

**Sammendrag og forslagsstillers kommentar på
innkomne merknader/uttalelser
til forslag til planprogram og varsel om oppstart av planarbeid****Bruket 23 og 29, Gressvik, Fredrikstad kommune
Detaljregulering med konsekvensutredning**

Gnr./bnr.: 48/261 og 3
Plan ID: 01061168

Utarbeidet av: WSP Norge AS for forslagsstiller Sleipner Motor AS.

3	Revisjon Sammendrag og forslagsstillers kommentar	14.05.18
2	Supplering Sammendrag og forslagsstillers kommentar	19.04.18
1	Sammendrag og forslagsstillers kommentar	08.03.18
0	Utkast sammendrag og forslagsstillers kommentar	08.02.18
Versjon	Beskrivelse	Dato

Merknader ved offentlig ettersyn av forslag til planprogram og varsel om oppstart av planarbeid**Innkommne merknader**

Forslag til planprogram ble lagt ut til offentlig ettersyn 07.12.17, samtidig med at oppstart av planarbeidet ble kunngjort og varslet. Høringsperioden var 07.12.17-24.01.18.

I det nedenstående er alle innkomne merknader/uttalelser oppsummert og forslagsstillers kommentar til merknadene. For merknader som er innarbeidet i forslag til planprogram versjon 1 er det i forslagsstillers kommentar medtatt hvor i planprogrammet disse er innarbeidet.

Samtlige merknader blir referert i sin helhet og besvart i planbeskrivelsen som følger planforslaget til 1.gangsbehandling og offentlig ettersyn.

Det kom inn følgende merknader/ uttalelser:

1. Østfold Fylkeskommune, 24.01.2018
2. Fylkesmannen i Østfold, 22.01.2018
3. Kystverket sørøst, 16.01.2018
4. Statens Vegvesen, 11.01.2018
5. Hafslund Nett, 22.01.2018
6. Fredrikstad kommune, Miljø og landbruk, 19.01.2018
7. Fredrikstad kommune, kommunalteknikk, 05.02.2018
8. Fredrikstad kommune, Byantikvaren, 25.01.2018
9. Oslofjordens Friluftsråd v/Kjetil Johannessen, 18.01.2018
10. Sameiet Lenafjellet 17/19, 15.01.2018
11. Jan Robertsen, Hans Eriksens vei 6, 22.01.2018
12. Thor Ingar Martinsen, Bruket 6a, 22.01.2018
13. Jens-Petter Thon, Hans Eriksens vei 8, 23.01.2018
14. Odd og Jonna Gimming, Vestlia 1A, 23.01.2018
15. Ramona Elise Jensen, Hans Eriksens vei 10, 23.01.2018
16. Harald Eugen Hanssen, Karin Hanssen, Cecilie Hanssen, Nora Emilie Nilsen, Amanda Nilsen, Lovise Johnsen og Jan Ivar Johnsen,) 24.01.2018
17. Christian Eugen Hanssen, 24.01.2018
18. Marion Tillman, Hans Eriksens vei 14, 15.01.2018
19. Kine Norbom, Hans Eriksens vei 8, 23.01.2018
20. Einar Bratteng, O.A Hauges vei 6, 22.12.2017/19.01.2018 (totalt 4 stykk)
21. Else Marie og Gunnar Borge, Lenafjellet 14, 22.01.2018
22. Christoffer Kjølberg, Hans Eriksens vei 12, 23.01.2018
23. Odd Ragnar Pedersen, Lenafjellet 16, 22.01.2018

1. Østfold fylkeskommune (ØFK)

ØFK gjør oppmerksom på at eiendommen eies av Klemsdal Eiendom AS.

ØFK viser til tidligere uttalelser til saken blant annet i brev datert 21. oktober 2016 hvor de frarådet både dispensasjon og at den verneverdige bygningen på eiendommen skulle rives. Felles for alle uttalelsene er at ØFK fraråder riving av bygningen på det sterkeste, fordi det vil medføre et tap for samfunnet, i form av tapte kulturminner.

ØFK mener at planen, slik den nå foreligger, kommer i konflikt med viktige regionale hensyn innenfor fylkeskommunens ansvarsområde.

ØFK er ikke negativ til utvikling av Sleipner Motor, som er den siste gjenværende motorfabrikk i Fredrikstad etter den store maritime industrien som i sin til rådet, men er også opptatt av at kulturminner skaper steds karakter og tilhørighet og beriker våre opplevelser enten vi ferdes i naturen eller går gatelangs.

Av planprogrammet til konsekvensutredningen kommer det frem at Sleipner Motor AS i 2015 og 2016 gjennomførte tomtesøk for å finne egnet tomt til sin bedrift. Alternativene må komme klart til uttrykk i konsekvensutredningen, og det er særlig relevant i en spesielt konfliktylt sak som denne. Med alternativer forstås, alternativ lokalisering av tiltaket, alternativ utforming og tilpasning av tiltaket. I tillegg kommer 0-alternativet, det vil si utvikling i området uten at planen gjennomføres.

