

Oppdragsgiver
Borg Havn IKS

Rapporttype
Planprogram til områderegulering

Dato
2024-08-27
Sist revidert: 23.06.2025

Områderegulering

MOUM NÆRINGSOMRÅDE



Oppdragsnr.: 1350048500
 Oppdragsnavn: Moum Næringsområde – reguleringsplan med KU
 Dokument nr.: [Tekst]
 Filnavn: Moum_planprogram_20250623.docx

Revisjonsoversikt

Revisjo n	Dato	Revisjonen gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	27.08.24	Opprinnelig planprogram	MADJ	PATOST	PATOST
01	05.05.25	Revisjoner etter at planprogrammet lå ute på høring	MADJ	PATOST	PATOST
02	23.06.25	Revisjon iht. bystyrets vedtak 12.06.25	MADJ	PATOST	PATOST

Innhold

1. Bakgrunn	4
1.1 Bakgrunn for planarbeidet	4
1.2 Planprogram og konsekvensutredningsplikt	4
2. Hensikt	5
2.1 Hensikten med planen	5
3. Dagens situasjon	5
3.1 Planområdets beliggenhet og avgrensning	5
3.2 Beskrivelse av dagens situasjon i planområdet	8
4. Planer og føringer	30
4.1 Nasjonale og statlige føringer	30
i) Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027	30
ii) Statlige planretningslinjer for areal og mobilitet (2024)	30
iii) Statlige planretningslinjer (SPR) for klima og energi (2024)	30
iv) Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging (1995)	31
v) T-1520 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i planlegging (2012)	31
vi) T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (2021)	31
vii) Nasjonal jordvernstrategi (2023)	31
4.2 Regionale og kommunale planer og føringer	31
i) Fylkesplan Østfold – «Østfold mot 2050»	31
ii) Regional plan for klima og energi i Østfold (2019)	33
iii) Regional plan for næringsutvikling, forskning og innovasjon i Østfold 2017-2021	34
iv) Regional transportplan for Østfold mot 2050 (2018)	34
v) Regional plan for vannforvaltning 2022-2027 (2022)	35
vi) Kommuneplanens samfunnsdel	35
vii) Kommuneplanens arealdel	35
viii) Kommunedelplan for ny bro over Glomma	37
ix) Kommunedelplan for klima	38
x) Kommunedelplan for naturmangfold (2018)	38
xi) Næringsplan for Fredrikstad kommune (2021)	38
xii) Landbruksplan 2023-2033 (2023)	39
xiii) Overvannsrammeplan (2007)	39
xiv) Trafikksikkerhetsplan for Fredrikstad 2018-2021 (2019)	39
xv) Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad (2017)	39
xvi) Veileder for renovasjonsteknisk planlegging (2022)	40
xvii) Retningslinjer for tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap – Fredrikstad brannvesen (2023)	40
xviii) Veinorm – Fredrikstad kommune (2016)	40
xix) Byvekstavtale for Nedre Glomma 2024-2033 (2024)	40
4.3 Reguleringsplaner	40
i) Pågående arbeid	42
4.4 Tidligere vedtak	43
5. Tiltaket	44
5.1 Beskrivelse av tiltaket	44

6. Alternativer	44
6.1 0-alternativet.....	44
6.2 Alternativ 1	44
6.3 Alternativ 2	44
6.4 Alternativ 3	45
6.5 Forskjellen mellom alternativene	45
7. Konsekvensutredning	45
7.1 Innledning.....	45
7.2 Redegjørelse for planforslaget.....	46
7.3 Metodikk.....	46
7.4 Utredninger	46
7.5 Oppsummering og samlet vurdering av konsekvenser	51
7.6 Oppsummering av skadereduserende tiltak	51
7.7 Nærmere undersøkelser	51
8. Planprosess	53
8.1 Fremdriftsplan	53
8.2 Samarbeidsavtale	53
8.3 Informasjon og medvirkning	53

1. Bakgrunn

1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Fredrikstad kommune har på generelt grunnlag behov for nye næringsarealer. Behovet for næringsarealer er også spesifikt for å avlaste og supplere havnevirkomheten for Borg Havn, som har lite gjenværende havne- og næringskapasitet på Øra. Det er i kommunen behov for plasskrevende virksomheter med f.eks. industri, lager og havn. Av gjeldende kommuneplan (2023-2035) fremgår det at *«tidligere antakelse om at fremtidens vekst vil være innenfor kompetansebedrifter med liten eller ingen produksjon, har vist seg å være feil. Dette har medført at det er mangel på egnede arealer til plasskrevende virksomhet, som logistikk og lett og tung produksjon»*. I kommuneplanen er det av den grunn avsatt arealer til fremtidig næringsbebyggelse og havn på Moum. I tillegg kommer arealer med eksisterende virksomhet («Leca»), som er avsatt som nåværende bebyggelse og anlegg i kommuneplanen. Totalt planområde er ca. 834 daa. Planområdet går delvis ut i Glomma. Langs planområdets vestre avgrensning mot Glomma er det i kommuneplanen avsatt arealer til fremtidig havneformål.

I kommuneplanens bestemmelser pkt. 25.2 er det bestemt at *«all lokalisering av næring skal skje etter ABC-prinsippet»*. Det vil si rett virksomhet på rett plass, og er med på å redusere transportbehovet i kommunen. I planbeskrivelsen til kommuneplanen er C-områder definert slik:

- C-områder er områder med god biltilgjengelighet og mindre godt kollektivtilbud.

På Moum næringsområde er det tenkt å legge til rette for C-virksomheter. Det er altså virksomheter som krever mye areal, som ikke er arbeidsplass-, besøks- eller kundeintensive og som bør ligge med en viss avstand til tettbebyggelse på grunn av fare for forurensning i form av f.eks. støy eller støv. Det er ikke aktuelt å anlegge handel eller rene kontorvirksomheter innenfor området.

For å legge til rette for en langsiktig utvikling av næringsområdet igangsettes arbeid med områdereguleringsplan. Planarbeidet vil utløse krav om konsekvensutredning. Se redegjørelse i kap. 1.2.

Utarbeidelse av planen og utviklingen av næringsområdet er et samarbeid mellom tre parter; Borg Havn IKS, Saint-Gobain Byggevarer AS («Leca») og Isegran Eiendom AS (kommunalt eiendomsselskap). I og med at det er en områderegulering, er Fredrikstad kommune formell planeier og forslagsstiller. Plankonsulent er Henning Larsen Architects AS.

1.2 Planprogram og konsekvensutredningsplikt

Planarbeidet er vurdert etter plan- og bygningsloven av 1. juni 2008, sist endret 01.12.2021, og forskrift om konsekvensutredninger av 1. juli 2017, sist endret 01.11.2021.

I plan- og bygningsloven § 4-1 står det at: *«For alle regionale planer og kommuneplaner, og for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal det som ledd i varsling av planoppstart utarbeides et planprogram som grunnlag for planarbeidet. [...] Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger. Forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn normalt samtidig med varsling av planoppstart. Planprogrammet fastsettes ordinært av planmyndigheten.»*

§ 6 i Forskrift om konsekvensutredninger angir hvilke planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding. Bokstav b) omfatter *reguleringsplaner etter plan-*

og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplan er i samsvar med denne tidligere planen.

Planarbeidet utløser krav om konsekvensutredning etter § 6 b) fordi det vil være et forventet bruksareal for næringsbebyggelse på mer enn 15.000 m². Planarbeidet omfattes dermed av pkt. 24 i forskriftens vedlegg I.

Planprogrammet skal redegjøre for hensikten med planarbeidet og planprosessens gang, ved å opplyse om forventet fremdrift og opplegg for medvirkning. Det skal beskrives hvilke alternativer som vurderes, utredningsbehov og metoder for utredning. Planprogrammet skaper på denne måten en forutsigbarhet ved å klargjøre hva som skal planlegges og konsekvensutredes, og hvordan ulike interesser kan delta i planleggingen.

2. Hensikt

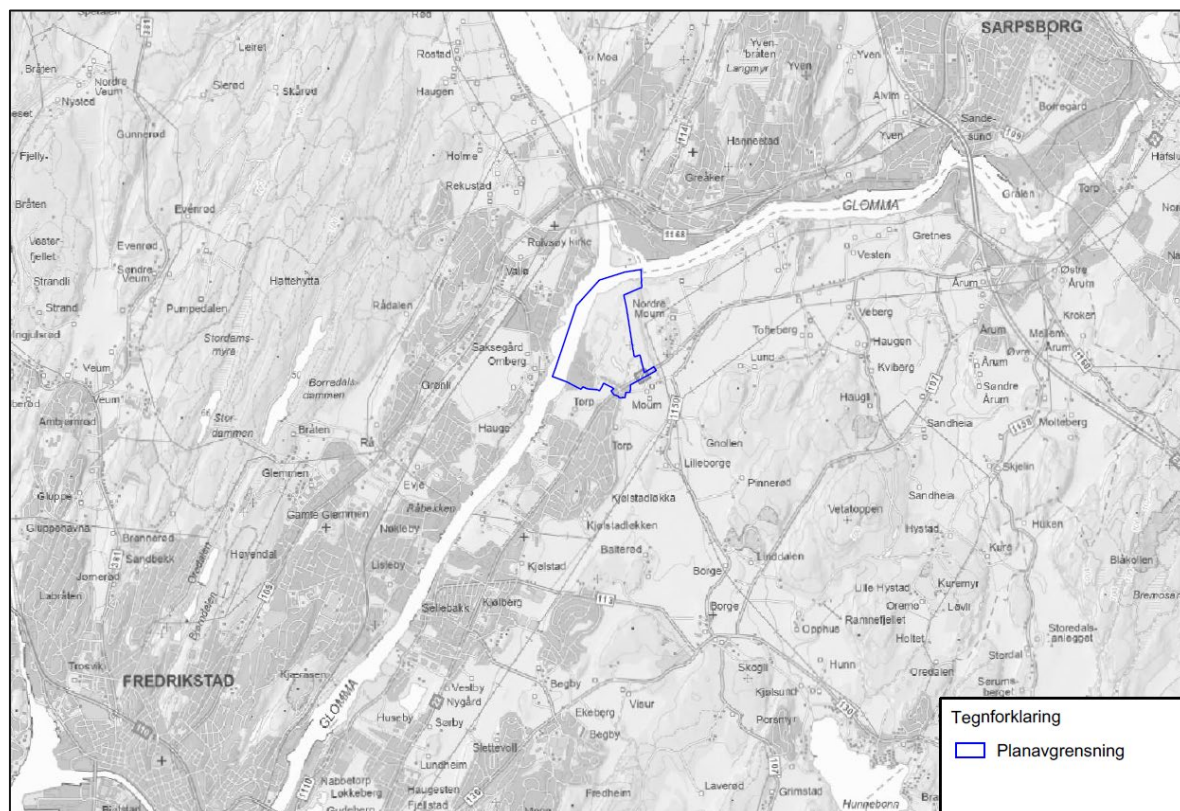
2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å legge til rette for havne- og næringsvirksomhet på Moum. I tillegg skal det kartlegges og ivaretas viktige naturverdier, terreng, viktig grønnstruktur og allmennhetens interesser. Planarbeidet vil blant annet definere type virksomhet, utnyttelsesgrad, byggehøyder og trafikkløsninger.

3. Dagens situasjon

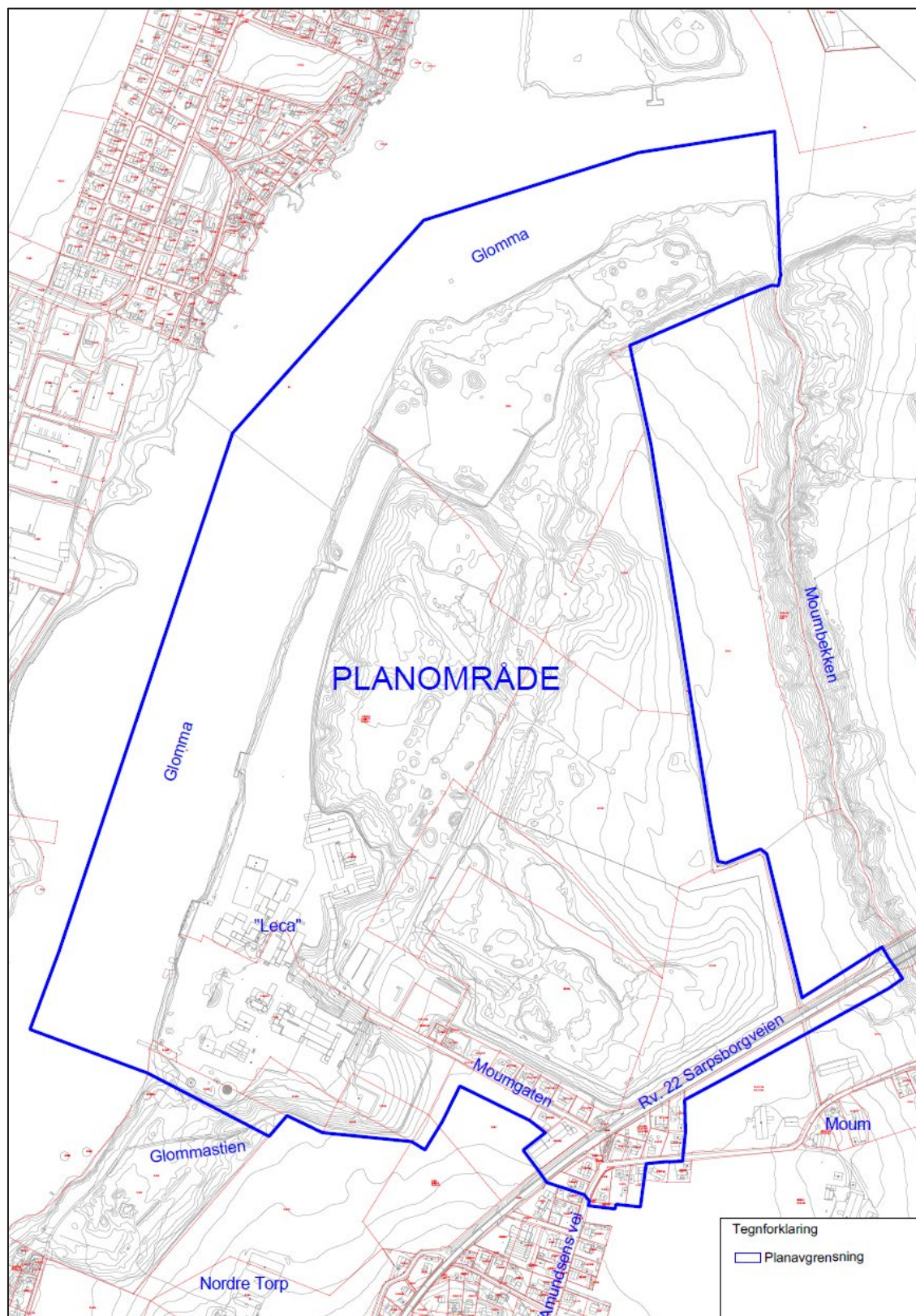
3.1 Planområdets beliggenhet og avgrensning

Planområdet ligger i Fredrikstad kommune, omtrent midt mellom Fredrikstad og Sarpsborg sentrum. Det ligger på østsiden av Glomma, med adkomst fra riksveg 22, Sarpsborgveien. Planområdets beliggenhet fremgår av kartutsnittet i figur 1, hvor planområdet er markert med blått omriss.



Figur 1: Planområdets beliggenhet, markert med blått omriss. (kilde: Fredrikstad kommune kart).

Kartet nedenfor viser foreløpig avgrensning av planområdet (Figur 2). Totalt omfatter dette området ca. 834 daa. Dette inkluderer også et areal ut i Glomma. Arealet på land omfatter ca. 630 daa.

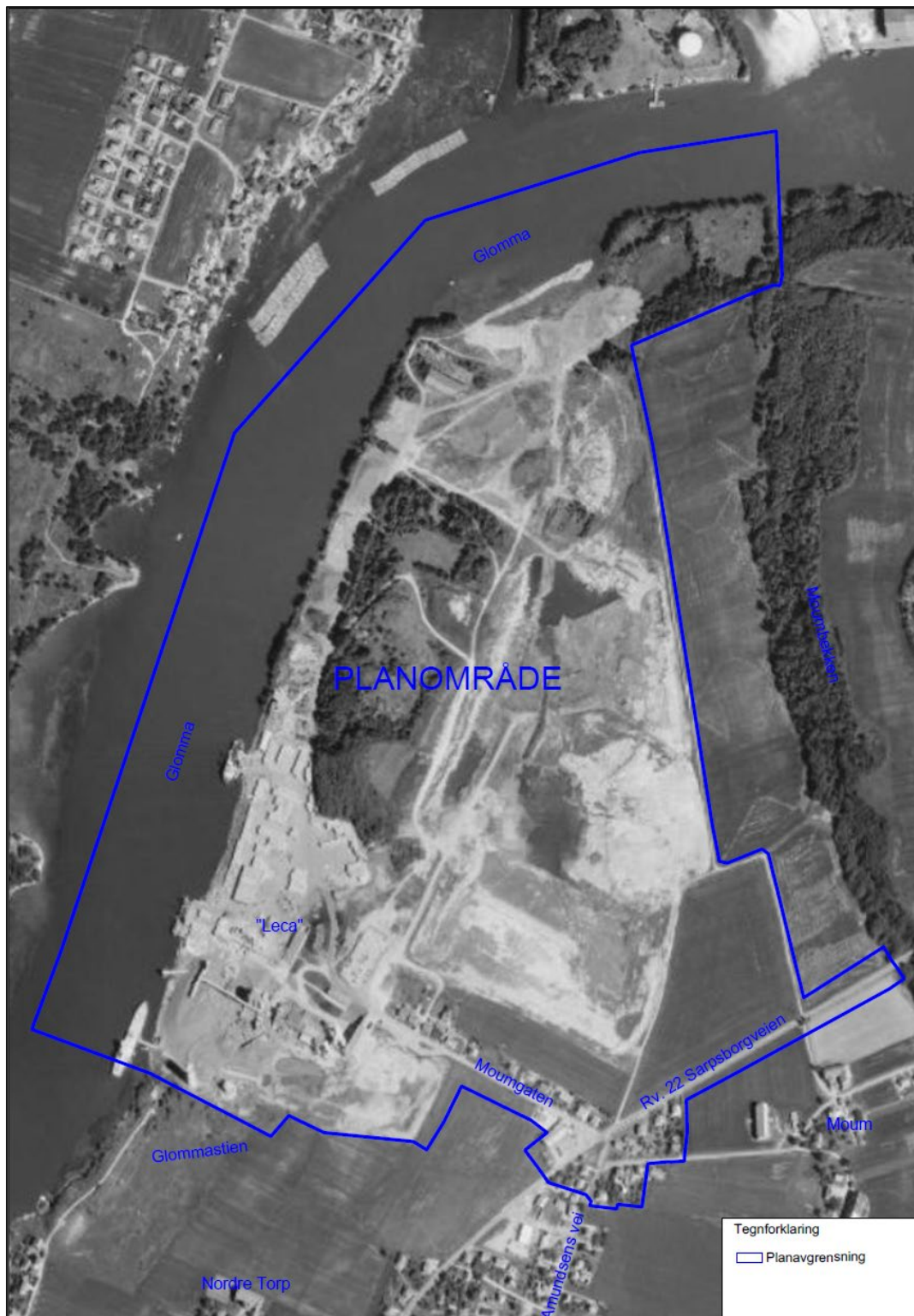


Figur 2: Foreløpig planavgrensning vist med blått omriss.

