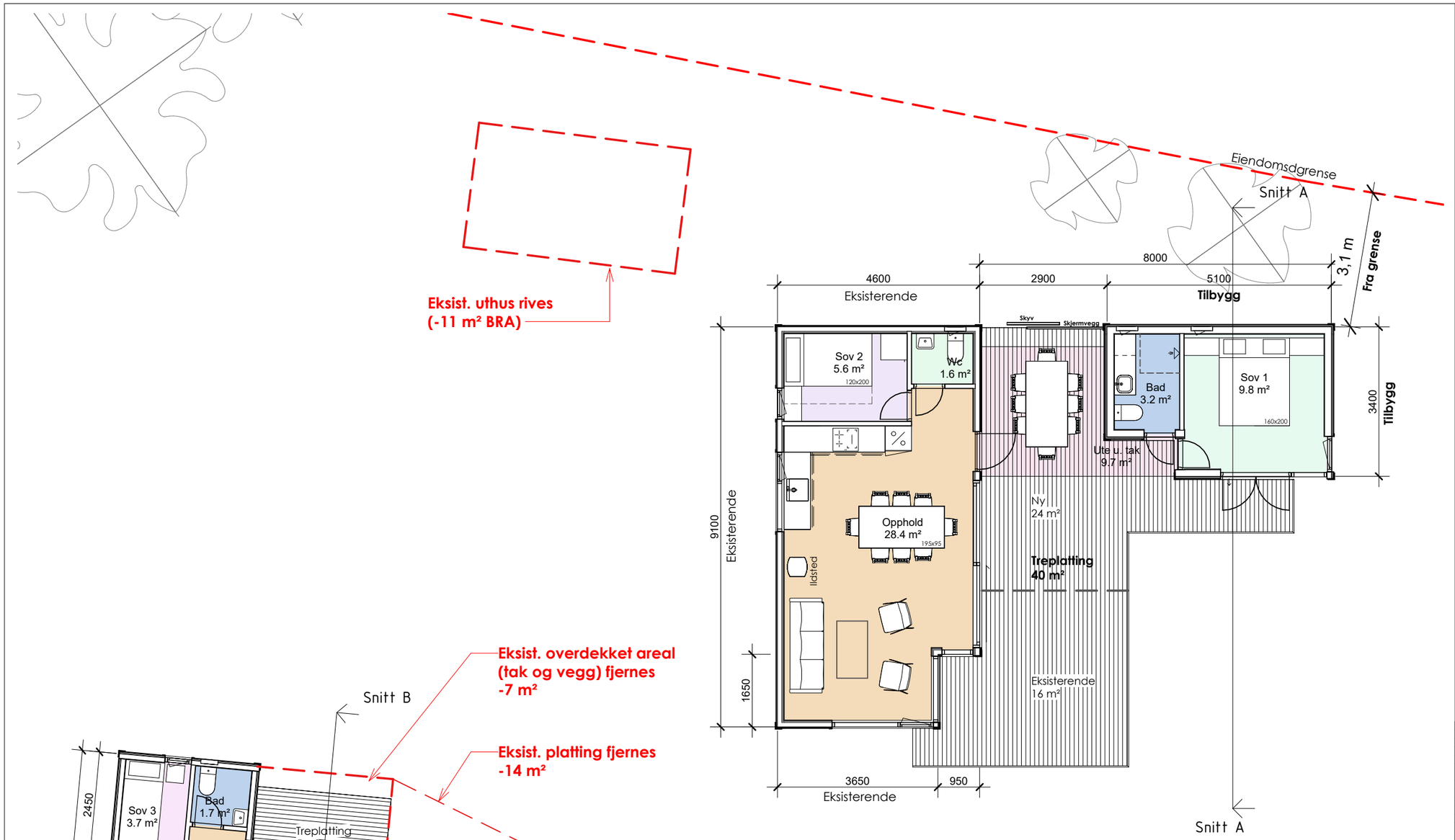
Tegningsnavn
Illustrasjoner

Tegnet av:	Kontrollert av:	Format:	Målestokk:	Dato:
H.E		A3	1:100	13.05.2025

Tegningsnr.:
A.43.00.001

Rev.:

Vedlegg E-1



Plantegning hytte
eksisterende + tilbygg (37 + 13 m² BRA)

Plantegning anneks
uendret areal (20 m² BRA)

Sum bruksareal = 70 m² BRA
(i tråd med retningslinjer i kommuneplan)

SKALA 1:100
0 1 2 5 10
METER

LARK
Dato

Rev	Dato	Tekst	Tegn.	Kontr.

Atelier Bjølstad
Per Bjar - Henrik Evensen - Jonas Larsen
Verkstedveien 4, 1671 Kråkerøy - post@atelierbjolstad.no - Tlf 930 92 267

Oppdragsgiver:
Roger Søråsdekkan

Prosjekt
Vestre Myråsen 52
1622 Gressvik

Prosjektnr.:
3071-1

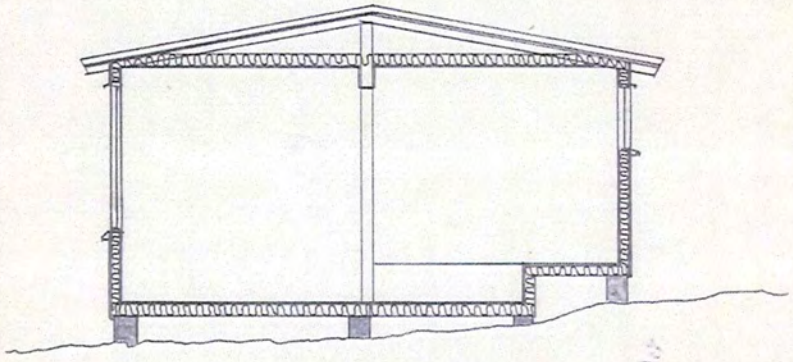
G.nr./ B.nr.:
55 / 52

Prosjektfase
Byggemelding

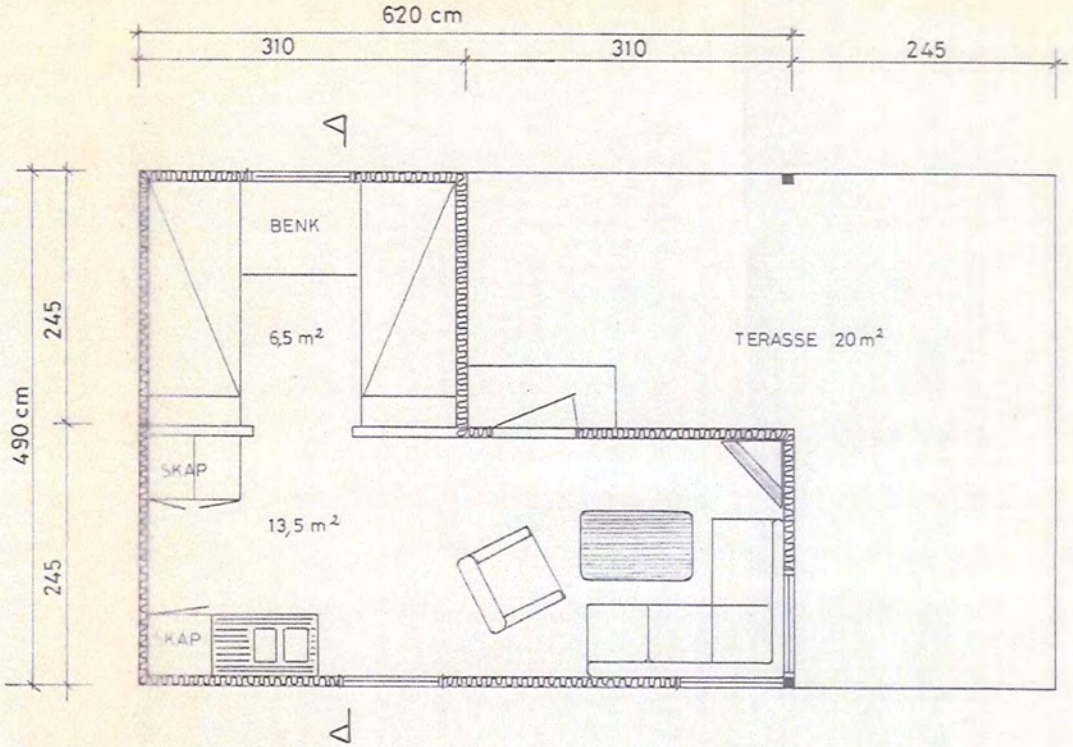
Tegningsnavn
Plantegninger

Tegnet av:	Kontrollert av:	Format:	Målestokk:	Dato:
H.E		A3	1:100	13.05.2025

Tegningsnr.: A.20.01.001
Rev.:

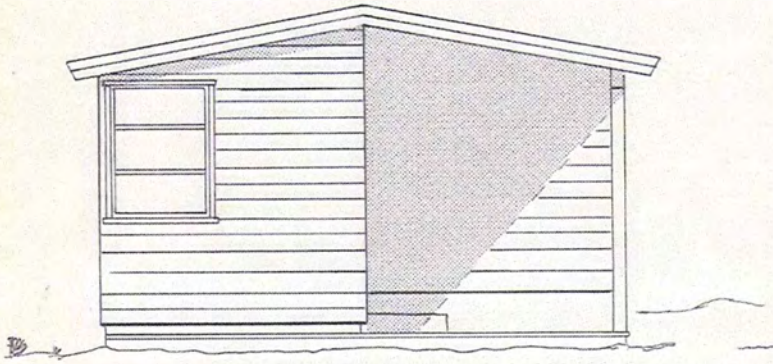


SNITT

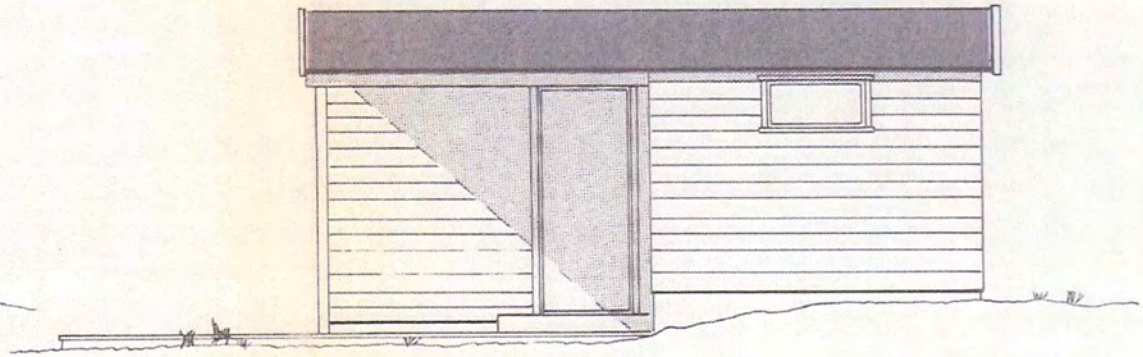


PLAN

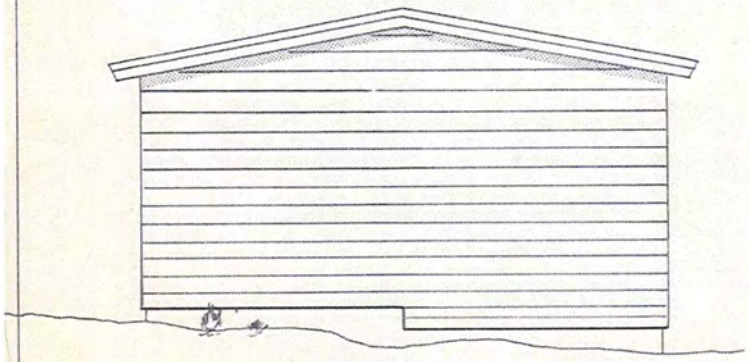
A		
REV	REV GJELDER	DATO
PROSJEKT	JAN LARSEN OMBYGGING TIL 23 m²	AVD.
TEGN. VEDR.	HYTTE NR 220 GJETTHEIM	MÅLESTOKK 1 : 50 / DATO 8.6.82
		TEGN. / ANSV. / ARKIV