ØFK mener at det skal utarbeides konkrete redegjørelser for de tomtealternativene som ble forkastet av forslagsstiller. ØFK mener at de ulike alternativene må legges frem, hvilke arealer er vurdert ut fra kriterier knyttet til beliggenhet til sjø, tilgjengelig infrastruktur, avstand til bebyggelse, utvidelsesmuligheter, mm.

Videre har ØFK kommentarer knyttet til utredning av konsekvenser om tiltak i sjø, strandlinjeproblematikk og landskap, miljø og sikkerhet, høyder, naboer samt hvor mye trafikk og håndtering av trafikk gjennom et boligområde. ØFK er opptatt av å få fram beslutningsgrunnlaget i hele sin bredde.

ØFK har følgende kommentarer til planprogrammet:

Pkt. 2.2.2 Dagens situasjon. ØKT mener det bør fremkomme at det på eiendommen ligger en stor trebygning som opprinnelig har tilhørt Gressvik Bruk og som er et kulturhistorisk landemerke ved Gressvikflua, sett fra sjøsiden.

Pkt. 2.3.1 Statlige bestemmelser og retningslinjer og kommunale planer og føringer. Her bør også Kulturminneplan for Østfold 2010-2022 føres opp.

PKT. 3.1 Andre problemstillinger. ØFK presiserer at Fylkesmannen i sin vurdering mener at det er hjemmel for å nekte riving på grunnlag av den generelle bestemmelsen, hjemlet i PBL. Dette framkommer i oppsummeringens pkt. 6, der fylkesmannen nettopp poengterer at det er hjemmel og at verneverdien ikke er avklart. Ut fra planprogrammet kan det virke som at Fylkesmannen er enig i at bygningen ikke kan nektes revet. Dette er ikke riktig. Fylkeskonservator er kjent med at grunnen til at bygningen ikke er markert som rød (dvs. med rivingsforbud) skyldes en uteglemmelse fra kommunens side grunnet tidsnød i innspurten i planarbeidet. Som nevnt tidligere gjelder også dette en rekke andre verneverdige bygninger som ligger innenfor den delen av byområdeplanen som var omfattet av utvidelsen i 2011. Planprogrammet gir uttrykk for at Fylkesmannen er enig i at bygningen ikke kan nektes revet. Vi mener at teksten som står i dette avsnittet er feil og at dette bør endres.

Utredningsbehov KU H570_56 Kulturmiljø

Siden planområdet omfatter en større trebygning som er vedtatt til hensynssone bevaring kulturmiljø H570_56 i kommunedelplan for Fredrikstad byområde 2011-2023, er det viktig at konsekvensene for denne hensynssonen blir tilstrekkelig belyst.

- Beskrivelse av kulturminnet og kulturhistorie, samt verdivurdering av berørte kulturminner/kulturmiljø.
- Vurderingen må ses opp mot pågående arbeid med kommunedelplan for kulturminner i Fredrikstad kommune, samt at det må gjøres en vurdering av hvilke bygninger som faktisk står igjen etter sagbrukene i nedre Glomma-regionen. Det må også vurderes hvilken betydning kulturminnet har for Gressvik som lokalsamfunn og forståelsen av lokalsamfunnets historikk.
- Det skal tas utgangspunkt i kommunedelplan Fredrikstad byområde der Hensynssone bevaring kulturmiljø H570_56 er hjemlet, også på kommunedelplankartet. Omfanget og konsekvensene for kjente kulturminner innenfor planområdet skal vurderes og utredes, og hvordan arealbruksendringer påvirker kulturminne og kulturmiljøet. Vi viser til generelle bestemmelser om hensyn til bevaring av kulturmiljø jf. *plan- og bygningsloven skal ikke forstyrre eller forringe de historiske, arkitektoniske eller andre kulturhistoriske kvaliteter som knytter seg til bygninger eller bygningsmiljø.*
- Avbøtende tiltak skal beskrives
- Metode: Riksantikvarens rettleder (rapport nr 31-2003) om «kulturminne og kulturmiljø i konsekvensutredninger legges til grunn for verdivurdering og Metodikk i Statens vegvesens håndbok V12 benyttes veiledende i oppbyggingen av utredningen. Metoden vil være for «ikke-prissatte konsekvenser.

Med bakgrunn i dette innspillet, samt historikken i vedlegget mener Fylkeskonservatoren at bygningen har høy verneverdi for Fredrikstads historie og derfor ikke må rives.

