

KOMMUNEDELPLAN FOR FREDRIKSTAD BYOMRÅDE 2011-2023



Egengodkjent av bystyret 16.06.2011

FORORD

I handlingsplan for 2009-2013 ble det gitt en politisk bestilling om rullering av Sentrumsplanen 1999-2010, da gyldigheten på denne var i ferd med å utgå.

I mandatet til planarbeidet er det lagt følgende føringer:

- FMV-området skal inngå i planen
- Det skal fokuseres på en utvidet funksjonsdiskusjon og et utvidet planområde
- Erfaringer fra gjeldende sentrumsplan skal danne et grunnlag for planen
- Byomformingsstrategien skal ligge som et grunnlag for planen
- Det skal klargjøres hvilke funksjoner som ønskes etablert på sykehusområdet
- Planen skal drøftes i lys av Framtidens byer og Fylkesplan Østfold 2050.

Kommunedelplan for Fredrikstad byområde 2011-2023 er en oversiktsplan som viser hvordan arealene planen omfatter skal benyttes de neste 12 årene. Kommunedelplanen skal legges til grunn for videre detaljplanarbeid innenfor området.

Kommunedelplanen består av planbeskrivelse, plankart, bestemmelser og retningslinjer. Konsekvensvurdering av planen inngår som en del av planbeskrivelsen.

Kommunedelplanen gjelder foran eldre reguleringsplaner ved eventuell motstrid.

Den nye plan- og bygningsloven, som trådte i kraft 1. juli 2009, har fått stor betydning for denne revisjonen av kommunedelplan for Fredrikstad. Planen er tilpasset ny lov i plankart, bestemmelser og retningslinjer.

Ved utarbeidelse av plankartet har gjeldende tegneregler blitt fulgt. Det har gitt en utfordring mht plankartets lesbarhet. I flg. "Nasjonal produktspesifikasjon for arealplan og digitalt planregister" er man klar over at gjeldende tegneregler kan gi for dårlig lesbarhet av plankart. Inntil videre har vi måttet forholde oss til gjeldende standard.

Det har pågått mange parallelle planprosesser under utarbeidelsen av planen. Dette og ny plan og bygningslov har gitt noen utfordringer i planarbeidet. En koordinering mellom de ulike planene er forsøkt ivarettatt.

Kommunedelplan for Fredrikstad byområde skal være et styringsverktøy både politisk og administrativt. I planarbeidet har det derfor vært lagt stor fokus på erfaringer fra sentrumsplan 1999-2010 som styringsverktøy.

Kommunedelplanen skal være en overordnet plan som legger rammer for utviklingen. Planen er derfor i begrenset grad detaljorientert.

Høringsforslaget er i sin form forholdsvis omfattende. Det er ambisjon om at endelig vedtatt plan skal bli et noe enklere og lettere lesbart dokument.

Innhold

FORORD

Del 1 PLANBESKRIVELSE

I:	OVERORDNEDE RAMMER OG FØRINGER	5
II:	MÅL OG OVERORDEDE GREP FOR UTVIKLING AV BYOMRÅDET	6
III:	PLANENS RETTSVIRKNING	7
IV:	FOKUSOMRÅDER	8
1	SENTRUMSOMRÅDE.....	8
2	VERDISKAPING OG NÆRINGSLIV	13
3	FOLKEHELSE OG LEVEKÅR.....	18
4	KULTURLIV	21
5	OPPVEKST I BYEN	23
6	BOLIGER.....	27
7	PASSER OG TORG.....	33
8	GRØNNSTRUKTUR	37
9	ELVEROMMET	42
10	BYGNINGSVERN, BYFORMING OG ESTETIKK	47
11	TRAFIKK, PARKERING OG TILGJENGELIGHET	58
12	FMV-OMRÅDET	67
13	SYKEHUSOMRÅDET	74
14	GRØNLI OG DAMMYR.....	77
15	GAMLEBYEN	79
16	RISIKO OG SÅRBARHET	82
V:	ANDRE TEMA.....	90
17	OVERFØRINGSANLEGG FOR ELEKTRISK ENERGI, TELEKOMMUNIKASJON OG FJERNVARME	90
18	RENOVASJON.....	91
VI:	KONSEKVENSVURDERING	92

Del 2: BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER

Del 1: Planbeskrivelse

I: OVERORDNEDE RAMMER OG FØRINGER

Det foreligger mange føringer for planarbeidet både knyttet til lov, forskrifter og planer. Her nevnes noen av de mest sentrale føringene.

Statlige føringer

- Plan- og bygningsloven
- Ny plandel til plan- og bygningsloven, av 27. juni 2008 nr. 71 som trådte i kraft 1. juli 2009
- Forskrift om konsekvensutredninger
- Forskrift om krav til beredskapsplanlegging og beredskapsarbeid mv. etter lov om helsemessig og sosial beredskap.
- Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesenter
- Rikspolitiske retningslinjer:
 - T-2/08 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen
 - T-93 Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

Andre:

- Riksantikvarens kulturminnedatabase Askeladden og NB-registeret.
- KVVU og KS1. Konseptvalgutredning KVVU for transportsystemet i Nedre Glommaregionen er gjennomført av Statens vegvesen – Kommunens høringsuttalelse ligger til grunn for planarbeidet. Arbeidet med kvalitetssikring tidlig fase KS1 og regjeringens behandling forventes ferdig i 2011.

Regionale føringer

- Østfold mot 2050 (Forslag til ny fylkesplan for Østfold, behandlet i fylkestinget 26.februar 2009)
- Areal- og transportplan for nedre Glommaregionen, vedtatt 2006
- Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen

Kommunale føringer

- Høringsutgave av Kommuneplan 2011-2023 Samfunnsdelen
- Kommuneplan 2006 – 2017
- Kommuneplanen 2007 – 2018 Arealdelen
- Kommunedelplaner:
 - Sykkelhovedplan
 - Klima- og energiplan 2007 for Fredrikstad kommune

Andre:

- Byomformingsrapporten
- Framtidens byer: *"... Framtidens byer er et samarbeidsprogram mellom utvalgte kommuner og staten for å utvikle byområder med lavest mulig*

klimagassutslipp og godt bymiljø. Bakgrunn for satsingen er klimatrusselen som er vår tids største utfordring...”

- Sentrumsplan 1999-2010
- Fredrikstad bylandskapsanalyse
- Fredrikstad byplanhistorie/bygningshistorie for Vestsiden
- Lokalsamfunnsrapporter.

II: MÅL OG OVERORDEDE GREP FOR UTVIKLING AV BYOMRÅDET

Mål

1. Styrke sentrums attraktivitet
2. Styrke sentrum som sosial arena
3. Legge til rette for økt aktivitet
4. Bidra til økt mangfold
5. Legge føringer som i størst mulig grad bidrar til forutsigbarhet, fleksibilitet og effektivitet i videre planlegging og utvikling av byen.

Overordnede grep for utvikling av byområdet

- Styrke tyngdepunktene Gamlebyen, FMV og dagens sentrum/Grønli og forbindelsen mellom dem
- Sikre tilstrekkelig areal for framtidig sentrumsfunksjoner
- Utvikle et kompakt handelssentrum, for økt verdiskaping, med akseptable gangavstander.
 - o Styrke handelsaksene:
 - Grønli/Dammyr – Torvbyen – Stortorget – gangbroa – FMV
 - Nygaardsgata
- Fokus på byen som sosial arena: legge til rette for bilfrie plasser og torg, sykkel og gange, arenaer for et mangfoldig kulturliv, sikre oppholdsarealer
- Utadrettet fasade, utadrettet virksomhet og krav til minimumshøyde i 1. etasje innenfor område definert som sentrumsformål.
- Legge til rette for betydelig boligutvikling, og nødvendig sosial infrastruktur, innenfor byområdet.
- Legge til rette for betydelig boligutvikling innenfor byområdet
- Fokus på elverommet og at elva er en del av sentrum og ikke en grense mellom bysentrum og omland. Sikre fysisk og visuell tilgjengelighet til elva.
- Styrke sammenhenger mellom grøntområder
- Legge til rette for fysisk aktivitet
- Legge til rette for en framtidig knutepunktsutvikling på Grønli, med jernbanestasjon og bussterminal.
- Et overordnet transportsystem med fokus på en indre sentrumsring, parkering i tilknytning til hovedvegnettet, tilrettelegging for sykkel, gode gangforbindelser og en parkeringspolitikk som bidrar til økt bruk av sentrum.
- Forsterke Fredrikstad som sjørelatert by. Å åpne for en betydelig utvikling av Floa som småbåthavnområde. Gjestehavn foreslås lokalisert i dette området.

III: PLANENS RETTSVIRKNING

Kommunedelplanen gjelder foran eldre reguleringsplaner. Ved eventuell motstrid, vil en gjennomføring av tiltaket utløse krav om planprosess/omregulering dersom motstriden gjelder forhold som berører omgivelsene i en slik grad at tiltaket bør undergis en helhetlig vurdering.

IV: FOKUSOMRÅDER

I planprogrammet ble det fastsatt hvilke fokusområder som skulle drøftes spesielt. Planens intensjoner er belyst i de ulike fokusområdene.

1 SENTRUMSOMRÅDE

1.1 INTRODUKSJON

Sentrumsområde har på bakgrunn av kjøpesenterbestemmelsene og fylkesplanen Østfold mot 2050 blitt et juridisk begrep. Det er behov for å definere en ny avgrensning av sentrumsområde.

Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre trådte i kraft 1. juli 2008. Formålet med forskriften er blant annet å styrke eksisterende by- og tettstedssentre og bidra til effektiv arealbruk og miljøvennlig transportvalg. Det vil si unngå en utvikling som fører til byspredning, bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer bil. Det langsiktige målet er å oppnå en mer bærekraftig og robust by- og tettstedsutvikling og begrense klimagassutslippene.

Bestemmelsene fastslår at *"Kjøpesentre kan bare etableres eller utvides i samsvar med godkjente fylkesplaner eller fylkesdelplaner med retningslinjer for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner. For områder som ikke omfattes av slik plan, er det ikke tillatt å etablere eller utvide kjøpesentre med et samlet bruksareal på mer enn 3 000 m²".*

Fylkesplanen for Østfold fastslår at kjøpesentre kan etableres innenfor det som i kommunenes sentrumsplaner er definert som sentrumsområde.

Kommunedelplan for Fredrikstad sentrum - Sentrumsplan 1999-2010 definerer ikke et sentrumsområde, men opererer med begrepet bybebyggelse. Bakgrunnen for dette var å gi bestemmelser om bebyggelse som forholdt seg til gaterommet med fasadelinje i fortau, og med allmenne funksjoner som henvendte seg til gaten gjennom dører og vinduer.

I Areal- og transportplan for Nedre Glomma, har dette området blitt definert som "bykjerne", og som da kjøpesenterbestemmelsen nå er knyttet til.

Området som er definert som bybebyggelse er begrenset i utstrekning, og er i stor grad allerede disponert.

Plasskrevende varegrupper er unntatt fra bestemmelsen. I godkjenningbrevet til ATPNG gis følgende definisjon av plasskrevende varer: *"varegrupper som biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre byggevarer, salg fra planteskole/hagesentre samt båter/lystbåter og campingvogner".*

Fylkesplanen for Østfold fastslår at definerte avlastningsområder skal benyttes til salg av plasskrevende varer. I Fredrikstad er dette Dikeveien.

Dette innebærer at det i områder som, verken inngår i sentrumsområdet eller i avlastningsområdet, ikke kan etableres plasskrevende varehandel utover 3000 kvm. Utvidelsesmuligheter for eksisterende virksomheter begrenses med dette.

På bakgrunn av dette er det behov for å definere en ny sentrumsavgrensning.

Definisjonen på kjøpesenter er: "med kjøpesenter forstås detaljhandel i bygningsmessige enheter og bygningskomplekser som etableres, drives og fremstår som en enhet. Virksomheten behøver ikke være lokalisert i ett og samme bygg for å bli betraktet som kjøpesenter, men kan også være gruppert omkring et torg, en gågate eller åpen plass, eller det kan på annen måte være en lokaliseringsmessig sammenheng mellom de ulike enhetene".

Når man i denne plansammenheng snakker om kjøpesenter, er ikke det ensbetydende med at man ønsker etablering av nye tradisjonelle kjøpesentre i sentrum. Form og funksjon må tilpasses byen og det området hvor denne type virksomhet er tenkt lokalisert.

Skal et bysentrum ha attraktivitet og konkurransestyrke bør det ha rom for mange ulike typer funksjoner, som boliger, ulike typer bynæringer (handel, forretningsmessig tjenesteyting, hotell og restaurant, kulturtilbud, helse og sosiale tjenester og offentlig forvaltning), grønnstruktur og infrastruktur. Ved avgrensning av et framtidig sentrumsområde må det derfor tas høyde for nok areal til alle disse funksjonene.

I lys av dette er Fredrikstads sentrumsområde med tilhørende funksjonsinnhold vurdert og gitt en avgrensning som sikrer en framtidig utvikling.

1.2 KARAKTERISTIKK / STATUS / PROBLEMBESKRIVELSE

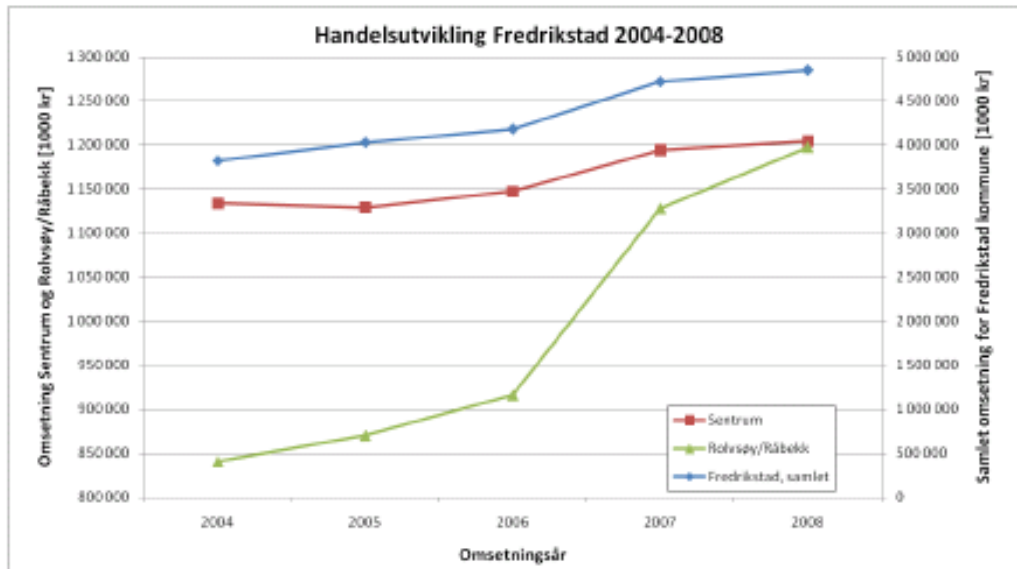
1.2.1 Avgrensning av sentrumsområde

Gitt forventet befolkningsvekst på 12 000 personer fram mot 2025 vil det være behov for framtidig nye handelsareal i Fredrikstad i størrelsesorden 36000 – 48000 kvm. Videre vil det være et arealbehov på ca 200 000 kvm knyttet til nye arbeidsplasser. Det forventes at en stor del vil være knyttet til bynæringer. Store deler av dette arealbehovet må derfor dekkes innenfor sentrumsområdet.

I lys av framtidig behov for handelsareal

Handelsutviklingen de senere årene viser at omsetningen i sentrum har økt, men man ser også at veksten utenfor sentrum er betydelig høyere.

Detaljvarehandelen er en sentral funksjon i et bysentrum. Skal Fredrikstad forbli og styrkes som et handelsmessig tyngdepunkt, må vi ha en tung satsning i sentrum.



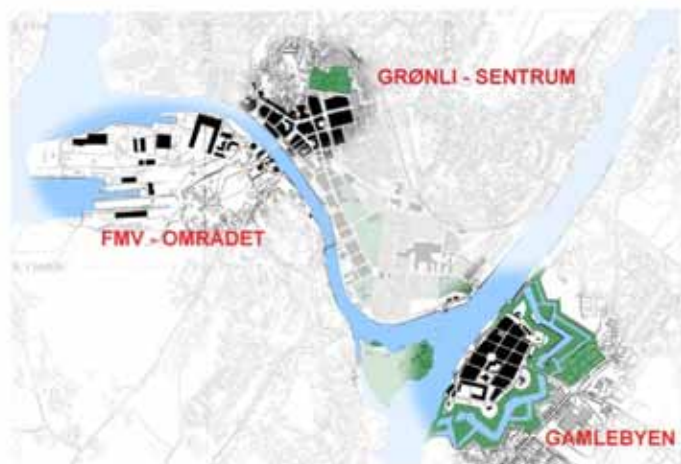
Figur 1 Handelsutviklingen i Fredrikstad og forholdet mellom sentrum og Rolvsøy/Råbekken

Kjøpesenterbestemmelsene er i så måte gunstige for Fredrikstad sentrum. Kjøpesenterbestemmelsene gjør at det må tas høyde for arealbehov både mht detaljvarehandel og plasskrevende varegrupper. Utfordringen er å finne en balanse mellom tilstrekkelig areal og hva som til enhver tid vil være et velfungerende handelssentrum.

For å sikre en robust plan legger denne kommunedelplanen til rette for at sentrum kan ta mesteparten av den fremtidige handelsvirksomheten i kommunen, utover dagligvarer som utgjør 1/3 og som bør følge boliglokaliseringen. I kommunedelplanen tas det høyde for at det både kan etableres nye handelsvirksomheter og at eksisterende virksomheter kan videreutvikles. Det tas også høyde for å sikre areal til andre varegrupper enn detaljvarer.

I lys av byomformingsstrategien:

Det er vedtatt i kommuneplanens arealdel at byomformingsrapporten skal legges til grunn i arbeidet med ny sentrumsplan. I byutviklingsstrategien som det der redegjøres for, fokuseres det på en utvikling av triangelet; dagens sentrum med Grønli, som kollektivknutepunkt og nav i et effektivt og miljøvennlig transportsystem, Gamlebyen/Kongsten – som det historiske bysentrum, og FMV-området som en miljøvennlig bydel.



Elva som transportåre og et viktig byrom, binder disse tre områdene sammen. Det å aktivisere og integrere elverommet i sentrum er viktig. Dette fordrer byfunksjoner på begge sider av elva. Planen må derfor gi rom for en slik strategi.

Gamlebyen er det historiske bysentrum, og Fredrikstads fremste attraksjon både for byens egne innbyggere og for turister. Gamlebyen er en viktig identitetsbærer. Gamlebyen er et av tyngdepunktene i byomformingsstrategien. Området Gamlebyen, Glomma, Isegran og Vestsiden danner et helt spesielt og viktig byrom, som er en opplevd, naturlig del av Fredrikstad sentrum.

I kommuneplanen er det satt som mål at FMV-området skal utvikles slik at det blir en like viktig ressurs for Fredrikstadsamfunnet som under perioden med skipsbyggingsvirksomhet. FMV-området representerer med sine bygnings- og arealressurser tett opp til den moderne bykjernen, en unik mulighet for nyetablering, som vil kunne forsterke og videreutvikle Fredrikstad som bysamfunn. Av eksisterende bebyggelse er området rundt tørrdokka, med Sveisehall 1 og 2, viktig å bevare som en viktig del av den lokale kultur- og industrihistorie. Bevaringstanken er ikke knyttet til funksjon, men mer til bebyggelsens form og volumer. En utfordring er å finne program som kan fylle hallene med ønsket funksjon og samtidig være økonomisk regningssvarlig. Planen må kunne ha rom for å tillate funksjoner som vil kunne bidra til en bevaring av disse hallene. FMV-området må kunne utvikles over tid. Planen må derfor være såpass robust at den må ta høyde for framtidig utvikling.

Et nytt kollektivknutepunkt på Grønli er tenkt som et moderne knutepunkt i by. Når man går av toget, så skal man oppleve å være i sentrum. Dette gjør at det må være mulig å lokalisere byfunksjoner i tilknytning til dette området.

Avgresningen mot vest er trukket ut til farleden.

På Floa er sentrumsavgrensningen lagt ved foten av Fjellbergtoppen. Dette fordi det er ønskelig å gi rom for videreutvikling av eksisterende funksjoner. Hele Holmen-området ligger innenfor sentrumsavgrensningen. Funksjonen som nåværende boligbebyggelse skal ikke endres. Det er imidlertid ønske om å redusere kravet til parkering på egen grunn, for bedre å kunne legge til rette for fortetting. Forslag til parkeringsbestemmelser skiller på areal innenfor og utenfor sentrumsområdet.

1.2.2 Funksjonslokalisering

Målet er å utvikle et attraktivt sentrum, med et kompakt handelssentrum med akseptable gangavstander. Planen legger derfor til grunn en styrking av dagens handelsakser.

Miljøverndepartementet har i veileder for "Planlegging av byer og tettsteder" (2001) definert anbefalte avstandsstørrelser på et velfungerende handelssentrum. For mindre byer og tettsteder anbefales en diameter på 600 m, mens det for større byer anbefales en diameter på 1000 m.

I og med at folketallet forventes å øke, må det også tas høyde for at handelssentrum må kunne vokse over tid. Dette krever at man avsetter et forholdsvis romslig sentrumsområde. For at man skal unngå uønsket spredning av handelsfunksjoner, er det ønskelig å i en viss grad styre funksjonsinnholdet. Dette gjøres gjennom å innføre plankrav med bestemmelser.



Figur 2 Radius 500 m fra Stortorget

Innenfor sentrumsområdet må det sikres arealer til detaljvarer som hvitevarer, brunevarer og møbler. Dette er tradisjonelt handelsvirksomhet som genererer biltransport. Det er derfor ønskelig at denne type handel legges i tilknytning til det overordnede vegnettet. Områdene Dammyr, Mosseveien og FMV er slike områder.



1.3 MÅLBESKRIVELSE

- Sikre tilstrekkelig areal for framtidig sentrumsfunksjoner.
- Utvikle et kompakt handelssentrum, for økt verdiskaping, med akseptable gangavstander.
Styrke handelsaksene:
 - Grønli/Dammyr – Torvbyen – Stortorget – gangbroa – FMV
 - Nygaardsgata

1.4 TILTAK NEDFELT I PLANEN

Tiltak som vises i plankartet

Avgrensning av sentrumsområdet vises i plankartet.

Bestemmelser

Det fastsettes plankrav med bestemmelser om dokumentasjonskrav knyttet til i hvilken grad tiltaket bidrar til å styrke dagens sentrum.

2 VERDISKAPING OG NÆRINGS LIV

2.1 INTRODUKSJON

I Fredrikstad var det 1.1.2009 ca 35200 arbeidsplasser. Sett i forhold til befolkningen er det da ca 2 innbyggere pr arbeidsplass. Med en antatt befolkningsvekst på 12000 innbyggere i planperioden og samme fordeling mellom arbeidsplasser og innbyggere, må det skapes ca 6000 nye arbeidsplasser. I høringsutkast til kommuneplan 2011-2023 samfunnsdel beskrives følgende mål for verdiskaping og næringsliv:

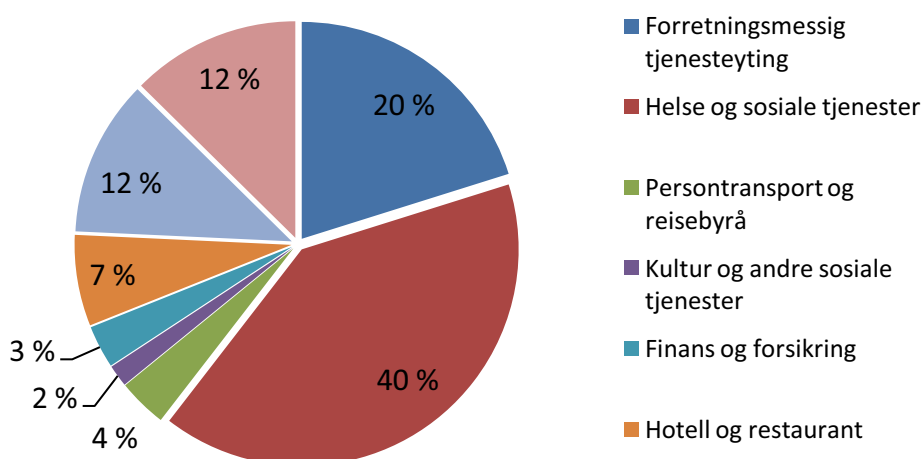
- Fredrikstad har en økning i antall arbeidsplasser som er sterkere enn befolkningsveksten.
- Arbeidsplassene er basert på kunnskap, innovasjon og teknologisk utvikling.

I verdiskapingsbegrepet inngår den merverdien som skapes i både privat og offentlig virksomhet.

Å være attraktiv for gruppen av unge voksne pekes på som en av utfordringene. Denne delen av befolkningen har større preferanser til et urbant og levende bymiljø. Urbanisering - å utvikle et levende sentrum - er derfor en klar utfordring for Fredrikstad.

2.2 KARAKTERISTIKK / STATUS / PROBLEMBESKRIVELSE

I 2009 var ca 40% av arbeidsplassene i Fredrikstad lokalisert innenfor byområdet. Over 70 % av disse var arbeidsplasser i kategorien sentrumsfunksjoner (bynæringer).



Figur 3 Sysselsatte innenfor byområdet fordelt på ulike bynæringer.

Helse og sosiale tjenester utgjør en stor andel. Når sykehuset flytter vil mange av disse arbeidsplassene forsvinne fra byområdet.

Ser en på hele Fredrikstad er ca 55% av alle arbeidsplassene innenfor det som defineres som bynæringer. Det forventes at veksten i arbeidsplasser i stor grad vil komme innenfor disse næringene. Skal sentrum styrkes må det legges til rette for at hovedtyngden av denne veksten skjer innefor byområdet. Dette er i tråd med fylkesplanen.

Gitt at en arbeidsplass innen kategorien bynæring krever 40 kvm, så vil det være et behov for 240000 kvm nytt golvareal for å oppta en økning tilsvarende 6000 nye arbeidsplasser om all økningen kommer innen denne kategorien. En vesentlig del av denne nye virksomheten forutsettes å komme i byområdet.

I underkant av 30 % av arbeidsplassene innenfor byområdet er knyttet til andre næringer enn tradisjonelle sentrumsfunksjoner. Dette gjelder flere industribedrifter, med Brynild Gruppen AS som den største. Å ivareta og legge til rette for en vekst i disse næringene er også en av utfordringene.

2.2.1 Varehandel

Varehandelen er viktig i et bysentrum. Fredrikstad er den største handelsbyen i Østfold, med en omsetning på ca 7,2 milliarder kroner i 2008 av en samlet omsetning i fylket på ca 26,1 milliarder. Sentrum er sammen med området langs Dikeveien de viktigste handelsområdene i kommunen.

Ser man på utviklingen over tid taper sentrum stadig i fht omkringliggende kjøpesenterområder (se figur under pkt. 1.2.1).

Utenom sentrum er omsetningen på Råbekken /Dikeveien på omtrent samme nivå som i sentrum og vil også framover være en vesentlig del av handelsvirksomheten i kommunen.

Med forventet befolkningsvekst anslås et utvidet arealbehov for handel på 24 000 – 36 000 kvm. Med håndhevelse av kjøpesenterbestemmelsene og ønske om å styrke sentrum, bør man ta høyde for at sentrum skal dekke store deler av dette behovet. Utfordringen er å finne en balanse mellom tilstrekkelig areal og hva som vil være et velfungerende handelssentrum.

Et velfungerende handelssentrum er erfaringsmessig begrenset i utstrekning. 600-1000 meter er anbefalt gangavstand. Å strekke handelssentrum over et for stort område er derfor ikke ønskelig.

Innenfor dagens sentrumsområde er det rom for fortetting. Videre kan man også gjennom en mer hensiktsmessig funksjonslokalisering styrke eksisterende handelsområde.

Torvbyen er i dag et pre for Fredrikstad sentrum. Slik bygget og omgivelsene er i dag, ligger imidlertid senteret som en "øy" i sentrum.



En bedre kobling mellom Torvbyen og øvrige deler av sentrum vil kunne gi en vinn – vinn-situasjon for detaljvarehandelen i sentrum.

Byområdet skal også kunne romme areal for mer større varegrupper, som tradisjonelt er mer bilbasert handel. Det er viktig å sikre areal til denne type handel, samt lokalisere disse i tilknytning til det overordnede vegnettet.

Skal sentrum delta i konkurransen om leietakerne bør aktørene i sentrum i større grad sette fokus på:

- Bransjesammensetning og samlokalisering av ulike typer bransjer
- Felles åpningstider
- Økt samhandling og samarbeid mellom gårdeiere
- Økt kunnskap mht markedsdata, konkurransesituasjon, handelslekkasje, lokaler, eierstruktur og leieavtaler

2.2.2 Kontor

Både dagens sentrum og FMV-området har kapasitet til det framtidige behovet for kontorareal. I dag er det ca 15 000 kvm ledige kontorlokaler i Fredrikstad sentrum. Næringseiendomsmeglere kan fortelle om en trend hvor man enten søker lokalisering i området rundt Dikeveien (som tilbyr en lokalisering midt mellom byene og parkering) og FMV (som er et område i vekst).

Denne situasjonen representerer en betydelig utfordring i lys av målet om økt aktivitet i sentrum.

2.2.3 Kunnskap, innovasjon og teknologisk utvikling

I forslag til kommuneplan er det satt som mål at "arbeidsplassene er basert på kunnskap, innovasjon og teknologisk utvikling." Helse trekkes fram som et næringsmessig satsningsområde, i lys av samhandlingsreformen. Å legge til rette for en fortsatt vekst på FMV-området, hvor helse og kunnskap, er noen av hovedsatsningsområdene er derfor viktig.

2.2.4 Sjørelatert virksomhet

Fredrikstad er en sjørelatert by. Det er derfor viktig å sikre sjønære arealer til sjørelaterte næringer. Store områder på Gressvik og Floa er derfor avsatt som næringsformål. Når det gjelder Dokka på FMV, videreføres formålet fra kommuneplan 2007-2018.

I tillegg til å sikre areal på land er det også viktig å sikre at farleden ikke nedbygges.

2.2.5 Kulturbasert næring og opplevelsesøkonomi

Kultur- og opplevelsesbasert næring er et satsingsområde. Det har vært arbeidet med attraksjonsutvikling av historiske arenaer og byens fortrinn med vekt på Kongsten, Isegran, Elingaard, Gamlebyen og elva. Videre har bystyret vedtatt at

kommunen skal satse på en vitalisering av idéskissen "Aktivitetsbyen Gamle Fredrikstad", basert på offentlig –privat samhandling. Tilrettelegging for økt aktivitet er for kommunens innbyggere for å skape økt trivsel og velvære, men er også ledd i næringsmessig satsing.

I den grad de nye anleggene kan bli liggende innefor avgrensingen for byområdeplanen, skal det gis muligheter for å gjennomføre ønskede tiltak, bl.a. bruk av areal for å kunne gjennomføre tiltakene.

Gjestehavn er et sentralt tiltak for økt turisme og profilering av byen. Dagens gjestehavn har verken god nok kapasitet eller gunstig lokalisering. Potensialet for å bedre gjestehavntilbudet er derfor stort. Gjennom planarbeidet er ulike lokaliseringsmuligheter drøftet. Dette omtales nærmere under temaet elverom.

2.2.6 Tilgjengelighet

Næringslivet i og rundt sentrum er svært opptatt av at tilgjengeligheten må forbedres. Det fokuseres da primært på tilgjengelighet med bil. Redusert tilgjengelighet til og i sentrum svekker sentrums konkurransekraft. Tilgjengelighet er nærmere omtalt under tema trafikk, parkering og tilgjengelighet.

2.3 MÅLBESKRIVELSE

- Det skal legges til rette for et kompakt handelssentrum, for økt verdiskaping, med akseptable gangavstander og med fokus på å forsterke handelsaksene:
 - Grønli/Dammyr – Torvbyen – Stortorget – FMV
 - Nygaardsgata
- Sikre næringslivet arealmessig vekst og utviklingsmuligheter innenfor planområdet slik at det legges til rette for en ønsket næringsutvikling.
- Planen tar høyde for utvikling av reiselivstilbud som tiltak knyttet til "Aktivitetsbyen Fredrikstad" og gjestehavn.

2.4 TILTAK NEDFELT I PLANEN

Tiltak som vises på plankartet

- Avgrensning av et romslig sentrumsområde, som tar høyde for framtidig befolkningsvekst og behov for økt handelsareal.
- Område avsatt til sentrumsformål, med krav til utadrettet virksomhet.
- Områder avsatt til næringsformål og bebyggelse og anlegg.
- Framtidig småbåtområde og gjestehavn, med betydelig kapasitet.
- Det avsettes betydelig areal som kan romme både bolig og næring. Planen er robust da den i liten grad detaljerer framtidig formål.

Bestemmelser

Det knyttes bestemmelser til blant annet: sentrumsformål, etablering av kjøpesenter og parkering.

3 FOLKEHELSE OG LEVEKÅR

3.1 INTRODUKSJON

Målet "God livskvalitet for alle som bor i Østfold" er ett av tre hovedmål i fylkesplanen "Østfold mot 2050".

I forslag til kommuneplan 2011-2023 samfunnsdel er følgende mål definert:

- Folkehelse og levekår er kraftig forbedret
- Sosiale helseforskjeller er utjevnet

Folkehelsearbeidet er den samlede innsatsen for å påvirke det som fremmer og vedlikeholder befolkningens helse. Målet er flere leveår med god helse i befolkningen som helhet, og reduserte helseforskjeller mellom sosiale lag, etniske grupper, kvinner og menn.

Det er hensiktsmessig å skjelne mellom faktorer som øker risikoen for sykdommer og skader (negative miljøfaktorer) og faktorer som fremmer helse og trivsel (positive miljøfaktorer). Mange tiltak har både den sykdomsforebyggende og den helsefremmende dimensjonen i seg.

Levekår omfatter økonomi, boforhold, fritid, sosialt nettverk, helse, utdanning, sysselsetting og arbeidsforhold.

God byutvikling fremmer trivsel og helse, og bidrar til gode levekår.

Nedfelt i formålsparagrafen til ny plandel i plan- og bygningsloven er: "... Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak. Det samme gjelder hensynet til barn og unges oppvekstvilkår og estetisk utforming av omgivelsene..".

Universell utforming handler både om tilrettelegging for funksjonshemmede og at man skal unngå unødvendige "funksjonshemmende" tiltak, og dermed sikre tilgjengelighet for alle kommunens innbyggere. Kommunedelplanen går ikke i detalj om hvilke løsninger som kreves for å sikre tilgjengelighet for alle. Det er en forutsetning at dette inkluderes i reguleringsplaner og bebyggelsesplaner.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen gir klare føringer, som er hensyntatt i planarbeidet. Dette omtales både under temaet "Boliger" og "Grønnstruktur".