3.2 Beskrivelse av dagens situasjon i planområdet

Arealbruk og eksisterende bebyggelse:

Planområdet er i stor grad preget av tidligere og eksisterende næringsvirksomhet. Det har i en årrekke vært uttak av leire til produksjon av tegl i området. Dette har medført inngrep i terrenget og landskapet. Figur 3 viser et utsnitt med flyfoto som viser at store deler av planlagt næringsområde var berørt av aktivitet i 1978.



Figur 3: Utsnitt med flybilde fra 1978 viser at store deler av planområdet (blått omriss) var berørt av aktivitet. (Kilde kart.finn.no)

The image is an aerial photograph of a planning area in Sarpsborg, Norway. A large, irregular area is outlined in blue, labeled 'PLANOMRÅDE'. This area includes a section of the Glomma river, a large lake named Moungelien, and several buildings and green spaces. Labels on the map include 'Glomma', 'PLANOMRÅDE', 'Moungelien', 'Rv. 22 Sarpsborgveien', 'Modum', 'Amundsens vei', 'Nordre Torp', and 'Leca'. A legend in the bottom right corner, titled 'Tegnforklaring', shows a blue outline representing 'Planavgrensning' (Planning boundary).

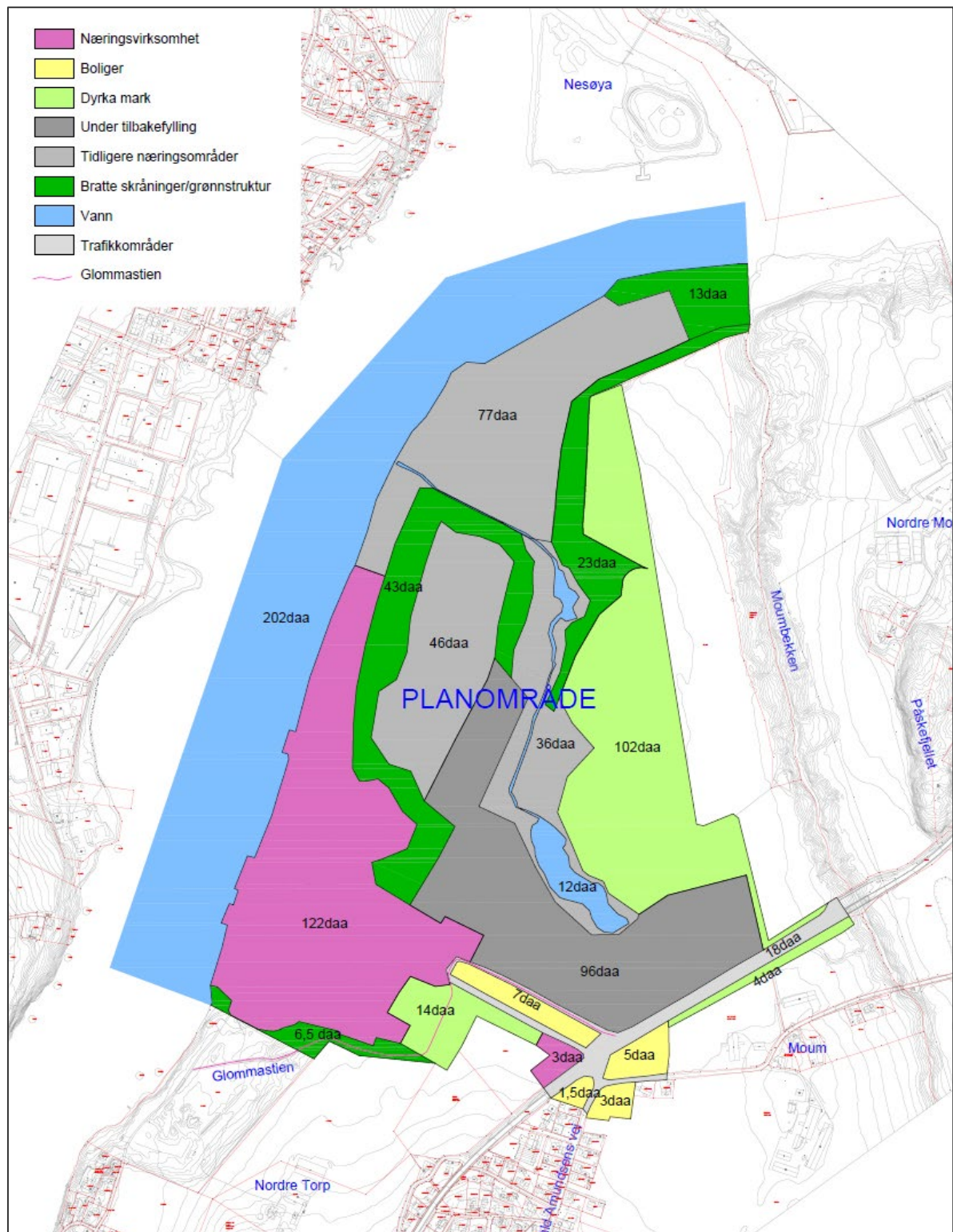
Siden 1980-tallet har de østlige delene av planområdet gradvis blitt fylt opp og tilbakeført som dyrket mark. Det er en prosess som har pågått helt fram til det siste. De sørøstlige arealene er i ferd med å fylles

opp. I og med at tilbakefyllingen har pågått over så lang tid, har man ikke full kontroll på hva slags masser det er tilbakefylt med. Uttak av prøver tyder på at det ikke er særlig forurensede masser. Øverst er det tilbakeført et lag med matjord. Matjordlaget ser ut til å være tynt (10-15 cm). Tykkelse og kvalitet på matjorda må imidlertid undersøkes nærmere.

Virksomheten ved «Leca» er opprettholdt, mens en del andre arealer har ligget brakk og har grodd noe igjen. Langs Glomma og i den nordre delen av planområdet er terrenget relativt flatt med høyde kote +1,5-3. Dette har tidligere vært benyttet til leireuttak og utskiping av produkter fra den historiske virksomheten og har i nyere tid blitt benyttet til mellomlagring av blant annet Leca. Det ligger fortsatt noe slike masser i området. Hele den nordre flaten er dekket med lecamasser.

Relativt sentralt i planområdet er det to dammer som forbindes av et fuktig bekkedrag. Dette er dammer som har oppstått etter uttak av masser. Vannet renner fra den søndre dammen via den nordre dammen og ut i Glomma. Mellom ulike høydenivåer innenfor planområdet er det markante, vegetasjonskledte skråninger.

Langs nordsiden av Moumgaten ligger 7 boliger. Glommastien kommer inn i planområdet fra sørvest, krysser Moumgaten, går langs nordsiden av boligene og kommer ut i gang-/sykkelvegen langs Rv. 22 Sarpsborgveien. Dagens arealbruk og fordeling av arealer innenfor planområdet fremgår av Figur 5.



Figur 5: Oversikt over dagens arealbruk.

Totalt er det følgende arealbruk innenfor området:

Arealbrukskategori	Ca. areal
Næringsvirksomhet	125 daa
Boliger	17 daa
Dyrka mark	120 daa
Under tilbakefylling	96 daa

Tidligere næringsområder (sporadisk virksomhet, til dels gjengrodd)	159 daa
Bratte skråninger/grønnstruktur	86 daa
Vann	215 daa
Trafikkområder	18 daa
SUM	834 daa

Eiendomsforhold (pr. 08.05.2024):

GNR/BNR	EIER/FESTER	Størrelse
611/153	Offentlig	104 072 m ²
615/39	Privat	5.771,7 m ²
615/38	Privat	
615/33	Privat	5.541,9 m ²
615/34	Privat	4.381,7 m ²
615/35	Privat	2.388,3 m ²
620/2	Privat	14.805,8 m ²
615/6	Privat	47.087,8 m ²
619/5	Privat	167.686,4 m ²
619/5/20	Privat	340 m ²
619/5/22	Privat	
619/5/23	Privat	660 m ²
619/5/28	Privat	724 m ²
619/5/29	Privat	715 m ²
619/5/21	Privat	351,7 m ²
621/1	Privat	24.883 m ²
621/1/42	Offentlig	568 m ²
621/1/180	Privat	595,1 m ²
621/1/184	Privat	628,4 m ²
621/1/185	Privat	629,8 m ²
621/1/183	Privat	610,4 m ²
621/1/182	Privat	792 m ²
621/1/181	Privat	793 m ²
621/1/12	Privat	-
620/2/50	Privat	764,8 m ²
620/2/49	Privat	817,3 m ²
620/1/59	Privat	201,7 m ²
619/1/3	Privat	710,1 m ²

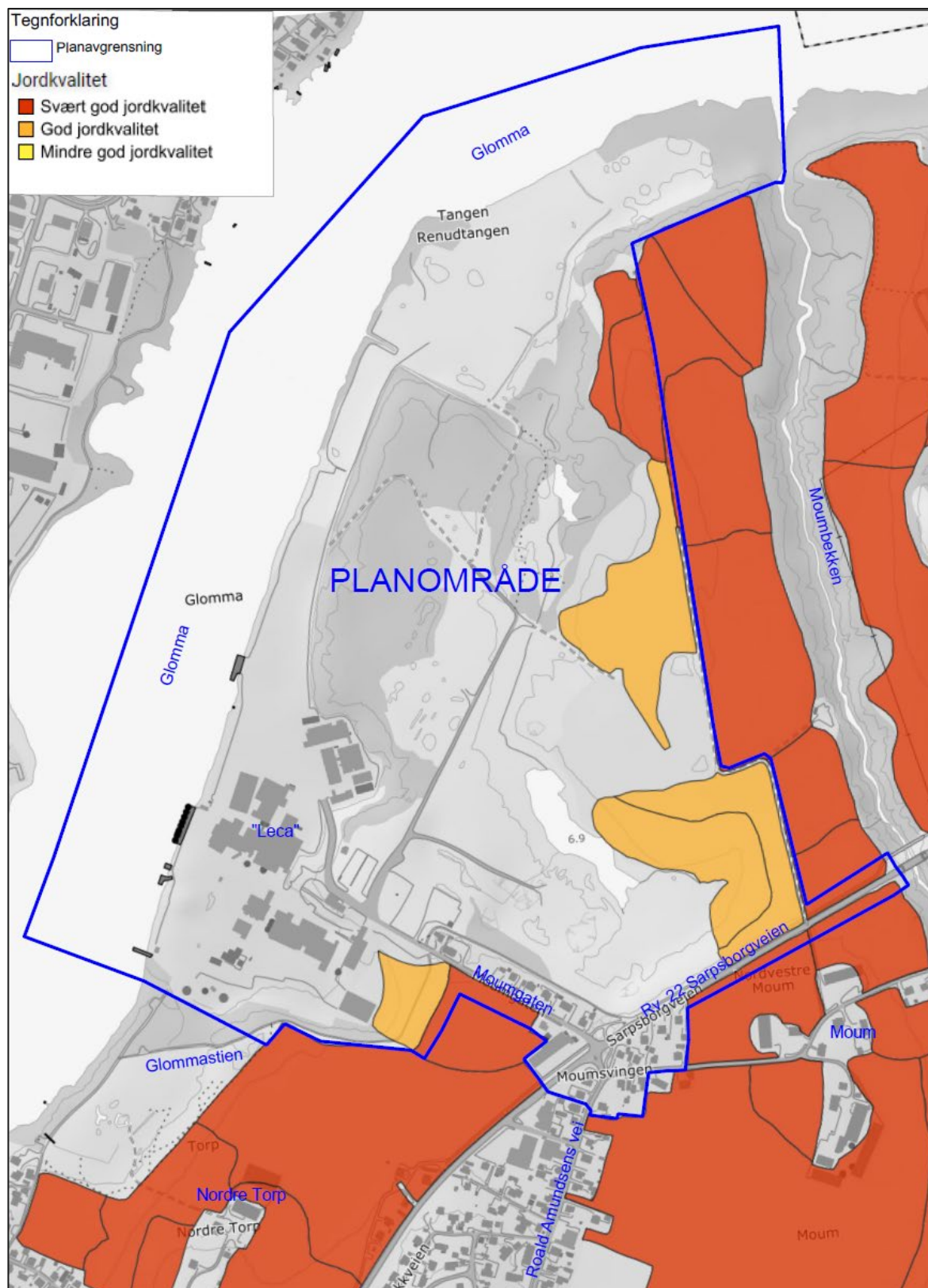
619/24	Privat	1076 m ²
619/1/9	Privat	1013 m ²
621/1/28	Privat	739,7 m ²
619/40	Privat	859,6 m ²
619/1/6	Privat	563,1 m ²
619/1/4	Privat	585,6 m ²
621/1/86	Privat	846,1 m ²
621/1/88	Privat	703,1 m ²
621/1/87	Privat	932 m ²
620/2/68	Privat	663,8 m ²
620/2/54	Privat	2.541,6 m ²
620/2/102	Offentlig	572,5 m ²
506/6	Offentlig	319.071,6 m ²
621/1/156	Privat	724 m ²
621/1/186	Offentlig	46 m ²
620/4	Privat	30 150,3 m ²
620/11	Privat	79 941 m ²
620/50	Privat	10 109,3 m ²
621/35	Privat	32.358,5 m ²
621/37	Privat	69.438,2 m ²
621/48	Privat	38.056,6 m ²
621/4	Privat	138.572,6 m ²

Landbruk:

Deler av planområdet er i dag dyrka mark. Innenfor fremtidig næringsområde er dette arealer hvor det tidligere er tatt ut masser og som er tilbakefylt og dyrket opp. Kartlagt jordkvalitet fremkommer av Figur 6. Jordkvalitetskartet har tre klasser. Gult markerer mindre god jordkvalitet, oransje markerer god jordkvalitet og rødt markerer svært god jordkvalitet. Som det fremgår nedenfor, er jordkvaliteten innenfor planområdet av både «god jordkvalitet» og «svært god kvalitet». Jordbruksarealer langs Sarpsborgveien er klassifisert som «svært god jordkvalitet». God jordkvalitet er arealer som blant annet kan begrense vekstvalg og påvirke den agronomiske praksisen. Svært god jordkvalitet er arealer som er lettdrevne og normalt gir gode avlinger av vekster som er tilpasset området, i tillegg har arealene mindre enn 20 % helning. Dette er arealer som kan bli berørt av tiltaket. Det bør nevnes at kartleggingsåret er 1996.

I og med at registreringene er såpass gamle, har det skjedd endringer innenfor planområdet siden den gang. Noen arealer har blitt tilbakeført til landbruk, mens andre ikke er landbruk per dags dato. Status for dyrka mark registrert i 1996 er vist i Figur 6. Som det fremgår av denne, er det ca. 72 daa dyrka mark mot øst, ca. 12 daa dyrka mark mot sørvest og ca. 3.7 daa dyrka mark mot sørøst. Totalt ca. 87,7 daa. Det vil bli gjennomført en mer inngående vurdering og klassifisering av den dyrka marka. Den nordre delen med «svært god jordkvalitet» antas ikke å bli berørt av utbyggingen, men inngår i planområdet for å vurdere trasé for Glommastien.

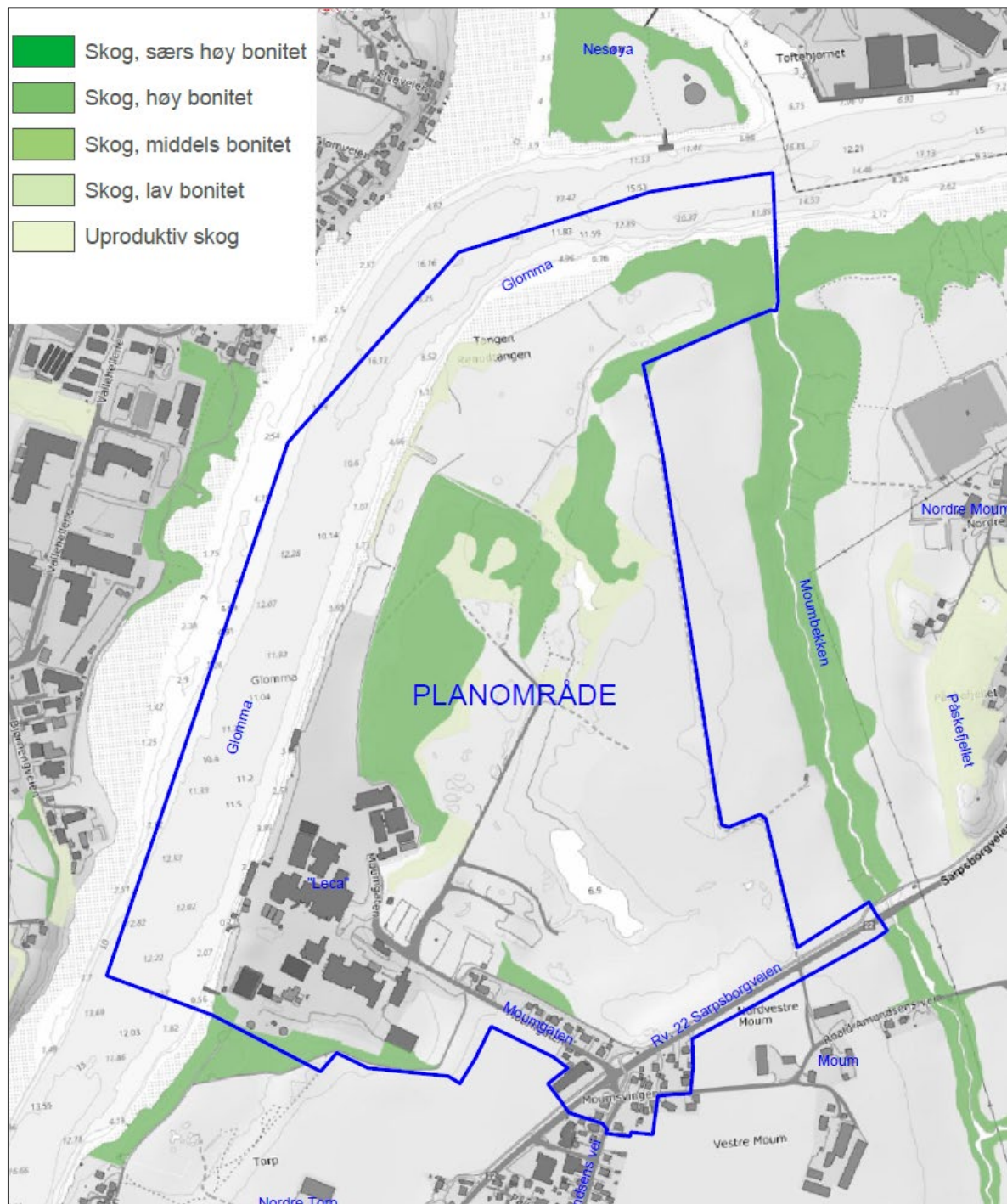
Deler av planområdet som i dag er dyrka mark er avsatt til fremtidig næringsområde i kommuneplanens arealdel.