Med bakgrunn i at det en rekke ganger har blitt reist spørsmål om hvorfor alle sagbrukene og teglverkene i nedre Glomma-regionen er borte, mener ØFK at man gjennom arbeidet med denne plansaken har mulighet til å sørge for at en av de siste store driftsbygningene fra denne epoken blir ivaretatt for fremtiden. I kulturminneplan for Østfold 2010-2022 heter det: «Industrivirksomheten har i stor grad og gjennom lang tid preget samfunnsliv og kultur. På samme måten har bygninger og anlegg knyttet til virksomhetene preget landskap og bygningsmiljøer rundt om i fylket og bidratt til å gi byene og tettstedene deres særpreget. Industrielle kulturminner representerer derfor en betydningsfull del av Østfolds kulturarv. Det gir også forpliktelse i landssammenheng.»

ØFK vil kunne komme med innsigelse dersom de mener at nasjonale eller regionale interesser ikke blir tilstrekkelig utredet eller ivaretatt i planprosessen.

Norsk maritimt Museum har ingen innvendinger til planen slik den foreligger og de ser ikke behov for en marinarkeologisk undersøkelse.

Støy er nevnt i planprogrammet. Vurdering av støy bør fastsettes som et eget hensyn i arealforvaltningen og må konsekvensutredes.

Annet

ØFK melder at det må settes fokus på tettsted og hensynet til landskapsnivå i arealforvaltningen. ØFK er opptatt av at kommunen legger Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for å styrke barn og unges interesser i planleggingen som en ramme og føring for det videre arealplanarbeidet.

ØFK ber om at kommunen legger inn diskusjon i regionalt planmøte som en aktivitet i fremdriftsplan i planprogrammet, og at møtet gjennomføres før planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.

ØFK har lagt ved notat «Historikk kulturminne/kulturmiljø - Bruket 23 og 29 Fredrikstad kommune», utarbeidet av Lars Ole Klavestad hos fylkeskonservator, Østfold fylkeskommune. I notatet redegjøres det for historikken for Gressvik Bruk og vurdering av gjenværende bygningsmasse i området.

Forslagstillers kommentar:

Sleipner Motor AS kjøpte Bruket 23 og deler av Bruket 29 av Klemsdal Eiendom AS gjennom søsterselskapet Sleipner Gressvik AS i desember 2017. Ved varsel om oppstart av planarbeidet og høring av forslag til planprogram var ikke kartforretning for å avklare grensene mellom Bruket 23, gnr/bnr 48/261 og Bruket 29 gnr/bnr 48/3, samt grense til Bruket 17, gnr 48/234 ferdigstilt.

Kartforretningen er nå avklart. Endrede eiendomsforhold er registrert i Eiendomsregisteret og kartverket til Fredrikstad kommune er oppdatert. Resultatet av kartforretningen er at deler av Bruket 29, gnr/bnr 48/3 er innlemmet i Bruket 23, gnr/bnr 48/261. Sleipner Gressvik AS eier Bruket 23 og Klemsdal Eiendom AS eier Bruket 29. Denne informasjonen er medtatt i pkt. 2.2.3 i planprogrammet.

Forslagsstiller er kjent med ØFKs tidligere uttalelser til saken, og vet at Fylkeskonservator fraråder riving av lagerbygningen på Bruket 23. I planprogrammets pkt. 4.1 settes det krav til at det i konsekvensutredning skal gjennomføres en verdivurdering av lagerbygningen i regionalt og nasjonalt perspektiv.

I pkt. 3.2.1 i planprogrammet vil det bli medtatt redegjørelse for de alternative lokasjoner som er vurdert tidligere. Det fremkommer hvilke lokasjoner som er vurdert og hvordan disse er vurdert i forhold til kriterier knyttet til beliggenhet til sjø, tilgjengelig infrastruktur, avstand til bebyggelse, utvidelsesmuligheter, mm. I pkt. 3.2.2 beskrives utarbeidet skisseprosjekt, samt de vurderingene som er gjort i forbindelse med uttegning av dette.

I pkt. 3.3 beskrives plan- og utredningsalternativene.

Temaer knyttet til tiltak i sjø, strandlinjeproblematikk og landskap, miljø og sikkerhet, høyder, naboer samt hvor mye trafikk og håndtering av trafikk gjennom et boligområde utredes i KU, jfr. krav til temautredninger i pkt. 4-1 i planprogrammet.

For vurdering av fortetting ses det på vedtatte planer for fremtidig utvikling av Gressvikområdet.

Punkter til endringer i planprogram

Pkt. 2.2.2 Tekst suppleres med bebyggelse på eiendommene innenfor planområdet.

Pkt. 2.3.1 Kulturminneplan for Østfold 2010-2022 medtas, samt at det nevnes at ny kommunedelplan for kulturminner i Fredrikstad kommune er under arbeid.

