

PLANBESKRIVELSE – FORSLAG TIL DETALJREGULERINGSPLAN:

St.Croix – forretning og næring detaljreguleringsplan

(nasjonal arealplanID 1214)

Datert: 09.01.2025

Sist revidert: 15.08.2025



Fredrikstad kommune

Forslagsstiller: St.Croix Eiendom AS

Plankonsulent: Håvard Skaaden, HS Arealplan AS

Innhold

1	Sammendrag.....	5
2	Bakgrunn.....	5
2.1	Hensikten med planen	5
2.2	Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold	5
2.3	Tidligere vedtak i saken.....	6
2.4	Beliggenhet	7
2.5	Utbyggingsavtaler	7
2.6	Krav om konsekvensutredning?	8
3	Planprosessen	8
4	Planstatus og rammebetingelser (Med vekt på avvik fra overordnet plan).....	9
4.1	Overordnede planer.....	9
4.2	Gjeldende reguleringsplaner	13
4.3	Tilgrensede planer	14
4.4	Temaplaner	14
5	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	14
5.1	Planområdet.....	14
5.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	15
5.3	Stedets karakter	15
5.4	Landskap	16
5.5	Kulturminner og kulturmiljø	17
5.6	Naturverdier.....	19
5.7	Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder	19
5.8	Landbruk	19
5.9	Trafikkforhold.....	19
5.10	Barns interesser	21
5.11	Sosial infrastruktur.....	21
5.12	Universell tilgjengelighet	21
5.13	Teknisk infrastruktur.....	21
5.14	Grunnforhold.....	21
5.14	Støyforhold	23
5.15	Luftforurensing	23
5.16	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	24
5.17	Næring.....	27

5.18	Analysér/ utredninger	27
6	Beskrivelse av planforslaget	28
6.1	Planlagt arealbruk	28
6.2	Reguleringsformål	30
6.3	Bebyggelsens plassering og utforming	31
6.4	Parkering	33
6.5	Tilknytning til infrastruktur	33
6.6	Trafikkløsning	34
6.7	Varelevering	35
6.8	Tilgjengelighet for gående og syklende	36
6.9	Felles adkomstvei, eiendomsforhold	36
6.10	Universell utforming	36
6.11	Arkitektur	36
6.12	Tilpasning til omgivelser og bygnings-/kulturmiljø	39
6.13	Kulturminner	41
6.14	Overvannshåndtering	41
6.15	Renovasjonsteknisk plan	42
6.16	Avbøtende tiltak/løsninger ROS	42
6.17	Rekkefølgebestemmelser	42
7.	Etablering av et gjerde nord i planområdet. Virkninger/konsekvenser av planforslaget	43
7.1	Overordnede planer	43
7.2	Landskap	44
7.3	Stedets karakter	44
7.4	Estetikk	45
7.5	Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi	45
7.6	Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven	45
7.7	Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk og uteområder	46
7.8	Trafikkforhold	46
7.9	Barns interesser – RPR for barn og planlegging	47
7.10	Universell tilgjengelighet	47
7.11	Energibehov – energiforbruk	47
7.12	ROS	47
7.13	Teknisk infrastruktur	50
7.14	Økonomiske konsekvenser for kommunen	50

HS arealplan

7.15	Konsekvenser for næringsinteresser	51
7.16	Interessemotsetninger.....	51
7.17	Avveining av virkninger	51
8.	Innkomne innspill	52
1.	Vedlegg	60

1 Sammendrag

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for etablering av en dagligvareforretning, minilager, ladestasjoner for elbil og vaskehall på St. Croix i Fredrikstad kommune. Som en del av planarbeidet er det utarbeidet et eget skisseprosjekt. Videre er det i planprosessen lagt vekt på estetisk utforming, tilrettelegging for gående og syklende, samt ivaretagelse av universell utforming og kulturmiljø. Det er utarbeidet en rekke faglige vurderinger, inkludert analyser av trafikk, støy, luftforurensning, miljøteknisk grunnundersøkelse og overvannshåndtering. Dialog med myndigheter som Bane NOR, Statens vegvesen og kommunen har bidratt til utforming av byggegrenser og stedstilpassede løsninger.

Planbeskrivelsen er utarbeidet i tråd med Kommunal og distriktsdepartementets sjekkliste. Vurderinger relatert til veiutforming og håndtering av overvann er gjennomført i tråd med kommunens egne planer og veiledere. I forbindelse med planarbeidet er det i tillegg innhentet faglig bistand fra geotekniker, støykonsulent, miljø/luftkvalitet, VA-konsulent, kulturminnerådgiver og trafikkplanlegger. Plasseringen av trærne innenfor planområdet er fastsatt av landmåler.

2 Bakgrunn

2.1 Hensikten med planen

Tiltakshaver ønsker å legge til rette for etablering av en ny dagligvareforretning, minilager, et ladetilbud for biler og vaskehall innenfor planområdet. For å sikre en fremtidsrettet og robust reguleringsplan åpner den også for etablering av tjenesteyting, kontor og andre typer forretninger. Det forutsettes imidlertid at dette må være strøktjenlige virksomheter, og det tillates blant annet ikke forretninger som omhandler plasskrevende varer. I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet et skisseprosjekt som danner grunnlaget for utformingen av reguleringsplanen og den planlagte bebyggelsen. Det planlegges å etablere et stort hovedbygg innenfor planområdet, samt en vaskehall og parkeringsplasser. All tidligere bebyggelse innenfor planområdet ble revet våren 2022.

Et utvalg av illustrasjoner fra skisseprosjektet er tatt med i plandokumentene, og de er retningsgivende for hvordan området kan utvikles.

2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Reguleringsplanen utarbeides av HS Arealplan AS på vegne av forslagsstiller St.Croix Eiendom AS. SH Prosjekt AS er engasjert som arkitekt, og har utarbeidet illustrasjonene som viser planlagt bebyggelse og anlegg. Nedenfor vises en tabell som gir oversikt over hvilke eiendommer og hjemmelshavere som berøres av planområdet.

Gbnr.	Eier	Kommentar
300/1543	St.Croix eiendom AS	Hovedeiendommen som skal bebygges
300/591	Fredrikstad kommune	Tilgrensende veiareal som vil videreføres som en del av reguleringsplanen
300/593	Fredrikstad kommune	Tilgrensende veiareal som vil videreføres som en del av reguleringsplanen
300/5	Fredrikstad kommune	Tilgrensende veiareal som vil videreføres som en del av reguleringsplanen

506/3	Viken fylkeskommune	Tilgrensende veiareal som vil videreføres som en del av reguleringsplanen
-------	---------------------	---

2.3 Tidligere vedtak i saken

Planinitiativet var gjenstand for prosessledende beslutning i planutvalget den 16.11.2021. I møtet ble utvalgsleders innstilling til denne saken enstemmig vedtatt.

Planutvalgets vedtak 16.11.2021:

1. Planutvalget stiller seg bak planinitiativet og anbefaler oppstart av detaljregulering for St. Croix.
2. Følgende forutsetninger og føringer legges til grunn for forestående planarbeid:
 - Planarbeidet må ikke vanskeliggjøre eller fordyre gjennomføring av kommunedelplan for dobbeltspor Seut–Rolvøy og rv. 110 Simo–St. Croix.
 - Forslagsstiller må sørge for god dialog med regionale og statlige myndigheter, spesielt Statens vegvesen og Bane NOR.
 - Det samme gjelder for naboer, lokalsamfunnsutvalg, velforeninger og andre interessegrupper.
 - For å ivareta intensjonen i båndleggingssonen for infrastruktur bør det ikke plasseres ny vaskehall i planområdets nordvestlige del slik det er skissert i planinitiativet. Av samme årsak bør det ikke åpnes for betydelige endringer av eksisterende vegserviceanlegg.
 - Planen skal stimulere og legge til rette for god arkitektur.
 - Gode bygningsmessige klimaløsninger skal vises i planen.

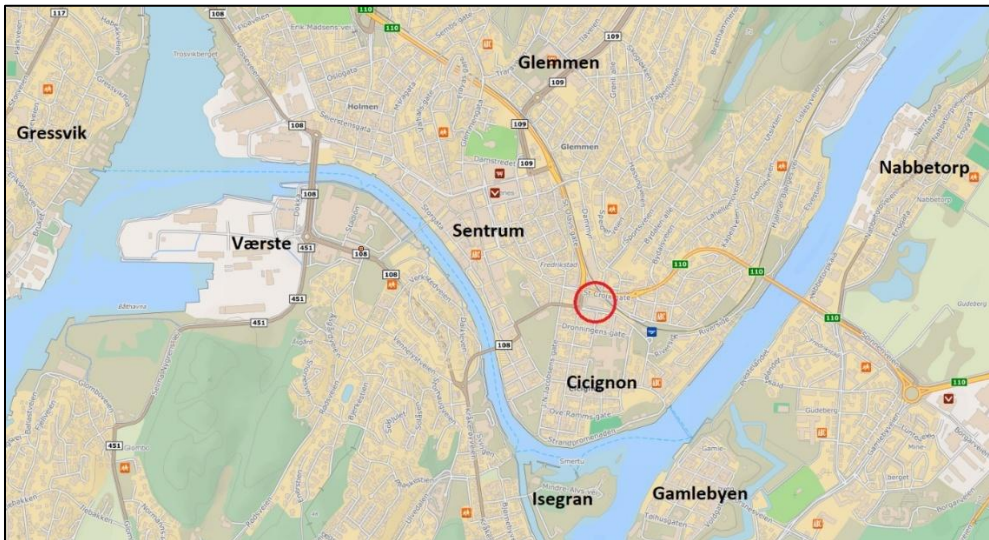
Forslagstillers kommentarer:

1. Det har vært god dialog med Bane NOR underveis i planarbeidet, og reguleringsplanen er utformet i tråd med Bane NOR sine innspill.
2. Det har vært god dialog med sektormyndigheter, herunder Statens vegvesen, Østfold/Viken fylkeskommune og Bane NOR. Sentrale avklaringer har vært knyttet til plassering av planlagt bebyggelse og anlegg (byggegrensar).
3. Ved varsel om oppstart av planarbeidet ble det mottatt få innspill og henvendelser fra naboene. Det har blitt gjennomført et møte med Cicignon lokalsamfunnsutvalg (LSU) den 16.11.22, aktuelle innspill er fulgt opp i planarbeidet.
4. Forhold som angår båndleggingssoner og restriksjoner forbundet med jernbanen, har blitt drøftet med Bane NOR. Vegvesenet og Viken fylkeskommune har også gitt innspill til planarbeidet. I samråd med Fredrikstad kommune og sektormyndigheter ble det enighet om å flytte vaskehallen til øst i planområdet.
5. Reguleringsplanens bestemmelser stiller krav til at estetikk og arkitektur skal tilpasses det eksisterende bygningsmiljøet. Det er gjennomført en egen kartlegging og vurdering av kulturmiljøet i området, vurdert opp mot det planlagte prosjektet. Aktuelle anbefalinger fra dette arbeidet er sikret i reguleringsplanen. Gjennom planarbeidet har det også vært flere revisjonsrunder og drøftingsmøter med Fredrikstad kommune der arkitektur og stedstilpasning har vært sentrale tema.
6. Relevante klimaløsninger er belyst i reguleringsplanen.

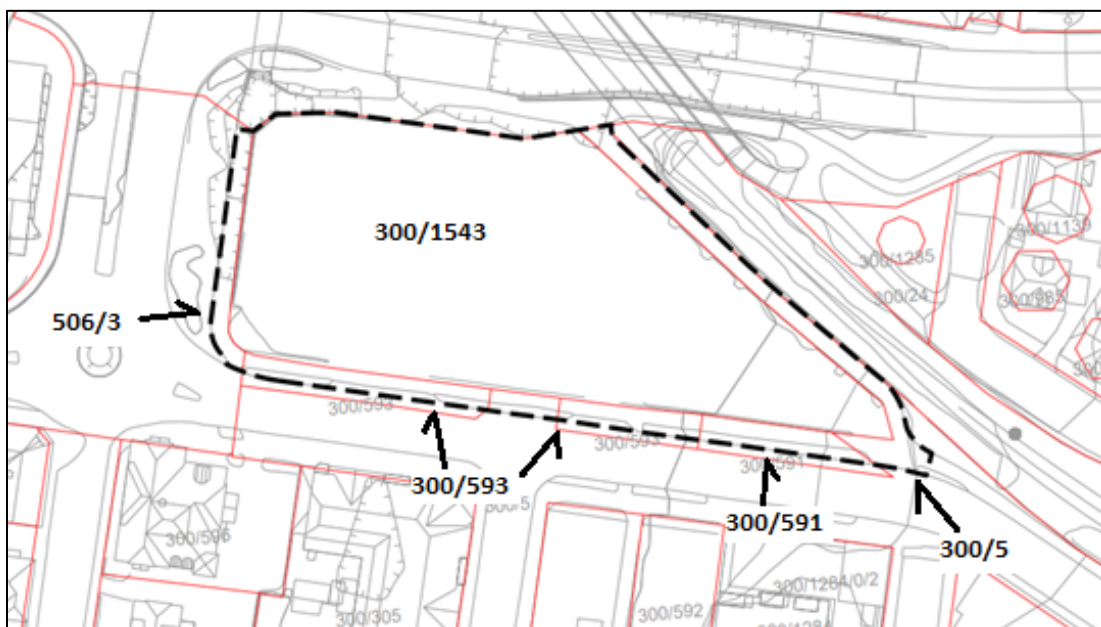
2.4 Beliggenhet

Planområdets beliggenhet er på St.Croix i Fredrikstad. Planområdet har en sentral beliggenhet med god tilgjengelighet for spesielt lokalbefolkningen på Cicignon, som er naturlig målgruppe, i tillegg til kort avstand til sentrumsfunksjoner generelt.

I figur 2 vises planavgrensningen. Ny bebyggelse planlegges oppført på eiendommen gnr/bnr. 303/1543. Tiltakshaver har sikret seg nødvendige eierrettigheter for gjennomføring av planlagt prosjekt. Planområdet berører også deler av eiendommene gnr/bnr. 506/3, 300/5, 300/593 og 300/591.



Figur 1: Planområdet beliggenhet i Fredrikstad kommune, fremhevet med rød sirkel.



Figur 2: Planområdet er fremhevet med sort stiplet linje. Det samlede arealet utgjør cirka 4,9 daa.

2.5 Utbyggingsavtaler

I forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet ble det samtidig varslet oppstart av forhandlinger om utbyggingsavtale. Vann- og avløpsetaten i Fredrikstad kommune har påpekt behov for inngåelse av utbyggingsavtale. En utbyggingsavtale skal blant annet omhandle detaljerte

løsninger for omlegging av eksisterende vann og avløpsledninger, samt nye VA-løsninger i forbindelse med byggeprosjektet.

2.6 Krav om konsekvensutredning?

1. Vurdering av behov for konsekvensutredning etter Forskrift om konsekvensutredninger § 6 og 8

I forbindelse med oppstart av planarbeidet ble det vurdert om planarbeidet utløste behov for konsekvensutredning. Etter en gjennomgang av Forskrift om konsekvensutredninger konkluderes det med at et slikt krav ikke utløses.

Alle detaljreguleringsplaner skal vurderes opp mot forskrift om konsekvensutredninger, siste versjon (2017-07-01).

§ 6. Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding

§ 6 gjelder for planer som fanges opp av kriteriene i Vedlegg I i Forskrift om konsekvensutredninger.

Planlagte tiltak fanges ikke opp av noen av kriteriene i vedlegg I.

§ 8. Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

Planarbeidet kan sies å falle inn under punkt 11 J i vedlegg 2 (Næringsbygg, herunder kjøpesentre som ikke inngår i pkt. 10 b, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål) siden deler av tiltaket er avvik fra kommuneplanens arealdel (næringsbebyggelse). Men konsekvensene anses som mindre betydelige med tanke på at tidligere- og planlagt arealbruk er ganske beslektet. Tiltaket skal også vurderes etter § 10.

§ 10. Kriterier for vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn

Tiltakets omfang er begrenset, og arealbruken er dessuten delvis sammenfallende med tidligere bruk av området. Iht. § 10 skal det sees hen til egenskapene ved planen eller tiltaket. På bakgrunn av dette og etter en grundig vurdering av § 10 a-h, legges det til grunn at tiltaket ikke fanges opp av kriteriene- eller gir vesentlige virkninger etter § 10.

Vedlagt reguleringsplanen ligger en mer en utfyllende vurdering.

Planlagte tiltak utløser ikke krav om konsekvensutredning.

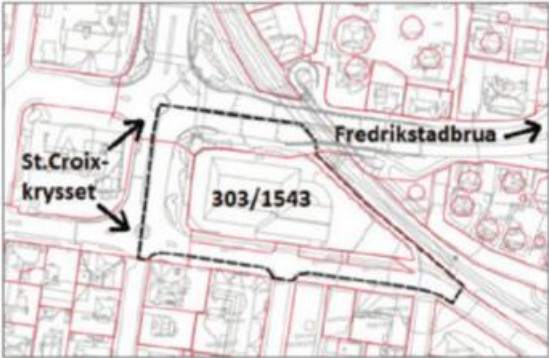
3 Planprosessen

Varsel om oppstart av planarbeidet ble kunngjort i Fredrikstad Blad den 13.01.2022. Høringsinstanser og naboer ble varslet ved brev den 09.01.2022. Frist for å gi merknader var den 10.02.2022. Ved merknadsfristen var det mottatt totalt 10 innspill, disse er gjengitt og kommentert i kapittel 8 (innkomne innspill). Det har blitt gjennomført et eget orienteringsmøte med Cicignon lokalsamfunnsutvalg (LSU) den 16.11.22. LSU sine kommentarer til prosjektet kan oppsummeres slik:

- At det skal sikres variasjon i fasade og arkitektur.
- Gode løsninger for håndtering av overvann
- Tiltaket tas godt imot da det er behov for en lokal matbutikk i området
- Det må sikres at lyskilder ikke virker sjenerende for naboer.

OPPSTART AV PLANARBEID

I medhold av Plan- og bygningsloven § 12-8 varsles det oppstart av planarbeid med privat detaljreguleringsplan for St.Croix forretning og næring (planID 3004 1214) i Fredrikstad kommune. Det varsles samtidig oppstart av forhandlinger om utbyggingsavtale, iht. Plan- og bygningsloven § 17. Forslagsstiller er St.Croix eiendom AS. HS Arealplan AS er engasjert som plankonsulent.



Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for etablering av vegserviceanlegg, lager, kontor, forretning og tjenesteyting innenfor planområdet. Planområdet er på ca. 9,2 daa. og ligger ved St.Croix i Fredrikstad. Planområdet berører eiendommene gnr/bnr 303/1543, 506/5, 506/3, 300/5, 300/593 og 300/591. Planområdet er avsatt til næringsbebyggelse og samferdselsanlegg samt teknisk infrastruktur i gjeldende kommuneplan. Planområdet berøres også av sone med krav om felles planlegging (H810). Planlagte tiltak er vurdert til å ikke utløse krav om konsekvensutredning (KU). Varslingsbrev og KU-notat finnes på Fredrikstad kommune sin hjemmeside, <https://www.fredrikstad.kommune.no/kunngjoringer/>

Merknader kan sendes til HS Arealplan v/Håvard Skaaden: hs@hsarealplan.no eller Langøyåsen 61, 1679 Kråkerøy innen den 10.02.2022

HS arealplan

Figur 3: Bilde fra annonse/kunngjøring i Fredrikstad blad.

4 Planstatus og rammebetingelser (Med vekt på avvik fra overordnet plan)

4.1 Overordnede planer

Statlige planer

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025)

Retningslinjene har som mål å fremme en helhetlig og bærekraftig tilnærming til bolig-, areal- og transportplanlegging. Planleggingen skal støtte utviklingen av bærekraftige byer og lokalsamfunn, bidra til verdiskaping og helse, samt redusere klimagassutslipp og tap av naturressurser.