Figur 6: Utsnitt med jordkvalitet registrert pr. 1996. Plangrense vist med blå strek. (kilde: NIBIO, Kilden).

Skog:

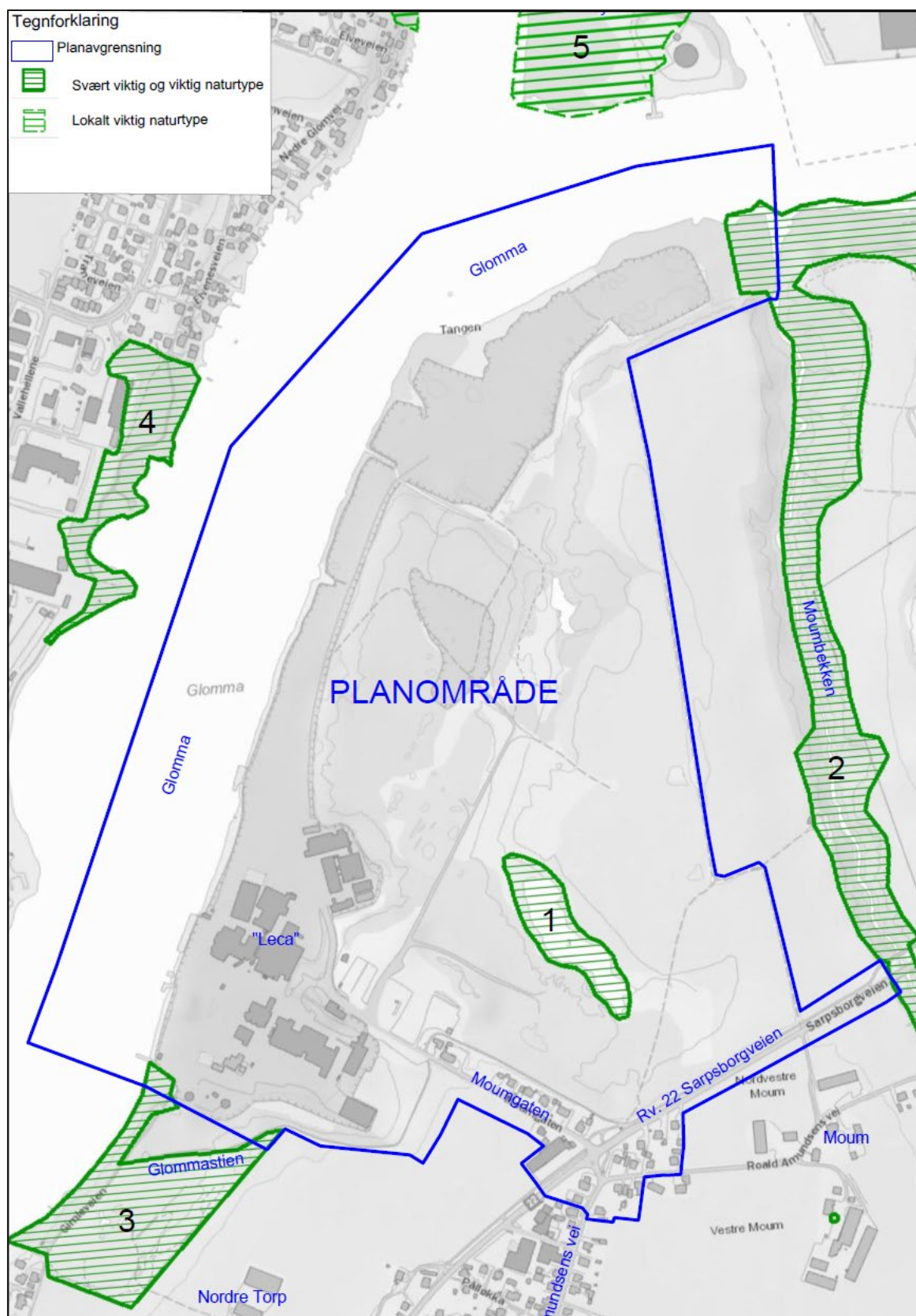
Deler av planområdet har skog. Figur 7 viser hvilken bonitet de ulike arealene innenfor planområdet er klassifisert. Skogsområdene innenfor planområdet har boniteten «skog, høy bonitet» og «uproduktiv skog». Skog av høy bonitet har en produksjonsevne på 0,5-1,0 m³ per dekar per år, og uproduktiv skog har en produksjonsevne på <0,1m³ per dekar per år. Det bør påpekes at de ulike områdene er kartlagt til ulik tid. Det største området med skog av høy bonitet ble kartlagt i 1995, mens de andre områdene er kartlagt fra 2011-2019. Deler av de sentrale områdene det i dag er skog på, har tidligere blitt benyttet til søppelfylling av Borge kommune. Dette har medført noe forurenset grunn samt at det ligger synlig søppel i overflaten en del steder.



Figur 7 Skogbonitet over planområdet. Planområdet er markert med blått omriss. (kilde: NIBIO, Kilden).

Naturmangfold:

Det er først gjort en gjennomgang av eksisterende registreringer/databaser. Det er ikke registrert naturvernområder i eller nær planområdet, men det er registrert viktige naturtyper. Se kartutsnitt i Figur 8.

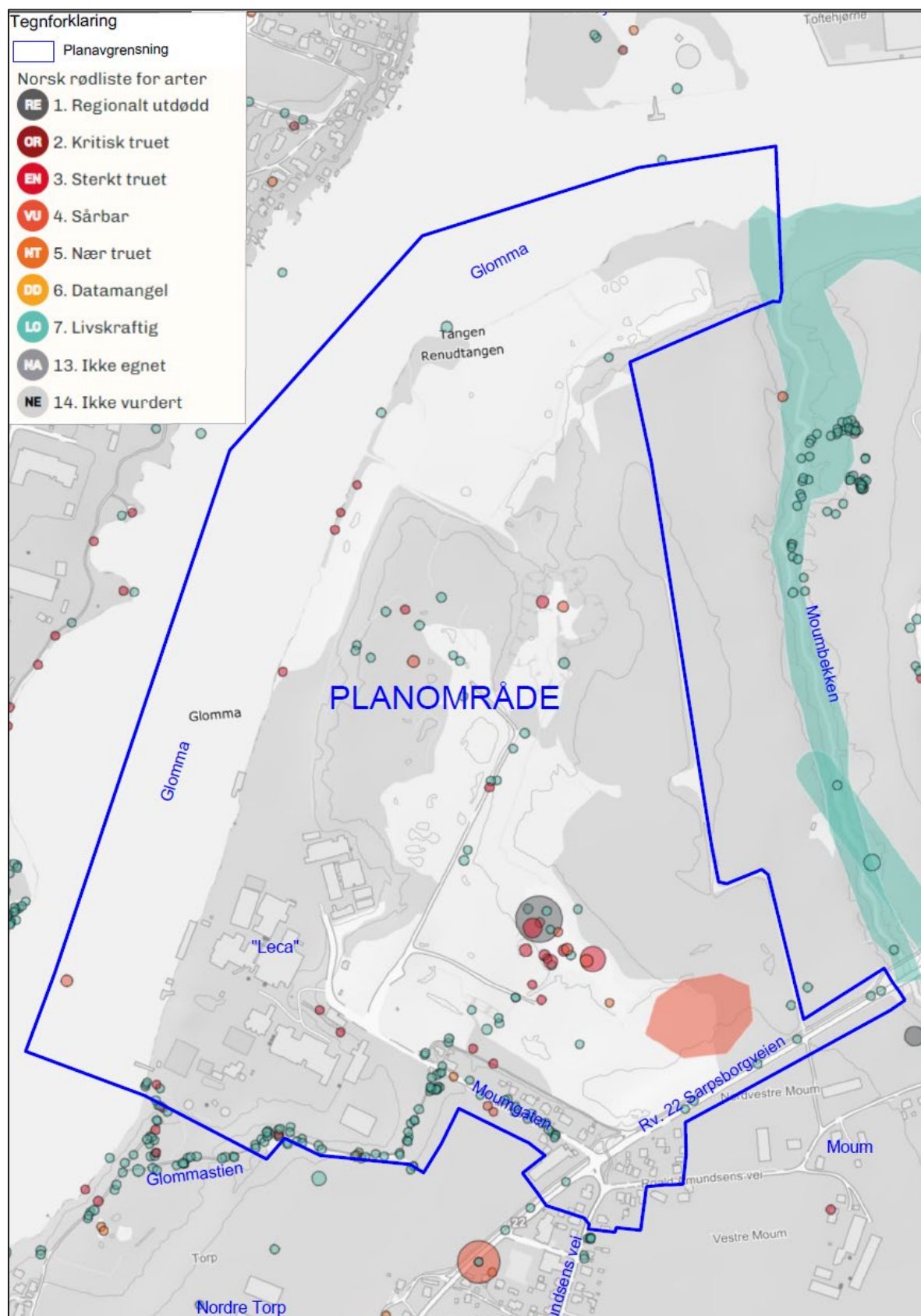


Figur 8: Utsnitt med registrerte naturtyper iht. DNs håndbok 13 (kilde: naturbase.no).

Registrerte naturtyper er (ref. nummerering på kartet i Figur 8):

1. Dam inne i planområdet.
Registreringsdato 22.06.2009. Artsinventaret i dammen var ikke kartlagt, men ut fra potensial og føre var prinsipp ble den vurdert som viktig. Fare for igjenfylling.
2. Moumbekken
Registreringsdato 22.06.2009. Gråor heggeskog med innslag av edelløvtrær. Viktig viltbiotop og viktig landskapsøkologisk funksjon. Røddlistearter påvist. Vurdert som viktig.
3. Torp V
Registrert 22.06.2009. Naturbeitemark. Lokaliteten er relativt stor og i god hevd. Ligger i et hardt utnyttet landskap hvor den kan ses i sammenheng med tilsvarende naturtype vest for Glomma. Lokaliteten vurdert til viktig. Ingen spesielle arter registrert ved befaringen, men potensial for både planter, sopp og insekter. Parkslirekne bør fjernes og beite opprettholdes.
4. Walle bruk
Registrert 30.07.2009. Småbiotoper. Skogholt med engpartier. Område som naturen har kommet langt i å ta tilbake. Feltsjiktet langs elvekanten er artsrikt. Ett av få mindre skogområder som er igjen langs Glomma i Fredrikstad. Vurdert til viktig.
5. Nesøya
Registrert 01.01.1996. Rik sump- og kildeskog. Lokaliteten ikke tilstrekkelig kartlagt. Påvirket av utbygging. Foreløpig vurdert til lokalt viktig.

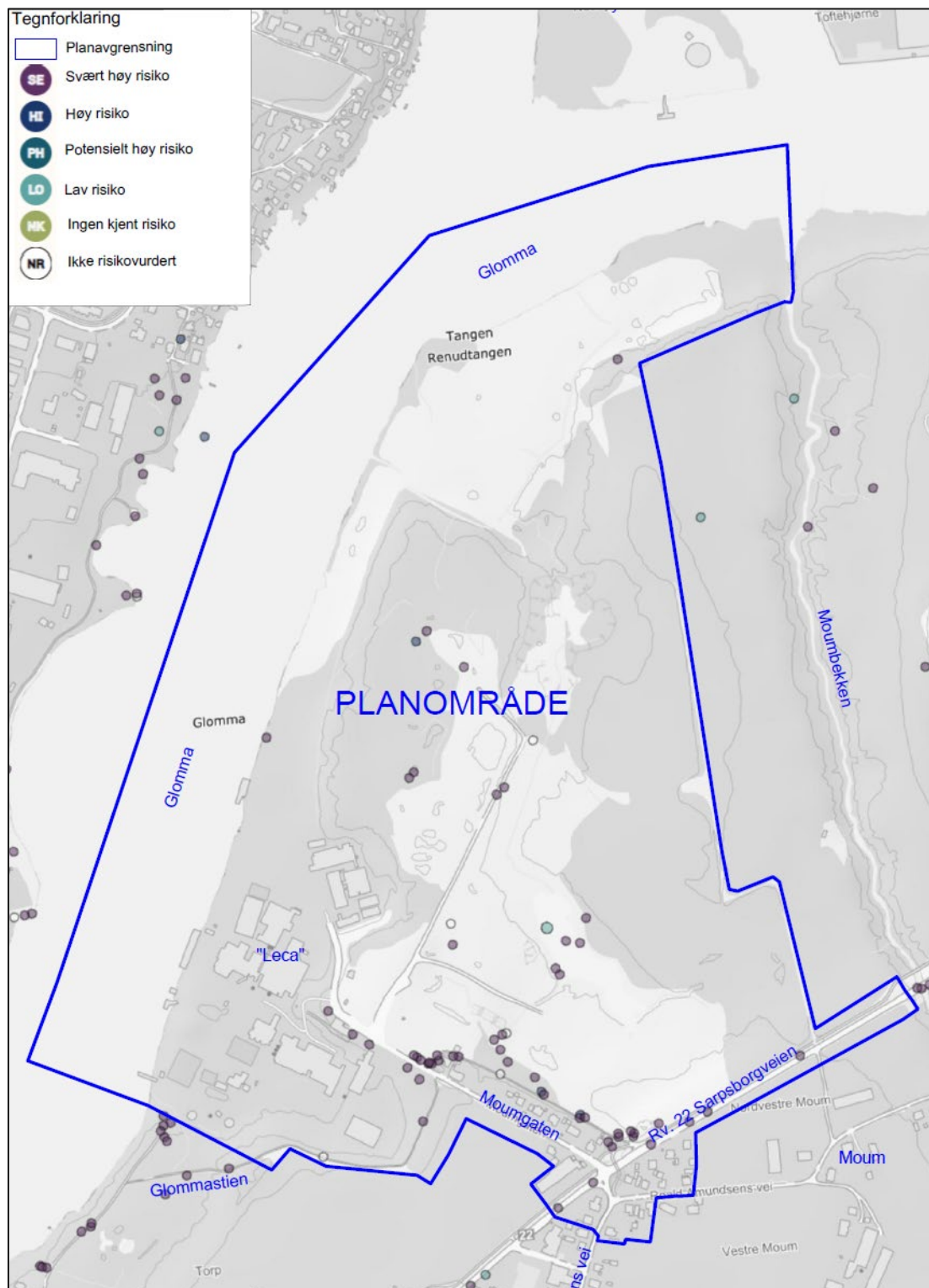
Det er registrert både fremmede og truede arter i og nær planområdet. Nedenfor er kartutsnitt med truede arter (Figur 9). Dette omfatter da arter som er nær truet, sårbar, sterkt truet og kritisk truet. Som det framgår, er mange av artene registrert i tilknytning til dammer/bekk.



- sandsvale, gulspurv, sivhøne, sothøne, dvergdykker, horndykker, gråmåke, grønnfink, hønsehauk, fiskemåke, hettemåke, vipe, dverglo, gråspurv, tårnseiler, stær, taksvale, sivhauk
- storsalamander

Det er registrert rapphøne innenfor planområdet. Denne er registrert som regionalt utdødd.

Det er også registrert fremmedarter i og nær planområdet. I Figur 10 er kartutsnitt med fremmede arter. Dette omfatter arter med lav risiko, potensielt høy risiko, høy risiko og svært høy risiko.



Figur 10: Utsnitt med registrerte fremmedarter (kilde: artsdatabanken.no).

Fremmede arter registrert i planområdet:

- valurt, hagelupin, rødhyll, kanadagullris, vinterkarse, parkslirekne, russeblåstjerne, rynkerose, fagerfredløs, svensk asal, kanadagullris er i tillegg registrert langs fylkesveien

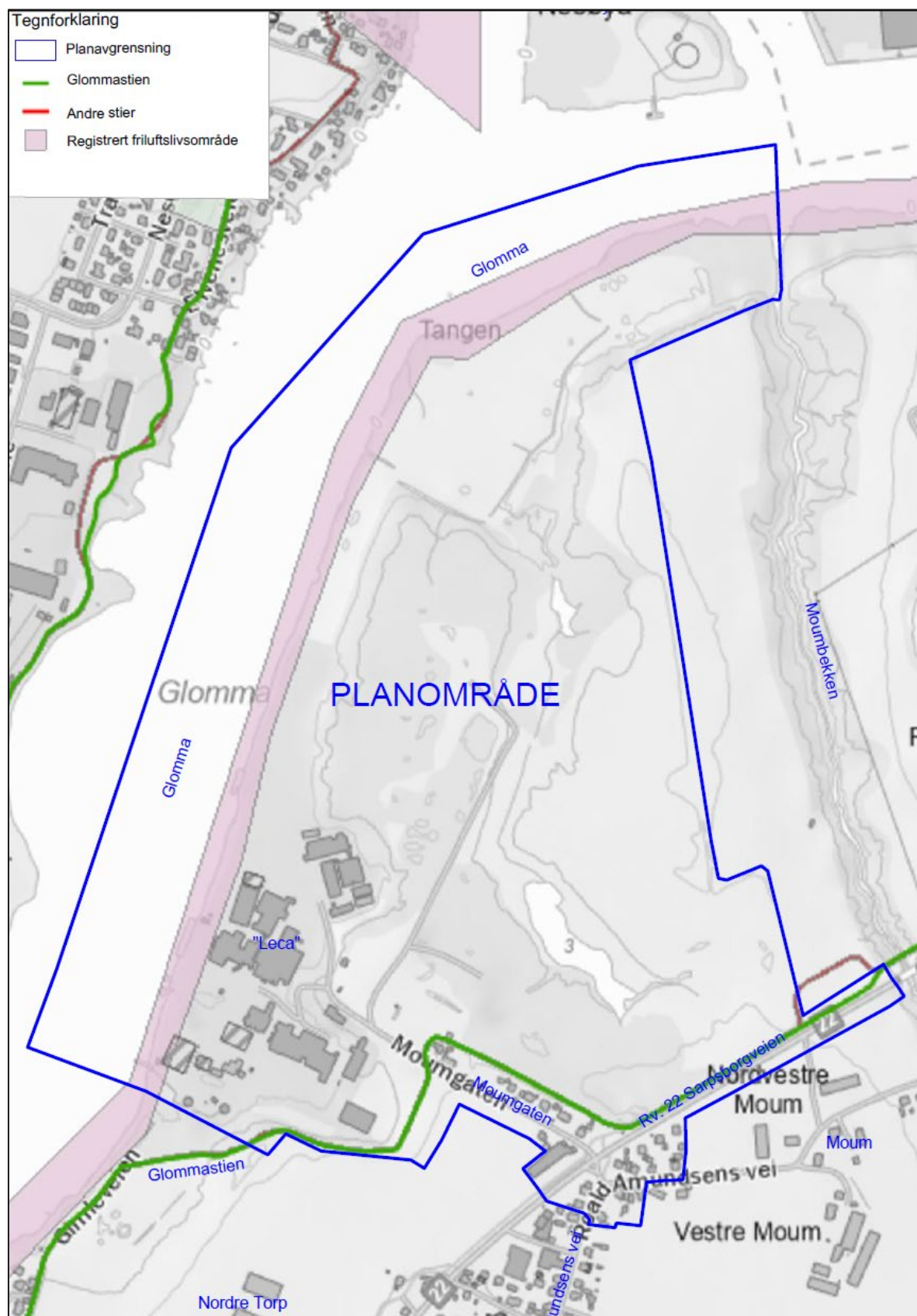
I tillegg til gjennomgang av eksisterende databaser, er det påbegynt kartlegging av naturmangfold i området. Det er blant annet foretatt gjennomført en del kartlegging av amfibier. Det er påvist salamander og spissnutefrosk i begge dammene. I tillegg er det registrert karuss (fisk) i nordre dam. Karuss er en fremmedart som det er ønskelig å fjerne, og som man må påse at ikke vandrer til søndre dam. Endelig rapport på naturkartlegging foreligger ikke per dato, men det er på det rene at det er naturverdier knyttet til dammene og bekken tilknyttet disse. Håndtering av disse verdiene må derfor tillegges stor vekt i det videre arbeidet.