Pkt. 3.1 Tekst vedrørende tidligere vurderinger av større trebygning revideres, slik at den ikke gir misvisende informasjon. Tekst er supplert med: «Østfold fylkeskommune (ØFK) har uttalt seg til saken ved flere anledninger, blant annet i brev datert 21. oktober 2016 hvor det ble frarådet både dispensasjon, og at den verneverdige bygningen på eiendommen rives. Felles for uttalelsene er at det frarådes riving av bygningen på det sterkeste, fordi det vil medføre et tap for samfunnet, i form av tapte kulturminner.»

Utredningsbehov KU H570_56 Kulturmiljø

Tabell 4.1 Kulturminner og kulturmiljø suppleres med følgende:

- Berørte kulturminner og kulturhistorien innenfor planområdet beskrive og det utføres en verdivurdering av kulturminnene i konsekvensutredningen (KU), krav medtatt i pkt. 4.1 i planprogrammet.
- verdivurdering en ses opp mot pågående arbeid med kommunedelplan for kulturminner i Fredrikstad kommune, samt at det må gjøres en vurdering av hvilke bygninger som faktisk står igjen etter sagbrukene i nedre Glomma-regionen.
- Det settes også krav til at det må vurderes hvilken betydning kulturminnet har for Gressvik som lokalsamfunn og forståelsen av lokalsamfunnets historikk, i tillegg til regionalt og nasjonalt perspektiv.
- Omfanget og konsekvensene for kjente kulturminner innenfor planområdet vurderes og utredes, og det vurderes hvordan arealbruksendringer påvirker kulturminne og kulturmiljøet, medtatt i pkt. 4.1 i planprogrammet.
- Avbøtende tiltak vil beskrives i konsekvensutredningen av kulturminne/ kulturmiljøet, jfr. pkt. 4.1 i planprogrammet.
- Under metodebeskrivelsen medtas: Riksantikvarens rettleider (rapport nr 31-2003) om «kulturminne og kulturmiljø i konsekvensutredninger legges til grunn for verdivurdering og Metodikk i Statens vegvesens håndbok V12 benyttes veiledende i oppbyggingen av utredningen. Metoden vil være for «ikke-prissatte konsekvenser. Krav til metode er medtatt i pkt. 4.1 i planprogrammet.
- Utredningen vil bli utført av kvalifiserte personer med antikvarisk kompetanse og erfaring. Kravet er medtatt i pkt. 4.1 i planprogrammet.

Forslagsstiller noterer at det varsles om innsigelse dersom ØFK mener at nasjonale eller regionale interesser ikke blir tilstrekkelig utredet eller ivaretatt i planprosessen.

I pkt. 4.1 Fag- og utredningstema Vannmiljø er Marin arkeologi (undertema på) tatt ut, da Norsk Maritimt museum ikke krever marinarkeologisk befarings i forbindelse med planforslaget.

Støy er medtatt som eget hensyn i arealplanleggingen og det skal konsekvensutredes. Emnet er plassert inn under fag- og utredningstema Forurensning da dette oppsettet er iht Forskrift om konsekvensutredninger.

Det er gjort følgende endringer i pkt. 4.1 for støyutredning: Støyfagligutredning vil utføres iht T-1442/16 og NS8175/2012. Redegjørelse for dagens situasjon utredes i tillegg til å utrede og vurdere hvordan utbygging av planforslaget vil endre forholdene for omgivelsene.

Diskusjon i regionalt planmøte er lagt inn som aktivitet i fremdriftsplanen før vedtak om offentlig ettersyn.

Notat «Historikk kulturminne/kulturmiljø - Bruket 23 og 29 Fredrikstad kommune» medtas som kunnskapsunderlag i den vurdering av kulturminner.

2.Fylkesmannen i Østfold (FMO)

Fylkesmannen i Østfold sitt innspill er delt i to deler. Den første delen er konkrete innspill, vurderinger og råd knyttet til det varslede planarbeidet. Del to viser til generelle tema og føringer som er viktige for planarbeidet.

Innspill:

Eiendommen ligger i 100m-beltet hvor det skal tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser, jf. plan- og bygningsloven § 1-8.

- Det vil være viktig å visualisere planforslagets virkning på landskapet, sett fra elva, andre siden av elva og fra kjente punkter på landsiden på Gressvik.
- Det bør redegjøres for allmennhetens ferdselsmuligheter langs elva i dag, inkludert regulert løsning i detaljregulering for Gressvik bruk (vedtatt 2016). Det bør også redegjøres for mulighetene for å bedre allmennhetens ferdselsinteresser i området.
- Det må redegjøres for forurenset grunn og sedimenter. Vi viser blant annet til informasjon i <https://grunnforurensning.miljodirektoratet.no/>.

Uttalelser i forhold til forslag til planprogram

Pkt. 2.3.1 Det bør vises til siste utgave av retningslinje for behandling av støy i planlegging T-1442/16.

Pkt. 3.1 Fylkesmannen presiserer at ved undersøkelse av hvilken innvirkning etablering av bebyggelse har på elverommet og bruk av elva, må også bruken langs elva medtas.