Statlige planretningslinjer for klima og energi (2024)

Formålet med retningslinjene er å sikre at klima og energi vektlegges i planleggingen etter plan- og bygningsloven og øvrig myndighetsutøvelse og virksomhet i staten, kommunene og fylkeskommunene. Gjennom planleggingen skal det blant annet legges til rette for:

- arealbruk og løsninger som reduserer klimagassutslippene, opprettholder arealenes evne til karbonopptak- og lagring og støtter omstilling til et lavutslippssamfunn
- effektiv og fleksibel energibruk
- utbygging av fornybar energi
- en sirkulær økonomi
- at samfunnet og økosystemene forberedes på og tilpasses et klima i endring

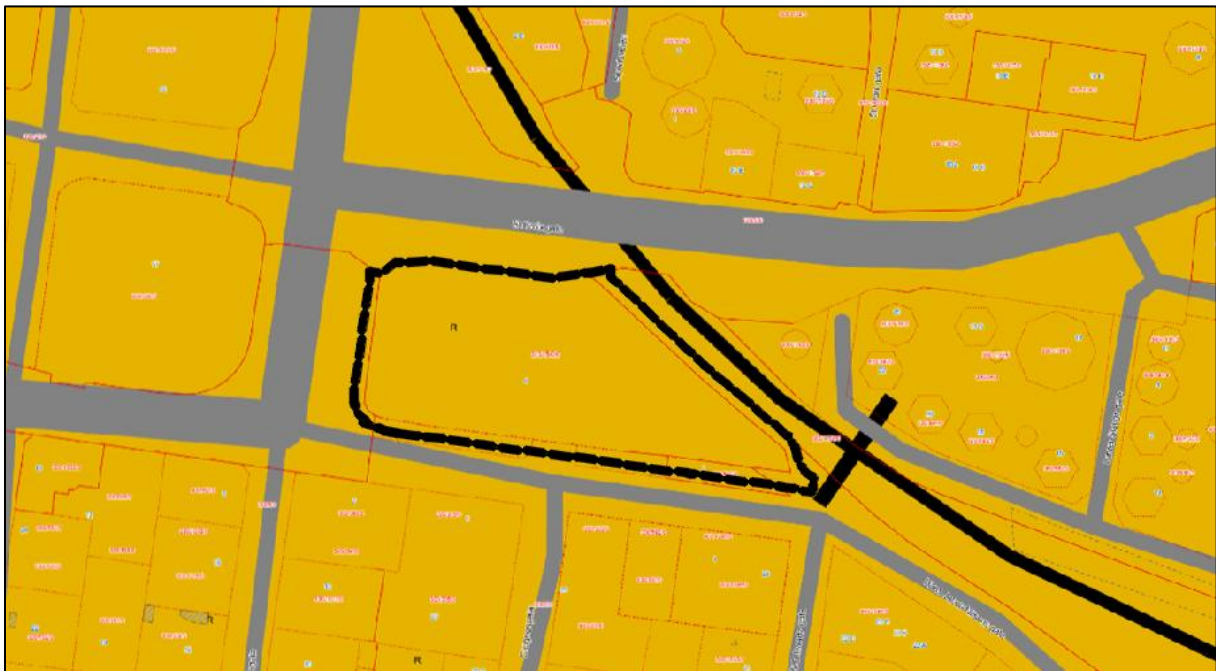
Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)

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

Fylkeskommunale planer

Fylkesplanen – Østfold mot 2050 (2018)

I gjeldende fylkesplan for Østfold er planområdet i sin helhet vist som *tettbebyggelse* og innenfor *langsiktig grense for fremtidig tettbebyggelse*. Fylkesplanen vektlegger blant at planleggingen skal skje etter det såkalte ABC-prinsippet, rett virksomhet på rett sted. Reguleringsplanen åpner for etablering av matbutikk og andre virksomheter i tråd med ABC-prinsippet.



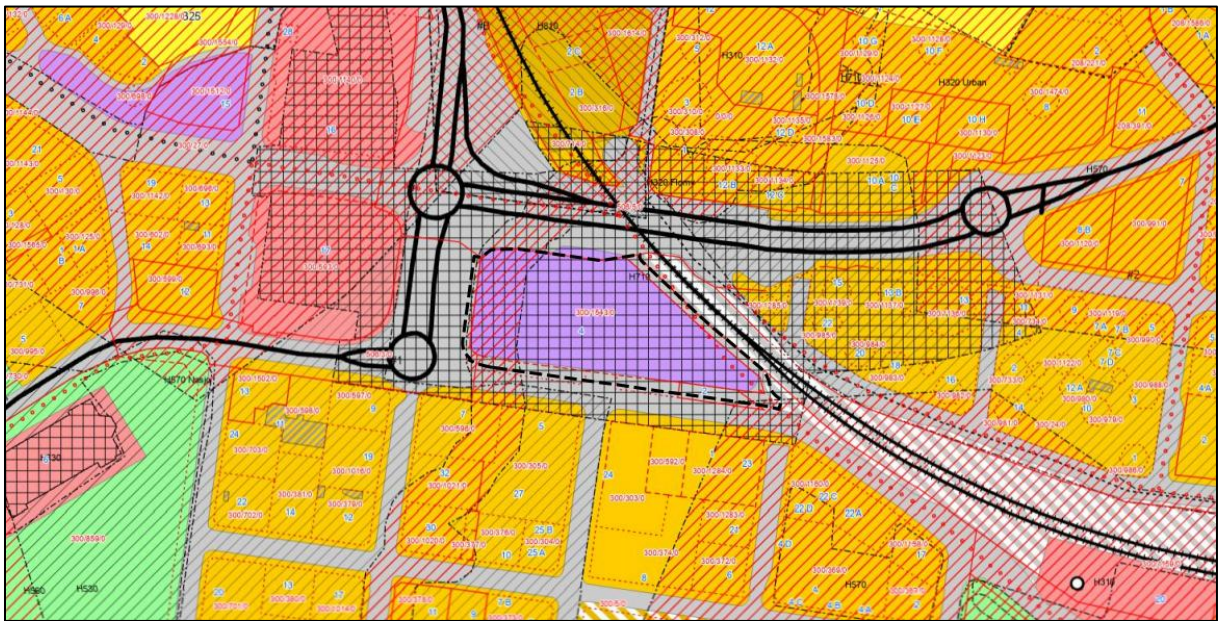
Figur 4: Utklipp fra Østfold fylkesplan. Planområdets beliggenhet er fremhevet med sort stiplet linje.

Kommunale planer

Kommuneplanens arealdel (2023 - 2035)

Området er i kommuneplanens arealdel avsatt til næringsbebyggelse. Næringsbebyggelse åpner i utgangspunktet for lager, industri og håndverksbedrifter. Det er derfor et lite avvik mellom kommuneplanen og tidligere bruk av området. Området har siden tidlig 90-tallet vært benyttet til bensinstasjon, storkiosk og parkeringshus.

Denne reguleringsplanen legger opp til fremtidig bruk av eiendommen til dagligvareforretning, lager, tjenesteyting og kontor.



Figur 5: Utklipp fra kommuneplanens arealdel og plangrense for dette planarbeidet.

Kommunedelplan for klima 2019-2030

I kommunedelplan for klima er det definert følgende mål og strategier:

- Innen 2030 skal klimagassutslippene være redusert med minst 60 prosent, sammenliknet med 2016.
- Fredrikstad skal bidra til at Østfold-regionen oppnår netto null klimagassutslipp innen 2050 ved både å redusere utslippene og øke CO₂-opptakene i Fredrikstad.
- Fredrikstad skal bidra til å oppnå det globale lavutslippssamfunnet innen 2050.

Kommuneplanens samfunnsdel

Fredrikstad kommune har gjennom visjonen om «den lille verdensbyen» definert utvalgte innsatsområder som skal gjøres gjeldene. Gjennom innsatsområdene våre – å leve, å skape og å møte fremtiden i Fredrikstad skal vi sørge for at Fredrikstad ikke bare skal være en by i vekst, men en by som vokser på en bærekraftig måte.

Hovedsykkelveier for Fredrikstad og Sarpsborg (HFS) (2017)

I følge HFS tilsier områdets beliggenhet at det er gode forutsetninger for å kunne ankomme resten av Fredrikstad sentrum med sykkel. HFS peker på en del av strekning 4B.1, Jernbanegata, fra Ferjestedsveien til St.Croix. Strekningen er totalt 474 meter lang, og det er ønskelig å legge til rette for både fortau og gang- og sykkelvei. Det er fortau langs strekningen i dag. Det er imidlertid mye gateparkering og generelt uoversiktlig flere steder, og for syklist er det mest hensiktsmessig å dele kjøreveien med bilene.

Trafikksikkerhetsplan (2023-2026)

Trafikksikkerhetsplanen danner grunnlag for utformingen og prioriteringen av ulike strategier og tiltak. Hovedformålet med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å intensivere og koordinere kommunens arbeid med trafikksikkerhet, med sikte på å redusere antall ulykker og følelsen av utrygghet, særlig blant myke trafikanter. Denne planen bygger på regjeringens nullvisjon, som er en langsiktig ambisjon om å oppnå null dødsfall og livsvarige skader som følge av trafikkulykker.

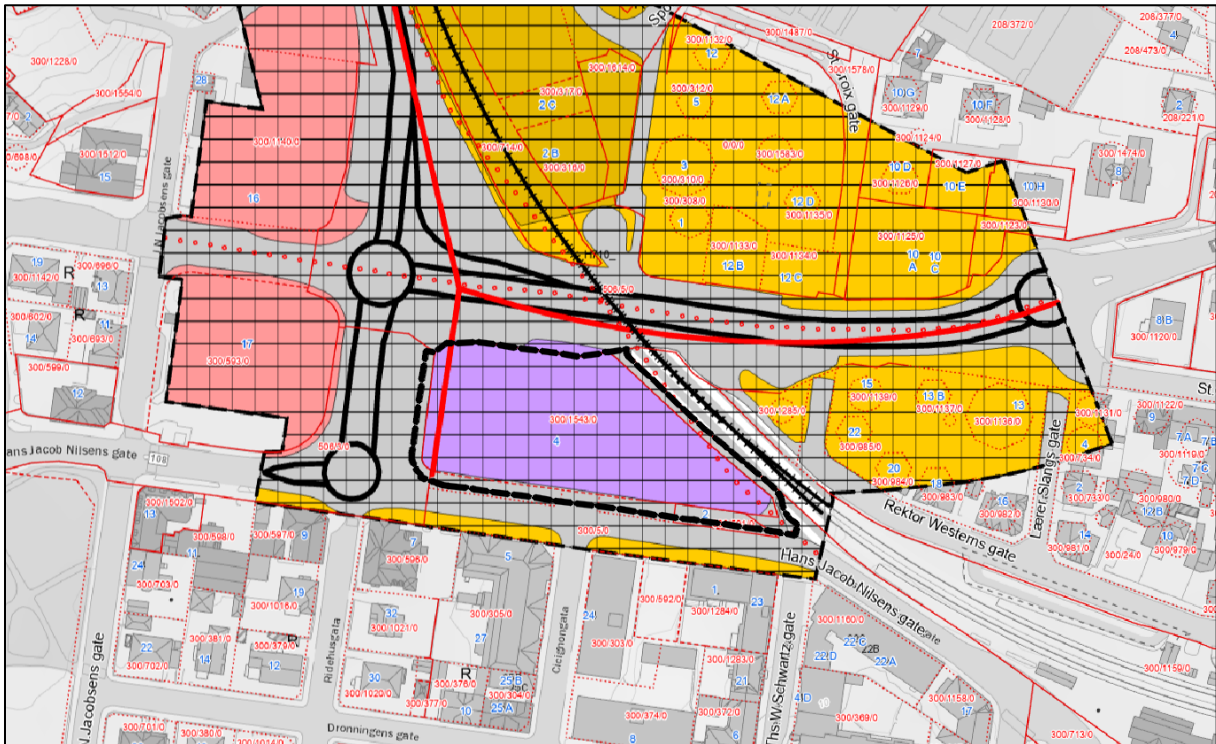
Overvannsrammeplan

Hovedmålsetting for overvannshåndteringen er opprettholdelse av vannbalanse innenfor nedbørsfeltet som planområdet berører. Overvann kan for eksempel føres til terreng eller i grøft på egen tomt. På den måten kan vannet fordrøyes på egen grunn uten å belaste tilstøtende arealer.

Kommunedelplan for Intercity (2020)

Planområdet berøres av kommunedelplan for Intercity. Kommunedelplanen omhandler i hovedsak løsninger for jernbane og tiltak på RV110. For store deler av de omkringliggende arealene langs jernbanen er tidligere reguleringsformål videreført i planen for Intercity, eventuelt med et overordnet hovedformål (bebyggelse og anlegg). Næringsbebyggelsesformålet fra kommuneplanen er også videreført i Intercity-planen. Planlagte tiltak er derfor i tråd med kommunedelplanen for Intercity på tilsvarende måte som kommuneplanen.

Kommunedelplanen viser en veldig grov plassering av ny RV110 (se rød strek i neste kart). Dette er imidlertid ikke prosjektert med nøyaktig plassering, og det foreligger ingen konkrete planer om å oppgradere RV110. Statens vegvesen og Østfold Fylkeskommune har begge gitt uttalelse til planarbeidet, og nødvendige avklaringer vedrørende arealbruk og byggegrenser anses ivaretatt i denne reguleringsplanen.



Figur 6: Utdrag fra kommunedelplan for Intercity sammen med plangrensen.

FNs bærekraftsmål

«FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. FNs bærekraftsmål består av 17 mål og 169 delmål. Målene skal fungere som en felles global retning for land, næringsliv og sivilsamfunn».

Følgende mål anses å være de mest relevante for dette planarbeidet:

- Mål 9: Industri, innovasjon og infrastruktur
- Mål 11: Bærekraftige byer og samfunn
- Mål 12: Ansvarlig forbruk og produksjon
- Mål 13: Stoppe klimaendringene

4.2 Gjeldende reguleringsplaner

Reguleringsplan St.Croix-krysset (arealplanID 3107 312)

Gjeldende reguleringsplan åpner for at området tillates benyttet til parkering/terminal med mer.

Nedenfor er utdrag fra bestemmelsene gjengitt:

«Spesialområde, T1: Parkering/Terminal. Området disponert til dette formål skal nyttes for å betjene trafikken. Det kan være parkering, bussoppstillingsplass eller terminalfunksjon for kollektivtrafikk. Dersom området bebygges skal det innpasses en trase for en enfeltsbro langs jernbanen, og bygningsrådet skal forlange bebyggelsesplan».

Nedenfor vises et utklipp fra gjeldende reguleringsplaner i området sammen med plangrensen for dette planarbeidet (se sort stiplet strek).



Figur 7: Gjeldende reguleringsplaner sammen med plangrensen for ny reguleringsplan.

4.3 Tilgrensede planer

Områdene nord- og øst for planområdet omslutes av kommunedelplan for Intercity og regulerede veiarealer. Brannstasjonen mot vest er uregulert. Kvartalene syd for planområdet er regulert til boligformål og kombinerte formål i reguleringsplan for Cicignon (ID220). Her finnes flere virksomheter i form av mindre kontorer, verksted med mer. De øvre etasjene i bygningene består i hovedsak av leiligheter.

4.4 Temaplaner

Stedsanalyse Cicignon

Planområdet er ikke direkte omtalt i stedsanalysen, men analysen peker mye på den historiske utviklingen i nærområdet. Planområdet ligger langs akse mellom St.Croix-huset og jernbanestasjonen, som har spilt sentrale roller i utviklingen av historien til St.Croix. St.Croix-huset er drevet etter *allaktivitetsprinsippet*. Det er en kulturell arena og smeltedigel med stort rom for mangfold og et sted for opplevelser og utfoldelse. St.Croix-huset blir brukt til kulturarrangement, sosiale tilstelninger, kurs med mere.

Jernbanen kom i 1879, og har siden spilt en viktig rolle for både Cicignon og resten av Fredrikstad. Typisk for etableringen av mange nye offentlige og allmennyttige bygg var at de ble bygget mellom den såkalte Forstaden (dagens sentrum) og Festningsbyen langs Ferjestedsveien.

5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

5.1 Planområdet

I figur 2 vises planområdet. Eiendommene som ønskes utviklet er gnr/bnr. 300/1543. Deler av tilstøtende kjøreveier på gnr/bnr. 300/591, 300/593, 300/5 og 506/3 inngår også i planområdet. I

neste figur vises området som ønskes utviklet. Arealet består i dag av en åpen gruset plass, etter at bebyggelsen ble revet i 2022. Arealet benyttes til parkering.



Figur 8: Bilde som viser dagens bruk av området.

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Eiendommen har tidligere vært bebygd med bensinstasjon, storkiosk og parkeringshus. Våren 2022 ble imidlertid all bebyggelse på eiendommen revet, og per i dag er området planert og benyttes som parkeringsplass.

Mot både nord, vest og øst er planområdet omgitt av jernbane og større trafikkarealer. Nærmeste bygning mot vest er brannstasjonen og St.Croix-huset mot nordvest. Syd for planområdet er det et sammenhengende og definert boligstrøk, som markerer utkanten av den karakteristiske kvartalsbebyggelsen på Cicignon.

Området bærer også tydelig preg av å være et trafikknutepunkt, med en stor andel trafikkarealer og lite tilrettelagt for aktivitet og opphold. Innenfor planområdet er det innslag av busker og enkelte høye trær.

5.3 Stedets karakter

St. Croix er et historisk byområde i Fredrikstad, og har gjennom årene utviklet seg fra landlige eiendommer til et urbant strøk med variert bebyggelse. Området er preget av en blanding av historiske bygninger og nyere bebyggelse, med et aktivt kulturliv og viktige institusjoner som bidrar til byens identitet. I nærområdet finner man blant annet St. Croix-huset, en bygning i upusset tegl opprinnelig oppført som St. Croix skole i 1875, som i dag fungerer som et offentlig kulturhus for byen. Videre ligger også Fredrikstad domkirke og brannstasjonen i umiddelbar nærhet til planområdet, to sentrale institusjoner i Fredrikstads bybilde.

Bebyggelsen i nærområdet varierer i alder, med noen bygninger som skriver seg helt tilbake til 1850-tallet. En stor del av området ble imidlertid utbygd rundt århundreskiftet til 1900-tallet, mens nyere

innslag, som enkelte boligblokker og brannstasjonen, har kommet til i senere tid. Dette gir området en blanding av ulike arkitektoniske stilarter, avhengig av byggeperioden.

Til tross for denne variasjonen mener mange at nærområdet har et særegent og harmonisk bygningsmiljø, preget av eldre, velholdt bebyggelse. Dette er spesielt tydelig mot syd, på Cicignon, hvor den klassiske kvartalsstrukturen fortsatt er fremtredende og lett gjenkjennelig.

Selve planområdet ligger i et trafikknutepunkt, både med tanke på de store veiforbindelsene, men også som et kollektivknutepunkt med umiddelbar tilgjengelighet til både kollektivholdeplasser og togstasjon. Området utgjør en del av Fredrikstad sentrum, og ligger i randsonen av det som kan kalles et indre sentrumsområde.

Sommeren 2024 ble også deler av det tidligere sykehuset omgjort til skolebebyggelse, og deler av Frederik 2. vgs. flyttet inn hit. Dette har tilført nærområdet mer aktivitet av spesielt ungdom, men også voksne ansatte i skolens åpningstid.

5.4 Landskap

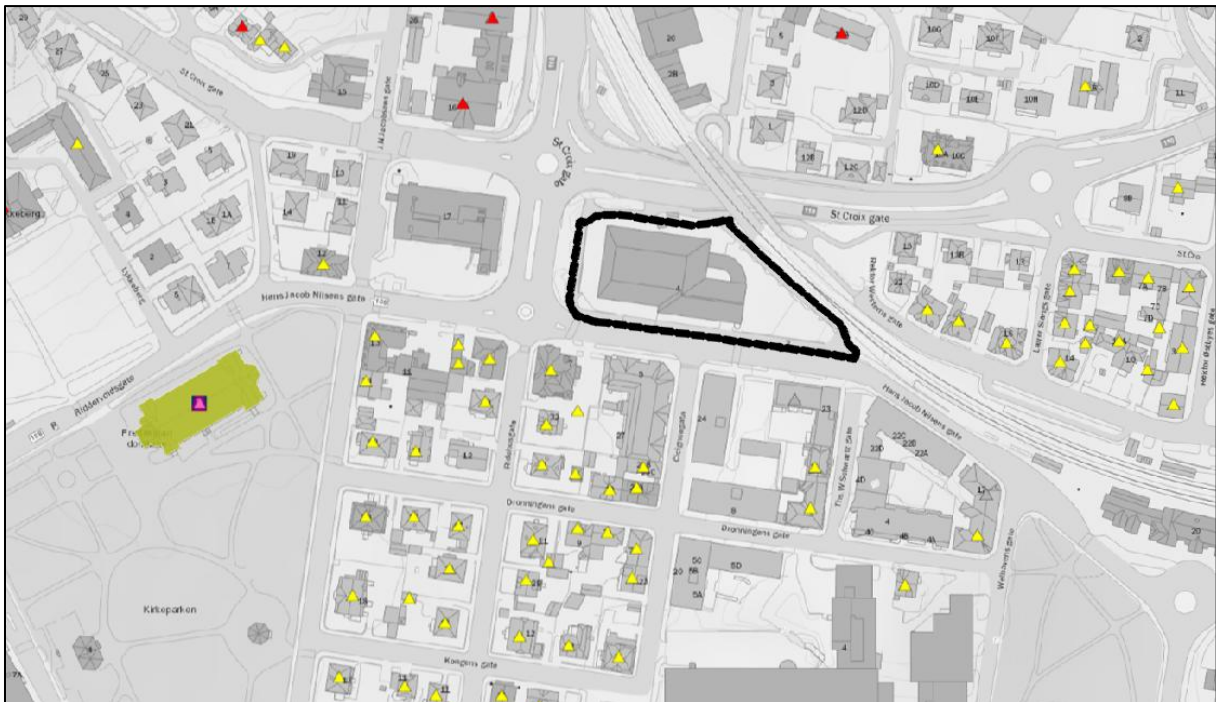
Selve utbyggingsområdet er forholdsvis flatt med en intern høydeforskjell på cirka 2 meter, med fall mot nordvest. Cicignon og store deler av Fredrikstad sentrum med dets randsoner er også å regne som forholdsvis flate, og består i hovedsak av løsmasser/fyllmasser i et landskap med slake og små høydevariasjoner. Det er generelt lite fjell i dagen i nærområdet. Mot nord er det imidlertid innslag av åser og fjell, med blant annet Speiderfjellet og Kapellfjellet. Enda lenger mot nord finnes også Bryggerifjellet og Utsikten/Lahellemoen, som er større og mer langstrakte åser/fjellrygger.