Støy og luftforurensning kan påvirke folks helse. Forurensningsforskriften stiller krav mht støy og luftforurensning. Dette er nærmere vurdert og omtalt under temaet "risiko og sårbarhet".

Med økt fortetting og økt mangfold innenfor byområdet, har det i planarbeidet vært viktig å sikre at planen legger rammer som gir rom for:

- Mulighet for fysisk aktivitet og rekreasjon, gjennom gode grøntarealer og god tilrettelegging for myke trafikanter
- Sosiale møteplasser

- En byutforming som ivaretar og gir opplevelse av identitet og tilhørighet til byen, trygghet, og estetiske verdier
- Godt kulturliv

Temaene er nærmere drøftet under de ulike fokusområdene.

3.2 KARAKTERISTIKK / STATUS / PROBLEMBESKRIVELSE

De store utfordringene knyttet til folkehelse og levekår, finner vi i den sterkt økende andelen av barn og voksne som sliter med overvekt og inaktivitet, utfordringer knyttet til integrering, samfunnets ansvar for å legge til rette for alle uansett livsfase og grad av mobilitet (ved universell utforming), motvirke sosial ulikhet i helse og forebygge rusrelaterte problemer.

Med en målsetting om økt mangfold innenfor byområdet må det legges til rette for ulike grupper av befolkningen, både når det gjelder tjenestetilbud, boligsammensetning og utforming av byrom.

Byområdet er i dag forholdsvis dårlig tilrettelagt mht fysisk aktivitet. Skal en møte de utfordringer en står overfor mht overvekt og inaktivitet må det legges til rette for arealer som fremmer fysisk aktivitet for alle aldersgrupper. Videre er det viktig å sikre gode sammenhenger og forbindelser til arealer utenfor byområdet hvor det er og vil bli tilrettelagt for fysisk aktivitet. Marka, Bingedammen, Glommastien, Aktivitetsbyen er eksempel på slike områder. Potensielle utviklingsområder for aktivitetsskapende strukturer i sentrum er FMV-området, Tollboden og eksisterende parker.

Innbyggerne i Fredrikstad har en svært høy bilbruk på sine daglige reiser.

Undersøkelser viser at innbyggerne er lite fornøyd med hvordan det er tilrettelagt for syklende. En bedre tilrettelegging for både gående og syklende vil gi positiv helseeffekt.

Et av målene i planen er å legge til rette for økt aktivitet. Dette er viktig både ut fra et økonomisk perspektiv men også mht integrering og demokratibygging, og dermed også folkehelse og levekår. Et bysentrum har tradisjonelt sett flere funksjoner. Det er både møtested, marked, arena for maktutøvelse og rom for opplevelse. Gode offentlige rom tiltrekker mennesker, og er derfor viktige sosiale arenaer. Fredrikstad har i dag få gode, offentlige plasser. Å utvikle og styrke flere av byens offentlige rom er viktig.

I planen drøftes byens sosiale dimensjon i flere av fokusområdene.

Sentrumskjernen brukes mye av ungdom. Møteplassene er en blanding av offentlige arealer, butikkssenter, fast food-restauranter og ungdomsklubb. Det er viktig å legge til rette for aktiviteter og arenaer som gir ungdom en positiv opplevelse av å være ivaretatt i et ellers voksenpreget bymiljø. Det er særlig viktig å kunne tilby arealer som fremmer fysisk aktivitet, samt sikre arealer som ikke er kommersielt betinget.

For mindre barn er det i dag få muligheter for aktivitet i selve bykjernen.

Tilretteleggingen av lekeplassen i Kirkeparken og i Gamlebyen har vært svært positivt. Denne typen aktivitetsområder bør sikres også i andre deler av byområdet.

Innenfor byområdet vil vi få en økning i antall eldre beboere. Dette stiller krav både til tjenestetilbudet og til utforming av byrommet.

Kravet til universell utforming er forsterket og kjent, men Fredrikstad kommune kan dessverre vise til få uteområder, utover skoler/barnehager, som er tilrettelagt for alle.

3.3 MÅLBESKRIVELSE

- Innenfor byområdet skal det være rom for aktivitet, opplevelser og utfoldelse for alle.
- Det skal legges spesiell vekt på et lett tilgjengelig tilbud til barn, ungdom og eldre, et tilbud som ikke gjør byen kun til et sentrum for konsum.
- Det skal etableres flere plasser og torg.

3.4 TILTAK NEDFELT I PLANEN

Folkehelse og levekår ivaretas i planen gjennom blant annet:

- Styrking av grønnstruktur
- Fokus på elverom og tilgjengelighet til og langs elva
- Å legge til rette for mangfold
- Å legge til rette for formelle og utformelle møteplasser
- Krav til uteoppholdsareal
- Å sikre et tjenelig transportsystem, med fokus på blant annet gående og syklende
- Krav til universell utforming

Det avsettes ikke konkrete nye arealer til offentlig og privat tjenestetilbud. Planen gir imidlertid rom for at dette kan lokaliseres innenfor byområdet.

4 KULTURLIV

4.1 INTRODUKSJON

For å fremme byidentitet og motivere til å ta medansvar for fellesskapet, må folk møtes både til hverdag og fest. For å framstå som attraktivt og dynamisk bysamfunn blir det særlig viktig å skape trivelige møtesteder og levende kulturarenaer.

Sentrum er selve stedet for et mangfold av opplevelser, og et levende sentrum legger samtidig grunnlaget for et trygt og trivelig sentrum. Fylt med moderne handel og service, kulturaktiviteter innendørs og utendørs, kan bykjernen tjene som vår felles storstue. En storstue som inkluderer nye impulser og nærhet til mange kulturer.

Byen er stedet vi særlig blir påminnet om at vårt samfunn i økende grad er multikulturelt.

4.2 KARAKTERISTIKK / STATUS / PROBLEMBESKRIVELSE

4.2.1 Bykjernen som kulturarena

Det bykulturelle mangfold

Vi opplever i dag en generell renessanse for byens sentrum som felles møtested og kulturarena.

I byen konfronteres vi særlig med tidens ulike strømninger og livsuttrykk. Denne urbane kulturen framviser et mangfold av moderne livsformer, og forteller oss at livet leves, og tilværelsen formes på mange vis. Møter med kunst og kultur kaller da særlig på vår *forundring*, vekker til ettertanke, og viser oss nye sider og muligheter i vår søken etter "det gode liv"

Vi kan definere bykjernen som et sted der mange mennesker ferdes og møtes innen et fortettet område (se også sentrums-planen).

I en trivelig by er det lett å stoppe opp og slå av en prat. Vi kan titte rundt oss, se, og bli sett seende. Bykjernen bør tegne seg som et mulighetenes landskap å bevege seg rundt i, og som inviterer deg og meg til å skue til, men også ta del i begivenhetene.



Trygghet og toleranse

Det er viktig for opplevelsen av trygghet at vi blir vant til å se og møte forskjellige folk og kulturinnslag. Da bygges gradvis grunnlaget for mellommenneskelig forståelse og økt toleranse for hverandres livsform og uttrykk. Kulturtilbud vil også stimulere til at folk møtes på kveldstid, og dermed motvirke at byen "stenger". Noen vil finne det betenkelig at kunst- og kulturbegivenheter vil bidra til å trekke barn og unge til sentrum også kveldstid. Men det er når byer kjennes tomme vi opplever dem utrygge. Sunne byer skal pulsere og leve, og det må bo folk i og nær sentrum.

Det fremmedartede

Byen er stedet vi særlig blir påminnet om at vårt samfunn i økende grad er multikulturelt. Innslag av "fremmede" kulturer er stadig synlig i bybildet. Innvandrere bidrar bla. til et utvidet butikk- og restauranttilbud som gir oss nye impulser og opplevelser. Hos de unge ytrer moter og nye kulturelle strømninger seg raskt. Og dagens brede spekter av kunstformer og musikkssjangere bærer likeledes bud om kulturell utveksling på tvers av kultur- og landegrensene.

I Fredrikstad har St.Croix-huset bla. gjennom sine internasjonale kulturmarkeder og musikkkafeer søkt å bringe nye impulser til byen. Musikkskolens Zimbabweprosjekt likeså. I slike rammer framstår det uvante og "den fremmede" som berikende og ikke som en trussel.

4.3 MÅLBESKRIVELSE

Det skal utvikles en bykultur med et variert byliv, kunst og kulturopplevelser og sosiale møteplasser.

- Vitalisere og styrke bykjernen som mangfoldig kulturarena og møtested, og med gode formidlingsmuligheter for kunst og kultur
- Bygge et nettverk av attraktive møtesteder ute, der utvalgte plassrom, deler av gater eller parker, opparbeides for å invitere til lek, opphold og deltakelse i ulike kulturaktiviteter
- Offentlige kulturhus, kirker, skulpturale anlegg og utescener må gis god utforming, og framheves som landemerker og knutepunkter i bylandskapet.
- Kulturhusene må annonsere og åpne seg ut mot byen, og nye bygninger, scener og anlegg skal gis bymessig karakter, og tilby gode presentasjonsmuligheter for ulike uttrykk og begivenheter.

4.4 TILTAK NEDFELT I PLANEN

Tiltak som vises på plankartet

Overflateparkering på Stortorvet fjernes.

5 OPPVEKST I BYEN

5.1 INTRODUKSJON

Miljømessige hensyn stiller krav til økt arealutnyttelse i byen. Dette kan lett komme i konflikt med ivaretagelse av barn og unges rett til gode, likeverdige og utfordrende oppvekstmuligheter.

Det er viktig at sentrumsnære områder blir planlagt for en aktiv bruk av barn og unge. Byområdet må tilrettelegges for opplevelser og fysisk utfoldelse for barn og unge på en slik måte at dette blir en positiv møteplass. Sentrumskjernen er et område som ungdoms bruker og beveger seg mye i dag – det er derfor viktig å legge til rette for aktiviteter som gir ungdom en positiv opplevelse av å være ivare tatt av et ellers voksenpreget bymiljø.

For barn er det lite muligheter for aktivitet i selve bykjernen. Lekeområder lik den vi ser i kirkeparken bør kunne etableres flere steder innen planområdet.

Gjerne i tilknytning til større torgarealer som stortorget og lignende. Barns uteromsgruppa mener at å etablere slike områder vil øke kvaliteten og attraktiviteten til bykjernen og ikke minst gi barn en positiv opplevelse og skape fysisk aktivitet.

Aktivitetsområder i sentrum av sentrum som også er tilrettelagt for funksjonshemmede barn har vært en av målsetningen til Barns uteromsgruppa gjennom flere år. Kravet til universell utforming er i dag vel kjent, men Fredrikstad kommune kan dessverre vise til få uteområder utover skoler/barnehager som er tilrettelagt for funksjonshemmede.

Barn uteroms gruppa er opptatt av å fremme aktiviteter som øker barn og unges fysiske aktivitet. Om sentrum skal være aktivt for barn og unge, må også tilgjengeligheten være tilstede. Barn uterom ser det som viktig at det i planen legges opp større satsing på myke trafikkanter gjennom bedre tilrettelegging for sykling og gående til og fra sentrum.

5.2 KARAKTERISTIKK / STATUS / PROBLEMBESKRIVELSE

5.2.1 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

1. Nasjonale mål for barn og unges oppvekstmiljø

Viktige nasjonale mål er å:

- a. 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.

- b. Ivareta det offentlige ansvar for å sikre barn og unge de tilbud og muligheter som samlet kan gi den enkelste utfordringer og en meningsfylt oppvekst uansett bosted, sosial og kulturell bakgrunn.

1. Krav til fysisk utforming

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.

5.2.2 Opplevd status

Undersøkelse fra Framtidens byer viser at Fredrikstad har et stort forbedringspotensiale når det gjelder kommunens arbeid med å tilrettelegge for et attraktivt og levende sentrum. Den viser også at aldersgruppen 30-44år er minst fornøyd med kommunens tilrettelegging med tanke på å kunne leve miljøvennlig.

Undersøkelsen viser at kommunen bør prioritere

- Kollektivtrafikk
- Plass til grønne lunger for lek og rekreasjon
- Sykkelveger
- Tilrettelegging for et levende og attraktivt sentrum

Ungdomsrådet ble oppfordret til å komme med innspill til planarbeidet ved å beskrive en positiv og en negativ ting med Fredrikstad.

Tenåringene i ungdomsrådet uttrykker ingen direkte miljøbevissthet, men synspunktene deres sammenfaller med voksne i alderen 30 – 44 år som deltok i undersøkelsen fra Framtidens byer. Elvepromenaden settes høyt og kollektivtransporten oppfattes å være dårlig og dyr.

Bra	Dårlig
- Kinoen - Kirkeparken og brygga - St Croix - Gangbrua til Kråkerøy - Ælva - Brygga – det ultimate stedet å spise, slække, sitte, gå eller løpe - Lekeplassen, men den trenger flere lekeapparater - Bryggepromenaden - Brygga langs ælva er fin - Fredrikstad stadion - Chill og kinoen - Gangbrua og bryggepromenaden - Det har blitt veldig fint i sentrum med Radisson, Peppe's, Gågata, Kråkerøy og Fredrikstad stadion	- Gågata – butikker stenges - Sentrum flyttes til Dikeveien. Negativt for Gågata - For lite lekeplasser - For lite blomster. Ser helt ut ved Seut. Nabbetorp skole er elendig. Ungdomsklubber som legges ned - Venstre sia av Gågata etter Chill mot McDonald's. Lykkebergparken er stygg - Ingen uteplass til ungdom, vi henger bare på McDonald's eller Torvbyen. Stengte butikker i Gågata - Lykkebergparken er stygg - Det er for dyrt med buss - Transport er dårlig og dyrt - Få steder for ungdom - Bussene er for dårlige - Gressvik trenger en opp-pussing - Jeg synes det burde bli mer sikkerhet om kvelden i Gågata. Kanskje installere sikkerhet om kveldene for å øke sikkerhetsfølelsen - Fredrikstad trenger mer tilrettelegging for sykkel. Mindre biler i sentrum, flere grønne områder og torg hvor stor og liten kan være! - Ikke så mange felles utesteder. FMV er ikke så pent å se på - Gågata - Dyr kollektivtrafikk

Å legge til rette for en god oppvekst er å investere i framtida. Gode minner knyttet til hjemstedet kan få unge voksne til å vende hjem etter endt utdanning.

5.3 MÅLBESKRIVELSE

Synliggjøre barn og unges bruk av byen og muligheter for fysisk aktivitet. Sikre:

- Tilgjengelighet til gode lekearealer
- Tilgjengelighet til gode oppholdsarealer
- Trygge gang- og sykkelforbindelser

5.4 TILTAK NEDFELT I PLANEN

Tiltak nedfelt i plankartet

Parkering fjernes på Stortorvet
Hovedsykkelplanen er lagt inn på plankart.

Bestemmelser

Arealer til park, uteoppholdsarealer og friområder kan ikke omdisponeres.

Retningslinjer

Strengere krav til uteoppholdsarealer ved regulering av nye boligområder.

6 BOLIGER

6.1 INTRODUKSJON AV TEMA

”Kombinasjonen av boliger, arbeidsplasser, service og kulturtilbud er viktige kvaliteter ved å bo sentralt. Det må legges til rette for miljøvennlig og variert boligtilbud som synliggjør mangfoldet og styrker grunnlaget for næringsutvikling og et variert kulturtilbud.”

Av miljøhensyn er det ønskelig med en sterkere konsentrasjon av boligmassen om akser og knutepunkter for kollektivtransport. Bilbaserte eneboligområder krever foruten store arealressurser også store energiressurser, både til oppvarming, transport og etablering av infrastruktur. Sentralt beliggende boliger medfører mindre transportarbeid enn perifert beliggende boliger. Fortetting i eneboligområder, i eldre blokkbebyggelse, på tidligere næringsarealer byr på muligheter, - og utfordringer.

I tette boligområder i store og enkelte mellomstore byer har enkelte områder en opphoping av dårlige boforhold og levekår. Grupper med ungdom og andre med lav inntekt kan ha problemer med å etablere seg på boligmarkedet, særlig i pressområder, da det kreves gjennomgående høy egenkapital ved første gangs anskaffelse av egen bolig. De ”beste” byboligene bebos av godt voksne mennesker med god råd, mens områder med miljøbelastninger bebos av yngre personer og folk med svakere økonomi.

6.2 KARAKTERISTIKK / STATUS / PROBLEMBESKRIVELSE

6.2.1 Unge voksne i byen

Størst økning av mennesker som flytter til byene er mennesker i alderen 20 – 29 år. Det er mange aleneboere. Trenden har vært at 60% av unge som flytter inn til storbyene flytter ut igjen innen fylte 35 år. 50% av disse etablerer seg med familie i storbyområdet. Det er imidlertid ikke slik at ”alle” vil flytte til Grünerløkka, ettersom over halvparten av av denne aldersgruppen ønsker å flytte i nærheten av nåværende bolig. 54% leier bolig, og 24% bor i bofellesskap.

Boligbehovet samsvarer dårlig med boligtilbudet ettersom boliger som tilbys ofte er små, kompakte og lite fleksible. Aldersgruppen har relativt høye boliggifter, men variasjon av jobb-, utdannings- og kulturtilbud veier opp for ulempene ved å bo i by. Unge menneskers boligpreferanser har endret seg lite sammenlignet med tidligere generasjoner, de fleste ønsker seg en stor selveid bolig.

6.2.2 Småbarnsfamilier i byen

Mens førstegangsetablerere i stor grad er leietakere, er boligkjøp ofte knyttet til etablering av parforhold og familie. Mer fleksible løsninger ville kunne gi unge

mennesker mulighet til å bli boende på samme sted lenger, og med barn. Konseptet "Startbo" er et eksempel på borettslagsleiligheter med aldersavhengige vilkår. Lave innskudd og utleieseksjon gjør det mulig for unge mennesker å finansiere.

Det diskuteres om barn skal bo overalt. I sentrumsnære områder er andelen småbarnsfamilier relativt lavt. De attraktive byboligene er dyre og trafikk og mangel på gode oppholdsarealer legger begrensninger. Anbefalinger fra Miljøbyprogrammet sier at en størst mulig del av "boligbyen" bør planlegges for barnefamilier, fordi:

- Å planlegge for barn, er å planlegge for alle. Vi trenger trafikksikre, grønne utearealer. Trivelige utearealer åpner for uformell sosial kontakt.
- Nybygde, sentrumsnære boliger blir ofte bebodd av barnløse, unge enslige, eldre og pensjonister. Selv om noen i perioder kan akseptere å bo i slike "aldersghettoer", skaper en variert befolkning et rikere sosialt liv i lokalmiljøet og mer stabilt bomiljø. OBS tilgjengelighet.
- Barn fødes selv om boliger ikke er planlagt for barnefamilier. Det kan allikevel være et ønske å bli boende.
- Omfattende flyttinger skaper ustabile miljøer, og barnefamilier med engasjement for nærmiljøet er en viktig ressurs.
- Framtidig boligmarked kjenner vi ikke. Å planlegge en variert leilighetssammensetting vil være en robust strategi over tid.
- Miljø

6.2.3 Eldre i byen

Aldersgruppen 60+ utgjør i dag 20% av befolkningen. Den vil vokse med 55% fram til 2030. Aldersgruppen 70-79 vokser sterkest, med 32% i de perifere kommunene og 62% i de sentrale kommunene.

Aldersgruppen med høyest eierandel (90%) er i alderen 50-60 år. Eierandelen synker etter dette, sammen med andelen som bor i enebolig. Dagens eldre har et høyere boligkonsum enn tidligere generasjoner.

Det finnes ulike teorier for eldres flytting.

- En teoretisk tradisjon hevder at et hushold vil flytte dersom nytten av å flytte er større enn kostnaden knyttet til flyttingen. For eldre hushold synes gapet mellom ønsket og faktisk boligkonsum å være mer betinget av viktige livsbegivenheter enn av endringer i økonomiske faktorer.
- Push- og pull-faktorer som knyttes til endringer i husholdningen, karakteristika ved eksisterende bolig og karakteristika ved boligalternativene det er mulig å flytte til. Endringer kan være pensjonering, barn som flytter hjemmefra, ektefelles død eller tap av fysisk og finansiell uavhengighet.
- En tredje tilnærming bygger på livsfaseperspektiv med tre ulike faser:
 - ..1 Pensjonering
 - ..2 Skrantende helse
 - ..3 Alvorlige funksjonstap

Personer i den første fasen vil vanligvis være mennesker med god økonomi og helse. Disse flytter enten nærmere sine barn eller til fødested (langdistanseflyttinger). Den andre fasen omfattes i hovedsak av kortdistanseflyttinger, der offentlig tjenestetilbud har betydning. Et økt tilbud av omsorgsboliger kan ha bidratt til en økning av flyttinger i denne fasen, men enkelte av disse boligene passer også for flyttinger av knyttet til den tredje fasen, som et alternativ til institusjon.

Mindre enn 5% av gruppen 60 – 79 år flytter hvert år i Norge. De eldste har størst flyttefrekvens (sykdom). De som bor i for store boliger, eller borettsnære er mest flyttevillige. Mens de som har lang botid i nåværende bolig er mindre flyttevillige. Viktig å videreføre og videreutvikle sentrale aspekter ved tidligere liv innenfor rammen av ny bolig.

I Fredrikstad er det store arealressurser, og det er mulig å legge til rette for et mangfoldig og sammensatt boligtilbud selv om deler av arealene, de som ligger langs elva, sannsynligvis vil være forbeholdt aldersgruppen 50+.

På FMV-området kan det planlegges for en relativ høy utnyttelse på deler av arealene. Gjennom etablering av store sammenhengende grøntdrag som kan gi gode uteoppholdsarealer for beboere i området, vil det være mulig å kunne tilby boliger både for førstegangsetablerere, småbarnsfamilier og eldre.

Mulighetsstudier på Sykehusområdet åpner opp for et variert boligtilbud med deler av boligene tenkt som et senior+ konsept.

Sentralt i byen er det også fortetningspotensialer. Deler av ca 15000 kvm tomme kontorlokaler bør kunne søkes bruksendret til mindre leiligheter eller hybler. Byen har et økende antall studenter som trenger bolig. Å bo midt i sentrumskjernen vil være attraktivt for en førstegangsetablerer, med nærhet til kulturtilbud, uteliv etc.

6.2.4 Krav til utearealer

Barn i førskolealder

- Opp mot 5 års alder trenger barn direkte tilsyn av voksne eller ungdom. Det betyr at det legges til rette for de minste der de voksne ønsker å oppholde seg, og at de minstes lekeplass utstyres med benker. De eldste førskolebarna kan etterlates i kortere tid uten tilsyn dersom lekeplassen ligger trygt like ved boligen, helst med direkte synskontakt med denne.
- Til de mindre plasskrevende aktivitetene hører lek i sandkasse med husker, sklie, klatrestativ, lekehus. Mer plasskrevende aktiviteter er løping, trehjulssykling, aking osv.

Barn i skolealder

- Fra 3-4 års alder våger barn å bevege seg ut av boliganlegget – jo høyere alder, desto større aksjonsradius. Omtrent fra skolealder forstår de hvorfor de

ikke skal gå alene ut i trafikken. Da kan de slippes alene ut i arealer uten stenging mot gater. Først rundt 10 års alder blir de modne nok til å ferdes i trafikken. Opp mot 8 års alder er aksjonsradiusen som regel mindre enn 200 m, og helt til rundt 12 års alder bør lekearealene ligge mindre enn 300 m fra boligen.

- Fysisk aktivitet spiller enn avgjørende rolle i utvikling av motorikk og sosiale ferdigheter, motvirking av fedme osv. Derfor er barn i skolealder avhengig av gode forhold utendørs. Dette er aldersgruppen med de største arealkravene. Til de mindre arealkrevende aktivitetene hører lek med husker, sklie, trampoline, klatrestativ, balansestativ, bordtennisbord, å hoppe strikk og paradis og ulike typer konsentrert rollelek. Mer plasskrevende aktiviteter er løping, sykling, ballspill badminton, rullebrett aking osv.

Ungdom

- Dette er en ekspansiv aldersgruppe som trives best utenfor foreldrenes kontrollsoner, dvs på uformelle treffsteder utenfor boliganlegget, i ungdomsklubber, ved kiosker, på kafeer, i skolegårder, parker etc.
- Til de mindre plasskrevende aktivitetene hører opphold sammen med jevnaldrende, lesing, sykkelreparasjon, klatring, bordtennis osv. Plasskrevende aktiviteter er sykling, skating, ballspill, badminton osv.

Voksne

- Når voksne ikke er sammen med barn, krever de vanligvis liten plass. Det kan dreie seg om rekreasjon av ulik art på en benk i en stol, småarbeid, bordtennis, grilling og spising, vanligvis i små grupper.
- Dette gjelder mennesker med vestlig kulturbakgrunn. Mange innvandrere samles ofte utendørs i større grupper. Mennesker med spesielle interesser kan også ønske større utearealer, for eksempel parsell- og drivhusdyrkere.
- Mer plasskrevende aktiviteter legges vanligvis til parker, idrettsanlegg, danseetablissementer, skytebaner, naturområder.

For alle utearealer gjelder det at disse skal være universelt utformet.

6.3 MÅLBESKRIVELSE

- Å legge til rette for et miljøvennlig og variert boligtilbud som synliggjør mangfoldet og styrker grunnlaget for næringsutvikling og et variert kulturtilbud.
- Prioritere boligbygging innenfor byområdet, i tråd med fylkesplanen, og som strategi for økt aktivitet i byområdet. Boligbyggeprogrammet, som inngår i

kommunens arealplan, vil gi føringer for andel boliger som skal bygges innenfor planområde.

6.4 TILTAK NEDFELT I PLANEN

Tiltak som vises på plankartet

Betydelig areal avsatt til formål bebyggelse og anlegg, som også rommer boligbebyggelse.

Boligbebyggelse på Bjølstadjordet som vil muliggjøre etablering av flere studentboliger.

Bestemmelser

Krav til utearealer

Retningslinjer

Krav til utearealer

7 PLASSER OG TORG

7.1 INTRODUKSJON

Antall brukere av byen er en viktig faktor når en skal vurdere attraktivitet, men vel så vesentlig for livet i byen, er hvor lenge den enkelte befinner seg i byens fellesrom. Hvor mye er det å se på innenfor det sosiale synsfeltet på omtrent 100 meter, hvor mange er til stede og hvor lang tid bruker den enkelte på stedet. Mennesker som haster til og fra jobb i byens gater betyr mindre for bylivet enn dem som er i byen for å handle, gå på kafe, se og bli sett.

Vi vet at det er lettere å bevege seg sakte, og dermed bruke lenger tid i byen på en solskinnsdag i juni enn det er en regnværsdag i november. Været kan en planlegger ikke gjøre noe med, men det er andre faktorer som også har betydning for hvor raskt eller sakte vi beveger oss i byens rom.



Stortorvet før og nå.

7.2 KARAKTERISTIKK / STATUS / PROBLEMBESKRIVELSE

Vi har et lite antall bilfrie plasser i byen:

Nygaardsplassen	ca 1450 kvm
Sofaen	ca 500 kvm
Del av Stortorget	ca 2500 kvm
Til sammen	ca 4500 kvm

Sofaen har fått egen spalte i Fredrikstad blad. Byens minste plass og et sted folk bruker. Plassen er solrik, bilfri og behagelig. Et sted å møtes, ta en pause, sitte og se, bli sett, prate eller la være. Rart er det at det ikke er funksjoner knyttet til plassen som kunne ha nyttiggjort seg disse kvalitetene. Det er hyggelig både med Åhlens og blomsterbutikken, all ære til dem



som har flyttet ut av kjøpesentrene og bidrar til økt aktivitet i Gågata, men hvorfor er det ikke uteservering på en av byens beste bilfrie plasser?

Nygaardsplassen derimot, er en plass i byen de fleste velger å gå utenom med mindre de har gifteplaner eller skal på jobb. Deler av arkitekturen på plassen vitner om ambisjoner om å trekke gående og handlende inn i området. Arkadene til Nygaardsgata 33 og Kalandergården inviterer til handel og beskyttelse mot været. Vi velger allikevel ikke å bruke den. Plassen er skyggefull og trekkfull og oppleves som ubehagelig, noe funksjoner eller utavendte fasader ikke kan endre på. Pågående planer for Nygaardsplassen har tatt konsekvensen av disse forholdene og foreslår klimatisering av plassen som løsning.

Delen av **Stortorvet** ned mot elva. En plass som er velfungerende. Plassgulvet er behandlet på en måte som muliggjør ulike aktiviteter. Sjakkbrett, trappetrinn og betongstoler



Byens øvrige plasser:

Dampskipsbrygga	ca 2500 kvm
Trosvikstranda	ca 2300 kvm
Stortorvet	ca 2600 kvm
FOBBL	ca 1500 kvm
Blomstertorvet	ca 1350 kvm

Til sammen ca 9000 kvm, som i dag benyttes til parkeringsplasser.

For Dampskipsbrygga gjelder det at det ønskes å ivareta arealet som åpen plass, i anledning større arrangementer. Det foreslås ikke endret formål på plassen.

Antall parkeringsplasser på Trosvikstranda beholdes. Ved eventuell ny regulering av området kan det være at det søkes andre løsninger for parkeringsbehovet i området.

Stortorvet har siden forrige rullering av sentrumsplanen ligget inne som bilfritt trafikkareal (gangareal). Realisering av planen møter motstand fra flere hold, med hovedbegrunnelsen at det vil redusere aktivitet i byen hvis overflateparkeringen reduseres. Det er også kommet synspunkter på at plassen er for stor, at den vil virke øde.

Bebyggelsen som dannet vestveggen til Blomstertorvet har brent ned, og tiltak for plassen med tilliggende bebyggelse er under planlegging.

Det er ikke nok å fjerne bilene for at plassene våre skal stimulere til økt bruk for gående. Sol- og vindforhold, og hvilke funksjoner som ligger til plassene er av vel så stor betydning. Videre er møblering av plassen og opparbeidelse av plassgulvet viktig. En plass bør muliggjøre mange ulike aktiviteter og være attraktiv for alle deler av befolkningen, det være seg småbarn, skatere, folk ute til lunsj, m.m.

I sin bok om byer for mennesker skriver Jan Gehl om det sosiale synsfelt på ca 100 m som avspeiler størrelser på torg og plasser i gamle byer. Avstand på 100 m gjør det mulig å stå i et hjørne og få overblikk over hvilke aktiviteter som skjer. Ved å bevege seg noen skritt inn på plassen kan en på 60 -70 m gjenkjenne mennesker.

Stortorvet er ca 33 m X 80 m, en størrelse som gir menneskene mulighet til å betrakte, uten nødvendigvis å delta.



Gode byrom må oppfylle

Krav til universell utforming.

Krav til trygghet: - Mot trafikk og ulykker, - mot vold og kriminalitet, - mot ubehagelige sansepåvirkninger.

Krav til komfort: - Muligheter til å gå, muligheter til å stå, muligheter til å sitte, muligheter til å se, muligheter til å snakke og lytte, muligheter til aktiviteter og utfoldelse

Omgivelses kvaliteter: - skala, - sol/skygge, - bris/le for vinden, - estetiske kvaliteter, - design, materialer, grønne og blå kvaliteter.

7.3 MÅLBESKRIVELSE

- Tilrettelegge for aktivitet og det gode livet i byen
- Skape uformelle møteplasser som muliggjør samhandling og fellesskap
- Styrke barn og unges oppvekstvilkår
- Øke byens attraktivitet
- Økt fortetting krever bedre utnyttelse av offentlige rom
- Bilfritt Stortorv
- Bilfritt Blomstertorv
- Nytt torv syd for Gangbroa

7.4 TILTAK NEDFELT I PLANEN

Tiltak som vises på plankartet

Stortorvet er vist som hensynssone kulturmiljø H570_77.

Retningslinjer

Overflateparkering på Stortorvet skal ikke tillates. Opparbeidelse av plassen skal skje i tråd med prosjekt "Rehabilitering av Stortorvet".

8 GRØNNSTRUKTUR

8.1 INTRODUKSJON

Byens grønnstruktur omfatter byparkene med Isegran og festningsverkene, Nabbetorpdammene, kirkegårdene, trær og busker, grønne veikanter, plantefelt, brakkområder, institusjonsområder, lekeplasser, idrettsanlegg, turveier m.m. For å ivareta og styrke byens attraktivitet, er det viktig å hegne om de grønne arealene i byen.

8.2 KARAKTERISTIKK / STATUS / PROBLEMBESKRIVELSE

Et av tre prioriterte oppfølgingsområder for miljø i fylkesplanen Østfold mot 2050 er "Fortetting, infrastruktur, byutvikling og vern".

Fra fylkesplanen: "...Funksjonelle og fortette byer og tettsteder gir ikke bare miljøgevinster, men er også viktig for verdiskapingen. Ved å tilby gode bo- og leveområder om samtidig gi næringslivet utviklingsmuligheter og god lokalisering i byer og tettsteder, gjøres Østfold attraktivt, noe som kan trekke til seg ønsket kompetanse. God bevaring av og forvaltning av verneverdig bebyggelse i byene styrker byenes individuelle historie og identitet. Dette bidrar også til gode og attraktive bymiljøer. Samtidig vil tett utbygde byer og tettsteder der grønnstrukturen er ivarettatt, skape grunnlag for aktive nærmiljøer og bedre folkehelse..."

"...Vern av arealressurser er nødvendig for å ta vare på verdifulle områder for framtida. Dette dreier seg ikke minst om å verne jordressursene. Å sikre kulturminner, helhetlige kulturlandskap og leveområder for biologisk mangfold, kombinerer vern av umistelige verdier for framtiden med sikring av friluftsliv- og rekreasjonsområder..."

8.2.1 Landskapsanalysen

Viktig for byens identitet er landskapsrommet den ligger i. Rommet defineres av åsryggene og elva. Siden forrige rullering av sentrumsplanen er det laget en analyse av bylandskapet. I analysen er det gjort registreringer og sårbarhetsvurderinger knyttet til temaene landskap, natur, kulturminner og rekreasjon.