Friluftsliv:

Nedenfor er kartutsnitt med registrerte friluftsinnteresser i området. Det rosa arealet som går langs Glomma er et overordnet område som går helt fra Fredrikstad til Sarpsborg, og som er en grønnkorridor kartlagt av MD i 2016. Dette er beskrevet som områder langs Glommas bredd som brukes til friluftsliv og sportsfiske. Lite tilgjengelig og tilrettelagt. Brukerfrekvensen er beskrevet som «noe» og det er nesten aldri brukt av regionale eller nasjonale brukere. Opplevelseskvaliteter og symbolverdi er beskrevet som middels.

Mer konkret, innenfor planområdet, har det i svært lang tid vært næringsvirksomhet. Store deler av elvebredden har derfor vært svært lite tilgjengelig.

En friluftslivsverdi som vurderes å være viktigere i og nær planområdet er Glommastien (Figur 11). Denne kommer inn i planområdet i sørvest, krysser over Moumgaten, ligger langs nordsiden av boligene og kommer ut i gang-/sykkelvegen langs Sarpsborgveien. Glommastien er markert med grønn strek på kartutsnittet nedenfor.



Figur 11: Utsnitt med registrerte friluftslivsverdier (kilde: Fredrikstad kommune kart).

22/53

Barn og unges interesser:

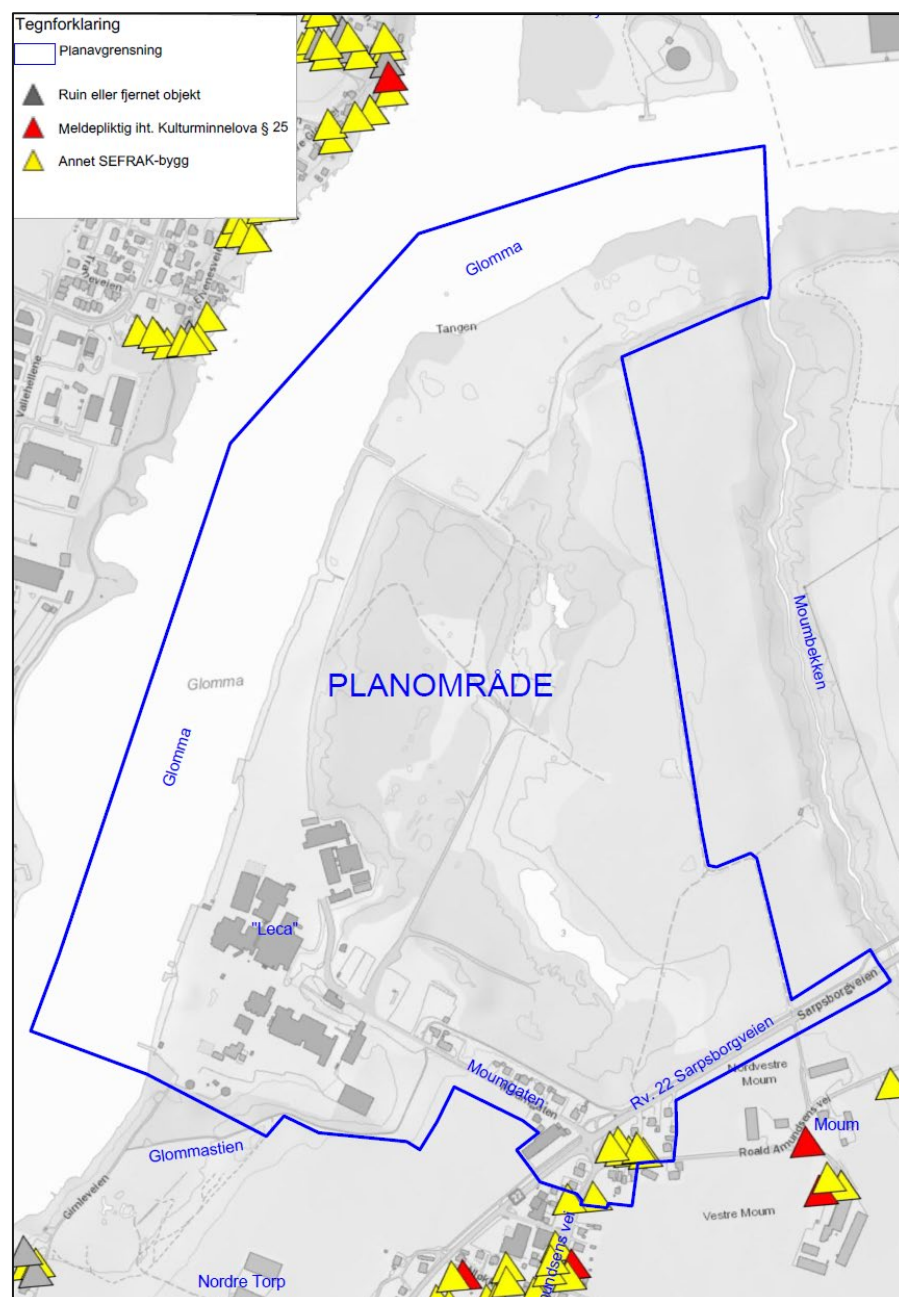
Planområdet har i lang tid vært benyttet til næringsvirksomhet, og store deler av området er stengt med gjerde og bom.. Ingen av arealene har vært særlig tilgjengelige eller attraktive for barn og unge. Det er derfor ikke registrert viktige arealer for barn og unge.

Kulturminner:

Det er registrert en del kulturminner et stykke øst for planområdet, hvor den nye adkomsten til Viken Park er planlagt. I tillegg er det en del SEFRAK-registrerte bygninger (gule og røde trekkanter) i nærheten av planområdet (Figur 13).

I og med at det har vært såpass omfattende inngrep i grunnen innenfor næringsområdet, regnes det ikke som sannsynlig å finne automatisk fredete kulturminner på land. Fylkeskonservator har uttalt at det ikke er behov for arkeologiske registreringer på land.

Deler av planområdet går ut i Glomma. Det vil bli gjennomført registrering av kulturminner under vann.



Figur 13: Utsnitt med registrerte kulturminner. (kilde: Fredrikstad kommune kart).

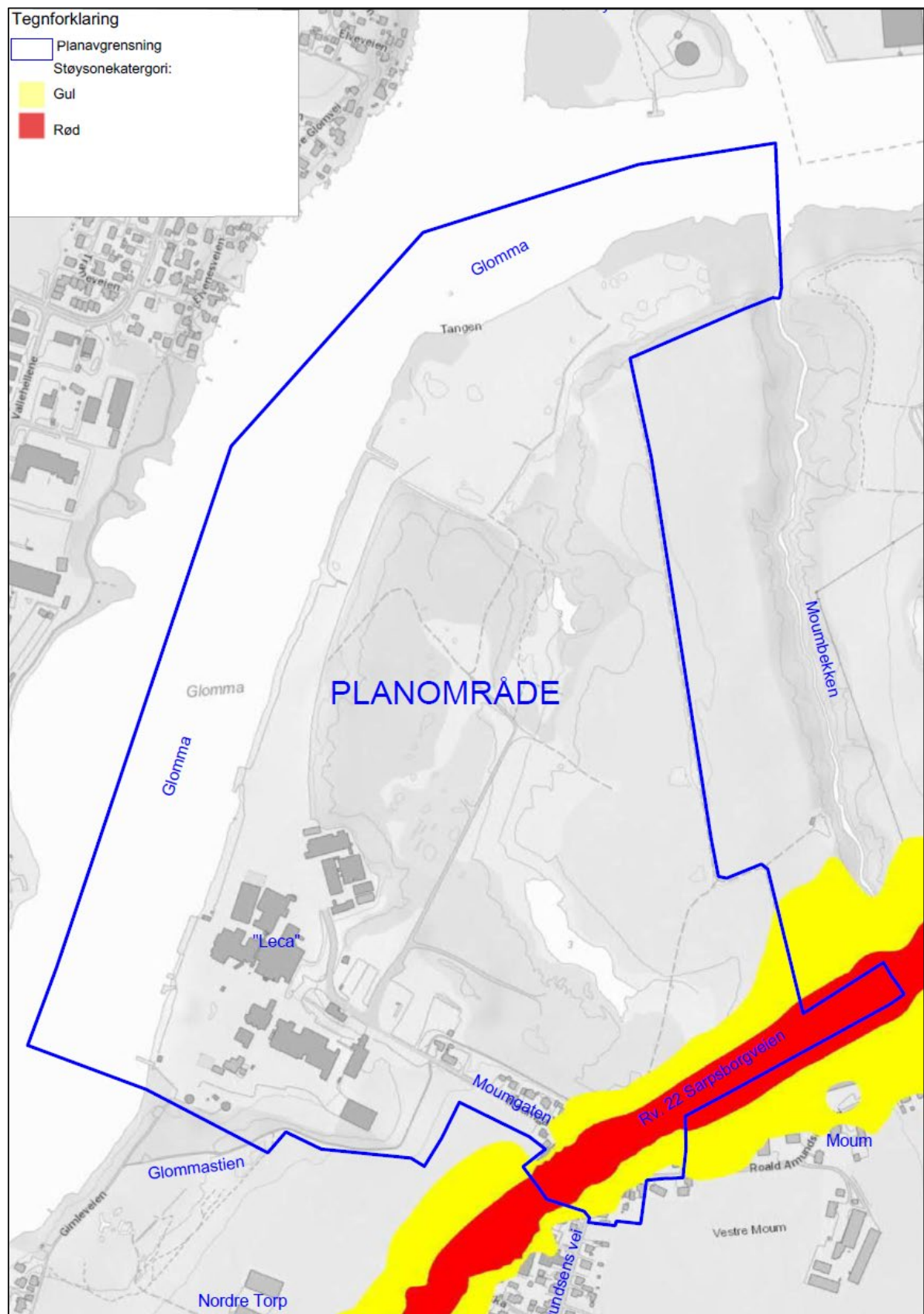
Trafikkforhold:

Planområdet grenser mot Rv. 22 Sarpsborgveien i sør. Dette er hovedforbindelsen mellom Fredrikstad og Sarpsborg langs østsiden av Glomma. Dette er også forbindelse til E6. Sarpsborgveien har fartsgrense 60 km/t i søndre del og 70 km/t i nordre del. Ifølge vegkart er det 10 000 ÅDT på Sarpsborgveien forbi planområdet. Planområdet har og vil få adkomst fra Sarpsborgveien. Det går gang-/sykkelveg langs vestsiden av Sarpsborgveien. Dette er samme side som planområdet. Ved krysset Moumgaten/Sarpsborgveien er det planskilt fotgjengerundergang. I forbindelse med krysset er det også bussholdeplasser.

Eksisterende virksomhet har adkomst via Moumgaten. Dette er en kommunal veg som også er adkomst til de 7 boligene langs vegen. Moumgaten har fartsgrense 30 km/t. Moumgaten har ikke fortau eller gang-/sykkelveg. Glommastien krysser Moumgaten, og går langs nordsiden av boligene nord for Moumgaten.

Støy:

Statens vegvesen har utarbeidet støysonkart langs riks- og fylkesveger. Utsnitt fra dette er vist i kartet nedenfor. Som det fremgår av Figur 14, ligger deler av planområdet i gul og rød støyson langs Sarpsborgveien.



Figur 14: Utsnitt med støysonekart (kilde: kommune kart Fredrikstad)

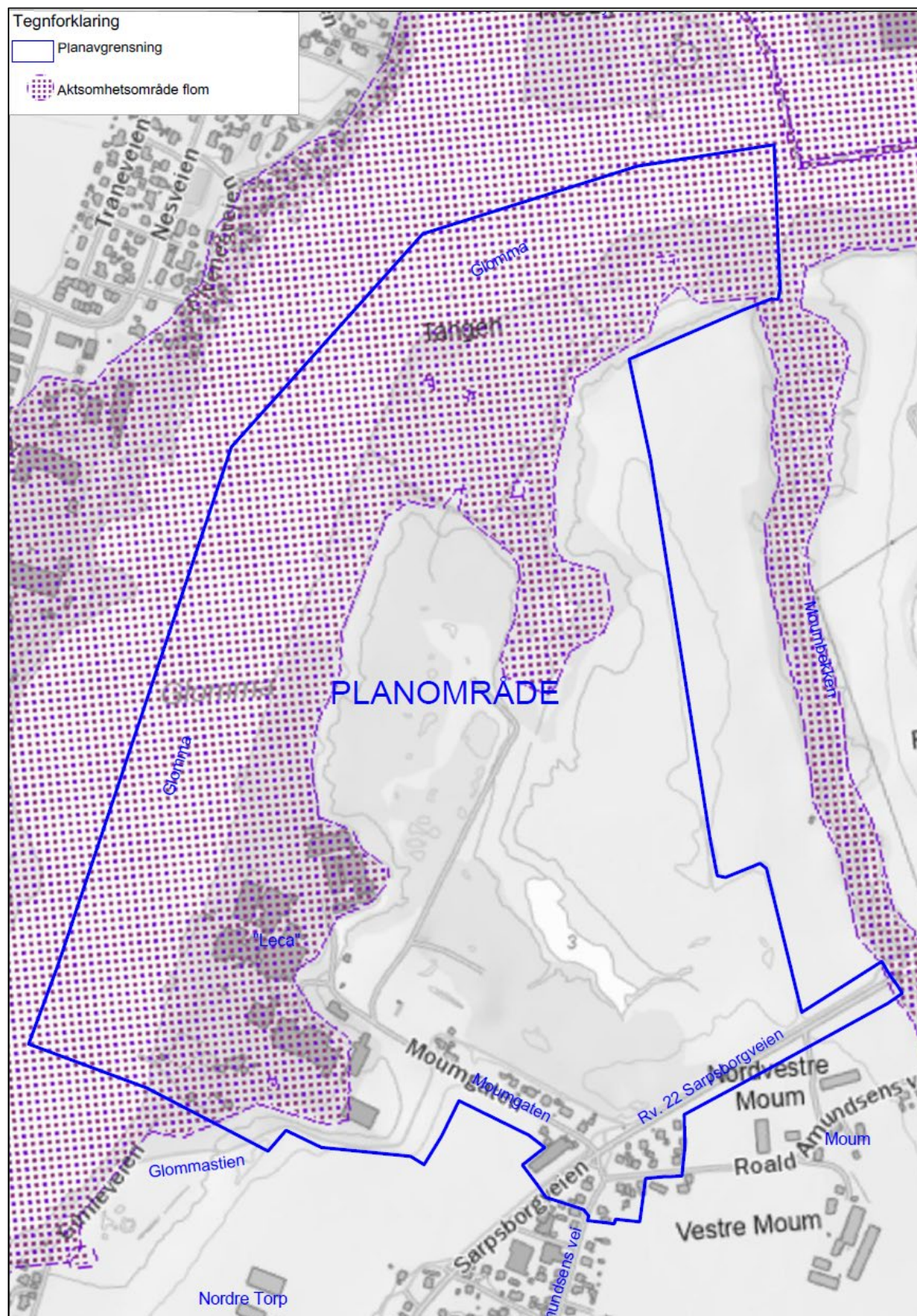
Den største støykilden i dag er rv. 22. Dette er en trafikkert veg. Internt i planområdet er eneste vesentlige støyende virksomhet anlegget til Saint Gobain (Leca). Dette er en virksomhet som har vært her i mange år, og som i varierende grad har bidratt til støy. Det er noe støy fra selve virksomheten, med

tørke og håndtering av masser. Virksomheten er til dels i en omstillingsfase, og det er ikke stor aktivitet nå, sammenlignet med for en del år tilbake. Det er få boliger som ligger tett på virksomheten. Glommastien, som ligger relativt tett på virksomheten i sørøst, er en viktig trasé for friluftsliv. Støy for boliger er i første rekke knyttet til tungtrafikk til virksomheten. Foruten trafikk til Saint Gobain, er det noe virksomhet med utendørs lager/deponi for en entreprenørvirksomhet. I denne forbindelse er det noe støy knyttet til transport og håndtering av masser, som f.eks. stein.

Hverken eksisterende eller planlagt næring er støyømfintlig virksomhet.