Figur 9: Planområdet er fremhevet med gult omriss.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er flere eldre bygninger i området, inkludert SEFRAK-registrerte bygg, som bidrar til bydelen og Fredrikstads identitet. Blant disse er Domkirken og St. Croix-huset spesielt fremtredende. Figuren nedenfor viser plasseringen til de SEFRAK-registrerte bygningene i forhold til plangrensen. Avstanden fra den eldre nabobebyggelsen i syd til den nye planlagte bebyggelsen innenfor planområdet vil være cirka 35 meter i luftlinje. Tilgrensende kjøreveier som Hans Jacob Nielsens gate, som krysser mellom planområdet og den eldre kvartalsbebyggelsen, tilhørende trekker og planlagt beplantning bidrar også til å danne en overgangssone mellom ny og eldre bebyggelse.



Figur 10: Oversikt over SEFRAK-registrerte bygninger i nærområdet, fremhevet med gule og røde trekkanter. Domkirken er fredet og er markert med et eget symbol. Planområdet er vist med sort omriss.

I forbindelse med planarbeidet har Multiconsult gjennomført en kulturminnedokumentasjon/-kartlegging for området og det planlagte prosjektet. Nedenfor er oppsummering av hva som kjennetegner området:

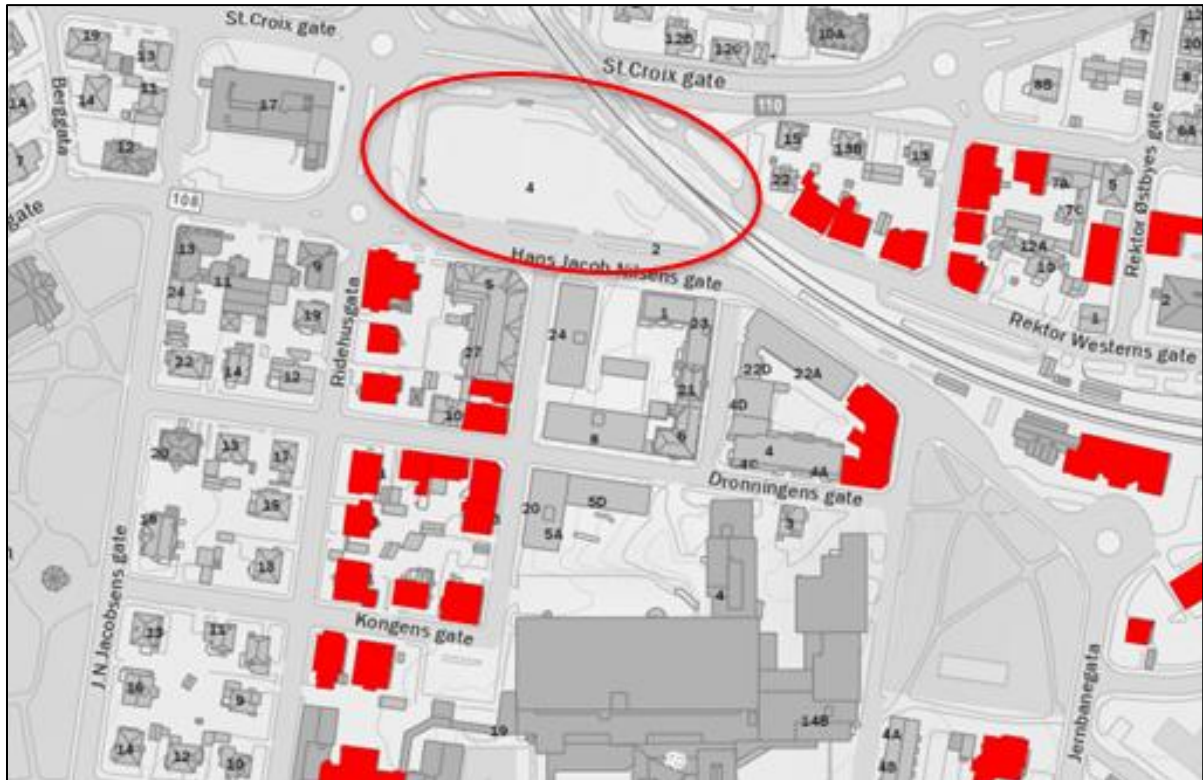
- Kulturmiljøets nasjonale interesse

Planområdet ligger i randsonen til Fredrikstad Vestsiden (K255), et kulturmiljø av nasjonal interesse med sterk tilknytning til Fredrikstads industrihistorie. Området formidler byutviklingen fra 1800-tallet og frem til i dag med en rik blanding av stiluttrykk. Bebyggelsen innenfor kulturmiljøet er lite endret, og er i stor grad tegnet av noen av landets ledende arkitekter på den tiden da de ble oppført.

- Rød liste – verneverdige bygninger

I henhold til Fredrikstad kommunes listeføring for verneverdig bygninger, er det registrert flere bygninger i nærområdet. Følgende eiendommer er nærmest planområdet:

- Hans Jacob Nilsens gate 7
- Ridehusgata 30 og 32
- Cicignongata 25 a/b/c
- Dronningens gate 2
- Jernbanegata 17



Figur 11: Rød-listen som viser verneverdige bygninger i nærheten av planområdet.

- Registrerte kulturminner

Det er ingen automatisk fredede kulturminner innenfor selve planområdet.

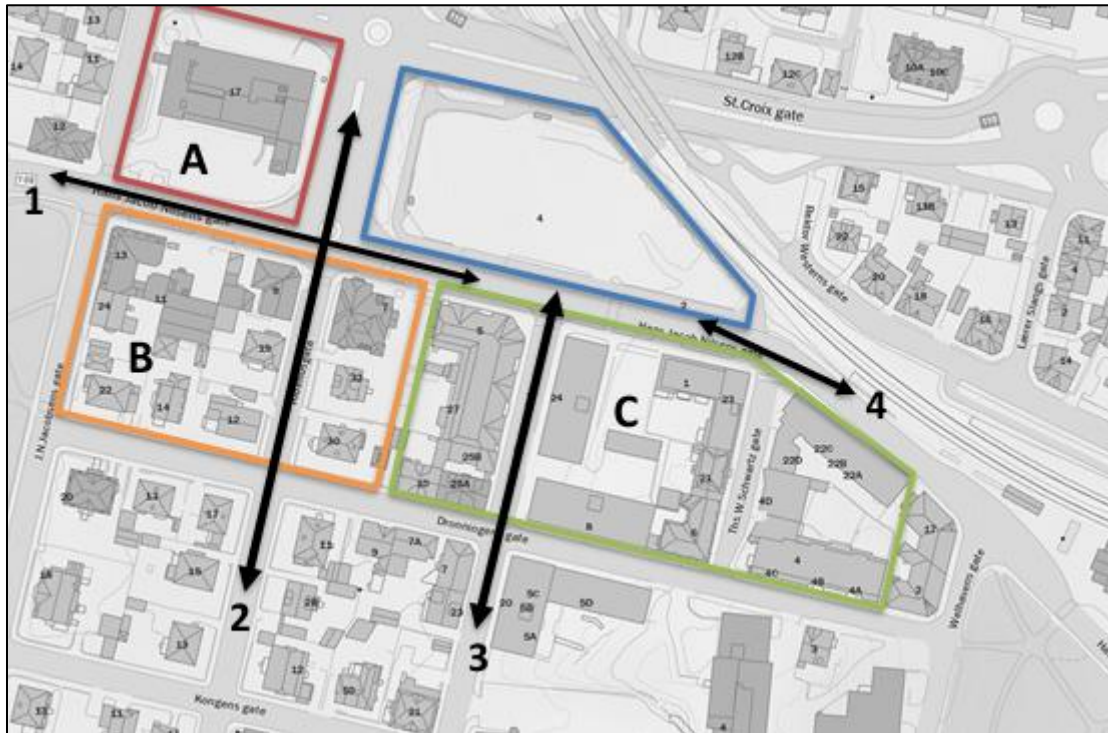
Nærområdet har flere SEFRAK-registrerte bygninger bygd etter 1850, men disse har ikke formelt vern. Domkirken er fredet.

- Nærområdet – arkitektur og oppbygging

I rapporten er nærområdet inndelt i tre mindre delområder. Delområdene er avgrenset på grunnlag av bebyggelsens karakter, som varierer mellom de tre områdene (A, B og C).

Nedenfor gjengis utdrag fra rapporten:

- Område A: Består i sin helhet av Fredrikstad brannstasjon. Brannstasjonen er et tydelig signalbygg i det omkringliggende nærmiljøet. Bygningen er trukket frem i kommunens kulturminneplan som et viktig bygg i etterkrigsmodernistisk stil.
- Område B: Utgjør bygninger fra etter 1899. De SEFRAK-registrerte bygningene i området er datert fra 1899 til 1932. Områdets kvartalsstruktur med boliger og hager er bevart. De eldste husene ligger ut mot gaten, mens de fleste husene fra 1920-30 ligger tilbaketrukket med en forhage ut mot gaten. Bygningsmaterialene i eksteriørene er trekledning, teglstein og pusset mur.
- Område C: Består for det meste av moderne leilighetsbygg. Disse er oppført med ulike takformer og består av både tre og mur.



Figur 12: Soneinndeling A-B-C som avgrensar byggeskikk og stilarter i nærområdet (Multiconsult)

For mer detaljert informasjon vises det til kulturminnedokumentasjonen som ligger vedlagt reguleringsplanen.

5.6 Naturverdier

I Miljødirektoratets kartbase er det ikke registrert noen arter med form for vern innenfor planområdet. Det er imidlertid flere trær innenfor planområdet som representerer en estetisk verdi og som tilfører området grønne innslag. Eksisterende trær bidrar også til å ramme inn/definere byggeområdet. Forslagsstiller har gjennomført en innmåling av alle trærne innenfor planområdet, og reguleringsplanen gir føringer for hvilke trær som skal bevares samt krav om etablering av nye trær.

5.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Planområdet har tidligere vært benyttet som bensinstasjon og parkeringshus. Området er ikke egnet til rekreasjon.

5.8 Landbruk

Planområdet representerer ingen verdi for landbruket.

5.9 Trafikkforhold

I dette kapitlet er en grov beskrivelse av dagens trafikkforhold. For mer detaljert informasjon vises det til trafikkanalysen som ligger vedlagt reguleringsplanen.

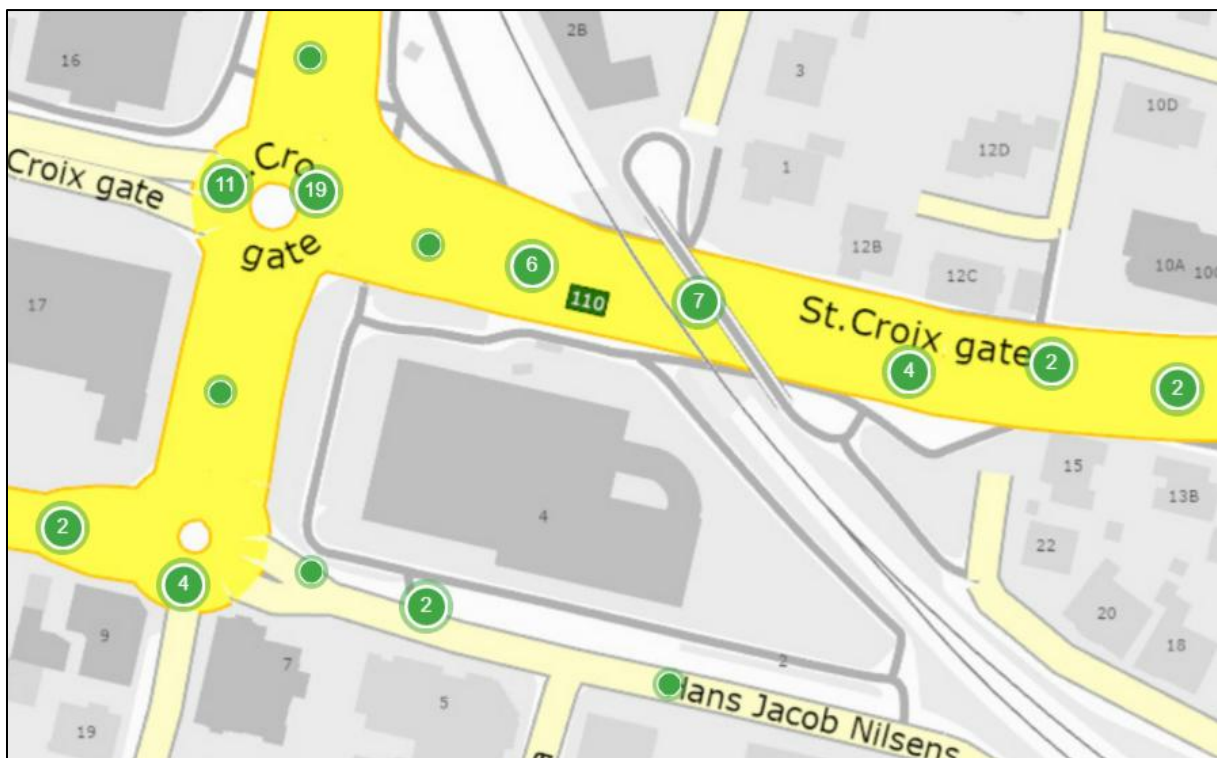
Kjøreadkomst

Planområdet er lokalisert i et sentralt trafikkknutepunkt i Fredrikstad. St. Croix-krysset, er en av hovedinnfartsårene til Fredrikstad, og er et av byens mest trafikkerte kryss. Adkomst til planområdet er fra nord og nordøst via riksvei 110 (RV110) og fra vest via fylkesvei 108 (FV108). Fra sør ankommes planområdet fra Hans Jacob Nilsens gate, som er en kommunal vei. Det er i dag tre eksisterende

adkomster til planområdet, en mot vest som tidligere betjente bensinstasjonen og storkiosken, en sentralt plassert fra sør som adkomst til parkeringshuset som i dag er revet, og en adkomst fra øst til den tidligere overflateparkeringen som lå øst for parkeringshuset.

Ulykkessituasjon

Området har hatt flere registrerte trafikkulykker, noe som sannsynligvis kan tilskrives de generelt høye trafikktallene i dette knutepunktet. Det er imidlertid ikke identifisert at området er et spesielt utsatte ulykkespunkt. Trafikkplanlegger har vurdert at det planlagte tiltaket er akseptabelt ut fra et trafiksikkerhetsperspektiv. Nedenfor vises en illustrasjon av de registrerte trafikkulykkene i området.



Figur 13: Kart som viser oversikt over registrerte trafikkulykker (nasjonal veidatabase), fremhevet med grønne prikker.

Trafiksikkerhet for myke trafikanter

Både planområdet og området generelt har meget god tilgjengelighet for myke trafikanter. Det er gang- og sykkelveier eller fortau i alle retninger innenfor planområdet. Mot nord og vest er det etablert planfri kryssing, med egne underganger. Mot sør er det to fotgjengeroverganger over Hans Jacob Nilsens gate.

Kollektivtilbud

Kollektivholdeplassen «St.Croix-undergangen» ligger langs riksvei 110, nordøst for planområdet. Herfra går det regelmessige avganger med både lokalbusser og Glommaringen. Spesielt trekkes Glommaringen frem som et godt tilbud med hyppige avganger mellom Fredrikstad og Sarpsborg sentrum, det er avganger hvert kvarter på morgenen og ettermiddagen.

5.10 Barns interesser

Planområdet er i dag en gruset åpen parkeringsplass, og derfor lite egnet som oppholdssted for barn. Det er ikke kjent at barn og unge benytter området.

5.11 Sosial infrastruktur

Sosial infrastruktur anses ikke relevant for planlagte prosjekt.

5.12 Universell tilgjengelighet

Selve planområdet er forholdsvis flatt med et jevnt fall mot vest. Den interne høydeforskjellen er cirka 2 meter. Det er gode forutsetninger for å sikre nødvendige krav til universell utforming innenfor området.

5.13 Teknisk infrastruktur

Vann og avløp

Hovedledningene ligger i umiddelbar nærhet. Enkelte ledninger krysser tomten og det må tas høyde for at dette må omlegges i forbindelse med oppføring av ny bebyggelse. Nødvendige hensyn er ivarettatt gjennom dialogen med kommunen og Byggeteknisk forskrift TEK som har føringer knyttet til etablering av ny bebyggelse over/ved VA-ledninger.

Trafo

Det eksisterer ikke trafo innenfor planområdet, men lokalt strømnett finnes i nærområdet. Reguleringsbestemmelsene ivaretar mulighet for opparbeidelse av trafo ved behov.

Energiforsyning og alternativ energi, fjernvarme m.m

Området ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme, og tilknytningsplikt og unntaksbestemmelser gjelder. 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.

5.14 Grunnforhold

Stabilitetsforhold

I neste figur vises et kartutsnitt fra NGU's løsmassekart, kartet indikerer at det er stor andel marine havavsetningern nordøst for planområdet.

I forbindelse med planarbeidet er Geoteknikk1 engasjert til å vurdere områdestabiliteten for det aktuelle prosjektet. Rapporten konkluderer med at det med grunnlag i analysen av områdets topografi og grunnforhold, ikke er en reell fare for områdeskred på tiltaksområdet. Videre anses kravet i TEK17 §7-3 «Sikkerhet mot skred» ivarettatt, og utbygging kan gjennomføres uten behov for særskilte tiltak med tanke på områdestabilitet.

For mer detaljert informasjon vises det til rapporten i som ligger vedlagt reguleringsplanen.



Figur 14: Løsmassekart fra NGU. Grå farge er fyllmasse og blå farge er marin havavsetning. Rosa farge er bart fjell.

Radon

I neste figur vises et radonkart for området. Siden området er preget av stor andel løsmasser og lite fjell i dagen, er det ikke nødvendigvis konsentrasjon av radon innenfor planområdet. Imidlertid forekommer det ofte i denne typen byggeprosjekt at det er konsentrasjoner av radon i tilkjørte fyllmasser. Byggteknisk forskrift ivaretar nødvendig grad av sikringstiltak mot radongasser for nye bygg.



Figur 15: Radonkart. Grå farge symboliserer usikker og rosa farge symboliserer høy aktsomhetsgrad. Registreringen kan ha en viss grad av usikkerhet.