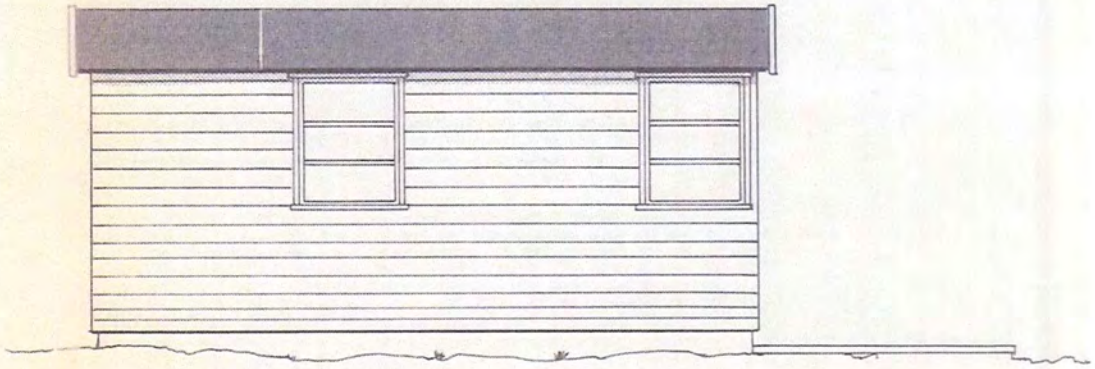
FASADE SYD



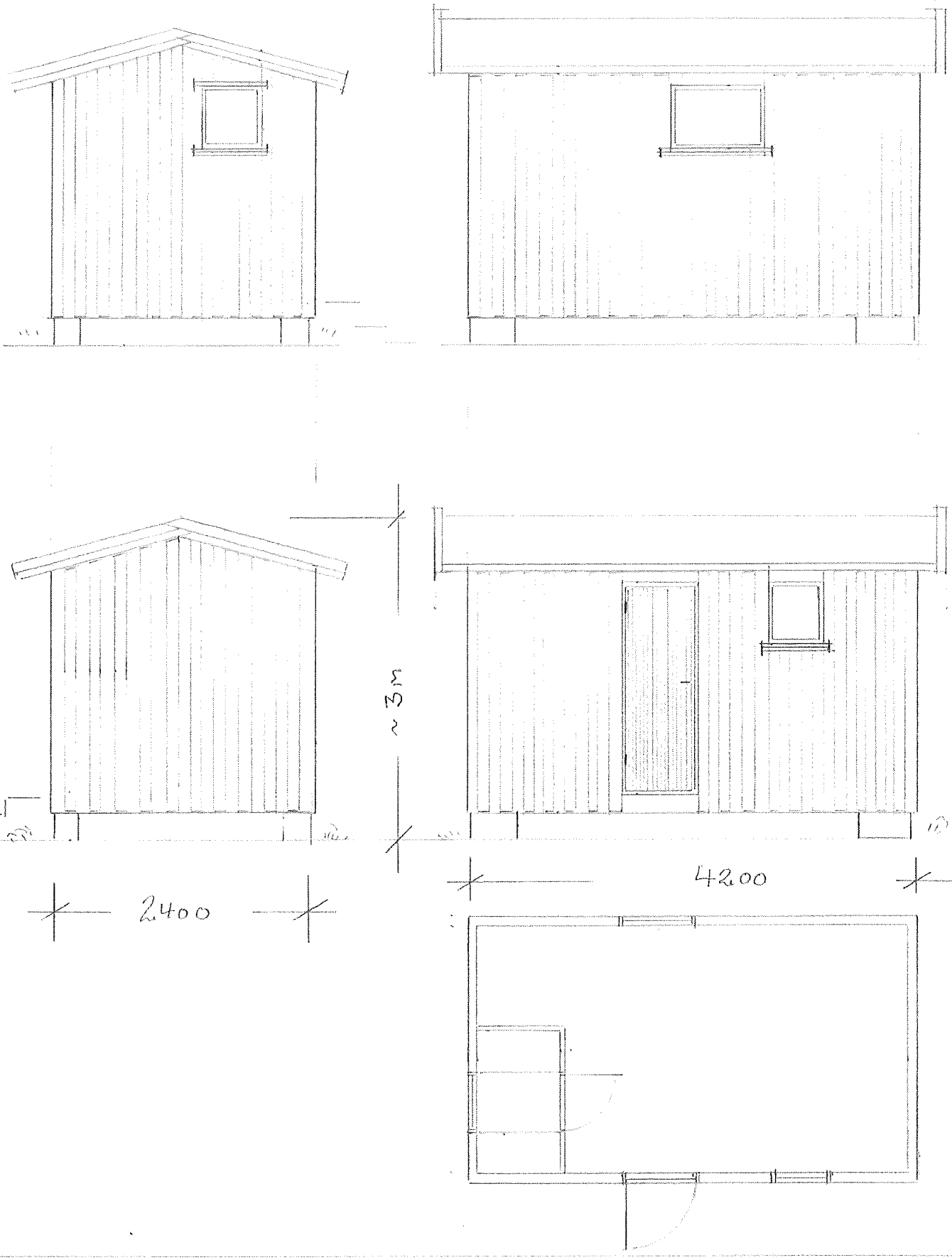
FASADE ØST



FASADE NORD

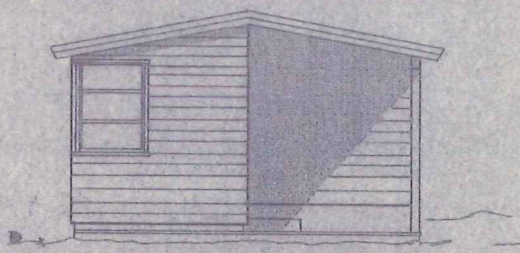


FASADE VEST

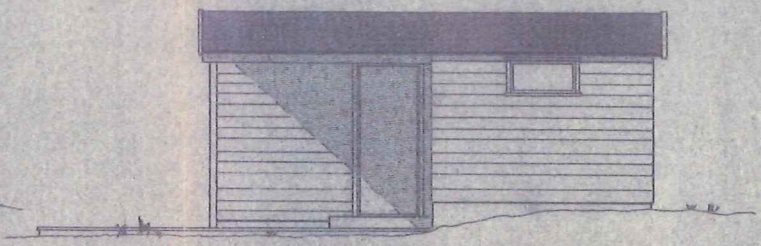


UTHUS 10 m²

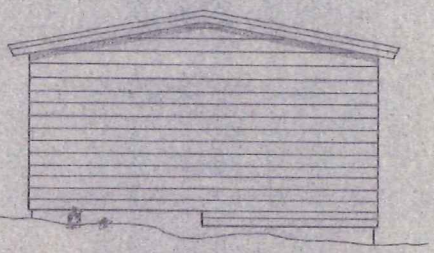
JAN LARSEN



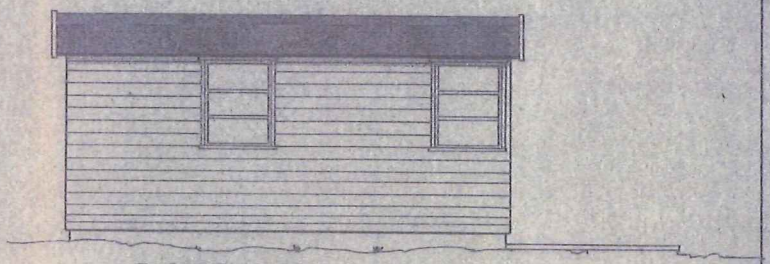
FASADE SYD



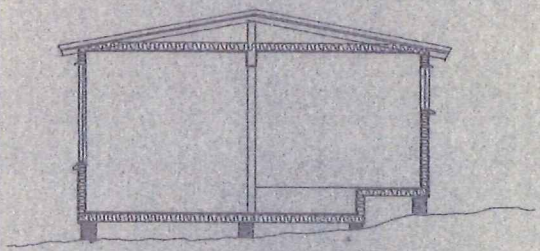
FASADE ØST



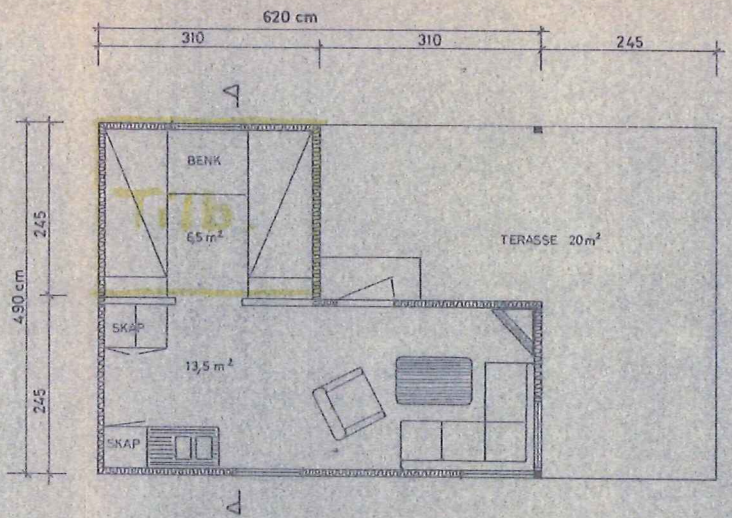
FASADE NORD



FASADE VEST



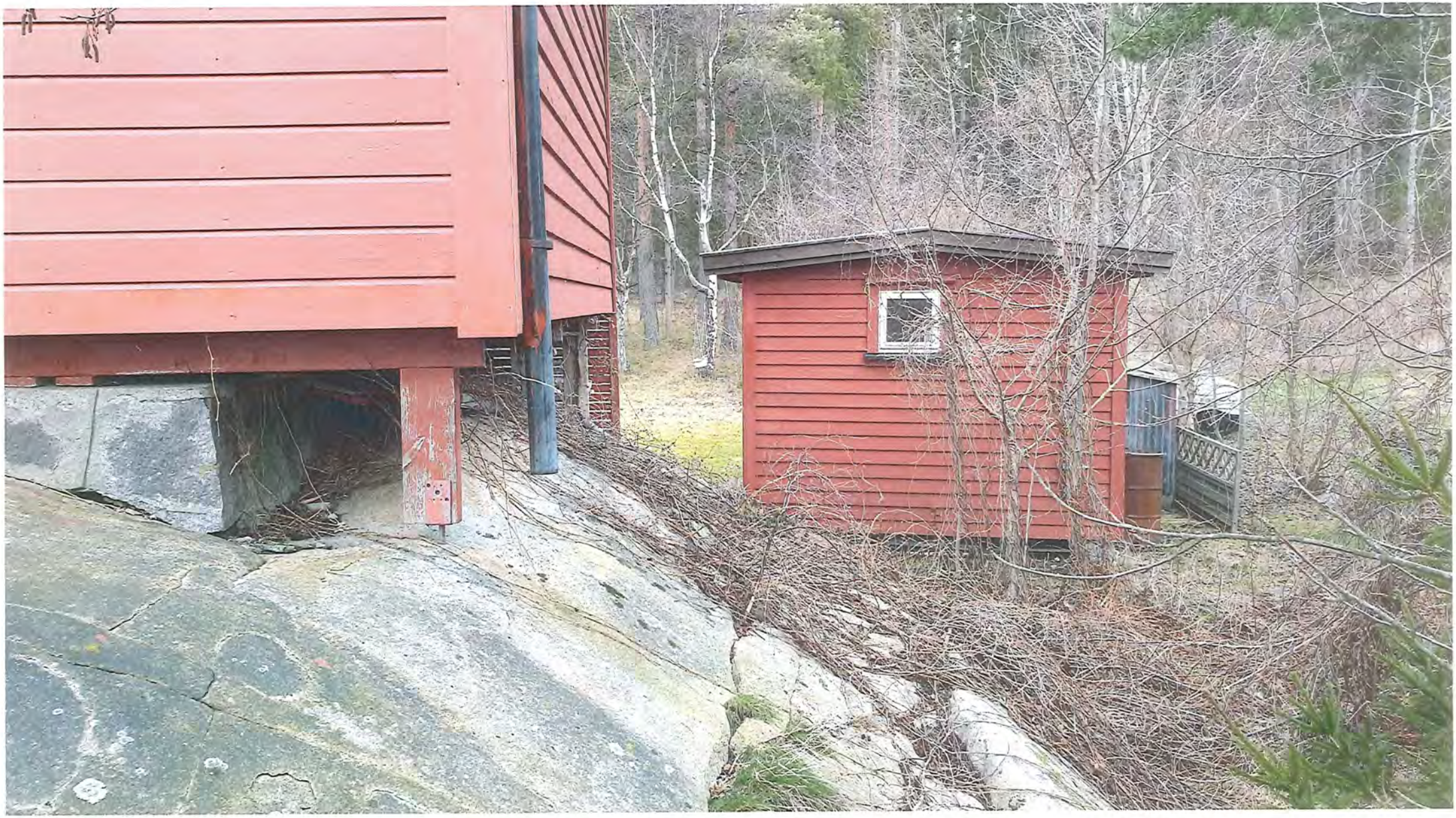
SNITT



PLAN

REV	REV GJELDER	DATO
A		

PROSJEKT: JAN LARSEN OMBYGGING TIL 23 m²	AVD.		
TEGN. VEDR.: HYTTE NR 220 GJETTHEIM	MÅLESTOKK 1:50	DATO 8.5.82	
	TEGN. SH	ANSV.	ARKIV



Atelier Bjølstad
Per Bjar – Henrik Evensen – Jonas Larsen
Verkstedveien 4 1671 Kråkerøy – Fredrikstad
40 49 61 00 - post@atelierbjolstad.no

Fredrikstad kommune **Vedlegg F-1**
Regulering og byggesak
Rådhuset
1602 Fredrikstad

3071-1 Redegjørelse 2502 Fredrikstad 18.08.2025

REDEGJØRELSE
Søknad om tillatelse til tiltak - rammetillatelse
Vestre Myråsen 52, gnr 55, bnr 52, 1622 Gressvik
Tiltakshaver: Roger og Inger Johanne Søråsdekkan, Holmelia 17 1675 Kråkerøy

Det vises til vedlagte tegninger og kart, byggesaken gjelder følgende forhold:

- Tilbygg til eksisterende fritidsbolig
- Endring av fasader og takform på eksisterende uthus
- Tilknytning av fritidseiendom til privat vann- og avløpsanlegg

Tiltakshaverne kjøpte eiendommen ved sommerstid i 2024, og har i tiden etter brukt eiendommen sporadisk for å bli kjent med stedet. Det har vært en nyttig bruk av tiden for å bli kjent med hvilke kvaliteter som allerede er på plass, men også hva som mangler/ bør oppgraderes.

Eiendommen ligger i 100-metersbeltet «innerst» i Fjellskilen som del av Faratangen hytteområde, ett godt etablert hytteområde med Stensviken hytteområde på motsatt side av kilen.

Tiltakene er planlagt med intensjon om å balansere privat arealbruk med allmenne interesser og landskapstilpasning i tråd med plan- og bygningslovens formålsparagraf.

Eksisterende situasjon
Eksisterende fritidsbolig er oppført en gang på 40-tallet med tidstypisk valmet tak. Uteoppholdsareal er løst med platting på terreng på hjørnet mot sør-vest.

Annekset er oppført på 80-tallet med saltak og med uteplass også mot sør-vest.

På «tunet» i bakkant av fritidsboligen er det oppført et uthus som består av disponible rom for oppbevaring av redskap osv.
Totalt utgjør eiendommens bruksareal 68 m² BRA, med følgende fordeling.

Eksist. Fritidsbolig	= 37 m² BRA
Eksist. Anneks	= 20 m² BRA
Eksist. Uthus	= 11 m² BRA

Tilbygg til eksisterende fritidsbolig
I forbindelse med tilknytning av vann- og avløp er det planlagt et mindre tilbygg (13m²) til fritidsboligen. Tilbygget er planlagt mot sør-øst, så langt unna vannet som mulig og vil inneholde et soverom og nytt bad. Tilbygget bygges direkte på fjell.

Den eksisterende delen inneholder stue, grovkjøkken og et mindre soverom.
Her blir kjøkkenet oppgradert og det etableres et toalett, samt fasadeendringer.
Opparbeidet uteplass utvides mot «bakover» og vil ikke komme nærmere sjøen enn eksisterende situasjon.

Endring av anneks
I forbindelse med de øvrige tiltakene søkes det om å endre fasader og takform på det eksisterende annekset for å bedre tilpasse seg fritidsboligen og det tidstypiske uttrykket til bebyggelsen.

Eksisterende terrasse og over dekket areal fjernes og erstattes med en liten platting (5m²), vendt bort fra sjøen.

Tilknytning av vann- og avløp
Det søkes om tillatelse til tilknytning av eiendommen til kommunalt vann- og avløp via privat anlegg som eies og driftes av FVA AS (se vedlegg D2).

Anlegget forutsettes å ivareta kommuneplanens krav til VA-anlegg.

Teknisk oppgradering
Tiltakene medfører en teknisk oppgradering av eksisterende bebyggelse, herunder bedre isolasjonsverdi, redusert energibehov og oppdatert sanitærløsning. Dette bidrar til å redusere miljøbelastningen og øke byggets levetid og funksjonalitet, og er i samsvar med plan- og bygningslovens § 1-1 om at tiltak skal fremme bærekraftig utvikling, god byggeskikk og hensyn til miljø og helse.

Planstatus
Eiendommen er uregulert, men omfattes av kommuneplan for Fredrikstad (2023 – 2035) og er avsatt for følgende formål og hensynssoner.

- 5100 – LNF – tiltak for stedbunden næring
- H320 – Stormflo
- H530 – Hensyn friluftsliv

Hytter i LNF-formål i 100 m-beltet
På grunn av LNF-formålet i kommuneplanen og eiendommens plassering i 100 m-beltet, er tiltakene avhengig av søknad om dispensasjon fra både formålet i kommuneplanen og byggeforbudet (§1-8) i plan- og bygningsloven.

Se vedlagt søknad om dispensasjon (vedlegg B-1).

I kommuneplanens beskrivelse opplyses det om at *«Det innføres retningslinjer for å skape gode og forutsigbare søknadsprosesser.»* og at *«Retningslinjer speiler gjeldende praksis.»* (Kommuneplan 2023 – 2035 s. 39).

Retningslinjene som nevnt over er stadfestet i pkt. 29 i kommuneplanen.
I korte trekk viser den til bestemmelser for fritidsboliger i pkt. 26 a og c-m, og at samlet bruksareal kan vurderes økt, men ikke over 70m² BRA.

Arealer
Kommuneplanens retningslinjer gir føringer om maksimalt tillatt bruksareal på 70m² BRA, og viser til øvrige bestemmelser for fritidsbebyggelse jf. Pkt. 26 a og c-m.

Ved gjennomføring av tiltakene vil totalt bruksareal for eiendommen utgjøre 70m² BRA, 40 m² + 5m² opparbeidet uteareal hvorav 10 m² er overbygget.

Dette er i tråd med kommuneplanens retningslinjer og bestemmelser for fritidsbebyggelse og vil ivareta både kommuneplanens og plan- og bygningslovens intensjon.

Hensynsone stormflo
Eksisterende bebyggelse og nytt tilbygg ligger i hensynssone for stormflo.
Kommuneplanens bestemmelser tillater ikke ny bebyggelse lavere enn kote +2,5 moh.

Nytt tilbygg plasseres med overkant gulv på kote ca +3,5 (som eksisterende gulv).

Hensynsone friluftsliv
Ved å redusere antall bygninger og opparbeidet uteareal mot sjøen,
mener hensynet til friluftslivet ivaretas og forbedres.

Kommuneplanens plankrav
Med bakgrunn i tiltakenes beskjedne omfang, at tiltakene forholder seg til kommuneplanens retningslinjer, og plasseringen i et godt etablert hytteområdet.
Legger vi til grunn at kommuneplanens unntak fra plankravet gjør seg gjeldende.

Nabovarsling og avstand til grense
Naboer er varslet i tråd med plan- og bygningslovens §21-3, uten merknader.
For tilbyggets avstand til nabogrense er innhentet naboerklæring (vedlegg C3).

Ved uklarheter medregnes at det tas nærmere kontakt.

Med vennlig hilsen

Henrik Evensen

Atelier Bjølstad
v/ Henrik Evensen
Søker

Atelier Bjølstad
Per Bjar – Henrik Evensen – Jonas Larsen
Verkstedveien 4 1671 Kråkerøy – Fredrikstad
40 49 61 00 - post@atelierbjolstad.no

Fredrikstad kommune **Vedlegg B-1**
Regulering og byggesak
Rådhuset
1602 Fredrikstad

3071-1 Dispensasjon 2502 Fredrikstad 18.08.2025

SØKNAD OM DISPENSASJON

Søknad om tillatelse til tiltak - rammetillatelse
Vestre Myråsen 52, gnr 55, bnr 52, 1622 Gressvik
Tiltakshaver: Roger og Inger Johanne Søråsdekkan, Holmelia 17 1675 Kråkerøy

Det vises til redegjørelse datert 09.07.25 og øvrige vedlegg til søknad om tillatelse.

Bakgrunn og behov for dispensasjon
Tiltaket gjelder et mindre tilbygg til eksisterende fritidsbolig, endring av takform/fasader på anneks, oppgradering av VA-forhold og riving av uthus.
Eiendommen ligger i 100-metersbeltet langs sjø og er avsatt til LNF – tiltak for stedbunden næring i kommuneplanens arealdel.

Planstatus
Eiendommen er uregulert men omfattes av kommuneplan for Fredrikstad (2023 – 2035) og er avsatt for følgende formål.

- 5100 – LNF – tiltak for stedbunden næring

Hytter i LNF-formål i 100 m-beltet
På grunn av LNF-formålet i kommuneplanen og eiendommens plassering i 100 m-beltet, er tiltakene avhengig av søknad om dispensasjon fra både formålet i kommuneplanen og byggeforbudet (§1-8) i plan- og bygningsloven.

I kommuneplanens beskrivelse opplyses det om at *«Det innføres retningslinjer for å skape gode og forutsigbare søknadsprosesser.»* og at *«Retningslinjer speiler gjeldende praksis.»* (Kommuneplan 2023 – 2035 s. 39).

Retningslinjene som nevnt over er stadfestet i pkt. 29 i kommuneplanen.

Søknad om dispensasjon
Det søkes om dispensasjon fra følgende bestemmelser.

1 – Plan- og bygningslovens §1-8 Forbud mot tiltak langs sjø og vassdrag.
2 – Kommuneplanens formål og byggeforbud (5100 – LNF)

Hensynet bak bestemmelsene

Plan- og bygningslovens §1-8
Bestemmelsen er forankret i nasjonale interesser og har som formål å sikre allmennhetens tilgang til strandsonen, bevar landskapets karakter og opprettholde viktige natur- og friluftsområder.

Kommuneplanens formål og byggeforbud
LNF-områdene skal verne om landbruks-, natur- og frilufts verdier og unngå spredt og uplanlagt bebyggelse. Formålet i kommuneplanen innebærer at tiltak som ikke knytter seg til stedbunden næring i utgangspunktet ikke er tillatt.

Begrunnelse for dispensasjon

1. **Tiltakets karakter og plassering:**
   Tiltaket gjelder et tilbygg på beskjedne 13 m² BRA, i tillegg til justeringer på eksisterende bygg. Tilbygget plasseres lengst mulig fra sjøen og uten inngrep i terreng eller vegetasjon. Bebyggelsen får ny kledning med naturlige farger (brun-eller gråtoner). Dette bidrar til å redusere både landskapsvirkning og privatisering mot sjø.

2. **Ingen konflikt med allmennhetens interesser:**
   Tiltakene samlet sett er svært begrenset i omfang og vil underbygge hensynet bak bestemmelsen ved å redusere antall bygg i strandsonen.

3. **I tråd med kommuneplanens retningslinjer for fritidsbebyggelse:**
   Kommuneplanens retningslinjer pkt. 29.1 åpner for at eksisterende fritidsbebyggelse i 100-metersbeltet kan utvides til maksimalt 70 m² BRA under visse forutsetninger. Dette tiltaket holder seg innenfor rammene og legger til rette for forutsigbar saksbehaandling.

4. **Ikke i strid med nasjonale eller regionale interesser:**
   Tiltaket påvirker ikke nasjonalt viktige landskapsområder, kulturminner, biologisk mangfold eller jordbruksområder, og ligger innenfor allerede utviklet hytteområde.

5. **Bedret mijøstandard:**
   Tiltaket medfører en teknisk oppgradering av eksisterende bebyggelse, herunder bedre isolasjonsverdi, redusert energibehov og oppdatert sanitærløsning. Dette

bidrar til å redusere miljøbelastningen og øke byggets levetid og funksjonalitet, og er i samsvar med plan- og bygningslovens § 1-1.

Med dagens tilstand i Oslofjorden og spesielt i den grunne bukta, Fjellkilen, ser vi det om særdeles viktig å stoppe praksisen med utedo og få behandlet kloakk på en god måte, som er tilfelle når dette tiltaket er gjennomført.

Med bakgrunn i ovenstående begrunnelser, mener vi søknadene om dispensasjon kan innvilges i tråd med plan- og bygningslovens formål (§1-1) og bestemmelser om dispensasjon (§19-2).

Med hilsen

Atelier Bjølstad
v/ Henrik Evensen
Søker

ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE

FREDRIKSTAD KOMMUNE BYGGESAK OG GEOMATIKK
Postboks 1405
1602 FREDRIKSTAD

Vår ref.: 2025/15327-2 Deres ref.:2025/81426 Dato: 24.09.2025

Uttalelse - dispensasjon - Vestre Myråsen 52 - 55/52 - Fredrikstad kommune

Østfold fylkeskommune viser til oversendelse datert 27.08.2025 vedrørende tiltak på en fritidsbolig på Faratangen ved Fjellskilen.

Det søkes om oppføring av et tilbygg på 13 m² BRA (17,3 m² BYA), som skal inneholde et soverom og bad. Et overdekket areal og platting skal fjernes på anneks, og eksisterende uthus skal rives. Totalt areal på eiendommen vil være 70 m² BRA, samt 40 m² uteareal og 5 m² overbygget uteareal.

Eiendommen er uregulert, og avsatt til LNF- formål i kommuneplanens arealdel, innenfor hensynssone H320, *faresone flom*, *stormflo* samt H530 *Hensyn friluftsliv*. Eiendommen ligger i sin helhet i 100- metersbeltet, der det er byggeforbud. Det søkes derfor om dispensasjon fra både plan- og bygningslovens § 1-8. forbud mot tiltak langs sjø og vassdrag samt kommuneplanens formål.

Søkers begrunnelse

Atelier Bjølstad begrunner søknaden blant annet med at oppdatert sanitærløsning bidrar til å redusere miljøbelastningen i Oslofjorden, søknaden er ikke i strid med retningslinjer til kommuneplanens arealdel, ikke i konflikt med allmennhetens interesser, og tiltaket er beskjedent.

Kommunens vurdering

Kommunen sier i sin foreløpige vurdering at *Eksisterende uthus rives til fordel for oppføring av et mindre tilbygg. Vi ser det som positivt at bebyggelsen samles. Samlet areal etter riving og tilbygg bli 70 m² som er i samsvar med kommuneplanens bestemmelser.*

Fylkeskommunens rolle

Østfold fylkeskommune har vurdert saken som regional planmyndighet, kulturminnemyndighet, vannregionmyndighet og som veieier for fylkesveier. Vi uttaler oss blant annet med utgangspunkt i fylkesplanen for Østfold.

PLAN samfunnsplanlegging og miljø
Postadresse: Postboks 220, 1702 SARPSBORG
Besøksadresse: Oscar Pedersens vei 39, 1721 SARPSBORG
Telefon: 69 11 70 00
E-post: post@ofk.no
Internett: www.ofk.no
Org.nr.: 930580694

Fylkeskommunen har i tillegg en veilederrolle, og ønsker å bidra til gode prosjekter som styrker og ivaretar viktige hensyn til blant annet by- og stedsutvikling, kulturminner, bo- og oppvekstsvilkår samt naturmangfold i tråd med blant annet bærekraftsmålene i FN17.

Fylkesplanen og kystsoneplanen for Østfold ligger sammen med andre regionale planer på vår hjemmeside under Regionale planer - Østfold fylkeskommune: Regionale planer - Østfold fylkeskommune.

Generelt

Kommunens adgang til å gi dispensasjon er avgrenset, jf. plan- og bygningsloven § 19-2. En eventuell dispensasjon kan ikke i vesentlig grad tilsidesette hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra. Det skal også foreligge en klar overvekt av hensyn som taler for dispensasjon basert på en interesseavveining av fordeler og ulemper. Det er i utgangspunktet fordeler og ulemper for de allmenne interessene som skal avveies. Kommunens skjønnsmessige avveining beror på en vurdering av dispensasjonens konsekvenser for helse, miljø, sikkerhet og tilgjengelighet, samt nasjonale og regionale rammer og mål.

Kommuneplanen er kommunenes overordnede styringsverktøy for arealbruk og er forankret i en omfattende prosess med medvirkning og politisk vedtak i kommunestyret. Kommunen bør vurdere om en dispensasjon fra ovennevnte bestemmelse, vil gi en vanskelig håndterbar praksis, som på sikt vil medføre økt privatisering av strandsonen.

Ved vurderingen av om det skal gis dispensasjon fra planer skal statlige og regionale rammer og mål tillegges særlig vekt. Kommunen bør heller ikke dispensere fra planer eller lovens bestemmelser om planer når en direkte berørt statlig eller regional myndighet har uttalt seg negativt om dispensasjonssøknaden.

Hovedmål for nasjonal arealpolitikk i 100-metersbeltet

Målet er å ivareta allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen. I 100-metersbeltet skal det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. I plan- og bygningsloven § 1-8 er forbud mot bygging og andre tiltak i 100-metersbeltet presisert og klargjort, vi viser også til Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen.

Kommunene og andre myndigheter bør ha som mål å stanse videre utbygging og privatisering av strandsonen langs sjø og vassdrag, med spesielt søkelys på byggeforbudet i 100-metersbeltet. Det bør prioriteres å tilbakeføre områder til allmenheten, der det åpnes mulighet for det. Fredrikstad kommune tilhører Oslofjordregionen hvor byggeforbudet skal praktiseres strengt. Det er gitt klare føringer for hva som skal vektlegges i 100- metersbeltet.