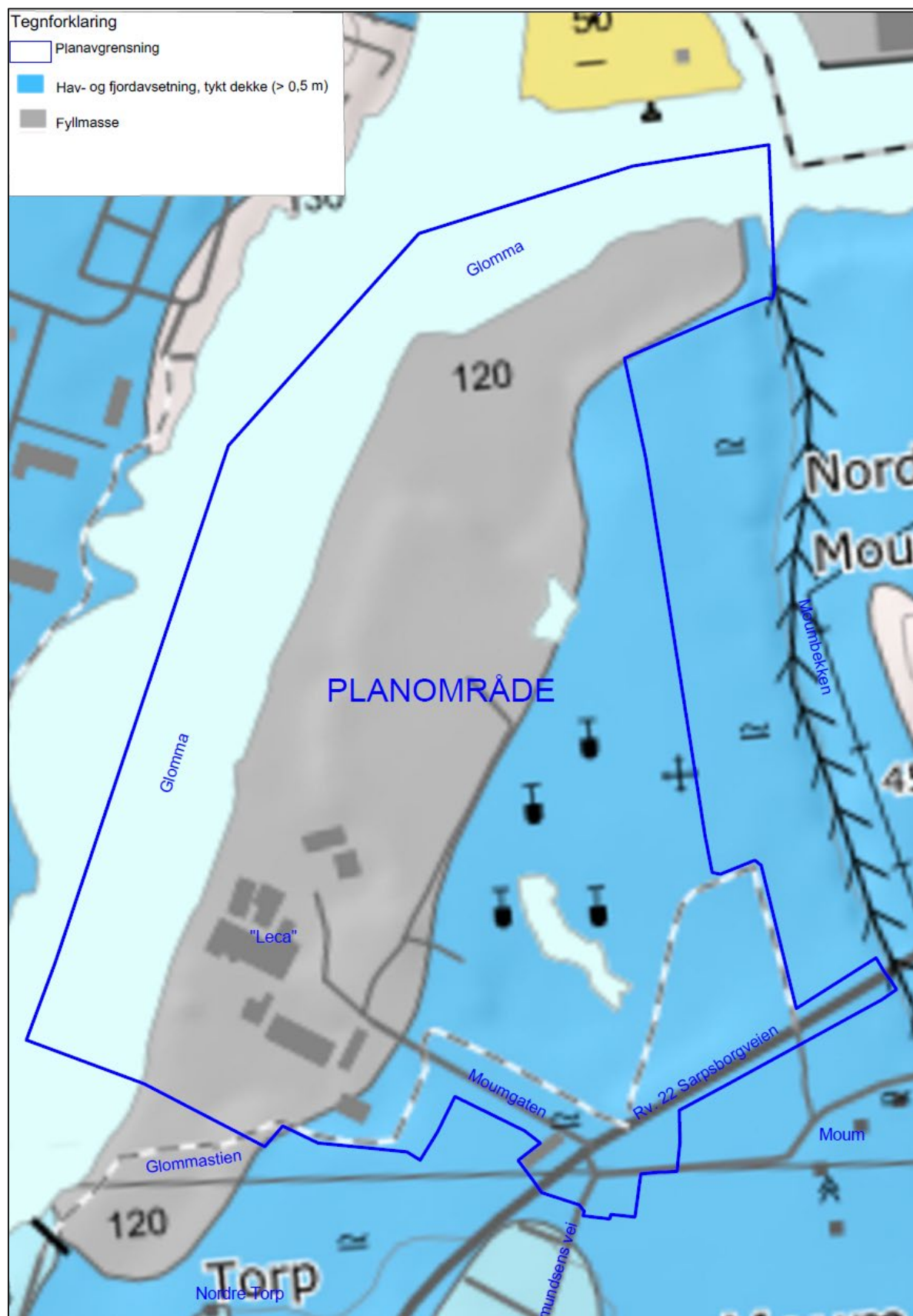
Flom og grunnforhold:

Store deler av områdene nærmest Glomma ligger i NVEs aktsomhetsområde for flom både langs Glomma og Moumbekken. Som vist i Figur 15, ligger også noe eksisterende bebyggelse innenfor aktsomhetsområdet.



Figur 15: Utsnitt med aktsomhetskart for flom. (kilde: NVE).

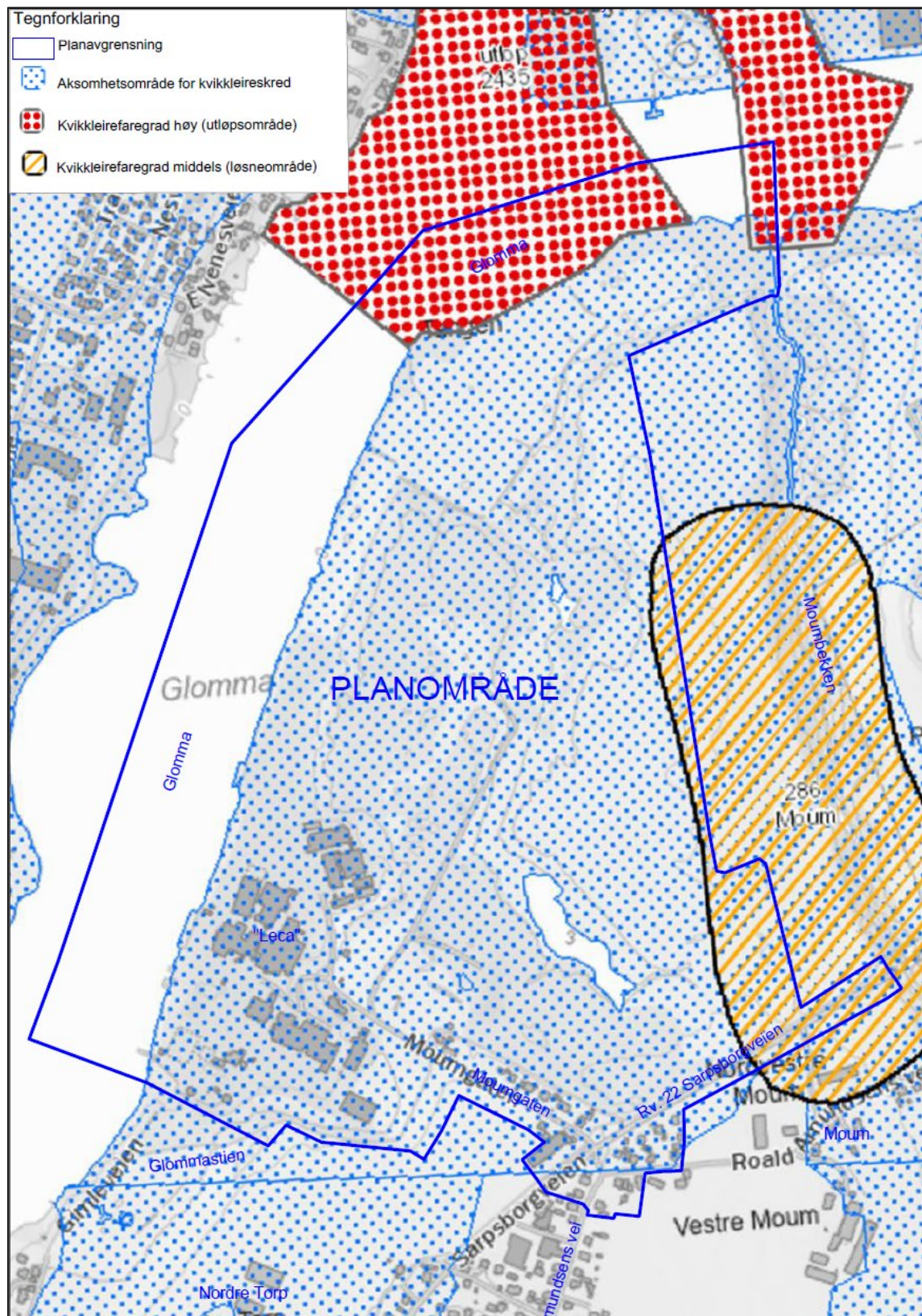
Som det fremgår av Figur 16, ligger planområdet på et større sammenhengende område med «tykk havavsetning», mens områdene nærmest Glomma er «fyllmasse». Bekkedraget med Moumbekken (utenfor planområdet) er registrert som en ravine.



Figur 16: Utsnitt med registrerte løsmasser (kilde: NGU).

Hele planområdet ligger innenfor aktsomhetssone for kvikkleire (Figur 17). Det er også registrert kvikkleire innenfor og i tilknytning til planområdet. Se kartutsnitt nedenfor, som viser faregrad. Rød

skravur er høy faregrad, oransje er middels faregrad og gul er lav faregrad. Høy faregrad er ute i Glomma i nordre del av planområdet, mens middels faregrad er langs Moumbekken.



Figur 17: Aktsomhetsområder og kartlagte områder for kvikkleire (kilde: NVE).

Det foreligger dessuten er rekke geotekniske undersøkelser fra planområdet. I tillegg utføres supplerende undersøkelser. Disse vil gi et mer detaljert bilde av situasjonen.

4. Planer og føringer

4.1 Nasjonale og statlige føringer

Nasjonale og statlige føringer som er særlige relevante for planarbeidet:

i) Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027

Regjeringen legger hvert fjerde år frem nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging for å fremme en bærekraftig utvikling i hele landet. De nasjonale forventningene skal følges opp i arbeid med planstrategier og planer i fylkeskommunene og kommunene, i tillegg skal de legges til grunn av statlige myndigheter i planprosesser. De nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging gir rammer for planleggingen og er sentrale for at FN sine bærekraftsmål kan nås.

Forventingsdokumentet har tatt utgangspunkt i 2030-agendaen til FN for inndeling. Det er fem overordnede perspektiver; sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft, samfunnssikkerhet og beredskap og samarbeid for å nå målene. Til hvert perspektiv er det gitt veiledning til hvordan utføringer kan løses gjennom planlegging og regjeringens forventning til hvordan bærekraftsmålene og perspektivene skal ivaretas.

ii) Statlige planretningslinjer for areal og mobilitet (2024)

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

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

iii) Statlige planretningslinjer (SPR) for klima og energi (2024)

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

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

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

Målet med retningslinjen er å sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og som har de fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som til enhver tid er i samsvar med eksisterende kunnskap om barn og unges behov.

Følgende skal vies spesiell oppmerksomhet:

a. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

b. I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. Dette forutsetter blant annet at arealene:

- er store nok og egner seg for lek og opphold

- gir muligheter for ulike typer lek på ulike årstider

- kan brukes av ulike aldersgrupper, og gir muligheter for samhandling mellom barn, unge og voksne.

c. Kommunene skal avsette tilstrekkelige, store nok og egnet areal til barnehager.

d. Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning. Erstatning skal også skaffes ved utbygging eller omdisponering av uregulert areal som barn bruker som lekeareal, eller dersom omdisponering av areal egnet for lek fører til at de hensyn som er nevnt i punkt b ovenfor, for å møte dagens eller framtidens behov ikke blir oppfylt.

v) T-1520 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i planlegging (2012)

Hensikten med retningslinjen er å forebygge helseeffekter av luftforurensninger gjennom god arealplanlegging. Retningslinjen er statlige anbefalinger om hvordan luftkvalitet bør håndteres i kommunenes arealplanlegging.

vi) T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (2021)

Formålet med retningslinjen er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering og planlegging av det fysiske miljø som fremmer trivsel og bokvalitet, forebygger helsekonsekvenser av støy, samt ivaretar og utvikler gode lydmiljøer og stille områder. Retningslinjen gir anbefalinger om hvordan vi forebygger negative helsekonsekvenser av støy og ivaretar og utvikler gode lydmiljøer ved planlegging og utbygging av ny støyfølsom bebyggelse og støyende anlegg og virksomhet.

vii) Nasjonal jordvernstrategi (2023)

Nasjonal jordvernstrategi ble vedtatt av regjeringen i 2023, og er en oppdatering av jordvernstrategien fra 2021. Formålet med strategien er å angi et skjerpet mål for omdisponering av matjord og gi konkrete tiltak for å nå målet. Målet er at den årlige omdisponeringen av dyrka jord ikke skal overstige 2000 dekar per år, og målet skal være nådd innen 2030.

Som tiltak i jordvernstrategien for å nå målet inngår blant annet nasjonale forventinger til regional og kommunal planlegging og statlige planretningslinjer for samordna bolig- areal og transportplanlegging som legger føringer for utarbeidelse av reguleringsplaner. I tillegg er det i strategien angitt andre tiltak for å begrense den årlige omdisponeringen av dyrka jord, som utarbeidelse av nasjonal veileder for matjordplaner, tilskudd til kommunale jordvernstrategier og bidrag til etablering av arealregnskap.

4.2 Regionale og kommunale planer og føringer

Regionale planer og føringer som er særlig relevante for planarbeidet:

i) Fylkesplan Østfold – «Østfold mot 2050»

Fylkesplanens samfunnsdel har noen overordnede målsettinger:

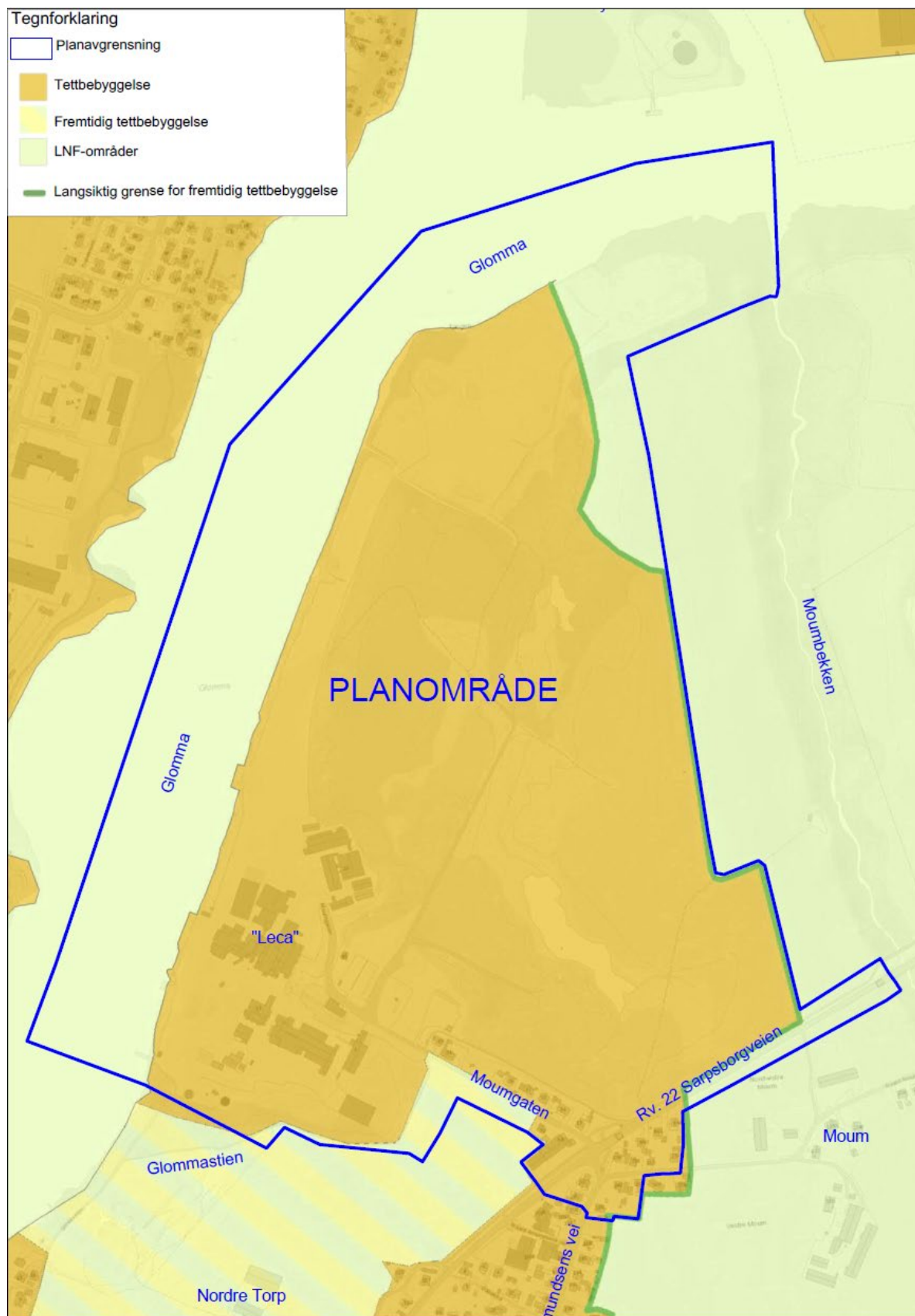
- Klima og miljø: Østfold skal være et fylke som ivaretar klima, natur, kulturminner og kulturlandskap, og som tar miljøhensyn i offentlig og privat sektor.
- Verdiskaping og kompetanse: Østfold skal være attraktivt for mennesker og kapital, og tilby et velfungerende arbeidsmarked. Vi skal ha et bærekraftig næringsliv preget av nyskaping, riktig kompetanse og samhandling.
- Levekår og folkehelse: God livskvalitet for alle som bor i Østfold.

Fylkesplanens arealstrategi skal sikre at vi forvalter arealene i fylket i tråd med målene i samfunnsdelen. Et hovedgrep er å fastsette de langsiktige fysiske grensene mellom by- og tettstedsområdene og omlandet. Arealstrategien har et perspektiv fram mot år 2050. Det skal sørge for langsiktig, forutsigbar og god arealforvaltning i fylket.

Fylkesplanen har regionvise strategier. Det er en egen strategi for Nedre Glomma:

- Vi utvikler bærekraftige og kompakte byer
- Vi skaper levende bysentre/områdesentre med gode bo- og arbeidsmiljøer
- Vi sikrer god og enkel tilgang til natur- og rekreasjonsområder
- Vi begrenser nedbygging av dyrket mark
- Vi legger til rette for et effektivt og miljøvennlig transportsystem
- Vi videreutvikler samarbeidet om areal og transport
- Vi lokaliserer nye virksomheter etter areal- og transportprinsippet
- Vi jobber sammen for flere arbeidsplasser
- Vi legger til rette for samlokalisering, klynger og ekspansjon av eksisterende næring
- Vi utnytter regionens ressurser for å skape arbeidsplasser
- Vi søker lokaliseringsløsninger for virksomheter som styrker regionen
- Vi legger til rette med arealer som imøtekommer næringslivets behov
- Vi utvikler og tar i bruk innovative løsninger

I Figur 18 er et utsnitt av fylkesplanen. I kartet til fylkesplanen er det varslede planområdet i all hovedsak innenfor nåværende tettbebyggelse. Unntaket er mulig adkomst mot sør, som ligger innenfor fremtidig tettbebyggelse (skravert område), mulig adkomst mot nord, som ligger i LNF-område, og et mindre område mot nord langs Glomma, som ligger i LNF-områder. Se kartutsnitt nedenfor.



Figur 18: Utsnitt med fylkesplanen «Østfold mot 2050». (kilde: Fredrikstad kommune kart).