Pkt. 3.2. Fylkesmannen mener det bør vurderes om det er mulig å tenke seg to alternative utforminger innenfor foreslått planområde. Det kunne eksempelvis være ett alternativ med mulig allmenn ferdsel langs vannet/elva og ett hvor ferdselen legges i bakkant. Eller ulik utforming av bebyggelsen, av hensyn til landskapet/kulturmiljøet.

Pkt. 4.1 Fylkesmannen har generell kommentar til beskrevne metoder i planprogrammet. Bruk av «analyse», «rapport» og rapport» som metode er misvisende og gjør det vanskelig for høringsinstanser og andre å kommentere/ kvalitetssikre tenkt metode.

Landskap og estetisk utforming – det bør konkretiseres at alternativene skal visualiseres, med utgangspunkt fra bakkenivå. Visualiseringspunkter bør inkludere andre siden av elva, fra elva og fra et punkt på en viss avstand på Gressviksiden (nord, vest og/eller sør).

Naturmangfold – punktet bør begrenses til «arter av nasjonale forvaltningsinteresse» og eventuelle fremmede skadelige arter.

Friluftsliv og rekreasjon – det bør også ses på muligheter for ferdsel langs elva, inkludert utsynspunkter der stier/veier eventuelt ligger tilbaketrasket fra vannet.

Forurensning – det må redegjøres for forurensninger i sedimentene i elva om det skal gjøres tiltak der. Det bør også presiseres hvilke tiltaket det er behov for å gjøre i elva.

Innspill til statlige retningslinjer som er relevante for planarbeidet:

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014).
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene (2009).
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995).

Følgende generelle tema er også viktig for planområdet

Barn og unge, medvirkning og levekår. Se temaveileder T-1513, rundskriv T-2/08 og RPR Barn og unge. Det må belyses i saken hvordan barn og unges interesser er ivaretatt.

Estetisk utforming. Landskaphensyn og god byggeskikk bør vektlegges. Vi viser til "Estetikk i plan- og byggesaker" (T-1179). Det må være fokus på reguleringsbestemmelsene og de fysiske rammer som settes for tiltak i planen.

Universell utforming. Vi viser til " Regjeringens handlingsplan for universell utforming" (2005-2009).

Blå-grønn struktur. Viser til DN-håndbok 23 "Grønn by ...arealplanlegging og grønnstruktur", MDs veileder T-1267 "Fortetting med kvalitet" og Framtidens byers veiledning om Blågrønn faktor. Det er viktig med både bevaring og etablering av ny blå-grønn struktur. Vann og grønnstruktur har betydning for det lokale miljøet som trivselsskapende element. Det har også en viktig verdi for lek, stedsindentitet, naturmangfold, landskap og klimatilpasning.

Naturmangfold. Planleggingen må skje i samsvar med naturmangfoldlovens alminnelige bestemmelser om bærekraftig bruk. Bestemmelsene i kapittel II skal samordne forvaltningen ved å gi felles mål og prinsipper. §§ 8 til 12 skal legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet. Vi minner om at vurderingene som gjøres skal fremgå, jf. § 7. Eksisterende kunnskap om området må framskaffes og det må vurderes om det er behov for ytterligere undersøkelser.

Samfunnsikkerhet og klimatilpasning. Områder må vurderes med hensyn på sikkerhet, for eksempel flom, havnivåstigning, stormflo, grunnforhold, radon, fare for ulykker eller annen fare. Vi viser også til NVEs retningslinjer og veiledere om tematikken, blant annet 2/2011 Flom- og skredfare i arealplaner og 7/2014 Sikkerhet mot kvikkleireskred.

Håndtering av overvann, flommer og havnivåstigning blir stadig mer aktuelt. Vi anbefaler nettsiden www.klimatilpasning.no og DSBs veileder Klimahjelperen.

Støy. Vi viser til retningslinje T-1442/2016 for behandling av støy i arealplanlegging og tilhørende veileder TA-2115

Luftkvalitet. Vi viser til retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T1520. Vi viser også til forurensningsforskriften kapittel 7 som fastsetter luftkvalitetskrav.

Grunnforurensning. Det må vurderes om det er behov for å undersøke om det foreligger forurensning i grunnen. Miljødirektoratets veiledere til forskriften (TA- 2912 og TA-2913).

Forurenset grunn skal registreres i databasen "Grunnforurensning" i samsvar med Miljødirektoratet veileder om dette (TA-2671).

Klimagassutslipp og energi. Det skal tas klimahensyn gjennom gode løsninger for energiforsyning, arealbruk og transport. Kommune skal ta klimahensyn i all relevant planlegging. Arealplanleggingen skal legge til rette for kollektive løsninger og lokalisering som bidrar til redusert behov for bruk av privatbil. Statlig planretningslinje (SPR) for klima- og energiplanlegging fastlegger nærmere hvordan krav til hvordan klimahensyn skal tas med i planleggingen. SPR for samordnet bolig- og transportplanlegging gir føringer for hvordan arealbruken skal bidra til at man når de nasjonale klimamålene.