Forurensset grunn

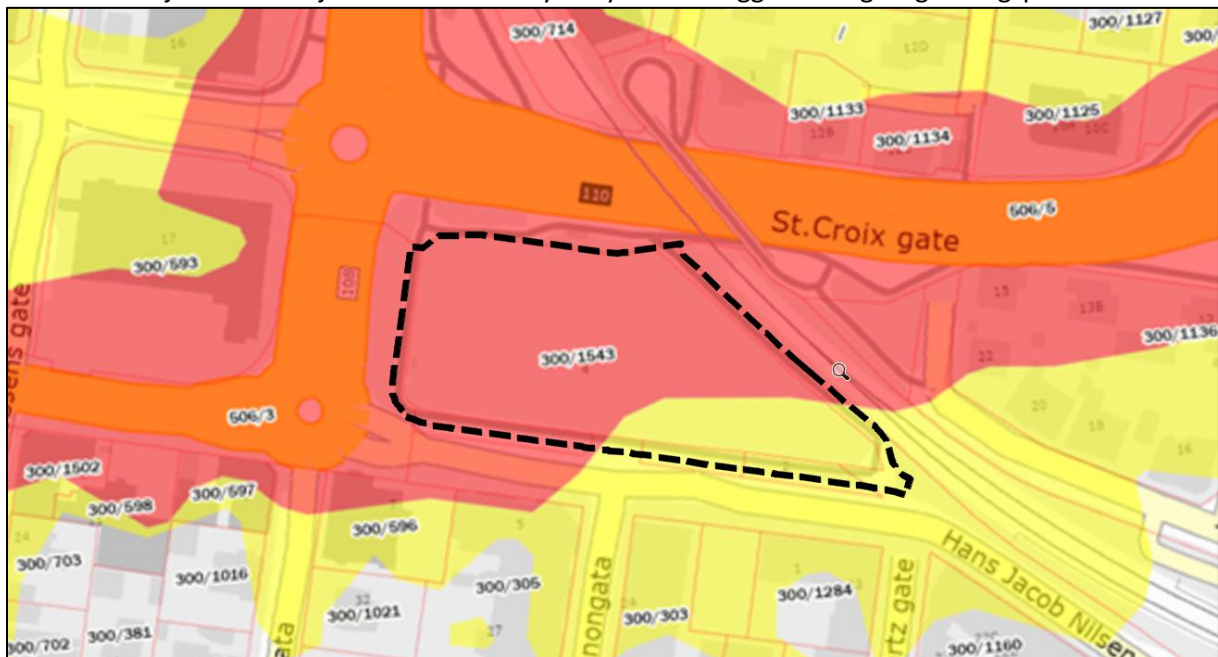
Inntil bebyggelsen ble revet, var det i nærmere 30 år en bensinstasjon innenfor planområdet. Denne type arealbruk kan ofte føre til at det har oppstått forurensing i grunnen, ved at det for eksempel har forekommet oljesøl eller lignende. På bakgrunn av dette er det gjennomført miljøteknisk grunnundersøkelser innenfor planområdet, samt utarbeidet en tiltaksplan.

Nødvendige hensyn ble fulgt opp i forbindelse med avvikling og fjerning av tidligere bebyggelse og nedgravde tanker med mere, slik at forurensede masser ble håndtert forskriftsmessig korrekt. Det vil også være fokus på å sikre riktig håndtering av massene i det påfølgende arbeidet med gjennomføring av reguleringsplanen.

5.14 Støyforhold

Planområdet berøres av både gul- og rød støysone. Det er i forbindelse med planarbeidet utarbeidet en støyanalyse som gir anbefalinger for hvordan støykravene kan overholdes. Støyutredningen ble utarbeidet da det fremdeles var bebyggelse på tomten og viser at planområdet ligger i både rød og gul støysone, men at det kan oppnås tilfredsstillende lydnivå ved å sørge for at krav til innendørs lydnivå overholdes på eksempelvis kontorer og møterom. I neste figur er et bilde som viser støysonene etter at bebyggelsen på tomten ble fjernet. Støysonene fordeles litt annerledes i planområdet etter at bebyggelsen ble fjernet, men forutsetningene med tanke på gjennomføringen av prosjektet anses å ikke være påvirket.

For mer detaljert informasjon vises det til støyanalysen som ligger vedlagt reguleringsplanen.



Figur 16: Utdrag av støysonekart sammen med planområdet. Som man kan se berøres planområdet av både gul- og rød støysone (arcgis.com).

5.15 Luftforurensing

Planområdet ligger ved riksvei 110 og fylkesvei 108, der trafikken kan være eksponent for noe forurensing. I forbindelse med planarbeidet er det gjort en egen utredning av luftkvaliteten. Utredningen anbefaler av det sikres avbøtende tiltak enten i form av støyskjermer eller at luftinntak

på bebyggelsen orienteres mot øst og sør, vekk fra forurensningskilden. Rapporten i sin helhet ligger vedlagt reguleringsplanen.



Figur 17: Spredningskart som viser modellerte konsentrasjoner av svevestøv (PM10) (Rambøll)

5.16 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Ved utarbeidelse av nye reguleringsplaner stilles det krav til at det skal utarbeides ROS-analyse for planområdet ved dagens situasjon.

Metoden i denne analysen er bygget på veiledningen «Samfunnssikkerhet i arealplanleggingen» (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, 2010). Skjematisk kan arbeidsgangen og metoden i arbeidet framstilles slik:

Tabell 1. Tabell for samlet risikovurdering.

		KONSEKVENNS				
		1. Ufarlig	2. En viss fare	3. Kritisk	4. Farlig	5. Katastrofalt
SANNSYNLIGHET	1. Lite sannsynlig					
	2. Mindre sannsynlig					
	3. Sannsynlig					
	4. Meget sannsynlig					
	5. Svært sannsynlig					

- Hendelser i røde felt: Tiltak er nødvendig.
- Hendelser i gule felt: Tiltak vurderes ut fra kostnad ifht. nytte.
- Hendelser i grønne felt: Lite kostnadskrevende tiltak gjennomføres.

HS arealplan

Tiltak som reduserer sannsynlighet vurderes først. Hvis dette ikke gir effekt eller er mulig vurderes tiltak som begrenser konsekvensene.

Tabell 2: Bruttoliste mulige uønskede hendelser

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sanns.	Kons.	Risiko	Kommentar/tiltak
Natur- og miljøforhold					
<i>Ras/skred/flom/grunnforhold.</i>					
1. Masseras/skred	Ja	1	4		Området kan bestå av marine avsetninger
2. Snø/isras	Nei				
3. Flomras	Nei				
4. Elveflom	Nei				
5. Tidevannsflom	Nei				
- Havnivåstigning	Nei				
6. Radongass	Ja	1	2		Fare for radon i grunnen
<i>Vær, vindeksponering. Er området:</i>					
7. Vindutsatt	Nei				
8. Nedbørutsatt	Nei				
<i>Natur- og kulturområder:</i>					
9. Sårbar flora	Nei				
10. Sårbar fauna/fisk	Nei				
11. Verneområder	Nei				
12. Vassdragsområder	Nei				
13. Fornminner (fredet)	Nei				
14. Kulturminne/-miljø	Nei				
Menneskeskapte forhold					
<i>Strategiske områder og funksjoner.</i>					
15. Vei, bru, knutepunkt	Nei				
16. Havn, kaianlegg	Nei				
17. Sykehus/-hjem, kirke	Nei				
18. Brann/politi/sivilforsvar	Nei				
19. Kraftforsyning	Nei				
20. Vannforsyning	Nei				
21. Forsvarsområde	Nei				
22. Tilfluktsrom	Nei				
23. Områder for idrett/lek	Nei				
24. Park; rekreasjons-områder	Nei				
25. Vannområder for friluftsliv	Nei				
<i>Forurensningskilder. Berøres planområdet av:</i>					
26. Akutt forurensning	Nei				
27. Permanent forurensning	Nei				
28. Støv og støy; industri	Nei				
29. Støv og støy; trafikk	Ja	4	1		Støy og støv fra trafikk langs RV110 og FV108
30. Støy; andre kilder	Nei				
31. Forurenset grunn	Ja	1	1		Tidligere virksomhet kan ha bidratt til forurenset grunn
32. Forurensning i sjø	Nei				
33. Høyspentlinje (stråling)	Nei				
34. Risikofylt industri	Nei				
35. Avfallsbehandling	Nei				
36. Oljekatastrofeområde	Nei				

HS arealplan

<i>Medfører planen/tiltaket:</i>					
37. Fare for akutt forurensning	Nei				
38. Støy og støv fra trafikk	Nei				
39. Støy og støv fra andre kilder	Nei				
40. Forurensning i sjø	Nei				
41. Risikofylt industri	Nei				
<i>Transport. Er det risiko for:</i>					
42. Ulykke med farlig gods	Nei				
43. Vær/føre begrenser tilgjengelighet til området	Nei				
<i>Trafikksikkerhet:</i>					
44. Ulykke i av-/påkjørsler	Ja	1	3		Generell trafikkfare ved veianlegg
45. Ulykke med gående/syklende	Nei				
46. Ulykke ved anleggs-gjennomføring	Nei				
47. Andre ulykkespunkter	Nei				
<i>Andre forhold:</i>					
48. Sabotasje og terrorhandlinger	Nei				
- er tiltakene i seg selv et sabotasje/terrormål	Nei				
- er det potensielle sabotasje/terrormål i nærhet	Nei				
49. Regulerte vannmagasiner, med spesiell fare for usikker is, endringer i vannstand med mer.	Nei				
50. Naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.)	Nei				
51. Gruver, åpne sjakter, steintipper etc.	Nei				
52. Spesielle forhold ved utbygging/gjennomføring	Nei				

Analysen viser at det er hendelser som medfører risiko av betydning:

Tabell 3. Oppsummering.

		KONSEKVENNS				
		1. Ufarlig	2. En viss fare	3. Kritisk	4. Farlig	5. Katastrofalt
SANNSYNLIGHET	1. Lite sannsynlig	31	6	44	1	
	2. Mindre sannsynlig					
	3. Sannsynlig					
	4. Meget sannsynlig	29				
	5. Svært sannsynlig					

Gjennomgang av uønskede hendelser:

Nr. 1: Masseras/skred: det er innslag marine avsetninger i nærområdet. Dette innebærer at det må tas ekstra hensyn i forbindelse med prosjektering av ny bebyggelse. Dette vurderes imidlertid ikke å representere noen fare i dagens situasjon.

Nr. 6: Radongass: selv om sannsynligheten er liten, er det likevel fare for radon i grunnen. Planområdet benyttes ikke til varig opphold, og dette vurderes ikke å representere noen fare i dagens situasjon.

Nr. 29: Støv og støy; trafikk: planområdet er støyutsatt. Det er også sannsynlig at trafikken langs RV110 og FV108 påfører planområdet noe luftforurensing. Planområdet benyttes ikke til varig opphold, og dette vurderes ikke å representere noen fare i dagens situasjon.

Nr. 31: Forurensset grunn: Med tanke på tidligere bruk av eiendommen som bensinstasjon, kan det være innslag av forurensede masser i grunnen. I forbindelse med riving av det tidligere anlegget har Fuel infratructure AS fjernet de tidligere nedgravde drivstofftekniske installasjonene ved YX 7-Eleven. Dette arbeidet omfattet opptak av nedgravde tanker, tilhørende sugeledninger, pumper og Id-Mast. Det ble utarbeidet tiltaksplan for prosjektet som er godkjent av kommunen. I dagens situasjon er dette stabilt, og nødvendige avbøtende tiltak vil sikres ved gjennomføring av planen.

Nr. 44: Ulykke i av-/påkjørslar: området er preget av en del trafikk, spesielt langs RV110 og FV108. Ved trafikkbelastede områder må det utøves forsiktighet for å unngå personskader i møte med biler. I dagens situasjon er planområdet lite brukt, og dette vurderes å ikke representere stor fare.

5.17 Næring

Det er ingen næringsbebyggelse innenfor planområdet i dag. Arealet er imidlertid opparbeidet som en åpen avgiftsbelagt parkeringsplass, som gir inntekter til grunneier.

5.18 Analyser/ utredninger

Som en del av planarbeidet er det utarbeidet flere analyser/utredninger. Dette er for å avdekke forhold som har krevd fagspesifikt personell. Analysene gir også føringer og stiller vilkår som må oppfylles ved en fremtidig byggesaksprosess.

Nedenfor er en opplisting av aktuelle bidrag, samt hvilke firma som har utført dette. Aktuelle rapporter ligger vedlagt reguleringsplanen:

- Trafikkanalyse – utført av Rambøll
- Støyanalyse – utført av Rambøll
- Luftforurensing – utført av Rambøll
- Geoteknikk – utført av Geoteknikk 1
- Overvann/VA-rammeplan – utført av Rambøll
- Vurdering av kulturmiljø – utført av Multiconsult
- Tiltaksplan for forurensset grunn, utført av Rambøll
- RG oppmåling har bistått med innmåling av trær som skal bevares.

6 Beskrivelse av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk

I dette kapittelet beskrives skisseprosjektet som er lagt til grunn ved utarbeidelse av reguleringsplanen. Innenfor planområdet ønskes det å legge til rette for utvikling av bebyggelse med kombinert formål: lager, vegserviceanlegg, forretning, kontor og tjenesteyting. I planarbeidet er det skissert løsninger for minilager, ladestasjoner for elbil, vaskehall og dagligvareforretning.

Skisseprosjektet danner grunnlaget for foreslåtte høyder, trafikkarealer og utnyttelsesgrad i reguleringsplanen. Skisseprosjektet er presentert gjennom illustrasjoner i planbeskrivelsen. Skisseprosjektet viser tilrettelegging for etablering vaskehall, parkering, dagligvare på bakkeplan og ytterligere en etasje over dagligvarebutikken.

Det stilles krav til god estetisk utforming og struktur på framtidig bebyggelse og anlegg, inkludert tilrettelegging for gående og syklende, brudd i fasader, kvalitet, materialbruk og farge med mer. Videre stilles det krav om estetisk redegjørelse og utomhusplan som skal visualisere ny bebyggelse med utomhusanlegg og dokumentere at tiltakene er i henhold til kravene og intensjonen slik prosjektet presenteres gjennom reguleringsplanen. Planområdets beliggenhet innenfor sentrumsområdet, medfører at det skal tilrettelegges med utadrettede virksomheter i første etasje med aktive fasader i tråd med føringene i kommuneplanens arealdel.

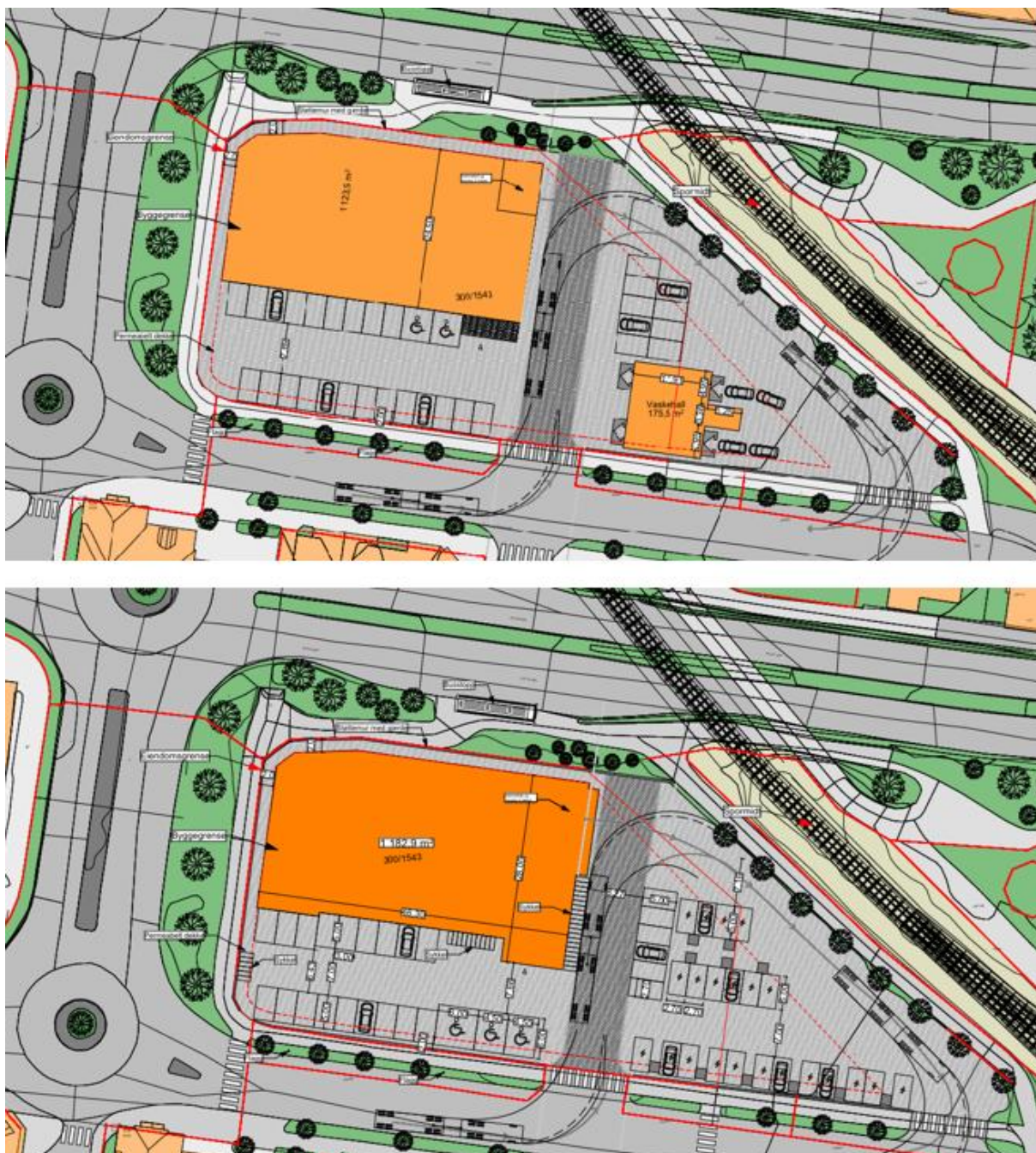
I forbindelse med utformingen av den planlagte bebyggelsen er det hentet inspirasjon fra annen tilgrensende bebyggelse, hovedsakelig Cicignon skole og Hans Jacob Nilsens gate 5. Reguleringsplanen stiller krav til videreføring av eksisterende grøntstruktur innenfor planområdet.

I neste figur vises en situasjonsplan for hvordan området kan utvikles. Nedenfor er en punktvis oppsummering av prosjektet:

- En ny dagligvareforretning med tilhørende parkeringsanlegg og varemottak
- Minilager i etasjen over dagligvareforretningen. Dette vil også utløse behov for noen parkeringsplasser.
- Etablering av ladestasjoner for elbil og eventuelt vaskehall.
- Det vil være to innkjørsler til planområdet. Dagens innkjørsel lengst mot vest vil stenges.

Reguleringsplanen åpner også for formålet tjenesteyting. Dette er begrenset til å omfatte frisør, lege, tannlege og bakeri. Reguleringsplanen åpner også for etablering av mindre kontorbedrifter.

Innenfor KBA2 åpner reguleringsplanen for at det enten kan etableres vaskehall med noen parkeringsplasser eller et større ladetilbud for elbiler. Reguleringsplanen tar høyde for begge deler, men i 3D-illustrasjonene er det alternativet med vaskehall som vises. Imidlertid er det like aktuelt å droppe vaskehallen og heller tilby et rendyrket ladetilbud. Det er mange beboere i nærområdet som har fast parkeringsordning i form av gateparkering. For de dette gjelder vil et lokalt ladetilbud være svært attraktivt, slik at de får kort avstand sammenlignet med andre kommersielle ladefasiliteter. I neste figur vises situasjonsplaner med begge alternativene, både med vaskehall i KBA2 og et rendyrket ladetilbud.



Figur 18: Utklipp av to situasjonsplaner som viser hvordan området kan utvikles. Den øverste situasjonsplanen viser en løsning med vaskehall og noe parkering innenfor KBA2 (øst) og den nederste viser en løsning med ladestasjoner (SH Prosjekt)

6.2 Reguleringsformål

Arealtabell

Reguleringsformål (PBL § 12-5)	Betegnelse i kart	Størrelse daa. (avrundet)
Nr. 1 Bebyggelse og anlegg		
Kombinert bebyggelse og anlegg	KBA1-2	3,4
Nr. 2 Samferdsel og teknisk infrastruktur		
Veg	V	0,6
Kjøreveg	KV1-2	0,1
Gang- og sykkelvei	o_GS1-3	0,7
Annen veggrunn grøntareal	o_AVG1-4	0,2
Hensynssoner (PBL § 12-6)		
Sikringssone friskt	H140	0,1
Støysone – rød	H210	1,1
Støysone – gul	H220	3,8

Gjennomgang av reguleringsformål

KBA1-2 – kombinert bebyggelse og anleggsformål

Innenfor KBA1 legger reguleringsplanen til rette for en kombinasjon av formålene forretning, annen offentlig og privat tjenesteyting, kontor og lager med tilhørende anlegg. Med «tilhørende anlegg» menes blant annet parkering til de nye virksomhetene, samt tekniske anlegg som trafostasjon og pumpestasjon. Det tillates også å etablere forretninger som tilbyr annet varesortiment enn dagligvarer. Dette forutsettes imidlertid å være i tråd med ABC-prinsippet, det innebærer at plasskrevende varer ikke tillates i dette området. Lagerformålet er begrenset til små lagerseksjoner beregnet for private husholdninger med behov for lagringsplass. Kontorformålet innebærer at det tillates etablert lokaler for mindre kontorbedrifter. Bebyggelsen innenfor KBA foreslås etablert som ett samlet bygg innenfor bestemmelsesområde #1.