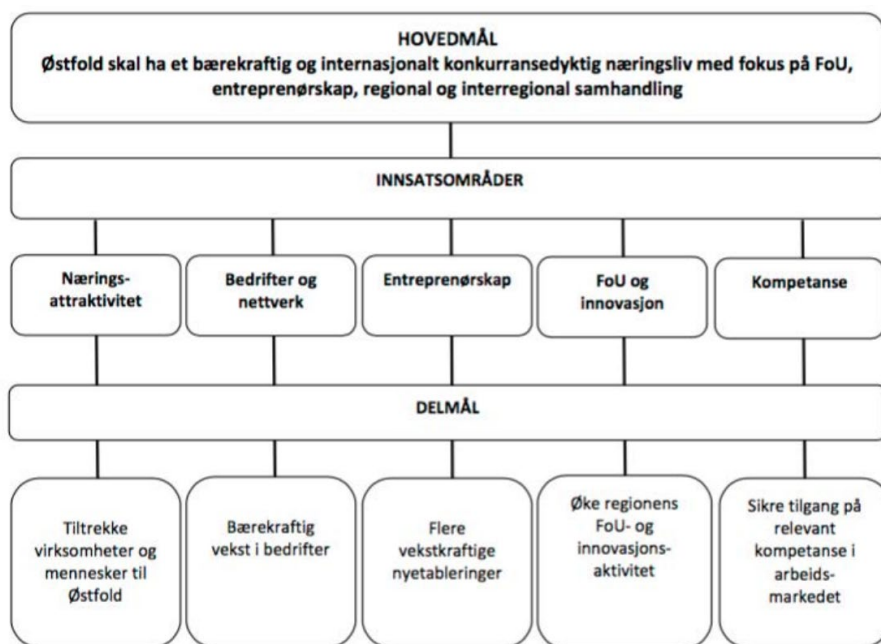
ii) Regional plan for klima og energi i Østfold (2019)

Hovedmålene er:

- Innen 2030 skal klimagassutslippene i Østfold være redusert med 80 % sammenlignet med 2016.
- Innen 2030 skal det produseres minst like mye energi i Østfold som det forbrukes, gjennom økning på minst 3000 GWh ved produksjon av fornybar energi, energi- effektivisering, og økt fjernvarmeproduksjon.
- Innen 2040 skal all energiproduksjon og -bruk i Østfold være fossilfri eller avfallsbasert. Innen 2050 skal det ikke slippes ut mer klimagasser i Østfold enn det bindes (netto null).
- For å bidra til det globale lavutslippssamfunnet innen 2050 skal Østfold redusere forbruk og redusere klimafotavtrykket på varer og tjenester vi kjøper.

iii) Regional plan for næringsutvikling, forskning og innovasjon i Østfold 2017-2021

Regional plan for næringsutvikling, forskning og innovasjon skal legge til rette for en bærekraftig og fremtidsrettet næringsutvikling i Østfold. Gjennom å utnytte regionens fortrinn, har planen målsetting om vekst i hele fylket på tvers av bransjer og næringer.



iv) Regional transportplan for Østfold mot 2050 (2018)

Regional transportplan har følgende overordnet mål:

Østfold skal ha et transportsystem som fremmer helse, miljø, kultur og verdiskaping. Transportsystemet skal bidra til positiv regional utvikling med attraktive byer og bygder i Østfold. Med dette forstår vi: I Østfold skal vi ha et effektivt, trafiksikkert, miljøvennlig og tilgjengelig transportsystem som møter befolkningens og næringslivets behov for lokale, regionale, nasjonale og internasjonale transport. Persontransportveksten tas med kollektivtransport, sykling og gåing.

Hovedstrategiene er:

- *Geografisk tilpasning av tiltak ut fra transportutfordringer og regionale samarbeidsavtaler.*
- *Fullføring av påbegynte og oppfølging av vedtatte prosjekter.*
- *Iverksetting av tiltak som gir: a. bedre utnyttelse av de ulike transportformenes fortrinn, b. økt verdiskaping og flere arbeidsplasser basert på lokale/regionale fortrinn, og / eller c. økt fysisk aktivitet og bedret folkehelse for befolkningen generelt og for prioriterte mål grupper spesielt. for lavest mulig kostnad og minimerte miljø- og målkonflikter.*

v) Regional plan for vannforvaltning 2022-2027 (2022)

Regional plan for vannforvaltning er et verktøy for helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vannmiljøet og vannressursene. Planen tar for seg hvordan vannmiljøet og vannressursene i området skal forvaltes i et langsiktig perspektiv, slik at målet om god økologisk og kjemisk tilstand oppnås i tråd med vannforskriften.

Regional plan for vannforvaltning er et oversiktsdokument på vannregionnivå, og angir miljømål for alt vann, både i elver, innsjøer, kystvann og grunnvann.

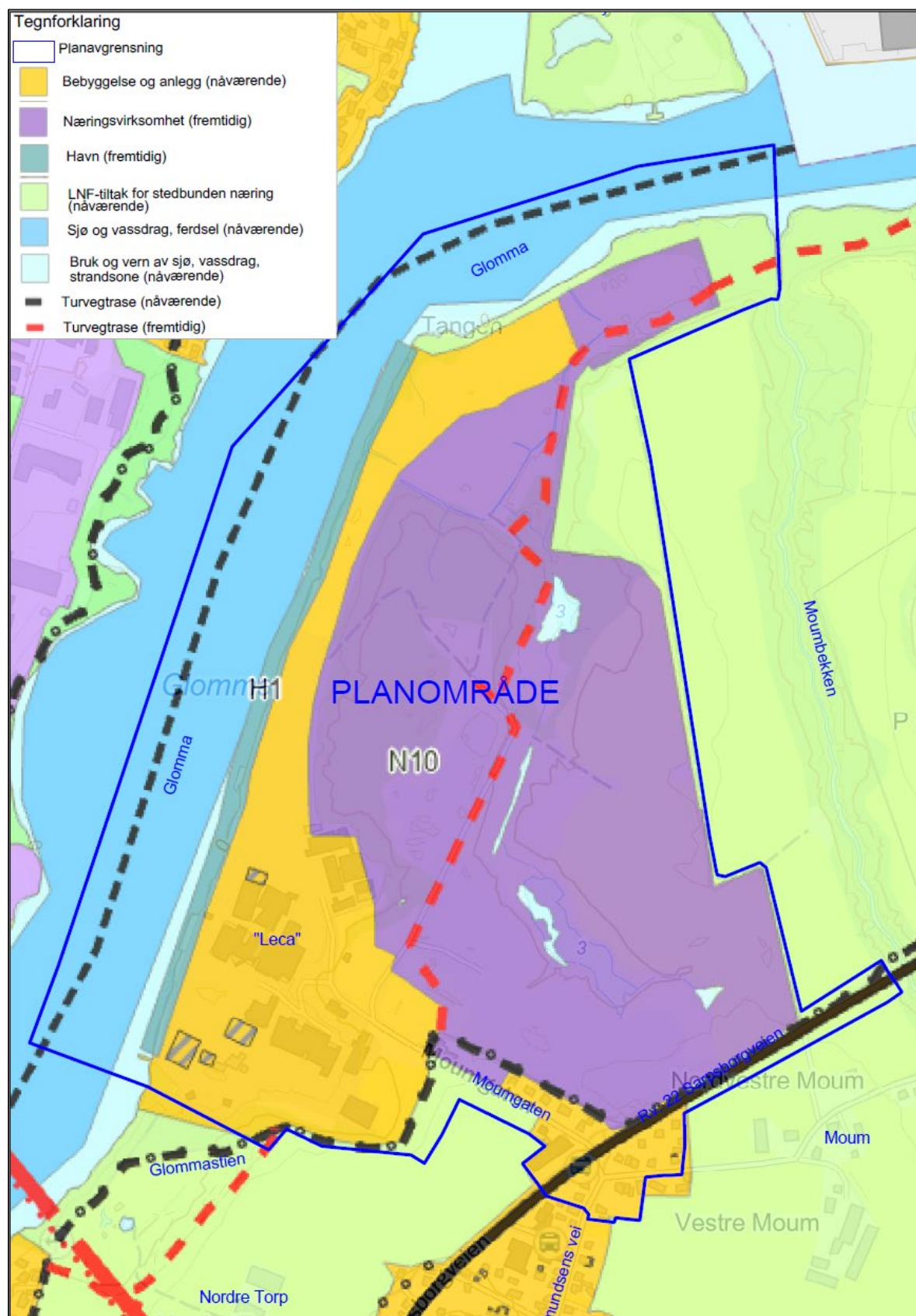
Kommunale planer og føringer som er særlig relevante for planarbeidet:

vi) Kommuneplanens samfunnsdel

Kommuneplanens samfunnsdel har følgende visjon: «Den lille verdensbyen». Innsatsområder er sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft. Dette knyttes til å leve, å skape og å møte fremtiden. Til hvert innsatsområde er det definert mål og strategier. Blant de mest relevante målene er «alle bor godt i rause og aktive lokalsamfunn», «bedrifter ønsker å etablere seg i Fredrikstad og Nedre Glomma», «det er attraktivt å drive næringsvirksomhet, og eksisterende bedrifter finner rom for vekst», og «Fredrikstad integrerer klimatilpasning i all fysisk planlegging». Planen beskriver også overordnede strategier for all arealplanlegging i Fredrikstad kommune.

vii) Kommuneplanens arealdel

Planområdet er i Fredrikstad kommunes arealplan avsatt til framtidig næringsbebyggelse, bebyggelse og anlegg og havn (Figur 19). I tillegg er det regulert inn en framtidig turvegtrase for Glommastien, samt hensynssone naturmiljø, faresone – flomfare, og fire områder regulert til bruk og vern av sjø, vassdrag og strandsone. Arealer i nord, nordvest og sørøst er avsatt til LNF-område. Se utsnitt med kommuneplanens arealdel nedenfor.

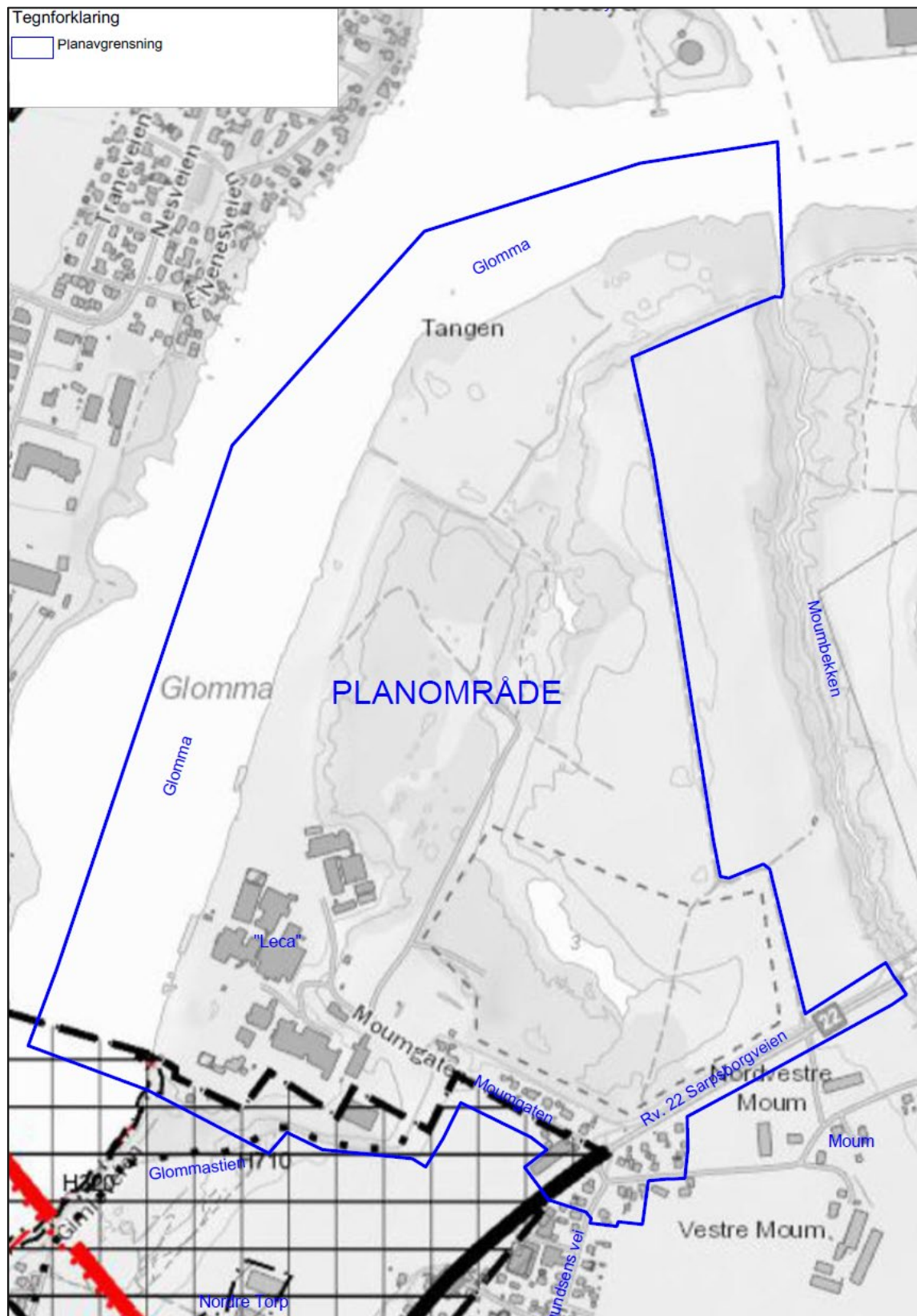


Figur 19: Utsnitt med kommuneplanens arealdel. (kilde: Fredrikstad kommune kart).

Innenfor planområdet i øst er det i dag ca. 75,6 daa med dyrka mark som i kommuneplanens arealdel er avsatt til fremtidig næring. I tillegg er deler av boligområdet (ca. 3 daa) nord for Moumgaten også avsatt til fremtidig næring.

viii) Kommunedelplan for ny bro over Glomma

Det er vedtatt en kommunedelplan for ny bru over Glomma like sør for næringsområdet på Moum (Plan ID 3107 907). Planområdet overlapper med kommunedelplanen for å ta høyde for mulig samkjøring av adkomst og kryss (Figur 20). Endelig løsning for ny bru er ikke fastsatt. Derfor er hele arealet innenfor det skraverte området båndlagt. Det er nå igangsatt en planprosess for detaljregulering av ny bru.



Figur 20: Utsnitt med kommunedelplan for ny bro over Glomma. (kilde: Fredrikstad kommune kart).

ix) Kommunedelplan for klima

Kommunedelplan for klima har tre hovedområder: mobilitet, bygg og ressursbruk. I dokumentet gis det ikke spesifikke føringer for næringsbebyggelse, men det er et mål å bidra til at utbyggere og grunneiere velger klimavennlige løsninger i utbyggingsprosjekter. Et viktig mål er å tilrettelegge for klimavennlig mobilitet med økt satsning på gange, sykkel og kollektiv.

x) Kommunedelplan for naturmangfold (2018)

De overordnede målene for naturmangfoldet i Fredrikstad er:

- Styrke kunnskapen om og hensynet til naturmangfoldet i kommunen
- Gjennomføre en arealplanlegging og en arealbruk som ivaretar naturområder og sammenhengen mellom dem.
- Bekjempe og hindre spredning av uønskede fremmede arter.
- Ivareta livskraftige bestander av alle naturlig forekommende arter i Fredrikstad.

xi) Næringsplan for Fredrikstad kommune (2021)

Næringsplanen er en strategiplan som sier noe om hvordan vi skal nå målene på kortere og lengre sikt.

Mål	Strategi
Bedrifter ønsker å etablere seg i Fredrikstad og Søndre Viken	• Sikre arealer til nye bedrifter (Tofteberg og Moum nevnes spesifikt) • Være en aktiv pådriver for næringsutvikling, omstilling og grønne arbeidsplasser i Nedre Glomma, Søndre Viken og Osloregionen. • Aktivt søke etablering av statlige arbeidsplasser
Det er attraktivt å drive næringsvirksomhet, og eksisterende bedrifter finner rom for vekst	• Legge til rette for bedrifter som ønsker å vokse • Legge til rette for infrastruktur med god kapasitet som vei, havn, jernbane, tilgang til flyplass, vann og avløp og IOT . • Videreutvikle samarbeidet med Fredrikstad Næringsforening. • Styrke samarbeidet om næringsutvikling i Søndre Viken
En kommune, et forsknings- og utviklingsmiljø og et næringsliv som sammen stimulerer til nyskaping, innovasjon og entreprenørskap	• Støtte opp om næringsklynger som er i positiv utvikling og miljøer som tiltrekker seg gründere. • Utnytte potensialet for samskaping i utviklingen av «smart kommune». • Fokus på det grønne skiftet og sirkulærøkonomi • Stimulere til digitalisering av produkter og tjenester • Styrke samarbeidet mellom besøksnæring og destinasjonsutvikling. • Styrke samhandlingen mellom kommunen, lokalt næringsliv, Høgskolen i Østfold og Norges Miljø- og Biovitenskapelige Universitet på Ås.
Næringslivet og offentlig sektor har tilgang til relevant kompetanse for morgendagens utfordringer	• Styrke samarbeidet mellom det offentlig og næringslivet for å etablere flere lærlingplasser.

	• Motivere ungdom til å fullføre videregående opplæring og ta høyere utdanning. • Utvikle et transportsystem som gjør det lett å komme til og fra arbeidsplasser i Søndre Viken • Videreutvikle Fredrikstad som studentby • Styrke kunnskapen om, og formidlingen av, hva som finnes av kompetansemiljøer i Søndre Viken
--	---

xii) Landbruksplan 2023-2033 (2023)

Formålet med landbruksplanen 2023-2033 er å sikre ressursgrunnlaget i kommunen for fremtidige generasjoner.

Delmål:

- Antall dispensasjoner etter jordloven skal reduseres med 30 % i planperioden.
- Antall dekar nedbygging av dyrket og dyrkbar mark reduseres med 20 % i planperioden.

For å oppnå målet med planen er det utarbeidet 61 tiltak fordelt mellom de tre dimensjonene av bærekraft; sosial, økonomisk og miljømessig.

xiii) Overvannsrammeplan (2007)

Målsettingen er å skape en bevissthet blant kommunale og private utbyggere om overvannsproblematikk og overvannshåndtering etter moderne ideer om bærekraftige prinsipper.

Veiledningen skal:

- Være et hjelpemiddel for kommunal arealplanlegging;
- Synliggjøre hvor i planleggingsprosessene påvirkningsmuligheten er størst mht. løsningsvalg og;
- Beskrive prinsipielle tekniske løsninger.

Grunnlaget for god overvannshåndtering legges i arealplanleggingen gjennom en helhetlig og integrert prosess hvor relevante fagetater, myndigheter og private aktører er involvert.

xiv) Trafikksikkerhetsplan for Fredrikstad 2018-2021 (2019)

Hovedhensikten med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å øke og samordne kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet, for således å redusere antall ulykker og utrygghetsfølelsen, spesielt hos myke trafikanter. Sammenliknet med landsgjennomsnittet i Norge ligger Fredrikstad litt over snittet når det gjelder antall ulykker per 1000 innbyggere. Kommunen ligger under snittet når det gjelder drepte og hardt skadde. Fredrikstad kommune ønsker å støtte opp under de visjoner og mål som er satt i sentrale planer, dvs. nullvisjonen, mål i NTP og mål i fylkets regionale transportplan. Fredrikstad kommunes visjon for trafikksikkerhet er følgende:

Fredrikstad skal være et samfunn der ingen blir drept eller hardt skadd i trafikken

Trafikksikkerhetsplanen omtaler en rekke tiltak for å bedre trafikksikkerheten.

xv) Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad (2017)

Nasjonal transportplan 2025-2036 har som mål at transportpolitikken skal være effektiv, miljøvennlig og trygg. Nasjonal sykkelstrategi (2012) har fastsatt et mål om 8 % nasjonal sykkelandel, som forutsetter at byene får mellom 10 og 20 % sykkelandel. Partene i Bypakke Nedre Glomma har også vedtatt mål om 0-vekst i personbiltrafikken og at veksten skal tas av kollektiv, sykkel og gange. For Nedre Glomma er hovedmålet å få flere til å sykle mer. Sykkelen skal bli et vanlig transportmiddel, særlig for arbeidsreiser. Sykkelandelen av alle reiser i sykkelbyen Nedre Glomma skal være 12 %. Hovedsykkelveinettet skal «invitere» til sykling.