Det kommer frem blant annet at:

• Det skal legges vekt på løsninger som kan bedre situasjonen for landskap og allmenn tilgang til sjøen. ‘

• Privatisering og gjentetting av strandarealer skal unngås.

Tiltak i 100- metersbeltet

Med bakgrunn i Kystsoneplanen for Østfolds pkt. 8.6, vedrørende dispensasjoner i 100-metersbeltet, mener vi at det ikke bør gis dispensasjon uten bearbeiding av prosjektet. Vi har ikke innvendinger på at fritidsboligen utvides til samlet BRA 70 m², men mener plasseringen er i strid med prinsippene i strandsoneforvaltningen både i kommuneplanens arealdel, kystsoneplan for Østfold og de statlige planretningslinjene.

I kommuneplanens arealdel § 26 står det i a) *Ved riving og gjenoppføring av fritidsbebyggelse skal det vurderes om bebyggelsen kan flyttes til en mindre eksponert beliggenhet på eiendommen, eller om endret plassering gir bedre forhold for allmennheten. Riving forutsetter at det ikke etterlates vesentlige spor i terrenget. Ved vesentlig utvidelse av fritidsbebyggelse skal det legges betydelig vekt på landskapstilpasning og å minimere bygningens eksponering i landskapsbildet.*

Vår regional kystsoneplan for Østfold sier at *Fritidsbebyggelsens beliggenhet må være en del av den konkrete vurderingen. Hytter som ligger nært vannet og/eller eksponert i landskapet bør på et generelt grunnlag vurderes strengere enn hytter som ligger lenger fra vannet og er mindre eksponert. Tilsvarende gjelder hytter som ligger nær badeområder, stier eller andre områder med allmenne interesser.*

Det kan vurderes som en fordel om uthus eller andre mindre bygninger på eiendommen rives, slik at bebyggelsen samles til en enhet. Dette kan forsvare at et tilsvarende areal som rives kan bygges på hytta.

Gjenoppføring på annet sted bør vurderes dersom ny plassering gir bedre forhold for allmenheten.

Det skal ikke gis dispensasjon for bruksendring fra naust, boder, annekser eller lignende til ny, selvstendig hytteenhet. Det skal heller ikke gis dispensasjon for bruksendring fra naust og boder til anneks. Det er ikke tillatt å opparbeide frittliggende terrasser, uteplasser eller gressplen som er til hinder for allmennheten.

Østfold fylkeskommune mener at tilbyggets plassering er i strid med føringene i strandsonen, og ikke vil «gagne allmenheten». Både fritidsbolig og anneks ligger på det minste 12-13 meter fra sjøen. Det nye tilbygget vil ligge vesentlig mer eksponert, i den retningen som er mest synlig, og på en høyde i terrenget, sammenlignet med uthuset som skal rives. Vi mener derfor tilbygget bør få en plassering lenger vekk fra sjøen. Tilbygget er vist på det minste 3,1m fra tomtegrense mot nabo, og bør sees i sammenheng med plan- og bygningslovens § 29-4 som sier at det skal være 4 meter fra tomtegrense. Vi ser at en annen plassering bak hytta også kan utfordre denne paragrafen, men kommunen kan gi samtykke til annen plassering, spesielt dersom nabo samtykker.

Det framgår at annekset ble bygget på 80- tallet. Det var også da strenge føringer for 100-metersbeltet. Kommunen bør vurdere om annekset er lovlig oppført, siden annekset bidrar til en større privatisering av utearealet på eiendommen, og med det strandsonen.

Vi stiller spørsmål ved vurdering av opparbeidede utearealer. Slik vi leser søknaden, redegjøres det for at den er i samsvar med kommuneplanens arealdel. Vi viser til § 26 f) som sier: *Opparbeidet uteplass, terrasse eller veranda skal tilknyttes fritidsboligens bygningskropp, og kan tillates oppført/utvidet med samlet areal inntil 40 kvm, hvorav 10 kvm av disse kan overbygges.*

Overbygd uteplass/terrasse/veranda skal ikke medregnes i bebyggelsens samlede bruksareal (BRA). Nyoppføring og utvidelse av terrasse/veranda forutsetter at bebyggelsens eksponering i landskapsbildet ikke øker vesentlig. Denne bestemmelsen gjelder for areal avsatt til fritidsbebyggelse, mens for LNF- områder i 100- metersbeltet presiseres det at det kan vurderes, og totalt 40, ikke 45 der 10 m² er overbygd som i søknaden.

Friluftsliv

Ut fra kart, er det en sti gjennom eiendommen, mellom fritidsboligen og annekset.
Det er ikke registrert noen fotruter over eiendommen. Kyststien går i eiendomsgrensa mot nordøst. Bygningene ligger i område som kommunen har registrert som viktig friluftslivsområde.

VA- ledninger

Søknaden er ikke tydelig på om søknaden også gjelder nye VA- ledninger fram til hytta. Kommunen må vurdere om det er sikret tilstrekkelig medvirkning dersom VA- ledninger også inngår i søknaden. Oversendt kart viser at gravearbeider vil påvirke stien bak hytta. Vi vil anbefale at eventuelle gravearbeider planlegges ut fra sesong når stien er minst i bruk av allmenheten.

Konklusjon

Vi fraråder en godkjenning av prosjektet som omsøkt. Vi ser at riving av uthus, reduksjon av annekset og nye VA- løsninger kan bidra positivt med tanke på hensynene i 100-metersbeltet, men vi mener at tilbyggets plassering må ligge mindre eksponert, lenger fra vannet.

Kommunen må vurdere om søknaden er i samsvar med overordnede føringer, blant annet i kommuneplanens arealdel. Kommunen kan kun innvilge dispensasjon i tilfeller hvor begge vilkår i plan- og bygningslovens § 19-2 er til stede. Vi ber om at kommunen gjør en grundig vurdering av dette. Vi ber om å bli underrettet om vedtak i saken. Dersom kommunen beslutter å innvilge dispensasjon, er det viktig at begrunnelsen fremgår klart i vedtaksbrevet.

Kommunen må ved en eventuell godkjenning, stille vilkår slik at riving av både uthus og deler av anneks sikres.

Vi ber om å bli underrettet om vedtak i saken. Dersom kommunen beslutter å innvilge dispensasjon, er det viktig at begrunnelsen fremgår klart i vedtaksbrevet, slik at fylkeskommunen kan vurdere en eventuell klage.

Vennlig hilsen

Elin Tangen Skeide
fylkesplansjef

Inger Kolseth
Seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Medsaksbehandler friluftsliv: Grethe Walle/Per Kristen Gisleberg

Kopi til:
STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS

Statsforvalteren
i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Vår dato: 22.09.2025
Vår ref: 2025/36275
Deres dato: 27.08.2025
Deres ref: 2025/81426

FREDRIKSTAD KOMMUNE BYGGESAK OG GEOMATIKK
Postboks 1405
1602 FREDRIKSTAD

Saksbehandler, innvalgstelefon
Ole Martinsen, 69247046

Fredrikstad - Gbnr 55/52 - Uttalelse til søknad om dispensasjon for oppføring av tilbygg til fritidsbolig og riving av eksisterende uthus

Vi viser til deres brev datert 27.08.2025 vedrørende søknad om dispensasjon for oppføring av tilbygg til fritidsbolig og riving av eksisterende uthus.

Vi mener omsøkte dispensasjon er i strid med nasjonale føringer for strandsonen. Vi vil derfor sterkt fraråde en dispensasjon, og vil vurdere å påklage et eventuelt positivt vedtak.

Vi vil se mer positivt på et alternativt forslag hvor de interesser som er nevnt i vår vurdering blir bedre ivaretatt.

Vi ber om å få tilsendt eventuelt vedtak i saken.

Eksisterende hytte, anneks og uthus har et bruksareal på henholdsvis 37 m^2, 20 m^2 og 11m^2. Det planlegges oppføring av et tilbygg på 13 m^2. Eksisterende uthus vil bli revet. Hytta vil bli tilknyttet kommunalt vann- og avløp. Hytta ligger ca. 17 meter fra sjøen i et område som i kommuneplanens arealdel er avsatt til LNF-formål.

Søknaden begrunnes blant annet med at tiltaket gjelder et tilbygg på 13 m² BRA, i tillegg til justeringer på eksisterende bygg. Tilbygget plasseres lengst mulig fra sjøen og uten inngrep i terreng eller vegetasjon. Bebyggelsen får ny kledning med naturlige farger (brun- eller gråtoner). Dette bidrar til å redusere både landskapsvirkning og privatisering mot sjø.

Lovverk og Statsforvalterens rolle
Kommunen kan bare gi dispensasjon dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser, ikke blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må fordelene ved å gi dispensasjon være klart større enn ulempene, jf. plan- og bygningsloven kapittel 19. Fordelene ved en dispensasjon skal primært knyttes til de offentlige hensyn som planen skal ivareta og de formål og hensyn som plan- og bygningsloven fastsetter.

E-postadresse: sfospost@statsforvalteren.no
Sikker melding: www.statsforvalteren.no/melding
Postadresse: Pb 325, 1502 Moss
Besøksadresse: Moss: Vogts gate 17, Drammen: Dr. Hansteinsgate 9, Oslo: Stensberggata 27
Telefon: 69 24 70 00
www.statsforvalteren.no/os
Org.nr. 974 761 319

Statsforvalteren skal påse at dispensasjoner ikke gis i strid med nasjonale og viktige regionale interesser innen miljøvern, landbruk, barn og unges interesser, folkehelse, samfunnssikkerhet og gravplasser. Vi skal følge opp Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innenfor våre ansvarsområder. Dette skjer ved at vi avgir uttalelser i saken før kommunen fatter vedtak. Vi har også klagerett på kommunens vedtak.

For ordens skyld gjør vi oppmerksom på at det er Statsforvalterens juridiske avdeling som behandler eventuelle klager på kommunens vedtak. Dersom Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus klager på et kommunalt dispensasjonsvedtak vil det være en annen Statsforvalter som behandler klagen.

Vurdering
I 100m-beltet skal det tas *særlig hensyn* til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser, jf. plan- og bygningsloven § 1-8.

Det er gitt statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen. Kommunen tilhører Oslofjordregionen hvor byggeforbudet skal praktiseres strengt. Det er gitt klare føringer i pkt. 6 og 8 for hva som skal vektlegges i 100m-beltet. Det fremgår blant annet at:

- Ny bebyggelse skal ikke tillates på arealer som har betydning for friluftsliv, naturvern, naturmangfold, landskap og andre allmenne interesser.
- Ny bebyggelse skal trekkes så langt unna sjøen som mulig, og utvidelse av eksisterende bygninger skal skje i retning bort fra sjøen. Hensynet til allment friluftsliv og tilgjengelighet skal vektlegges sterkt. Det bør vurderes om bebyggelsen kan plasseres utenfor strandsonen.
- Det skal legges vekt på løsninger som kan bedre situasjonen for landskap og allmenn tilgang til sjøen.
- Privatisering og gjentetting av strandarealer skal unngås.
- Alternative plasseringsmuligheter skal alltid vurderes før bygging tillates. Dette gjelder også for mindre tiltak.

I henhold til ovennevnte statlige planretningslinjer skal det legges vekt på løsninger som kan bedre situasjonen for landskap og allmenn tilgang til sjøen. Ny bebyggelse skal trekkes så langt unna sjøen som mulig, og utvidelse av eksisterende bygninger skal skje i retning bort fra sjøen.

Omsøkte tiltak innebærer blant annet riving av eksisterende uthus på 11 m^2 og oppføring av tilbygg til hytta på 13 m^2. Eksisterende uthus ligger delvis i bakkant av hytta, og er lite synlig fra sjøen og strandsonen mellom hytta og sjøen. Omsøkte tilbygg er planlagt oppført på sør – sørvestsiden av hytta, og vil dermed bli liggende betydelig mer eksponert og fremtredende i landskapsbildet enn dagen uthus. Tilbygget vil også bli liggende nærmere sjøen enn uthuset.

I henhold til gjeldende statlige planretningslinjer skal alternative plasseringsmuligheter alltid vurderes før bygging tillates. Dette gjelder også for mindre tiltak. Det er positivt at en ønsker å redusere antall bygninger på eiendommen, men dette må ikke medføre at den gjenværende bebyggelsen blir liggende mer fremtredende i strandsonen.

I henhold til plan- og bygningslovens § 19-2 kan dispensasjon ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser, blir vesentlig tilsidesatt. Fordelene ved å gi dispensasjon skal være klart større enn ulempene.

Slik saken foreligger kan ikke vi se at tiltaket vil medføre noen vesentlige fordeler for de allmenne interesser som skal ivaretas i strandsonen. Det er positivt at det planlegges en oppdatert sanitærløsning, men vi kan ikke se at tiltaket totalt sett vil medføre fordeler for allmennhetens interesser i strandsonen. Om det eventuelt skal gis dispensasjon til et tiltak på eiendommen, mener vi at det må utarbeides en alternativ løsning hvor de interesser som er nevnt i vår vurdering blir bedre ivaretatt.

Vi ber om at et eventuelt alternativt forslag oversendes for ny vurdering

Vi legger til grunn at kommunen vurderer søknaden etter reglene i plan- og bygningsloven kapittel 19. Vi viser også til dispensasjonsveilederen som ligger på vår nettside. Vi viser ellers til Statsforvalterens føringer for kommunal arealplanlegging for 2025 og til overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde.

Med hilsen

Carl Henrik Jensen
fagleder
Klima- og miljøvernavdelingen

Ole Martinsen
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:
Østfold fylkeskommune Postboks 220 1702 SARPSBORG

Atelier Bjølstad
Verkstedveien 4 1671 Kråkerøy – Fredrikstad
93 09 22 67 - post@atelierbjolstad.no

Fredrikstad kommune **Vedlegg F-3**
Regulering og byggesak
Rådhuset
1602 Fredrikstad

ATT: Astrid Meek

3071-1 Svar på uttalelser 2502 Fredrikstad 10.11.2025

SVAR PÅ INNKOMNE UTTALELSER

Søknad om tillatelse til tiltak – rammetillatelse, og dispensasjon
Vestre Myråsen 52, gnr 55, bnr 52, 1622 Gressvik
Tiltakshaver: Roger og Inger Johanne Søråsdekkan, Holmelia 17 1675 Kråkerøy

Det vises til oversendelse av innkomne uttalelser fra følgende instanser:

- Statsforvalteren (22.09.25)
- Østfold Fylkeskommune (24.09.25)

Oppsummering av høringsuttalelser
Statsforvalteren vurderer tiltaket som i strid med nasjonale føringer for bygging i strandsonen, og fraråder dispensasjon. De viser til at tiltaket vil ligge mer eksponert og nærmere sjøen enn eksisterende uthus, og dermed vil i større grad bidra til privatisering av strandsonen.

Det påpekes at kommunen tilhører Oslofjordregionen der byggeforbudet skal håndheves strengt, og at ny bebyggelse skal trekkes så langt unna sjøen som mulig.

Selv om oppdatert sanitærløsning vurderes som positiv, mener Statsforvalteren at tiltaket samlet sett ikke medfører fordeler for allmennhetens interesser. De oppfordrer til utarbeidelse av et alternativt forslag med bedre landskapstilpasning og plassering lenger fra sjøen.

Fylkeskommunen viser til at eiendommen ligger i 100-metersbeltet, i LNF-område og innenfor hensynssoner for både friluftsliv og stormflo. De understreker at byggeforbudet i strandsonen skal praktiseres strengt i Oslofjordregionen, og at tiltaket som omsøkt ikke er i tråd med prinsippene i strandsoneforvaltningen.

Selv om de ser positivt på at bebyggelsen samles og at saneringsarbeid og ny VA-løsning kan gi positive miljøeffekter, mener fylkeskommunen at tilbyggets plassering er for eksponert og ligger for nær sjøen. De anbefaler at tilbygget vurderes flyttet lenger vekk fra vannet, slik at tiltaket får bedre landskapstilpasning og ivaretar allmennhetens interesser.

Det pekes også på behov for å kontrollere lovligheten av eksisterende anneks og sikre at rivning av uthus og eventuelle deler av anneks faktisk gjennomføres.
Fylkeskommunen fraråder dispensasjon slik saken foreligger, men åpner for ny vurdering ved endret plassering.

Innledning
Gjennom vårt tilsvar ønsker vi å belyse de vurderingene som er gjort i forbindelse med prosjekteringen av tiltaket, og de valgte løsningene som vi mener oppfyller vilkårene for innvilgelse av dispensasjon.

Av uttalelsene mener vi det er følgende punkter som bør besvares og redegjøres for.

- Plassering
  (her under avstand til sjøen, tilpasning til terreng og allmennhetens interesser)

- Alternativ plassering
- Lovligheten av anneks
- Opparbeidet uteareal
- Vann- og avløpsledninger

Området og de faktiske forholdene
Fylkeskommunen viser til deres regionale kystsoneplan for Østfold som sier at
«Fritidsbebyggelsens beliggenhet må være en del
av den konkrete vurderingen. Hytter som ligger nært vannet og/eller eksponert i landskapet bør på et generelt grunnlag vurderes strengere enn hytter som ligger lenger fra vannet og er mindre eksponert. Tilsvarende gjelder hytter som ligger nær badeområder, stier eller andre områder med allmenne interesser.»

Med bakgrunn i dette mener vi det er viktig å belyse de faktiske forholdene på stedet, som har vært bakgrunn for prosjektering av det planlagte tiltaket.

Som nevnt i den opprinnelige redegjørelsen ligger eiendommen innerst i Fjellskilen og i et godt etablert hytteområde, med tilsvarende hytteområdet på motsatt side av kilen.
Fritidsboligen ligger på en liten fjellkolle med lavt terreng rundt (kote +1 til 1,5m).

Kilen er grunn med dybder på ikke mer enn 0,6 til 1,1m i nærheten til hytta, og benyttes i hovedsak som ankerplass for båter som tilhører fritidsboligene i området.
Det er i praksis ikke mulig å ferdes med båt lenger inn i kilen en der fritidsboligen ligger.

Kyststien passerer i bakkant (nord) for eiendommen og går sørover til Faratangen med flere populære badestrender. Innerst i Fjellskilen derimot er det ikke dybde eller

vannkvalitet som oppmuntrer til bading. Området i fremkant av hytta er som resultat av dette svært lite benyttet av andre enn tiltakshaver.

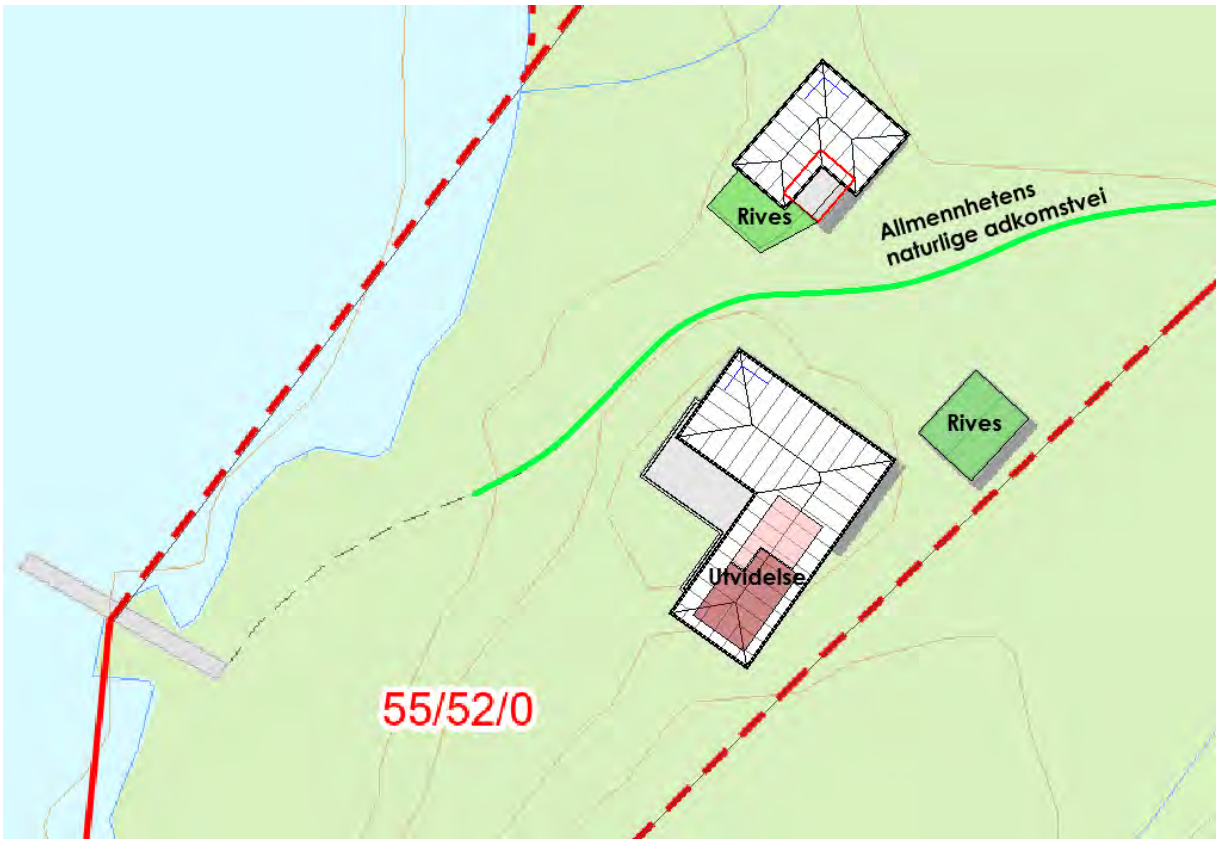
På grunn av topografien, bekker nord og sør-vest for eiendommen og vegetasjonen på stedet, vil allmenhetens ferdsel foregår i all hovedsak langs kyststien i nord av eiendommen. Dersom man skal ferdes ut på odden vil adkomsten for offentligheten være fra nord over «tunet» mellom bebyggelsen, noe tiltakshaver er positiv til og som har vært et viktig moment ved prosjektering av tiltaket.