Kartframstilling. Reguleringsplaner er juridisk bindende og det er viktig at kart utarbeides i tråd med regelverket

Forslagstillers kommentar:

Beskrivelse av metoder som er tenkt benyttet for å fremskaffe nødvendig informasjon for den enkelte utredning er oppdatert i pkt 4.1 i planprogrammet. Det settes krav til at det skal benyttes personer med relevant faglig kompetanse ved utførelse av utredningene.

Forslagstillers kommentar til Innspill

- Visualisering av planforslaget: I konsekvensutredningen (KU) vil planforslagets virkning på landskapet bli visualisert. Krav til at det skal lages visualiseringen fra motsatt side av elva, fra elva og landsiden på Gressvik settes inn planprogrammet pkt. 4.1 Landskap og estetisk utforming. Det vil også settes krav til at visualiseringen skal tas fra bakkenivå og med øyehøyde på 1,5 m.
- I KU vil det redegjøres for allmennhetens ferdselsmuligheter langs elva i dag, sett i sammenheng med regulert løsning i detaljregulering for Gressvik bruk (plan ID 01061105, vedtatt 16.06.2016). Dette medtas som krav pkt. 4.1 Friluftsliv og rekreasjon. Detaljregulering for Gressvik Bruk er som rammebetingelse i pkt. 2.4 i planprogrammet.

- Det er medtatt krav i pkt. 4.1 Forurensning at det i KU skal vurderes om det må redegjøres for forurenset grunn. Det vil redegjøres hvor omfattende tiltak i vannet dersom det blir funnet nødvendig å redegjøres for sedimenter.

Barn og unge. Planforslaget gir økt trafikkmengde i Gressvikområdet. Konsekvenser for myke trafikanter, herunder også barn og unge medtas i trafikkanalysen, pkt. 4.1. Barn og unges interesser belyses også i tema Friluftsliv og rekreasjon.

Estetisk utforming. I reguleringsbestemmelsen vil det settes krav til de fysiske rammer som settes for tiltaket i planen.

Universell utforming. Planarbeidet vil ta hensyn til "Regjeringens handlingsplan for universell utforming" (2005-2009). Det vil stilles krav til universell utforming av anlegg og uteområder i planbestemmelsene.

Blå-grønn struktur. I konsekvensutredningen (KU) beskrives og vurderes naturmangfoldet på land og i vann, friluftsliv og rekreasjon for nærmiljøet, fjern- og nærvirkninger langs og fra elva. Det utredes hva etableringa av Sleipner Motor på Bruket vil genere av økt trafikkmengde, og dermed kan gi støy- og annen luftforurensning.

Naturmangfold. Pkt. 4.1 Naturmangfold er supplert med biologisk utredning/ feltarbeid av planområdet, både på land og i vannet, samt at det settes krav til at kartlegging og verdisetting utføres iht DN-håndbok 13 om kartlegging av naturtyper og DN-håndbok 19 Kartlegging av marint biologisk mangfold.

Samfunnssikkerhet og klimatilpasning. Det vil gjennomføres en ROS-analyse i konsekvensutredningen. Området vurderes med hensyn på sikkerhet, for eksempel flom, havnivåstigning, stormflo, grunnforhold, radon, fare for ulykker eller annen fare. Planområdet er omfattet av hensynssone 320 flomfare. Flomsikringstiltak er definert i kommunedelplan for Fredrikstad byområde. I KU vil håndtering av overvann og grunnforhold utredes og vurderes, jfr. pkt. 4.1 i planprogrammet.

Støy. I KU vil det utføres støyutredning med bakgrunn i trafikkanalyse. Støyutredningen utføres iht retningslinje T-1442/2016 for behandling av støy i arealplanlegging og tilhørende veileder TA-2115, medtatt i pkt. 4.1 i planprogrammet.

Luftkvalitet. I KU vil det utføres en utredning av luftkvaliteten for dagens situasjon og for planforslaget, iht retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T1520 og forurensningsforskriften kapittel 7 som fastsetter luftkvalitetskrav, medtatt i pkt. 4.1 i planprogrammet.

Grunnforurensning. Det er mistanke om forurenset grunn innenfor planområdet. I KU skal det vurderes om det er behov for å undersøke om det foreligger forurensning i grunnen. Miljødirektoratets veiledere til forskriften (TA- 2912 og TA-2913). Eventuelle funn av forurenset grunn registreres i databasen "Grunnforurensning" i samsvar med Miljødirektoratet veileder om dette (TA-2671). Disse kravene er medtatt i pkt. 4.1 i planprogrammet.