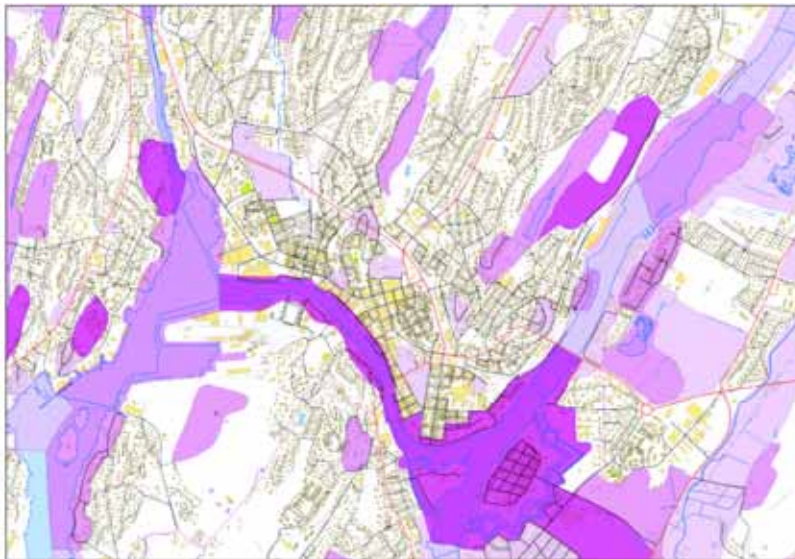
Kartet viser avgrensningen av analyseområdet for landskapsanalysen. Innenfor temaene landskap, natur, kulturminner og rekreasjon er det gjort vurderinger av sårbarhetsgrad.

I planområdet er følgende vurderinger gjort:

Landskap

Svært sårbart område

- Elvedele. Isegran er skapt som et delta.
- Vollene/ elveskråningene, bygningene og de store trærne skaper vegger i elverommet.
- Fredrikstad som viktig landemerke i dette landskapsrommet.
- Galoppen. Blankskurt åsrygg med innsyn fra Floa, FMV og Glombo
- Landskapet rundt Kongsten fort hvor presset fra utviklingsaktører er stort.



Middels sårbart

- Nabbetorpdammene. Menneskeskapt åpent vann. Viktig opplevelseselement fra Fredrikstadbroa (i Fredrikstad-distriktet er det få tjern og dammer som synes fra kjøreveiene)

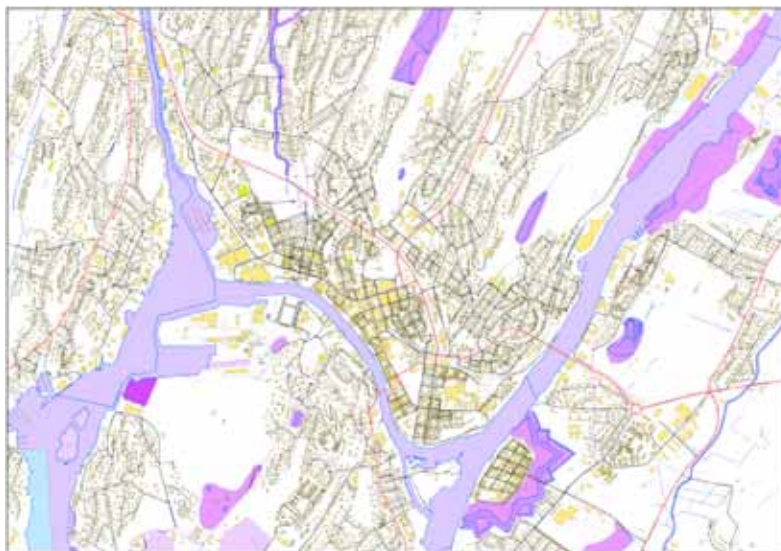
Natur – biologisk mangfold

Svært sårbart område

- Ballastplass Røds bruk. (eneste virkelig intakte ballastplass i landet)

Middels sårbart område

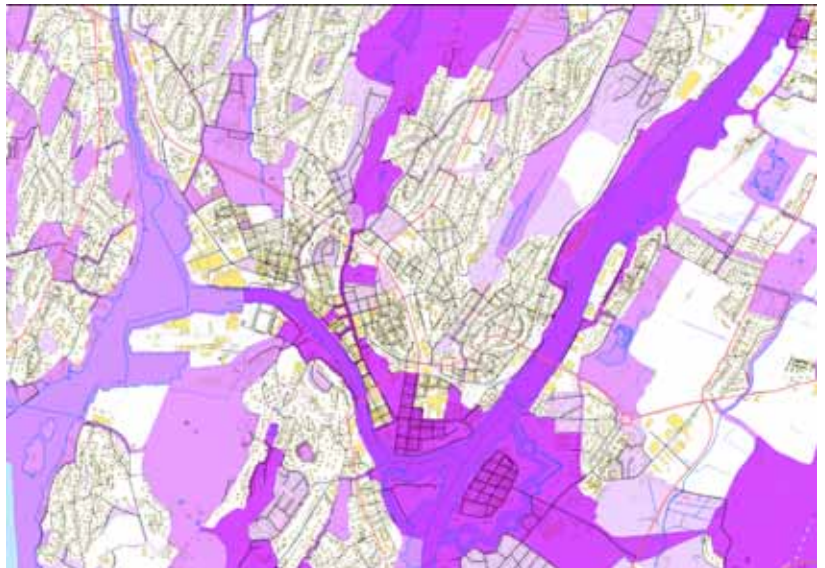
- Nabbetorpdammene, dam og sivområder
- Vollgravene i Gamlebyen med store løvtrær



Rekreasjon

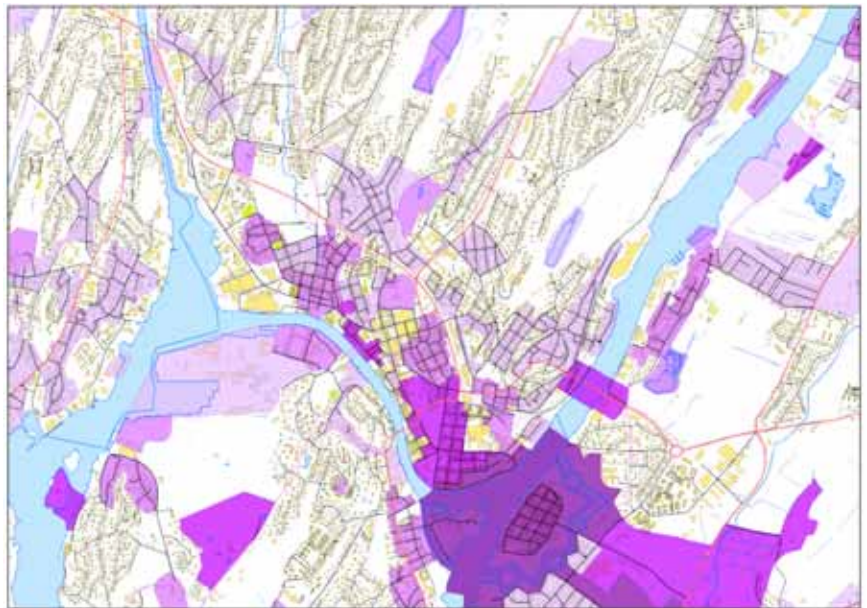
Svært sårbare områder

- Store parker (Lykkebergparken, Kirkeparken, Sjømannsparken og Jernbaneparken), samt viktige parkanlegg ved biblioteket og langs elva. Lite trafikkerte gater med stor opplevelsesverdi i bygningsmiljøene. Rester etter gamle alléer og trerekker.
- Ferjestedveien som viktig akse historisk og i grønnstrukturen.
- Isegran. Flotte grøntområder med store opplevelsesverdier. Eneste øy i Glomma. Visuell kontakt med Gamlebyen, Cicignon og Kråkerøysiden. Fredrikstad fartøyvernsenter og Nøkledypet båthavn.



Sårbart område

- Viktig forbindelse fra jernbanestasjonen/Cicignon til Bingedammen/Lisleby. Wiesebanen (tennis). Bydalen allé rolig gate med bjørkeallé
- Nabbetorp skole og idrettsanlegg. Dammer med tursti. Fjellkollen ved brohodet blir ofte brukt av barnehager.



Kulturminner

Kartet angir både enkeltbygg, og bygningsmiljøer.

Sårbarhet i forhold til siktlinjer.

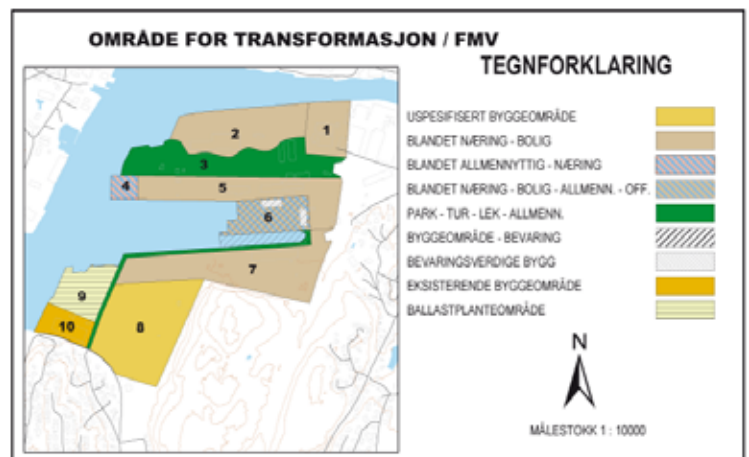
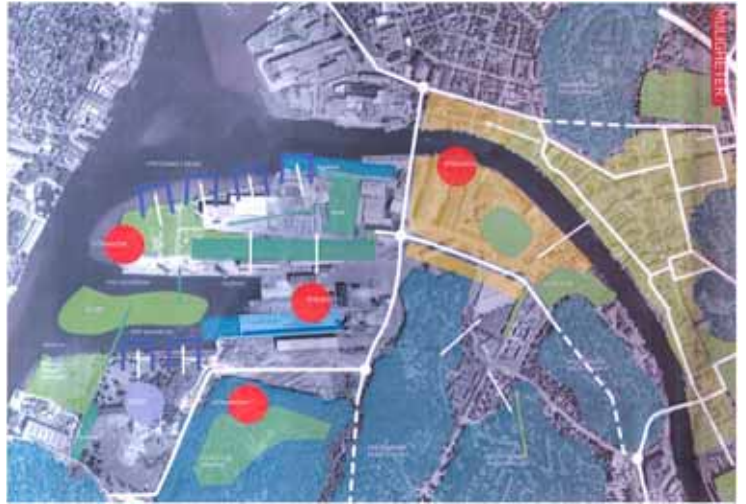
8.2.2 FMV-området og sykehusområdet

FMV-området

Mens det innenfor planområdet er søkt å styrke vernet av eksisterende grønnstruktur, vil videre utvikling av grønnstrukturen først og fremst skje gjennom utvikling av nye arealer.

Mulighetsskissen øverst viser noen tanker rundt utvikling av grønnstruktur for FMV. Illustrasjonsplan fra Kommuneplanens arealdel viser en stor sammenhengende grønnstruktur.

Det blir viktig å bringe tankene som disse skissene illustrerer videre inn i framtidig planlegging for FMV-området.



Sykehusområdet

Mulighetsstudien som er laget for framtidig bruk av Sykehusområdet viser løsninger som bidrar både til å gjenopprette kvartalsstrukturen i området og å styrke grønnstrukturen. Ny grønne arealer opparbeides og sammenheng mellom Sjømannsparken og Jernbaneparken styrkes. Studien skal danne grunnlag for framtidige reguleringsplaner i området.



8.3 MÅLBESKRIVELSE

- Byens parker, promenadestrøk og grønne områder må utvikles som rekreasjonsområder for barn og voksne.
- Det biologiske mangfoldet i byområdet må ivaretas og sammenhengene mellom byens grønne områder og naturen utenfor må styrkes.
- Ivareta og videreutvikle grønnstrukturen med tanke på et variert og fleksibelt opplevels- og rekreasjonsbehov for alle.

8.4 TILTAK NEDFELT I PLANEN

Tiltak som vises på plankartet

Arealer rundt Nabbetorpdammene er utvidet i plankartet , N01 og N02

Bestemmelser

Det er knyttet bestemmelser til arealer som park, utearealer og friområder. Disse tillates ikke omdisponert.

Retningslinjer

Det er knyttet retningslinjer til arealet som skal sikre at reguleringsplaner som berører naturområder skal sikre visuell og fysisk tilgjengelighet til områdene.

Det er knyttet retningslinjer til utarbeidelse av reguleringsplaner for Sykehusområdet. Disse sier at mulighetsstudien skal danne grunnlag for arbeidet.

9 ELVEROMMET

9.1 INTRODUKSJON

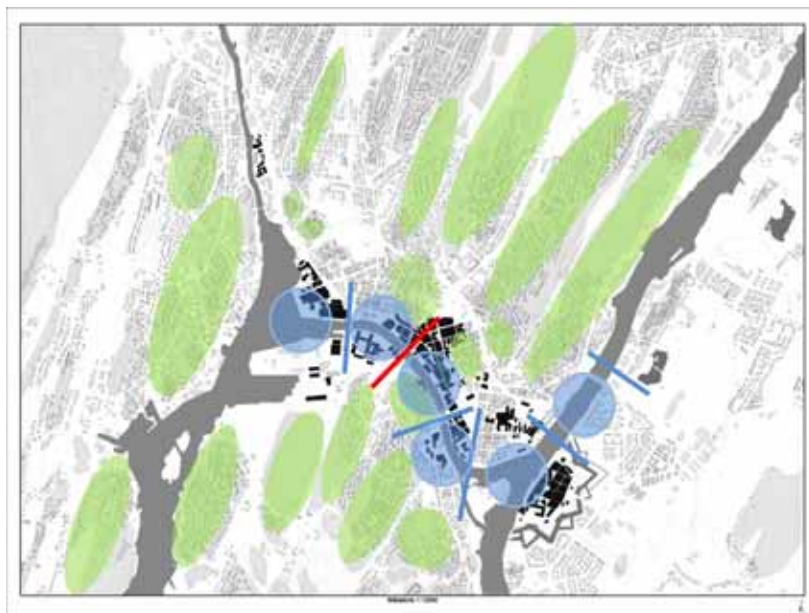
Elverommet er et viktig strukturerende og identitetsskapende element i byen. Byomformingsrapporten beskriver elva som et naturlig bindeledd mellom de tre tyngdepunktene (Gamlebyen, Sentrum/Grønli og FMV-området) og den utgjør en betydelig del av byens grønnstruktur og fellesarealer. I planprosessen er det vurdert hvilke plangrep som kan underbygge elvas funksjon som byrom og kommunikasjonsåre.

Elva har spilt en viktig rolle opp igjennom hele Fredrikstads historie. Den har dannet grunnlaget for at byen ble etablert på østsiden i 1567. Den har dannet grunnlaget for handelsvirksomhet, teglverk, plankeadel og verftsindustri. Den har vært viktig som transportåre og har på ulik måte generert økonomisk aktivitet i byen. I dag har elva først og fremst betydning som transportåre og som ett av byens viktigste rom.

Elva har også vært en grense mellom Fredrikstad og tilliggende kommuner, mellom byen og landet, noe som blant annet reflekteres i debatter om byggehøyder og bebyggelsesstruktur på "bysiden" og "landsiden".

9.2 KARAKTERISTIKK / STATUS / PROBLEMBESKRIVELSE

Elvas betydning i dag er kanskje sterkest knyttet til rekreasjon og naturopplevelse. Vi er så heldige at vi har et stykke natur som uten avbrudd strekker seg gjennom hele Fredrikstad byområde. Den samme elva byr på helt ulike kvaliteter avhengig av om vi befinner oss på FMV-området, gangbrua, Kråkerøybrua, Cicignon, Isegran eller Gamlebyen.



Rommet som dannes mellom Cicignon, Gamlebyen og Isegran har en unik karakter med det åpne parklandskapet på vestsiden og festningsverkene på østsiden. Isegran med sin bebyggelse, hageanlegget, vegetasjon og trebåtene.



Elverommet forandrer karakter vestover mot Kråkerøybroa. Rommet har en urban karakter med vegger til rommet bestående av likeverdig bebyggelse på begge sider.

Fra Kråkerøybroa inn mot sentrumskjernen svekkes elverommets urbane karakter ved at bebyggelsen på Kråkerøysiden har en helt annen skala enn bebyggelsen på bysiden. Videre er deler av bebyggelsen forfallen og elvefronten er delvis privatisert og utilgjengelig.



Vestover fra gangbrua mellom Stortorvet og Kråkerøy får elverommet igjen en mer urban karakter gjennom bebyggelsen på begge sider. Elva er også tilgjengelig for allmennheten på begge sider.

Ettersom elva er å betrakte som et fellesrom, er det viktig å sikre tilgjengelighet langs og til elva. I den mest urbane delen av byområdet, området mellom Kråkerøybroa og ny kjørebroskal det i størst mulig grad sikres god tilgjengelighet langs elvefronten på begge sider.



Nordover langs Floa fra NTP til broa over Seut varierer tilgjengelighet til elva, preget som en del av områdene er av industri og annen næringsvirksomhet. Det vil allikevel være mulig å styrke tilgjengeligheten flere steder, og det å bevege seg bak eller imellom byr på andre kvaliteter.



På FMV-området er situasjonen den at området har 3,5 km elvefront. Det har vært diskutert hvorvidt det skal stilles krav til fri bredde langs hele elvefronten her. Det er imidlertid ikke ønskelig å legge begrensninger

for mulighetene til å undersøke arkitektoniske problemstillinger knyttet til møte mellom elv og landflate. 3,5 km er et stykke å gå, og variasjoner i romlige kvaliteter er nødvendig for å skape et opplevelsesmangfold.

Langs hele elvefronten legges det imidlertid en hensynssone, for å sikre at visuell og fysisk tilgjengelighet til og langs elva sikres.

Tilgjengelighet langs elva på Gressviksiden er stedvis dårlig. Gjennom varslede reguleringsplaner kan forbindelsen styrkes i flere områder

9.2.1 Småbåthavner og gjestehavn

Det er et ønske om utvikling langs og til dels i elva. For framtiden er det viktig å sikre at farleden ikke nedbygges.

Forslag til Kystsoneplan legger til grunn en strategi om å legge til rette for småbåt i elvene, for å redusere presset på sjøarealene. Potensialet er forholdsvis stort i Floaområdet, hvor det både er stille vann og grunne områder.

I dette området ligger en del båtrelatert næringsvirksomhet, og næringsvirksomhet som er avhengig av sjøarealer. Det er ønskelig å legge til rette for dette også i framtida.

Ved å legge til rette for et småbåtområde på Floa i den størrelsesorden som vises i plankartet, skal det være rom for en betydelig utvikling. Det tas ikke i denne omgang stilling til evt utfylling i sjøareal, men det vil kunne inngå ved utvikling av området. Dette må drøftes og utredes nærmere som en del av reguleringsarbeidet.

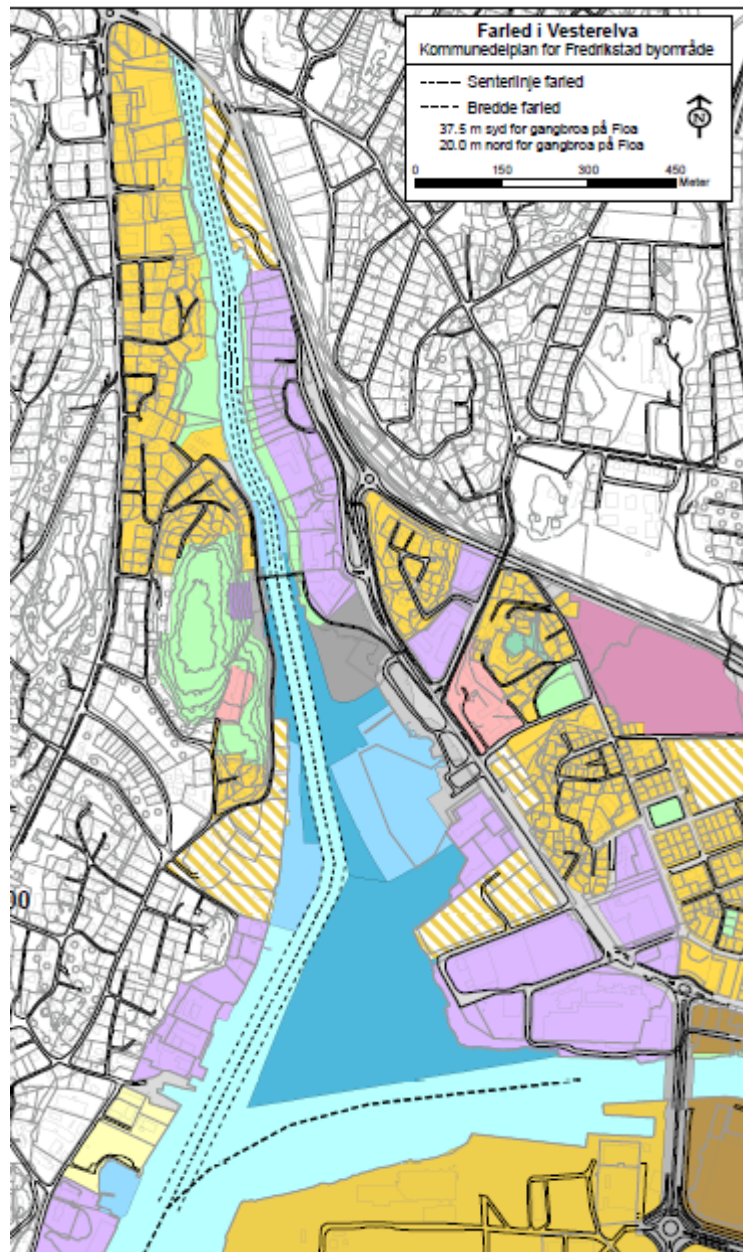
Fredrikstad har behov for en gjestehavn. Dagens gjestehavn har verken god nok kapasitet eller gunstig lokalisering. Potensialet for å bedre gjestehavntilbudet er derfor stort. Gjestehavn er lokalisert ved Brynild. Med en lokalisering ved Brynild vil man oppnå en samlokaliseringsgevinst med dagens båthavn på Fjellberg. En lokalisering her vil også bidra til å generere aktivitet i denne delen av sentrumsområdet. Området er med sin beliggenhet inntil Mosseveien og til det overordnede sykkelnettet, lett tilgjengelig. En gjestehavn vil kunne etableres på kort sikt, samtidig som det er areal nok til en større framtidig gjestehavn.

Båthavna på Fjellberg ligger strategisk til ved innfarten til sentrum. Slik området i dag er utformet er det i liten grad hensyntatt områdets strategiske beliggenhet. Potensialet for forskjønning er stort. Ved å tenke båthavna også som en del av et grøntområde og turveg, vil båthavna tilføre byen ytteligere kvaliteter.

Det er et stadig økende ønske om å transformere elvenære areal fra næring til bolig. Med økt fokus på elva som transportåre, blir fergestedene viktige knutepunkt. Det åpnes for noe boligbebyggelse nært til knutepunktet på Gressvik. Videre åpnes det for boligbebyggelse ved Sportssenteret. Det er allerede varslet planoppstart for dette området. Disse omdisponeringene er i tråd med lokalsamfunnsutvalgets forslag til tiltak i lokalsamfunnsrapporten for Gressvik.

Farled

Syd for gangbro på Floa og vest for ny kjørebros på fv 108 er farled inntegnet. Denne skal sikre ferdsele på sjøen. Farledsbredde 37,5m. På nordsiden av gangbroa er presset på sjøarealene stort fordi området er i rask endring. Det er et stort behov for å sikre ferdsele på sjøen her, og ferdsselsområdet er angitt som en ikke juridisk bindende illustrasjon med en bredde på 20m. Det tas sikte på at farleden her skal gjøres juridisk bindende ved neste rulling av planen. Innenfor planområdet er det et generelt plankrav, og tiltak i vassdrag eller sjøområder er søknadspliktig i henhold til pbl 20-1. I Fredrikstad kommune skal nevnte tiltak oversendes Borg havn til høring.



Illustrasjon: Farled i Vesterelva

9.3 MÅLBESKRIVELSE

- Underbygge og synliggjøre elvas funksjon som viktig byrom, kommunikasjonsåre og utviklingsområde for småbåthavner og gjestehavn.

9.4 TILTAK NEDFELT I PLANEN

Tiltak som vises på plankartet

I plankartet er både skipsled og småbåtleid definert.

Området ved Floa avsettes til framtidig småbåthavn. Dette benevnes som Seut småbåtområde. Området er stort og har potensiale for betydelig småbåtplasser. Det tas høyde for gjestehavn innenfor dette området. Det skilles på sjø og landareal, landareal er vist som parkering.

Id.nr	Navn
SB 102	Gamlebyen A
SB 103	Gamlebyen B
SB 104	Gamlebyen C
SB 110	Nøkledypet
SB 111	Fjellberg
SB 112	Floa
SB 113	Gjestehavn
SB 401	Gressvik
SB 402 A	Gressvik marina
SB 402 B	Bruket
SB 506	Jernbanebrygga

Turveg er vist i plankartet.

Hensynssoner langs hele elvefronten.

Egen hensynssone mellom Kråkerøybroa og ny kjørebroad.

Bestemmelser

I framtidige småbåthavner og ved utvidelse av nåværende småbåthavner kan arbeid og tiltak som nevnt i første ledd ikke finne sted før området inngår i reguleringsplan. Reguleringsplanen skal fastsette småbåthavnens utstrekning både i sjø og på land

Landareal som er avsatt i tilknytning til småbåthavn, vist som parkeringsareal, kan nyttas både til areal til båtopplag og til parkering. Det stilles krav om at det etableres minst 0,3 parkeringsplasser til bil og sykkel per båtplass.

Retningslinjer

Reguleringsplanen skal vise småbåthavnenes eksisterende kapasitet i sjøen og på land, og tilsvarende ny kapasitet, og skal angi fremtidig utvidelsesretning i sjøen og på land. Reguleringsplanen skal vise hvordan miljøbelastningene på omgivelsene i form av støy, trafikk, parkering, opplag, forurensning, skjerming mot naboer og lignende skal løses.

I områder for småbåthavn hvor det i hht kommunedelplanen skal etableres turveg, skal reguleringsplanen fastsette endelig lokalisering av turvegen.

Retningslinjer for hensynssoner.

For område SB 111 og SB 113 skal det



sikres tilstrekkelig tilgjengelighet til land i hht illustrasjon.

BYGNINGSVERN, BYFORMING OG ESTETIKK

9.5 INTRODUKSJON

Byen har blitt til over tid og med det følger en variert bebyggelse med varierte uttrykksformer i forhold til stilarter og bygningsmessige tidsepoker. Samtidig som noe skal bevares er det også viktig å sikre nåtidens uttrykk med høye kvalitetskrav til utforming og materialbruk. Det som bygges i dag er morgendagens kulturminner.

Å bo og arbeide i en by med godt utformede omgivelser, der vedlikehold har høy prioritet, danner grunnlag for gode livsbetingelser og høy trivselsfaktor. Kommunen har et særlig stort ansvar for å sikre kvalitet i de fysiske omgivelsene, både gjennom overordnet planlegging, saksbehandling av reguleringsplaner og de enkelte byggesaker, og også som byggherre.

Kommunedelplanen bør altså bidra til å sikre en dynamisk utvikling av Fredrikstad samtidig som byens historie med sine ulike uttrykksformer beholdes. En by med rom for utvikling av ny og bærekraftig arkitektur, hvor også kulturminner og byhistorie kan oppleves. Samtidig må også sosial infrastruktur, grøntarealer, byrom og møteplasser med høy kvalitet sikres.



9.6 KARAKTERISTIKK / STATUS / PROBLEMBESKRIVELSE

9.6.1 Bygningsvern

I 1991 ble det gjort registreringer av verneverdig bebyggelse i "Fredrikstad byplanhistorie - bygningshistorie for Vestsiden" i forbindelse med utarbeidelse av sentrumsplan.

Når verneverdi skal vurderes, legges følgende kriterier til grunn: Identitetsverdi, symbolverdi, historisk kildeverdi, alder, aktensitet, representativitet, variasjon – homogenitet, miljøverdi, pedagogisk verdi, skjønnsverdi, kunstnerisk verdi.

Planavgrensning er endret i denne rulleringen av planen, følgelig vil flere bygninger med verneverdi som enkeltobjekt eller del av bygningsmiljø omfattes av planen. For områder med vern av bygningsmiljø som tidligere lå utenfor sentrumsplanen, er kommuneplanens arealdel benyttet som kilde.

Noe verneverdig bebyggelse er også revet i løpet av planperioden, og tre bygninger ønskes gitt verneverdi som enkeltobjekt.

Dette gir ikke et uttømmende bilde av verneverdig bebyggelse i Fredrikstad, og kommunen bør bestrebe seg på å utarbeide en kommunal kulturminneplan, noe som vil bli vurdert i arbeidet med planstrategi for Fredrikstad kommune.

NB!registeret

Registeret gir en oversikt over områder som det knytter seg nasjonale kulturminne- og kulturmiljøinteresser til i norske byer og tettsteder med bystruktur. Basen viser de viktigste eksisterende sporene av norsk byutvikling fra vikingtid frem til omkring 1950-tallet. NB!registeret er et levende verktøy og ikke uttømmende hva gjelder områder med nasjonal interesse. Ny kunnskap og nye vurderinger vil kunne gi nye erkjennelser som gjør at registeret justeres og utvides. Det vil dessuten være mange andre kulturmiljøer som bør tas vare på for å sikre lokalsamfunnene viktige spor av historien, der verdien i første rekke er regional eller lokal.

Områdeavgrensningene, beskrivelsene og de andre dataene gir grunnlag for en mer forutsigbar håndtering av hvert enkelt område som særlig verdifullt kulturmiljø.

Samlingen av byområder har p.t. ingen juridisk status, men er ment å være et verktøy til nytte for forvaltning lokalt, regionalt og nasjonalt. Dette med henblikk på en forutsigbar saksbehandling i vurderingen av hva som er viktige hensyn å ta i byene som finnes i registeret.

Innenfor planområdet er følgende områder registrert i NB! Registeret.



Gamlebyen med Kongsten fort og Isegran



Jugendbyen



Verkstedhallene og adm.bygningen



Vestsiden

Det er altså ikke gjort nye registreringer som dekker hele byområdet, men av vår lokale arkitekturhistorie er det lite som er registrert av nyere arkitektur, det vil si byggverk oppført senere enn 50-tallet. I samråd med fylkeskonservatoren er følgende byggverk foreslått gitt hensynssone bygningsmiljø:

Nygaardsgata 3 – 'Norske Liv Gården' – gnr 300, bnr 856 – Axel Fronth 1960.



Stortorvet 7 – 'Fokus Gården' – gnr 300, bnr 1214 – Arne Bang Larsen 1961.
Fondbygningen på Stortorvet



I tillegg til disse to bygningene kommer lagerbygningen på Gressvik bruk, det eneste bevarte bygget av en viss størrelse fra Norges største eksportsag. Ett av de få gjenværende store bygg mellom Fredrikstad og Sarpsborg fra hele sagbruks- og teglverksepoken

9.6.2 Byforming

Naturgitte forhold

Høydedragene og elva definerer landskapsrommet byen ligger i og er en vesentlig del av Fredrikstads identitet, og viktige rammer for utviklingen av byen. Viktige romdannende elementer i sentrumskjernen er St.Hansfjellet, Apenesfjellet og Bjølstadfjellet.

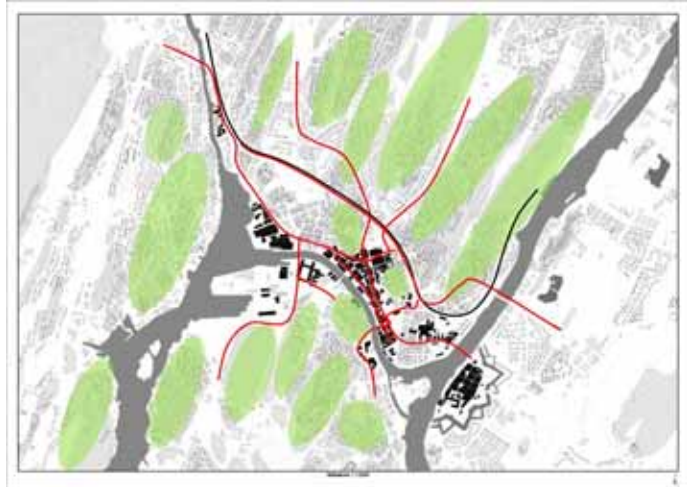


Ferdselsårer

De viktigste ferdselsårene følger i stor grad landskapet og bygger opp om det overordnede landskapsrommet. Den Gamle kongeveien har mistet sin betydning som innfartsåre, men den er fremdeles viktig som sammenhengende åre gjennom sentrum.

Storgata som historisk åre parallell med elvefronten.

Jernbanen og riksvei 110 er lagt i det flate landskapet mellom åsene. Dette komplementerer det overordnede landskapsrommets avgrensning av bybebyggelsen.



Siktlinjer

Fredrikstad ligger i et ikke veldig dramatisk landskap. Vi har ingen "Oslogryte" hvor vi til enhver tid kan orientere oss ved å se på åssidene. Siktlinjene til elva, til romlige sammenhenger og til alt vi har av monumentale byggverk er det derfor viktig å ivareta, og å styrke der mulighetene byr seg.



Monumentalbygg

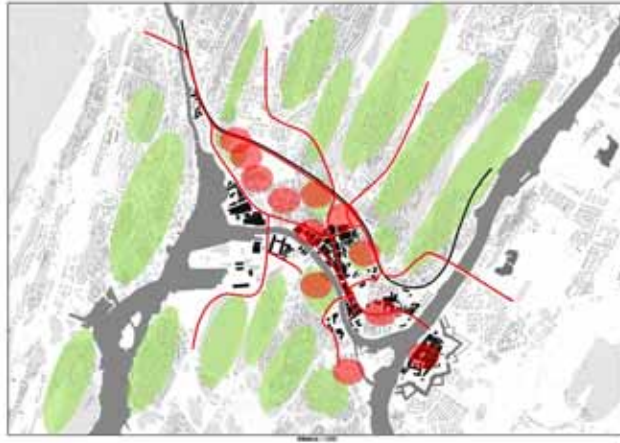
Dette er bygninger og anlegg som i kraft av historie, lokalisering, funksjon og/eller størrelser er viktige for byens identitet. Glemmen kirke, Domkirken, Lykkeberg, rådhuset, Fredrikstad stadion, Fredrikstad brua og Gamlebyen. Vi har også sveisehallene, kranene og dokken på FMV.



Bygningstypologi og bebyggelsesstruktur

Viktig for byens karakter er også de ulike bygningstypene og bebyggelsesstrukturene som bidrar til å gi ulike områder i byen identitet.

- Cicignon med kvartalsstruktur og villabebyggelse i ny-empire, jugend-, sveitser- og dragestil
- Apenesfjellet med kvartalsstruktur og småskala trhusbebyggelse
- Området med funkisvillaer ved Lykkeberg



Dette er noen eksempler på områder i Fredrikstad med ulik karakter og ulike kvaliteter. For å ivareta områder i byen med en sterk egenkarakter, er det viktig at eventuell fortetting skjer på områdenes premisser. Byblokker er ikke nødvendigvis rett løsning i alle deler av byen.