I henhold til departementets reguleringsplanveileder er det ikke definerte underformål til “annen offentlig eller privat tjenesteyting”, dette må derfor presiseres i den enkelte reguleringsplansak. Annen offentlig eller privat tjenesteyting kan være virksomheter som relateres til følgende bransjer: frisør, lege, tannlegekontor og bakeri.

Innenfor KBA2 kan det etableres vegserviceanlegg med tilhørende anlegg, dette omfatter vaskehall, tekniske anlegg (inkludert trafo og pumpestasjon) og parkeringsplasser med ladetilbud. Innenfor KBA2 skal ny bebyggelse plasseres innenfor bestemmelsesområdet #2.

KBA1-2 vil ha adkomst via KV1-2 og V.

Veg V

V skal benyttes som adkomstsone for KBA1-2. Et viktig premiss er at det innenfor V ikke tillates permanente parkeringsplasser, bebyggelse eller hindringer som bryter siktlinjene eller videreføringen av kvartalsstrukturen fra Cicignongata. Det tillates gjennomført mindre tiltak som beplantning,

oppføring av gjerde, skilt, sykkelparkering uten overbygg, og enkel møblering som benker eller tilsvarende.

V tillates benyttet av lastebil ved varelevering og renovasjonskjøretøy.

KV1-2 – kjøreveg

Eiendommen er betjent med tre avkjørsler, dette vil reduseres til to. Avkjørselen lengst mot øst (KV2) vil videreføres, mens KV1 er ny og representerer en forlengelse av kvartalsstrukturen fra Cicignongata.

GS1-3 – gang- og sykkelvei

GS1-3 er en videreføring av dagens gang- og sykkelveier i området. Det planlegges ikke lagt opp til endringer i dette, men det videreføres i reguleringsplanen i tråd med dagens plassering.

AVG1-4 – annen veggrunn grøntareal

AVG1-4 er grøft- og sideareal til eksisterende- og regulert veiareal. AVG1-4 skal beplantes med trær og annen vegetasjon for å komplettere dagens markerte trerekker. Dette vil tilføre området grønne kvaliteter og skape mykere overganger mellom asfalterte/harde flater. Det forutsettes imidlertid at grønne innslag ikke kommer i konflikt med frisiktsoner og løsninger for overvannshåndtering.

AVG4 er tatt med for å sikre at nye parkeringsplasser ikke kommer nærmere enn 9 meter fra jernbane spormidt.

Sikringssone friskt

Innenfor H140 tillates ikke sikthinder høyere enn 0.5 meter over tilstøtende veiers planum. Enkeltstolper og trær med høy oppkvistning kan tillates.

Gul og rød støyzone

Hele planområdet ligger innenfor gul og rød støyzone. Det tillates ikke etablert støyfølsom bebyggelse og anlegg. Alle tiltak skal sikres i tråd med anbefalinger i vedlagt støyanalyse og gjeldende byggteknisk forskrift.

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Bebyggelsens høyde

Ny bebyggelse innenfor KBA1 planlegges oppført som én bygning. Høydebestemmelsene gjelder fra gjennomsnittlig planert terrengnivå. Takflatene skal etableres som en kombinasjon av saltak og flatt tak slik det er illustrert i skisseprosjektet. Høydebestemmelsene tar utgangspunkt i høydene fra skisseprosjektet. Maksimalt tillat mønehøyde er 12 meter.

Innenfor KBA2 planlegges etablert vaskehall og parkeringsplasser. Vaskehallen skal oppføres med flatt tak med en maksimal gesimshøyde på 5,5 meter.

Grad av utnytting

Reguleringsplanen legger opp til en høy arealutnyttelse. Dette er i samsvar med gjeldende retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. Basert på foreliggende skisseprosjekt er maksimalt tillatt utnyttelsesgrad innenfor KBA1 beregnet til å være til 80 %-BYA og innenfor KBA2 40 % BYA. Utnyttelsesgraden tar utgangspunkt i bebyggelsen vist i skisseprosjektet, i tillegg tar maksimalt tillatt BYA høyde for blant annet overbygget sykkelparkering og eventuell trafostasjon/pumpestasjon, som ikke er inntegnet i skisseprosjektet.

Antall arbeidsplasser, antall m² næringsarealer

Reguleringsplanen åpner for en variasjon av ulike funksjoner som reguleres med formålene lager, forretning, vegserviceanlegg og offentlig eller privat tjenesteyting. Det planlegges oppføring av dagligvareforretning og minilager. I henhold til skisseprosjektet legges det opp til cirka 1200 m² BYA dagligvareforretning og en omtrent like stor lagerdel, som skal fordeles på flere små lagerseksjoner. Minilageret og vaskehallen forventes å være ubetjente, men dagligvareforretningen forventes å sysselsette 10-15 årsverk.

Eventuelle andre virksomheter innenfor planområdet vil tilføre ytterligere arbeidsplasser.

Byggegrenser – bestemmelsesområder #1-2

Plassering av nye anlegg har strenge begrensninger knyttet til riks- og fylkesvei samt jernbanen. I reguleringsplanen foreslås fastsetting av bebyggelses plassering styrt gjennom bestemmelsesområdene #1-2. Bestemmelsesområdene (grensene) vil derfor ha samme juridisk virkning som ved bruk av byggegrenser. Bestemmelsesområde #1 er plassert slik at ny bebyggelse tillates å være inntil 2 meter fra tilstøtende tomtengrenser og innenfor #2 tillates en vaskehall i en minimumsavstand på 20 meter fra jernbanens spormidte og 1 meter fra formålsgrensen mot syd. Innenfor hele KBA1-2 tillates parkering, med unntak av vest- og nord for #1.

Bane NOR har uttrykt at bebyggelse kan tillates plassert inntil 20 meter fra regulert spormidte jernbane. Det er sammenfallende med tidligere bebyggelse på tomten. Parkeringsplasser kan plasseres med inntil 9 meters avstand. Bane NOR har imidlertid forbeholdt seg retten til å kreve en egen søknad om samtykke for å bygge nærmere enn 30 meter som en del av byggesøknadsprosessen, dette er i tråd med jernbaneloven § 10.

Både Statens vegvesen og Østfold fylkeskommune har akseptert at ny bebyggelse kan plasseres med minst 2,0 meters avstand fra eiendomsgrensen mot henholdsvis Riksvei 110 og Fylkesvei 108. Det forutsetter imidlertid at grunneier påtar seg ansvar for eksisterende mur og drenering, knyttet til rampene ved undergangen.

Hovedbebyggelsen i KBA1 skal plasseres innenfor bestemmelsesområdet #1, men parkering tillates etablert innenfor hele KBA1 og KBA2, unntak fra dette er som nevnt nord og vest for planlagt bebyggelse innenfor #1.

Mot riks- og fylkesveier krever vegloven § 29 at det skal være generelt minst 50 meters byggegrense, målt fra senterlinje. Fra kommunale veier gjelder 15 meter. Vegloven er imidlertid generell, og tar ikke hensyn til lokale forhold. Det er også en vesentlig forskjell for hvorvidt man planlegger for ny bebyggelse i et sentrumsområde eller i mindre sentrale strøk. Foreslåtte byggeavstander samsvarer

ikke med Veglovens bestemmelser, men anses å være gode tilpasninger for et sentrumsnært og urbant område som St.Croix.

6.4 Parkering

Reguleringsplanens krav til parkeringsplasser er utformet med utgangspunkt i bestemmelser i gjeldende kommuneplan (2023-2035). Med unntak av formålet forretning, angir ikke kommuneplanen krav til bilparkeringsdekning som korresponderer nøyaktig med formålene som planlegges i dette prosjektet. Det gjøres derfor en skjønnsmessig vurdering av parkeringsbehov for formålene nedenfor:

Bilparkering:

- Tjenesteyting og kontor: tjenesteyting og kontor med tilhørende anlegg/funksjoner vurderes å ha behov for maksimalt 2 bilparkeringsplasser per 100 m² BRA.
- Forretning tillates å ha maksimalt 2 parkeringsplasser per 100 m² BRA.
- Lager: minilager vurderes å behøve maksimalt 1.2 bilparkeringsplasser per 100 m² BRA.

Kommuneplanen stiller krav om fremlagt infrastruktur til strøm for 30 % av alle parkeringsplassene, i tillegg skal minst 10% etableres med ferdig ladepunkt. Det som angår tilrettelegging av ladestasjoner for elbiler, er i en kontinuerlig- og meget rask utvikling. Føringer og krav til dette bør derfor være mer fleksible for å kunne holde seg oppdaterte. I reguleringsplanen foreslås det derfor ikke å være noen spesifikke krav for tilrettelegging av ladestasjoner, men at det i stedet for skal gjøres en egen vurdering ved søknad om rammetillatelse. En forutsetning vil være at de endelige løsningene, etter en helhetlig vurdering, skal være minst like gode som kravene i kommuneplanen.

Sykkelparkering:

- Forretning: minimum 2 sykkelparkeringsplasser per 100m² BRA.
- Tjenesteyting og kontor: minimum 3 sykkelparkeringsplasser per 100m² BRA.
- Lager: minimum 0,5 sykkelparkeringsplasser per 100m² BRA.

6.5 Tilknytning til infrastruktur

Vann og avløp

I forbindelse med planarbeidet er Rambøll engasjert for å vurdere håndtering av overvann, se vedlagt rapport «VA-rammeplan» datert 25.11.2022. Nytt anlegg kan koble seg på eksisterende hovedvannforsyning som ligger i området, men kapasiteten må vurderes mer grundig som en del av fremtidig prosjektering. Det fremgår av VA-rammeplanen at overvann inne på planområdet må samles opp ved hjelp av sandfang for asfaltert område, eventuelt åpne overvannsrenner der fallforhold tillater dette. Overvannet skal ledes til fordrøyningsmagasin. Takvann skal ledes til fordrøyningsmagasin, fortrinnsvis åpent gjennom overvannsrenner, eller lukket gjennom rør i bakken. Tomten er planlagt etablert med tette dekker, og det er derfor sett på en mulig løsning med lukket fordrøyning. I neste fase kan man vurdere å tilpasse terrenget slik at man kan etablere åpen fordrøyning, som for eksempel regnbed.

I tillegg til det som nevnes ovenfor, kan det også være aktuelt å tilrettelegge med permeable dekker som bidrag i overvannshåndteringen, eksempelvis med belegningsstein eller asfalt med permeable egenskaper.

Rapporten i sin helhet ligger vedlagt reguleringsplanen.

Elektrisk forsyning

Fortum nett er netteier i området, og ny planlagt bebyggelse kan koble seg på eksisterende anlegg. Tilgjengelig strømkapasitet på det eksisterende nettet er ikke kjent. Ved behov må eksisterende anlegg oppgraderes.

Energiforsyning og alternativ energi, fjernvarme m.m

Området ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme. Tilknytningsplikten gjelder for nybygg, tilbygg og bruksendring for byggetiltak over 1000 m² BRA (oppvarmet). Konsesjonsområdet omfatter de områder som til enhver tid er undergitt konsesjon i medhold av energiloven. Reguleringsplanen stiller krav om at den planlagte bebyggelsen skal tilknyttes fjernvarme. Kommuneplanens bestemmelser § 20.1 åpner for at det helt eller delvis kan gjøres unntak fra tilknytningsplikten der det kan dokumenteres at bruk av alternative løsninger for tiltaket vil være miljømessig bedre enn tilknytningen. Dagligvareforretningen kan benytte overskuddsvarme fra kjøle- og fryseanlegg for bygget. Hvis det skal etableres lager i plan 2, vil det behøve minimalt med oppvarming, slik at enklere oppvarmingskilder som varmepumpe eller lignende kan være tilstrekkelig.

Det forventes å bli en forholdsvis stor takflate på den planlagte bebyggelsen. Dette kan være velegnet for blant annet etablering av solcelleanlegg.

6.6 Trafikkløsning

Adkomst vil skje via avkjørsel fra Hans Jacob Nilsens gate. I dag er området betjent med tre avkjørsler, dette vil reduseres til to. Dagens avkjørsel lengst mot øst vil videreføres, mens de to andre mot vest vil fjernes og erstattes av én ny som henvender seg mot Cicignongata syd for planområdet. Dette vil være en god tilpasning til gatestrukturen i området. Hans Jacob Nilsens gate er regulert med en total kjørebanebredde på 10 meter, i tillegg tilkommer grøft/sideareal og gang- og sykkelvei på begge sider av veien. Det vil ikke gjøres nye tiltak i eksisterende veianlegg, unntak fra dette kan være ved behov for reparasjoner og tilpasninger på dagens gang- og sykkelvei som kan oppstå som følge av anleggsarbeidet.

I forbindelse med planarbeidet er Rambøll engasjert for å gjennomføre en trafikkanalyse for planlagte prosjektet. Resultater fra denne kartleggingen tilsier at planlagt utbygging kan gjennomføres uten behov for avbøtende tiltak i eksisterende veisystemer.

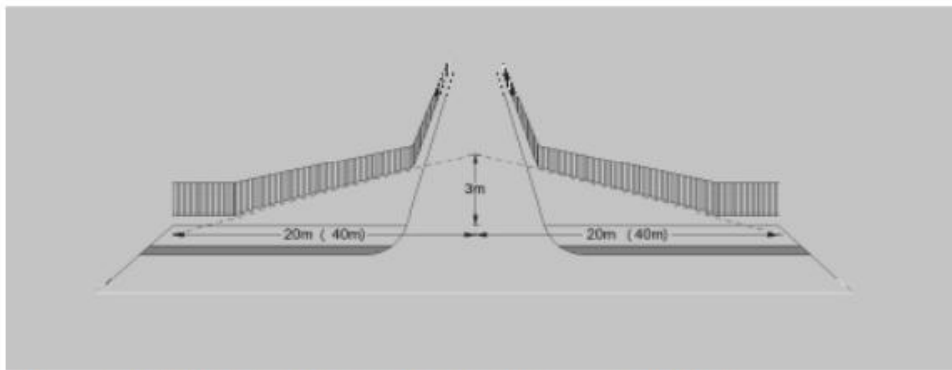
Trafikkanalysen konkluderer videre med at tiltaket antas å ha en begrenset påvirkning på ulykkesrisikoen i området. En økning av trafikkmengdene kan isolert innebære en økning av risikoen for ulykker, men ettersom trafikkveksten som følge av tiltaket ansees å være relativt liten, spesielt sett i sammenheng med at parkeringshuset er fjernet, er det vurdert at tiltaket ikke utgjør en vesentlig endring av dagens trafikksituasjon. Det tilrettelegges også for gangfelt over avkjørslene, for å sikre trygg ferdsel for myke trafikanter.

Trafikkanalysen i sin helhet ligger vedlagt reguleringsplanen.

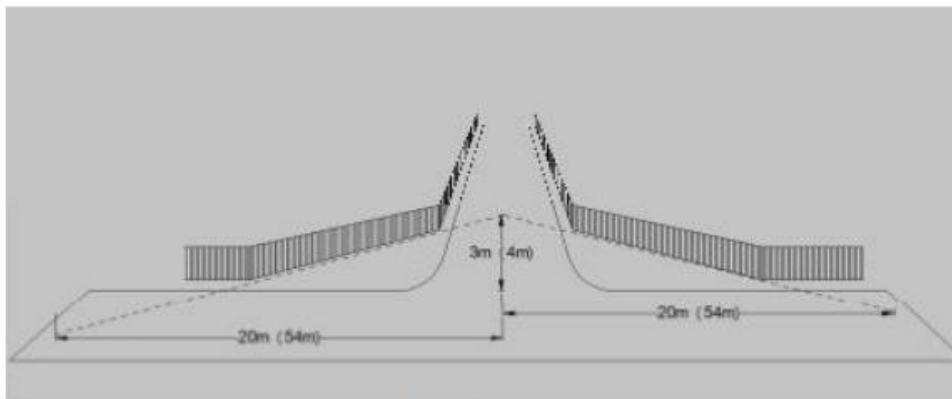
Frisikt

Frisikt ved avkjørsleane er beregnet ut ifra Fredrikstad kommunes veinorm kap. 3.5.3.3.

Ved KV1-2 vil frisktsonen krysse gang- og sykkelveien langs kjøreveien Hans Jacob Nilsens gate. Hans Jacob Nilsens gate vurderes til kategori *kjørevei*. Frisktsonen mot Hans Jacob Nilsens gate er på 4*54 meter. Dette er sikret i tråd med figurene 3.20 og 3.21 og tabell på side 38 i kommunens vegnormal.



"Figur 3.20" Sikt når avkjørsel krysser gang og sykkelvei



"Figur 3.21" Sikt når avkjørsel krysser kjørevei, tall i parentes gjelder avkjørsel til samlevei.

Figur 19: Utdrag fra Fredrikstad kommunes veinorm.

6.7 Varelevering

Den planlagte forretningen vil være avhengig av et funksjonelt og godt tilrettelagt varemottak, der varer oppbevares innendørs. Renovasjon vil også håndteres innendørs, sannsynligvis også via varemottaket. Som en del av det innledende arbeidet er varemottaket foreslått i den nordøstlige delen av den planlagte forretningen, som vist i vedlagt situasjonsplan. Det kan oppstå noe støy i forbindelse med levering av varer, og denne plasseringen er derfor spesielt egnet siden den er i nærheten av RV110 og jernbanen, som er støyende anlegg. Varemottaket har en skjermet plassering fra tilgrensende boligbebyggelse syd for planområdet. Langs planområdets nordside i nærheten av vareleveringen (ved V og østre del av KBA1, se linjesymbol sikringsgjerde i plankartet) vil det sikres en fysisk sperre i form av gjerde eller lignende for å forhindre at myke trafikanter «krysser» planområdet som en snarvei, og beveger seg i området ved vareleveringen.

6.8 Tilgjengelighet for gående og syklende

Planområdet har meget god tilgjengelighet for gående og syklende. Langs de tilgrensende kjøreveiene og nordøst i planområdet er det sammenhengende gang- og sykkelveier og planfrie kryssninger som leder til Fredrikstads sentrumsjerne, Frederik 2 videregående skole avd. Cicignon, kollektivholdeplasser, Cicignon, Bydalen med mer.

Tilgjengeligheten for gående og syklende vurderes å være god. Dette er nærmere beskrevet i vedlagt mobilitetsplan.

6.9 Adkomstvei, eiendomsforhold

Adkomsten til planområdet for myke trafikanter vil være fra sør, nord (via GS3) og øst. Mot vest er det en beplantet skråning mellom planområdet og eksisterende gang- og sykkelvei, slik at det vil ikke være fremkommelig for gående herfra. Fra syd vil GS1-2 være i omtrent samme plan som den planlagte parkeringsplassen, og det kan derfor forventes at enkelte vil krysse rett inn på KBA1-2 fra GS1-2. Reguleringsplanen legger opp til at området skal betjenes med to avkjørsler. Dagens avkjørsel lengst mot øst vil oppgraderes og videreføres, i tillegg vil de to andre avkjørslene (en i vest og sentralt i området) erstattes av én ny avkjørsel.

De tilgrensende veiarealene eies av henholdsvis Fredrikstad kommune og Østfold fylkeskommune. Slik at eiendomsrett og adkomstrettigheter ikke vil være noen begrensning for fremkommeligheten.

6.10 Universell utforming

Selve planområdet er forholdsvis flatt med et svakt fall mot vest. Det er en høydeforskjell på cirka 2 meter innenfor området som skal bebygges. Det gir gode forutsetninger for å sikre nødvendige krav til universell utforming på arealer utendørs. Hele prosjektet skal planlegges og utformes etter prinsippene om universell utforming, aktuelle krav i gjeldende byggt teknisk forskrift legges til grunn. Detaljene rundt dette vil fremkomme ved søknad om rammetillatelse.