Omsøkt plassering

Sett i lys av de faktiske forholdene på stedet og de naturlige adkomstveiene, mener vi den planlagte løsningen i størst mulig grad gir fordeler for allmennheten, og tiltakshaver. Ved å redusere bebyggelsen der allmenheten først vil møte den, og minske følelsen av å «trenge seg på».

Ved å plassere tilbygget som omsøkt blir det liggende bak den eksisterende delen, og vil oppleves minst mulig fra den naturlige adkomsten fra nord-øst. Også reduksjonen av opparbeidet utearealer i tilknytning til annekset vil gi en luftigere passasje mellom bebyggelsen.

I den beskjedne graden det vil være personer som ferdes med båt så langt inn i kilen (pga. liten dybde), vil fritidsboligen i praksis sees/ oppleves fra sør-vest i vika.
Med tilbyggets planlagte plassering vil det da ligge innenfor det eksisterende fasadelivet og i liten grad være synlig for de som ferdes på sjøen.



Alternativ plassering av tilbygget
I forarbeidet til søknaden ble det vurdert alternative plasseringer.
En utvidelse på «baksiden» mot nord-øst ble også vurdert som et alternativ, men dette mener vi vil være negativt da det medfører at tilbygget må plasseres på «stylter» av hensyn til det naturlige terrenget og flomfaren på stedet.
Vi vil også påpeke at dette vil dekke til den opprinnelige muren, som fremstår som ett godt eksempel på god stenhuggertradisjon.

Som nevnt over mener vi at dette vil være negativt for allmennhetens tilgang til vannkanten da bebyggelsen vil fremstå som større enn nødvendig der det er naturlig for allmennheten å ferdes.

Utbygging mot vest eller mot øst er tidlig i prosessen vurdert som uegnede alternativer. En forlengelse eller tilbygg plassert lenger mot øst, vil på grunn av det fallende terrenget gi unødvendige høy grunnmur og som nevnt over vil bebyggelsen fremstå som større enn nødvendig der det er naturlig for allmennheten å ferdes.

Anneksets lovlighet
I Fylkeskommunens uttalelse blir det stilt spørsmål om lovligheten av annekset.
Her viser vi til kommunens arkiv og tidligere innvilgede tillatelser for utvidelser av platting, utvidelse av anneks, riving- og gjenoppføre uthus.

Det vedlegges av godkjente tegninger.

Opparbeidet utearealer
Fylkeskommunen mener at det ikke er tillatt med 40+5 m² opparbeidet uteareal.
Her viser vi til kommuneplanens bestemmelser for fritidsbebyggelse pkt. 26 d)
«(..)Repos/veranda/trapp for adkomst tilknyttet uthus/anneks tillates med et tilleggsareal på 5 kvm(..)».

Men er klar over at dette må leses som retningslinjer i dette tilfellet.

Vann- og avløpsledninger
Tilknytning av fritidseiendommen til privat vann- og avløpsanlegg er en del av søknaden. Dette er beskrevet i redegjørelsen og skjemaer som er levert.

Som beskrevet i vår søknad om dispensasjon vil dette være en forutsetning og en del av fordelene som taler for innvilgelse av dispensasjon.

Anlegget forutsettes å ivareta kommuneplanens krav til VA-anlegg, og at utførelsen gjøres så skånsomt som mulig med tilbakeføring av stedlige masser når ledningene er lagt i grunnen.

Oppdatert begrunnelse for dispensasjon

1. **Tiltakets karakter og plassering:**
   Tiltaket gjelder et tilbygg på beskjedne 13 m² BRA, i tillegg til justeringer på eksisterende bygg. Med bakgrunn i de faktiske forholdene på stedet, og hensynet til som byggeforbudet skal ivareta. Er tilbygget plassert lengst mulig fra sjøen og ungår inngrep i terreng eller vegetasjon. Bebyggelsen får ny kledning med naturlige farger (brun- eller gråtoner). Dette bidrar til å redusere både landskapsvirkning og privatisering mot sjø.

2. **Ingen konflikt med allmennhetens interesser:**
   Tiltakene samlet sett er svært begrenset i omfang og vil underbygge hensynet bak bestemmelsen ved å redusere antall bygg i strandsonen, og bedre allmennhetens tilgang til sjøen.

3. **I tråd med kommuneplanens retningslinjer for fritidsbebyggelse:**
   Kommuneplanens retningslinjer pkt. 29.1 åpner for at eksisterende fritidsbebyggelse i 100-metersbeltet kan utvides til maksimalt 70 m² BRA under visse forutsetninger. Dette tiltaket holder seg innenfor rammene og legger til rette for forutsigbar saksbehandling.

4. **Ikke i strid med nasjonale eller regionale interesser:**
   Tiltaket påvirker ikke nasjonalt viktige landskapsområder, kulturminner, biologisk mangfold eller jordbruksområder, og ligger innenfor allerede utviklet hytteområde.

5. **Bedret miljøstandard:**
   Tiltaket medfører en teknisk oppgradering av eksisterende bebyggelse, herunder bedre isolasjonsverdi, redusert energibehov og oppdatert sanitærløsning. Dette bidrar til å redusere miljøbelastningen og øke byggets levetid og funksjonalitet, og er i samsvar med plan- og bygningslovens § 1-1.

   Med dagens tilstand i Oslofjorden og spesielt i den grunne bukta, Fjellkilen, ser vi det om særdeles viktig å stoppe praksisen med utedo og få behandlet kloakk på en god måte, som er tilfelle når dette tiltaket er gjennomført.

6. **Naboer**
   Naboer er positive til tiltaket, uten merknader. Og naboerklæring for avstand til grense er innhentet.

Med bakgrunn i ovenstående begrunnelser, mener vi søknadene om dispensasjon kan innvilges i tråd med plan- og bygningslovens formål (§1-1) og bestemmelser om dispensasjon (§19-2).

Ved uklarheter medregnes at det tas nærmere kontakt.

Med vennlig hilsen

Henrik Evensen

Atelier Bjølstad
v/ Henrik Evensen
Søker

Vedlegg

- Bilder
- Oversiktskart
- Kopi av tidligere godkjente tegninger.

FREDRIKSTAD KOMMUNE

Saksnr.:	2025/32724
Dokumentnr.:	18
Løpenr.:	48923/2026
Klassering:	210/847

Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Planutvalget	26.02.2026	23/26

Pettersand 32 C - Klage på dispensasjon og tillatelse til oppføring av enebolig og riving av garasje

Kommunedirektørens innstilling
Kommunedirektøren anbefaler planutvalget å fatte følgende vedtak:

1. Klagen fra Kim Tauge tas ikke til følge.
2. Klagesaken sendes til Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus for endelig avgjørelse.

Saksparter
Tiltakshaver: Jesdan Mousa
Søker: Nils Rune Vikhals Prosjektering
Klager: Kim Tauge

Sammendrag
Saken gjelder klage på delegert vedtak 1684/25, datert 25. november 2025, om rammetillatelse til oppføring av enebolig og riving av garasje. Tiltaket er avhengig av dispensasjon fra plankravet i kommuneplanens arealdel, og slik dispensasjon ble gitt i samme vedtak.

Kim Tauge bor i samme nærområde, og har klaget på vedtaket. Han samlet også inn en underskriftsliste/protest fra over 20 beboere i området, i forbindelse med søknadsbehandlingen. Beboerne ønsker ikke enda en bolig på den aktuelle eiendommen. I klagen skriver Tauge at de ikke aksepterer fortettingen av boligområdet.

Ansvarlig søker, Nils Rune Vikhals, har kommentert forholdet, og sier at tiltaket er i tråd med bestemmelsen i kommuneplanens arealdel for utnyttelse av eksisterende eiendommer, og at man som nabo må forvente at eiendommer utnyttes i henhold til dette.

Kommunedirektøren kan ikke se at det framkommer nye opplysninger som tilsier en endring av avslagsvedtaket, og anbefaler at klagen ikke tas til følge. Klagesaken sendes i så fall til Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus for endelig avgjørelse.

Vedlegg
1 Oversiktskart Pettersand 32 C
2 D-1 - Situasjonsplan
3 E-1 - Plan1-2
4 E-2 - Fasader mot SØ-SV
5 E-3 - Fasader mot NØ-NV

6 E-4 - Snitt-AA
7 Følgebrev til søknaden
8 B-1 - Dispensasjon
9 C-3 - Redegjørelse nabomerknader
10 C-4 - Nabomerknad søkn disp Pettersand 32 c
11 C-5 - Redegjørelse merknad dispensasjon
12 Q-4 - Estetisk redegjørelse
13 Rammetillatelse - Oppføring av enebolig og riving av garasje - Pettersand 32C - Eiendom 210/847
14 Kommentar til brevkopi fra Fredrikstad kommune
15 Kommentar
16 Klage fra eksisterende boligområde i Pettersand
17 Uttalelse til klage på vedtatt rammetillatelse

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)
Se øvrige dokumenter i arkivsak 2025/32724.

Saksopplysninger
Saken gjelder
Saken gjelder klage på delegert vedtak 1684/25, datert 25. november 2025, om dispensasjon fra plankrav og rammetillatelse til oppføring av enebolig og riving av garasje.

Klagefrist og rettslig klageinteresse
Klagen er mottatt innen fristen, jf. forvaltningsloven § 29. Klager anses å ha rettslig klageinteresse, jf. forvaltningsloven § 28.

Planstatus
Eiendommen er uregulert og avsatt til bebyggelse og anlegg i kommuneplanens arealdel, plan-ID 913.

Klagens innhold
Kim Tauge klager på fortettingen av boligområdet, og føler seg overkjørt av kommunen ved at tillatelsen ble gitt.

Klagen er vedlagt, se vedlegg 14-16.

Tilsvar fra ansvarlig søker
Ansvarlig søker har kommentert klagen på følgende måte:

- Det kommer ikke fram noe nytt – klagen oppfattes som frustrasjon over prosessen og hva det legges opp til i kommuneplanens arealdel
- I henhold til nasjonale retningslinjer og forventninger er det et generelt ønske om å utnytte allerede utbygde arealer bedre – dette vil redusere behovet for å bygge ned jordbruksareal og areal som binder karbon
- Som nabo må man forvente at eiendommer utnyttes i henhold til kommuneplanens arealdels bestemmelser om utnyttelse av eksisterende eiendommer

Tilsvaret er vedlagt, se vedlegg 17.

Relevante bestemmelser
Kommuneplanens arealdels (plan-ID 913) bestemmelse pkt. 2.1 om plankrav:

> *I områder for bebyggelse og anlegg, områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, og områder for bruk og vern av sjø og vassdrag, kan arbeid og tiltak*

etter plan- og bygningsloven § 20-1 a), b), d), e), k), l) og m) ikke finne sted før området inngår i reguleringsplan.

Kommuneplanens arealdels bestemmelse pkt. 2.5 om unntak fra plankravet (siste avsnitt, som ikke står i kursiv, er retningslinje):

a) *Tiltak som kan ha mindre betydning for miljø og samfunn, der kravet om reguleringsplan virker åpenbart urimelig, eksempelvis:*
   - *Utvikling av eksisterende småhusområder hvor stedskarakter, bebyggelses- og tomtestruktur, samt bygningstypologi, opprettholdes. Boligene må ligge i arealer satt av til byggeformål.*
   - *Vann-, avløps- og fjernvarmeanlegg og annen teknisk infrastruktur i grunnen innenfor områdene bebyggelse og anlegg, og områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.*
   - *Oppføring av allment tilgjengelig toalett, badebrygger og turstier på allment tilgjengelige badeplasser og i turområder.*
   - *Mindre utvidelser av eksisterende bygninger og anlegg.*
   - *Oppføring av mindre sekundære byggverk på allerede bebygde eiendommer.*
   - *Midlertidig endring av jernbane innenfor etablert sporområde.*
   - *Opprettelse av eiendom for 1 enebolig med tomtestørrelse minimum 800m² innenfor formål bebyggelse og anlegg, der eiendommen ikke omfatter uregulert vei og ikke er brattere enn gjennomsnittlig stigningsforhold på 1:3.*
   - *Grensejusteringer.*

b) *Unntaket fra plankravet gjelder ikke for tiltak som er lokalisert innenfor hensynssonene skredfare H310 og flomfare H320.*

Ved unntak fra plankravet bør følgende forhold vektlegges:
- Endringen bør ikke medføre at bruken av eiendommen blir vesentlig endret eller utvidet.
- Tiltaket bør ikke medføre at framtidig regulering av området blir vesentlig vanskeliggjort.
- Forholdet til viktige allmenne hensyn må være tilstrekkelig avklart, som miljøhensyn, visuelle kvaliteter, bevaring og naboforhold.

Plan- og bygningsloven § 19-2 (2) om dispensasjon:

Dispensasjon kan ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser, blir vesentlig tilsidesatt. Fordelene ved å gi dispensasjon skal være klart større enn ulempene.

Konsekvenser for sosial bærekraft
Ikke relevant.

Konsekvenser for økonomisk bærekraft
Dersom klager får medhold i planutvalget eller hos Statsforvalteren, vil klager kunne få dekket vesentlige kostnader som har vært nødvendig for å få vedtaket endret. Dette fremgår av forvaltningsloven § 36.

Konsekvenser for miljømessig bærekraft
Ikke relevant.

Ansattes medbestemmelse
Ikke relevant.

Vurdering

Det vises i all hovedsak til delegert vedtak 1684/25, datert 25. november 2025.

Klagen anses som en forlengelse av de mottatte nabomerknadene, som er kommentert i, og lagt til grunn for, vedtaket.

Om plankrav og dispensasjonsvurderingen
Kommunedirektøren vurderer at det ikke er åpenbart at oppføring av én enebolig i et etablert boligområde fører til behov for dispensasjon fra plankravet, da det kan argumenteres for at tiltaket har mindre betydning for miljø og samfunn, og dermed kunne vært unntatt fra plankravet etter bestemmelse pkt. 2.5 Unntak fra plankravet («*Tiltak som kan ha mindre betydning for miljø og samfunn, der kravet om reguleringsplan virker åpenbart urimelig […]*».

Fordi tiltaket er omstridt, i form av nabomerknader og misnøye i nabolaget, talte dette for at tiltaket krever dispensasjon fra plankravet.

Et plankrav er i prinsippet et utredningskrav. I en dispensasjonsvurdering fra plankravet skal bygningsmyndighetene stille seg spørsmålet om tiltaket medfører behov for ytterligere utredninger og/eller avklaringer gjennom en reguleringsprosess, og *hva* en eventuell reguleringsplan skal avklare i dette området. Deretter skal bygningsmyndighetene vurdere hvorvidt dette allerede er avklart på annet vis, for eksempel gjennom kommuneplanens bestemmelser, etablert infrastruktur og bebyggelsesstruktur.

Hensynet bak plankravet
Hensynet bak plankravet er å sikre at et fastsatt område blir undergitt en helhetlig, planfaglig vurdering av hvilken arealbruk som er ønskelig, og å styre utviklingen innenfor det aktuelle planområdet. Jo større virkning et tiltak har på omgivelsene, desto mer vektlegges hensynene som taler for en bred beslutningsprosess. Motsatt vil tiltak som i liten grad innvirker på omgivelsene, gjøre at behovet for utarbeidelse av en reguleringsplan blir mindre eller faller bort.

Omsøkte byggetiltak er i samsvar med formålet i kommuneplanen og skal gjennomføres i et veletablert boligområde. Vei-, vann- og avløpsforhold ligger til rette for videre utbygging. Det anses som lite sannsynlig at området i fremtiden blir regulert til noe annet enn dagens bruk. Bruken av omsøkte eiendom blir dermed i samsvar med sine nåværende boligomgivelser.

Tegningsdokumentasjonen viser at omsøkte byggetiltak er tilstrekkelig og godt tilpasset sine bebygde omgivelser både med hensyn til bebyggelsesstruktur, arealutnyttelse, plassering/fotavtrykk, volum, høyde/bredde og takform. Det er for øvrig hele tomten med eksisterende og ny bebyggelse som skal legges til grunn for grad av utnytting, da eiendommen ikke skal deles.

Stedstilpasning er dermed tilstrekkelig ivaretatt, og områdets varierende karakter videreføres. Hadde byggetiltaket gått utover disse rammene, ville behovet for en reguleringsplan gjort seg mer gjeldende. Tiltaket vil heller ikke medføre særlig økt trafikkbelastning på området, og det er vist mulighet for parkering på egen eiendom. Revidert tegningsdokumentasjonen viser at terrengtilpasningen er tilstrekkelig ivaretatt. Viktige allmenne hensyn er dermed avklart. Tiltaket vil heller ikke medføre at fremtidig regulering av området blir vesentlig vanskeliggjort. Eiendommen omfattes heller ikke av noen hensynssoner som tilsier at det er noe ytterligere utredningsbehov i denne saken. Tiltaket er derfor tilstrekkelig opplyst og avklart gjennom den dokumentasjonen som totalt sett foreligger i byggesaken, samt gjennom sine bygde omgivelser.

Etter kommunedirektørens vurdering blir ikke hensynet bak plankravet vesentlig tilsidesatt, da det ikke foreligger noe ytterligere utredningsbehov utover det som alt kommer frem av byggesøknaden, gjeldende kommuneplan, samt eksisterende bebyggelse i nærområdet. En

reguleringsplanprosess vil ikke ha noen merverdi av betydning når det gjelder sakens opplysning.

Fordeler og ulemper ved dispensasjon fra plankravet
Det er fordelene og ulempene ved å gi dispensasjon fra plankravet som er relevante for vurderingen, og ikke fordelene og ulempene ved selve tiltaket. Plankravet fastsetter en fremgangsmåte som skal følges for arbeid og tiltak i dette området. Vurderingskriteriet er hvilke fordeler og ulemper det gir å dispensere fra den fastsatte fremgangsmåten i denne konkrete saken, og om fordelene er klart større enn ulempene etter en samlet vurdering.

Fordelen ved å dispensere fra plankravet er å unngå en ressurskrevende planprosess. Det anses som en ulempe i seg selv å fravike en vedtatt arealplan, som jo er et viktig styringsdokument. Ulempen er videre at man ikke får en like omfattende, grundig og demokratisk behandling av tiltaket som ved en reguleringsprosess. Når det skal tas stilling til vilkåret om at fordelene må være klart større enn ulempene, må det derfor vurderes i hvilken grad hensynene til offentlighet, samråd og medvirkning gjør seg gjeldende, for eksempel fordi tiltaket i seg selv eller de konsekvenser det kan gi, vil kunne fremkalle vesentlige endringer i det bestående miljøet.

Omsøkte tiltak skal utføres i et allerede veletablert boligområde, hvor de forhold som normalt vurderes i en reguleringsprosess allerede er tilstrekkelig opplyst og avklart gjennom den dokumentasjonen som totalt sett foreligger i byggesaken, gjeldende kommuneplan, samt gjennom de bygde omgivelsene. Tegningsdokumentasjonen viser at omsøkte byggetiltak er tilstrekkelig og godt tilpasset sine bebygde og varierte omgivelser. Trafikkbelastning endres som nevnt i liten grad, og all parkering kan skje på egen eiendom. Derfor kan vi ikke se at tiltaket vil belaste nærmiljøet mer enn hva som kan forventes i et boligområde som videreutvikles.

Fordelen ved å dispensere fra plankravet i dette tilfellet er at en ressurskrevende og overflødig planprosess unngås. Dispensasjonen vil også medføre en hensiktsmessig arealutnyttelse. For fremtiden sikres nærområdet et nybygg som er tilstrekkelig tilpasset sine omgivelser. Byggetiltaket kan også raskere realiseres ved at det gis dispensasjon.