Ved å ta hensyn til siktlinjer, høydedragenes silhuetter og elvefronten ivaretar vi det som er noe av Fredrikstad bys egenart. Bebyggelsen på Kringsjø og St.Hansfjellet er eksempler på hvordan vi ikke har tatt hensyn til naturgitte forutsetninger. Bebyggelsen har ikke underordnet seg de naturgitte forholdene, men heller nedlagt dem.

9.6.3 Estetikk

Det er sagt om folks oppfatning av stygt og pent at det stygge bryter med sine omgivelser, eller relaterer seg ikke til dem, mens det vi forstår og har lyst til å utforske, oppfattes som pent. Vi har steder vi liker å være, områder vi synes er vakre og meningsfylte, hvor vi føler oss trygge og vel tilpass, mens andre steder gir oss en følelse av fremmedgjorthet, noe som igjen gjør oss utrygge.

Den klassiske definisjonen av arkitektur (Vitruvius) tar utgangspunkt i *skjønnhet* (venustas), *stabilitet* (firmitas) og *brukbarhet* (utilitas). Arkitektur må ta hensyn til alle tre, og arkitektonisk kvalitet skapes i balansen og avveilingen mellom dem.

I Fredrikstad er manges holdning til stygt og pent knyttet til høyt og lavt, gammelt og nytt, mens vi kanskje er mindre bevisst forholdet mellom overordnede sammenhenger, siktlinjer og avgrensninger, hvordan det oppleves å bevege seg i byens gater, fra et sted til et annet. Hva ser vi, og hvordan orienterer vi oss i byen?

Det legges stor vekt på gesimshøyder mens hvordan bygningene uttrykker seg på gatenivå kanskje gis for liten oppmerksomhet. Eksempelet er fra Storgata. Himlingshøyde i første etasje ny bebyggelse er så lav at man må gå ned et trinn når man skal inn i lokalene.



Deler av Torvbyen er et annet eksempel på fasader som ikke har noe i en bykjerne å gjøre. Den er innadvendt og fortauets langs veggen oppleves som så smalt at det er fristende å gå igjennom butikken i stedet for å gå langs fortauets.



Monumentale byggverk i byen skal kreve plass og oppmerksomhet. Dette er bygninger og anlegg som i kraft av historie, lokalisering, funksjon og/eller størrelser er viktige for byens identitet. Eksempler er Gamlebyen, Domkirken, Fredrikstadbrua, eller det kan være hallene og kranene på FMV-området.

"Hverdagsbebyggelsen", dvs bygninger i byen som har likeverdige funksjoner bør uttrykke dette og fungere som elementer i et større hele. De skal underordnes landskapet, siktlinjene og de monumentale byggverkene. Og deres viktigste funksjon vil være å danne vegger i til gaterommene, elverommet og byens plasser og torg, danne rammer rundt vårt hverdagsliv i byen. Videre forholder det seg slik i Fredrikstad at den urbane bebyggelsen har en begrenset utstrekning, for store høydevariasjoner vil derfor svekke preget av en homogen bybebyggelse.

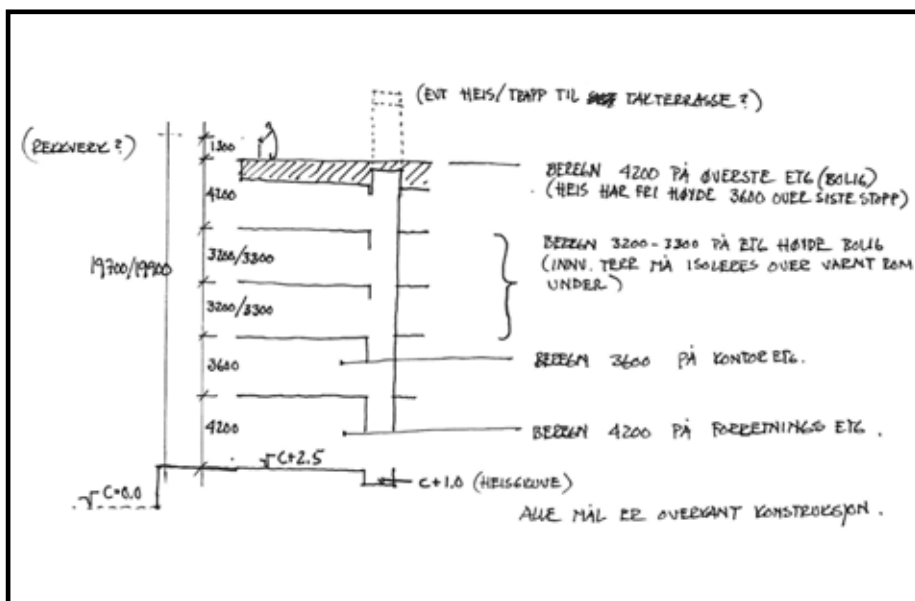


Bildet viser "hverdagsbebyggelsen" mot elvekanten og noen av monumentene våre: Domkirken, rådhuset, Norges bank og Fredrikstadbroa.

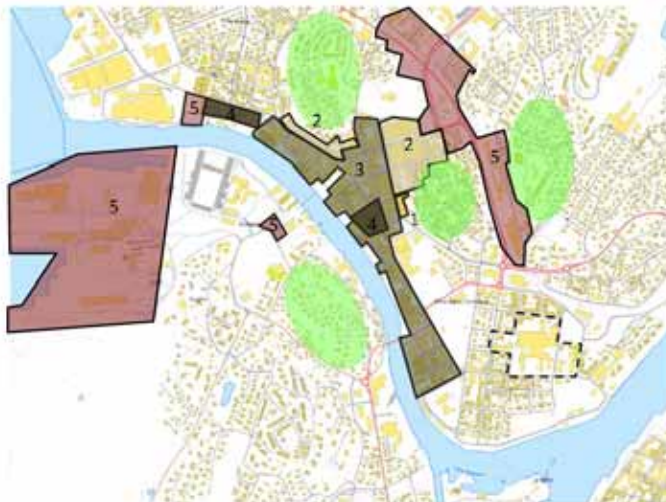
Byggehøyder

Som grunnlag for å beregne byggehøyder er det benyttet erfaringstall fra prosjekterende arkitekter med utgangspunkt i TEK.

Innenfor formålsgrensen sentrumsformål skal 1. etasje, som vender mot offentlig gate, fortau eller plass, inneholde forretninger, serveringssteder eller annen virksomhet med aktiv utadrettet fasade. Det vil være krav om en minimumshøyde i 1. etasje på 4,2m overkant - overkant gulv.



- 1) Maks høyde $12,5\text{m} \cong (4,2\text{m} + 3,6\text{m} + 4,5\text{m})$ over bakkeplan
- 2) Maks høyde $16\text{m} \cong (4,2\text{m} + 3,6\text{m} + 3,6\text{m} + 4,5\text{m})$ over bakkeplan
- 3) Maks høyde $19,5\text{m} \cong (4,2\text{m} + 3,6\text{m} + 3,6\text{m} + 3,6\text{m} + 4,5\text{m})$ over bakkeplan
- 4) Maks høyde $23\text{m} \cong (4,2\text{m} + 3,6\text{m} + 3,6\text{m} + 3,6\text{m} + 3,6\text{m} + 4,5\text{m})$ over bakkeplan



Figur 5 Områdehenvvisning - maks høyde

- 5) Det må gjøres særskilte høydevurderinger for bebyggelsen i disse områdene.

Torvet på Kråkerøysiden:

Det vil stilles krav til felles planlegging i området, et utvidet torv, med Stortorvet på nordsiden av ælva, og "Lilletorvet" på sydsiden. En utvidelse av byens hjerte. Høyden på fondvegg av plassens sydende bør vurderes særskilt.

Øvrig del av FMV-området – på vestsiden av Rv110:

I området finnes det reminisenser av bebyggelse, kraner og anlegg som sier mye om størrelsen på strukturene i området. Det er mulig å se for seg at deler av FMV-området kan tåle høy utnyttelse og store høyder. Hvordan området tenkes utviklet med tanke på høyder må synliggjøres gjennom en masterplan, områdereguleringer og detaljreguleringer.

Ved en eventuell utvikling av Grønli som nytt trafikknutepunkt og viktig inngangsport til byen, skal det gjøres egne høydevurderinger for bebyggelse i området.

Utvikling av bebyggelse på Dammyr må vurderes i sammenheng med eventuell ny bebyggelse på Grønli, i tillegg til beliggenhet mellom Apenesfjellet og Speiderfjellet.

Sykehusområdet:

Det er gjort en mulighetsstudie for etterbruk av sykehusområdet. Studien viser en løsning hvor laboratoriebygget i sin helhet rives og kvartalstrukturen blir reetablert. Høyblokkene foreslås beholdt. Illustrasjonene viser en bebyggelse som varierer mellom tre og fem etasjer. Boligfunksjoner utgjør hovedtyngden av bebyggelsen, men det er også tenkt enkelte næringsbygg i området. Det skal gjøres vurdering av høyder og skala i detaljreguleringer. Illustrasjoner fra mulighetsstudiene gir viktige føringer for hvordan grønnstrukturen styrkes i området.

Trosvikstranda:

Det må gjennom detaljregulering gjøres særskilte høydevurderinger av bebyggelsen ved brohodet til ny bro over Vesterelva. Beliggenheten vil være av stor betydning for funksjonsinnholdet til bebyggelsen, og vil også være viktig i høydevurderingene.

Illustrasjon som viser overordnede tanker for videre utvikling av Trosvikstranda. Området vest for Veumbekken krever felles planlegging, og området øst for Veumbekken krever felles planlegging. Dette for å sikre adkomst til eiendommene og for å få til helhet i området. Bebyggelsen lang Borggata kan bygges i 6 etasjer. Avstand mellom kvartalene på minimum 18 m skal sikre lys og visuell kontakt mellom arealene langs elva og bakenforliggende bebyggelse på Holmen. Arealet langs elva farget grønt skal ha en parkmessig behandling som kan bebygges med punktbebyggelse. Høyder og arealutnyttelse må vurderes i reguleringsplanene.



Figur 6 Illustrasjon Trosvikstranda

9.7 MÅLBESKRIVELSE

Målet er å legge til rette for et mangfoldig, levende bysentrum med varierte uttrykksformer, samtidig som hensyn til identitet, trygghet, ankerfeste, orden og historisk tilhørighet ivaretas. Det som bygges i dag er morgendagens kulturminner. Det legges til rette for et mangfoldig, levende bysentrum med varierte uttrykksformer, samtidig som hensyn til identitet, trygghet, ankerfeste, orden og historisk tilhørighet ivaretas. Videre er det et mål å gjøre byggesaksbehandlingen mer effektiv og forutsigbar.

9.8 TILTAK NEDFELT I PLANEN

Tiltak nedfelt i plankartet

Bestemmelsesavgrensninger for arealer med ulike krav til høyder.

Hensynssoner bevaring kulturmiljø

Hensynssoner båndlegging etter Pbl

Hensynssoner båndlegging etter kulturminneloven

Hensynssoner med krav om felles planlegging

Bestemmelser

Bestemmelser med krav til høyder.

Bestemmelser med krav til estetikk

Bestemmelser knyttet til bygningsvern

Bestemmelser knyttet til krav om felles planlegging

Retningslinjer

Hensynssoner bevaring kulturmiljø

Hensynssoner båndlegging etter Pbl

Hensynssoner båndlegging etter kulturminneloven

10 TRAFIKK, PARKERING OG TILGJENGELIGHET

10.1 INTRODUKSJON

Infrastruktur er et av flere virkemidler for å nå ønsket byutvikling. Når en skal diskutere innretningen på infrastrukturen, må derfor ønsket byutvikling ligge som en premiss. Både byomformingsstrategien og de overordnede målene i denne kommunedelplanen ligger derfor som en premiss.

Fredrikstad kommune har sluttet seg til "samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen". Et viktig element i strategien er et godt fungerende jernbanenett mellom Oslo og byområdene rundt Oslo. I Østfold står både kommunene og fylkestinget samlet bak kravet om et intercitykonsept med stasjon i bysentra. Skal Nedre Glomma-regionen videreutvikles som en av kjernene må også transportsystemet inn til, mellom og i Sarpsborg og Fredrikstad fungere.

Fredrikstad har gjennom deltakelsen i Framtidens byer forpliktet seg til å delta i arbeidet med å utvikle byområder med lavest mulig klimagassutslipp og godt bymiljø. Arealfortetting, som også innebærer utvikling av attraktive bysentra, er et sentralt virkemiddel i denne sammenheng.

Som grunnlag for kommunedelplan for Fredrikstad byområde er det forsøkt å tydeliggjøre hva som menes med "god tilgjengelighet" og hva som bør være skjæringspunktet mellom tilgjengelighet, attraktivt og konkurransedyktig bysentrum og byen som sosial arena og redusert klimagassutslipp.

Når det gjelder det overordnede transportsystemet, har vi i dette planarbeidet lagt til grunn de føringer som følger av Bystyrets behandling av Fredrikstad kommunes høringsinnspill til Konseptvalgutredningen (KVU). Dette i tråd med planprogrammet for planarbeidet.

Planprogrammet fastslår også at sykkelhovedplanen skal legges til grunn.

Hovedsykkelruter som berører planområdet integreres derfor i planen.

Kommunens tidligere parkeringsvedtekter skal utgå. Krav til parkering skal fastsettes i bestemmelser til planen.

Gjeldende kommuneplan har følgende mål av betydning for trafikk, parkering og tilgjengelighet:

- Legge til rette for en begrensning av transportbehov og energiforbruk for både det offentlige, næringslivet og husholdningene.
- Sikre næringslivet tjenlige arealer med egnet transportsystem som grunnlag for en miljø- og ressursvennlig verdiskaping.

Forslag til kommuneplan 2011-2023 Samfunnsdelen har følgende målformulering:

- "Vi har en effektiv og bærekraftig infrastruktur, både for persontransport og for vare- og tjenestetransport".
- "Klimautslipp er kraftig redusert, og kommunens miljøtilstand er forbedret".
- "En større andel av transporten er tilnærmet utslippsfri".

10.2 KARAKTERISTIKK / STATUS / PROBLEMBESKRIVELSE

For bysentrum er det viktig at infrastrukturen inn til sentrum er god. Det gjelder både mht personbil, gods, sykkel og kollektiv (buss, tog og taxi). I dag har vi imidlertid en situasjon hvor tilgjengeligheten inn til og i bysentrum stadig blir dårligere. Det overordnede vegnettet har ikke tilstrekkelig kapasitet, hvilket gjør at hovedveiene inn mot og gjennom byområdet er mer eller mindre overbelastet i rushperiodene, og rushforholdene vedvarer i en stadig større del av dagen. Avviklingsproblemer på hovedveinetten medfører omfattende overføring av trafikk både til bygatenettet og til boligkatenettet i sentrumsnære boligområder. Hovedveisystemet har flere kritiske lenker, hvor det ikke finnes alternative veiruter, hvilket medfører at transportsystemet i og inn til sentrum er svært sårbart.



Etablering av ny bro til Kråkerøy samt Bjølstaforbindelsen vil bedre tilgjengeligheten noe, og vil kunne være en første ledd i etablering av en ønsket indre sentrumsring.

Bomstasjonene vil kunne representere noe avvisning. Men erfaringsmessig vil ikke en slik bomlokalisering ha stor utslagsgivende effekt mht bruken av sentrum. Det er imidlertid trolig at det blir økt etterspørsel etter parkering på Kråkerøy, samt at flere velger sykkel og gange på korte turer til og fra sentrum.

Fortetting i sentrum innebærer en nedbygging av parkering på gateplan. Både fortetting og parkeringshus i Apenesfjellet er som ledd i realisering av gjeldende parkeringsstrategi om offentlige parkeringsplasser i en ring rundt sentrum og fjerning av gateparkering.

Tilgjengeligheten i og til sentrum med sykkel og kollektiv er ikke tilfredsstillende. Skal en klare å endre reisemiddelfordelingen noe må det legges bedre til rette for både sykkel, gange og kollektiv.

Når det gjelder miljø, står Fredrikstad overfor store utfordringer. Utslipp av klimagasser fra veitrafikken har økt med ca 40% i perioden 1991-2007. Vegtrafikken er den største kilden til støyplager i Nedre Glommaregionen. De høyeste konsentrasjonene av svevestøv forekommer i bysentrum og langs rv 109. Svevestøvmålinger ved St.croix viste i 2007 25 overskridelser av svevestøv. Den stadig økende biltrafikken representerer mao store miljømessige utfordringer. (Opplysninger hentet fra KVV for transportsystemet i Nedre Glommaregionen).



Bysentrums sosiale dimensjon påvirkes i stor grad av mulighetene for å treffe andre mennesker, og deriblant hvordan det er tilrettelagt for gange. Den tiden vi bruker ute i by- og gaterommene er med på å skape aktivitet. Flere folk ute generer ytterligere folkeliv. Folkeliv genererer trygghet. Å tilrettelegge for gange er derfor en viktig premiss for ønsket byutvikling.

Hvor langt man er villig til å gå, avhenger, for funksjonsfriske, i stor grad av hvor trygt og trivelig det er, hva man opplever på veien og hensikten med reisen. Det er i dag et stort forbedringspotensiale mht å øke kvaliteten for gående i sentrum.

Det samme gjelder mht sykling. Økt tilrettelegging for myke trafikanter medfører at en del av biltrafikken må ledes bort fra bygatene. En indre sentrums ring er viktig for å få dette til.

10.2.1 Overordnet vegsystem – indre sentrumsring

Bygatene er i dag arena både for biltrafikk, sykkeltrafikk, busser og taxi, mc, gangtrafikk, parkering og varelevering. Videre fungerer bygatene også som uformelle møteplasser. Det oppstår hver dag større og mindre konflikter mellom ulike brukerne og ulike bruk av gaterommet. En indre sentrumsring vil få gjennomgangstrafikken ut av sentrum og dermed muliggjøre alternativ og en mer styrt bruk av bygatene.

En indre sentrumsring vil også kunne ha en funksjon som et strukturerende element, mht å integrere Kråkerøysiden som en del av sentrum. Grønli som kollektivknutepunkt bør være en del av den indre sentrumsringen.

En forbindelse gjennom St.Hansfjellet (Nordre tangent) vil bedre forbindelsen mellom rv 108 og rv 109, samt at den vil muliggjøre alternativ bruk av Brochsgate og Farmannsgate, som igjen vil være med på å styrke handelsaksen Grønli m/Dammyr – Torvbyen – Stortorget - FMV.



Figur 7 Indre sentrumsring

10.2.2 Parkering

Utfordringen knyttet til parkering er å bidra til ønsket tilgjengelighet med bil og samtidig redusere bilbruk totalt sett, og i tillegg bidra til økt bruk av bysentrum. I tillegg er det ønskelig å utnytte kapasiteten i eksisterende anlegg.

Dagens parkeringsvedtekter inneholder ikke noe insitament om endret bilbruk. Høye krav til parkering på egen grunn begrenser ønsket boligfortetting. Ulikt parkeringskrav til restaurant og forretning, innebærer at bruksendring i mange tilfeller blir vanskelig og kostnadskrevende.

I dag er det ca 5100 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser innenfor byområdet. I tillegg kommer private plasser som ikke er offentlig tilgjengelige. Det er med dette betydelig kapasitetsreserver. Det er viktig å utnytte eksisterende parkeringskapasitet. Fokuset på gateparkering er stort. Parkering på gateplan legger beslag på verdifulle areal. Store deler av døgnet er det svært begrenset belegg på en del av plassene. Tomme, asfalterte flater midt i bysentrum, genererer ikke ønsket aktivitet. Intensjonene fra forrige sentrumsplan videreføres:

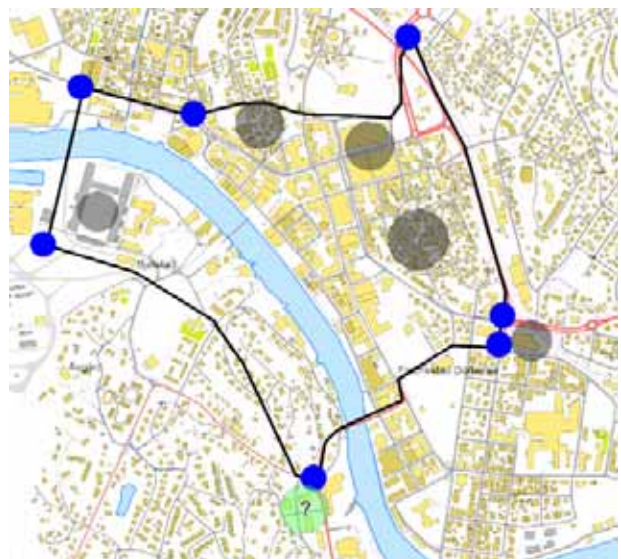
- gradvis reduksjon av gateparkering gjennom fortetting
- parkeringsbehovet skal fortrinnsvis dekkes i parkeringshus
- parkeringsplasser på gateplan bør forbeholdes korttidsparkering

I dag er 44 % av alle arbeidsplasser i Fredrikstad innenfor byområdet. Det er ønskelig at de som har sentrum som arbeidsplass også i større grad skal bruke sentrum. Innretningen på parkeringspolitikken er da av betydning. Det anbefales derfor følgende tiltak knyttet til arbeidsreiseparkering:

- Fullføre strategien om offentlig tilgjengelige parkeringshus inntil sentrumskjernen. Dette innebærer at det legges til rette for nytt parkeringshus på Kråkerøy, ved Kråkerøy sentrum. (se skisse)
- Det anbefales samlokalisering av parkering for flere næringsbygg.
- Videreføre frikjøpsordningen for næringsbygg
- Redusere P-krav til kontorbygg i sentrum.

En fullføring av strategien om parkeringshus inntil bysentrum, i tilknytning til indre ringveg, krever nytt parkeringshus på Kråkerøy.

Å legge til rette for mer bruk av felles parkeringsanlegg innebærer mer bruk av gaterommet på vei mellom jobb og parkering. Både frikjøpsordning, samlokalisering og redusert p-krav til kontorbygg er tiltak som bygger oppunder mer bruk av fellesanlegg.



Figur 8 Parkering

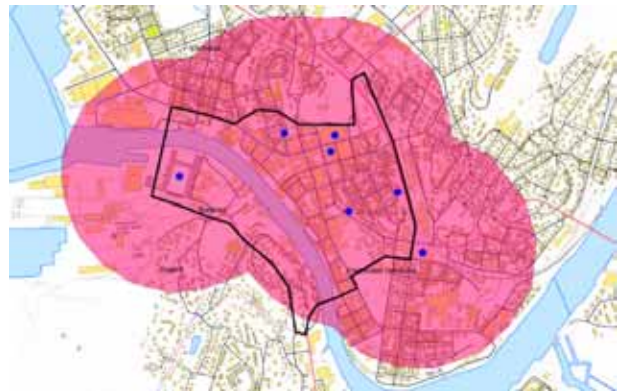
Handel er en viktig byfunksjon, og vi ønsker at Fredrikstad skal videreutvikles og styrkes som handelsbyen i Østfold. Både antall plasser, lokalisering av plasser og parkeringsavgift er viktige forhold knyttet til handel.

Akseptabel pris handler både om prisnivå på konkurrerende handelsområder og kvalitet. Skal avgiftspolitikken diskuteres bør det skje ut fra et regionalt perspektiv, og ut fra en byens konkurransekraft. Det anbefales at gjeldende avgiftsnivå opprettholdes fram til en evt regional parkeringsutredning foreligger.

Akseptabel gangavstand er subjektivt. Reell avstand er en faktor, og det er derfor viktig å beholde parkering på gateplan for korttidsparkering. Men også opplevd avstand har betydning.

Opplevd avstand avhenger av hva en opplever på veien mellom parkering og målpunktet, hvor godt tilrettelagt det er, hvor hyggelig det er og hensikten med reisen.

Med utgangspunkt i de største parkeringshusene i byen (med en parkeringskapasitet på ca 2000 plasser) vil en innenfor en avstand på 500 m dekke store deler av dagens sentrum. Å bedre tilgjengeligheten mellom dagens parkeringshus og bysentrum dreier seg om å fjerne og redusere barrierer.



Figur 9 Område med under 500 meter fra dagens p-hus

Med hensyn til boligparkering bør parkeringskravene være en avveining mellom redusert biltrafikk, begrenset parkering i boliggate, økt trafiksikkerhet og økt mangfold av beboere. I denne sammenheng er det gjort vurderinger mht minimumskrav kontra maksimumskrav, nivået på parkeringskravet og bruk av frikjøpsordning for bolig. Konklusjonen er at det på sikt, når infrastrukturen er på plass, bør vurderes bruk av maksimumsnormer. Fram til da bør det innføres frikjøp også for boliger i byområdet. Videre at parkeringskravet til boliger innenfor indre sentrumsring reduseres noe.

10.2.3 Gange

Et finmasket nett av gode gangforbindelser er en forutsetning for å få flere gående. Hva som ligger i "gode gangforbindelser" er både knyttet til detaljutforming og til mer overordnede sammenhenger. Utforming av gangareal vil variere ut fra hvilke hensyn som skal ivaretas, hvilke omgivelser gangforbindelsen er i og antall gående. Generelt sett er gangforbindelser som er universelt utformet også gode forbindelser for funksjonsfriske.

Som ledd i en realisering av byomformingsstrategien er det nødvendig å sikre gode forbindelser mellom tyngdepunktene Gamlebyen, dagens sentrum/Grønli og FMV-området. Videre er det nødvendig å sikre gode forbindelser mellom p-husene og sentrum, og mellom elverommet og de mer bakenforliggende deler av byen.

Forbedringspotensialet mht å legge til rette for gange er stort. Det er behov for tydeligere føringer som sikrer at viktige hensyn ivaretas ved utvikling langs aksene. Videre er det behov for prioriterte tiltakslistes. Det anbefales derfor at det som oppfølging av kommunedelplanen utarbeides en handlingsplan "fotgjenger i sentrum".

10.2.4 Sykkel

Gjennom planprogrammet er det vedtatt at de hovedsykkelrutene som berører byområdet skal integreres i planen. I plankartet vil sykkelrutene bli vist og definert som "hovednett for sykkel".

I sykkelhovedplanen legges følgende prinsipp til grunn i sentrum.



Figur 10 Hovedsykkelnett

Sykkelhovedplanen er det ikke definert noen hovedsykkelrute langs Vesterelva, fra Glommen brygge til ny fv 108. Det er uheldig. En slik trase vil bli vist i plankartet. I sykkelhovedplanen påpekes det behov for utarbeidelse av både en parkeringsplan og en skiltplan. Dette bør følges opp i et 4-årig handlingsprogram.

10.2.5 Kollektiv

Fv 109 Rolvsøyveien, Rv 110 over Fredrikstad bro, St.croixgate, Gunnar Nilsensgate, Brochsgate, Farmannsgate, Borggata og Mosseveien er i dag svært viktig kollektivakser gjennom og inn til sentrum. Gatenettet rundt Torvbyen er også viktige kollektivgater.

Framkommeligheten for bussen inn til og gjennom sentrum er i dag svært dårlig. Det er vanskelig å holde rutetider og det er vanskelig å få en god og økonomisk hensiktsmessig rutestruktur.

Framtidig rutestruktur vil avhenge av det framtidige vegnettet både i og utenfor sentrum. Den indre sentrumsringen muliggjør en bedre kollektivbetjening av de sentrale deler av byområdet. Det bør da legges til rette for holdeplasser nært parkeringshusene og store publikumsfunksjoner.



Dagens bussterminal ligger i Torvbyen. Den drar derfor nytte av de servicefasiliteter som er der. Terminalen er imidlertid for liten, slik at også gatenettet rundt Torvbyen brukes både som holdeplass og som "kømagasin". Terminalen som oppholdssted er ikke særlig hyggelig, og innbyr ikke til å reise med buss.

Dagens jernbanestasjon ble bygget på 1870-tallet etter datidens krav og datidens byutvikling. Dens beliggenhet og utforming tilfredsstiller ikke dagens krav. Jernbaneverkets planer legger til grunn dobbeltspor og ny stasjon på Grønli.

Å utvikle et moderne knutepunkt, med jernbanestasjon, bussterminal, taxi, sykkel og bil-parkering, nært opp til det overordnede hovedvegnettet og hovedsykkelnettet, og som en integrert del av sentrum er et av grepene i byomformingsstrategien.

Det pågår mulighetsstudier for et framtidig dobbeltspor gjennom Østfold. Ulike hastighetsnivå utredes. Det er derfor for tidlig å fastslå hva som blir endelig løsning. Kommunedelplanen tar høyde for ulike løsninger for framtidig jernbanesituasjon gjennom Fredrikstad.

10.2.6 Elvemetro

Ferga slik den er i dag representerer den både en del av gang/sykkelvegnettet samt at den er en identitetsbærer. I 2008 var det 560 000 reisende med ferga.

Elva som transportåre har et potensial. I dag bor det ca 40 000 personer innenfor en sykkelavstand på 15 minutters til eksisterende fergeleier. Med en økning i befolkningsmengde og en økning i antall arbeidsplasser i de sentrale deler av Fredrikstad vil potensialet for flere fergereisende øke.

Potensialet for flere reisende er imidlertid også avhengig av total reisetid, frekvens, tilgjengelighet til fergestedene og lokalisering av disse.

Et fergetilbud med hyppig frekvens på tvers av elveløpene gir kortere reisetid, og har derfor stor betydning. Langsgående vil ikke ferga kunne konkurrere tidsmessig, med mindre det blir helt nytt fergemateriell. Fergetransport på langs har imidlertid en annen funksjon. En satsning på ferga vil være med på å styrke elva som byrom og transportåre. Økt fergetrafikk vil forsterke opplevelsen og betydningen av elva og

elvefronten. Identitetsmessig vil økt fergetrafikk være med på å inntrykket som en trivelig elve – og kystby.

Fergestedene bør ha en mest mulig strategisk lokalisering i fht sykkelnettet og ulike byfunksjoner. Etter hvert som byen utvikles vil nye fergesteder kunne bli aktuelle.

Skissen viser hvilke fergesteder som pr i dag anbefales innenfor byområdet.



Figur 11 Fergesteder

Det foreslås å flytte dagens fergeleie på Blomstertorget til Dampskipsbrygga da dette vil bidra til å styrke denne delen av sentrum, hvilket er ønskelig.

Området er et kulturelt tyngdepunkt med kino, Blå Grotte og Verdensspeilet. Når gågata nå utvides til også å omfatte Kråkerøygata, vil et fergeleie her få en svært god kobling til gågatenettet. Sett i fht avstanden til et framtidig fergeleie ved Stadion og gangbroa er en lokalisering på Dampskipsbrygga mer hensiktsmessig.

10.3 MÅLBESKRIVELSE

Transportsystemet i Fredrikstad byområde skal være slik at det bygger oppunder byomformingsstrategien, bidrar til endret reisemiddelbruk, redusert klimagassutslipp og økt bruk av sentrum.

- Det skal etableres en indre sentrumsring, som gir bedre framkommelighet for biltrafikken enn dagens sentrumsgater og som muliggjør alternativ bruk av bygatenettet.
- Parkeringspolitikken skal være slik at den ikke bare bidrar til tilgjengelighet til bysentrum men også bygger oppunder økt bruk av bysentrum.
- Fredrikstad sentrum skal være tilrettelagt for alle etter prinsippene om universell utforming og tilrettelegging..
- Det skal legges til rette for syklende inn til sentrum og gjennom sentrum.
- Nytt kollektivknutepunkt på Grønli skal etableres.
- Det skal legges til rette for økt bruk av elva som transportåre.

10.4 TILTAK NEDFELT I PLANEN

Tiltak som vises i plankartet

- Overordnet vegnett:
Det defineres hensynssone med særlig krav til infrastruktur ved Grønli, langs rv 110 mellom Grønli og St.croix, og langs rv 110 fra Ørebekk til St.hansfjellet.
- Parkering:
De største eksisterende parkeringshusene vises som parkeringsplasser. Framtidig parkeringshus på Kråkerøy vises.
 - Sykkel:
Sykkelrutene vises som "hovednett for sykkel"
 - Elvemetrol:
Fergeleiene vises som kollektivknutepunkt.
 - Kollektiv – Jernbane, buss og taxi:
Eksisterende jernbane og framtidig jernbanetrase vises. Eksisterende bussterminal og jernbanestasjon vises som kollektivknutepunkt. Det defineres en hensynssone med særlig krav til infrastruktur ved Grønli, langs rv 110 mellom Grønli og St.croix, og langs rv 110 fra Ørebekk til St.hansfjellet.

Bestemmelser

Krav til antall parkeringsplasser for bil og sykkel, frikjøp.

Retningslinjer

Det knyttes retningslinjer til parkering.

11 FMV-OMRÅDET

11.1 INTRODUKSJON

Allerede i 1873 hadde FMV levert sitt første dampskip og rundt århundreskiftet var skipsbygging en betydelig del av virksomheten. Da sysselsatte bedriften 400 mann, og i 1909 var FMV blitt den syvende største arbeidsplassen i Norge.

Fra 1873 til 1967 ble det bygget 443 skip. På det meste jobbet det 2500 menn og kvinner her. Med underleverandører kan det anslås at FMV ga arbeid til så mange som 7- 8000 mennesker. I 1981 fikk Moss Rosenberg Verft aksjemajoriteten i FMV og virksomheten ble mer innrettet mot offshoreindustrien. Bygningsmassen var hele tiden i endring med mer og mindre permanente strukturer tilpasset virksomhet og oppdrag.

I 1987 ble virksomheten avviklet, og i 1998 ble store deler av tomteområdet og bygningene solgt til et nystartet firma som tok navnet Værste AS og som har tatt sikte på revitalisering av og ny bruk av bygningene.

I forbindelse med reguleringsplanarbeidet for området ble de to store verkstedhallene som strekker seg fra Glomma og xxx meter innover i området med en innbyrdes avstand på xxx m, samt administrasjonsbygningen som ligger dominerende på en tilliggende høyde, regulert til bevaring. Industrihallene består av Kjeleverkstedet bygget i 1913 og Smia bygget i 1914 mot øst, og maskinverkstedet bygget i 1916 med siste utvidelse i 1957 mot vest. Administrasjonsbygget er tegnet av Arnstein Arneberg og sto ferdig i 1948.

FMV-området representerer med sine bygnings- og arealressurser tett opp til den moderne bykjernen, en unik mulighet for nyetablering, som vil kunne forsterke og videreutvikle Fredrikstad som bysamfunn. FMV-området utgjør derfor en betydelig ressurs for Fredrikstad. Utviklingen vil ikke bare få betydning for kommunen, men også for hele nedre Glommaregionen.