6.11 Arkitektur

Den planlagte bebyggelsen innenfor KBA1 vil bestå av dagligvarehandel i 1. etasje og lagerutleie i 2. etasje. Mot nord er bygget innenfor KBA1 utformet med en forholdsvis lang og lukket fasade, dette gjelder også mot vest, selv om denne fasaden er kortere. Dette har sammenheng med bruksformålet og den innvendige organiseringen av forretningen. Dagligvareforretninger innredes med høye reoler, kjølerom og andre tekniske funksjoner som fører til at mest mulig rette vegger uten vinduer er mest hensiktsmessig. Likevel er det lagt vekt på å at de stramme fasadene brytes opp med blant annet vindusflater og markert inngangsparti mot syd, samt fasadesprang og variert materialbruk i hele bygget. Nevnte tiltak tilfører variasjon- og bidrar til at fasadene blir mindre monotone, og dette er også sikret i bestemmelsene.

Da tiltaket ligger i randsonen av det historiske bymiljøet er det ønskelig å tilstrebe at volumet og materialbruken tilpasses stedets karakter. Området er forholdsvis variert og sammensatt hva gjelder stil og form. I nærområdet er det flere store bygg med flatt tak, dette gjelder blant annet brannstasjonen, blokkbebyggelsen mot sydøst og de tidligere sykehusbygningene. For den eldre delen av Cicignon er det en overvekt av eldre bebyggelse med saltak. Dette bidrar til å skape det karakteristiske bygningsmiljøet som mange forbinder med Cicignon

Bebyggelsen innenfor KBA1 søkes derfor oppført med en kombinasjon av flatt tak og saltak. Flatt tak er mer egnet ved tilrettelegging av solceller og fordrøying av vann på taket, men har også sammenheng med byggets bruksformål. I kombinasjon med saltak kan det oppstå en fin balanse mellom tradisjonell arkitektur og moderne funksjonalitet. Saltak i bygningens vestlige og østlige del (innenfor KBA1) skaper et mer variert og dynamisk takvolum som bryter opp de lange fasadene og bidrar med visuell harmoni med omkringliggende bygg. Dette vil være med på å ivareta og forsterke stedets visuelle identitet.

Materialvalg:

I reguleringsplanen er det lagt vekt på å myke opp og dempe bygningens arkitektoniske uttrykk gjennom bruk av naturlige fasadematerialer som skaper en harmonisk tilknytning til den omkringliggende bebyggelsen. 1. etasje kles i fasadeplater som etterligner tegl, mens 2. etasje får stående brunt trepanel. En slik inndeling av materialer er med på å bryte opp volumet og understreker byggets horisontale inndeling. Det er også tegnet inn en brystning i tegl i etasjeskillet for å gi mer liv til fasaden. Vinduer, dører og porter får mørk grå/sort omramming.

I kulturminnekartleggingen trekkes det frem at *«teglstein er et tidløst materiale og etter vår vurdering vil bruk av tegl på de planlagte nybyggene gi en dempet fasade som ikke konkurrerer med de historiske bygningene i kulturmiljøet»*. Foreslått utforming av bebyggelse vil derfor være en god tilpasning til eksisterende bebyggelse i nærområdet. Se bilde fra en annen forretning med tilsvarende materialbruk nedenfor, med bruk av tegl-fasadeplater og panel.



Figur 20: Bilde fra en REMA 1000-forretning på Tistedalen.



Figur 21: Skissert bebyggelse sett fra nordvest (SH Prosjekt AS).



Figur 22: Skissert bebyggelse sett fra sydøst (SH Prosjekt AS).

Materialene er valgt med tanke på at de er solide og vedlikeholdsvennlige, og «tegl» er et vakkert materiale som står seg godt alene, men som også beriker nærmiljøet. «Teglens» varierende utseende, farge og overflate gjør fasadene mer levende og gir prosjektet og nærmiljøet et arkitektonisk løft. Kledning i tegl-lignende materialer kombinert med panel og glass vurderes å harmonere godt med bebyggelsen i området.



Figur 23: Skissert bebyggelse sett fra syd (SH Prosjekt AS).

Vaskehallen oppføres med mørk grå sandwichelementer med store porter for inn- og utkjøring, og fasader mot nord og sør med store glassfelter. Som en kontrast til den grå bygningsmassen får gesimsen en gul kant kombinert med Uno-X logoen.



Figur 24: Skissert vaskehall sett fra sydøst (SH Prosjekt AS).

6.12 Tilpasning til omgivelser og bygnings-/kulturmiljø

Bebyggelsen innenfor KBA1 er plassert med hensyn til tomtens beskaffenhet og størrelse, og flukter med byggegrensene både i nord og sør. Eiendommen ligger i et travelt og trafikkert område, omgitt av jernbanen i øst, riksvei 110 i nord, St. Croix gate i vest og Hans Jacob Nilsens gate i sør.

Hovedbygget er plassert innenfor KBA1 på tomtens nordvestligste hjørne, mens vaskehallen er plassert innenfor KBA2 mot vest på tomten. Denne utformingen er bevisst valgt for å ivareta den eksisterende kvartalsstrukturen i området, og for å tilpasse seg byggelinjene i de omkringliggende kvartalene.

Eiendommen vil få inn- og utkjøring som en forlengelse av Cicignongata. Det er lagt opp til at varelevering og annen tungtransport skal kunne manøvrere rundt vaskehallen og med utkjøring i øst. Det er prosjektert fysiske barrierer med hensyn til gående/syklende mot nord for å unngå kryssninger ved plass avsatt til varelevering.

På grunn av eiendommens plassering i bybildet med omkringliggende trafikkanlegg for vei og jernbane, oppleves området som eksponert for både støy og luftforurensing. Tomten virker derfor å være velegnet for næringsbebyggelse og veiserviceanlegg. Eiendommen har tidligere vært benyttet til veiserviceanlegg i form av parkeringshus og bensinstasjon.

Volum- og høydene for den planlagte bebyggelsen er dimensjonert lignende som annen sammenlignbar næringsbebyggelse i området. Området er ellers preget av både eldre og nyere bebyggelse med varierende grad av stedstilpasning. Sør for planområdet ligger det tydelig definerte kulturmiljøet på Cicignon, med eldre kvartalsbebyggelse i tre og mur.

Historisk inngikk planområdet som en del av kvartalsstrukturen på St.Croix/Cicignon. I neste figur vises to flyfoto fra henholdsvis 1952 og 2023. Som man kan se av bildet fra 1952, til høyre, fortsatte Cicignongata nordover mot Sportsveien og krysset det som senere ble bensinstasjon og parkeringshus, som ga en sammenhengende nord-sørgående veitrase. Dette er fremhevet med grønne linjer i neste figur. Denne forbindelse ble stengt, både fysisk og visuelt, sannsynligvis i forbindelse med at kjøreveien under jernbaneovergangen ble senket for å oppnå tilstrekkelig kjørehøyde under jernbanen. Senere har det også blitt etablert gangforbindelser, som bidrar til å separere- og skille Cicignongata og Sportsveien som tidligere var sammenhengende. Forutsetningene for den tidligere kvartalsstrukturen er med tiden blitt betydelig endret, og lar seg ikke gjenskape fullt ut. Reguleringsplanen bidrar imidlertid til å reetablere deler av den visuelle opplevelsen av den tidligere kvartalsstrukturen.



Figur 25: Sammenligning av et gammelt og nytt flyfoto, der man ser hvordan kvartalsstrukturen har blitt endret over tid.

6.13 Kulturminner

Planlagte tiltak berører ikke kulturminner direkte, det er imidlertid flere SEFRAK-registrerte bygninger og verneverdig bebyggelse i nærområdet.

Det er utarbeidet en kulturminnerapport, som beskriver området rundt planområdet som et område med stor tidsdybde når det gjelder stilarter og arkitektur. Det er også store variasjoner i materialbruken. Planområdet var opprinnelig likt kvartalene mot sør som ligger innenfor kulturmiljøet Fredrikstad Vest siden, med boliger og hager. I dag er området svært endret, og en tilbakeføring til et boligmiljø er ikke planlagt. Rapporten påpeker at det derfor er viktig at kvartalsstrukturen visuelt videreføres ved at siktlinjen gjennom Cicignongata opprettholdes/gjenopprettes slik at planområdet ikke oppleves som et brudd med kulturmiljøet.

Bygningene som nå er planlagt oppført på planområdet er næringsbygg, og denne typen bygninger kan ofte ha et noe begrenset arkitektonisk uttrykk. Det er viktig å finne en balansegang mellom de nye bygningene og kulturmiljøet mot sør, det er ikke ønskelig at de nye bygningene skal redusere opplevelsesverdien av kulturmiljøet.

I forbindelse med kulturminnedokumentasjonen er det gitt konkrete anbefalinger for hvordan prosjektet bør utformes. Dette er fulgt opp i skisseprosjektet og sikret i reguleringsplanens bestemmelser. Ny bebyggelse henter inspirasjon i utforming og materialbruk fra omkringliggende bebyggelse, og det er sikret en videreføring av siktlinjen fra Cicignongata.

Anbefalinger fra rapporten for å sikre stedstilpasning er gjengitt nedenfor:

- Videreføre eksisterende siktlinje i Cicignongata gjennom ny bebyggelse på planområdet.
- Bruke tegl og tre/bordkledning som fasadekledning på bygningene.
- Trekke ut elementer fra St. Croix skole og Hans Jacob Nilsens gate 5 og bruke dem i bygningen/-e.
- Ha variasjon i fasader og takformer
- Begrense bruken av lyskilt/flombelysning.
- Opprettholde vegetasjonen som finnes i dag på planområdet så langt det er mulig. Det anbefales spesifikt at trekkene mot syd og nordøst bevares. Trær som det er uunngåelig at må felles pga. anleggsarbeider bør erstattes av tilsvarende ny vegetasjon.
- Vurdere om det skal tilføres mer vegetasjon på lengst mot øst/på østre side av bilvaskeriet på arealer som ikke egner seg til parkering eller lignende bruk.

Arkitektur og tilpasning til kulturmiljøet er nærmere beskrevet i kapittel 6.11 og 6.12. For ytterligere redegjørelse henvises det også til vedlagte rapport, kulturminnedokumentasjon datert 11.11.2024.

6.14 Overvannshåndtering

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en egen VA-rammeplan som gir anbefalinger for håndtering av overvann, og hvordan dette kan håndteres i prosjektet. I henhold til VA-rammeplanen, vil planlagt overvannsløsning innebære etablering av drensledninger som ligger flatt mellom sandfang og fordrøyningsmagasin. Dette vil da fungere som infiltrasjonsgrøfter slik at den naturlige vannbalansen i området opprettholdes.

VA-rammeplanen ligger vedlagt reguleringsplanen, og reguleringsplanens bestemmelser sikrer at aktuelle føringer følges opp i det videre arbeidet.

6.15 Renovasjonsteknisk plan

Fredrikstad kommunes veileder for renovasjonsteknisk planlegging er styrende for utforming og kvalitetskrav i renovasjonsteknisk planlegging. Veilederen omfatter imidlertid kun bebyggelse som omfatter fritidsboliger og helårsboliger. Dette prosjektet omfatter bebyggelse som ikke skal betjenes av den offentlige renovasjonsordningen. Derimot vil det inngås avtaler med private aktører. Detaljer rundt hentefrekvens og lignende vil vurderes etter behov. Krav til resirkulering og fraksjoner vil selvsagt sikres i tråd med gjeldende regelverk og praksis.

Den planlagte dagligvarebutikken forventes å være den aktøren som vil skape mest avfall innenfor planområdet. Hentepunktet for avfall kan blant annet sees i sammenheng med bruk av varemottaket i den planlagte bebyggelsen. Det innebærer at avfall vil sorteres og håndteres innendørs, og hentes via varemottaket. De endelige løsningene vil fremgå ved senere detaljprosjektering, og dette skal behandles og godkjennes av kommunen.

6.16 Avbøtende tiltak/løsninger ROS

Det er ikke behov for avbøtende tiltak på bakgrunn av ROS-analysen i dagens situasjon. Se kapittel 7 for avbøtende tiltak som utløses ved gjennomføring av planen.

6.17 Rekkefølgebestemmelser

Reguleringsbestemmelsene stiller rekkefølgekrav som skal sikres ivaretatt til riktig tidspunkt. Nedenfor er en oversikt over et utvalg av kravene, samt når de inntreffer. For en komplett oversikt henvises det til reguleringsplanens bestemmelser § 6.

Før det gis rammetillatelse skal det fremlegges (ikke ordrett gjengitt fra bestemmelsene)

- En helhetlig situasjonsplan for hele området
- Løsninger som ivaretar hensyn til støy, områdestabilitet og overvann
- Det skal foreligge et samtykke fra Bane NOR vedrørende Jernbaneloven § 10 og tillatelse til å bygge nærmere jernbanen enn 30 meter
- Avtale med Statens vegvesen og Østfold Fylkeskommune som sikrer ansvarsfordeling knyttet til forstøtningsmuren i nordvest
- Estetisk redegjørelse
- Løsninger for ladestasjoner avklares

Før det gis igangsettingstillatelse skal det blant annet

- Være utarbeidet skiltplan, miljøteknisk grunnundersøkelse med tiltaksplan og løsninger for vei, vann- og avløpstiltak skal være avklart med kommunen.
- Utarbeidet en rigg-/anleggsplan.

Før den nye bebyggelsen og anleggene tillates tatt i bruk stilles det krav om blant annet

- Opparbeidelse av frisisiktsoner
- Videreføring av gangforbindelser
- Opparbeidning av parkeringsplasser for både bil og sykkel.
- Etablering av et gjerde nord i planområdet.

7. Virkninger/konsekvenser av planforslaget

7.1 Overordnede planer

Planarbeidet legger til rette for utvikling av en tomt med en meget sentral beliggenhet i Fredrikstad kommune. Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet og Østfold fylkesplan peker spesielt på viktigheten av å sikre *rett virksomhet på rett sted*, at det skal legges til rette for en stedsutvikling som tar utgangspunkt i eksisterende byer og tettsteder og sikrer fortetting med kvalitet. Viktige stikkord er god kollektivdekning og et velutbygd gang- og sykkelveinett. Planområdets beliggenhet tilsier at området har en svært god tilgjengelighet for både myke trafikanter og reisende med buss og tog.

Som nevnt er området avsatt til nåværende næringsbebyggelse i kommuneplanens arealdel. I henhold til Kart og planforskriften omfatter formålet næringsbebyggelse underformålene industri-, håndverks- og lagervirksomhet. Planlagte tiltak som omfatter forretning, tjenesteyting og vegserviceanlegg, er derfor i strid med formålene i kommuneplanen. Det kan imidlertid legges til at gjeldende reguleringsplan og tidligere anlegg med bensinstasjon og parkeringshus, også var i strid med kommuneplanformålet. Det legges også til grunn at området beliggenhet er svært egnet for de tiltenkte formålene.

Kommuneplanens § 10.1 d) stiller krav om at «*Eksisterende kvartalsstruktur skal opprettholdes. Det tillates ikke sammenbygging over eksisterende gateløp, plasser mv.*». Reguleringsplanen legger opp til en tilbakeføring av en del av tidligere kvartalsstruktur. Kommuneplanen stiller supplerende krav om blant annet parkeringsplasser, utadrettet virksomhet i første etasje med videre.

Reguleringsplanen stiller krav om at det skal være publikumsvennlige funksjoner i første etasje. Bebyggelsen planlegges ikke etablert med åpne fasader mot nord og vest. Disse sidene av det planlagte bygget vil heller ikke være tilgjengelig på grunn av begrenset areal mellom veggliv og eiendomsgrensene, i tillegg til at de er svært støyuutsatt ettersom de ligger direkte mot riks- og fylkesvei. Man kan derfor diskutere hvorvidt kommuneplanens krav til utadrettet virksomhet i første etasje er ivarettatt gjennom reguleringsplanen. Imidlertid vurderes prosjektet å bidra til en god sentrumsutvikling ut ifra rådende forutsetninger.

Planområdet ligger i ytterkant av bydelen Cicignon. På Cicignon er det mange beboere, og et forbedret handelstilbud forventes å gi positive virkninger for lokalmiljøet. Lokalbefolkningen kan gjennomføre flere av sine daglige gjøremål i nærområdet, i tillegg vil tiltakene bidra til å aktivisere en tomt som har ligget brakk i flere år. De grønne kvalitetene i området vil videreføres. Dette innebærer at de trærne som ikke kommer i konflikt med samferdselsanlegg og frisiktsoner, vil bevares. I tillegg vil det tilføres ny vegetasjon i planområdets ytterkant.

Kommuneplanens § 6.5 stiller krav om at trær med stammeomkrets større enn 90 cm 1 meter over bakken ikke kan felles uten samtykke fra kommunen. I denne reguleringsplanen er dagens trær innenfor utbyggingstomten innmålt av landmåler, og de trærne som ikke kommer i konflikt med planlagt adkomst via KV1 vil bevares. Reguleringsplanen stiller også krav om erstatning- og nyplanting av trær. I utgangspunktet er det ønskelig å beholde dagens trerekke mot syd, men dette vil være umulig å kombinere med videreføring av kvartalsstrukturen fra Cicignongata. Da

reguleringsplanen er såpass tydelig på hvilke trær som kan felles samt krav til nyplanting, anses det uhensiktsmessig å søke om tillateser til felling av de trærne det angår.



Figur 26: Trerekken mot syd (5 trær) må fjernes for tilrettelegging av ny adkomst KV1 med tilhørende frisiktsoner.

Statlige planretningslinjer for klima- og energi (2024) stiller også krav om tilrettelegging for nye miljøvennlige løsninger for å nå målene om blant annet redusert klimagassutslipp, effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging. Reguleringsplanen legger til rette for etablering av en ny dagligvareforretning i et område, der svært mange av brukerne forventes å ankomme via gange. Dette vil representere et nytt tilbud i et område som i dag har underdekning av dagligvarer. Den planlagte vaskehallen er høyteknologisk og svanemerket, blant annet fordi den bruker mindre vann, fanger opp farlige kjemikalier og renser vannet slik at det kan brukes vask etter vask.

7.2 Landskap

Planområdet har en sentral beliggenhet og er omgitt av sentrumsbebyggelse som er oppført i flere etasjer og har høy arealutnyttelse. Planområdet ligger i et forholdsvis flatt landskap. I tillegg til eksisterende bebyggelse, er også området omgitt av åser og høyere liggende terreng. Planlagt bebyggelse vil oppføres med inntil 12,0 meter mønehøyde. Det er innarbeidet høydebestemmelser som sikrer variasjon av takformer og ulike høyder innenfor planområdet. Prosjektet vurderes å være godt tilpasset dagens bebyggelse i området, og det vil ikke å medføre uheldige virkninger for eksisterende landskap.

7.3 Stedets karakter

Området har innslag av eldre og nyere bebyggelse, samt trafikkanlegg for både vei og jernbane. Det skisserte prosjektet anses å være en god balanse mellom den eksisterende boligbebyggelsen i syd, og brannstasjonen og trafikkarealene nord-, øst- og vest for planområdet. Stedets karakter og assosiasjonen til området bærer litt av den tidligere bruken av planområdet, som tidligere bestod av en bensinstasjon, storkiosk, et parkeringshus og overflateparkering. Planlagte tiltak vurderes å representere en vesentlig forbedring av tidligere bruk av området.

7.4 Estetikk

Planlagte bebyggelse er designet med respekt for det kulturhistoriske nærmiljøet, og det er lagt vekt på å tilpasse det planlagte bygget til eksisterende bebyggelse i nærområdet. I skisseprosjektet er ny bebyggelse vist med en kombinasjon av flatt tak og saltak, som sees i områdets eksisterende takformer. I tillegg til dette, er det en balansert tilnærming som både respekterer den stedlige og historiske konteksten og samtidig møter de praktiske og funksjonelle behovene til det nye bygget. Et viktig grep i prosjektet er også at kvartalsstrukturen i området styrkes, ved at gateløpet fra Cicignon-gata videreføres gjennom planområdet. I reguleringsplanens bestemmelser er det føringer som skal motvirke belysning og skilt som kan virke sjenerende for spesielt beboerne syd for planområdet. Volumet og fasadene brytes opp ved hjelp av fasadesprang, brystning i etasjeskillet, variasjon av takform og materialer, samt større glassfelt som er med på å motvirke at bebyggelsen skal fremstå monoton og massiv.