Klimagassutslipp og energi. I planarbeidet vil det tas klimahensyn gjennom valg av løsninger for energiforsyning, arealbruk og transport. Statlige planretningslinje for klima- og energiplanlegging og Statlige planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging er tatt med som retningslinjer for planarbeidet, pkt. 2.3 i planprogrammet

Kartframstilling. Juridisk bindende plankart vil utarbeides i tråd med regelverket og av faglig kvalifisert personell.

Uttalelser til planprogrammet

Pkt. 2.3.1 Forslag til endringer i retningslinje for behandling av støy i planlegging T-1442/16 utføres.

Pkt 3.1 Fylkesmannens forslag til man må ha med bruken langs elva ved undersøkelse av hvilken innvirkning etablering av bebyggelse har på elverommet medtas i revidert planprogram.

Pkt. 3.2 Forslagsstiller gjør oppmerksom på at det er medtatt realistiske alternativer i planprogrammet som var på høring. I pkt. 3.2 i planprogrammet medtas de vurderingene av alternative lokasjoner som er utført, det er vurdert lokasjoner på Øra, Fredrikstad Mekaniske Verksted, Rolvsøy i tillegg til Gressvik og eksisterende lokasjon i Arne Svendsens gate 6. Beskrivelse og vurderinger som er gjort i

skisseprosjektet på Bruket medtas også i pkt. 3.1 i planprogrammet. Planområdet er i gjeldende KDP plan for Fredrikstad byområde regulert til næring, og det er ikke planlagt åpnet for allmenn ferdsel fra kommunalt hold. Det ses derfor ikke som realistisk å utrede for et alternativ som åpner opp for allmenn ferdselsåre langs elvekanten, når kommunen planlegger at denne skal være langs veien Bruket. I KU vil det utredes hvordan planforslaget virker inn på friluftslivet og rekreasjon, pkt. 4.1 i planprogrammet

I tabell 4.1 er beskrivelse av metoder som er tenkt benyttet for å fremskaffe nødvendig informasjon for den enkelte utredning oppdatert. Det settes krav til at det skal benyttes personer med relevant faglig kompetanse ved utførelse av utredningene.

3. Kystverket sørøst

Kystverket har følgende uttalelser:

Deler av planområdet ligger i Vesterelva. Planarbeidet kan få betydning for sikkerheten og fremkommeligheten for sjøfarende og andre brukere av farvannet. Eventuelle konsekvenser for sjøfarende og andre brukere av farvannet må belyses og vurderes.

Forslagstillers kommentar:

Innspill fra Kystverket er medtatt i planprogrammet pkt. 3.1 Antatte problemstillinger Tiltak i elverommet. I konsekvensutredningen (KU) vil dette temaet bli behandlet som del av pkt. 4.1 Landskap og estetisk utforming. Dette emnet vil ikke få egen rapport.

Forslagsstiller gjør oppmerksom på at det er mindre del av ny bygningsmasse på Bruket 23 som skal krage ut over Vesterelva innenfor planområdet for å gi plass til testanlegget.

4. Statens vegvesen (SVV)

SVV uttaler seg til planprogram og varsel om oppstart som fagorgan med sektoransvar og som vegadministrasjon for Østfold fylkeskommune på fylkesveg 117 (Fv. 117) som blir påvirket av detaljreguleringen.

Innspill

SVV krever at det gjennomføres trafikkanalyse i forbindelse med Fv. 117 som synliggjør dagens situasjon, fremtidig arealbruk og de trafikale effektene av det planlagte tiltaket. Trafikkanalysen må utarbeides av aktører med trafikkfaglig kompetanse. Det må vurderes om økt mengde trafikk vil kreve en utvidelse av eksisterende kryss mellom Hans Eriksens vei og Storveien. Trafikkanalysen skal legges til grunn for eventuelle tiltak knyttet til planområdets atkomst fra fylkesveg 117. Videre anbefaler SVV at det blir innført tydelige bestemmelser for vikeplikt fra industriområdet/planområdet og ut i kommuneveg 71230 og 71260 for å øke trafiksikkerheten for ferden på kommunevegen.

Tilrettelegging for gående og syklende

Det er viktig at planområdet tilrettelegges for fotgjengere og syklister, både i form av gode atkomstløsninger, interne og gjennomgående snarveger og tilrettelagt sykkelparkering. Det er nødvendig at det tilrettelegges for mest mulig direkte adkomster for gående og syklende til og fra planområdet og til kollektivtilbud. Dette er spesielt relevant i forbindelse med at kommunevegen forbi «Bruket» er en del av hovedsykkelnett Nedre Glomma 2016 for blandet sykkel/bil i tillegg til å være forbindelsen med Gressvik fergerleie og aktiviteten denne medfører.