FMV-området er stort og vil måtte utvikles over en lang tidsperiode. Hvilke funksjoner området skal inneha vil til dels være markedsstyrt. Det er ønskelig at området får et funksjonsmessig innhold og en form, som bidrar til å øke Fredrikstads og regionens konkurransekraft.

Både pga områdets betydning for Fredrikstad og den lange realiseringstiden er det svært viktig at eier/utbyggingsinteressene og kommunen har et omforent grep på planlegging og utvikling av området, samt en bevisst prioritering og tydelig satsing på området.

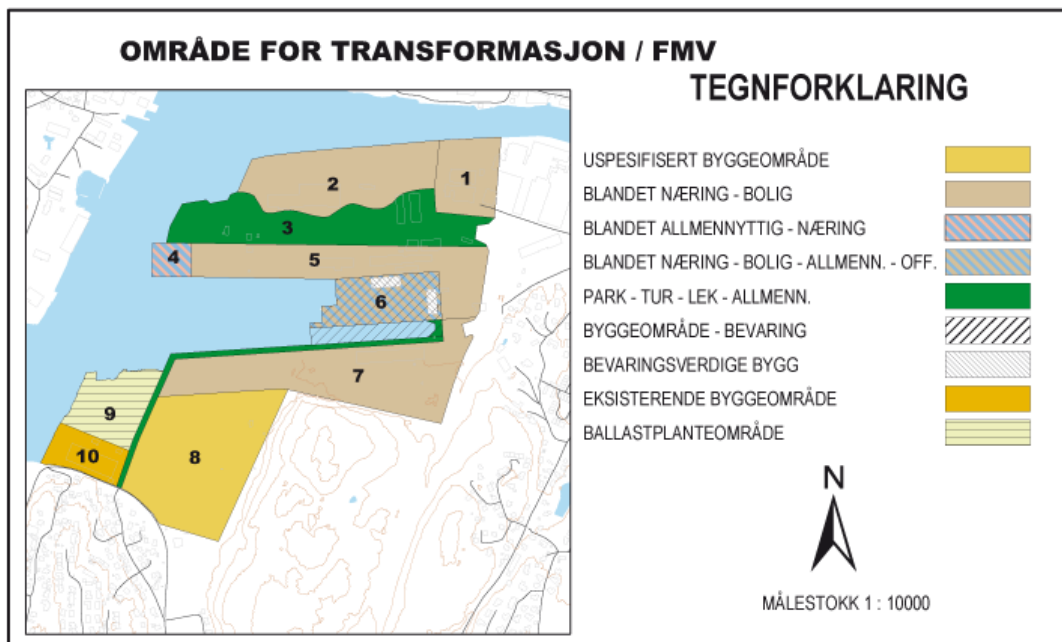
11.2 KARAKTERISTIKK / STATUS / PROBLEMBESKRIVELSE

I løpet av de siste 10 årene har området vært inne i en relativt intensiv utvikling; planmessig, rent fysisk og ikke minst innholdsmessig: Stikkordsmessig nevnes:

- Plansituasjonen:
 - o reguleringsplanen for Værste (området øst for ny riksveitrasé) ble vedtatt 30.05.01
 - o kommuneplanens arealdel, vedtatt 19. juni 2002 hadde et spesielt fokus på området vest for ny rv. 108.

- reguleringsplanene for ny rv. 108 og tilhørende veisystem, bl.a. Glomboforbindelsen og Bjølstadforbindelsen, som innebærer endringer av reguleringsplanen øst for ny rv. 108.
- nye delreguleringsplaner er under utarbeiding innen planområdet, bl.a. for Beddingen og Berthelsenslippen
- Fysiske tiltak:
 - gangbro
 - riving av bebyggelse (div lagerhaller, produksjonsbygg etc)
 - ny moderne bebyggelse; inkl utvidelse av høgskole- byggene
 - ny stadion
 - torvdannelser
 - parkeringsplasser
- Innholdsmessig:
 - kultur- arenaer (opp til 65 000 mennesker har vært innom området i forbindelse med kultur- arrangementer siden 2003)
 - næringsklynge for nærings- og medievirksomheter
 - etablering av nye virksomheter og næringer
 - styrking av høgskoletilbudet gjennom vedtak om lokalisering av ingeniørutdanningen ved Høgskolen i Østfold. 2000 høgskolestudenter på FMV fra 2009

I kommuneplanen av 2002 ble området definert som et "område for transformasjon". Fra skipsverft til å "utvikles til å bli en helhetlig ny sentrumsnær bydel med et mangfold av tilbud og funksjoner knyttet til det å bo, arbeide, opplevelser og fritid". Til planen ble det utarbeidet en arealplanskisse med angivelse av funksjonsinnhold, samt retningslinjer for det videre planarbeid. Dette grepet ble videreført i kommuneplanen fra 2007.



Figur 12 Arealplanskisse med angivelse av funksjonsinnhold

17. mai 2003 ble gangbroen mellom Stortorvet og FMV åpnet. Broa er blitt et viktig bindeledd mellom FMV og sentrumskjernen. Ny kjørebrot til Kråkerøy med Bjølstad-

forbindelsen som del av en indre sentrumsring, og ny kjøre- og sykkelveiforbindelse til Glombo er snart ferdigstilt. (ny kjørebro forventes stå ferdig i mars 2011). Ny hovedvei til Hvaler er planlagt gjennom området og vil bli realisert i det videre arbeid med realisering av Bypakke Fredrikstad. I dag inneholder området nye Fredrikstad Stadion, høyskole, kontorer, kompetanse- og forskningsmiljøer, boliger og annen næringsvirksomhet, herunder industriell virksomhet.

Flere av de gjeldende reguleringsplaner for områdene øst for ny kjørebro er i dag i dag utdatert som følge av endringer og dispensasjoner, og behovet for et overordnet helhetlig grep er stort.

FMV-området er totalt 680 daa stort. Dets størrelse og beliggenhet, nært til sentrum og med en betydelig elvefront, gir området unike kvaliteter, men også utfordringer. Tilgjengeligheten til området er betraktelig forbedret med gangbroa og ferdigstillingen av ny Kråkerøybro, Bjølstadforbindelsen og Selma Nygrens vei. Utviklingen av Høgskolemiljøet og bygging av Fredrikstad stadion er viktige ledd i utviklingen av området.

I dag er det ca 3000 personer som har sitt daglige virke på området.

Værste, som en av grunneierne, har følgende hovedmål for utvikling av sine areal:

- utvikle området til et regionalt tyngdepunkt mht helse, forskning og høyere utdanning
- utvikle området til en kulturarena
- utvikle attraktive boligområder
- innovasjon og nytenkning

Jotne, som grunneier, driver i dag industrivirksomhet på sine arealer. Jotne ønsker en transformasjon, men at en evt. endring fra dagens funksjon til ny funksjon må kunne skje innenfor en relativ kort tidsperiode.

I kommuneplanen er området øst for ny Kråkerøyforbindelse definert som byggeområde, mens området vest for ny Kråkerøyforbindelse er definert som område for transformasjon. Til kommuneplanen følger også en prinsippsskisse som viser en prinsipiell arealbruk innenfor transformasjonsområdet.

Det foreligger flere reguleringsplaner for områdene øst for ny fylkesveg 108:

- Reguleringsplan for Værste ble godkjent av kommunestyret 30.05.01. I denne ligger det rekkefølgekrav mht utvikling av området, som blant annet sier at områdene vest for ny fylkesveg 108 først kan utvikles når ny kjørebro er etablert.
- Reguleringsplaner for ny fylkesveg 108 gjennom området ble vedtatt i 31.03.05. Disse planene omfatter ny kjørebro med veiforbindelse gjennom Åsgårdsfjellet, ny forbindelsesvei til Kråkerøyveien med tunnel gjennom Bjølstadfjellet, samt veiforbindelse til Glombo. Vegsystemet med unntak av trase gjennom Åsgårdsfjellet vil være åpnet for trafikk våren 2011.
- Reguleringsplan for Verkstedveien/Bjølstad gård ble vedtatt 17.06.04.

Hovedhensikten med denne reguleringsplanen er å legge til rette for utbygging av området mellom Verkstedveien og elva.

- I 2006 ble reguleringsplanen Værste 1A, Beddingen vedtatt. Den er en endring av deler av reguleringsplan for Værste som ble godkjent i 2001.

Det har de siste årene vært gitt flere dispensasjoner fra reguleringsplan. Det er en generell opplevelse av at området utvikles med utgangspunkt i dispensasjoner. Det er derfor også ytre ønske om å få en oversikt over hva som ligger i gjeldende planer.

FMV-området er utsatt mht havnivåstigning og stormflo. Se "Risiko og sårbarhet". Målet mht klimatilpasning er å bidra til et mer robust bysamfunn hvor konsekvensene av klimaendringer søkes minimert.

For deler av FMV-området betyr det at man må bygge slik at man tåler flomsituasjoner.

En utbygging av FMV-området vil medføre flere tette flater. I lys av at det forventes økte nedbørsintensiteter, vil dette medføre økt avrenningsintensitet.

Overvannshåndtering er derfor en utfordring og må vurderes spesielt.

Av eksisterende bebyggelse er området rundt tørrdokka, med Sveisehall 1 og 2, viktig å bevare som en viktig del av den lokale kultur- og industrihistorie.

Bevaringstanken er ikke knyttet til funksjon, men mer til bebyggelsens form og volumer. En utfordring er å finne program som kan fylle hallene med ønsket funksjon og samtidig være økonomisk regningssvarlig. Fredrikstad stadion er et godt eksempel på en slik "bevaringsprosess" hvor de gamle hallene er gjenskap i opprinnelig volum, men med nytt innhold. Anlegget fremstår i dag som et identitetsmerke og et viktig kulturmiljø.

De planmessige utfordringene for dette området er å lage en plan som både innehar nødvendig fleksibilitet og samtidig har tilstrekkelig robusthet.

11.3 MÅLBESKRIVELSE

Området har blitt gitt et spesielt fokus i foregående kommuneplaner og intensjonene fra disse planene videreføres i denne kommunedelplanen.

I disse planene uttrykkes bl.a. flg.:

- FMV-området skal bli en like viktig ressurs for Fredrikstadsamfunnet som under perioden med skipsbyggingsvirksomhet.
- FMV-området skal utvikles til å bli en helhetlig ny sentrumsbydel med et mangfold av tilbud og funksjoner knyttet til det å bo, arbeide, opplevelser og fritid.
- En utvikling av FMV-området skal bidra til å understøtte og styrke utviklingen av Fredrikstad sentrum.

Funksjon

I funksjonsanalysen for byområdet pekes det på ønsket om etablering av handelsfunksjoner i området ved gangbroa. Aksen Grønli – Torvbyen – Stortorget – Gangbroa – Værste, som er et viktig element i byomformingsstrategien, vil styrkes med en publikumsintensiv, og ikke bilbasert, funksjon på Værstesiden av gangbroa. (Skisse)

I planen legges det opptil at dette området skal utvikles som en integrert del av sentrum og vises som sentrumsformål.

Gangbroa og ny kjørebrotidrar til økt tilgjengelighet mellom dagens bysentrum og Kråkerøysiden. Hvilke funksjoner som etableres i tilknytning til brohodene vil være av betydning for i hvilken grad en når målsettingen om en å understøtte og styrke utviklingen av Fredrikstad sentrum, og utvikling av elverommet som et viktig byrom.

Området har utviklet seg med et funksjonsinnhold knyttet til helse, utdanning, kompetansekluster og kreative miljø. Disse funksjoner ønskes styrket og videreutviklet.

Planen skal sikre at Fredrikstad har tilstrekkelig sentrumsnære områder for i dag ukjente framtidige behov for nærings- og boligformål samt offentlige og allmenntilleggsformål.

Grønnstruktur

Åsgårdsfjellet er i landskapsanalysen definert som middels sårbart mht landskap og rekreasjon. Fjellkollen danner en avgrensning av byrommet mot sør. Det er ønskelig å bevare kollen som urørt landskapselement. Evt. bruk av hallene inne i fjellet er mulig så lenge dette ikke er til hinder eller reduserer kvaliteten mht landskap og natur.

Ballastplanteområdet på Røds bruk er definert som svært sårbart mht natur. Området er i flg. rapporten "Biologisk mangfold i Fredrikstad" eneste virkelig intakte ballastplass i Norge. Området avsettes som hensynssone med særlig hensyn til bevaring av naturmiljø. I retningslinjene foreslås at området reguleres til naturvernområde ved regulering av tilgrensende områder.

I tidligere planer er det vist et sammenhengende grøntdrag ut mot "Odden". I dette området er det tenkt blandet formål med park og aktivitetsområder i kombinasjon med offentlige og allmenntilleggsformål i tilstøtende områder. Avgrensningen av dette området er ikke ment eksakt som vist på skissen, men angir et prinsipp. Dette grepet ønskes videreført i denne planen.

Høgskoleparken sammen med deler av elvebredden utgjør også viktige elementer i grønnstrukturen som bør bevares.

Teknisk og sosial infrastruktur

Ved etablering av ny Kråkerøybro og Bjølstadforbindelsen er elva som barriere mellom dagens sentrum og Kråkerøy redusert. I tillegg er man kommet langt på veg med å etablere en indre sentrumsring.

FMV-området er stort. Avstanden fra Stortorget til Odden og til området ved Stene Stål er hhv ca 1300 m og 1500 m i luftlinje. Dette betyr at skal en nå den overordnede målsettingen om redusert CO2-utslipp og redusert bilbruk, og samtidig

utvikle FMV-området som en sentrumsbydel i sterk relasjon til dagens sentrum, må området utvikles med spesielt fokus på gående og syklende. Gangnettet må være finmasket.

Utviklingen langs elverommet skal bidra til å styrke elverommet som et viktig byrom. (se Elverommet)

Det må legges til rette for en ny barne- og ungdomsskole innfor området.

Området rundt tørrdokka, med Sveisehall 1 og 2, er viktig å bevare som en viktig del av den lokale kultur- og industrihistorie. Bevaringstanken er ikke knyttet til funksjon, men mer til bebyggelsens form og volumer. Ambisjonen er at kommunedelplanen skal gi rom for en hensiktsmessig bruk av disse områdene.

Det er en intensjon om at FMV-området skal utvikles som et pilotprosjekt i Framtidens byer med en sterk miljøprofil. Dette krever stor grad av samhandling mellom kommune og grunneier.

Avfallshåndtering er et viktig element i utvikling av en ny bydel. For FMV-området skal det legges til rette for framtidsrettede løsninger for håndtering av avfall.

Det er tidligere sagt at føringene mht utvikling av FMV bør være både robust og fleksibel. Planmessig innebærer det at det trolig være behov for flere områdeplaner. Som grunnlag for utarbeiding av områdeplaner og detaljplaner bør det utarbeides en omforent masterplan/områdeprogram for området.

I og med at det vil ta tid å utvikle hele området, er det ønskelig å legge til rette også for midlertidig funksjoner og aktivitet, som vil kunne øke Fredrikstads innbyggers bruk av området og derigjennom få en økt bevissthet om områdets betydning for Fredrikstad.

11.3.1 Mål

- En utvikling av FMV-området skal bidra til å understøtte og styrke utviklingen av Fredrikstad sentrum. Deler av området skal utvikles som en integrert del av sentrum.
- Utviklingen langs elverommet skal bidra til å styrke elverommet som et viktig byrom.
- Området skal utvikles med god arkitektur og design og ha en høy miljøprofil.
- Området skal utvikles med et variert boligtilbud.
- FMV-området skal kunne utvikles over lang tid.
- Det skal legges til rette for et finmasket gangnett, og for gode sykkelforbindelser.
- Området bør også i utviklingsperioden, inneha funksjoner som bidrar til at området tas i bruk og blir en viktig ressurs for innbyggerne i Fredrikstad.
- Det er en intensjon om at FMV-området skal utvikles som et pilotprosjekt i Framtidens byer med en sterk miljøprofil.
- Avfallshåndtering er et viktig element i utvikling av en ny bydel. For FMV-området skal det legges til rette for framtidsrettede løsninger for håndtering av avfall.

11.4 TILTAK NEDFELT I PLANEN

Tiltak som vises på plankartet

Ballastplanteområdet angis som grønnstruktur med tilhørende hensynssone klasse C.

Det tidligere transformasjonsområdet (gjeldende kommuneplan) vises som hensynssone e.: Område for omforming.

Bestemmelser

Det innføres plankrav til området.

Bestemmelser til sentrumsområdet vil omfatte FMV-området. Til dette området vil det bli stillet flg.funksjonskrav vedrørende kjøpesenteretablering:

- Innenfor området kan det etableres kjøpesenter dersom det i reguleringsplan åpnes for dette.
- Som ledd i planarbeidet ved etablering av kjøpesenter skal det utarbeides analysemateriale som dokumenterer at funksjonen styrker eksisterende bykjerne.

Bevaringsverdig bebyggelse vises med hensynssone for bevaring av kulturmiljø.

Retningslinjer

Retningslinjer til området i kommuneplan 2007-2018 Arealdelen videreføres.

Disse omfatter bl.a. miljøprofilering, kvaliteter knyttet til arkitektur og design, retningslinjer for funksjonsinnhold og bevaring av kulturmiljø. Som et ledd i å oppnå disse målsetningene skal det i forbindelse med reguleringsplaner utarbeides et kvalitetsprogram som definerer en basisstandard for å sikre områdets attraktivitet og kvalitet. I den forbindelse skal også fremgangsmåten for å kartlegge forurensninger i grunnen avklares.

12 SYKEHUSOMRÅDET

12.1 INTRODUKSJON

Sykehuset Østfold skal i 2015 flyttes til Kalnes i Sarpsborg. Arealene som sykehuset i dag benytter vil derfor bli gjenstand for en transformasjon. Sykehustomta ligger på Cicignon og er derfor innenfor det definerte sentrumsområdet. Sykehustomten er på ca 36 mål, og har et bygningsareal på ca 57 000 kvm.

I hht planprogrammet skal en i planarbeidet vurdere framtidig utvikling av området på bakgrunn av funksjonsanalysen, byutviklingsstrategier og i samarbeid med eierinteressene.

12.2 KARAKTERISTIKK / STATUS / PROBLEMBESKRIVELSE

Sykehuset ligger på Cicignon. Et område som, i siste halvdel av 1800-tallet og de første 30-40 årene av 1900-tallet, ble bygget ut etter rutenettsplaner med kvartaler med 60-70 meter bredde og dybde, og gatebredder på ca 12 meter.

Kvartalsstrukturen er med på å gi området dets særpreg.

Grønnstrukturen i området er av meget stor verdi både mht landskap, naturverdi og rekreasjon.

Sykehuset er utviklet over tid og legger i dag beslag på 7 kvartaler. Når sykehusdriften skal flyttes til Kalnes i 2015, og området skal transformeres, er det et overordnet mål å gjenopprette kvartalsstrukturen. Dette vil være i tråd med bestemmelsene i reguleringsplanen for området, som sier blant annet: "Innenfor planområdet skal det legges vekt på å bevare den kulturhistorisk, arkitektonisk eller miljømessig verdifulle bebyggelsen. Ved rehabilitering og fornyelse skal det påses at strøkets særpreg og helhetsmiljø bevares og videreutvikles".

På bakgrunn av funksjonsanalysen og

vurderinger knyttet til hva som bør være det framtidige handelssentrum, er det ikke ønskelig at Cicignon skal utvikles med tunge handels-

funksjoner. Det ønskes primært at området skal være et boligområde, men hvor det åpnes for noe næring. Med næring menes kontor samt nærservice til området. Med utgangspunkt i disse føringene er det gjennomført en mulighetsstudie for etterbruk av sykehusområdet. Studien viser en løsning hvor laboratoriebygget i sin helhet rives og kvartalsstrukturen blir reetablert. Høyblokkene foreslås beholdt. Grønnstrukturen forsterkes ved en parkmessig utforming av området med høyblokkene.



Figur 13 Eksisterende kvartalstruktur videreført på sykehusets område

Illustrasjonene viser en bebyggelse som varierer mellom tre og fem etasjer. Boligfunksjoner utgjør hovedtyngden av bebyggelsen, men det er også tenkt enkelte næringsbygg i området.

Sykehusområdet er stort og vil måtte utvikles over tid. En utbygging med gjenoppretting av kvartalsstruktur er i så måte også et hensiktsmessig redskap for uforutsigbar utbygging over tid. Det er ønskelig at denne kommunedelplanen skal være en robust plan. Det er derfor ikke ønskelig at man nå gir detaljerte føringer mht bebyggelsens form og innhold, men at det kan bestemmes etter hvert som behovene avklares.

Det skal i detaljregulering gjøres vurdering av høyder og skala. Illustrasjoner fra mulighetsstudien skal gi føringer for bebyggelsesstruktur, og hvordan grønnstrukturen styrkes i området. Boligsammensetningen bør være variert, slik at en utvikling av området bidrar til å nå målet om økt mangfold i sentrum.



Figur 14 Urbane kvartaler og "Campus" sammenhengende grøntområde

12.3 MÅLBESKRIVELSE

- Kvartalsstrukturen skal gjenopprettes.
- Grønnstrukturen skal videreutvikles og viktige sammenhenger skal sikres.
- Området skal ha høy miljøprofil og god design,
- Området skal primært utvikles som boligområde, men med noe næring.
- En utvikling av området vil bidra til økt mangfold i sentrum.

12.4 TILTAK NEDFELT I PLANEN

Tiltak som vises på plankartet

Området avsettes til kombinert bebyggelse og anleggsformål.

Det legges en hensynssone på området.

Bestemmelser

Det skal stilles plankrav og krav om gjenopprettelse av kvartalsstrukturen.

Før riving tillates skal det foreligge igangsettingstillatelse for nye tiltak.

Området kan inneholde funksjoner som bolig, næring (kontor, offentlig og privat tjenestetilbud og annen nærservice til området).

Retningslinjer

Det knyttes retningslinjer til området, med henvisning til mulighetsstudien. Videre stilles det krav om høy miljøprofil med bærekraftige løsninger, og med meget høy arkitektonisk formgivning og design. Det stilles krav til miljøprogram med fokus på energiøkonomisering, transport og avfall.

Boligsammensetningen innenfor området som helhet skal være variert, slik at man oppnår et mangfold mht beboere.

13 GRØNLI OG DAMMYR

13.1 INTRODUKSJON

Dagens jernbanetrase og stasjonslokalisering ligger slik det ble etablert i 1879, som et grep i den tids byutvikling. Denne lokaliseringen er ikke optimal mht ønsket framtidig byutvikling, hvor Sentrum/Grønli er et av tyngdepunktene i bytriangelet Gamlebyen – FMV – Sentrum/Grønli.

Dammyr har en svært sentral beliggenhet i fht det overordnede vegnettet, men området har i dag forholdsvis dårlig adkomst. Utviklingen av Dammyr vil i sterk grad påvirkes av framtidig jernbane og riksvegløsning.

I et byutviklingsperspektiv er det et mål å få til en helhetlig utvikling av infrastrukturen i området, med kollektivknutepunktet som en viktig motor.

13.2 KARAKTERISTIKK / STATUS / PROBLEMBESKRIVELSE

Jernbaneverket har utarbeidet langsiktige planer for omlegging av jernbanelinje gjennom Fredrikstad og flytting av stasjonen til Grønli. Framtidig jernbanetrase er vist i gjeldende sentrumsplan og kommuneplan. I gjeldende kommuneplan og gjeldende sentrumsplan er området på Grønli definert som "uspesifisert byggeområde". Området på Dammyr er i gjeldende sentrumsplan definert som byggeområde "erverv" og blandet bolig og næring.

Det er i dag store kapasitetsproblemer på innfartsåra, rv 110, som går parallelt med jernbanen gjennom Dammyr. Mellom Grønli og St.croix er det behov for 4 felt. Denne strekningen er en del av den indre sentrumsringen, som er et av hovedgrepene i ønsket byutvikling, og som derfor må realiseres så tidlig som mulig. Så lenge det ikke er tatt endelig stilling til hvordan utviklingen av jernbanen gjennom Østfold skal skje, er det også uklart hvordan arealdisponeringen langs dagens riksveg og jernbanetrase gjennom Fredrikstad vil være.

Dersom dobbeltspor utvikles med stasjon på Grønli, vil dagens jernbanelinje kunne benyttes til riksvei. Dersom det tar mange år før en fra statens side kan prioritere dobbeltspor og ny stasjon, må kapasitetsforbedringen pr rv 110 skje ved en vegutvidelse inn mot Apenesfjellet, i stedet for å kunne ta i bruk eksisterende jernbanetrase.

Dersom kravet om høyhastighetsbane medfører at dobbeltsporet legges utenfor Fredrikstad sentrum, og at Fredrikstad eventuelt blir en endestasjon for Intercity-tog, er det uklart hvorvidt man skal benytte eksisterende stasjon, eller om man kan tenke en ny stasjon i Dammyrområdet som innehar nødvendig krav mht kurvatur.

Samferdselsdepartementet har stilt krav om at dobbeltspor og høyhastighetsbane skal være gjenstand for en KS1. Hva som blir konklusjonen på denne er for tidlig å si. Det er imidlertid viktig at Fredrikstad i denne rullering av kommunedelplan ikke legger begrensninger i fht eventuelle framtidige løsninger. Det anbefales derfor at

Grønli og Dammyr defineres som en hensynssone. Og at utbygging i området ikke kan skje før infrastrukturløsning for bane og veg er avklart.

Østfold fylkesting har vedtatt at framtidig jernbaneutvikling, i første omgang må fokusere på intercityløsning mellom Oslo og Østfoldbyene, med stasjonslokalisering i bysentra.

13.3 MÅLBESKRIVELSE

- Området på Grønli utvikles til et moderne stasjonsområde for persontransport, med jernbanestasjon og bussterminal som en godt integrert del av bysentrum, i god tilknytning til sykkelhovednettet og det overordnede vegnettet, og med tilstrekkelig parkeringsdekning.



Figur 15 Skisse over mulig framtidig veg- og jernbaneløsning på Grønli

13.4 TILTAK NEDFELT I PLANEN

Tiltak som vises på plankartet

Området er avsatt for utbygging av ny jernbanestasjon og videreføring av ny jernbanetrase, samt utbygging av 4 felt rv 110.

I plankartet vises dette med hensynssone b) Sone med særlig krav til infrastruktur og rekkefølgekrav mht infrastruktur. Hensynssonens avgrensning tar høyde for både en utvikling med ny jernbanetrase og stasjon på Grønli, og en utvikling hvor dagens jernbanetrase ligger fast og da med utvikling av en 4 felt rv inn mot Apenesfjellet. Det vises også en hensynssone langs eksisterende jernbanelinje og rv 110 fra Ørebekk og til St.hansfjellet.

Nåværende jernbane og framtidig nytt dobbeltspor vises på kartet.

Bestemmelser

Innenfor hensynssonen tillates det ikke arbeid og tiltak som kan være til hinder for gjennomføring av framtidig veg og baneløsninger, eller medfører økte kostnader for framtidig veg- og baneløsninger. Det stilles også rekkefølgekrav.

14 GAMLEBYEN

14.1 INTRODUKSJON

Festningsbyen ved Glomma er unik som bydannelse i Norge. Den fikk sin nåværende form omkring 1750. Dette gjelder festningsanleggene så vel som byplanen. Selve bebyggelsen har en mer skiftende alder ettersom den har vært fornyet etter de mange branner som har herjet stedet.



I byomformingsstrategien er Gamlebyen ett av tre tyngdepunkt, den historiske bydelen, som også er byens viktigste markedsføringskort. Gamlebyen med Kongsten fort er foreslått innlemmet i kommunedelplan for Fredrikstad byområde.

14.2 KARAKTERISTIKK / STATUS / PROBLEMBESKRIVELSE

Gamlebyen er regulert ved plan nr. 420 vedtatt 29.01.98. Området er i sin helhet regulert til *spesialområde bevaring*. Formålsbestemmelsen i reguleringsplanen sier at "Hensikten med reguleringsplanen og -bestemmelsene er å verne, bevare og eksponere dette arkitektoniske og kulturhistorisk særegne by- og festningsområde. Det er vesentlig at området skal være en levende bydel i Fredrikstad, men en videreutvikling må baseres på det historiske fundament og innenfor rammen av antikvariske hensyn."

Siden reguleringsplanen ble vedtatt har det skjedd endringer i bydelen:

- Forsvaret har avviklet sin aktivitet i Gamlebyen. Forsvarets bygninger og anlegg eies og forvaltes av Forsvarsbygg, men leies ut til aktører innen kunst- kultur- og kompetansebransjen. Dette ble avklart i samråd med kommunen og interessegrupper i Gamlebyen da det ble klart at avviklingen ville bli et faktum. Forsvarets bygninger har imidlertid formål "offentlig bebyggelse" i reguleringsplanen. Dette medfører at bruksendringer til feks kafé, galleri eller kontorer er avhengig av dispensasjon fra reguleringsformålet.
- Forsvarets bygninger og anlegg er fredet etter kulturminneloven ved forskrift FOR11208. Alle endringer innvendig og utvendig på fredete bygninger og anlegg skal vurderes og behandles etter kulturminneloven av Riksantikvaren før en eventuell byggesak kan behandles av kommunen.

14.2.1 Utvikling og vern

Det har de siste årene vært en økende interesse for eiendomsutvikling i Gamlebyen, og ønske om tyngre utnyttelse av eksisterende bygningsmasse, for eksempel ved innredning av loft til boligrom og oppdeling til flere, mindre boenheter. Dette medfører behov for flere parkeringsplasser, flere beboere må dele begrenset uteoppholdsareal, og utviklingen medfører økt behov for "fremmedelementer" på bygningenes eksteriør i form av bl.a. takvinduer og utvendige rømningsinnretninger. Økt antall små boenheter kan medføre økt "gjennomtrekk" av beboere og dermed lavere grad av identitets- og ansvarsfølelse ifht bl.a. bevaring og brannsikkerhet.

Reguleringsbestemmelsene for den delen av Gamlebyen som ikke er fredet, fokuserer på at bevaring skal være en premiss for utvikling av bydelen.

Reguleringsplanen har retningslinjer som også skal legges til grunn for tiltak i Gamlebyen.

Det er gjennom årene utarbeidet og vedtatt flere planer for bydelen, f.eks fargeplan for Gamlebyen, skiltplan, trafikk- og parkeringsplan og brannsikkerhetsplan. Disse er utarbeidet av ulike etater og utvalg og er i liten grad samlet og gjort kjent.

Byggesaker i Gamlebyen undergis særskilte vurderinger og høringer, og skal oversendes Riksantikvaren, Fylkeskonservatoren, Brannsjefen og andre relevante høringsinstanser til uttalelse før behandling.

15.2.2 Trafikk / parkering

Reguleringsplan for Gamlebyen har følgende bestemmelse for parkering: "Ved nybygg, hovedombygging og lignende som forutsetter byggetillatelse kan det kreves at det på egen tomt avsettes plass til biloppstilling og utearealer for beboernes behov. Behovet skal vurderes konkret i den enkelte byggesak og bestemmes ut fra antikvariske og andre relevante hensyn."

Parkerings- og trafikksituasjonen er et tilbakevendende tema blant interessegrupper i Gamlebyen. Fra flere hold savnes reelle vurderingskriterier og klare bestemmelser når det gjelder parkering og trafikk, bl.a. i forhold til behov, kapasitet, alternative parkeringsmuligheter utenfor vollene, og i forhold til hvor mye trafikkbelastning (rystelser) bygninger og grunnforhold tåler.

En gjennomgang av matrikkelen og oversikt over utstedte p-kort viser at parkeringsbehov etter gjeldende vedtekter er rundt 700 p-plasser, mens antall parkeringsplasser er 311. Pr 01.07.2010 var det utstedt 187 beboersone-parkeringskort.

15.2.3 Brannsikring

Gamlebyen er et historisk anlegg av nasjonal betydning og med internasjonal interesse. Brann i trehusbebyggelsen er en av de største trusler mot dette miljøet. Prosjektet "Brannsikring i Gamlebyen" ble startet på 1990-tallet. Deltakere i prosjektet er representanter fra Gårdeierforeningen, Foreningen Gamle Fredrikstad, Fylkeskonservatoren i Østfold og Fredrikstad kommune.

Med midler fra blant andre Riksantikvaren, UNI og Fredrikstad kommune er det installert branneteksjonssystemer, branncellebegrensende vegger og vanntåkesystemer på flere eiendommer i Gamlebyen. Samhandlingsprosjektet har gitt gode resultater og arbeidet vil fortsette.

15.2.4 IKON-prosjektet

IKON (Interregionalt KulturOpplevelsesNettverk) arbeider for å gjøre regioners kulturhistoriske arenaer attraktive og verdt å besøke. I Gamlebyen er det mange aktører som driver ulik virksomhet, og det er mange aktiviteter, arrangement og besøkende. Det igangsatt et IKON-prosjekt i Gamlebyen med mål om å koordinere og samkjøre aktivitetene og komme fram til en samarbeids-/organisasjonsmodell. Arbeidsgruppen i prosjektet er 14 offentlige og private sentrale aktører i Gamlebyen.

14.3 MÅLBESKRIVELSE

Utvikling av en kulturhistorisk unik bydel med vern som hovedpremiss for alle tiltak/utvikling av Gamlebyen .

14.4 TILTAK NEDFELT I PLANEN

Tiltak som vises på plankartet

Hensynssone **H730_55** Båndlegging etter kulturminneloven

Hensynssone **H710_10** Båndlegging etter Plan- og bygningsloven.

Bestemmelser

Gamlebyen omfattes av endrede parkeringsbestemmelser i ny plan.

Retningslinjer

Hensynssone **H730_55** (Gamlebyen): Båndlagt etter kulturminneloven og etter plan- og bygningsloven. Forsvarets bygninger er avsatt til offentlig formål/offentlig bebyggelse. Disse byggene vil etter hvert påregnes å bli bruksendret til annet formål, aktuell fremtidig bruk vil være innenfor områdene kunst, kultur og kompetanse.

Byggesaker i Gamlebyen undergis særskilte vurderinger og høringer. Saker skal oversendes Riksantikvar, Fylkeskonservator, Brannsjefen og andre relevante høringsinstanser.

15 RISIKO OG SÅRBARHET

15.1 INTRODUKSJON

Kommunen vektlegger i sitt sikkerhets- og beredskapsarbeid at det er en sammenheng fra de overordnede/strategiske vurderingene til detaljplaner. I dette kapitlet omtales de forhold som synes å ha størst betydning innenfor Fredrikstad byområde. I planprogrammet for kommunedelplan for Fredrikstad byområde er det fastsatt at klimatilpasning skal tillegges stor vekt.

Tabellen nedenfor angir hvilke farer som er vurdert i dette planarbeidet.