Det vil benyttes materialer og farger som tilpasser seg eksisterende og nærliggende bebyggelse, og som understøtter områdets arkitektoniske karakter. Nedre del av fasaden, kledd i teglignende plater, benytter et tidløst og naturlig materiale som både fremstår estetisk tiltalende i seg selv, og samtidig beriker og harmonerer med det omkringliggende miljøet. Tegl har et variert uttrykk, med forskjellig farge og overflatebehandling, noe som gir fasaden en dynamisk og levende kvalitet. Dette materialet er et gjennomgående element i området, og kan gjenfinnes på flere stedstypiske bygg, som St. Croix huset, domkirken, samt i diverse bolig- og blokkbebyggelse. I kombinasjon med stående brunbeiset trepanel i byggets 2. etasje, sørger materialbruken for god stedstilpasning til den eksisterende trebebyggelsen i området.

Bestemmelsene stiller krav til estetisk utforming og redegjørelse som skal vedlegges søknad om tiltak.

7.5 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi

Som nevnt er det flere SEFRAK-registrert bygg i nærområdet. Dette er imidlertid i en viss avstand fra den planlagte bebyggelsen, som også vil være omsluttet av eksisterende kjøreveier og jernbane. Dette bidrar til å holde eksisterende- og ny planlagt bebyggelse adskilt fra hverandre. Den planlagte bebyggelsen er imidlertid godt tilpasset det eksisterende bygningsmiljøet, slik at dette ikke vil få konsekvenser for kulturminner og kulturmiljøet i nærområdet.

7.6 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven

Vurdering av planlagt tiltak mot Naturmangfoldloven §§ 8-12. Loven gir bestemmelser om bærekraftig bruk, artsforvaltning, fremmede organismer, områdevern, utvalgte naturtyper og tilgang til genetisk materiale.

§ 8 (kunnskapsgrunnlaget)

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Det er ikke registrert verneverdige naturområder eller objekter innenfor området ifølge naturbasen/artsdatabanken. Med tanke på områdets karakter og beliggenhet anses kunnskapsgrunnlaget å være tilstrekkelig godt.

§ 9 (føre-var-prinsippet)

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

Det foreligger ikke risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, begrunnet i § 8.

§ 10 (økosystemtilnærming og samlet belastning)

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Se kommentarer til §§ 8-9.

§ 11 (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

Tiltaket representerer ingen skade på naturmangfoldet.

§ 12 (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

Planlagt tiltak innebærer etablering av et nytt anlegg med en kombinasjon av ulike arealbruksformål. Med vanlig byggeteknikk representerer dette miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder.

7.7 Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk og uteområder

Området blir ikke benyttet til friluftsliv/rekreasjon og utendørs aktivitet i dag. Planområdets beliggenhet og karakter tilsier at dette heller ikke er egnet arealbruk. Reguleringsplanen legger ikke til rette for lek, rekreasjon eller lignende.

7.8 Trafikkforhold

Trafikkforholdene er grundig vurdert av ekstern rådgiver. Det er mye trafikk i området, med en høy ÅDT i kjøreveiene som grenser til planområdet. I vedlagt rapport legges det til grunn at planlagte tiltak kan gjennomføres uten behov for avbøtende tiltak på eksisterende veisystemer. Området har et velutbygd gang- og sykkelveinett, og reguleringsplanen legger opp til at dette vil opprettholdes og videreføres.

Innenfor planområdet vil både myke- og harde trafikanter ferdes. Nødvendige sikkerhetshensyn for å skille myke- og harde trafikanter vil sikres ved bruk av fysiske barrierer som vil veilede bort fra vest-

siden og den mest trafikkerte delen av planområdet. Dette gjelder også for området ved varemottaket, som er skissert nord i planområdet.

7.9 Barns interesser – RPR for barn og planlegging

Ved varsel om igangsetting av planarbeidet ble kommunens barnetalsperson varslet, men det ble ikke gitt uttalelse.

Det er lagt inn føringer for å motvirke villkryssing og heller lede myke trafikanter mot regulerte gangveier. I den sammenheng er barn- og unge en relevant målgruppe. Barns interesser vurderes å være ivaretatt i planarbeidet.

7.10 Universell tilgjengelighet

Planlagte tiltak vil ikke ha negative virkninger med tanke universell tilgjengelighet. Ny bebyggelse vil sikres opparbeidet med nødvendige gjeldende krav til universell tilgjengelighet i tråd med byggt teknisk forskrift.

7.11 Energibehov – energiforbruk

Planlagt bebyggelse og anlegg vil kreve en del strøm for drift av anlegget. Det åpnes i reguleringsplanen for etablering av trafostasjon innenfor planområdet. Eventuelle avklaringer vedrørende tilkobling, kraftbehov osv. avklares mellom tiltakshaver og netteier i forbindelse med senere detaljprosjektering.

Området ligger innenfor konsesjonsområdet for utbygging av fjernvarme. Se kapittel 6.5 for nærmere redegjørelse.

7.12 ROS

Ved utarbeidelse av nye reguleringsplaner stilles det krav til at det skal utarbeides ROS-analyse for planområdet. Analysen nedenfor viser alle risiko- og sårbarhetsforhold som kan oppstå som følge av gjennomføring av planlagt prosjekt.

Metoden i denne analysen er bygget på veiledningen «Samfunnssikkerhet i arealplanleggingen» (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, 2010). Skjematisk kan arbeidsgangen og metoden i arbeidet framstilles slik:

Tabell 1. Tabell for samlet risikovurdering.

		KONSEKVENNS				
		1. Ufarlig	2. En viss fare	3. Kritisk	4. Farlig	5. Katastrofalt
SANNSYNLIGHET	1. Lite sannsynlig					
	2. Mindre sannsynlig					
	3. Sannsynlig					
	4. Meget sannsynlig					
	5. Svært sannsynlig					

HS arealplan

- Hendelser i røde felt: Tiltak er nødvendig.
- Hendelser i gule felt: Tiltak vurderes ut fra kostnad ifht. nytte.
- Hendelser i grønne felt: Lite kostnadskrevende tiltak gjennomføres.

Tiltak som reduserer sannsynlighet vurderes først. Hvis dette ikke gir effekt eller er mulig vurderes tiltak som begrenser konsekvensene.

Tabell 2: Bruttoliste mulige uønskede hendelser

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sanns.	Kons.	Risiko	Kommentar/tiltak
Natur- og miljøforhold					
<i>Ras/skred/flom/grunnforhold.</i>					
1. Masseras/skred	Ja	1	5		Marine masser i grunnen
2. Snø/isras	Nei				
3. Flomras	Nei				
4. Elveflom	Nei				
5. Tidevannsflom	Nei				
- Havnivåstigning	Nei				
6. Radongass	Ja	1	2		Radon i grunnen eller i tilkjørte masser
<i>Vær, vindeksponering. Er området:</i>					
7. Vindutsatt	Nei				
8. Nedbørutsatt	Nei				
<i>Natur- og kulturområder:</i>					
9. Sårbar flora	Nei				
10. Sårbar fauna/fisk	Nei				
11. Verneområder	Nei				
12. Vassdragsområder	Nei				
13. Fornminner (fredet)	Nei				
14. Kulturminne/-miljø	Ja	3	2		Tilpasning til eksisterende bebyggelse i området
Menneskeskapte forhold					
<i>Strategiske områder og funksjoner.</i>					
15. Vei, bru, knutepunkt	Nei				
16. Havn, kaianlegg	Nei				
17. Sykehus/-hjem, kirke	Nei				
18. Brann/politi/sivilforsvar	Nei				
19. Kraftforsyning	Nei				
20. Vannforsyning	Nei				
21. Forsvarsområde	Nei				
22. Tilfluktsrom	Nei				
23. Områder for idrett/lek	Nei				
24. Park; rekreasjonsområder	Nei				
25. Vannområder for friluftsliv	Nei				
<i>Forurensningskilder. Berøres planområdet av:</i>					
26. Akutt forurensning	Nei				
27. Permanent forurensning	Nei				
28. Støv og støy; industri	Nei				
29. Støv og støy; trafikk	Ja	3	2		Trafikk på RV110 og FV108
30. Støy; andre kilder	Nei				
31. Forurensset grunn	Nei				
32. Forurensning i sjø	Nei				
33. Høyspentlinje (stråling)	Nei				

HS arealplan

34. Risikofylt industri	Nei				
35. Avfallsbehandling	Nei				
36. Oljekatastrofeområde	Nei				
<i>Medfører planen/tiltaket:</i>					
37. Fare for akutt forurensning	Nei				
38. Støy og støv fra trafikk	Nei				
39. Støy og støv fra andre kilder	Nei				
40. Forurensning i sjø	Nei				
41. Risikofylt industri	Nei				
<i>Transport. Er det risiko for:</i>					
42. Ulykke med farlig gods	Nei				
43. Vær/føre begrenser tilgjengelighet til området	Nei				
<i>Trafikksikkerhet:</i>					
44. Ulykke i av-/påkjørsler	Ja	1	4		Generell risiko ved trafikkområder.
45. Ulykke med gående/syklende	Nei				
46. Ulykke ved anleggs-gjennomføring	Nei				
47. Andre ulykkespunkter	Nei				
<i>Andre forhold:</i>					
48. Sabotasje og terrorhandlinger	Nei				
- er tiltakene i seg selv et sabotasje/terrormål	Nei				
- er det potensielle sabotasje/terrormål i nærhet	Nei				
49. Regulerte vannmagasiner, med spesiell fare for usikker is, endringer i vannstand med mer.	Nei				
50. Naturlige terrengformasjoner som utgjør <i>spesiell</i> fare (stup etc.)	Nei				
51. Gruver, åpne sjakter, steintipper etc.	Nei				
52. Spesielle forhold ved utbygging/gjennomføring	Nei				

Tabell 3. Oppsummering.

		KONSEKVENNS				
		1. Ufarlig	2. En viss fare	3. Kritisk	4. Farlig	5. Katastrofalt
SANNSYNLIGHET	1. Lite sannsynlig		6		44	1
	2. Mindre sannsynlig					
	3. Sannsynlig		14, 29			
	4. Meget sannsynlig					
	5. Svært sannsynlig					

Gjennomgang av uønskede hendelser og avbøtende tiltak:

Nr. 1: Masseras/skred: Det er marine masser innenfor planområdet. Ved fremtidig prosjektering og gjennomføring må det tas nødvendige hensyn og sikkerhetshensyn for å unngå skred og fremtidige setningsskader i bebyggelsen. Som en del av planarbeidet har firmaet Geoteknikk 1 gjennomført en vurdering av områdestabiliteten. Konklusjonen er at områdestabiliteten opprettholdes ved gjennomføring av prosjektet, men det må sikres avbøtende tiltak som en del av fremtidig prosjektering og gjennomføring.

Nr. 6: Radongass: Det er uvisst hvorvidt dagens byggegrunn innenfor planområdet har radongass, imidlertid er det sannsynlig at tilkjørte fyllmasser vil ha det. Byggteknisk forskrift ivaretar nødvendige krav om sikringstiltak i nye bygg. Det skal legges til at næringsbebyggelse ikke er like ømfintlig for radon som boliger.

Nr. 14: Kulturminne-/miljø: Den planlagte bebyggelsen innenfor KBA1 vil være god tilpasning til den tilgrensende bebyggelsen. Det er sikret bestemmelser som skal ivareta estetiske kvaliteter og tilpasning til eksisterende bygningsmiljø.

Nr. 29: Støv og støy; trafikk: Planområdet er støyutsatt. Nødvendige tiltak er sikret i reguleringsplanens bestemmelser på bakgrunn av utført støykartlegging.

Nr. 44: Ulykke i av-/påkjørslar: Området er preget av en del trafikk, med høy ÅDT i området ved St.Croix-krysset. Ved trafikkbelastede områder må det utøves spesiell forsiktighet for å unngå personsikader i møte med biler.

7.13 Teknisk infrastruktur

Vann og avløp

I forbindelse med planarbeidet har Rambøll gjort en kartlegging av VA-ledningene samt løsninger for overvann. I dag er det noen VA-ledninger som krysser tomten, dette må eventuelt flyttes dersom det kommer i konflikt med ny bebyggelse. Detaljer vedrørende dette må avklares ved fremtidig detaljprosjektering.

Nytt anlegg forventes å kunne koble seg på eksisterende anlegg som er i området. Tilkobling og endelig løsning må avklares med Fredrikstad kommune ved Teknisk drift. Tilkoblingen skal bygges iht. VA-normen.

Trafo

Det kan bli behov for å etablere egen trafostasjon innenfor planområdet. I bestemmelsene er det sikret at dette kan etableres ved behov.

7.14 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det kan bli behov for inngåelse av utbyggingsavtale for å sikre nødvendig offentlig infrastruktur. Dersom dette blir aktuelt, kan det få økonomiske konsekvenser for kommunen med tanke på drift og vedlikehold.

Anlegget vil kunne skape nye arbeidsplasser og økt aktivitet i området. Det kan også legges til at Fredrikstad kommune var tidligere eier av eiendommen som skal bebygges, og at forslagsstiller har kjøpt denne fra kommunen.

7.15 Konsekvenser for næringsinteresser

En gjennomføring av tiltaket vil bidra til å skape nye arbeidsplasser når anlegget er ferdig. Tiltaket vil også føre til økt sysselsetting i gjennomføringsfasen, dette omfatter blant annet diverse rådgivere, kommunale saksbehandlere, håndverkere med flere.

Tiltaket kan potensielt bidra til en økt konkurransesituasjon for andre bedrifter innen samme bransje, først og fremst dagligvareforretninger. Økt konkurranse vil imidlertid bidra til et forbedret tilbud til forbrukeren og lokalbefolkningen.

7.16 Interessemotsetninger

Gjennom planprosessen har det vært løpende dialog med Fredrikstad kommune og diskusjoner som omhandler spesielt arkitektonisk- og kulturhistorisk tilpasning av prosjektet. Forslagsstiller har gjort flere justeringer underveis i planarbeidet for å tilpasse prosjektet til nærområdets bebyggelse og karakter. Skisseprosjektet viser bebyggelse som er i tråd med anbefalingene fra kulturminnerapporten, og dette representerer en god tilpasning til det lokale bygningsmiljøet. En vaskehall har et annet uttrykk enn hovedbebyggelsen innenfor KBA1, og fremstår mindre tilpasset kulturmiljøet. Dette er imidlertid en underordnet bygning, som vil ha god bruksverdi for lokalbefolkningen, da denne typen tilbud er en mangelvare i nærområdet.

Reguleringsplanen sikrer også en videreføring av kvartalsstrukturen og siktlinjen fra Cicignongata. Sammenlignet med tidligere bruk av området, vil en gjennomføring av prosjektet føre til en vesentlig forbedring.

Forslagsstiller har gjennom planarbeidet fått mange henvendelser fra lokale innbyggere på Cicignon, som etterlyser en dagligvareforretning i sitt nærmiljø. Nærmeste dagligvareforretninger er henholdsvis Coop Extra i Torvbyen og Kiwi på Kråkerøy. Begge alternativene er utenfor manges toleransegrense for hva som er gangbart, både med tanke på selve avstanden og det faktum at mange ikke har muligheten til å bære dagligvarer over lengre avstander. En gjennomføring av reguleringsplanen vil derfor både imøtekomme et lokalt behov for innbyggerne, samt bidra til redusert bruk av personbil for lokalbefolkningen.

7.17 Avveining av virkninger

Den antatt største konsekvensen ved gjennomføring av prosjektet vil være nærhet til tjenester for lokalbefolkningen. Planområdet ligger i et sentralt område, men uten tilgang til en lokal dagligvareforretning. Beboerne på Cicignon har en forholdsvis lang reisevei til nærmeste dagligvareforretning, slik at tiltaket forventes å bli tatt godt imot hos lokalbefolkningen. Det forventes at flere vil ankomme området med sykkel, buss og gange.

Oppføring av en ny dagligvarebutikk vil frembringe mer liv i bydelen Cicignon samtidig som det oppfordres til å la bilen stå hjemme. Kundegruppen for bilvask og dagligvarehandel er imidlertid den samme, og vask av bil kan kombineres med innkjøp dersom man velger å kjøre. Det vurderes derfor at vaskehall passer godt sammen med etablering av dagligvarehandel og lager. Dersom vaskehall

utgår, vil det i stedet for etableres et utvidet ladetilbud til elbiler. Dette forventes å tas godt imot, siden mange i området har gateparkering uten tilgang til egne ladefasiliteter.

Nye leiligheter har ofte begrenset med lagringsplass, og det gir behov for tilbud der man kan oppbevare større gjenstander. Å ha muligheten til å oppbevare sine gjenstander i nærheten av der man bor vil være attraktivt for mange i lokalbefolkningen, som ellers måtte oppsøkt et tilsvarende tilbud lengre unna. Det skal samtidig legges til at mange forventes å måtte benytte bil og ofte tilhenger eller varebil, for å transportere gjenstander. Samtidig er bestemmelsene tydelige på at det skal tilrettelegges for minilager, altså små lagerseksjon som henvender seg mot private husholdninger. De med større lagring- og transportbehov forventes derfor ikke å benytte seg at dette tilbudet.

Beboerne på Cicignon har i dag begrenset tilgang til et lokalt handelstilbud, og mange er derfor avhengige av bil for å gjøre dagligvareinnkjøp. En tilrettelegging for kortreist handel gir redusert personbiltransport, noe som medfører flere positive effekter for miljøet som mindre forurensing og slitasje, reduserte kødannelser med mer. I tillegg gir det god helsegevinst for den enkelte forbruker å bruke kroppen mer i dagligdagse gjøremål. I tillegg vil planlagt bebyggelse og anlegg oppføres med høye krav til byggeteknisk kvalitet og fremtidsrettede løsninger.

Reguleringsplanen stiller krav til utforming og estetikk for den planlagte bebyggelsen. Det skisserte prosjektet representerer en god tilpasning til eksisterende bygningsmiljø, blant annet ved å videreføre siktaksen fra Cicignongata, og gjennom å sikre tilpasset takform og materialbruk i ny bebyggelse.

Planområdet ligger tett inntil St.Croix-krysset som representerer en støykilde. Ny bebyggelse vil ikke benyttes til boligbebyggelse eller andre formål som er ømfintlig for støy. Det forutsettes imidlertid at prosjektet gjennomføres i tråd med relevante retningslinjer for å overholde grenseverdier for maksimalt tillatt støy som gjelder for næringsbebyggelse.

Planlagte tiltak vil bidra til lokal næringsutvikling samt skape nye arbeidsplasser Oppsummert kan det legges til grunn at en gjennomføring av prosjektet vil ha en overvekt av positive virkninger.