Hovedsykkelvegnettet går langs/gjennom planområdet og består av gang-/sykkelvegen langs Rv. 22.

xvi) Veileder for renovasjonsteknisk planlegging (2022)

Veilederen beskriver blant annet hvilke krav det er til en renovasjonsteknisk plan, renovasjonsløsninger og vegsystemer. En renovasjonsteknisk plan skal vise hvordan oppsamling og innsamling av avfall skal løses innenfor planområdet, og hvordan naboeiendommer berøres av den foreslåtte løsningen.

Målet med veilederen er å hjelpe kommunen å sikre at det stilles krav til avfallsløsning og vegsystem i planfasen.

xvii) Retningslinjer for tilrettelegging for rednings- og slökkemannskap – Fredrikstad brannvesen (2023)

Formålet med retningslinjene er å sikre at det blir tilrettelagt for forsvarlig rednings og sløkkearbeid i forbindelse med prosjektering i byggesaker. Retningslinjene er et supplement til TEK 17.

Retningslinjene gir en rekke krav som må tas høyde for i planen med tanke på blant annet bredde på veier, svingradius, høyder og avstand til slukke vann.

xviii) Veinorm – Fredrikstad kommune (2016)

Veinormen gjelder for alle kommunale veier, og gir rammer for utforming og standarder på veinettet. Formålet med veinormen er at den skal sikre at alle veganlegg er trafikk sikre og at vedlikehold kan utføres optimalt. Veinormen følger i utgangspunktet statens vegvesens håndbok N100 og N200, med særskilte tilpassede krav for kommunale veier.

Veinormen gjelder for Moumgaten som er kommunal.

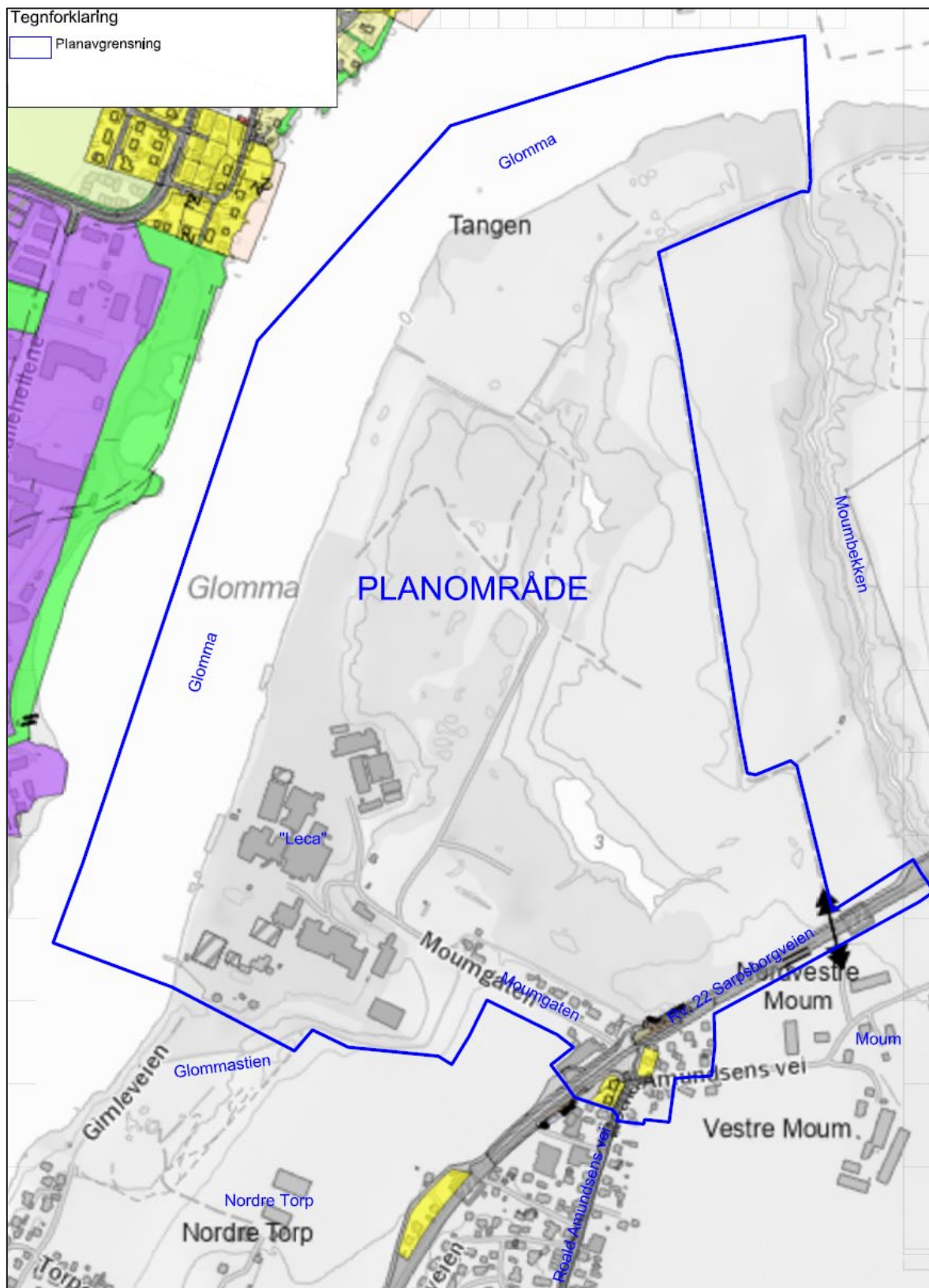
xix) Byvekstavtale for Nedre Glomma 2024-2033 (2024)

Byvekstavtalen for Nedre Glomma er en avtale mellom Samferdselsdepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet, Østfold fylkeskommune og Sarpsborg og Fredrikstad kommuner. Hovedmålet med prosjektet er å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy gjennom effektiv arealbruk og nullvekstmål i biltransport. I tillegg til å nå nullvekstmålet er en ambisjon med avtalen at færre skal bli hardt skadet og drept i trafikken. Byvekstavtalen legger opp til trafiksikkerhet for gående og syklende, samt følger på ulykkesutviklingen.

Tiltak og virkemidler i byvekstavtalen skal bidra til å nå målet om nullvekst i biltransporten, samt bidra til et miljøvennlig, effektivt og trygt transportsystem. Byvekstavtalen er et verktøy for å samordne areal- og transportpolitikken i Nedre Glomma.

4.3 Reguleringsplaner

Næringsområdet på Moum (innenfor blå linje) er i sin helhet uregulert. Det er noen gjeldende reguleringsplaner langs Rv. 22. Se Figur 21.



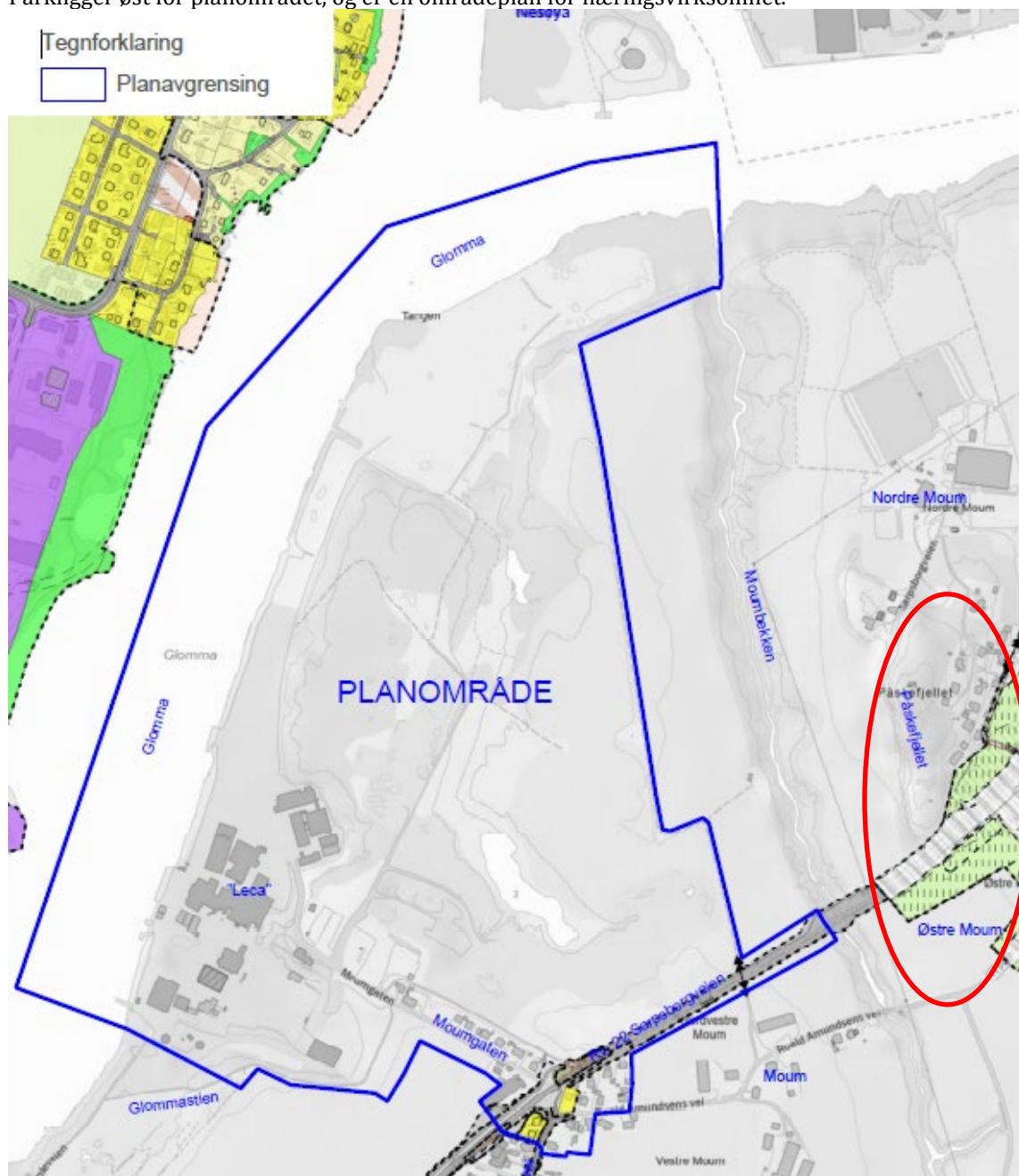
Figur 21: Kartutsnitt med gjeldende reguleringsplaner. (kilde: Fredrikstad kommune kart).

Gjeldende reguleringsplaner langs Rv. 22 er følgende (i rekkefølge fra sør til nord):

- Rv. 111 Holdeplasser Torpeveien-Vesten, plan-ID 1140, vedtatt 20.10.2016.
- G/s-vei Moum Sellebakk alt. Vest Rv. 111, plan-ID 369, vedtatt 09.12.1993.
- Riksveg 111 – Sellebakk-Moum, plan-ID 427, vedtatt 03.12.1998.
- G/s-vei Moum/Vesten Rv. 111, plan-ID 387, vedtatt 15.05.1995.

- Kryss Rv. 111 og Roald Amundsensvei, plan-ID 182, vedtatt 11.07.1984
- Roald Amundsensvei – 2 parseller, plan-ID 496, vedtatt 13.02.2003

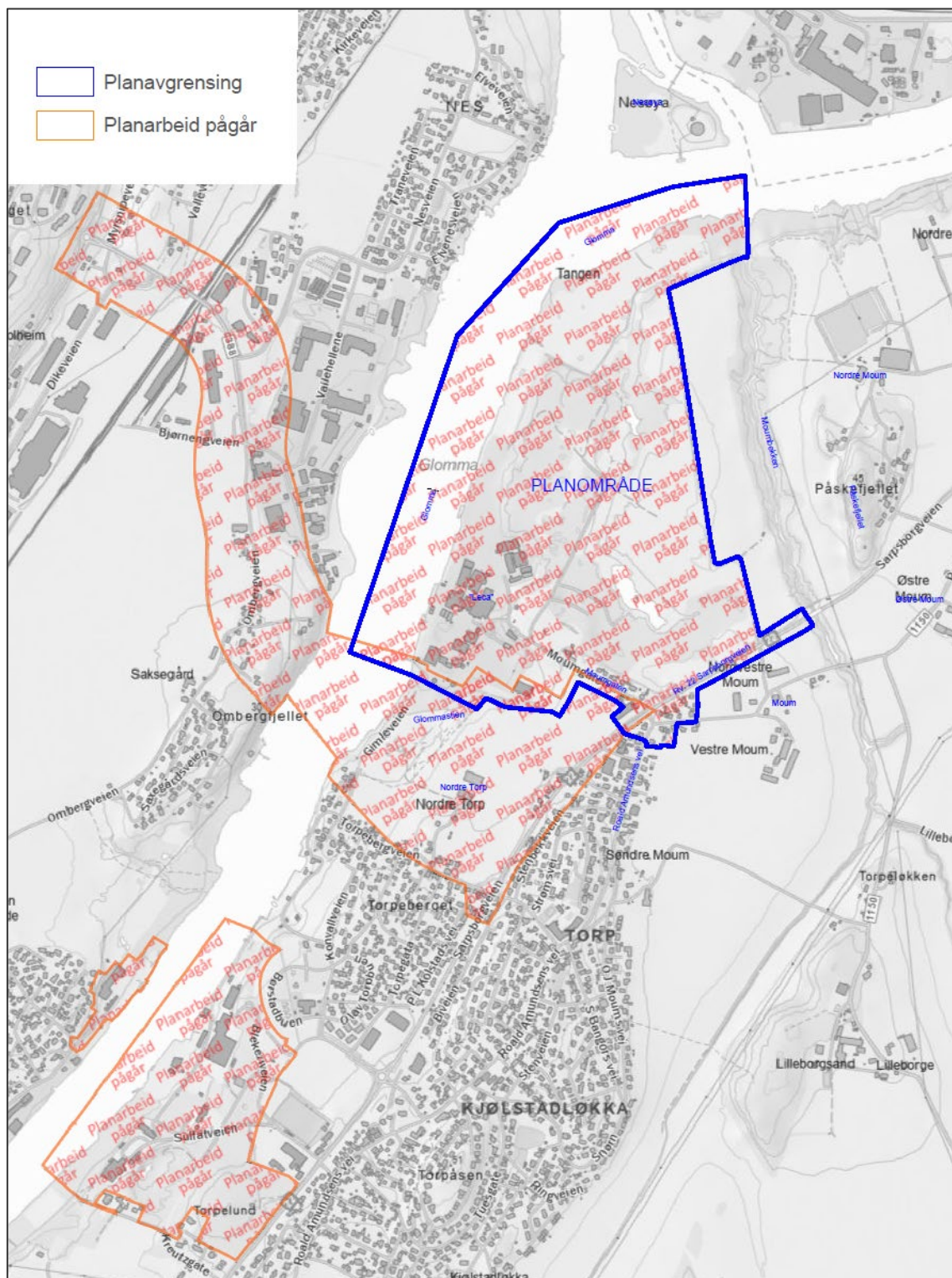
I tillegg er det nylig vedtatt områderegulering for Viken Park (plan-ID 1199), vedtatt 12.12.2024. Viken Park ligger øst for planområdet, og er en områdeplan for næringsvirksomhet.



Figur 22 Viken park er en nylig vedtatt områderegulering som ligger øst for planområdet og strekker seg videre mot øst. Nordri del av Viken park er markert med rød sirkel og planområde til Moum næringsområde er markert med blått omriss.

i) Pågående arbeid

Det foregår to pågående planprosesser i nær tilknytning til planområdet i sør. Delvis overlappende med planavgrensningen ligger planavgrensningen til *Ny bru Omberg-Torp* (plan-ID 3107 1234). Litt lengre sør ligger planområdet for områderegulering *Torp Bruk* (plan-ID 3107 1230). Planavgrensningen til de pågående planprosessene er vist i figuren nedenfor.



Figur 23 Kartutsnitt over pågående reguleringsarbeid. Planområdet er vist med blått omriss, og nærliggende områder med pågående planarbeid er vist med oransje omriss. (kilde: Fredrikstad kommune kart).

4.4 Tidligere vedtak

Formannskapet i Fredrikstad kommune vedtok 25.04.2024 (PS 64/24) følgende for regulering av Møum næringsområde:

- I medhold av plan- og bygningslovens § 12-2 vedtas det å utarbeide en områderegulering for Møum næringsområde.

- *Det forutsettes at planarbeidet underlegges kommunal styring. Planen skal ha som utgangspunkt å utvikle området som et næringsområde, i samsvar med føringene i kommuneplanens arealdel 2023-2035, og de føringer som vil følge av et planprogram for arbeidet.*
- *Det forutsettes at forslagsstiller etter nærmere avtale, dekker alle kostnader forbundet med utarbeidelsen av planforslaget, og kommunens kostnader til saksbehandling fram til 1. gangs behandling av planforslaget.*

5. Tiltaket

5.1 Beskrivelse av tiltaket

Tiltaket omfatter C-virksomheter, som f.eks. lager og industri, skjermingstiltak, adkomstløsning og intern infrastruktur i tillegg til opprettholdelse av eksisterende virksomhet på «Leca». Det er også planlagt etablert ny havn langs Glomma. I kommuneplanens arealdel er det vist havneformål langs store deler av planområdet.

6. Alternativer

Det skal utarbeides tre ulike alternativer for planområdet. 0-alternativet har ingen ny utvikling og fungerer som et referansealternativ til de to andre. Alternativ 1 og 2 innebærer en utvikling av området. Omfanget og formålet vil variere mellom de to alternativene, som begge vil vurderes opp mot 0-alternativet.

6.1 0-alternativet

Referansealternativet (0-alternativet) er den mest sannsynlige utviklingen av området dersom tiltaket som følge av områdereguleringen ikke blir gjennomført. I denne sammenheng vil 0-alternativet være at eksisterende virksomheter opprettholdes. Virksomheten ved «Leca» vil fortsette. I 0-alternativet vil det legges til grunn at Leca skal utvikle virksomheten sin med en ny fabrikk. Tiltaket er beskrevet i byggesak 2023/37607 hos Fredrikstad kommune.