Aktuelle farer	Vurdering
1. Naturfarer	
Overvann	Er vurdert i denne analysen
Havnivåstigning/vanninntrengning	Er vurdert i denne analysen
Stormflo	Er vurdert i denne analysen
Flom og erosjon	Er vurdert i denne analysen
Skred(kvikkleireskred, jordskred, fjellskred, snøskred)	Er vurdert i denne analysen
Skog- og gressbrann	Vil bli vurdert på et seinere tidspunkt i kommunens overordnede ROS-analyse.
Ekstremvær – nedbør; regn, snø, urbanflom og vind; storm og orkan	Er vurdert i denne analysen
Radon	Er vurdert i denne analysen
2. Menneske- og virksomhetsbaserte farer	
Uhell/ulykker med farlig gods	Vil bli vurdert på et seinere tidspunkt i kommunens overordnede ROS-analyse
Forurensing	Er vurdert i denne analysen.
Oppbevaring og bruk av eksplosiv vare	Vil bli vurdert på et seinere tidspunkt i kommunens overordnede ROS-analyse
Storbrann	Vil bli vurdert på et seinere tidspunkt i kommunens overordnede ROS-analyse. Gjennom å følge teknisk forskrift stilles det krav til tiltak som begrenser faren for storbrann.
Ulykker med transportmidler (jernbane, fly, tankskip, fartøy til kai, større trafikkulykker, farlig gods)	Vil bli vurdert på et seinere tidspunkt i kommunens overordnede ROS-analyse.
Fysisk ødeleggelse av kritisk infrastruktur	Vil bli vurdert på et seinere tidspunkt i kommunens overordnede ROS-analyse.
Sårbare objekter	Vil bli vurdert på et seinere tidspunkt i kommunens overordnede ROS-analyse.
3. Andre hendelser	
Epidemier	Vil bli vurdert på et seinere tidspunkt i kommunens overordnede ROS-analyse.
Pandemier	Vil bli vurdert på et seinere tidspunkt i kommunens overordnede ROS-analyse.
Dyresykdommer	Vil bli vurdert på et seinere tidspunkt i kommunens overordnede ROS-analyse.

Det er valgt en kvalitativ tilnærming uten tallfesting av sannsynlighet og konsekvenser.

15.2 KARAKTERISTIKK / STATUS / PROBLEMBESKRIVELSE

15.2.1 Radon

Fredrikstad kommune ligger i et geologisk område med forhøyet radoninnhold i grunnen. Forskrift om tekniske krav til byggverk (byggteknisk forskrift) § 13-5, stiller krav til radonforebyggende tiltak.

15.2.2 Havnivåstigning, stormflo, flom og erosjon, skred, overvann og klimatilpasning

Fredrikstad har gjennom deltakelsen i Framtidens byer forpliktet seg til å delta i arbeidet med å utvikle byområder med lavest mulig klimagassutslipp og godt bymiljø. Hovedmålet er å redusere de samlede klimagassutslippene samt utvikle strategier for å møte framtidige klimaendringer.

Klimatilpasning er definert som "Den evnen et system har til å tilpasse seg klimaendringer – inklusive klimavariasjoner og ekstremere – for å begrense potensielle skader, dra fordeler av mulighetene eller håndtere konsekvensene". At klimaendringer kommer til å skje betraktes som gitt.

Fredrikstad kommune deltar i NORADAPT-prosjektet og fått beregnet havnivåstigning, maksimal 100-års stormflo, nedbør, temperatur og vind fram til 2100. Tilpasningen i denne kommunedelplanen blir hvordan en skal kunne begrense konsekvensene av hendelser, dvs. hvordan redusere sårbarheten mht klimaendringer.

Gjeldende kommuneplan, del 7 Samfunnssikkerhet og beredskap inneholder føringer for flomsikkert nivå 2,0m og også ras. Her henvises det til NVEs flomsonekart for Fredrikstad-Sarpsborg 2006.

Havnivåstigningen i 2100 er beregnet til 0,87m (inkl. usikkerhet) og 100-års stormflo til 2,53m (inkl. usikkerhet). Det er tatt hensyn til landhevingen i perioden.

Prognoser for nedbør viser en svak økning i årsnedbør, og det forventes økt nedbørintensitet. Endring av temperatur og vind anses ikke å ha betydning for arealplanleggingen i seg selv, men temperaturøkningen kommer til uttrykk gjennom havnivåstigningen.

Havnivå, flom og stormflo

Klimaendringene vil få innvirkning på havnivå og stormflo i Fredrikstad.

Det foregår internasjonalt en kontinuerlig utvikling av modeller for beregninger av fremtidig klimautvikling parallelt med internasjonale politiske diskusjoner om utslippsreduksjoner.

I Norge er det bl.a. nedsatt et NOU utvalg som innen 1. november 2010 skal legge fram en utredning som skal omhandle samfunnets sårbarhet og behov for tilpasning til konsekvensene av klimaendringene.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) innehar rollen som sekretariat for den nasjonale satsingen på klimatilpasning. Sekretariatet skal blant annet arbeide for å gjøre kunnskap om konsekvenser av klimaendringer kjent, og gi oversikt over utfordringer knyttet til klimatilpasning. Direktoratet har under arbeid en veiledning om tilpasning.

I 2008 ga DSB og Bjerknessenteret ut en rapport om framtidig havnivåstigning for norske kystkommuner. Rapporten ble revidert i september 2009. Det er selvfølgelig

knyttet usikkerhet til beregningene. Dette drøftes inngående i rapporten og usikkerheten uttrykkes også i de anbefalte tabeller.

Fredrikstad kommune finner det riktig pr. dags dato å legge denne rapporten til grunn for de fremtidige hav/stormflo-nivåer. Samtidig må kommunen sikre en kontinuerlig ajourføring i henhold til de internasjonale og nasjonale beregninger som foreligger. Dette vil for eksempel bety at avklaring av hvilke havnivåverdier som en saksbehandling av utbyggingsprosjekter skal forholde seg til vil måtte skje på det tidspunktet behandlingen finner sted.

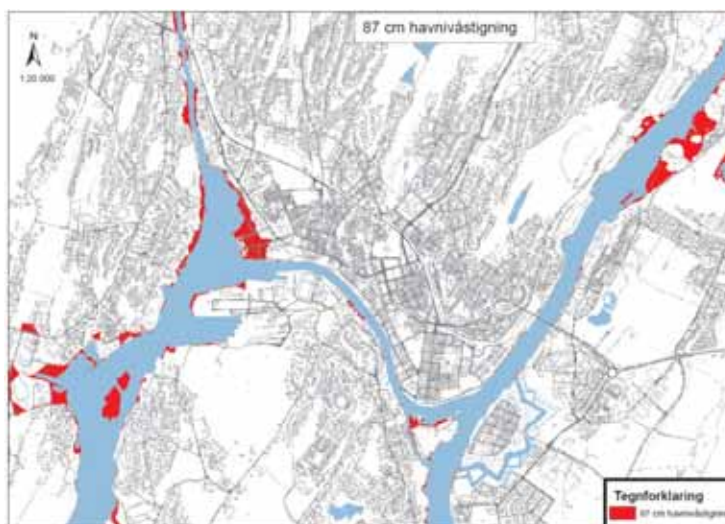
Følgende tabell legges til grunn for hav/stormflo-nivå i Fredrikstad frem til år 2100.

Relativt år 2000	2050	2050	2050	2100	2100	2100
Kommune	Landheving (cm)	Beregnet havstigning i cm (usikkerhet -8 /+14cm)	100 års stormflo (usikkerhet -8 /+14cm)	Landheving (cm)	Beregnet havstigning i cm (usikkerhet -20 /+35cm)	100 års stormflo (usikkerhet -20 /+35cm)
Fredrikstad	19	12 (4 – 26)	172 (164 – 186)	38	52 (32 – 87)	217 (197 – 252)

Kommunens valg av tilnærming til fremtidig havnivå må både ta hensyn til den usikkerhet som beregningene viser, og det ansvar kommunen har i fht saksbehandling og mulige skader/ulykker som kan skyldes havnivå. Det anbefales derfor at kommunen tar utgangspunkt i de høyeste havnivåverdiene (maks usikkerhet) og legger disse til grunn for hvilke arealsoner der det må utøves særskilte risiko- og sårbarsvurderinger fra sak til sak.

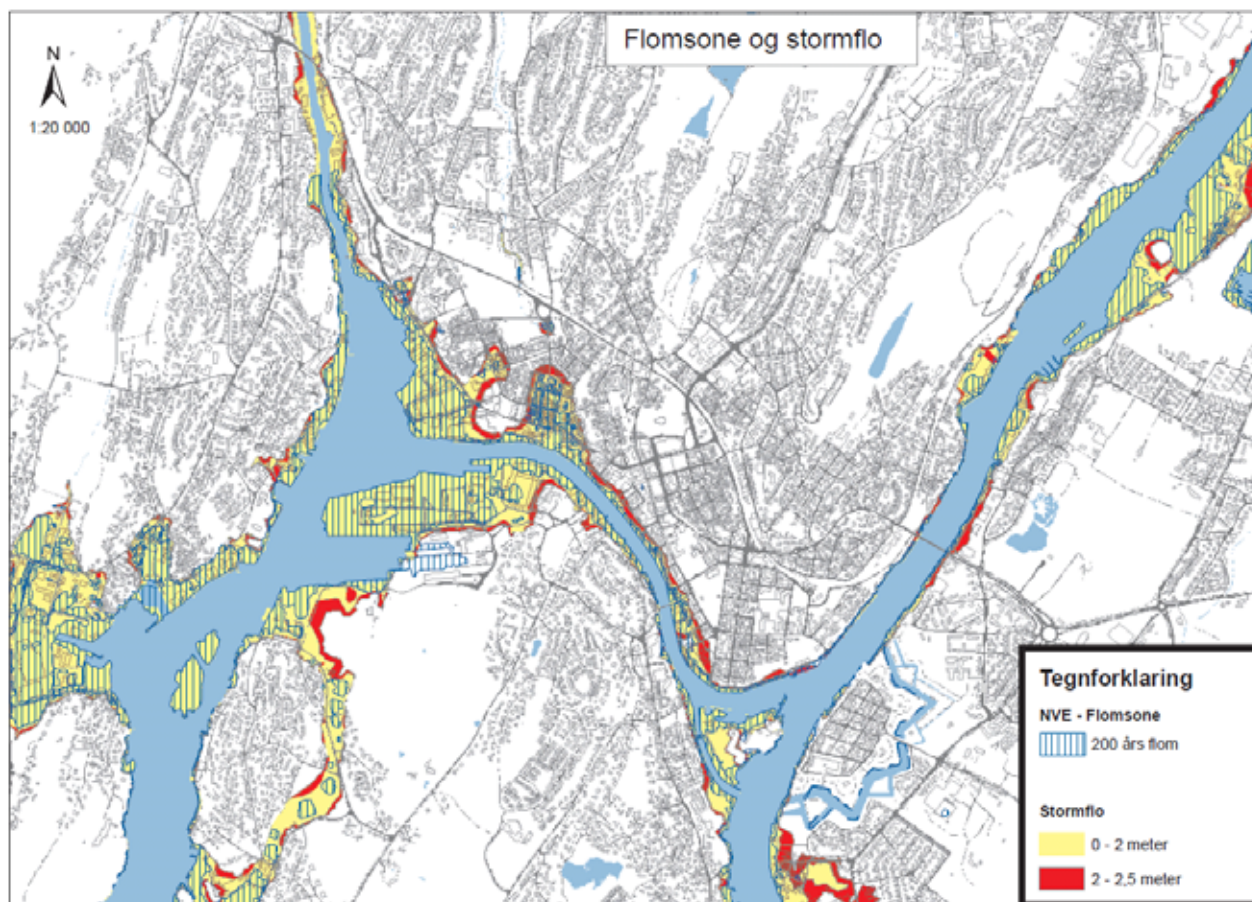
Havnivåstigningen i 2100, som er beregnet til 0,87m, er isolert sett beskjedne. Den vil berøre noen lavtliggende kjellere i eksisterende bebyggelse.

Utfordringene vil først og fremst være knyttet til stormflo. 100-års stormflo (2,53m inkl. usikkerhet) vil først og fremst berøre Trosvikstranda, Holmen og Værste. Arealene er industri, bolig, næring og trafikkarealer.



Figur 16 87 cm havnivåstigning i 2100

I det videre planarbeidet legges 100-års stormflo til grunn.



Figur 17 Flomsone og stormflo

Skred

NGI-rapport "Program for økt sikkerhet mot leirskred" datert 10. oktober 2005, dekker ikke planområdet. Innenfor byområdet er det områder under marin grense, noe som gjør at det kan finnes kvikkleiresoner i grunnen. Det har ikke vært gjort ytterligere kartlegging som en del av dette planarbeidet. I planbestemmelsene vil det imidlertid bli stilt krav om dokumentasjon av sikker byggegrunn for tiltak i alle områder under marin grense. (Jf ny pbl §4-3).

I forbindelse med *Framtidens byer* har met.no forsøkt å finne en sammenheng mellom vær og kvikkleireras. Noen slik sammenheng er ikke dokumentert. Kvikkleireras skyldes terrenginngrep.

Grunnvann

Grunnvannsnivået vil kunne bli påvirket lokalt under store, tette flater. Dersom infiltrasjon av nedbør hindres, vil grunnvannsnivået kunne synke. Siltholdige masser med god kapillær ledningsevne vil likevel kunne opprettholde grunnvannsnivået. I Fredrikstad er det hovedsakelig leire som har liten evne til å lede vann. Noen eldre bygninger (f eks domkirken og biblioteket) ligger på tømmerflåter. Dersom grunnvannstanden synker, vil tømmerstokkene bli eksponert for luft, råtne, og bygningene vil få setningsskader. Det finnes målestasjoner for grunnvannsnivået i Gamlebyen, men i Fredrikstad sentrum har det vært midlertidige målinger i forbindelse med utbygginger. Disse kan tas i bruk om ønskelig. Det ligger dermed delvis til rette for å etablere en grunnvannsovervåking for sentrum.

Nedbør

Den eldste delen av sentrum ligger langs elva ved utløpet av flere bekker. Disse er gjennom tiden blitt lukket, og etter hvert som byen vokser utover, vil avrenningsforholdene til disse gamle vannveiene endre karakter og flomfaren øker som følge av mer tette flater.

Økt nedbør på årsbasis som følge av klimaendringer blir trolig ikke noe stort problem, men det forventes at intensiteten vil øke. Dette kan føre til problemer fordi ledningsnettene er bygd ut under andre forhold, og nedbørfeltene er endret ved økt utbygging, steinsetting og asfaltering. En større del av arealene er ugjennomtrengelig for vann, og avrenningsintensiteten øker. Dette kan føre til skader nedstrøms. Sikre flomveier for ekstremnedbør er en utfordring fordi arealene i hovedsak er utbygd.

Økt nedbørsintensitet sammen med havnivåstigning forventes å gi hyppigere flomsituasjoner i framtiden.

Det pågår nå en mulighetsstudie for å se på muligheter og konsekvenser ved en gjenåpning av Veumbekken i Holmegata. I dag går bekken i kulvert. I tillegg til at det er store utfordringer i området mht håndtering av overvann ved store nedbørsintensiteter, er kulverten i såpass dårlig forfatning at tiltak må gjennomføres. I dag er det redusert akseltrykk for kjøring i Holmegata. I plankartet legges det en hensynssone b) i traseen hvor en vurderer gjenåpning av Veumbekken.

Kommuneplan 2007-2018 under kapittel 7, samfunnssikkerhet og beredskap, angir kote +2 som nedre grense for vannsikre installasjoner. Det praktiseres i dag en restriktiv holdning til fradeling og regulering i flomutsatte områder. Sentrumsområdet er blant de mest utsatte, men dette er ikke omtalt i tidligere sentrumsplan.

Kommunen har utarbeidet en overvannsrammeplan. Hovedprinsippene er:

- Ved utbygging skal det gjennomføres tiltak slik at maksimal avrenning ikke øker utover dagens avrenning.
- Det skal vurderes flomveier for flomsituasjoner utover dimensjonerende avrenningssituasjon.
- Overvann skal håndteres lokalt.

Dette legges til grunn for utforming av bestemmelser og retningslinjer.

15.2.3 Støy

I kommuneplan 2006-2017 er visjonen "Fredrikstad er et attraktivt samfunn hvor det er godt å bo for alle...." Støy er en kilde til støyplager. Å begrense konsekvensene av støy innebærer at vurderinger knyttet til støy kommer tidlig inn i planprosessene.

Kommuneplanen 2007-2018 legger til grunn at all arealplanlegging og utbygging skal legge til grunn Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). For eksisterende forhold gjelder

Forurensningsforskriftens kapittel 5 "Støy – kartlegging, handlingsplaner og tiltaksgrenser for eksisterende virksomheter" datert 01.01.05.

Hovedformålet med retningslinjen er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer samt ivareta stille og lite støypåvirkede natur- og friluftsområder.

Skal en forebygge støyproblemer er det viktig at man så tidlig som mulig i planleggingen vurderer tiltakets egnethet i fht støy..

Retningslinjen (T-1442) anbefaler at kommunene skal utarbeide støysonekart og at kartene skal synliggjøres i kommuneplan. Fredrikstad kommune har pr i dag ikke utarbeidet et støysonekart som kan legges til grunn for dette planarbeidet.

Støyeksposering har betydning for folks helse. Å tilby uteområder, også innenfor byområdet, som kan bidra til avstressing er viktig for å skape et byområde som er godt å bo og være i. Med økt fortetting i og rundt sentrum er det viktig å ivareta og videreutvikle slike kvaliteter. Retningslinjene anbefaler at det kartlegges og defineres "stille områder", av hensyn til helse og trivsel. Stille områder defineres som områder som etter kommunens vurdering er viktige for rekreasjon, natur- og friluftsinnteresser og som er ønskelig å bevare som stille og lite støypåvirkete, eller områder en har som mål å utvikle til stille områder.

Forurensningsforskriften stiller krav om at kommunen innen 2013 skal ha utarbeidet handlingsplaner, hvor blant annet tiltak for å bevare stille områder skal omtales.

Stille områder i Fredrikstad er ikke definert pr i dag. I sentrumsområder generelt representerer parker og kirkegårder slike områder. Dette gjelder også i Fredrikstad. Av spesielt viktige områder bør Isegran, grønnstrukturen rundt Gamlebyen og dammene på Nabbetorp trekkes fram. Disse omtales nærmere under temaet grønnstruktur.

15.2.4 Forurensning

Tiltak for å redusere luftforurensning på reguleringsplannivå er begrenset. For å redusere luftforurensning samt begrense konsekvensene av luftforurensning er det derfor viktig å gjøre vurderinger av områdets egnethet for utbygging i en tidlig planfase.

Miljøverndepartementets forslag til retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging skal legges til grunn.

Det kan være samspillseffekter mellom støy og luftforurensning som øker plagen/helserisikoen. Ved vurderinger av luftforurensning og støy bør man alltid se på den totale påvirkningen.

Bygg- og anleggsvirksomhet kan generere støv som medfører ulemper for anleggets naboskap. Retningslinjen gir føringer for begrensning av luftforurensning fra bygg- og anleggsvirksomhet for kommunenes arbeid med reguleringsbestemmelser og vilkår i rammetillatelser etter plan- og bygningsloven. Innenfor planområdet må man forvente forurenset grunn. Før bygge- og gravearbeider tar til skal det gjennomføres undersøkelser for å avdekke mulige forurensninger (forurensningsforskriften kap 2). Funn skal følges opp med tiltaksplaner slik at ytterligere forurensning unngås, og slik at forurensningene ikke spres eller er til skade for miljø og helse. Til hjelp for å vurdere hvilke områder som er forurenset, har kommunen utarbeidet et aktsomhetskart.

15.2.5 Høyspent

Strømforsyningsnettet i Fredrikstad består av regionalt høyspentnett som eies av Hafslund og lokalt distribusjonsnett som eies av Fredrikstad Energi og Fortum Distribusjon. Det regionale nettet er i spenningsnivået 45-132 kV mens det lokale distribusjonsnettet er i størrelse 5-20 kV. Jf ny pbl § 11-7 nr. 2 skal overføringsledninger for kraft med spenning over 22 kV merkes av i plankartet.

15.2.6 Tipplass for snø

I dag benyttes Glomma, ved Tollboden, som tipplass for snø. Dette kan videreføres. Det er derfor viktig å sikre tilgjengelighet til kaikanten for tunge kjøretøy.

15.2.7 Transportsystemet

Transportsystemet i Fredrikstad, og da spesielt vegtransporten, er svært sårbart. Gjennom arbeidet med Fredrikstadpakken og Konseptvalgutredning for transportsystemet i Nedre Glommaregionen, har Bystyret vedtatt en tiltakspakke. I hht planprogram for dette planarbeidet skal KVVU'en legges til grunn.

15.3 MÅLBESKRIVELSE

- Målet med klimatilpasning er å bidra til et mer robust bysamfunn hvor konsekvenser av klimaendringer søkes minimert.
- Det er et mål å forebygge helseeffekter av støy gjennom god arealplanlegging og vurdering i tidlig planfase.
- Det er en intensjon om å ivareta dagens parker og grøntområder med funksjon som stille områder.
- Det er et mål å forebygge helseeffekter av luftforurensning og forurenset grunn gjennom god arealplanlegging og vurdering i tidlig planfase.

15.4 TILTAK NEDFELT I PLANEN

Tiltak som vises i plankartet

- Hensynssone b) i Holmegata.
- Områder som er utsatt for flom er vist som hensynssone a). Dette gjelder områder under kote +2,5 m.

Bestemmelser

Krav mht: radonsikring, kotehøyde +2,5 for vannsikre installasjoner, dokumentasjon av sikker byggegrunn, håndtering av overvann, støy og luftforurensning og grunnforurensning.

Retningslinjer

Det knyttes retningslinjer til temaene overvann og støy. Mht støy viser retningslinjene en intensjon om å ivareta dagens parker og grøntområder med funksjon som stille områder.

V: ANDRE TEMA

16 OVERFØRINGSANLEGG FOR ELEKTRISK ENERGI, TELEKOMMUNIKASJON OG FJERNVARME

16.1 KARAKTERISTIKK / STATUS / PROBLEMBESKRIVELSE

Strømforsyningsnettet i Fredrikstad består av regionalt høyspentnett som eies av Hafslund og lokalt distribusjonsnett som eies av Fredrikstad Energi og Fortum Distribusjon. Det regionale nettet er i spenningsnivået 45-132 kV mens det lokale distribusjonsnettet er i størrelse 5-20 kV. Innenfor planområdet er det ingen kraftlinjer med spenningsnivå over 45 kV.

Det finnes i dag omfattende nett for formidling av tele- og datatjenester i form av kabler i hovedsak langs vei og gatenettet i kommunen. Traseene er en del av den tekniske infrastrukturen, men fremkommer ikke som eget formål i plankartet.

Fredrikstad Fjernvarme AS har fått konsesjon for å bygge et fjernvarmenett i sentrale deler av Fredrikstad. Se kart.

Gjeldende planer går ut på å bygge ut levering av 40-50 GWh. Det er vedtatt tilknytningsplikt i konsesjonsområdet for alle nye bygg og hovedombygginger.

16.2 MÅLBESKRIVELSE

Målene er sammenfallende med mål i kommuneplanens arealdel.

- Det legges til rette for fjernvarme i de sentrale deler av kommunen.
- Tilby fjernvarme til alle nye bygg og eksisterende bygg med vannbåren varme i konsesjonsområdet.

16.3 TILTAK NEDFELT I PLANEN

Tiltak som vises i plankartet

Ingen

Bestemmelser

Det knyttes bestemmelser til fjernvarme

17 RENOVASJON

17.1 KARAKTERISTIKK / STATUS / PROBLEMBESKRIVELSE

Det foreligger et forslag til renovasjonsforskrift for Fredrikstad kommune. Det tas sikte på at forskriften skal politisk behandles høsten 2010. Formålet med forskriften er:

- Å sikre miljømessig, samfunnsøkonomisk og helsemessig tilfredsstillende oppsamling, innsamling, transport, gjenvinning og sluttbehandling av alt husholdningsavfall.
- Å bidra til å realisere de forpliktelser kommunen er pålagt ved lov og de mål, om avfallsreduserende tiltak og håndtering av avfall, som kommunen har vedtatt.

Det er i dag en utfordring å få etablert moderne oppsamlings- og innsamlingssystemer for husholdningsavfall, som undergrunnssystemer og avfallssug. Utfordringene er at disse løsningene medfører merkostnader for utbygger. Renovasjonsmyndigheten har pr i dag ikke verktøy som gjør at man kan stille krav til teknisk løsning.

17.2 MÅLBESKRIVELSE

Sikre miljømessig, samfunnsmessig og helsemessig tilfredsstillende renovasjon.

17.3 TILTAK NEDFELT I PLANEN

Tiltak som vises i plankartet
Ingen.

Bestemmelser

Det knyttes bestemmelser til renovasjonsløsning, og til utarbeidelse av renovasjonsteknisk plan.

Retningslinjer

Det knytter retningslinjer til renovasjonsløsning i transformasjonsområdene.

VI: KONSEKVENSVURDERING

I hht plan og bygningsloven skal det redegjøres for hvordan planen ivaretar nasjonale mål og retningslinjer, og overordnede planer for arealbruk. Videre skal det redegjøres for miljø- og samfunnsmessige konsekvenser knyttet til endringer i planen i fht tidligere planer.

11.1 PLANEN SETT I FORHOLD TIL NASJONALE MÅL OG RETNINGSLINJER, OG OVERORDNEDE PLANER FOR AREALBRUK

11.1.1 Framtidens byer

Framtidens byer er et samarbeidsprogram mellom staten og kommuner for å utvikle byområder med lavest mulig klimagassutslipp og godt bymiljø. Hovedintensjonen med kommunedelplan for Fredrikstad byområde er å styrke byområdet, både kvalitetsmessig og som tyngdepunkt i kommunen og regionen. Et attraktivt og levedyktig byområde er i seg selv miljøvennlig i og med at det reduserer byspredning.

Med betydelig økt fortetting er det vesentlig også å få til en redusert bruk av bil. Hvis ikke vil man få svært vanskelige trafikk- og miljøforhold i sentrum. Med økt fortetting vil man imidlertid legge til rette for kortere reiser og derigjennom et økt potensial for bruk av sykkel, ferge, buss og gange.

11.1.2 Energibruk

Planen legger til grunn at bygg innenfor konsesjonsområde for fjernvarme skal tilknyttes fjernvarmeanlegg. Planen stiller ikke strengere krav enn hva teknisk forskrift åpner for. I retningslinjene signaliseres imidlertid et ønske om at man for større områder for framtidig bebyggelse og anlegg går lenger enn kravet til teknisk forskrift, men da i samråd med utbyggerne. Det stilles krav om utarbeidelse av miljøprogram med vekt på blant annet energiøkonomisering.

Planen legger til grunn en styrkning av byområdet, dette i tråd med overordnede føringer knyttet til redusert transportarbeid og redusert klimagassutslipp.

11.1.3 Beredskap og samfunnssikkerhet

Det er gjennomført en risiko og sårbarhetsvurdering. Denne drøfter temaene overvann, havnivåstigning, stormflo, flom og erosjon, skred, ekstremvær, radon, støy-og luftforurensning, høyspent, tiplass for snø og transportsystemet.

I planen har man valgt å legge til grunn en flomkote på +2,5m, hvilket tilsvarer 100-års stormflo. Dette er vist som en hensynssone i kartet,(H320_1). +2,5 m er en økning på +0,5 m i fht tidligere planer. Dette betyr at bygninger under kote +2,5 må være vannsikre installasjoner eller kunne tåle oversvømmelse. Endringen på 0,5 m

medfører ikke store endringer. Det er først og fremst områdene på Holmen, Trosvikstranda og FMV som blir berørt. (Se kartskisse under kapittel om risiko og sårbarhet).

Deler av planområdet ligger under marin grense. Det er ikke foretatt registreringer eller kartlegginger av grunnforhold i dette planarbeidet. I bestemmelsene stilles krav til dokumentasjon av sikker byggegrunn. Når det gjelder skred, viser ikke dagens kunnskap noen sammenheng mellom vær og kvikkleireras.

Planbestemmelsene påpeker at det skal gjennomføres radonsikringstiltak i hht TEK (2010).

Det forventes økt nedbørsintensitet, hvilket vil gi utfordringer mht overvannshåndtering innenfor byområdet, da en stor del av arealene er ugjennomtrengelig for vann. Det pågår et planarbeid hvor gjenåpning av Veumbekken vurderes. Det er lagt inn en hensynssone infrastruktur i dette området, for å sikre mulig gjennomføring av et slik tiltak. Dette innebærer at det ikke tillates arbeid og tiltak innenfor hensynssonen, som kan være til hinder eller medfører økte kostnader for en evt. fremtidig åpning av Veumbekken. Det stilles krav til at det skal redegjøres for håndtering av overvann på reguleringsplannivå, og at prinsippene i kommunens overvannsrammeplan da skal legges til grunn.

Når det gjelder støy og luftforurensning legges det til grunn at de til enhver tid gjeldende statlige regler og retningslinjer skal følges. Med økt fortetting og fokus på folkehelse og levekår har man i planen valgt å fastsette bestemmelser som sikrer gode leke-, ute- og oppholdsareal, utearealer hvor også støykravene ivaretas. Fortetting vil også kunne medføre konfliktsituasjoner mht bolig og støyende sentrumsfunksjoner. Bestemmelsene fra sentrumsplan 1999- 2010, som begrenser mulighet for en kombinasjon av støyende virksomhet og boligformål i samme bygg, videreføres.

Fredrikstad kommune har pr i dag ikke utarbeidet støysonkart. Det er likevel definert som en intensjon å ivareta dagens parker og grøntområder med funksjon som stille områder.

Det er i dette planarbeidet ikke gjort vurderinger knyttet til forurensning i grunn. Dette skal ivaretas på reguleringsplan- og detaljplannivå.

11.1.4 Estetikk og kvalitet i byggeområdene

Bygningsvern, byforming og estetikk drøftes som et eget fokusområde i planen. Det har vært viet stor oppmerksomhet i planarbeidet, og da spesielt knyttet til byggehøyder.

Viktige kvaliteter å ivareta, er det som kjennetegner landskapsrommet byen ligger i. Et landskapsrom som dannes av høydedragene og elva. Gjennom sikring av siktlinjer og byggehøyder som underordnes og tilpasses landskapselementer ivaretas disse kvalitetene.

Det de fleste umiddelbart knytter til Fredrikstad er Gamlebyen, elva og FMV. Vern og bruk av Gamlebyen ivaretas gjennom båndlegging med hjemmel i kulturminneloven og båndlegging med hjemmel i Pbl. På FMV-området er det knyttet hensynssoner til sveisehallene og dokken, Fredrikstad stadion med krana og administrasjonsbygget tegnet av Arnstein Arneberg.

Også stor betydning for byens identitet er øvrige monumentalbygg og kulturminner. Disse ivaretas også i planen gjennom båndlegging etter plan og bygningsloven eller etter kulturminneloven, angitt med hensynssone d)båndlegging. Annen verneverdig bebyggelse og bygningsmiljøer vises på plankartet med hensynssone c)bevaring. Det er også knyttet bestemmelser til byggehøyder i tilstøtende kvartaler til noen av byens viktigste monumenter.

Bylandskapsanalysen er lagt til grunn for planen.

Fylkesplanens retningslinjer til universell utforming er ivaretatt.

11.1.5 Vern av arealressursene

Planen har fokus på å sikre sammenhengende grønnstrukturer både av hensyn til biologisk mangfold, muligheter for rekreasjon og fysisk aktivitet og som byformingselement.

Områder som i bylandskapsanalysen er definert med en sårbarhetsgrad mht natur, landskap, rekreasjon og kulturminner, er forsøkt ivaretatt i planen.

Hovedtyngden av fortettpotensialet innenfor planområdet ligger på FMV-området. Det vil legges vekt på å etablere en større sammenhengende grønnstruktur i området, og det er etablert en hensynssone langs hele elvefronten for å ivareta visuell og fysisk tilgjengelighet til elva.

Et annet større fortettpotensial og byfornyingsareal innenfor planområdet er Sykehusområdet. I dette området vil kvartalstrukturen gjenopprettes og eksisterende grøntareal i området (Sjømannsparken og Jernbaneparken) vil knyttes sammen til et større park- og rekreasjonsområde.

11.1.6 Samordnet areal og transportplanlegging, utbyggingsmønster og effektiv arealutnyttelse

Kommunedelplanen legger til grunn at en stor del av framtidig arealbehov mht bolig og næring skal dekkes innenfor byområdet. Dette er i tråd med fylkesplan Østfold mot 2050, som har transporteffektivitet som en førende arealstrategi.

Det er utarbeidet en funksjonsanalyse som blant annet drøfter framtidig arealbehov i lys av framtidig befolkningsvekst. Analysen hevder at de fleste arbeidsplasser forventes å komme innenfor kategorien bynæringer. I planen tas det derfor høyde for at 2/3 av arbeidsplassene kan etableres i byområdet. Når det gjelder handel tar planen høyde for at sentrum kan ta mesteparten av handelsveksten. På bakgrunn

av dette er det definert et stort sentrumsområde. Planen har som et hovedgrep å utvikle et kompakt handelssentrum med akseptable gangavstander. For å unngå uønsket spredning av handelsfunksjonene er det definert bestemmelser med blant annet krav til dokumentasjon om i hvilken grad tiltak bidrar til å styrke sentrum.

Kommunedelplan legger til grunn en arealpolitikk med økt fortetting. Økt fortetting medfører utfordringer mht økt press på arealer for lek og rekreasjon, støy, forurensning, trafiksikkerhet og ivaretagelse av byens særpreg, kulturhistoriske elementer og landskapsrom. Dette er belyst i planen.

Et av hovedgrepene i planen er å tilrettelegge for en utvikling med dobbeltsporet jernbane og ny jernbanestasjon på Grønli. Dette i tråd med statens planer, fylkesplan og tidligere kommuneplan. I planen sikres områdene ved bruk av hensynssone infrastruktur.

I hht planprogrammet legges Fredrikstad kommunes høringsuttalelse til Konseptvalgutredningen for transportsystemet i Nedre Glommaregionen (KVU) til grunn. KVU'en representerer en betydelig satsning på og prioritering av sykkel- og kollektivfremmende tiltak, i tillegg til nødvendig kapasitetsforbedrende tiltak. I kommunedelplanen er hovedsykkelnettet lagt inn i plankartet.

I tråd med KVU'en legges en indre sentrumsring til grunn, hvilket vil muliggjøre en mer fleksibel bruk av bygatenettet mht gående, syklende og kollektivtrafikk. Dette er et viktig grep både mht å legge til rette for et mer tilgjengelig og trivelig byområde. På strekningen Grønli – St.croix er det hensiktsmessig å benytte arealene til eksisterende jernbanespor ved en utvidelse til 4 felt. Planen tar imidlertid også høyde for en situasjon hvor en avklaring rundt framtidig jernbane lar vente på seg. Indre sentrumsring må da etableres inn mot Apenesfjellet.