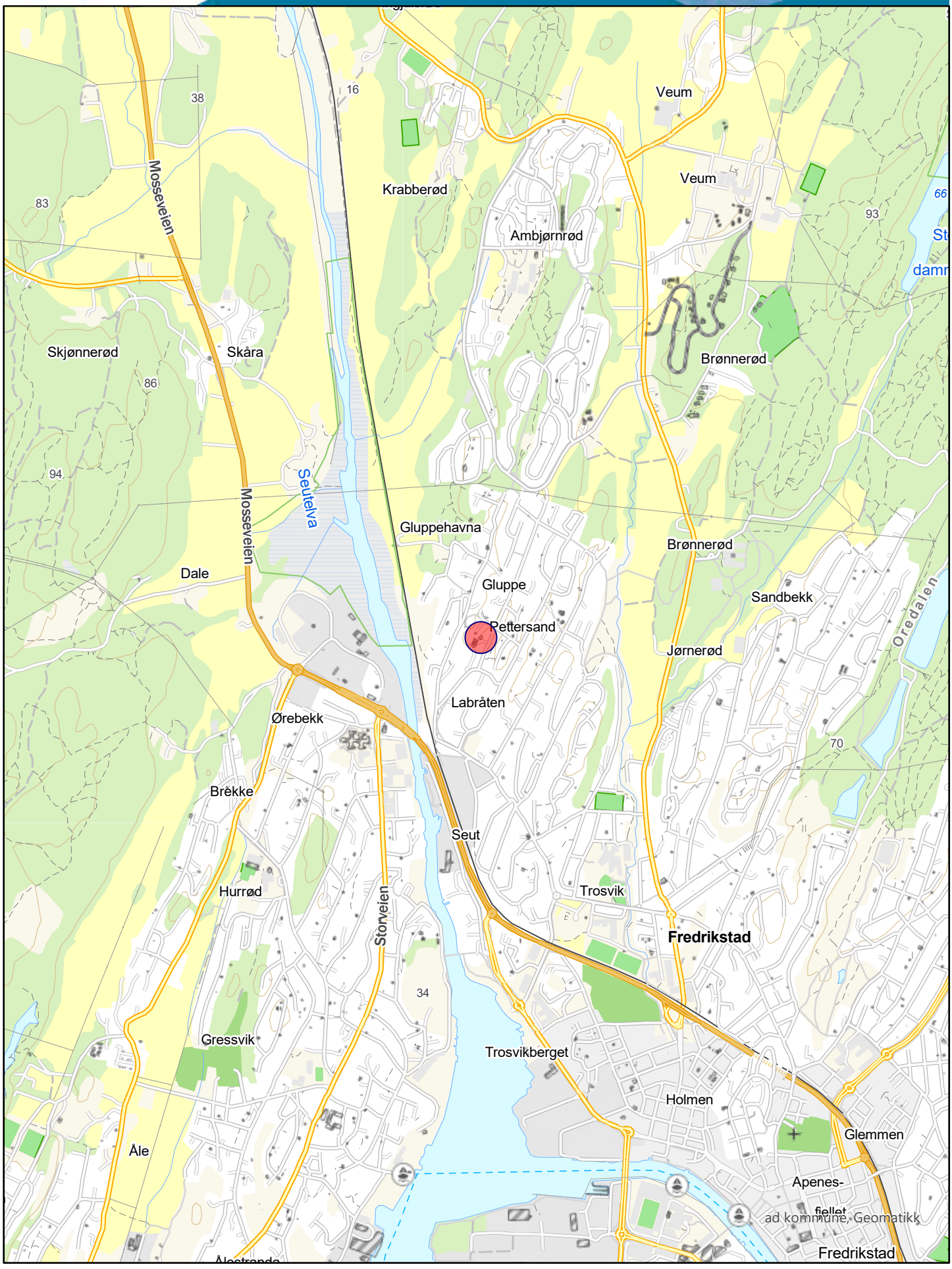
På bakgrunn av det ovennevnte, har vi kommet frem til at hensynene til offentlighet, samråd og medvirkning ikke gjør seg gjeldende i denne saken utover det som allerede er opplyst og avklart. Det fremstår som unødvendig ressurskrevende å utarbeide en reguleringsplan i denne saken. Ulempene ved å gi dispensasjon er små eller fraværende da alle viktige forhold er tilstrekkelig avklart. Fordelene ved å gi dispensasjon fra plankravet er etter kommunedirektørens vurdering klart større enn ulempene.

Saken fremstår som mer enn godt nok utredet, og vilkårene for dispensasjon fra plankravet i kommuneplanens arealdel anses som oppfylt. Kommunedirektøren vurderer at slik dispensasjon både kan og bør innvilges.

Alternative løsninger
Ikke relevant.

Konklusjon
Kommunedirektøren anbefaler at klagen fra Kim Tauge ikke tas til følge og at klagesaken oversendes til Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus for endelig avgjørelse.

FREDRIKSTAD KOMMUNE



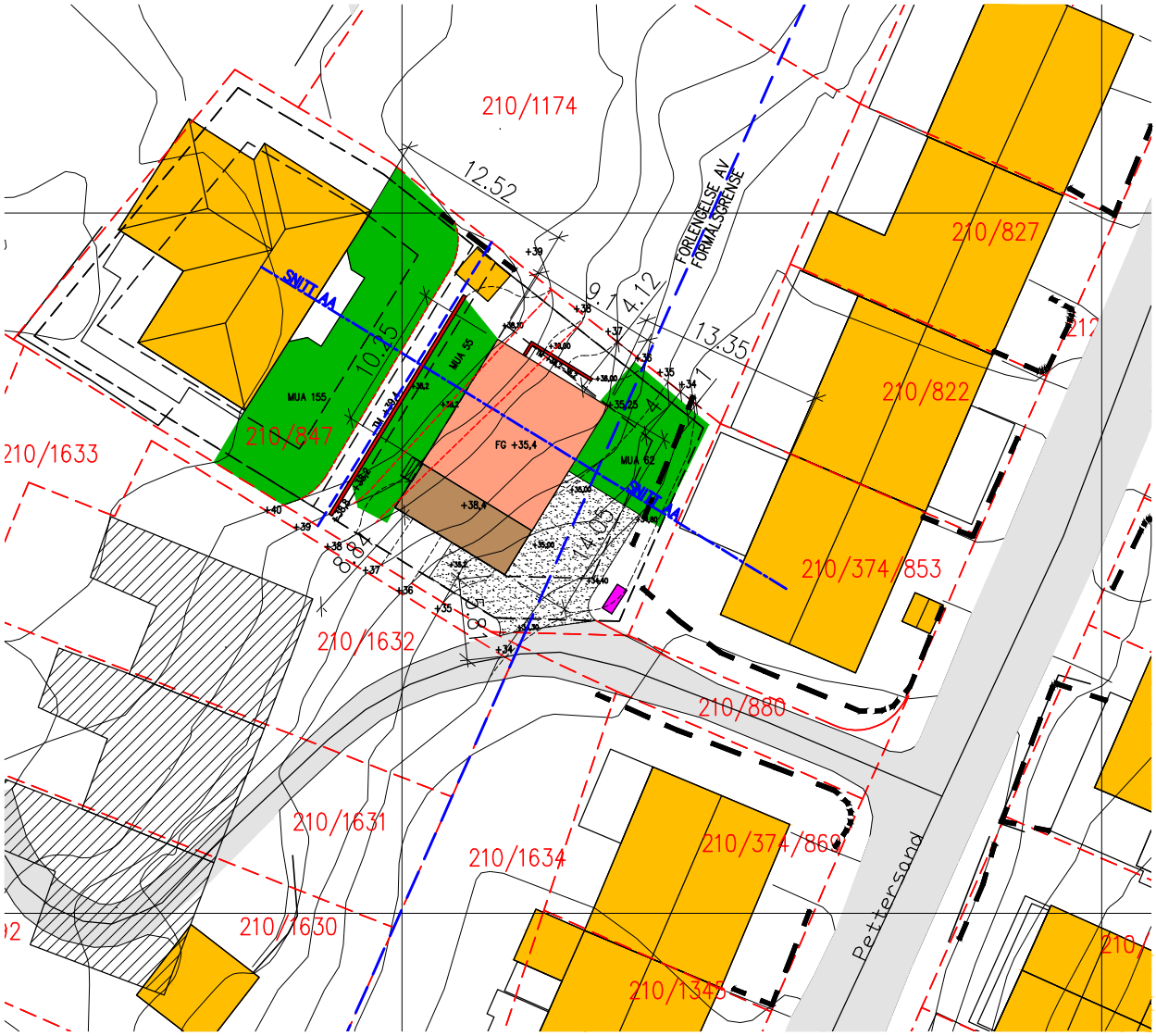
ad kommune, Geomatikk

0 700 Meter

Målestokk 1:20 000

Dato 14.01.2026

VEDLEGG:
D-1



N

BYGNINGER	BYGGGRENSE 1&4m
NY BEBYGGELSE	NYE KOTELINJER
TERRASSE	JUSTERTE KOTELINJER
AVFALL	EKSISTERENDE GRENSER
SØTTEMUR	SEKSJONERING
SINGLET GÅRDSPLASS	PLANLAGT INNTAK VANN
AREAL AVSATT TIL MUA	PLANLAGT AVLØPS TRASE

REV.	DATO	REV.OMFATTER	REV.AV	KONTR.

PROSJEKT
PETTERSAND 30 c

FELT	GÅRDS NR.	BRUKS NR.	FESTE NR.
	210	847	

TEGNING OMFATTER

ENEBOLIG FOR
JESDAN MOUSA
NYBYGG
SITUASJONSPLAN

BYGGHERRE

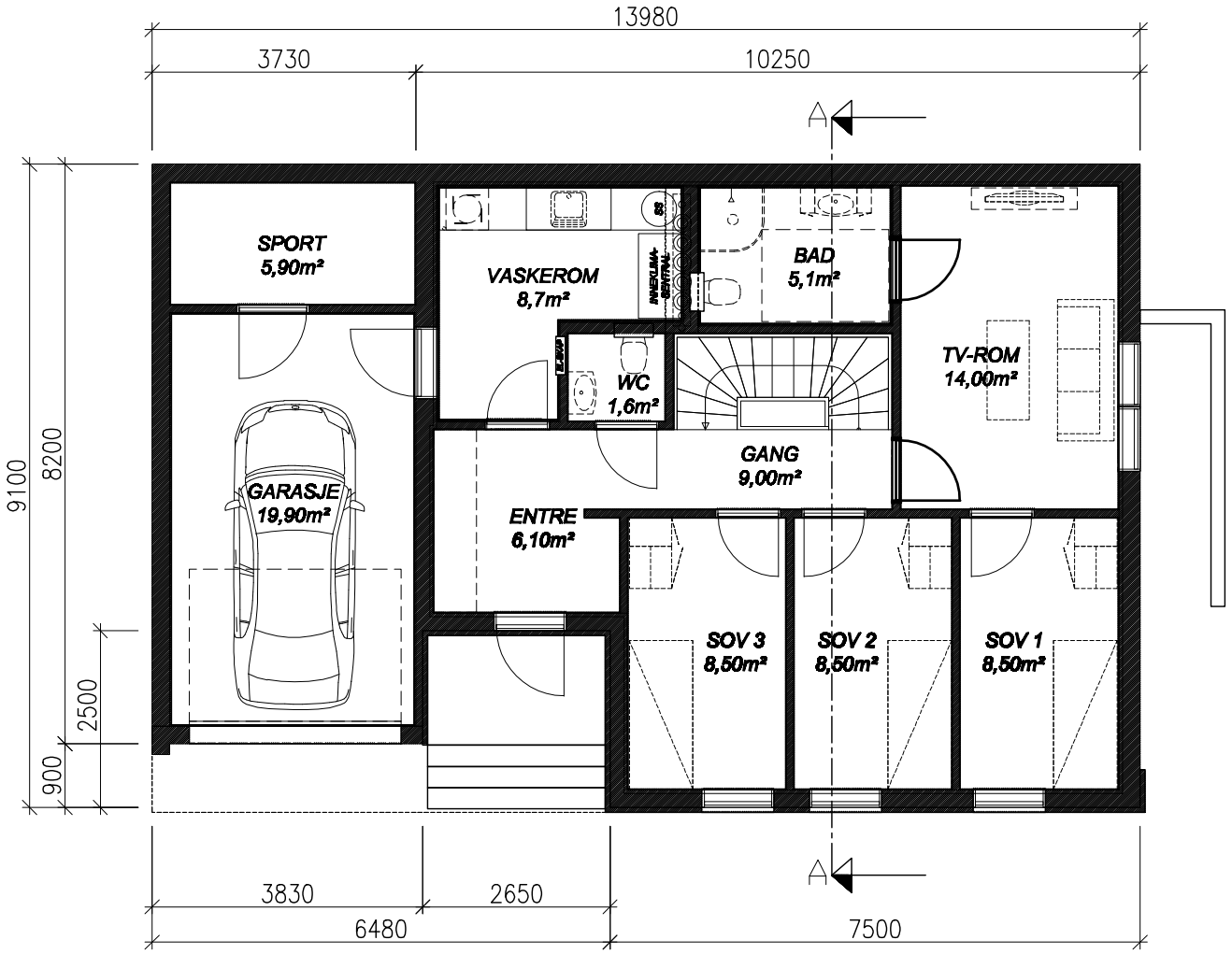
BYGGEMELDING

MÅL	DATO	TEGNET AV	KONTROLL
1:500	17.09.25	NRV	NRV

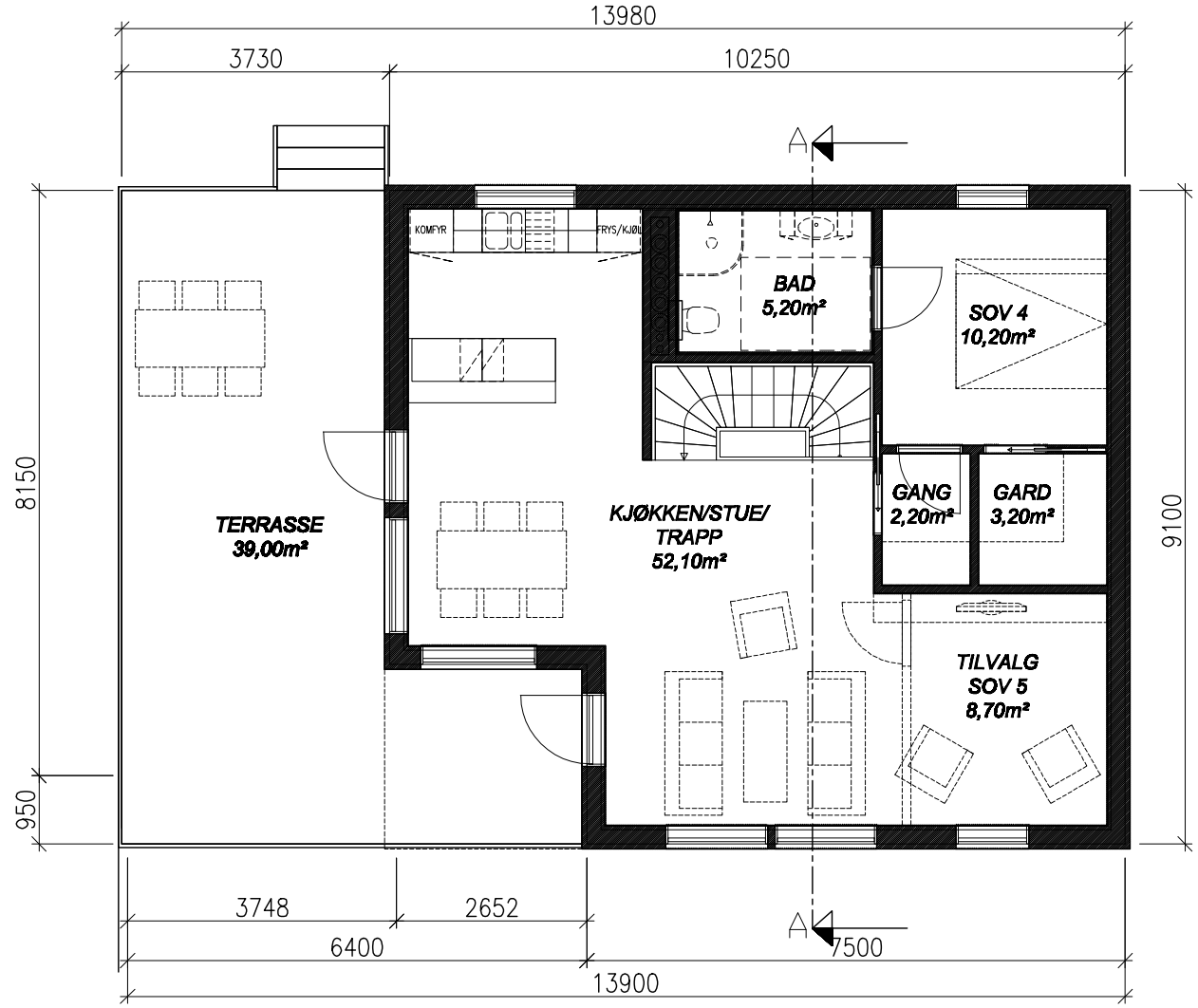
	PROSJEKT NR.	GRUPPE	NR.	REV.
Tegn.nr:	1389	U	001	

U001

VEDLEGG:
E-1



PLAN 1.ETG



PLAN 2.ETG

AREALER:

TOMTEAREAL	***1060,80 m²***
BYA Eksisterende:	***233,00 m²***
BYA Nybygg:	***122,70 m²***
BYA Totalt:	***355,70 m²***
BRA 1.etg	***75,70 m²***
BRA 2.etg	***76,60 m²***
BRA Totalt	***142,30 m²***

UTNYTTELSE:
(BYA/TOMT)*100=UTNYTTELSE %
(355,7/1060,80)*100 = 33,50%

REV.	DATO	REV.OMFATTER	REV.AV	KONTR.

NILS RUNE VIKHALS
PROSJEKTERING
Tlf: +47 907 66 512
Mail: nilsrv@hotmail.com
Org. nr: 995 704 092 mva
Web: www.nrvprosjektering.no

BYGGHERRE

BYGGEMELDING

PROSJEKT
PETTERSAND 30 c

FELT	GÅRDS NR.	BRUKS NR.	FESTE NR.
	210	847	

TEGNING OMFATTER
ENEBOLIG FOR
JESDAN MOUSA
NYBYGG
PLAN 1.ETG & 2.ETG

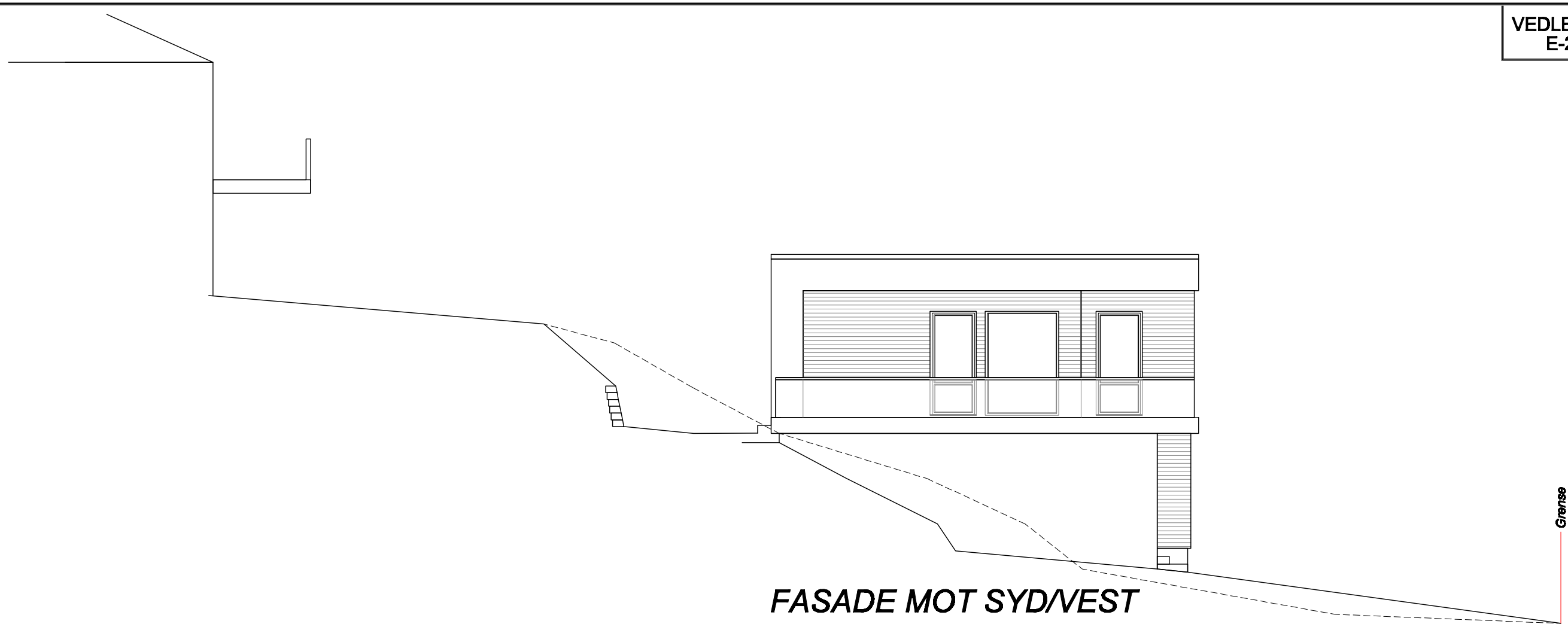
MÅL	DATO	TEGNET AV	KONTROLL
1:100	17.09.25	NRV	NRV

	PROSJEKT NR.	GRUPPE	NR.	REV.
Tegn.nr:	1389	A	001	

765

A001

VEDLEGG:
E-2



FASADE MOT SYD/VEST

FASADE MOT SYD/ØST

EKSISTERENDE TERRENG: ----------

NYTT TERRENG: ——————

REV.	DATO	REV.OMFATTER	REV.AV	KONTR.