Konsekvensene av planforslaget vil bli vurdert opp mot denne situasjonen.

6.2 Alternativ 1

Alternativ 1 legger til grunn at hele planområdet, med unntak av det som i dag benyttes av «Leca», blir benyttet med arealformålet «havn». Innunder formålet «havn» omfattes kai, havneterminaler, havnelager, molo og navigasjonsinstillasjon.

Alternativ 1 vil legge bebyggelsen innenfor de områdene som er regulert til fremtidig næring i kommuneplanens arealdel.

Alternativet innebærer å legge til rette for havnedrift med tilhørende bebyggelse. Det er ikke fastsatt hvor på området bebyggelsen vil være eller utformingen til bebyggelsen. Adkomsten er tenkt via Moumgaten, i tillegg til sjøvegs trafikk via Glomma. Utforming av planområdet og tekniske løsninger utvikles som en del av planarbeidet etter utredningene i kapittel 7.4.

6.3 Alternativ 2

Alternativ 2 legger til grunn at planområdet blir sammensatt av ulike formål. Deler av planområdet får formålet «havn» og resten av planområdet får formålet «kombinert bebyggelse- og anleggsformål».

Innenfor det kombinerte formålet vil det bli tilrettelagt for næringsvirksomhet (C-virksomheter) med mulighet for å etablere nødvendige kontorer og lager.

Alternativ 2 vil legge bebyggelsen innenfor de områdene som er regulert til fremtidig næring i kommuneplanens arealdel.

Et blandet formål forventes å medføre mer trafikk enn alternativ 1. Et viktig forhold ved alternativ 2 vil derfor være å vurdere om adkomst fra Moumgaten er tilstrekkelig for planområdet. Utforming av planområdet og tekniske løsninger utvikles som en del av planarbeidet etter utredningene i kapittel 7.4.

6.4 Alternativ 3

Alternativ 3 legger til grunn et alternativ hvor alle naturområder, grøntområder og landbruksareal ivaretas. Resterende arealer kan benyttes med formålet «kombinert bebyggelse- og anleggsformål».

Alternativ 3 er et mindre inngripende alternativ enn 1 og 2. Adkomsten er tenkt via Moumgata. Utforming av planområdet og tekniske løsninger utvikles som en del av planarbeidet etter utredningene i kapittel 7.4.

Alternativ 3 er tilføyd planprogrammet etter at det ble sendt ut for vedtak og ivaretar vedtakspunkt 2 til Bystyret 12.06.2025.

6.5 Forskjellen mellom alternativene

Ved 0-alternativet skjer det ingen endring innenfor planområdet, situasjonen blir derfor tilsvarende det den er i dag uavhengig av hva utredningene viser. Forskjellen mellom alternativene er at alternativ 2 har en større fleksibilitet knyttet til formålene enn alternativ 1 og 3. Alternativ 1 gir den mest ensformige utnyttelsen av området. Alternativ 3 vil føre til en mer restriktiv utnyttelse av arealene avsatt til næring, og samtidig større bevaring av naturområder. De ulike alternativene vil kunne føre til ulik fjernvirkning, håndtering av stabilitet og masser. Det kan bli ulike løsninger for internt veinett innenfor planområdet.

Målet med utredningene er å sammenligne de ulike alternativene og komme fram til en anbefalt løsning. Utredningene vil legge frem hvordan tiltaket vil påvirke området og nærliggende områder. Hva som skal utredes og på hvilken måte er beskrevet i kapittel 7.4.

7. Konsekvensutredning

7.1 Innledning

Forskrift om konsekvensutredninger sier at konsekvensutredningens innhold og omfang skal tilpasses den aktuelle planen eller tiltaket og være relevant for beslutninger som skal tas.

Konsekvensutredningen skal ta utgangspunkt i relevant og tilgjengelig informasjon. Hvis det mangler informasjon om viktige forhold, skal informasjon innhentes. Utredninger og feltundersøkelser skal følge anerkjent metodikk og utføres av personer med relevant faglig kompetanse.

Som en del av planarbeidet skal det utarbeides et plankonsept for hvert alternativ. Dette skal dokumenteres med illustrasjonsplan, snitt og 3D-modeller.

7.2 Redegjørrelse for planforslaget

Redegjørrelse for planforslaget med tilhørende utredninger skal beskrives i planbeskrivelse med konsekvensutredning. Som en del av redegjørelsen av planforslaget skal det overordnet redegjøres for arealbehovet for næringsvirksomheter. Det skal i tillegg redegjøres for historisk bruk av området og arealene innenfor planområdet.

7.3 Metodikk

Utredningsarbeidet tar primært utgangspunkt i veileder M-1941 og metodikk beskrevet i denne. Denne veilederen dekker følgende temaer:

- Naturmangfold
- Landskap
- Kulturmiljø
- Friluftsliv
- Forurensning
- Klimagassutslipp
- Vannmiljø
- Økosystemtjenester

For å kunne ut i en komplett samfunnsøkonomisk analyse vil metodikk fra vegvesenets håndbok V712 om konsekvensanalyser bli benyttet på øvrige temaer. Metodikken i veileder M-1941 og håndbok V712 har mange fellestrekk. Dette går ut på å dele planområdet inn i delområder, vurdere hvilke verdier de ulike delområdene har, for deretter å vurdere påvirkning av disse verdiene gjennom tiltaket. Konsekvensen av tiltaket uttrykkes som et forhold mellom verdi og påvirkning. Dette gjelder for de fire første temaene i veilederen. Forurensning, klimagassutslipp, vannmiljø og økosystemtjenester har en noe annerledes metodikk, beskrevet i veilederen.

Det vil inngå skadereduserende tiltak (avbøtende tiltak) i reguleringsplanforslaget.

For andre tema legges egnet metodikk til grunn, der det er etablert metodikk som kan følges. For eksempel utredes støy etter statlige retningslinjer om behandling av arealplanlegging (T-1442/2021).

7.4 Utredninger

Utredningstema	Grunnlag	Utredningsomfang/metode	Mål
Trafikk	Rv. 22 Sarpsborgveien går sør for planområdet. Eksisterende adkomst til planområdet er via Moumgaten. Det må gjøres beregninger før økning i trafikk og kapasitet til adkomsten.	• Beregne kapasitet på eksisterende adkomst (Moumgaten). • Beregne omfang av nyskapt trafikk fra næringsområdet ferdig utbygd. • Vurdere behov for parkering innenfor næringsområdet • Vurdere standard på adkomstveg • Vurdere ulike kryssløsninger med Rv. 22 med tilhørende beregning av trafikkavvikling.	Tilrettelegge for en langsiktig adkomstløsning som ivaretar trafikkavvikling og trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper.

		• Vurdere behov for tilrettelegging for gående, syklende og kollektivtrafikk • Redegjøre for eventuelle avbøtende tiltak.	
Sjøtrafikk	Glomma går langsmed og delvis innenfor planområdet i vest. Denne delen av Glomma er en del av hovedfarleden og sjøtrafikken i Glomma er en nasjonal interesse.	• Beregne omfang av eksisterende næringsfartøy og fritidsfartøy • Beregne og vurdere behovet for manøvrering til/fra ny kai • Vurdere virkninger for sjømerker • Vurdere sikkerheten og fremkommeligheten i farvannet • Vurdere konsekvenser ved evt. motfylling • Redegjøre for eventuelle avbøtende tiltak.	Tilrettelegge for ny kai ved planområdet, samtidig som det unngås at ny virksomhet kommer i konflikt med eller er til hinder for bruk som farled.
Støy	Langs rv. 22 Sarpsborgveien og områder i tilknytning til veien er kartlagt det rød og gul støysone. Boligene på vestsiden av Glomma ligger i dag utenfor kartlagt støysone. Planlagt utbygging er ikke støyfølsom, men kan føre til noe økt støy, fra området og fra trafikken.	• Gjøre støyberegninger for de ulike alternativene. Dette gjelder støy fra vegtrafikken. • Vurdere støy fra næringsområdet i de ulike alternativene. • Støyberegningene skal omfatte både østsiden og vestsiden av Glomma. • Redegjøre for eventuelle avbøtende tiltak.	Unngå overskridelse av anbefalte støygrenser i gjeldende retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021).
Naturmangfold	Det er registrert rødlistearter og fremmedarter innenfor planområdet. Planlagt utbygging vil kunne få konsekvenser for naturmangfoldet	• Kartlegge naturmangfold og fremmedarter innenfor planområdet iht. Miljødirektoratet (naturmangfoldloven, DN håndbok 11, veileder M-2209, Norsk rødliste for arter og naturtyper, forskrift om utvalgte naturtyper etter	• I minst mulig grad medføre negative konsekvenser for naturmangfoldet og om mulig bedre betingelsene for naturmangfoldet.

		naturmangoldloven, håndbok for Miljøregistrering i Skog). • Vurdering av konsekvenser for naturmangfold og beskrivelse etter naturmangfoldlovens §§ 8-12. • Utarbeide tiltaksplan for ivaretagelse eller forbedring av viktige forekomster. • Sikre verdier og tiltak i plan og bestemmelser. • Redegjøre for eventuelle avbøtende tiltak.	
Økosystemtjenester	Økosystemtjenester inngår iht. M-1941 andre utredningstemaer. Dette utredes derfor ikke separat, men skal bli tatt med som en del av de andre temaene.		
Naturressurser	Naturressurser innenfor planområdet omfatter i hovedsak skog og dyrka mark. Innenfor planområdet er dyrka mark en viktig naturressurs. Skogen anses å være lite drivverdig og anses ikke som relevant på dette temaet.	• Kartlegge eksisterende dyrka mark og kvalitet på denne gjennom innhenting av foreliggende grunnlagdata, jordprøver og befaring • Beregne tap av dyrka og dyrkbar jord • Vurdere konsekvenser for dyrka mark • Utarbeide matjordplan for håndtering av dyrka mark som beslaglegges. • Redegjøre for eventuelle avbøtende tiltak.	• Minst mulig arealbeslag/opp-splitting og øvrige ulemper for dyrka mark. • Gjenbruke matjord dersom planen medfører beslag av dyrka mark.
Landskap	De ulike alternativene vil ha påvirkning for landskapet.	• Utarbeide 3D-modell med både eksisterende situasjon og de ulike alternativene for å	• Tilrettelegge for akseptabel utbygging i forhold til inngrep i landskapet og

		visualisere konsekvensene. • Kartlegge eksisterende landskap • Utarbeide landskapsanalyse • Vurdere konsekvenser for landskap. • Redegjøre for eventuelle avbøtende tiltak.	terreng, fjernvirkning og omgivelser. • Legge føringer for videre detaljprosjektering innenfor planområdet. Herunder hvilken byggehøyde som kan tillates på ulike delområder innenfor planområdet.
Kulturmiljø	Det er registrert SEFRAK- registrerte bygninger sør på planområdet. Det er vurdert å ikke være sannsynlig å finne automatisk fredede kulturminner innenfor planområdet. Det er bekreftet at det ikke er behov for ytterligere registreringer i sjø.	• Vurdere konsekvenser for kulturminner/ kulturmiljø. • Redegjøre for eventuelle avbøtende tiltak.	• Ikke forringe SEFRAK-registrerte bygninger eller eventuelle andre kulturminner.
Friluftsliv, inkludert barn og unge	Det er svært begrenset bruk av næringsområdet til friluftsliv eller av barn og unge. Glommastien er imidlertid en viktig turvegtrasé, og kommuneplanens arealdel legger opp til at det skal opparbeides en ny trasé gjennom planområdet. Foruten Glommastien anses friluftsliv og barn og unge i liten grad å være relevant for beslutninger som skal tas.	• Kartlegge eksisterende friluftslivsverdier. • Kartlegge traseer og lokasjoner som kan gi positive opplevelser langs Glommastien. • Kartlegge traseer som blir trafikksikre og brukervennlige. • Vurdere krysningspunkter med tanke på trafikksikkerheten. • Redegjøre for eventuelle avbøtende tiltak.	• Legge til rette for en brukervennlig, trafikksikker trase for Glommastien. Det skal tilstrebes å legge til rette for naturopplevelser langs den nye traseen.
Forurensning	Temaet omfatter støy-, luft-, vann- og grunnforurensning. Store deler av planområdet har vært benyttet som næringsvirksomhet i	• Benytte støyberegningene til å se på støyforurensning. Støynivåer og utredningen av disse skal sikres med grenseverdier i	• Unngå støy over anbefalte grenseverdier. • Unngå forurensning fra eventuell forurenset grunn

	lengre tid. Dette kan ha medført forurensing av grunn og vann. Ny virksomhet vil ikke være støyømfintlig, men kan medføre støy. Ny virksomhet kan medføre forurensing til grunn, vann og luft.	planbestemmelsene og dokumentasjonskrav ved byggesak. • Luftkvaliteten sikres i planbestemmelsene og med dokumentasjonskrav ved byggesak. • Foreta kartlegging av forurenset grunn. Dersom det blir gjort funn skal det lages en tiltaksplan for håndtering av massene. • Utarbeide en plan for overvannshåndtering. • Redegjøre for avløpsinfrastrukturens kvalitet og kapasitet. • Redegjøre for eventuelle avbøtende tiltak.	• Unngå forurensing over gjeldende grenseverdier for luftkvalitet. • Unngå forurenset utslipp til grunn eller vann.
Vannmiljø	Vannmiljø er en samlebetegnelse for økologisk og kjemisk tilstand i en vannforekomst. Det er vannforekomster innenfor planområdet, og tilstanden i de kan påvirke blant annet rødlistede arter.	• Kartlegge eksisterende vannforekomster • Vurdere risiko for forverring av vannmiljøet • Utarbeide overvannsplan som gir føringer for håndtering/rensing av overvann før utslipp til vannforekomster • Sette av tilstrekkelig med randsoner/vegetasjon ssoner rundt vannforekomster. • Vurdere og beskrive løsning for håndtering av overskuddssnø/snødeponi	• Vannkvalitet skal ikke forringes.
Grunnforhold	Det er registrert fareområder for kvikkleire innenfor og nær planområdet. Det er gjort en rekke grunnundersøkelser innenfor planområdet tidligere.	• Benytte eksisterende grunnundersøkelser • Gjennomføre supplerende grunnundersøkelser • Vurdere områdestabilitet • Vurdere om planområder har grunnforhold som er egnet for utbygging	• Unngå risiko for skred, utglidninger og setningsskader.

		• Redegjøre for eventuelle avbøtende tiltak.	
Klimagassutslipp	Dette er et tema det vil være vanskelig å utrede da det ikke er klart hvilke typer virksomheter som skal etablere seg i området. Siden dette er en områdeplan med overordnede grep, vurderes det å være mer relevant å utrede dette i forbindelse med konkrete tiltak. Det anses ikke å være spesielt karbonrike arealer som skal nedbygges, dersom viktig grønnstruktur ivaretas.	• Gjøre en overordnet vurdering av tiltaket og hvilke arealer som bygges ned. • Redegjøre for eventuelle avbøtende tiltak.	• Ivareta viktig grønnstruktur for å ikke bygge ned karbonrike arealer.
Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)	En ROS-analyse omhandler en rekke temaer som kan medføre noen form for risiko i et område. Det gjelder både naturskapte og menneskeskapt risiko.	• Utarbeide en ROS-analyse basert på veileder fra DSB. • Dersom analysen avdekker middels eller stor sannsynlighet for uønskede hendelser, skal dokumentasjonskrav vurderes. • Legge føringer for videre detaljprosjektering innenfor planområdet. • Redegjøre for eventuelle avbøtende tiltak.	• Unngå uønskede hendelser.

7.5 Oppsummering og samlet vurdering av konsekvenser

Det skal gis en samlet oppsummering og vurdering av konsekvenser. Vurderingen av konsekvenser skal ses på for hvert tema i utredningen, samt en sumvirkning for hele planområdet. Det skal gis en anbefaling av alternativ på bakgrunn av den samlede vurderingen av konsekvensene for planforslaget.

7.6 Oppsummering av skadereduserende tiltak

Det skal gis en samlet oppsummering av behov for skadereduserende tiltak.

7.7 Nærmere undersøkelser

Det skal gis en vurdering av behovet for nærmere undersøkelser. Nødvendige undersøkelser skal innarbeides i reguleringsbestemmelsene.

8. Planprosess

8.1 Fremdriftsplan

En planprosess består av flere ulike faser, hvorav de fleste er lovpålagt. Planprosessen vil følge disse hovedpunktene, der tidspunkt kun er foreløpige antakelser:

- Oppstartsmøte med Fredrikstad kommune, avholdt våren 2024
- Varsel om oppstart av planarbeid og høring av forslag til planprogram, vinter 2024/2025
- Fastsettelse av planprogram, sommer 2025
- Første gangs behandling av planforslag med KU, vinter 2025/2026.
- Offentlig ettersyn av planforslag, vinter/vår 2026
- Vedtak av regulering, høst 2026.
- Kunngjøring av vedtatt plan, høst 2026.
- Klagefrist 3 uker etter kunngjøring av vedtatt plan

8.2 Samarbeidsavtale

Det skal inngås en samarbeidsavtale mellom kommunen og tiltakshaver. Dette som et grunnlag for samarbeidet om å få realisert reguleringen av området.

8.3 Informasjon og medvirkning

I plan- og bygningsloven kapittel 5 står det blant annet:

«§ 5 1. Medvirkning

Enhver som fremmer planforslag, skal legge til rette for medvirkning. (...)»

For å få en felles forståelse og et omforent planforslag, er det viktig å sikre god informasjonsformidling og dialog med offentlige instanser, relevante interesseorganisasjoner og aktører i området.

I de lovpålagte fasene (varsel om oppstart/høring av planprogram, offentlig høring og ettersyn og kunngjøring av vedtatt plan) vil det være flere muligheter for å uttale seg til planarbeidet eller klage på vedtatt plan.

I tillegg til lovpålagte, offentlige høringer, skal det være medvirkning i planarbeidet gjennom dialog med grunneiere, naboer og lokalsamfunnsutvalgene. Det vil bli tatt kontakt med Torp lokalsamfunnsutvalg tidlig i planprosessen. Det vil bli gjennomført medvirkning med barn og unge i samråd med representanter fra kommunen. For øvrig er det ikke ved varsel om oppstart identifisert sårbare grupper som har spesielle interesser i planområdet eller blir berørt av planarbeidet.

I planprosessen vil det være tett dialog og samarbeid med Fredrikstad kommune. I områdereguleringen er det kommunen som er planeier, og planavdelingen får en særlig viktig rolle. Det vil være dialog med andre avdelinger i kommunen ved behov.

Planen vil bli meldt tidlig inn til regionalt planforum for å etablere en god dialog, og kunne løse eventuelle utfordringer på et tidlig tidspunkt.

Det vil også være dialog med andre offentlige myndigheter ved behov. Særlig aktuelt er dialog med Statens vegvesen med tanke på adkomst og kryssløsning mot riksvegen.