Planen har fokus på å styrke elverommet som en integrert del av sentrum. Å legge til rette for utvikling av sentrumsfunksjoner på begge sider av elva vil bidra til dette. Økt aktivitet langs elva vil også kunne bidra til å styrke elva som transportåre. I planen ses fergetransporten som en del av hovedsykkelnettet og som en viktig identitetsbærer.

Planen innebærer en endring i parkeringskravet ved nybygg og ombygging. Endringene innebærer et lavere parkeringskrav i hht kommunens tidligere vedtekter samt innføring av frikjøpsordning for boliger. Hovedmålet med endringene er å bidra til økt bruk av sentrum, økt mangfold og initiere redusert bruk av bil. Lavere krav og frikjøp har til hensikt å på en enklere måte muliggjøre økt fortetting, funksjonsendring fra næring til bolig og funksjonsendring fra kontor til restaurant, og derigjennom økt aktivitet. Lavere krav og frikjøp bygger også oppunder økt bruk av eksisterende offentlig parkeringsanlegg. Lavere parkeringskrav kan medføre reduserte kostnader og muligheter for et mer variert boligtilbud i sentrum, og derigjennom økt mangfold. Negative konsekvenser kan være økt parkering i gatene.

11.1.7 Kystsone og vassdragsnære områder

Elva har stor fokus i planarbeidet, både som byrom, transportåre og bindeledd mellom tyngdepunktene i byomformingsstrategien. Elva er selve grunnlaget for

bydannelsen, og derfor av svært viktig betydning for byens karakter og identitet. I plankartet er det lagt en hensynssone langs elva, for å sikre at man i videre planlegging ivaretar fysisk og visuell kontakt med elva.

Fredrikstad er en sjørelatert by. Å opprettholde tilgjengelighet framkommelighet på elva er viktig for å videreutvikles som sjørelatert by. Farled og småbåttled er derfor definert i plankartet.

I forslag til kystsoneplan for Fredrikstad er det pekt på behovet for å utvikle småbåthavntilbudet i elvene, for derigjennom dempe presset på sjøarealene. I kommunedelplan for Fredrikstad byområde er det derfor avsatt betydelig areal til småbåthavn, med da i hovedsak i tilknytning til eksisterende havner. Området på Floa er tenkt styrket som et småbåthavnområde. Det stilles krav om reguleringsplan for denne type tiltak.

Det er ikke i denne planen redegjort for behov og konsekvenser knyttet til evt. utfylling i sjø eller mudring ved utvidelse av eksisterende båthavn eller etablering av ny småbåthavn. Det må avklares som en del av reguleringsarbeidet.

Økt småbåthavnkapasitet innenfor byområdet vil generere trafikk både på vegnettet og på sjøen. Det skal sikres arealer til parkering både for bil og sykkel.

Økt småbåthavnkapasitet vil generere behov for båttopplag. Planen viser derfor småbåthavnarealer også på land.

I planen foreligger forslag til lokalisering av gjestehavn. Å utvikle gjestehavn er i tråd med fylkesplanen.

11.1.8 Folkehelse

Folkehelse og levekår er et eget fokusområde i planen. Gjennom planarbeidet har byens sosiale dimensjon fått forholdsvis stort fokus. Å styrke sentrum som sosial arena, og legge til rette for økt aktivitet er definert som mål. Gjennom etablering av møteplasser (plasser og torg, kulturarenaer, grønnstruktur) og gjennom et mer mangfoldig boligtilbud, legges det til rette for økt mangfold og også økt integrering. Å legge til rette for fysisk aktivitet er definert som et overordnet byutviklingsgrep. I planen ivaretas folkehelse og levekår gjennom blant annet:

- Sammenhengende grønnstruktur
- Fokus på elverom og tilgjengelighet til og langs elva
- Å legge til rette for mangfold
- Å legge til rette for formelle og utformelle møteplasser (plasser og torg)
- Krav til uteoppholdsareal
- Å sikre et tjenelig transportsystem, med fokus på blant annet gående og syklende
- Krav til universell utforming
- Krav til å følge gjeldende statlige regler og retningslinjer mht støy, forurensning og vannkvalitet.

Det avsettes ikke konkrete arealer til offentlig og privat tjenestetilbud. Planen gir imidlertid rom for at dette kan lokaliseres innenfor byområdet.

11.1.9 Barn og unge

Oppvekst i byen er definert som eget fokusområde.

At barn og unges interesser skal ivaretas er en del av formålsparagrafen til Plan og bygningsloven. I hht rikspolitiske retningslinjer til barn og unge i planlegging og i hht planprogrammet til planen skal hensynet til barn og unge vektlegges spesielt.

Kommunedelplan for Fredrikstad byområde innebærer en arealpolitikk med økt fortetting, hvilket blant annet skaper økt press på arealer for lek og rekreasjon. For å ivareta barn og unge foreslår rådmannen retningslinjer som stiller skjerpede krav til lekearealer. Kravene gjelder arealer utenfor området satt av til sentrumsformål.

Planens fokus på styrking av grønnstruktur, økt tilrettelegging av sentrum som sosial arena og bedre tilrettelegging mht gående og syklende er viktige mht barn og unge.

I planen stilles det krav til at offentlige friområder og lekearealer ikke kan omdisponeres til annet bruk.

I planarbeidet har det vært samtaler med ungdomsråd samt at det er avholdt en todagers samling med ungdom og politikere. En del av ideene fra denne samlingen inngår i planen.

11.1.10 Sosial infrastruktur

Kommunedelplanen legger til grunn fortetting i byområdet. Økt fortetting vil medføre behov for økt kapasitet mht barnehage, barne- og ungdomsskole og omsorgsboliger. Det avsettes ikke konkrete arealer til denne type formål i planen. Det avsettes betydelige arealer med formålet "Framtidig bebyggelse og anlegg", som også kan romme formål som "offentlig og privat tjenesteyting".

11.2 KONSEKVENSVURERING AV ENDRINGER

Område	Eksisterende formål	Nytt formål	Konsekvenser
Bebyggelse og anlegg			
Grønli	Uspesifisert byggeformål	Sentrumsformål	Samfunn: Planen skal ta høyde for en framtidig befolkningsvekst. Med et større område definert som sentrumsformål, tas det høyde for en utvidelse av sentrum og sentrumsfunksjoner. Å stille krav til utadrettede fasader og funksjoner er viktig mht å legge til rette for attraktivitet og aktivitet. Å stille krav til høyde i 1. etasje innebærer en fleksibilitet mht framtidig funksjonsendring. Å legge til rette for byfunksjoner på begge sider av elva er viktig mht å styrke elva som byrom. En utvidelse av sentrumsformål til også å gjelde Kråkerøysiden muliggjør dette. Et av grepene i byomformingsstrategien er et framtidig kollektivknutepunkt på Grønli, og da som en integrert del av bysentrum. Skal dette være mulig må det legges til rette for å etablere byfunksjoner rundt knutepunktet. Fortetting rundt knutepunktet er hensiktsmessig ut fra et transportreduserende perspektiv. For å sikre attraktivitet og aktivitet ønskes en bybebyggelse med utadrettede fasader og funksjoner. Med ny kjørebrot til Kråkerøy, og en indre sentrumsring, vil sentrum kunne strekke seg ut til Trosvikstranda. Det er viktig å sikre utadrettet fasade og funksjon på 1. etasjenivå også for dette området, slik at området ikke oppleves som privatisert.
Trosvikstranda	Næring, Bolig, Forretning, Sykehjem, Friområde		
Kråkerøy (Beddingen, Området ved gangbroa, Verkstedveien)	Bolig, Bolig, blandet formål, trafikkformål Bolig, forretning, kontor Næring, bolig		
Området mellom biblioteket og eksisterende Kråkerøybro			

			Miljø: En kan ikke se noen negative konsekvenser mht miljø, ved å legge til rette for et større område til sentrumsformål.
Området avgrenset av G.A. Stouslands vei, Bjølstadforbindelsen og område med Studentboliger i Bjølstadveien	I reg.plan er området avsatt til bolig, næring, gang/sykkelveg	Framtidig bebyggelse og anlegg	Store deler av området er i tidligere planer avsatt til boligformål. Framtidig funksjonsinnhold vil trolig bli gjenstand for ny vurdering. Planen åpner for dette. Å ha rom for funksjonsinnhold på dette område, som er med på å styrke satsningen knyttet til helse og kunnskap anses som vesentlig og i tråd med kommunes overordnede mål. Naboområdet i vest reguleres nå til helsehus.
Område avgrenset av ny fv 108, G.A. Stouslands vei, Bjølstadforbindelsen og K.G. Meldahls vei	Bolig, grøntareal, midlertidig trafikkområde	Framtidig bebyggelse og anlegg	Planen tar høyde for pågående regulering. Formålet med reguleringen er i tråd med kommunens overordnede mål. Konsekvenser for miljø og samfunn utredes i reguleringsplanen.
Tidligere arealer til Kråkeby barnehage Gnr/Brn: 422/459	Næring (kontor)	Bolig	Samfunn: Intensjonen er å disponere området til studentboliger. Det er stort behov for studentboliger i Fredrikstad. Og en omdisponering vil være i tråd med målsetting om å styrke Fredrikstad som studentby. En omdisponering er også hensiktsmessig da det er tilsvarende funksjonsinnhold på nabotomt. Bygningen på området har tidligere vært benyttet til barnehage. Det vil også i framtiden være behov for barnehageplasser innenfor sentrumsområde. Beliggenheten nær Bjølstadforbindelsen samt adkomst- og framtidige parkeringsforhold gjør at området ikke anses som hensiktsmessig til barnehageformål.

			Miljø: Å legge til rette for studentboliger i gangavstand til høgskolen og sentrumskjernen er svært gunstig mht transport.
Bruket – Gressvik (Området vist som H810_16 i plankartet)	Forretning/kontor/industri	Bolig	Samfunn: En framtidig boligutvikling i dette området, nært inntil eksisterende fergeleie, vil være med på å styrke elva som transportåre, og skape økt variasjon langs elvebredden. Tiltaket er i tråd med Lokalsamfunnets tiltaksplan. Miljø: Grønnstrukturen i området skal ivaretas i reg.planarbeidet. Videre skal det sikres turvegmuligheter gjennom området.
Sykehuset (A01 i plankartet)	Offentlig bebyggelse	Kombinert bebyggelse og anlegg (Intensjonene er hovedsak bolig, men med noe kontor, offentlig og privat tjenestetilbud og annen nærservice til området).	Samfunn: Sykehuset skal flytte fra området i 2015. Det er viktig for Fredrikstad å legge til rette for en transformasjon av området, for å legge til rette for økt aktivitet. Framtidig formål vil generere økt aktivitet i sentrum. Miljø: Fortetting er transportmessig svært gunstig, og i tråd med statlige og regionale føringer. Det gis føringer om at kvartalstrukturen skal gjenopprettes og at grønnstrukturen skal ivaretas og styrkes. Dette for å styrke områdets kvaliteter. Området er, med dagens sykehusfunksjon, utsatt for trafikk. En omdisponering vil også generere trafikk. I det videre planarbeidet må trafikkforholdene belyses, og avbøtende tiltak vurderes En utvikling av området skal tilpasses i fht omgivelsene.
Badehustomta	Framtidig boligformål i	Bolig	Området er tidligere regulert

Øst for Badehusveien og sør for Sverresgate (ved St.croix)	kommuneplan 2007- 2018.		som friområde, i samsvar med sentrumsplan 1999-2010. I gjeldende kommuneplan er området definert som framtidig boligformål. Tiltaket medfører dermed ingen endring fra sist vedtatt plan.
Mosseveien 3-5 (A06)	Næring	Kombinert bebyggelse og anlegg (bolig/næring)	Samfunn: Området vil ved en transformasjon kunne oppnå en forskjønning. Å legge til rette for bolig nært inntil sentrum er hensiktsmessig. Området grenser inn til industri og framtidig småbåthavn/gjestehavn. Dette må det tas høyde for i videre planlegging. Tiltaket bidrar til en aktivisering av elverommet. Tilgjengelighet til og langs vannet skal sikres i videre planlegging. Miljø: Tiltaket bidrar til arealfortetting, hvilket er positivt. Tiltaket ligger inntil det overordnede vegnettet, det overordnede hovednett for sykkel samt at det har god kollektivdekning. Området ligger på gammel fylling. Håndtering av evt forurensning i grunn må avdekkes i videre planlegging.
Mosseveien 16-20 (A05)	Næring	Kombinert bebyggelse og anlegg (bolig/næring)	Samfunn: Tiltaket vil bidra til økt fortetting og muliggjøre en forskjønning langs en av hovedinnfartene til sentrum. Dette er positivt. Miljø: Tiltaket ligger nært inntil en trafikkert veg. I videre detaljplanlegging må det redegjøres for hvordan støykrav og krav til uterom skal innfris.
Seut brygge	Nåværende byggeområde	Kombinert bebyggelse og	Formålsendinger gir rom for realisering av innhold i

		anlegg	reguleringsplanforslag som har vært på høring. Konsekvenser for miljø og samfunn er redegjort for i fbm høringsforslaget.
Gamle Fredrikstad stadion	Uspesifisert byggeområde	Området er avsatt til kombinert framtidig bebyggelse og anlegg.	Funksjonsinnhold i henhold til reguleringsplan for Gamle Fredrikstad stadion, vedtatt 06.05.2010. Konsekvenser og avbøtende tiltak er vurdert i reguleringsplanarbeidet.
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur			
Hele byområdet		Hovednett for sykkel	Samfunn: Ut Det er et overordnet mål ut fra et helseperspektiv å legge til rette for økt aktivitet. Å sikre at det legges til rette for sykling er i så måte viktig. Å legge til rette for økt sykling vil også kunne ha en positiv innvirkning på den totale transportkapasiteten i byområdet – hvilket er nødvendig for blant annet å sikre næringslivet gode nok konkurransevilkår. Miljø: Fredrikstad har i dag svært høy bilandel, og utfordringer mht luftforurensning og støy. Å legge til rette for sykling vil ha god effekt mht miljø. Endelig utforming av sykkelhovednettet vil være gjenstand for regulering. Lokale negative konsekvenser må søkes minimert gjennom videre planarbeid.
Gnr/Bnr: 210/10 Floa Vist som H410_74 i plankartet	Friområde	Parkering	Tiltaket vil generere biltrafikk, som vil kunne ha negativ konsekvens mht sykkeltrafikk i området. Området er i bylandskapsanalysen definert som middels sårbart mht landskap og rekreasjon. Tiltaket

			vil ha negativ innvirkning på disse forholdene.
Arealer syd for Bjølstadtunnelen IN01	Området er regulert til bensinstasjon og offentlig trafikkområde	Området er avsatt til framtidig kombinert formål parkering og veiarealer. Bestemmelsene åpner for at det i tillegg også kan legges til rette for næring	Som et ledd i en parkeringsstrategi med offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i en ring rundt sentrum, og nært inntil det overordnede vegsystemet, avsettes disse arealene til kombinert parkering og veiareal. Tiltaket vil kunne bidra til å redusere personbiltransporten i sentrum.
Grønnstruktur			
Gudeberg N01 og N02	Uspesifisert byggeområde, friområde og annen grønnstruktur, Offentlig formål	Framtidig bebyggelse og anlegg, Eksisterende offentlig formål, eksisterende og framtidig grønnstruktur Hensynssone bevaring av naturmiljø	Samfunn: Området sikres til framtidig viktig byutviklingsformål, i tråd med tidligere kommuneplaner. Deler av området avsettes til grønnstruktur, først og fremst av hensyn til biologisk mangfold. Området er i dag også et flott nærturområde. En styrking av grønnstrukturen vil bidra til en bedre tilrettelegging mht fysisk aktivitet. Dette er også hensiktsmessig sett i lys av Aktivitetsbyen Gamle Fredrikstad, hvor man har en intensjon om å utvikle områdene rundt Gamlebyen som aktivitetsby. Fysisk og visuell tilgjengelighet til områdene skal sikres i framtidige reguleringsplaner. Miljø: Gudebergjordene er i dag gode jordbruksarealer. De kan først transformeres til viktige byutviklingsformål, når et hensiktsmessig innhold er avklart. Fram til da skal området benyttes til jordbruksformål. Dette er sikret gjennom bestemmelser i planen, jfr. jordlovens §§ 9 og

			12. Dammene er viktige mht biologisk mangfold. Planen innebærer at det avsettes et større grøntområde rundt dammene. Dette for å i større grad kunne sikre det biologiske mangfoldet. Tiltak på Gudebergjordet må hensynta den visuelle virkningen av Fredrikstadbrua.
Sammenhengende turvei fra ny Kråkerøybro - Gressvik	Ulike formål	Turvei	Samfunn: Å sikre sammenhengende turveimuligheter er viktig for å legge til rette for økt aktivitet. Miljø: På deler av strekningen må planlegging og utarbeidelse av turvei skje som en del av øvrig planlegging og utbygging. Endelig lokalisering må derfor avklares i reguleringsplanene. Lokale konsekvenser mht landskap og natur må drøftes og søkes minimert i det videre planarbeidet.
Wiesebanen	Allmennyttig formål "Treningshall/tennisbane"	Friområde	Wiesebanen er i dag et åpent område med tennisbaner og en tilliggende lekeplass som islegges om vinteren. På sydsiden av banen ligger St. Croix hovedgård, båndlagt til bevaring i planen. Området har stor verdi som rekreasjonsområde og utgjør en viktig del av verneverdig grønnstruktur i byen. Områdets betydning som grønn lunge og dets beliggenhet i forhold til St. Croix hovedgård, gjør at det ikke er ønskelig med et formål som muliggjør bygging av tennishall.
Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone			

Farled		Farled/ Småbåtled	Samfunn: Gjennom å formålsfeste farled og småbåtled ivaretas tilgjengelighet på elva. Dette er viktig mht å ivareta intensjonen om at Fredrikstad skal være en sjørelatert by, med betydelig småbåttrafikk. Miljø: Har ingen miljømessig konsekvenser.
SB 111, SB 401, SB 402B, SB 104	Vann	Småbåthavn	Tiltaket innebærer mulighet for en utvidelse av eksisterende småbåthavn. Det er krav til regulering, som skal avdekke evt. konsekvenser og behov for avbøtende tiltak. Økt havnekapasitet vil generere økt trafikk. Område SB 111 ligger inntil det overordnede vegnettet en trafikkøkning vil ha marginale konsekvenser. SB 401 og 402B vil innebære økt trafikk på samleveier på Gressvik, som også har funksjon som boliggate. Evt avbøtende tiltak må drøftes i reguleringsplanarbeidet. SB 104 vil generere noe økt trafikk i samle- og boliggate på Prestlandet.
SB 113	Vann	Småbåthavn/ Gjestehavn	Området er stort. Gjennom reguleringsplan skal endelig avgrensning og utforming av småbåthavn avklares. Evt. negative konsekvenser og avbøtende tiltak skal utredes i den sammenheng.
SB 506 Jernbanebrygga	Bolig Ferdsl, fiske, natur og friluftsområder	Småbåthavn	Området er begrenset i omfang. Det er en brygge i området i dag. Det forventes ikke at tiltaket har noen nevneverdige negative konsekvenser. Det er krav til regulering.
Hensynssone			
H320_1:		Flomfare	Omtalt tidligere
H400_2 H410_3 H410_4 H430_20		Hensynssone infrastruktur	Ivaretar mulighet for framtidig infrastrukturløsning. For samfunnet er det viktig å ivareta samfunnets helhetsinteresser.

			Vil kunne ha negativ konsekvens for den enkelte grunneier, i og med at det begrenser mulighet for utvikling før det er tatt endelig stilling til framtidig infrastrukturløsning.
H500_5 H500_ H550_6 Galoppen		Hensynssone med særlig hensyn til friluftsliv, grønnstruktur, landskap eller bevaring.	Sikrer at det i videre planlegging skal redegjøres for hvordan fysisk og visuell tilgjengelighet til elva ivaretas. Dette er viktig for å ivareta samfunnsinteressene knyttet til å styrke elva som et felles byrom. Sikre en mest mulig skånsom og arkitektonisk kvalitet i gjennomføring av tiltaket. Dette for å redusere negative landskapsmessige konsekvenser av tiltaket.
H570_27-29 Norske Liv-gården,		Hensynssone bevaring av bygningsmiljø	Det settes en hensynssone kulturmiljø på bygget, hvilket begrenser muligheten for fasadeendring. Hensikten er å ta vare på gode eksempler på nyere arkitektur som er en del av Fredrikstads historie og identitet.
H570_30-32 Nygaardsplassen			Planen gir rom for at vernehensyn innenfor området kan vike, ved en helhetlig utvikling av området
H570_56 Lagerbygning på "Bruket" på Gressvik		Hensynssone bevaring av bygningsmiljø	Bygget kan ikke rives.
H570_58 Fokusgården		Hensynssone bevaring av bygningsmiljø	Det settes en hensynssone kulturmiljø på bygget, hvilket begrenser muligheten for fasadeendring. Hensikten er å ta vare på gode eksempler på nyere arkitektur som er en del av Fredrikstads historie og identitet. Fokusgården har en sentral plassering på Stortorget, byens største torg, Bygningen danner Stortorgetts fondvegg, og er et vellykket uttrykk for 60-tallets

			arkitektur.
Sone med krav om felles planlegging for flere eiendommer, omformning og fornyelse			
H810_16 (Bruket – Gressvik) H810_17 (område syd for gangbroa) H800_18 Vestre del av Trosvikstranda H800_49 Østre del av Trosvikstranda		Gjennomføring: Krav til felles planlegging	Å kreve felles planlegging vil muliggjøre helhetsmessige gode løsninger, hvilket er av samfunnsmessige interesser. For H800_18 gir planen rom for at vernehensyn innenfor området kan vike, ved en helhetlig utvikling av området.
H830_19 Kvartal med Cewex H830_33 Nygaardsplassen		Fornyelse	Å styrke sentrums attraktivitet er et av målene i planen. Hensynssonen gir mulighet for en helhetlig utvikling av to svært sentrale bygningskvartal i en av hovedaksene i sentrum.

Del 2 Bestemmelser og retningslinjer

PLANBESTEMMELSER

1. PLANENS RETTSVIRKNING – forholdet til reguleringsplaner jfr. pbl § 1-5

- A. Kommunedelplanen går ved eventuell motstrid foran eldre reguleringsplaner, jfr. pbl § 1-5.
- B. Der motstriden gjelder forhold som berører omgivelsene i en slik grad at tiltaket bør undergis en helhetlig vurdering, vil en gjennomføring av tiltaket utløse krav om ny planprosess/omregulering.

2. HENSYNSSONER jfr. pbl § 11-8

Sikrings-, støy- og faresoner med angivelse av fareårsak eller miljørisiko, jfr. pbl § 11-8 bokstav a):

Hensynssone **H320-1** flomfare. Innenfor hensynssonen tillates ikke etablering av ny bebyggelse lavere enn nivå for en 200-års flom satt til kotehøyde 2,5 m, med mindre det utføres tiltak som sikrer ny bebyggelse i tråd med kravene i TEK.

Sone med særlige krav til infrastruktur med angivelse av type infrastruktur, jfr. pbl § 11-8 bokstav b):

Hensynssone **H400_2** (Dammyr/Grønli):
Innenfor hensynssonen skal forhold knyttet til vei og jernbane være avklart før det igangsettes planlegging av bygge- og anleggsformål. Innenfor hensynssonen tillates det ikke arbeid og tiltak som kan være til hinder for fremtidig vei- og baneløsninger eller medfører økte kostnader for fremtidig vei- og baneløsninger.

Hensynssone **H410_3** (langs hele innfartsåren/jernbanen):
Innenfor hensynssonen tillates det ikke arbeid og tiltak som kan være til hinder for fremtidig vei- og baneløsninger eller medfører økte kostnader for fremtidig vei- og baneløsninger.

Hensynssone **H410_4** (Holmegata/Veumbekken):
Innenfor hensynssonen tillates det ikke arbeid og tiltak som kan være til hinder for fremtidig åpning av Veumbekken, eller medfører økte kostnader for en fremtidig åpning av bekken.

Hensynssone **H410_69** (Fjell over Parkeringshus i Apenesfjellet):
Det er fra overflatenivå ikke tillatt med tiltak som fører til svekkelse av installert sikring.

Det er ikke tillatt å oppføre ytterligere byggverk, tekniske installasjoner eller tilleggslaster, som vil føre til en endring av lastfordelingen på fjellgrunnen. Det er heller ikke tillatt å utføre arbeid med sprengning, pelramming, brønn og hullboring i og mot fjell uten spesiell tillatelse fra Fredrikstad kommune.

Hensynssone **H410_74** (Parkering ved Fjeldberg småbåthavn):
Det tillates ikke opparbeidet arealer til parkering på området før igangsettingstillatelse for tiltak i fjellet på Galoppen foreligger.

Hensynssone **H430_20** (Sportssenteret):
Området kan reguleres når det er tatt stilling til adkomst til område (nord for Sportssenteret – Floa)

Sone med særlige hensyn til landbruk, reindrift, friluftsliv, grønnstruktur, landskap eller bevaring av naturmiljø eller kulturmiljø, med angivelse av interesse, jfr. pbl § 11-8 bokstav c):

Se retningslinjer i kapittel 2.

Sone for båndlegging i påvente av vedtak etter plan- og bygningsloven eller andre lover, eller som er båndlagt etter slikt rettsgrunnlag, med angivelse av formålet, jfr. pbl § 11-8 bokstav d):

Hensynssone **700_78** (Nabbetorpdammene): Båndlegging i påvente av vedtak om vern etter plan- og bygningsloven eller fredning etter andre lover.

Hensynssone **H710_10** (Gamlebyen): Båndlagt etter plan- og bygningsloven

Hensynssone **H710_11** (Isegran): Båndlagt etter plan- og bygningsloven

Hensynssone **H710_36** (Norges Bank, reg. plan nr. 328 "Kvartalet Nygaardsgt. – Vibesgt. – Dampskipsbrygga – Kråkerøygt." av 20.06.1991): Båndlagt etter plan- og bygningsloven

Hensynssone **H710_37** (Blå Grotte og Speilet, reg. plan nr. 505 "Rådhus, kulturbygg og konferansehotell i Lykkebergkvartalet" av 02.10.03): Båndlagt etter plan- og bygningsloven

Hensynssone **H710_45** (Reg. plan nr. 146 "Sentrum nord-vest med endr. 25.08.88 (del av sentrum-NV)" av 10.09.1981): Båndlagt etter plan- og bygningsloven

Hensynssone **H710_47** (Reg. plan nr. 463 "Trosvikstranda vest" (reg.endring) av 30.05.2001): Båndlagt etter plan- og bygningsloven

Hensynssone **H710_52** (Administrasjonsbygget, reg. plan nr 468 "Værste" av 30.05.2001): Båndlagt etter plan- og bygningsloven

Hensynssone **H710_53** (Reg. plan nr. 274 "Trosvikberget" av 19.12.1988): Båndlagt etter plan- og bygningsloven

Hensynssone **H710_60** (Lykkebergparken, reg. plan nr. 335 "Lykkeberg" 30.01.1992): Båndlagt etter plan- og bygningsloven

Hensynssone **H710_61** (Reg. plan nr. 440 "Ankerløkken" av 17.02.2002: Båndlagt etter plan- og bygningsloven

Hensynssone **H710_64** (Reg. plan nr. 481 "Cicignon skole og jernbanebrygga" av 28.02.2002): Båndlagt etter plan- og bygningsloven

Hensynssone **H710_66** (Reg. plan nr. 271 "Sportsveien 5, Wiesebanen" av 10.11.988): Båndlagt etter plan- og bygningsloven

Hensynssone **H710_70** (Reg. plan nr. 514 "Verkstedveien/Bjølstad" av 17.06.2004): Båndlagt etter plan- og bygningsloven.

H710_? (Reg.plan 563 Spinneriet av 10.05.2007): Båndlagt etter plan- og bygningsloven.

Hensynssone **H730_12** (Biblioteket med parkanlegget): Båndlagt etter kulturminneloven

Hensynssone **H730_13** (Fredrikstadbroa og rundkjøringen på Østsiden): Båndlagt etter kulturminneloven

Hensynssone **H730_14** (Kongsten fort): Båndlagt etter kulturminneloven

Hensynssone **H730_55** (Gamlebyen): Båndlagt etter kulturminneloven

Sone med krav om felles planlegging for flere eiendommer, herunder med særlige samarbeids- eller eierformer samt omforming og fornyelse, jfr. pbl § 11-8 bokstav e):

Hensynssone **H800_18** (Trosvikstranda):
Innenfor hensynssonen stilles det krav om felles planlegging ved utarbeidelse av reguleringsplan. Ved en helhetlig utvikling av området kan vernehensyn innenfor området vike.

Hensynssone **H800_49** (Trosvikstranda):
Ved gjennomføring stilles det krav om felles regulering.

Hensynssone **H810_16** (Bruket – Gressvik):
Innenfor hensynssonen stilles det krav om felles planlegging ved utarbeidelse av reguleringsplan. Eksisterende grønnstruktur skal ivaretas gjennom reguleringsplanarbeidet, og båthavn med sjø og landareal skal inngå i reguleringsplan.

Hensynssone **H810_17** (Området syd for gangbroa):

Gjennom felles planlegging finne et helhetlig utviklingsgrep for området som inneholder plassdannelse, infrastruktur og funksjonsinnhold knyttet til formålet.

Hensynssone **H820_15** (FMV):

Hensynssonen gjelder omforming av FMV-området vest for ny fv 108, og det stilles krav til områdereguleringer og detaljreguleringer.

Hensynssone **H830_19** (Kvartal med Cewex):

Ved en helhetlig utvikling av kvartalet kan vernehensyn innenfor området vike.

Hensynssone **H830_33** (Nygaardsplassen):

Ved en helhetlig utvikling av kvartalet kan vernehensyn innenfor området vike.

Hensynssone **H830_73** (Sykehusområdet)

Hensynssonen gjelder omforming av sykehusområde. Området kan inneholde funksjoner som bolig, næring, kontor offentlig og privat tjenesteyting. Kvartalsstrukturen i området skal gjenopprettes. Det skal ikke etableres kjøpesenter i området. Før riving tillates skal det foreligge igangsettestillatelse for nye tiltak. Det må i planprosessen foretas utredning om trafikale forhold.

3. GENERELLE BESTEMMELSER jfr. pbl § 11-9

Krav om reguleringsplan for visse arealer eller for visse tiltak, herunder krav om at det skal foreligge områderegulering før detaljregulering kan vedtas, jfr. pbl § 11-9 nr. 1:

I områder for bebyggelse og anlegg, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur samt områder for bruk og vern av sjø og vassdrag, kan arbeid og tiltak som nevnt i pbl § 20-1 bokstav a), b), d), k), l) og m), ikke finne sted før området inngår i reguleringsplan.

I framtidige småbåthavner og ved utvidelse av nåværende småbåthavner kan arbeid og tiltak som nevnt i første ledd ikke finne sted før området inngår i reguleringsplan. Reguleringsplanen skal fastsette småbåthavnens utstrekning både i sjø og på land

Unntatt fra plankravet er tiltak av mindre betydning for miljø og samfunn, der kravet om reguleringsplan virker åpenbart urimelig.

Innholdet i utbyggingsavtaler, jfr. pbl § 11-9 nr 2:

Innholdet i utbyggingsavtalene skal til enhver tid følge gjeldende vedtak i bystyret om utbyggingsavtaler.

Krav til nærmere angitte løsninger for vannforsyning, avløp, veg og annen transport i forbindelse med nye bygge- og anleggstiltak, herunder forbud mot eller påbud om slike løsninger, og krav til det enkelte anlegg, jfr. pbl § 11-9 nr. 3:

Vann- og avløp

Kommunens hovedplan for vann og avløp må legges til grunn i planlegging av nye vann- og avløpsanlegg. Bestemmelser gitt i lov og forskrift, samt VA-normen må følges.

Fjernvarme

For byggverk som oppføres innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme skal byggverket knyttes til fjernvarmeanlegget. Konsesjonsplikten gjelder for nybygg, tilbygg og hovedombygninger for byggetiltak over 500 kvm BRA.

Konsesjonsområdet omfatter de områder som til enhver tid er undergitt konsesjon i medhold av energiloven.

Kommunen kan helt eller delvis gjøre unntak fra tilknytningsplikten der det dokumenteres at bruk av alternative løsninger for tiltaket vil være miljømessig bedre enn tilknytningen.

Rekkefølgekrav for å sikre etablering av samfunnsservice, teknisk infrastruktur, grønnstruktur før områder tas i bruk og tidspunkt for når områder kan tas i bruk til bygge- og anleggsformål, herunder rekkefølgen på utbyggingen, jfr. pbl § 11-9 nr. 4:

Rekkefølgekrav for å sikre etablering av samfunnsservice, teknisk infrastruktur (herunder overvann) og grønnstruktur før fremtidige byggeområder tas i bruk, skal fastsettes i reguleringsplan.

Byggegrenser, utbyggingsvolum og funksjonskrav, herunder om universell utforming, leke-, ute- og oppholdsplasser, skilt og reklame, parkering, frikjøp av parkeringsplasser og utnytting av boligmassen, jfr. pbl § 11-9 nr. 5:

Byggegrenser

I områder med kvartalsbebyggelse skal byggelinjen mot fortau og gate følges. Ny bebyggelse kan plasseres i nabogrense der dette er vanlig. Utkragende bygningsdeler utover byggelinje og tomtegrenser tillates ikke. Balkonger for sikring av uteareal for boliger kan likevel tillates utkraget 1,0 m fra vegglivet høyere enn 1. etasje nivå, når det er forsvarlig ut fra estetiske krav, brannsikring og andre viktige hensyn.

I områder med kvartalsbebyggelse tillates ikke trapper og ramper for gang- og kjøreadkomst til bygning plassert utenfor vegglinn i eiendomsgrense.

Eksisterende kvartalsstruktur skal opprettholdes. Det tillates ikke sammenbygninger over eksisterende gateløp, plasser m.v.

Utbyggingsvolum

Høyder

I tilstøtende kvartaler til Hovedbiblioteket, Domkirken, Glemmen kirke, Villa Lykkeberg, Jernbanestasjonen og Tollbodbygningen tillates ikke bebyggelse med gesimshøyde høyere enn monumentalbyggets gesimshøyde.

Høyder som omfattes av illustrasjonskart "Bestemmelsesområder knyttet til byggehøyde"

Høyde på bebyggelse over gjennomsnitt gatenivå:

Område 01 – maks 12,5 m

Område 02 – maks 16,0 m

Område 03 – maks 19,5 m

Område 04 – maks 23,0 m

Område 05 – det må gjøres særskilte høydevurderinger i detaljreguleringer.