NILS RUNE VIKHALS
PROSJEKTERING
Tlf: +47 987 66 512
Mail: nilsrv@hotmail.com
Org. nr: 996 704 092 mva
Web: www.nrvprosjektering.no

BYGGHERRE

BYGGEMELDING

PROSJEKT
PETTERSAND 30 c

FELT	GÅRDS NR.	BRUKS NR.	FESTE NR.
	210	847	

TEGNING OMFATTER

ENEBOLIG FOR
JESDAN MOUSA
NYBYGG
FASADER MOT SYD/ØST-SYD/VEST

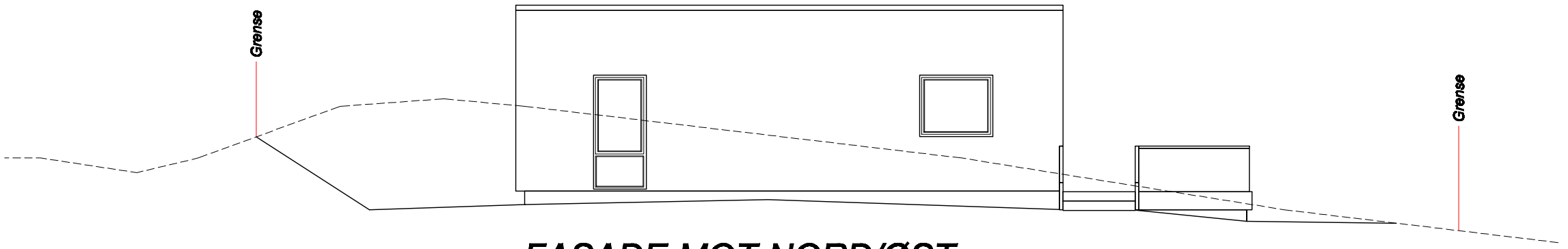
MÅL	DATO	TEGNET AV	KONTROLL
1:100	17.09.25	NRV	NRV

PROSJEKT NR.	GRUPPE	NR.	REV.
1389	A	002	

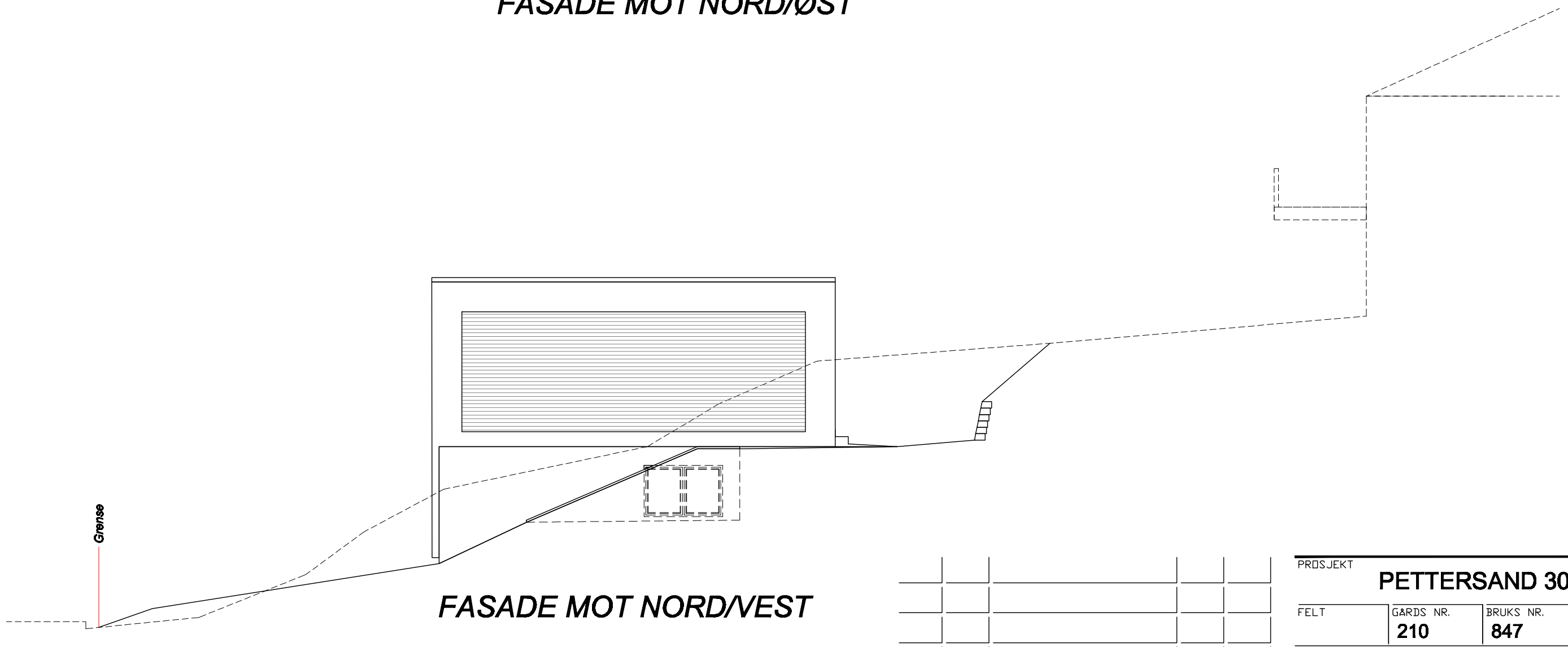
Tegn.nr: A002

766

VEDLEGG:
E-3



FASADE MOT NORD/ØST



FASADE MOT NORD/VEST

EKSISTERENDE TERRENG: ----------
NYTT TERRENG: ——————

REV.	DATO	REV.OMFATTER	REV.AV	KONTR.

NILS RUNE VIKHALS
PROSJEKTERING
Tlf: +47 907 88 512
Mail: nilsrv@hotmail.com
Org. nr: 996 704 092 mva
Web: www.nrvprosjektering.no

BYGGHERRE

BYGGEMELDING

PROSJEKT
PETTERSAND 30 c

FELT	GÅRDS NR.	BRUKS NR.	FESTE NR.
	210	847	

TEGNING OMFATTER
ENEBOLIG FOR
JESDAN MOUSA
NYBYGG
FASADER MOT NORD/ØST-NORD/VEST

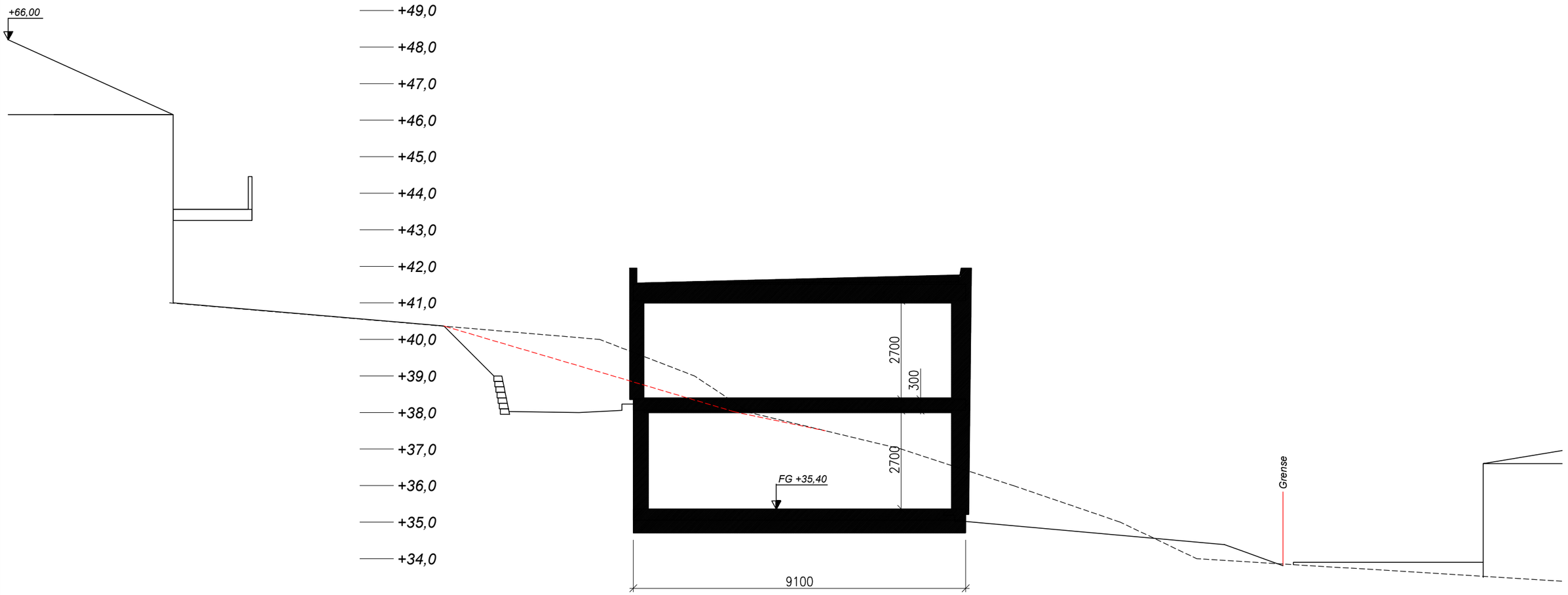
MÅL	DATO	TEGNET AV	KONTROLL
1:100	17.09.25	NRV	NRV

PROSJEKT NR.	GRUPPE	NR.	REV.
1389	A	003	

Tegn.nr: A003

767

VEDLEGG:
E-4



SNITT A:A

EKSISTERENDE TERRENG: ----------
NYTT TERRENG: ——————
JUSTERT TERRENG: ----------

REV.	DATO	REV.OMFATTER	REV.AV	KONTR.

NILS RUNE VIKHALS
PROSJEKTERING
Tlf: +47 907 88 512
Mail: nilsrv@hotmail.com
Org. nr: 996 704 092 mva
Web: www.nrvprosjektering.no

BYGGHERRE

BYGGEMELDING

PROSJEKT
PETTERSAND 30 c

FELT	GÅRDS NR.	BRUKS NR.	FESTE NR.
	210	847	

TEGNING OMFATTER
ENEBOLIG FOR
JESDAN MOUSA
NYBYGG
SNITT A:A

MÅL	DATO	TEGNET AV	KONTROLL
1:100	17.09.25	NRV	NRV

PROSJEKT NR.	GRUPPE	NR.	REV.
1389	A	004	

Tegn.nr: A004

Fredrikstad Kommune
Postboks 1405
1602 Fredrikstad

Deres ref:	Vår ref:	Dato:
	0-SØK-1389	29.10.25

Søknad om tillatelse til tiltak – Pettersand 32C - Gnr 210, Bnr 847
Rammetillatelse

På vegne av tiltakshaver Jesdan Mousa, søkes det herved om rammetillatelse for oppføring av en enebolig på eiendommen i Pettersand 32 C.
Vedlagt følger komplett søknad om tillatelse til tiltak på overnevnte eiendom

Gjeldende plan:
PlaniD: 909
Plannavn: Kommuneplan arealdel Fredrikstad 2023-2035
Plantype: Kommuneplan
Planstatus:
Formål: 1001- - bebyggelse og anlegg

Forholdet til gjeldende plan:
Eiendommen er omfattet av kommuneplanen, formål bebyggelse og anlegg, og ligger innenfor tettstedsområdet.
Tomten er uregulert, men tiltaket oppfyller etter vår mening kravene i kommuneplanens bestemmelse 2.5, unntak fra plankrav, avsnitt a:

Tiltak som kan mindre betydning for miljø og samfunn, der kravet om reguleringsplan virker åpenbart urimelig, eksempelvis: Utvikling av eksisterende småhusområder hvor stedskarakter, bebyggelses- og tomtestruktur, samt bygningstypologi, opprettholdes. Boligene må ligger i arealer satt av til byggeformål.

Uteoppholdsarealer:
Boligene har rikelig med uteoppholdsarealer, ny bolig vil ha 156kvm på bakken pluss terrasser. Her planlegges det for grønne hagearealer, bilparkering i garasje, sykkelparkering og adkomst til bod.
Eksisterende bolig får en privat hage og rikelig med uteoppholdsareal ca 155kvm på bakken
Eksisterende bolig har parkering integrert i boligen

Søknaden omfatter følgende arbeider:
- Oppføring av ny enebolig
- Rivning av eksisterende garasje
- Søknad om dispensasjon – (hvis kommunen vurdere dette som et behov)

Eksisterende situasjon:
Eiendom med en enebolig og garasje.
Det er i dag etablert en plen foran eksisterende bolig med **fyllmasser,** det er i byggesaken planlagt og fjernet en del av dette for å få tomten mest mulig tilbake til opprinnelig utforming.

- *Blå strek illustrer dagens oppfylte terreng*
- *Gul strek opprinnelig terreng*
- *Svart strek – justert terreng*

Nå dette fjernes vil man oppnå veldig liten terrengtilpassing rundt boligen.
Se vedlegg D-2 for en illustrasjon av hvordan dette vil påvirke trendlinjene
Det er også lagt inn justert terreng på snitt og situasjonsplan.
Ser man på avviket mellom justert terreng og nytt terreng er det mindre tilpasning mot naboer.
Internt på eiendommen er det planlagt en 1,2-1,4m høy mur for å opprettholde god arealer til uteoppholdsarealer

Naboer:
Det er kommet merknader fra naboer.
Åkenes har sendt i samme merknader som til først nabovarslet, mens Tauge har vist til sin merknad ve første nabovarsel og supplert med en ny merknad til dispensasjonen

Det er laget en felles redegjørelse for merknader mot tiltaket, ref. redegjørelse C-3
- ***Åkenes, Linda Beate*** *210/374 Pettersand 32C - Ref. vedlegg C-1*
- ***Tauge, Kristen M*** *210/374/869 Pettersand 24 - Ref vedlegg C-2*

Det er laget en redegjørelse for merknader til dipensasjon ref. redegjørelse C-5
- ***Tauge, Kristen M*** *210/374/869 Pettersand 24 - Ref vedlegg C-4*

Grunn:
Det er tilfredsstillende grunnforhold for tiltaket.
Ref. Vedlegg: *Q-1 – Flyfoto fjellgrunn*

Aktsomhetsområde kvkkleire
Det er ikke aktsomhetsområde for kvikkleire
Ref. Vedlegg: *Q-2 – Utskrift NVE Temakart*

Overvann:
Takvannet skal føres ut i terreng slik det blir fordelt mest mulig over hele eiendommen ved nedbør. Detaljprosjektering av løsning vil bli utført ved søknad om igangsetting

Dispensasjon:
Vår vurdering er at det ikke er behov for dispensasjon for gjennomføring av tiltaket, mens naboen mener tiltaket trenger dispensasjon for å kunne gjennomføres. Det er nabovarslet og lagt ned en søknad om dispensasjon fra plankravet. De er ønskelig at kommune vurdere om det er et krav til dispensasjon og tar med denne i behandling hvis de mener det er et behov i saken.

Fullmakter:
Jesdan Mosua og undertegnede har fått fullmakt til å kunne søke om tillatelse til tiltak på Kristian Aleksander Olsen sin eiendom, Pettersand 32C – *Ref. vedlegg Q-3*

Med vennlig hilsen

Nils Rune Vikhals

NRV Prosjektering
Mob: 907 88 512

Fredrikstad Kommune
Postboks 1405
1602 Fredrikstad

Deres ref.:	Vår ref.:	Dato:
	1389-Disp	18.09.25

Søknad om dispensasjon fra plankravet § 2.1 Plankrav
Pettersand 32C - Gnr 210, Bnr 847

Planstatus:
Eiendommen avsatt til bebyggelse og anlegg
Gjellende plan: Kommuneplans arealdel

Beskrivelse av dispensasjon:

- Dispensasjon fra plankravet i kommeplans arealdel § 2.1 d)
  Hvor det står:
  Opprettelse av eiendom for 1 enebolig med tomtestørrelse minimum 800m² innenfor formål bebyggelse og anlegg, der eiendommen ikke omfatter uregulert vei og ikke er brattere enn gjennomsnittlig stigningsforhold på 1:3.

Vurdering av fordeler og ulemper:
Tiltaket er utvikling av eksisterende boligeiendom hvor stedskarakter, bebyggelses- og tomtestruktur, samt bygningstypologi opprettholdes. Tiltaket er prosjektert innenfor de rammenekommuneplan setter til utnyttelse av eiendommen.

På bakgrunn av redegjørelsene ovenfor, kan en ikke se at det foreligger noen særlige ulemper ved en eventuell innvilgelse av dispensasjon i denne saken.

Vi vurderer derfor at fordelene ved å innvilge dispensasjon dette tilfellet er klart større enn ulempene

Med vennlig hilsen

Nils Rune Vikhals

Fredrikstad Kommune
Postboks 257
1701 Fredrikstad

Deres ref:	Vår ref:	Dato:
		09.06.25

Redegjørelse – Innsigelse fra Naboer til Pettersand 32 C - Gnr 210 - Bnr 847

Vi har mottatt merknad/innsigelse fra følgende nabo:

- ***Åkenes, Linda Beate*** *210/374* *Pettersand 32C* *- Ref. vedlegg C-1*
- ***Tauge, Kristen M*** *210/374/869* *Pettersand 24* *- Ref vedlegg C-2*
- ***Kjeldsen, Irene*** *210/1345* *Pettersand 22* *- Ref vedlegg C-3*

Gjengivelse av merknad:
Merknadene som er levert er i hovedsak på de samme punktene, slik at det er laget en felles redegjørelse for alle merknadene. Det er redegjort for hver punkt med grønntekst
Hovedpunktene for merknadene er gjengitt i **uthevet** tekst under som punkt

1 Redusert livskvalitet

Redegjørelse:
Tiltaket er i tråd med gjellende planer og en naturlig fortetting av eiendommen. Vi forstår frustrasjon rundt utbygging i nabolaget, men at det bygges på andre eiendommer er ikke relevant for at de ikke skal kunne bygges/utvikles på denne eiendommen så fremt det er i tråd med gjellende planer

2 Redusert verdi på eiendommen

Redegjørelse:
Verdien på eiendommer kan påvirkes både positivt og negativt av byggeprosjekter, men dette er et resultat av markedet og tilbud/etterspørsel. Nye bygg kan faktisk bidra til å øke verdien på området gjennom økt standard og forbedrede fasiliteter, spesielt i et område som er under utvikling.

3 Tomteplassering og Tomtestørrelse

Redegjørelse:
Tomten skal ikke deles, og prosjektet tilfredsstiller de kravene kommuneplan har til utearealer, parkering etc. tiltaket vil få rikelig med utearealer og parkering i tråd med krav.

4 Avkjørsler, parkering og økt trafikk

Redegjørelse:

Det er vanlig at boligområder får en økning i trafikk når nye hus bygges, men dette bør ikke føre til vesentlige negative konsekvenser, da det allerede er et boligområde med et visst trafikkpress. Det vil fortsatt være kun 1 eiendom som nå benytter veien, og det vil være en ubetydelig økning av trafikk. Kommuneplans stiller krav til minimum 1 p-plass pr bolig og tiltaket er planlagt i tråd med gjellende bestemmelser.

5 Plankrav

Redegjørelse:

Tiltaket er et tiltak som har mindre betydning for miljø og samfunn, der kravet om reguleringsplan virker åpenbart urimelig, eksempelvis:
Utvikling av eksisterende småhusområder hvor stedskarakter, bebyggelses- og tomtestruktur, samt bygningstypologi, opprettholdes. Boligene må ligger i arealer satt av til bygge formål.

Med vennlig hilsen

Nils Rune Vikhals

Advokat
Eilert Eilertsen Medlem av Den Norske Advokatforeningen

BYADVOKATEN
Fredrikstad - Halden

Advokater i kontorfellesskap:
Svenn-Erik Arentz Sohlberg MNA
Eilert Eilertsen MNA
Kenneth Hansen MNA
Terje J. Fineide MNA

Til

Nils Rune Vikhals Prosjektering

Sendes pr epost til nrv@nrvpro.no

Kopi: postmottak@fredrikstad.kommune.no

Deres ref.: Deling tomt/bolig Vår ref.: 035/25 Fredrikstad, 26. september 2025

Pettersand 32C – Merknad til nytt og revidert nabovarsel.

Søknad om dispensasjon fra plankrav – oppføring av ny bolig.

Undertegnede bistår fortsatt en av de nærmeste naboene, ved Kirsten M. Tauge, hvoretter hun også har merknader til deres reviderte nabovarselet.