8. Innkomne innspill

Avsender og dato Sammendrag av innspill	Forslagsstillers kommentar til innspill
Direktoratet for mineralforvaltning, datert 18.01.2022	
DMF har ingen merknader til varsel om oppstart av St. Croix. Bane NOR, datert 02.02.2022	
1: Vi er opptatt av å sikre jernbaneinfrastrukturen mot økt fare for flom-, erosjons-, setning- og/eller skredfare. Vi forventer at dette hensynet vurderes i planarbeidet og ivaretas gjennom relevante krav om geotekniske vurderinger, overvannshåndtering og klimatilpasning for planlagte byggetiltak langs jernbanen.	1: Forslagsstiller har hatt dialog med Bane NOR underveis i planarbeidet, og i møte den 31.08.2022 ble det enighet om at det kan aksepteres 20 meters byggegrense fra jernbane spormidt, og at overflateparkering kan være inntil 9 meter fra

Vi kan ikke tillate bebyggelse tett opp mot jernbanelinjen som kan vanskeliggjøre framtidige jernbanetiltak, eller drift og vedlikehold av jernbanen. Vi forventer at nærheten til jernbanen vurderes i planarbeidet både for anleggsfasen og permanent situasjon, og at eventuelle risikoreduserende tiltak sikres i planen. Videre ønsker vi at byggegrense mot jernbanen innarbeides i planen for å ivareta jernbanens arealbehov og sikkerhetskrav.	spormidt. Sistnevnte avstand er sikret ved bruk av formålsområdet AVG4. Det skal legges til at byggegrensene må formelt avklares med Bane Nor og på bakgrunn av Jernbaneloven § 10 ved søknad om rammetillatelse. Det kan legges til at plasseringen av bebyggelse er avgrenset i plankartet ved bruk av bestemmelsesområder #1-2, der avgrensningen gis samme juridiske virkning som byggegrenser.
2: Den delen av tiltaket som ligger innenfor en avstand av 30 meter fra nærmeste spormidt, er avhengig av tillatelse etter jernbaneloven § 10. Tiltakshaver må søke om tillatelse.	2: Det er sikret i bestemmelsene at det må søkes om tillatelse etter Jernbaneloven § 10.
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, datert 11.01.2022 Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder: - Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter - Transport av farlig gods - Brannsikkerhet herunder tunneller og underjordiske anlegg - Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene)	Planarbeidet berører ikke DSB's ansvarsområder. Nødvendige hensyn ivaretas av Statsforvalter.
Mattilsynet, datert 11.02.2022 Planområdet er midt i Fredrikstad sentrum. Vi forutsetter at kapasiteten på drikkevann i kommunens hovednett er tilstrekkelig, og om nødvendig økes, slik at utbyggingene ikke påvirker leveringssikkerheten i området og kommunen ellers.	Kapasitet på tilgjengelig drikkevann vil bli dokumentert ved søknad om rammetillatelse.
Norges vassdrag og energidirektorat, datert 17.01.2022 NVEs kartbaserte veileder for reguleringsplan er en veileder som leder dere gjennom alle våre fagområder og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Vårt innspill er at dere går gjennom denne kartbaserte veilederen og bruker den i planarbeidet. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.	Som en del av planarbeidet har forslagsstiller engasjert geoteknikker for å vurdere områdestabiliteten. Det konkluderes med at tiltaket er gjennomførbart.
Statens vegvesen, datert 27.01.2022 1: Trafikkanalyse	1: I forbindelse med planarbeidet har Rambøll gjennomført en

Det bør gjennomføres en trafikkanalyse for å utrede trafikale konsekvenser med tanke på dimensjonering og valg av løsninger. Analysen bør omfatte vurdering av trafiksikkerhet og trafikkavvikling i kryss og avkjørsler. Trafikkanalysen gir også grunnlag for vurdering av fremtidige støyforhold. Trafiksikkerhet Det er viktig at valgte løsninger ivaretar trafiksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantgrupper. Samtidig bør det utvikles gode interne trafikkssystem for å hindre farlige situasjoner. Vi anbefaler at alle offentlige trafikkarealer dimensjoneres etter Statens vegvesens håndbøker. 2: Kryss og avkjørsler Kryss og avkjørsler bør utformes (geometri og sikt) iht. Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming (versjon 2021), kapittel 4.1. Siktkrav i kryss og avkjørsler defineres som sikttrekanten, se for eksempel kapittel 4.1.1.6 i håndbok N100. Disse tegnes inn (og målsettes) i alle kryss og avkjørsler. Den delen av sikttrekanten som eventuelt kommer utenfor areal regulert til vegformål, reguleres som hensynssone (sikringssone H140). 3: Arealutnyttelse Ut fra statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging skal det i by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. Planområdets beliggenhet og nærhet til sentrum, sykkelvegruter og bussholdeplasser gjør at vi oppfordrer til høy utnyttelse av arealene. 4: Syklende og gående Det er en overordnet nasjonal strategi om å øke andelen syklende. Planen bør vise hvordan den kan knyttes til rutenettet som inngår i «Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad». Det bør videre tas inn en reguleringsbestemmelse som setter minimumskrav til antall sykkelparkeringsplasser, krav om plassering nært inngangsparti, krav til standard ved at plassene skal ha tak og at det skal være mulig å låse fast syklene. Det bør også tilrettelegges for lading av elsykler. Ved riktig utforming av fysiske omgivelser kan man legge til rette for mer gåing, f.eks. vil snarveger (stier, trapper og forbindelser gjennom bebyggelse) fungere som supplement til resten av gangnettet.	trafikkanalyse. Rapporten konkluderer med at tiltaket kan gjennomføres uten behov for avbøtende tiltak på eksisterende veinett. Trafiksikkerhet er omtalt i trafikkanalysen, og det er sikret nødvendige avbøtende tiltak, bl.a. nord i området der myke trafikanter vil ledes mot regulerte gangveier. 2: Trafikkarealene er dimensjonert etter aktuelle håndbøker fra Statens vegvesen og kommunens vegnorm. 3: Det legges opp til en forholdsvis effektiv arealutnyttelse innenfor planområdet. 4: Planområdet har en gunstig plassering for gående og syklende. Reguleringsplanen bidrar til å videreføre dette. Krav om etablering av et minimumsantall sykkelparkeringer er sikret i tråd med kommuneplanens bestemmelser.
---	---

5: Universell utforming Universell utforming er nedfelt i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven. Reguleringsplanen må redegjøre for- og vise hvordan universell utforming ivaretas, for eksempel skal transportsystemet være universelt utformet. 6: Luft Arealplanlegging har stor betydning for luftkvalitet og hvor mange mennesker som berøres av luftforurensning. Det er stor trafikk i området ved St. Croix-krysset. Det er behov for å utrede luftkvaliteten når det er snakk om å bygge nær trafikkerte veger. Utredningen skal vise hvordan luftforurensningen i planområdet er for dagens situasjon, med utbredelse av røde og gule soner for PM10 og NO2 i henhold til retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520. Utredningen skal foreslå avbøtende tiltak dersom ny bebyggelse vil ligge i områder med høye verdier. Det må legges vekt på godt innneklima for å redusere den totale belastningen. Friskluftinntak bør vende bort fra veg. 7: Støy Trafikkstøy må utredes tidlig i planprosessen for å få oversikt over støyutfordringene. 8: Parkering Parkeringsavgifter og tilgang til parkeringsplasser har stor betydning for bilbruken. Parkeringsbegrensning bør derfor i større grad brukes som trafikkregulerende virkemiddel. Det bør settes maksimaltall for antall parkeringsplasser. 9: Kollektivtrafikk Det må utredes hvordan planområdet kan betjenes av kollektivtrafikk. Beskrivelsen bør også omfatte gangforbindelser og avstander til relevante stoppesteder. 10: Byggegrenser I utgangspunktet bør alle reguleringsplaner angi byggegrenser mot offentlig veg. Byggegrensene skal ivareta hensynet til trafiksikkerheten, vedlikeholdet og driften av vegen, arealbehov ved utbedring av vegen, og miljøet langs vegen. Grensene kan vises på kartet som juridiske linjer, men det er gjennom reguleringsbestemmelsene grensene får rettsvirkning ved at bestemmelsene må klargjøre om de juridiske linjene er bindende eller om de bare er en illustrasjon eller en retningslinje. Byggegrensen bør altså inngå i bestemmelsene til planen, og ikke bare på plankartet.	5: Krav til universell utforming vil sikres i tråd med kravene i byggt teknisk forskrift. 6: Som en del av planarbeidet har Rambøll gjennomført en kartlegging av både luftforurensning og støy. Begge rapportene ligger vedlagt reguleringsplanen. Reguleringsplanens bestemmelser fastsetter at retningslinjene i T-1520 skal ivaretas. 7: Støy er utredet og nødvendige krav er innarbeidet. 8: Det er sikret en øvre grense for maksimalt tillatt parkering, i tråd med kommuneplanens arealdel. 9: Kollektivtilbudet er vurdert i både planbeskrivelsen og mobilitetsplanen. 10: Byggeavstand (ved bruk av bestemmelsesområde) mot jernbanen/nordøst er fastsatt i tråd med avklaringene fra Bane NOR. Byggeavstandene mot henholdsvis riks-, fylkes- og kommunale veier er fastsatt i samråd med respektive veimyndigheter, Statens vegvesen, Østfold fylkeskommune og
---	---

Gjeldende reguleringsplan for St. Croix-krysset viser ikke byggegrenser på plankartet, og det er heller ikke bestemmelser om byggegrenser. Som et utgangspunkt bør byggegrense mot riksveg 110 tilsvare formålsgrensen til område T1 i gjeldende reguleringsplan. Da kan ikke parkeringsområder, interne kjøreveger etc. legges i strid med byggegrensen. Slike anlegg må regnes som bygg/opplag, jf. veglova § 30. I dette tilfellet synes det naturlig at området ut til eksisterende gang- og sykkelveg kan utnyttes til parkering og kjøreareal. Det bør derfor gjennom bestemmelsene åpnes for at dette kan etableres nærmere riksveg 110 enn regulert byggegrense. Eventuelt bør tilsvarende bestemmelser gjelde for byggegrense mot fylkesveg og kommunal veg etter samråd med fylkeskommunen og kommunen. 11: Regulering av riksveg 110 Hvis det blir aktuelt å regulere inn deler av riksveg 110 (og fylkesveg 108 og kommunal veg) med tilhørende anlegg som undergang og ramper med forstøtningsmurer, gang- og sykkelveg, fortau og bussholdeplass, bør disse reguleres i samsvar med gjeldende arealbruk. 12: Statens vegvesen skal godkjenne byggeplan Det må tas inn en bestemmelse som sier at Statens vegvesen skal godkjenne byggeplan for alle tiltak på og langs riksveg 110 (inkludert gang- og sykkelveg, fortau og bussholdeplass) før gjennomføring. Vi ønsker også at det utarbeides en teknisk plan som grunnlag for reguleringsplanen for alle tiltak som berører fylkesvegen.	Fredrikstad kommune. Reguleringsplanen åpner for at parkering og kjøreareal kan tillates innenfor hele KBA1-2. Unntak fra dette er nord- og vest for #1. 11: Det legges ikke opp til tiltak som endrer på dagens veiarealer utenfor planområdet. RV110 og FV108 berøres ikke. 12: Det legges ikke opp til tiltak som berører hverken fylkesvei eller riksvei. Den eneste veien som berøres er Hans Jacob Nilsens gate, den er kommunal. Derfor behøver ikke Statens vegvesen å godkjenne byggeplan.
Statsforvalteren i Oslo og Viken, datert 09.02.2022 1: Området har en sentral beliggenhet i Fredrikstad og vi mener derfor det bør sikres en høy arealutnyttelse. Med eksisterende boliger i området og videre utbygging av den tidligere sykehustomta vil det bli svært mange som kan benytte butikken uten å bruke bil. Areal til parkeringsplass, og særlig på bakkenivå, bør derfor begrenses. Som det kommer frem av planinitiativet, er området også godt betjent med kollektivtransport. For formålene kontorvirksomhet og tjenesteyting bør det derfor være mulig å ha svært restriktive krav til parkeringsplasser, og at dette sikres i reguleringsplanen. Vi ser videre at det i varselet er bevissthet rundt at arealformålet tjenesteyting er svært omfattende, og vi mener det må spesifiseres tydelig i bestemmelsene hva slags virksomhet som tillates.	1: I bestemmelsene er det innarbeidet en øvre grense for tillatt parkering for bil som er beregnet for den planlagte bebyggelsen. Reguleringsplanen åpner imidlertid også for etablering av et rent ladetilbud innenfor KBA2. Reguleringsplanen har bestemmelser som sikrer at dette ivaretas. Det vil sikres etablering av ladestasjoner innenfor planområdet. Det nøyaktige antallet og løsningene rundt dette vil avklares ved rammesøknad.

Bensinstasjoner har normalt forurensset grunn, og dette må håndteres etter forurensningsforskriften kapittel 2. Vi ber også om at det vurderes å legge til rette for ladestasjoner for elektriske kjøretøy. 2: Planområdet må ta sin del av håndteringen av overvann. Føringerne i statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018) tilsier at det bør benyttes naturbaserte løsninger for håndtering av overvann.	2: Rambøll har gjennomført en analyse for hvordan overvann kan håndteres. Denne er vedlagt reguleringsplanen og i bestemmelsene er det sikret at kommunens VA-norm skal følges.
Viken fylkeskommune, datert 08.02.2022 1: Planområdet ligger i et trafikkert område, med høy ÅDT på tilstøtende kjøreveier. Fylkeskommunen mener at det vil være viktig å finne gode løsninger som ivaretar myke trafikanter, men også både nærings- og biltrafikken, på kort og lang sikt. 2: FNs bærekraftsmål FNs 17 bærekraftsmål er verdens oppskrift for hvordan vi kan oppnå en bedre og mer bærekraftig fremtid for alle. Fylkeskommunen ber om at bærekraftsmålene synliggjøres i planen. 3: Lokal luftkvalitet Forurensningsforskriftens bestemmelser om lokal luftkvalitet er basert på EU-direktivet og er hjemlet i forurensningsloven. Tiltaket kan ha særskilte konsekvenser for miljø og klima, dette bør være et tema som synliggjøres i plan og bestemmelser til plan, og vi ber forslagsstiller følge opp dette i dialog med Fredrikstad kommune. 4: Estetikk Dagens p-hus på plassen har blitt kalt Fredrikstad styggeste bygg. Vi ber om at det inngår en faglig redegjørelse for og vurdering av tiltakets estetiske sider, både i forhold til seg selv, omgivelsene og fjernvirkning. Det er noen trær og busker i området i dag, vi mener at området bør inneholde innslag av trevegetasjon og grønne vekster i flere sjikt også i fremtiden. Fylkeskommunen forutsetter at det vektlegges å ha et ryddig område rundt dagligvarebutikken og at ingen av sidene regnes for å være baksiden av bygget.	1: Det er gode løsninger for myke trafikanter i området. Planområdet er omsluttet av gang- og sykkelveier. 2: FNs bærekraftsmål er synliggjort i planbeskrivelsen. 3: Rambøll har gjennomført en kartlegging av luftkvaliteten. I reguleringsplanens bestemmelser er det sikret at nye tiltak skal gjennomføres i samsvar med Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520 / 2012. 4: Dagens bygningsmiljø og estetikk er vurdert i planbeskrivelsen og vedlagte rapport Kulturminnedokumentasjon datert 11.11.2024. I bestemmelsene er det sikret krav om blant annet estetisk redegjørende ved rammesøknad og gitt flere konkrete anbefalinger som skal ivaretas i prosjektet.

5: Barn og unge Vi viser til Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen. Det er kjent at barn synes det er skummelt å gå i dette området og at området preges av forfall. God stedsutvikling er viktig for trivsel og trygghet, bosetting og næringsutvikling og ivaretagelse av miljøhensyn. Utbyggingen bør spille på lag med innbyggerne, jernbanestasjonen, Cicignon skole, kulturhuset St. Croix og fortrinnsvis de som kommer til fots. 6: Kriminalitetsforebygging Kriminalitet er tett knyttet til steder og fysiske omgivelser, og fylkeskommunen ber om at kriminalitetsforebygging vurderes i planen. Utydelige skiller mellom privat, halvprivat, halvoffentlig og offentlig areal skaper uklarhet om eierforhold. Fylkeskommunen mener at lange fasader bør unngå monotoni og at dette må beskrives nærmere i planen. 7: Grunnforhold og naturfare Ifølge NVEs aktsomhetskart er det registrert fyllmasse på hele eiendommen. I tillegg bør det tas høyde for at det er marin leire innenfor planområdet. Kommunen har ansvaret for at farene er kartlagt, vurdert og tatt tilstrekkelig hensyn til når planer vedtas. 8: Universell utforming Prinsippet om universell utforming må komme frem i planarbeidet. 9: Mobilitet/trafikk Det kommer frem av referat fra oppstartsmøte at det skal utarbeides en mobilitetsplan. De trafikale konsekvensene av planforslaget må vurderes av noen med trafikkfaglig kompetanse i planarbeidet. Mobilitetsplanen bør også vise hvordan man på best mulig vis kan sikre et sammenhengende, funksjonelt og trafiksikkert veinett for gående, syklende og kollektivreisende til og fra området. Vi forventer at det legges vekt på å finne løsninger som kan bidra til reduksjon av personbilbruk og øke andel reisende med kollektiv, sykkel og gange.	5: Det er ikke kjent at området benyttes til lek. Det legges ikke til rette for lek og opphold i området, det vil imidlertid oppleves mer trygt og inviterende når prosjektet er realisert, enn tidligere situasjon. Reguleringsplanen stiller krav om blant annet brudd i fasaden og andre kvalitetskrav, for å bl.a. skape variasjon og tilpasning til dagens bygningsmiljø i området. Dette er også beskrevet i planbeskrivelsen. 6: En gjennomføring av prosjektet vil bidra til økt aktivitet i området, noe som redusere risiko for kriminalitet. 7: Se tidligere kommentar til NVE. 8: Krav til universell utforming vil sikres i tråd med byggteknisk forskrift. De trafikale konsekvensene og løsninger for gående, syklende og kollektivreisende er vurdert i mobilitetsplanen. 9: Det er utarbeidet en egen mobilitetsplan i tråd med kravene i kommuneplanens arealdel. Mobilitetsplanen følger reguleringsplanen som et eget vedlegg.
---	---

10: Byggegrense mot fv. 108 St. Olavs gate Planområdet grenser til fv. 108. Det må derfor settes av en byggegrense mot fylkesveien i plankartet. Grensen skal vises på kartet, men det er gjennom planbestemmelsene grensen får rettsvirkning. Byggegrensen må derfor både inngå i bestemmelsene til planen og tegnes inn i plankartet. Byggegrensen skal ivareta hensynet til trafiksikkerheten, vedlikeholdet og driften av veien, arealbehov ved utbedring av veien, og miljøet på eiendommene langs veien. Vi minner spesielt om at plasser for fast parkering og interne veier rammes av byggegrensebestemmelsene, da dette også er tiltak som kan tilsidesette hensyn byggegrensen skal ivareta. Vi forutsetter at byggegrensen i gjeldende plan videreføres i ny reguleringsplan for eiendommen. 11: Tiltak på fv. 108 St. Olavs gate Evt. tiltak på fylkesveinettet skal utformes i henhold til Statens vegvesens håndbøker og en trafikkanalyse må legges til grunn for dimensjonering og valg av løsninger. Frisikt i kryss og avkjørsler sikres i plankart og bestemmelser til planen. Dersom ferdig reguleringsplan skal inkludere fylkesveiarealer må det tas inn en planbestemmelse om at Viken fylkeskommune skal godkjenne byggeplan for alle tiltak på fylkesveianlegget før gjennomføring. Skal det gjøres tiltak på fylkesveianlegget må det også lages en teknisk plan for tiltakene som grunnlag for reguleringsplanen. 12: Nyere tids kulturminne Planområdet er tilgrensende NB! -området Fredrikstad Vest siden, som har nasjonal kulturmiljøinteresse. I sammenligning med eksisterende bygg er det planlagte noe bedre tilpasset omgivelsene. Vi tilrår at utformingen med tanke på høyder, farge- og materialvalg, fasadeuttrykk, tilpasser seg i så høy grad som mulig til det tilgrensende kulturmiljøet.	10: Se kommentaren til Statens vegvesen om byggegrenser/byggeavstander. 11: Planarbeidet legger ikke opp til tiltak på fylkesveinettet. 12: Det er stilt krav om estetisk redegjørelse som en del rammesøknaden. I den sammenheng skal blant fargesetting, tilpasning mv beskrives. Det er også innarbeidet flere andre bestemmelser og føringer med krav til arkitektur og tilpasning som ivaretar hensyn til kulturminner og bygningsmiljø. Det er også gjennomført en egen kulturminnekartlegging i området, og rapporten fra dette arbeidet ligger vedlagt reguleringsplanen (kulturminnedokumentasjon datert 11.11.2024).
Kari Sæther, datert 14.01.2022 Når er planlagt oppstart av bygging av næringsbygg? Når på døgnet vil det være byggeaktivitet? Når er forventet ferdigstillelse av prosjektet?	Det kan forventes at et bygg er ferdig 8-12 måneder etter vedtatt reguleringsplan.

	Føringer som angår tidspunkt for anleggsarbeider, vil fastsettes i tråd med gjeldende regelverk.
Fredrikstad Fjernvarme AS, datert 11.01.2022 Det planlagte tiltaket ligger innenfor Fredrikstad fjernvarmes konsesjonsområde, og vi antar at det planlagte bygget blir tilknytningspliktig til fjernvarmenettet.	Reguleringsplanen åpner for at tilknytningsplikten til fjernvarme kan fravikes. Dette begrunnes med at en dagligvareforretning kan benytte overskuddsvarme fra kjøle- og fryseanlegg for bygget. Se nærmere forklaring i kapittel 6.5

1. Vedlegg

1. VA-rammeplan, Rambøll, datert 25.11.22
2. Støyrappport, Rambøll, datert 01.06.2022
3. Vurdering områdestabilitet, Geoteknikk, datert 12.09.2022
4. Vurdering områdestabilitet – uavhengig kontroll, Paya Consult, datert 23.09.2022
5. Situasjonsplan, SH Prosjekt, datert 04.04.2025
6. Mobilitetsplan, HS Arealplan, datert 24.04.2025
7. Utredning luftkvalitet, Rambøll, datert 18.08.2022
8. Trafikkanalyse, Rambøll, datert 31.05.2022
9. Kulturminnedokumentasjon, Multiconsult, datert 11.11.2024
10. Tiltaksplan for forurenset grunn, Rambøll, datert 19.04.2023