For området Trosvikstranda må det gjennom detaljregulering gjøres særskilte høydevurderinger av bebyggelsen ved brohodet til ny bro over Vesterelva.

I tillegg til byggehøydene tillates det konstruksjoner/oppbygg som sikrer adkomst til eventuell takterrasse/takflater gjennom trapp/heis. Videre tillates det lettere konstruksjoner som rekkverk på tak med maks høyde på 1,3 m.

Innenfor formålsgrensen *Sentrumsformål* skal 1. etasje i bygg som vender mot offentlig gate, fortau eller plass, ha høyde på minimum 4,2 m overkant - overkant gulv.

Funksjonskrav

Kjøpesenter

Kjøpesenter kan etableres innenfor areal avsatt til sentrumsformål.

Innenfor sentrumsområde kan det etableres kjøpesenter dersom det gjennom reguleringsplan (plankrav) gis muligheter for dette. Det stilles krav til at det

utarbeides analyser som viser at gjennomføringen av plan bidrar til å støtte formål som nevnt i gjeldende forskrift om rikspolitsk bestemmelse for kjøpesentre. Analysen skal dokumentere at funksjonen styrker eksisterende bykjerne.

Universell utforming

Krav om universell utforming skal ivaretas. Uteareal skal ha tilstrekkelig egnethet og utforming etter sin funksjon. Med uteareal menes opparbeidet adkomst, parkeringsareal, uteoppholdsareal i tilknytning til byggverk og uteoppholdsareal for allmennheten.

Byggverk for publikum og arbeidsbygning skal være universelt utformet slik det følger av bestemmelser i teknisk forskrift.

I første etasje, innenfor sentrumsområde, i bygg som vender mot offentlig gate, fortau eller plass, skal det være forretninger, serveringssteder, eller annen virksomhet med aktiv utadrettet fasade og det skal legges vekt på universell utforming.

Leke- ute- og oppholdsplasser

I reguleringsplaner, bebyggelsesplaner og søknad om byggetillatelse skal det gjøres rede for plassering av de anlegg som er nevnt i pbl § 28-7.

Det skal legges vekt på at arealene oppfyller normer for luftkvalitet og støy i henhold til gjeldende statlige regler og retningslinjer. En tilstrekkelig del av utearealet skal være egnet for lek. Før ferdigattest for tiltak kan gis, må utearealer være ferdig opparbeidet.

Anleggene må vises i sin sammenheng med kjøreveier, gangveier og friareal. Arealer for opphold må være enten på egen tomt eller på fellesareal, fortrinnsvis på bakkeplan. Innenfor areal avsatt til sentrumsformål i planen er det krav til 15 kvm uteareal per boenhet. Innenfor sentrumsgrensen i planen er det krav til 25 kvm uteareal per boenhet. I øvrige områder innenfor planen er det krav til 50 kvm uteareal per boenhet.

I områder for sentrumsformål, der det kan redegjøres for nærhet og god tilgjengelighet til offentlig parker og lekeplasser, kan kravet til uteareal reduseres.

Skilt og reklame

Innen hele kommunen kan skilt, reklameinnretninger og lignende ikke settes opp uten at kommunen har gitt tillatelse etter søknad etter pbl § 20-1 i).

Unntatt fra søknadsplikten er fastmonterte veggskilt inntil 1.0 m² og sporadisk reklame i forbindelse med arrangementer etc.

Skilt- og reklameinnretninger må ikke virke skjemmende eller sjenerende i seg selv, i forhold til omgivelsene eller for trafikken.

Parkering

I reguleringsplaner og i bygge- og delesaker skal det avsettes parkeringsplass for biler i samsvar med følgende norm som følger soneavgrænsningen angitt i plankartet.

Krav til minimumsparkering pr 100 kvm BRA:

	Sentrumsområde	Byområde	Gamlebyen
Forretning med tilhørende lager	1,5	2	0
Kontor	1	1,5	0,5
Restaurant	1,5	2	1
Bolig over 80 kvm (leilighetsprosjekt)	1	1,5	1
Bolig mellom 40-80 kvm	0,8	1	0,8
Bolig under 40 kvm	0,5	0,5	0,5
Enebolig	1	1	1

For bygg med annen bruk enn angitt i tabellen, skal krav til parkeringsplass vurderes særskilt.

Der det fremkommer andre krav til parkering i reguleringsplaner vises det til punkt 1 om planens rettsvirkning.

Sykkelparkering

Forretning/Kontor: Krav om 3 plasser pr 100 kvm BRA

Bolig: Krav om 1-3 plasser pr boenhet i flerbolighus.

For bygg med annen bruk skal krav til sykkelparkering vurderes særskilt.

En mest mulig hensiktsmessig (dvs. trygg og tilgjengelig) lokalisering av parkeringsplassene er viktig for at de skal bli brukt.

Frikjøp

Kommunen kan samtykke i at det i stedet for parkeringsplass på egen grunn eller på fellesareal blir innbetalt et beløp pr. manglende plass til kommunen for bygging av parkeringsanlegg. Kommunestyret bestemmer hvilke satser som til enhver tid skal gjelde i slike tilfelle.

Landareal avsatt til parkeringsformål i tilknytning til småbåthavn, kan nyttes både til båtopplag og til parkering. Det stilles krav om at det etableres minst 0.3 parkeringsplasser til bil og sykkel per båtplass.

Miljøkvalitet, estetikk, natur, landskap og grønnstruktur, herunder om midlertidige og flyttbare konstruksjoner og anlegg, jfr. pbl § 11-9 nr. 6:

Miljøkvalitet

Normer for luftkvalitet, støygrenser og vannkvalitet skal følge de til enhver tid gjeldende statlige regler og retningslinjer. I støyømfintlige områder skal det dokumenteres gjennom støyfaglig utredning at støybestemmelsene kan overholdes.

Virksomhet må ikke føre til vesentlig sjenanse eller ulemper utover det som er påregnelig.

Det skal gjennomføres radonsikringstiltak iht kravene i TEK.

Det er krav til risikovurderinger i byggeområder knyttet til ustabile masser. Grunnundersøkelser skal dokumentere sikker byggegrunn som grunnlag for prosjektering og utførelse.

Det skal foretas undersøkelser av om det er forurensning i grunn i utsatte områder.

Overvann

Det skal i planarbeid redegjøres for hvordan overvann håndteres.

Renovasjon

Kommunens renovasjonsforskrift skal følges.

Renovasjonsløsninger for byggetiltak legges under bakkenivå eller i bebyggelsen. Kravet gjelder ikke for frittliggende småhus- og fritidsbebyggelse.

Enhver som fremmer forslag til reguleringsplan plikter å utarbeide en renovasjonsteknisk plan for det området planforslaget omfatter. Planen skal godkjennes av Fredrikstad kommune før planen vedtas.

Ved søknad om tiltak som kan unntas fra regulering skal renovasjonsteknisk plan utarbeides og godkjennes av Fredrikstad kommune før igangsettingstillatelse gis.

Estetikk

Utvendig anlegg og innretninger på offentlig grunn og på offentlig tilgjengelig areal skal gis høy kvalitet og god estetisk utforming tilpasset områdets karakter.

Natur

Biologisk mangfold: De marine og landbaserte naturregistreringene slik det framgår av temakart biologisk mangfold og annen tilgjengelig kunnskap om naturmangfold, skal legges til grunn ved all kommunal saksbehandling der det er relevant. I bebyggelse og anlegg innenfor slike arealer skal byggesaker vurderes opp mot kravene i naturmangfoldloven.

Landskap og grønnstruktur

Parker, uteoppholdsareal og friområder merket med P,U,F tillates ikke omdisponert.

Midlertidig og flyttbare konstruksjoner og anlegg

Ved plassering av midlertidige og flyttbare bygninger, konstruksjoner og anlegg i kortere tid enn 2 måneder skal det legges vekt på at tiltaket ikke fører til unødige ulemper eller sjenanse for omgivelsene, det skal også tas tilstrekkelige estetiske hensyn. Plassering av midlertidige bygninger, konstruksjoner og anlegg for et lengre tidsrom enn 5 år, krever søknad om tillatelse til tiltak etter lovens § 20-1a.

Hensyn som skal tas til bevaring av eksisterende bygninger og annet kulturmiljø, jfr. pbl § 11-9 nr. 7:

Bygninger som er merket som verneverdig i temakart "*Kulturmiljø*", tillates ikke revet. Ved endring av bestående bygning eller oppussing av fasade, skal det tas hensyn til historisk, arkitektonisk eller annen kulturell verdi som knytter seg til bygningen.

Tiltak etter plan- og bygningsloven skal ikke forstyrre eller forringe de historiske, arkitektoniske eller andre kulturhistoriske kvaliteter som knytter seg til bygninger eller bygningsmiljø.

Tiltak som berører bygninger og bygningsmiljøer omfattet av hensynssoner kulturmiljø må forholde seg til verneverdig bebyggelse på en måte som ivaretar hensynet til byggehøyder, målestokk, uttrykk og møtet mellom gammelt og nytt. Søknaden skal dokumentere hvordan hensynene er ivare tatt.

Der hvor verneverdig bygning inngår i område for fornyelse, jfr. hensynssone etter pbl § 11-8 bokstav e), kan vernehensyn vike ved en helhetlig gjennomføring av fornyelsesområdet.

RETNINGSLINJER

2. HENSYNSSONER jfr. pbl § 11-8

Sikrings-, støy- og faresoner med angivelse av fareårsak eller miljørisiko, jfr. pbl § 11-8 bokstav a):

Krav til samfunnssikkerhet og utarbeidelse av risiko- og sårbarhetsanalyse nedfelt i pbl § 4-3 samt krav til byggegrunn, miljøforhold mv. nedfelt i pbl § 28-1 må legges til grunn ved all prosjektering innenfor hensynssonen.

Sone med særlige hensyn til friluftsliv, grønnstruktur, landskap eller bevaring av naturmiljø eller kulturmiljø, med angivelse av interesse, jfr. pbl § 11-8 bokstav c):

Hensynssone **H500_5** (Elverommet):

Innenfor hensynssonen skal det ved tiltak redegjøres for hvordan fysisk og visuell tilgjengelighet til elva ivaretas.

Hensynssone **H500_61** (Elvefront og vannflate mellom ny kjørebrot og Kråkerøybroa):

Innenfor hensynssonen skal det ved tiltak redegjøres for hvordan fysisk og visuell tilgjengelighet til elva ivaretas. Etablering av private brygger skal begrenses. Området skal i hovedsak virke som gjestebrygge.

Hensynssone **H550_6** (Galoppen):

Ved gjennomføring av tiltak i samsvar med reguleringsplan i området, skal inngrep i fjell gjøres skånsomt. Det stilles høyde krav til arkitektur, med særlig vekt på tilpasning til terreng og fjernvirkning.

Hensynssone **H560_7** (Ballastplanteområdet):

Området vernes som biotop og reguleres i forbindelse med reguleringsplan av tilstøtende områder. Området vernes som biotop.

Området reguleres i forbindelse med regulering av tilstøtende områder.

Hensynssone **H560_8** (Området mellom jernbane og elva):

I det videre arbeid skal eksisterende vegetasjon hensyntas.

Hensynssone **H560_9** (Dammene ved Nabbetorp/Gudeberg):

Fremtidige reguleringsplaner skal legges til rette for å sikre fysisk og visuell tilgjengelighet til naturområdet.

Hensynssone **H570_21** (Cicignon)

Hensynssone **H570_26** (Apenesfjellet)
Hensynssone **H570_22_25** (Område nord for jernbanestasjonen)
Hensynssone **H570_27_29** (Norske Liv-gården)
Hensynssone **H570_30_32** (Nygaardsplassen)
Hensynssone **H570_34** (Cewex)
Hensynssone **H570_38_39** (Telegrafgården m.m.)
Hensynssone **H570_40** (Jugendbyen)
Hensynssone **H570_41_44**
Hensynssone **H570_46,48**
Hensynssone **H570_50,51** (Deler av bygningsmiljø på Holmen)
Hensynssone **H570_54** (Deler av småhusbebyggelse i Nøkledypet)
Hensynssone **H570_56** (Lagerbygning på "Bruket", Gressvik)
Hensynssone **H570_57** Bebyggelsen skal tilpasses og underordnes Fredrikstad stadion.
Hensynssone **H570_57** (Fredrikstad Stadion og krana)
Hensynssone **H570_58** (Fokusgården)
Hensynssone **H570_59** (Dokkene og hallene på FMV)
Området omfatter Sveisehall 1 og 2 og dokken vestover til dokkbassenget.
Hallene og dokken skal i hovedsak bevares, men kan inngå i ny bruk av området.
Hensynssone **H570_62** (Den dekkede vei)
Hensynssone **H570_63** (Stasjonsbygningen og tilliggende teglbygninger)
Hensynssone **H570_65** (Trehusbebyggelse vest for Cicignon skole)
Hensynssone **H570_67** (Del av bebyggelse ved Wiesebanen)
Hensynssone **H570_68** (Trehusbebyggelse øst for Cicignon)
Hensynssone **H570_71** (Glemmen kirke)
Hensynssone **H570_72** (Domkirken)
Hensynssone **H570_77** (Stortorget)
Overflateparkering på Stortorget tillates ikke. Opparbeidelse av plassen skal gjøres i tråd med prosjekt "Rehabilitering av Stortorget."

Sone for båndlegging i påvente av vedtak etter plan- og bygningsloven eller andre lover, eller som er båndlagt etter slikt rettsgrunnlag, emdangivelse av formålet, jfr. pbl § 11-8 bosktav d):

Hensynssone **H710_10** (Gamlebyen): Båndlagt etter plan- og bygningsloven.
Hensynssone **H730_55** (Gamlebyen): Båndlagt etter kulturminneloven.
Forsvarets bygninger er avsatt til offentlig formål/offentlig bebyggelse. Disse byggene vil etter hvert påregnes å bli bruksendret til annet formål, aktuell fremtidig bruk vil være innenfor områdene kunst, kultur og kompetanse.

Byggesaker i Gamlebyen undergis særskilte vurderinger og høringer. Saker skal oversendes Riksantikvar, Fylkeskonservator, Brannsjefen og andre relevante høringsinstanser.

Hensynssone **H730_13** båndlagt etter kulturminneloven. Det åpne kulturlandskapet øst for brua er viktig for opplevelse av brua som landemerke og ikon for byen. Tiltak i området skal underordnes broen.

Sone med krav om felles planlegging for flere eiendommer, herunder med særlige samarbeids- eller eierformer samt omforming og fornyelse, jfr. pbl § 11-8 bokstav e):

Hensynssone **H800_18** (Trosvikstranda): Ved utarbeidelse av reguleringsplaner for Trosvikstranda skal illustrasjonsplan for Trosvikstranda gi føringer for bebyggelses- og grønnstruktur i området.

Hensynssone **H820_15** (FMV-området vest for fv 108): Omforming FMV-området skal undergis en helhetlig planvurdering før tiltak kan igangsettes. Det stilles krav om utarbeidelse av et områdeprogram for hele området. Hvordan området tenkes utviklet med tanke på høyder må synliggjøres gjennom videre reguleringsplanarbeid.

Ved utarbeiding av reguleringsplaner for FMV-området skal følgende forhold vektlegges og søkes innpasset i plankart og bestemmelser:

- **Miljø**
Ved utvikling av området skal det legges til grunn en høy miljøprofil med bærekraftige løsninger, med høy kvalitet i arkitektonisk formgivning og design. Det skal legges vekt på god tilgjengelighet i alle deler av området. Ved utforming av bebyggelse og utearealer skal det brukes arkitekter og landskapsarkitekter med høy kompetanse, som fortrinnsvis velges på grunnlag av arkitektkonkurranser. Kunstnere kan med fordel trekkes inn i arbeidet med utforming av utearealene.
Som et ledd i å oppnå disse målsettingene skal det i forbindelse med reguleringsplaner utarbeides et kvalitetsprogram som definerer en basisstandard for å sikre områdets attraktivitet og kvalitet. I den forbindelse skal også fremgangsmåten for å kartlegge forurensninger i grunnen avklares.
- **Funksjonsinnhold**
Planen skal sikre at Fredrikstad har tilstrekkelig sentrumsnære områder for i dag ukjente fremtidig behov for nærings- og boligformål samt offentlige og allmennyttige formål. Området skal få en sammensetting og et funksjonsmangfold som understøtter utviklingen av bysentrum. Områder avsatt for offentlige og allmennyttige formål skal gi rom for evt. utdanningsinstitusjoner på ulike nivå og trinn, barnehager, samt andre formål som idrett og lek
- **Kulturminner**
I tillegg til bygninger og anlegg merket for bevaring i område 6, skal man søke å bevare andre industrikulturminner som f.eks noen av de store kranene. Disse er i dag synlige fra flere kilometers hold og viktige landemerker i Fredrikstad.

- Utbyggingsavtaler
Før reguleringsplaner utarbeides bør det inngås utbyggingsavtaler mellom kommunen og grunneierne.
- Område 1
Blandet formål: Næring og bolig.
Næring skal omfatte kontor, forretning samt "lett industri". Området omfatter også deler i vann. Innenfor området tillates det derfor utfyllinger eller installasjoner i vann etter egne retningslinjer.
- Område 2
Blandet formål: Næring og bolig.
Næring omfatter kontorer, forretning og restaurant. Området har en myk overgang/ grense mot grøntdraget slik at byggeområdene skaper en variert og romdannende avgrensing. Definerings av den endelige avgrensing vil skje gjennom fremtidige reguleringsprosesser og bebyggelsesplaner. Området omfatter også deler i vann. Innenfor området tillates det derfor utfyllinger eller installasjoner i vann etter egne retningslinjer, men med maks. utstrekning som vist grunnet skipsleden i elven.
- Område 3
Blandet formål: Park, offentlig og allmennyttige formål.
Park omfatter felles uteoppholdsarealer for lek og fritid. Offentlige og allmennyttige formål omfatter for eksempel fremtidige skoler, barnehager og idrettsanlegg som kan ligge i grøntdragets randsoner, slik at deres arealkrevende uteoppholdsarealer vil være en naturlig del av grøntdraget.
- Område 4
Blandet formål: Allmennyttig og næring.
Med formålet menes for eksempel restaurant, galleri, akvarium, badeanlegg, byfergekai eller andre attraksjoner. Formålet er satt for å tydeliggjøre områdets viktighet og synlighet.
Området omfatter også deler i vann. Innenfor området tillates det derfor utfyllinger eller installasjoner i vann etter egne retningslinjer.
- Område 5
Blandet formål: Næring og bolig.
Området omfatter området langs kaien mot dokkbassenget og videre østover til planlagt ny riksvegtrase. Næring omfatter kontor, forretning, restaurant, samt lett industri.
- Område 6
Byggeområde bevaring; Blandet formål: Næring, bolig, offentlige, allmennyttige formål. Området omfatter Sveisehall 1 og 2 og vestover til dokkbassenget. Område gis betegnelsen "byggeområde bevaring" med sikte på at Sveisehallene og dokken blir en integrert del av en ny bruk, og i all hovedsak bevares som en viktig del av den lokale kultur- og

industrihistorie. Formålet omfatter i tillegg til bolig f.eks utdannings- og forskningsinstitusjoner, kontor, og restaurant.

- **Område 7**
Blandet formål: Næring og bolig.
Området omfatter området sør for dokken og videre vestover til ballastplanteområde. Næring omfatter kontor, samt lett industri. Området omfatter også deler i vann. Innenfor området tillates det derfor utfyllinger eller installasjoner i vann etter egne retningslinjer.
- **Område 8**
Uspesifisert byggeområde:
Området omfatter området mellom eksisterende byggeområde (område 9, Stene Stål), åskammen i øst og nordover mot område 7. Området avsettes som fremtidig byggeområde uten formål på nåværende tidspunkt.
- **Område 9**
Vernesone: Ballastplanteområde.
Området vernes som biotop og kulturhistorisk minne. Området reguleres i forbindelse med regulering av tilstøtende arealer.
- **Område 10**
Eksisterende byggeområde: Stene Stål.

Hensynssone **810_17** Området syd for gangbroa

Bjølstadforbindelsen er en del av indre sentrumsavgrensning og en avgrensning av området med sentrumsformål. Bebyggelsen bør planlegges med tanke på et utvidet torv, med Stortorvet på nordsiden av elva, og "Lilletorvet" på sydsiden. Høyden på fondvegg av plassens sydside bør vurderes særskilt. Gang- og sykkelforbindelse må sikres i planområdet.

Hensynssone **H830_73** Sykehusområdet

Ved utarbeidelse av reguleringsplaner for sykehusområdet skal det legges vekt på å bidra til gode miljø- og bærekraftige løsninger. Det stilles krav til høy kvalitet på arkitektonisk formgivning og design.

Illustrasjoner fra mulighetsstudien "Fredrikstad sykehus mulighetsstudie ny bebyggelse, illustrasjoner 30.4.2010" skal gi føringer for bebyggelsesstruktur, høyder og grønnstruktur i området. Grønnstrukturen og sammenhengene mellom Sjømannsparken, Jernbaneparken og Domkirkeparken skal styrkes.

Det skal utarbeides et miljøprogram med fokus på energiøkonomisering, transport og avfall. Det skal tilstrebes å få til en variert boligsammensetning. Traffikale forhold skal utredes.

3. RETNINGSLINJER TIL GENERELLE BESTEMMELSER

Krav om reguleringsplan for visse arealer eller for visse tiltak, herunder krav om at det skal foreligge områderegulering før detaljregulering kan vedtas, jfr. pbl § 11-9 nr. 1:

Framtidige småbåthavner og ved utvidelse av nåværende småbåthavner: Reguleringsplanen skal vise småbåthavnenes eksisterende kapasitet i sjøen og på land, og tilsvarende ny kapasitet, og skal angi fremtidig utvidelsesretning i sjøen og på land. Reguleringsplanen skal vise hvordan miljøbelastingene på omgivelsene i form av støy, trafikk, parkering, opplag, forurensning, skjerming mot naboer og lignende skal løses. I områder for småbåthavn hvor det i hht kommunedelplanen skal etableres turveg, skal reguleringsplanen fastsette endelig lokalisering av turvegen.

Som tiltak av mindre betydning for miljø og samfunn regnes eksempelvis (gjelder ikke verneverdige bygg):

Mindre fasadeendringer, mindre utvidelser av eksisterende bygninger og anlegg, samt oppføring av mindre sekundære byggverk på allerede bebygde eiendommer, dog innenfor følgende rammer:

Endringen skal ikke medføre at bruken av eiendommen blir endret eller vesentlig utvidet. Tiltaket skal ikke medføre at fremtidig regulering av området blir vanskeliggjort

FMV-området skal undergis en helhetlig planvurdering. Områdereguleringer og /eller detaljreguleringer kan ikke behandles før det foreligger et områdeprogram for arealet vest for fv 108.

Med et områdeprogram menes her et ikke juridisk bindende dokument som kan bidra til å definere FMV-områdets utviklingspotensiale og framtidige rolle som bydel. Dokumentet vil kunne inneholde anbefalinger for en utviklingsstrategi, et helhetlig hovedplangrep og formulere føringer for videre planarbeid.

Innholdet i utbyggingsavtaler, jfr. pbl § 11-9 nr 2:

Dokumentert avtale skal foreligge før igangsettingstillatelse kan gis.

Krav til nærmere angitte løsninger for vannforsyning, avløp, veg og annen transport i forbindelse med nye bygge- og anleggstiltak, herunder forbud mot eller påbud om slike løsninger, og krav til det enkelte anlegg, jfr. pbl § 11-9 nr. 3:

Trafikktekniske anlegg mv:

Alle trafikktekniske anlegg som veier, rundkjøringer, gang og sykkelveier/sykkelfelt, støyskjermer, broer, underganger, rabatter/grøntanlegg, kantstein, fyllinger, skjæringer, tunnellinislag, rekkverk, belysning mv skal utformes med hensyn på god kvalitet og estetikk.

Ved planlegging og utbygging av nye vei- og jernbaneanlegg skal kulturminner og kulturmiljø i størst mulig grad tas vare på og utvikles som positive elementer i en helhet.

Fjernvarme

Krav om avtale om tilknytning til fjernvarme settes som vilkår ved rammetillatelsen.

Tilknytningsplikten innebærer en forpliktelse til å installere enheter for oppvarming slik at hele bygningen kan få dekket sitt behov for oppvarming ved bruk av fjernvarme –jfr. TEK § 14-8.

Dokumentert avtale om levering av fjernvarme må foreligge før igangsettingstillatelse kan gis.

Planutvalget kan innvilge dispensasjon fra tilknytningsplikten.

Byggegrenser, utbyggingsvolum og funksjonskrav, herunder om universell utforming, leke-, ute- og oppholdsplasser, skilt og reklame, parkering, frikjøp av parkeringsplasser og utnytting av boligmassen, jfr. pbl § 11-9 nr. 5:

Utbyggingsvolum

Grønli og Dammyr

Ved eventuell utvikling av Grønliområdet som nytt trafikk-knutepunkt og inngangsport til byen, skal det gjøres egne høydevurderinger for bebyggelse i området. Uvikling av bebyggelse på Dammyr må vurderes i sammenheng med eventuell ny bebyggelse på Grønli, i tillegg til beliggenhet mellom Apenesfjellet og Speiderfjellet.

Funksjonskrav

Kjøpesenter

Etablering av nye kjøpesentre skal bidra til å styrke eksisterende bysentrum og effektiv arealbruk. Det skal legges vekt på å utvikle et kompakt handelssentrum med akseptable gangavstander.

Leke-, ute- og oppholdsplasser

Med leke-, ute- og oppholdsplasser menes her arealer som kommunen har vurdert som egnet uteoppholdsareal i det fri for beboerne i samsvar med plan- og bygningslovens § 28-7 og som oppfyller vedtatte krav til arealstørrelse og kvalitet.

Arealer brattere enn 1:3, smalere enn 10meter, arealer med ekvivalent støynivå etter gjeldende retningslinjer, arealer satt av til kjørevei, parkering, fareområder og areal belagt med restriksjoner som hindrer barns frie lek, skal ikke regnes med.

Ved utarbeidelse av reguleringsplan for nye boligområder skal følgende kriterier legges til grunn:

Lokale leke- og oppholdsmuligheter for barn og unge skal vurderes før boliger og veier plasseres. Det skal avsettes min. 50 kvm felles eller offentlig areal pr. boenhet. Arealene skal være betryggende sikret, og ha sikker adkomst.

Småbarnlekeplass. For maks hver 25.- boenhet skal det avsettes områder på minst 100 kvm til nærlekeplasser. Det skal være maks. 50 m avstand mellom plassen og boenhetene den er ment å betjene.

Kvartalslekeplass. For områder med 25 - 200 boenheter skal det i tillegg avsettes areal til kvartalslekeplass på minst 1,5 da. Arealet kan deles på mindre enheter, men ingen mindre enn 0,5 da. Det skal være maks. 200 m avstand mellom området og boligene det er ment å betjene.

Områdelekeplass. For områder med 150 - 600 boenheter skal det avsettes areal på min. 5 da for plasskrevende aktiviteter som ballek, sykling, aking, ski/skøytelek, byggelek etc. Arealet kan deles på mindre enheter, men ingen mindre enn 2,5 da. Det skal være maks. 400 m mellom området og boenhetene det er ment å betjene.

For områder med over 100 boenheter skal det i tillegg avsettes areal på 2-3 da til bygging av barnehage,

Områdene skal ha sikker adkomst og gode kommunikasjoner. Ved utforming av planene skal det avsettes areal til fortau/gang- og sykkelvei, bussholdeplasser, fotgjenger over-/underganger etc.

Boliger og felles uteareal skal ferdigstilles samtidig.

Skilt og reklame

Skilt eller reklameinnretninger kan ikke settes opp uten at kommunen har gitt tillatelse etter søknad etter pbl §20-1 i). Tillatelse kreves ikke for mindre skilt, mindre reklameinnretninger o.l som settes opp på byggverk knyttet til egen næring. Som mindre skilt regnes skilt under 1.0 kvm.

Sporadisk reklame, plakater, bannere o.l i forbindelse med arrangementer og som skal henges opp for et kortere tidsrom er ikke søknadspliktig.

Tillatelse kan gis permanent eller for et begrenset tidsrom. Ved søknad om skilt eller reklame kreves fremlagt fasadetegning som viser plassering og størrelse.

Skilt og reklameinntretninger skal utføres slik at de tilfredstiller rimelige skjønnhetshensyn både i seg selv og i forhold til omgivelsene. Skjemmende farger og utførelse er ikke tillatt og kan kreves endret. Ved plassering av skilt og reklame utvendig på bygning, innhegning e.l skal skiltets utforming, farge og plassering innpasses og underordnes byggverkets fasade. Skilt og reklameinntretninger skal tilpasses bygningsmiljøet i området. I områder med verneverdig bebyggelse, og i områder med verdifullt landskap kan kommunen stille krav til utforming og utførelse.

I boligstrøk er takreklame, lysreklame og store reklameinntretninger ikke tillatt. Mindre reklamer som tjener strøket kan tillates. Reklamer som sjenerer boliger kan forbys.

Markiser, skilt og andre inntretninger ut over fortau eller annen offentlig grunn må ikke anbringes slik at ferdselen hindres eller omgivelsene utsettes for fare.

Parkering

Parkeringstilbudet skal være slik at det ikke bare bidrar til tilgjengelighet til bysentrum, men også bygger opp under økt bruk av bysentrum.

Parkeringsbehovet skal primært dekkes på egen grunn. Alternativt kan parkering anlegges et annet sted, i rimelig gangavstand, dersom det angis tilstrekkelige grunner for dette og det foreligger tinglyst erklæring for rettigheten til parkering.

Ved regulering skal det utarbeides en parkeringsplan for hele det aktuelle området. Planen skal drøfte hvordan parkeringsbehovet skal dekkes, og hvordan den best kan utformes for å bidra til økt bruk av sentrum.

Parkeringsanlegg under terreng

Parkeringsanlegg under terreng skal være vist på plankart.

Nedkjøringsramper bør fortrinnsvis plasseres inne i bygning.

Parkeringsplasser for forflyttingshemmede

Det skal avsettes nødvendig parkeringsareal for bevegelseshemmede, minimum 10% av antall biloppstillingsplasser. Plassene skal ha hensiktsmessig lokalisering og nødvendig utforming, i henhold til veinormen.

Frikjøp av parkeringsplasser:

Kommunen kan samtykke til at det i stedet for parkeringsplass på egen grunn eller fellesareal blir innbetalt et beløp pr manglende plass til kommunen for

bygging av parkeringsanlegg. Kommunestyret bestemmer til enhver tid gjeldende satser for frikjøp.

Landareal avsatt til parkeringsformål i tilknytning til småbåthavn
Det må avsettes arealer til parkering på lands i tilknytning til småbåthavn.
Som minimum bør det avsettes 0.3 parkeringsplasser til bil og sykkel per båtplass.

Miljøkvalitet, estetikk, natur, landskap og grønnstruktur, herunder om midlertidige og flyttbare konstruksjoner og anlegg, jfr. pbl § 11-9 nr. 6:

Miljøkvalitet

Som deltaker i Framtidens byer har Fredrikstad forpliktet seg til å utvikle byer med "lavest mulig klimagassutslipp og godt bymiljø". Ved store utbyggingsprosjekter skal miljøvennlig byutvikling med blant annet fokus på energiøkonomisering vektlegges. En utbygging i tråd med teknisk forskrift ligger som et minstrekrav, det er imidlertid ønskelig at det utvikles prosjekter og tiltak som går lenger enn krav i TEK.

Overvann

I bebygde områder skal overvann i størst mulig grad tas hånd om ved kilden slik at vannbalansen opprettholdes tilnærmet lik naturtilstanden. Andelen av tette flater søkes minimalisert. Overvannet skal søkes utnyttet til glede for innbyggerne. Vannet skal gjøres synlig og tilgjengelig i bebygde områder/byområder, og reetablering/åpning av lukkede vannveier skal prioriteres der dette kan gjennomføres innenfor forsvarlige økonomiske rammer. Gjenåpning skal alltid vurderes ved byfornyning eller når bebyggelse skal endres vesentlig.

Ved all ny utbygging skal, i henhold til overvannsrammeplan, åpne løsninger så vidt mulig benyttes og den tredelte strategien i overvannsrammeplanen følges:

1. Fange opp og infiltrere inntil 20mm nedbør (pr døgn på bar, frostfri mark)
2. Forsinke og fordrøye opp til 1-års flom lokalt.
3. Sikre trygge og åpne flomveier opp til 100-årsflom. Nye tiltak må ikke hindre vannets flomveier. Konstruksjoner som hindrer flomveiene skal vurderes fjernet.
4. Nærmere krav til infiltrasjon og fordrøyning fastsettes i reguleringsplan og byggetillatelser i henhold til overvannsrammeplan.

Renovasjon:

Ved nybygg og bruksendring i eksisterende byggeområde skal det tilstrebes undergrunnssystem. Som et minimum skal det etableres avfallsrom.

Estetikk

Bestemmelsene om estetikk, bevaring og tilpasning gjøres gjeldende også for områder som omfattes av eldre reguleringsplaner. I bykjernen skal det legges til rette for et mangfold og variasjon i uttrykksformer, opplevelser og aktiviteter/virksomheter. Tiltak holdes innenfor rammen av krav som stilles i bestemmelsene og plan- og bygningsloven for øvrig, når det gjelder estetikk, naboforhold og andre viktige hensyn.

Anlegg og tiltak(kaianlegg, kaikanter, brygger, andre konstruksjoner) ved bryggepromenaden i bykjernen skal utføres med tanke på god estetikk, funksjonalitet og kvalitet. Det skal legges vekt på at tiltaket har lang levetid.

Hensyn som skal tas til bevaring av eksisterende bygninger og annet kulturmiljø, jfr. pbl § 11-9 nr. 7:

Bygninger og bygningsmiljøer som i planen ikke omfattes av illustrasjon kulturmiljø, hensynssone kulturmiljø, er båndlagt etter pbl eller kulturminneloven, kan ha stor bevaringsverdi. Lokalsamfunnsrapportene er viktige kunnskapsbaser om bygningsmiljøet i lokalsamfunnene, og bør konsulteres i forbindelse med utbygginger og endringer av eksisterende bebyggelse. Bygninger som er oppført i 1849 eller tidligere skal, i samsvar med kulturminneloven, forelegges fylkeskonservatoren for vurdering før bygningsmessige endringer eventuelt kan tillates.

4. SÆRSKILTE BESTEMMELSER - pbl § 11-10 og § 11-11

- B Bestemmelser til arealformål etter pbl § 11-7 nr 5 og 6, jfr. pbl § 11-11:

For område SB 111 og SB 113 skal det sikres tilstrekkelig tilgjengelighet til landareal i hht illustrasjon figur 4 i planbeskrivelsen.