1. Hva er nytt i revidert søknad?

A. **Dispensasjon**: Det søkes nå om dispensasjon fra plankravet i kommuneplanens arealdel.

Nabomerknad:

Etter telefonsamtale med ansvarlig søker, opplyses det om at det ikke foreligger noe eget vedlegg med begrunnet dispensasjon. Søker viser kun til det som fremgår av nabovarselet, hvor det søkes om dispensasjon fra plankravet. Teksten under «begrunnelse» angir kun at søker mener at tiltaket er i tråd med kommuneplanen. Herunder ingen aksept/forståelse for plankravets betydning i saken.

Plan og bygningslovens § 19-1 krever at søker gir en begrunnelse for om vilkårene etter plan og bygningslovens § 19-2 foreligger. Dersom søknaden ikke er begrunnet, så må den avslås.

B. **To boliger på en tomt**: Nabovarslet er nå tydelig på at man ikke skal dele tomten, men at det areal dagens bolig skal disponere blir mindre. Avstanden fra dagens bolig til evt. ny bolig reduseres fra 14,76 m til 12,52 m.

Nabomerknad:

Den reviderte situasjonsplanen viser disponibelt tomteareal for hver bolig på ca. hhv. 560m2 og 505 m2.

Dette er da hhv 240 m2 og 300 m2 mindre areal pr «tomt» enn det kommuneplanen legger til grunn som minimums størrelse på utfyllingstomter.

Dersom kommunen skulle innvilge tillatelse til tiltaket fordi man ikke søker om fradeling, så innebærer det at plankravet eksempel, med en grense på 800 m2 undergraves helt. Poenget med bestemmelsen knytter seg til hvilket areal hver enkelt bolig bør ha disponibelt. Dette er da også

Advokat: Eilert Eilertsen Org nr. 995 949 792 MVA
Besøksadresse: Fredrikstad - Kråkerøyveien 11, 1671 Kråkerøy Halden - Storgata 12, 1771 Halden
Postadresse: Postboks 819 1670 Kråkerøy
Telefon: +47 41 31 34 44
E-post: eilert@byadvokaten.no
Driftskonto: 1503 18 51170
Klientkonto 1503 20 50112

årsaken til at eksemplene i kommuneplanen ikke er uttømmende. De er bare eksempler på tilfeller hvor det er klart at plankravet kommer til anvendelse. Dersom det gis tillatelse til ny bolig, vil det også i ettertid ikke være noen grunn til å avslå en søknad om fradeling av tomten.

I den anledning merker jeg at utnyttelsesgraden for dagens bolig, med nytt disponibelt areal, blir så høyt som 46 % BYA. Jeg viser også til det nylig regulerte området i syd, hvor utnyttelsesgraden er satt til hhv. 25 og 30%. (Da er ikke den grønne buffersonen mot uteplassene til naboene iberegnet.)

Dette vise også at det ikke er grunnlag for å innvilge dispensasjon.

C. **Tilbaketrekking fasade mot øst**: Den omsøkte nye boligens nord- østre hjørne er trukket ca 2 meter lengre bakover i terrenget.

Nabomerknad:

Justeringen av boligens plassering med to meter har liten eller ingen positiv betydning. Ulempen med høyden og innsynet mot naboenes eneste uteplass vil fortsatt være påfallende. Den endrede plasseringen vil samtidig gi et enda større terrenginngrep.

D. Boligens sør-østre hjørne er også trukket noe tilbake, men ikke fullt ut 2 meter slik jeg forstår situasjonskartet.

Nabomerknad:

Boligen er i så måte vridd slik at fasaden kommer mer direkte i mot naboenes uteplass. Endringen er dog marginal og gir uansett ingen merkbar positiv effekt for naboenes uteareal.

2. Mangelfullt opplyst søknad:

Denne siden skulle gjerne sett at tiltakshaver aksepterte å sette opp salinger som viser høyder og bredder på det ønskede bygget. Dette vil bidra til å visualisere byggets plassering/høydevirkning.

3. Oppsummering:

Tiltaket vil fortsatt få betydelige negative konsekvenser for lokalmiljøet og for naboenes interesser. Tiltaket kommer i konflikt med stedskarakter, bebyghgelses- og tomtestruktur.

Tiltaket kommer fortsatt i konflikt med kommuneplanens arealdel sine underpunkter til 2.5 b):

- Tiltaket må ikke medføre vesentlig endret eller utvidet bruk av eiendommen.
- Tiltaket må ikke vanskeliggjøre fremtidig regulering av området.
- Viktige allmenne hensyn, herunder miljø, visuelle kvaliteter, bevaringshensyn og naboskap, må være tilstrekkelig vurdert og ivaretatt.

Vi mener derfor at det ikke kan innvilges dispensasjon fra plankravet og at søknaden må avslås.

Med vennlig hilsen

Eilert Eilertsen
advokat

Fredrikstad Kommune
Postboks 257
1701 Fredrikstad

Deres ref:	Vår ref:	Dato:
		28.10.25

Redegjørelse – Innsigelse fra Naboer til Pettersand 32 C - Gnr 210 - Bnr 847

Vi har mottatt merknad/innsigelse fra følgende nabo:

- ***Tauge, Kristen M*** *210/374/869 Pettersand 24* *- Ref vedlegg C-3*

Gjengivelse av merknad:
Det er kommet engen merknad tilknyttet søknaden om dispensasjon.
Det er redegjort for hvert punkt med grønntekst
Hovedpunktene for merknadene er gjengitt i **uthevet** tekst under som punkt

1: Dispensasjon og plankrav:

Redegjørelse:
Det er ikke behov for dispensasjon. Som det fremgår av søknaden, skal ikke tomten deles, i den anledning skal den sees under ett. Tiltaket er derfor i tråd med unntakene slik vi har redegjort for.
Det er naboens advokat som har fremmet denne påstanden feilaktig.

I beregningen av grad av utnytting har blir presentert feil, da de ha tatt ut et grøntbelte som ikke finnes. Nå er ikke et regulert grøntbelte på eiendommen, men det er lagt inn en byggegrense med tilsvarende bredde som grøntbelte, dette er lagt inn av hensyn til naboene. Arealet skal derfor med i beregningen av grad av utnytting. Det er vis riktig utnyttelse i søknaden.

Tilbaketrekking fasade mot øst:

Redegjørelse:
Vi har justert plasseringen etter tilbakemelding i forrige runde med nabovarsel. Dette viser at vi har tatt med oss tilbakemeldingen og gjort justeringer av plasseringen. Dette for å skape litt mere luft mellom boligene, dette av hensyn til naboen.

Tomten er regulert til boligbebyggelse og naboer må påregne at det fortettes innenfor kommuneplanen så lenge tiltaket er i tråd med planen. Det er begrenset med utbygging som skjer og kan skje videre i området. Vi har derfor vanskelig for å se at dette ene tiltaket på noen måte skal utløse et plankrav.

Oppsummering:

Basert på nasjonale retningslinjer og forventinger til utbygninger er et generelt ønske om at vi skal utnytte de allerede utbygde arealene bedre. Høyere utnyttelse av allerede utbygde områder vil redusere behovet for å bygge ned jordbruksareal og areal som binder karbon

- Tiltaket medfører ikke en vesentlig endret bruk av eiendommen.
  Det er kun en boenhet i tiltaket.
- Tiltaket vanskeliggjør ikke fremtidige reguleringer. Adkomsten er allerede regulert og tomten har ikke plass til ytterligere hus.
- Tiltaket er tilpasset arkitektur og stil i området, som redegjort for i den estetiske redegjørelsen. Området har svært variert bygningstypologi.
- Tiltaket er i tråd med bestemmelsen i kommuneplan sin arealdel, for utnyttelse av eksisterede eiendommer, som også er noe man som nabo må forvent at naboeiendommer kan utnyttes i henhold til dette.

Tiltaket utløser ikke plankrav slik naboen påstår.

Med vennlig hilsen

Nils Rune Vikhals

Estetisk redegjørelse – Pettersand 30C

Med kommuneplans bestemmelser som utgangspunkt, er tiltaket utviklet.

Utforming av ny bebyggelse:

Den eksisterende bebyggelsen i gata på begge sider er en tradisjonell småhusbebyggelse i en blanding av frittliggende boliger og boliger i rekke med tre kledning og litt murpuss på fasadene.

Området kan deles inn i 2 soner langs Pettersand, som kan defineres som først og andre rekke fra veien.

- Sone 1 er Første rekke med boliger mot veien som består av en ensartet bebyggelse med saltak og like bygningsvolumer, som er bygget i rekke. Fordelt på mindre parseller

- Sone 2 er Andre rekke med boliger består av en mere uensartet bebyggelse med ulike høyder, takformer- og vinkler. Her i hovedsak frittliggende eneboliger, noe flermannsboliger, med en god blanding av saltak, flate tak og valmtak.
  Hvor også parsellene variere i størrelse

Med bakgrunn i eksisterende bebyggelse er dette tiltaket planlagt slik at det skal ivareta utrykkes som er i gaten i dag. Tiltaket vil ligge i «Sone 2» som ligger til grunn for valgene som er gjort

Utvendig skal fasaden kles med stående tre panel og den brytes med liggende kledning på inntrukne fasader på balkonger. Det er utarbeidet en illustrasjon som viser dette.
Ved utvikling av eiendommen er det valgt å videreføre funkisstilen fra de siste nye prosjektene, hvor man benytter seg av en kombinasjon av liggende trekledning og murpuss i tråd med det man finner i nabolaget

Tiltaket er en bolig med en underetasje som også gjør at den er godt tilpasset omkringliggende terreng. Bebyggelse er planlagt slik at naboers sol- og utsiktsforhold blir godt ivaretatt. Den nye tomannsboligen vil få solrik hage og uteplasser mot syd og vest.

Eiendommen er i utgangspunktet en skrående tomt, og det er valgt en bolig type med underetasje for å gjøre minst mulig mot endringer av terrenget mot eksisterende bebyggelse. En del av tomtens skråning er oppfylling av eksisterende eiendom hvor man først rydder opp i sli at det blir naturlige overganger til naboeiendommene.

Sarpsborg 27.10.25

Nils Rune Vikhals

FREDRIKSTAD KOMMUNE
Byggesak og geomatikk

NILS RUNE VIKHALS PROSJEKTERING
Att.:Nils Rune Vikhals
Gaupefaret 26B
1712 GRÅLUM

Din referanse	Byggesaksnummer	Dok.nr.	Ident	Klassering	Dato
	2025/81963	5	THORUY	210/847	25.11.2025

Rammetillatelse
Oppføring av enebolig og riving av garasje
Pettersand 32C - Eiendom 210/847

Behandlet på vegne av	Delegert saksnr.
Planutvalget - delegerte	1684/25

Rammetillatelse

Søknaden din er godkjent
Du har søkt om:

- Oppføring av enebolig og riving av garasje

Vi har godkjent søknaden din. Det er viktig at du leser gjennom vedtaket nøye, da det kan være særlige krav og vilkår som gjelder for tillatelsen din.

Byggetiltaket kan ikke igangsettes før søknad om igangsettingstillatelse er innsendt og godkjent.

Vi viser til din søknad om tillatelse til tiltak etter plan- og bygningsloven § 20-2. Søknaden ble mottatt her den 29.10.2025, senere supplert.

Søknaden gjelder
Søknaden gjelder oppføring av ny enebolig samt riving av eksisterende garasje. Den nye eneboligen får 2 etasjer og flatt tak. Bebygd areal (BYA) og bruksareal (BRA) for den nye eneboligen er oppgitt til henholdsvis 122,7kvm og 180,4kvm. Grad av utnytting er oppgitt til 33,5%. Korteste avstand fra den nye eneboligen til nabogrensen mot øst er 8,0m.

Det søkes dispensasjon fra kommuneplanens plankrav jf. punkt 2.1.

Det ble opprinnelig sendt inn en byggesøknad på eiendommen (saksnummer 2025/1088) som viste et byggetiltak som lå nærmere nabo mot øst og som medførte større terrengendringer. Etter anmodning fra kommunen er tiltaket nå revidert slik at det er trukket lenger vekk fra nabo mot øst og terrengendringene er redusert.

Se avsnitt «Ansvarlig søkers redegjørelse» nedenfor for nærmere beskrivelse av byggetiltaket.

Planstatus
Tiltaksområdet er avsatt til Bebyggelse og anlegg i kommuneplanens arealdel, plan-ID 913.

For øvrig er tiltaksområdet uregulert.

Uttalelse fra Kommunalteknikk (skjermdump)

Fredrikstad kommune har vedtatt Standard abonnementsvilkår for vann og avløp og alle arbeider skal være utført i henhold til dette. Det er ansvarlig autorisert utførers plikt å gjøre seg kjent med bestemmelser og regler i vilkårene. Vil vi minne om gjeldende regelverk og viktige bestemmelser:

- Stikkledninger for vann og avløp skal være etablert med frostfri dybde, alternativt sikres med isolasjon eller tilføres varme.
- Abonnenten plikter å sørge for att offentlige vannledninger er sikret mot tilbakestrømming i henhold til Norsk standard NS-EN 1717.
- Takvann må håndteres på egen grunn/terreng, som angitt. Vannet skal ikke være ti sjenanse for nabo eller annen part.
- Vi gjør oppmerksom på at eventuell drenering skal føres ut på egen grunn, eller tas hånd om innenfor eiendommen gjennom infiltrasjon, fordrøyning i grunnen og/eller åpne vannveier. Det er avsatt stikk for overvann ut av veiareal til eiendom 210/880. Drenering kan føres til nevnte ledning og til kommunalt overvannsnett i Pettersand.

As- built/Innmålingsdokumentasjon(som bygget), skal leveres som SOSI eller GMI, med x- y- og z- koordinater. Alle z-høyder skal måles i/på åpen grøft. Data-filen skal inneholde ledningslinje fra punkt til punk for hele anlegget. Alle knekk- og tilkoblingspunkt skal måles åpen grøft. Ledningskart skal målsettes, påføres dimensjoner og vise plassering av stikkledninger inkludert tilknytningspunkt, mv. Grøft og tilkoblinger skal bildedokumentertes

orientering

Før vann- og avløp fra bygningene tas i bruk vil Teknisk forvaltning behandle innsendte søknad om sanitærabonnement. Søknad om sanitærabonnement skal omsøkes via «Entreprenørportalen» i Gemini.

Nabomerknader
Nabomerknad fra Linda Beate Åkenes i Pettersand 26 som i hovedsak kan oppsummeres slik:
Dette er et område som har vært belastet i mange år med sprenging, graving, bygging og uroligheter. Både mennesker og bestående bygninger lider av dette i form av sprekker i mur, støv, støy, mer innsyn, mindre utsyn, samt i form av store bygningsmasser som tar over plassen for den lille naturflekken som var. Det har vært mange utbygginger bak huset til Åkenes som har medført innsyn samt mindre luft og romfølelse, som igjen har medført redusert livskvalitet og trivsel.

Det nye byggetiltaket bidrar til stor fortvilelse og enda større negative endringer. Åkenes uttaler videre at hun blir bygget inn. Et bygg på 2 etasjer med store vindusflater vil medføre innsynsulemper som vil gjøre uteplassen og verandaen til Åkenes ubrukelig.

Byggetiltaket vil også fjerne enda mer lys, luft og sol fra eiendommen til Åkenes og dette er langt fra ønskelig med hensyn på helse og trivsel. Byggherre har på telefon sagt at hekk kan bli stående mellom tomtene, og dette er helt avgjørende for at det skal være mulig å bruke verandaen.

Dette er område som er veldig belastet med mye trafikk. Innkjøring og parkering på ny tomt

vil være helt inntil den lille uteplassen til Åkenes. Den nye eiendommens størrelse og husets størrelse og antall soverom tilsier at det blir merkbart både med flere biler og økt trafikk. Det uttrykkes videre bekymring for at biler vil stående langs vei og stenge for og forringe uteplassen til Åkenes. Byggetiltaket vil medføre redusert verdi på eiendommen.

Nabomerknad fra Advokat Eilert Eilertsen på vegne av Kristen M. Tauge i Pettersand 24
Eilertsen anfører at dispensasjonssøknaden må avslås dersom den ikke er begrunnet. Det anføres videre at revidert situasjonsplan viser at disponibelt tomteareal for hver bolig blir på henholdsvis ca. 560kvm og 505kvm som da er henholdsvis 240kvm og 300kvm mindre areal pr «tomt» enn det kommuneplanen legger til grunn som minimums størrelse på utfyllingstomter. Dersom kommunen skulle innvilge tillatelse til tiltaket fordi det ikke søkes om fradeling, så innebærer det at plankravets eksempel, med en grense på 800kvm undergraves helt. Poenget med bestemmelsen knytter seg til hvilket areal hver enkelt bolig bør ha disponibelt. Dette er da også årsaken til at eksemplene i kommuneplanen ikke er uttømmende. De er bare eksempler på tilfeller hvor det er klart at plankravet kommer til anvendelse. Dersom det gis tillatelse til ny bolig, vil det også i ettertid ikke være noen grunn til å avslå en søknad om fradeling av tomten.

Utnyttelsesgraden for dagens bolig, med nytt disponibelt areal, blir så høy som 46% BYA. I det nylig regulerte området i syd er imidlertid utnyttelsesgraden satt til henholdsvis 25% og 30%. Dette viser at det ikke er grunnlag for å innvilge dispensasjon.

Tiltaket vil fortsatt få betydelige negative konsekvenser for lokalmiljøet og for naboenes interesser. Tiltaket kommer i konflikt med stedskarakter, bebyggelses- og tomtestruktur.

Tiltaket kommer fortsatt i konflikt med kommuneplanens arealdel sine underpunkter til 2.5 b):
- Tiltaket må ikke medføre vesentlig endret eller utvidet bruk av eiendommen.
- Tiltaket må ikke vanskeliggjøre fremtidig regulering av området.
- Viktige allmenne hensyn, herunder miljø, visuelle kvaliteter, bevaringshensyn og naboskap, må være tilstrekkelig vurdert og ivaretatt.

Det kan derfor ikke innvilges dispensasjon fra plankravet og søknaden må avslås.

Justeringen av boligens plassering med to meter har liten eller ingen positiv betydning. Ulempen med høyden og innsynet mot naboenes eneste uteplass vil fortsatt være påfallende. Den endrede plasseringen vil samtidig gi et enda større terrenginngrep. Boligen er vridd slik at fasaden kommer mer direkte imot naboenes uteplass. Endringen er marginal og gir uansett ingen merkbar positiv effekt for naboenes uteareal.

Det er ønskelig at tiltakshaver aksepterer å sette opp salinger som viser høyder og bredder på det ønskede bygget. Dette vil bidra til å visualisere byggets plassering/høydevirkning.

Eilertsen viser før øvrig til tidligere innsendte merknader i den opprinnelige byggesøknaden. Her mener Eilertsen, utover ovennevnte momenter, at et byggetiltak med flatt tak ikke passer i nærområdet som har saltak og valmtak og at tiltaket betinger avkjøringstillatelse.

Underskriftsliste/protest fra Kim Tauge
Kim Tauge har på vegne av 20 beboere i nærområdet levert inn underskriftsliste/protest hvor det fremgår at disse beboerne ikke ønsker enda en bolig på den omsøkte eiendommen.

Ansvarlig søkers redegjørelse
Den eksisterende bebyggelsen i gata på begge sider er en tradisjonell småhusbebyggelse i en blanding av frittliggende boliger og boliger i rekke med trekledning og litt murpuss på fasadene. Området kan deles inn i 2 soner langs Pettersand, som kan defineres som først og andre rekke fra veien. Første rekke er boliger mot veien som består av en ensartet bebyggelse med saltak og like bygningsvolumer, som er bygget i rekke, fordelt på mindre

parseller. Andre rekke med boliger består av en mere uensartet bebyggelse med ulike høyder, takformer- og vinkler, i hovedsak frittliggende eneboliger, noe flermannsboliger, med en god blanding av saltak, flate tak og valmtak, hvor også parsellene varierer i størrelse. Med bakgrunn i eksisterende bebyggelse er det omsøkte tiltaket planlagt slik at det skal ivareta utrykket som er i nærområdet i dag. Tiltaket vil ligge i andre rekke og dette ligger til grunn for valgene som er gjort. Ved utvikling av eiendommen er det valgt å videreføre funkisstilen fra de siste nye prosjektene i nærområdet. Utvendig skal fasaden kles med stående trepanel og den brytes med liggende kledning på inntrukne fasader på balkonger.

Eiendommen er en skrående tomt, og det er valgt en boligtype med underetasje for å gjøre minst mulig med endringer av terrenget mot eksisterende bebyggelse. Det blir naturlige overganger til naboeiendommene. Boligen får rikelig med uteoppholdsarealer på bakken og terrasser. Takvann/overvann skal føres ut i terreng slik det blir fordelt mest mulig over hele eiendommen ved nedbør. Tomten skal ikke deles, og prosjektet tilfredsstiller de kravene kommuneplan har til utearealer, parkering etc.

Bolighuset er planlagt slik at naboers sol- og utsiktsforhold blir godt ivaretatt. Den nye boligen vil få solrik hage og uteplasser mot syd og vest.

Det er vanlig at boligområder får en økning i trafikk når nye hus bygges, men dette vil i dette tilfelle ikke føre til vesentlige negative konsekvenser da det allerede er et boligområde med et visst trafikkpress. Det vil fortsatt være kun 1 eiendom som nå benytter veien, og det vil være en ubetydelig økning av trafikk. Kommuneplanen stiller krav til minimum 1 p-plass pr bolig og tiltaket er planlagt i tråd med gjeldende bestemmelser.

Ansvarlig søker bekrefter på vegne av byggherre at byggherre har sagt at hekk mot nabo skal beholdes. Skulle hekken komme til skade under utbyggingen eller i konflikt med arbeider vil den erstattes eller flyttes nærmere grense. Det er mulig å flytte hekken 1-2 m slik at den står så å si i grense med samme funksjon.

Tiltaket er i tråd med gjeldende planer og medfører en naturlig fortetting av eiendommen. Det er forståelig at det oppstår frustrasjon rundt utbygging i nabolaget, men at det bygges på andre eiendommer er ikke et argument for at det ikke skal kunne bygges/utvikles på omsøkte eiendom.

Verdien på eiendommer kan påvirkes både positivt og negativt av byggeprosjekter, men dette er et resultat av markedet og tilbud/etterspørsel. Nye bygg kan faktisk bidra til å øke verdien på området gjennom økt standard og forbedrede fasiliteter.

<u>Vedrørende dispensasjon fra kommuneplanens plankrav, jf. punkt 2.1</u>
Søkers vurdering er at det ikke er behov for dispensasjon fra plankravet for gjennomføring av tiltaket, mens naboen mener tiltaket trenger slik dispensasjon. Tiltaket har mindre betydning for miljø og samfunn, der kravet om reguleringsplan virker åpenbart urimelig. Det er imidlertid nabovarslet og søkt om dispensasjon fra plankravet, og det er ønskelig at kommunen vurderer om det er behov for slik dispensasjon og tar med denne i behandlingen hvis kommunen mener dette er nødvendig.

Tiltaket er utvikling av eksisterende boligeiendom hvor stedskarakter, bebyggelses- og tomtestruktur, samt bygningstypologi opprettholdes. Tiltaket er prosjektert innenfor kommuneplanens rammer. Tomten skal ikke deles og skal da sees under ett. Grad av utnytting er derfor vist riktig i søknaden. Tiltaket er i tråd med unntakene til plankravet.

Basert på nasjonale retningslinjer og forventinger til utbygginger er det et generelt ønske om at allerede utbygde arealer skal utnyttes bedre. Høyere utnyttelse av allerede utbygde områder vil redusere behovet for å bygge ned jordbruksareal og areal som binder karbon.

Tiltaket medfører ikke en vesentlig endret bruk av eiendommen. Det er kun en boenhet i tiltaket. Tiltaket vanskeliggjør ikke fremtidige reguleringer. Adkomsten er allerede regulert og tomten har ikke plass til ytterligere hus. Tiltaket er tilpasset arkitektur og stil i området. Området har svært variert bygningstypologi. Tiltaket er i tråd med kommuneplan med hensyn på utnyttelse av eksisterende eiendommer, som også er noe naboer må forvente at naboeiendommer kan utnyttes til.

Plasseringen av tiltaket er endret etter tilbakemeldinger i forrige runde med nabovarsel. Dette for å skape litt mere luft mellom boligene med hensyn til naboen. Tomten er regulert til boligbebyggelse og naboer må påregne at det fortettes innenfor kommuneplanen så lenge tiltaket er i tråd med planen. Det er begrenset med utbygging som skjer og kan skje videre i området. Det er derfor vanskelig for å se at dette ene tiltaket på noen måte skal utløse et plankrav.

Det foreligger ingen særlige ulemper ved en eventuell dispensasjon i denne saken. Fordelene ved å innvilge slik dispensasjon er klart større enn ulempene i dette tilfelle.

Vurdering
Tiltaket har tilstrekkelig gode visuelle kvaliteter både i seg selv og i forhold til sine varierte omgivelser.

Det er positivt at tiltaket er revidert slik at det er plassert lenger unna nabo mot øst og at det medfører mer beskjedne terrengendringer. Byggetiltaket er ved revidert prosjekt plassert 8m fra nabogrensen mot øst, dvs. at denne avstanden er dobbel så lang som plan- og bygningslovens krav på 4m. Denne avstanden er også tilnærmet like bredden på den nordlige delen av den regulerte buffersonen/vegetasjonsskjermen mot syd. Vi kan vanskelig se at naboer mot øst kan forvente at denne avstanden blir enda større enn dette. I tillegg er det positivt at eksisterende hekk mot nabo, ifølge søker og tiltakshaver, skal bestå.

Den nye eneboligen får også flatt tak som medfører at høydevirkningen mot naboer reduseres i forhold til et bolighus med to etasjer og saltak. Omsøkte høyde er godt under gjeldende krav. I sum mener vi det omsøkte tiltaket ikke medfører mer ulempe enn det som er påregnelig i et boligområde som fortettes med bebyggelse som ivaretar både plan- og bygningslovens avstandskrav og høydekrav med god margin. Når det er sagt har vi likevel forståelse for at det er bedre for naboer at det ikke oppføres et nytt bolighus på eiendommen. Vi har også forståelse for at de mange byggearbeidene i nærområdet over tid er belastende for nabolaget, men dette kan ikke i seg selv få noen avgjørende betydning i vurderingen av nye omsøkte byggetiltak.

Kommuneplanens krav til parkering er ivaretatt. Vi kan vanskelig se at etableringen av kun en ny enebolig vil påvirke trafikk- og parkeringssituasjonen i nærområdet i særlig grad.

Naboønske om oppsetting av salinger som viser høyder og bredder på det omsøkte tiltaket, overlater vi til partene å eventuelt bli enige om.

Eventuelle verditap på naboeiendommer som følge av det omsøkte tiltaket ligger utenfor det bygningsmyndighetene skal vurdere.

<u>Dispensasjon fra kommuneplanens plankrav, jf. punkt 2.1.</u>
Det er ikke umiddelbart åpenbart at oppføring av 1 stk. enebolig i et etablert boligområde medfører dispensasjon fra kommuneplanens plankrav da det kan argumenteres for at tiltaket har mindre betydning for miljø og samfunn, jf. punkt 2.5 i kommuneplanen. På den annen siden er tiltaket relativt omstridt, noe som taler for at tiltaket medfører dispensasjon fra plankravet. Vi har i dette tilfelle falt ned på at tiltaket medfører dispensasjon fra kommuneplanens plankrav.

Et plankrav er i prinsippet et utredningskrav. I en dispensasjonsvurdering fra plankravet skal bygningsmyndighetene stille seg spørsmålet om tiltaket medfører behov for ytterligere utredninger og/eller avklaringer gjennom en reguleringsprosess, og hva en eventuell reguleringsplan skal avklare i dette området. Deretter skal bygningsmyndighetene vurdere hvorvidt dette allerede er avklart på annet vis, for eksempel gjennom kommuneplanens bestemmelser, etablert infrastruktur og bebyggelsesstruktur.

Hensynet bak plankravet
Hensynet bak plankravet er å sikre at et fastsatt område blir undergitt en helhetlig, planfaglig vurdering av hvilken arealbruk som er ønskelig, og styre utviklingen innenfor det aktuelle planområdet. Jo større virkning et tiltak har på omgivelsene, desto mer vektlegges hensynene som taler for en bred beslutningsprosess. Motsatt vil tiltak som i liten grad innvirker på omgivelsene, gjøre at behovet for utarbeidelse av en reguleringsplan blir mindre eller faller bort.

Omsøkte byggetiltak er i samsvar med formålet i kommuneplanen og skal gjennomføres i et veletablert boligområde. Vei-, vann- og avløpsforhold ligger til rette for videre utbygging. Det anses som lite sannsynlig at området i fremtiden blir regulert til noe annet enn dagens bruk. Bruken av omsøkte eiendom blir således i samsvar med sine nåværende boligomgivelser.

Tegningsdokumentasjonen viser at omsøkte byggetiltak er tilstrekkelig og godt tilpasset sine bebygde omgivelser både med hensyn på bebyggelsesstruktur, arealutnyttelse, plassering/fotavtrykk, volum, høyde/bredde og takform. Det er for øvrig hele tomten med eksisterende og ny bebyggelse som skal legges til grunn for grad av utnytting da eiendommen ikke skal deles.

Stedstilpasning er således tilstrekkelig ivaretatt og områdets varierende karakter videreføres. Hadde byggetiltaket gått utover disse rammene hadde behovet for en reguleringsplan gjort seg mer gjeldende. Tiltaket vil heller ikke medføre særlig økt trafikkbelastning på området og det er vist mulighet for parkering på egen eiendom. Revidert tegningsdokumentasjonen viser at terrengtilpasningen er tilstrekkelig ivaretatt. Viktige allmenne hensyn er således avklart. Tiltaket vil heller ikke medføre at fremtidig regulering av området blir vesentlig vanskeliggjort. Eiendommen omfattes heller ikke av noen hensynssoner som tilsier at det er noe ytterligere utredningsbehov i denne saken. Tiltaket er således tilstrekkelig opplyst og avklart gjennom den dokumentasjonen som totalt sett foreligger i byggesaken samt gjennom sine bygde omgivelser.

Når det gjelder kommuneplanens kulepunkt for unntak fra plankravet (punkt.2.5) som forteller om *«Opprettelse av eiendom for 1 enebolig med tomtestørrelse minimum 800kvm….»* er dette kun ett eksempel på hva som kan være unntatt plankravet. Dette betyr ikke at mindre tomtestørrelser ikke kan unntas plankravet dersom slikt tiltak likevel har mindre betydning for miljø og samfunn. I tillegg kan nevnes at punktet kun gjelder delesaker. Det bemerkes også at det i dette tilfelle uansett ikke er gitt noen unntak fra plankravet da det i stedet er gitt dispensasjon fra plankravet.

Hensynet bak plankravet blir således ikke vesentlig tilsidesatt da det ikke foreligger noe ytterligere utredningsbehov utover det som alt fremgår av byggesøknaden, gjeldende kommuneplan samt eksisterende bebyggelse i nærområdet. En reguleringsplanprosess vil ikke ha noen merverdi av betydning i forhold til sakens opplysning.

Fordeler og ulemper ved dispensasjon fra plankravet
Det er fordelene og ulempene ved å gi dispensasjon fra plankravet som skal vurderes, og ikke fordelene og ulempene ved selve tiltaket. Plankravet fastsetter en fremgangsmåte som skal følges for arbeid og tiltak i dette område. Vurderingskriteriet er hvilke fordeler og

ulemper det gir å dispensere fra den fastsatte fremgangsmåten i denne konkrete saken, og om fordelene er klart større enn ulempene etter en samlet vurdering.

Fordelen ved å dispensere fra plankravet er å unngå en ressurskrevende planprosess. Å fravike gjeldende kommuneplan er en ulempe i seg selv. Ulempen er at man ikke får en like omfattende, grundig og demokratisk behandling av tiltaket som ved en reguleringsprosess. Når det skal tas stilling til vilkåret om at fordelene må være klart større enn ulempene, må det derfor vurderes i hvilken grad hensynene til offentlighet, samråd og medvirkning gjør seg gjeldende, f.eks. fordi tiltaket i seg selv eller de konsekvenser det kan gi, vil kunne fremkalle vesentlige endringer i det bestående miljøet.

Omsøkte tiltak skal utføres i et allerede veletablert boligområde, hvor de forhold som normalt vurderes i en reguleringsprosess allerede er tilstrekkelig opplyst og avklart gjennom den dokumentasjonen som totalt sett foreligger i byggesaken, gjeldende kommuneplan samt gjennom sine bygde omgivelser. Tegningsdokumentasjonen viser at omsøkte byggetiltak er tilstrekkelig og godt tilpasset sine bebygde og varierte omgivelser. Trafikkbelastning endres som nevnt i liten grad og all parkering kan skje på egen eiendom. Derfor kan vi ikke se at tiltaket vil belaste nærmiljøet mer enn hva som kan forventes i et boligområde som videreutvikles.

Fordelen ved å dispensere fra plankravet i dette tilfelle er at en ressurskrevende og unødvendig planprosess unngås. Dispensasjonen vil også medføre en hensiktsmessig arealutnyttelse. For fremtiden sikres nærområdet et nybygg som er tilstrekkelig tilpasset sine omgivelser. Byggetiltaket kan også raskere realiseres ved at det gis dispensasjon. Å fravike gjeldende kommuneplan er en ulempe i seg selv. Ulempen er at man ikke får en like omfattende, grundig og demokratisk behandling av tiltaket som ved en reguleringsprosess.

På bakgrunn av det ovennevnte, har vi kommet frem til at hensynene til offentlighet, samråd og medvirkning ikke gjør seg gjeldende i denne saken utover det som allerede er opplyst og avklart. Det fremstår som unødvendig ressurskrevende å utarbeide en reguleringsplan i denne saken. Ulempene ved å gi dispensasjon er små eller fraværende da alle viktige forhold er tilstrekkelig avklart. Fordelene ved å gi dispensasjon fra plankravet er etter vår vurdering klart større enn ulempene.

Saken fremstår som mer enn godt nok utredet, og vilkårene for dispensasjon fra plankravet i kommuneplanens arealdel anses som oppfylt.

Før øvrig viser vi også til ansvarlig søkers redegjørelse.

Vedtak
Søknad om riving av garasje og oppføring av enebolig med tilhørende avkjørsel godkjennes med hjemmel i plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71, med tilhørende bestemmelser og forskrifter.

I medhold av plan- og bygningslovens §19-2 godkjennes søknad om dispensasjon fra kommuneplanens plankrav, jf. punkt 2.1.

Følgende tegninger legges til grunn for godkjenningen:
- 2 D-1 - Situasjonsplan.pdf
- 5 E-2 - Fasader mot SØ-SV.PDF
- 6 E-3 - Fasader mot NØ-NV.PDF
- 7 E-4 - Snitt-AA.PDF
- 8 E-1 - Plan1-2.pdf

Krav til den videre prosessen

Krav til søknad om igangsettingstillatelse
Byggetiltaket kan ikke igangsettes før søknad om igangsettingstillatelse er innsendt og godkjent. Søknad om igangsettingstillatelse må vedlegges:

- Oppdatert gjennomføringsplan

Krav til søknad om midlertidig brukstillatelse/ferdigattest
Byggetiltaket kan ikke tas i bruk før søknad om brukstillatelse eller ferdigattest er innsendt og godkjent. Søknad om midlertidig brukstillatelse/ferdigattest må vedlegges:

- Oppdatert gjennomføringsplan

Vann, avløp og overvann
Vi forutsetter at det som fremgår i uttalelsen fra Kommunalteknikk ovenfor blir ivaretatt i den kommende prosjekterings- og utførelsesfasen.

Plassering
Du må plassere byggetiltaket ditt i henhold til tegningsdokumentasjonen som ble lagt til grunn for godkjenning av søknaden.

Gebyr
Faktura for byggesaksgebyret vil bli ettersendt til tiltakshaver i henhold til kommunens *Avgifter og egenbetalinger 2025* vedtatt av Bystyret den 12.12.2025. Gebyr beregnes slik:

	sats	antall	beløp
Registreringspliktige tiltak - per bruksenhet (25)	1800,00	2	3600,00
Riving av bygg og konstruksjon inntil 100 kvm (25)	10800,00	1	10800,00
Bolig og fritidsbebyggelse - første boenhet (25)	24500,00	1	24500,00

Tillatelsens varighet
Er tiltaket ikke lovlig satt i gang senest 3 år etter at tillatelse er gitt, faller tillatelsen din bort. Det samme gjelder hvis tiltaket innstilles i mer enn 2 år. Dersom det klages på vedtaket regnes fristen 3 år fra det endelige vedtaket i klagesaken. Fristene kan ikke forlenges.

Din rett til å klage
Du kan klage på vedtaket innen tre uker fra du mottok det. Du sender klagen til den instansen som fattet vedtaket, i dette tilfellet Fredrikstad kommune. I klagen må du skrive hva du klager på og begrunne hvorfor. Det er viktig at du signerer klagen. Dersom vi ikke tar klagen din til følge, vil vi sende den videre til Statsforvalteren.

Med hilsen

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

Snorre Huseby
virksomhetsleder

Thomas Ruyter
senioringeniør

Kopi til:

Jesdan Mousa	Nils Rune Vikhals	Deleveien 33 B	1712	Grålum
Linda Beate Åkenes		Pettersand 26	1614	Fredrikstad
ADVOKAT EILERT EILERTSEN		Postboks 819	1670	KRÅKERØY
Kim Tauge				

Fra: kim tauge[kim.tauge@hotmail.no]
Sendt: 25.11.2025 13:13:52
Til: byggesak_FK (Byggesøknader)[byggesak_FK@fredrikstad.kommune.no]
Tittel: Re: Brev kopi fra Fredrikstad kommune

Så mye er Demokratiet vært i Fredrikstad Kommune.

Sendt fra Outlook for Android

From: byggesak@fredrikstad.kommune.no <byggesak@fredrikstad.kommune.no>
Sent: Tuesday, November 25, 2025 1:04:53 PM
To: Kim Tauge <kim.tauge@hotmail.no>
Subject: Brev kopi fra Fredrikstad kommune

Du er satt som kopimottaker på sak 2025/81963

Vennlig hilsen
Thomas Ruyter | senioringeniør
e-post: thoruy@fredrikstad.kommune.no

Fra: kim tauge[kim.tauge@hotmail.no]
Sendt: 25.11.2025 16:54:34
Til: byggesak_FK (Byggesøknader)[byggesak_FK@fredrikstad.kommune.no]
Tittel: Re: Brev kopi fra Fredrikstad kommune

Men jeg vil jo på det varmeste takke kommunen for og ha ødelagt den eneste usjenerte uteplassen på tomten.

Sendt fra Outlook for Android

From: kim tauge <kim.tauge@hotmail.no>
Sent: Tuesday, November 25, 2025 1:13:47 PM
To: byggesak@fredrikstad.kommune.no <byggesak@fredrikstad.kommune.no>
Subject: Re: Brev kopi fra Fredrikstad kommune

Så mye er Demokratiet vært i Fredrikstad Kommune.

Sendt fra Outlook for Android

From: byggesak@fredrikstad.kommune.no <byggesak@fredrikstad.kommune.no>
Sent: Tuesday, November 25, 2025 1:04:53 PM
To: Kim Tauge <kim.tauge@hotmail.no>
Subject: Brev kopi fra Fredrikstad kommune

Du er satt som kopimottaker på sak 2025/81963

Vennlig hilsen
Thomas Ruyter | senioringeniør
e-post: thoruy@fredrikstad.kommune.no

Fra: kim tauge[kim.tauge@hotmail.no]
Sendt: 05.12.2025 19:13:36
Til: Postmottak Fredrikstad Kommune[postmottak@fredrikstad.kommune.no]
Tittel: Klage ifra eksisterende boligområde Pettersand.

Hei vi har klaget på Fredrikstads Kommunes rett til og fortette våre bolig områder,men vi er blitt overkjørt som vanlig.Vi aksepterer ikke dette,så vi lar skiltet står i Pettersand 24,og oppfordrer alle boligområder i Fredrikstad,som blir utsatt for et slikt diktatur om og sette opp skilt.

Sendt fra Outlook for Android

Fra: Nils Rune Vikhals[nrv@nrvpro.no]
Sendt: 15.01.2026 00:19:55
Til: Ruyter Thomas[thoruy@fredrikstad.kommune.no]
Kopi: Postmottak Fredrikstad Kommune[postmottak@fredrikstad.kommune.no];
Tittel: SAK 2025/81963 - Uttalelse til klage på vedtatt rammetillatelse

---

Hei,

Viser til anmodning om uttalelse til klage på rammetillatelse for oppføring av enebolig – Pettersand 32 C

Har fått 3 merknader fra samme person, Kim Tauge.

«Hei vi har klaget på Fredrikstads Kommunes rett til og fortette våre bolig områder, men vi er blitt overkjørt som vanlig. Vi aksepterer ikke dette, så vi lar skiltet står i Pettersand 24,og oppfordrer alle boligområder i Fredrikstad, som blir utsatt for et slikt diktatur om og sette opp skilt.»

«Men jeg vil jo på det varmeste takke kommunen for og ha ødelagt den eneste usjenerte uteplassen på tomten.»

«Så mye er Demokratiet vært i Fredrikstad Kommune.»

Vi ser ikke at det er kommet noen nye momenter i klagen en det som er kommet i byggesaken.
Tolker det dithen at det er mere en klage/frustrasjon på prosessen og hva som er lagt opp til i kommeplan angående fortetning.

Basert på nasjonale retningslinjer og forventinger til utbygninger er et generelt ønske om at vi skal utnytte de allerede utbygde arealene bedre.
Høyere utnyttelse av allerede utbygde områder vil redusere behovet for å bygge ned jordbruksareal og areal som binder karbon
Tiltaket er i tråd med bestemmelsen i kommuneplan sin arealdel, for utnyttelse av eksisterende eiendommer,
som også er noe man som nabo må forvent at naboeiendommer kan utnyttes i henhold til dette.

Med vennlig hilsen

Nils Rune Vikhals
Nils Rune Vikhals
NRV Prosjektering
Mob: 907 88 512