Sykkelparkering

Det bør settes et minimumskrav til antall sykkelparkeringsplasser i planen, for eksempel antall per 100 m² bebyggelse. Planbestemmelsene bør også stille krav til kvaliteten på sykkelparkeringen. Plassene bør være under tak, plasseres nær inngangspartiet, og stativene bør utformes på en slik måte at syklene kan låses fast.

Kollektivdekning

Det bør fra planbeskrivelsen fremgå hvordan området skal betjenes med kollektivtransport. Denne beskrivelsen bør omfatte gangforbindelser, avgangsfrekvenser og avstander til relevante stoppesteder.

Trafikksikkerhet i anleggsperioden

På grunn av at planområdet ligger i nærheten av Gressvik fergeteie og kommunevegen er en del av hovedsykkelnett Nedre Glomma 2016, er det viktig at det tilrettelegges for en trafikksikker anleggsperiode. En analyse av trafikkulykker tilknyttet vegarbeid og anleggsarbeid langs veg viser at anleggsområder ofte mangler tilstrekkelig tilrettelegging for gående og syklende. Ulykkesanalysene viser at ulykker med myke trafikanter ofte skjer i forbindelse med slike anleggsområder. Årsaken er manglende/farlige krysningspunkt mellom anleggsavkjørsel og gang- og sykkelveger og dårlige siktforhold. For mer informasjon om temaet, henviser vi til rapporten "Temaanalyse av trafikkulykker i tilknytning til vegarbeid", utarbeidet av samfunnsseksjonen i Statens vegvesen Region sør, februar 2011. Vi anbefaler derfor at det lages en planbestemmelse som inkluderer trafikksikkerhetstiltak i perioder med anleggsarbeid. God kommunikasjon mellom anleggssjåfører og gående/syklende er viktig for å unngå ulykker.

Forslagsstillers kommentar:

Innspill

Det vil utføres trafikkanalyse av aktører med trafikkfaglig kompetanse i konsekvensutredningen, medtatt i pkt. 4.1 i planprogrammet. Analysen vil synliggjøre dagens situasjon, fremtidig arealbruk og de trafikale effektene av det planlagte tiltaket. Det vil vurderes om økt mengde i trafikk vil kreve en utvidelse av eksisterende kryss mellom Hans Eriksens vei og Storveien. Dette kravet er medtatt i pkt. 4.1 i planprogrammet. I planarbeidet vurderes det om det er behov for å settes opp vikepliktskilt fra industriområdet/planområdet og ut i kommuneveg 71230 og 71260.

Tilrettelegging for gående og syklende

Forslagsstiller er klar over at kommunevegen Bruket forbi planområdet er del av hovedsykkelnett Nedre Glomma 2016 for blandet trafikk (gående/sykkel/bil). Vurdering av konsekvenser og tilrettelegging for fotgjengere og syklister gjøres i trafikkanalysen. Beskrivelse av tilrettelegging vil medtas i planbeskrivelsen.

Sykkelparkering

Minimumskrav til antall sykkelparkeringsplasser i planen og krav til kvaliteten på plassene vil defineres i planbestemmelsene.

Kollektivdekning

I planbeskrivelsen vil det fremkomme hvordan området er betjent med kollektivtransport. Trafikkanalysen og planbeskrivelsen medtar gangforbindelser, avgangsfrekvenser og avstander til relevante stoppesteder.

Trafikksikkerhet i anleggsperioden

Trafikksikkerhetstiltak i anleggsperioden vurderes i planarbeidet, og innarbeides i planbestemmelsene dersom dette er nødvendig.

5. Hafslund Nett (HN)

HN har følgende merknader til planarbeidet:

1 Elektriske anlegg i planområdet - Anlegg etablert etter områdekonsesjon (normalt distribusjonsnett)

HN har elektriske anlegg i planområdet. Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere. Det er også viktig at det ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til nettselskapet sine anlegg.

1.1 Eksisterende høyspenningskabler

HN har høyspenningskabler innenfor planområdet som de ber om at det blir tatt hensyn til.

1.2 Behov for ny nettstasjon – samt forhold til eksisterende nettstasjon (frittliggende)

HN har en frittliggende nettstasjon innenfor planområdet som de ber om at det blir tatt hensyn til. Dette er avhengig av effektbehovet til planområdet, og nettselskapet ber om at forslagsstiller oppgir hvilket effektbehov planområdet har.

Arealet som avsettes i planen til frittliggende nettstasjon må være av en slik størrelse at det er plass og adkomst til nettstasjonen med kranbil (med støttebein). Dette innebærer at det kan bli behov for et areal på inntil 35 kvm (ca. 5,5 m x 6,5 m). Nettstasjonen skal stå minst 5 meter fra bygning med brennbare overflater, og avstanden gjelder også til terrasser og lignende brennbare utstikk som er direkte knyttet til bygget. Av hensyn til blant annet trafikksikkerheten ønskes frittliggende nettstasjoner plassert minimum tre meter fra veikant og utenfor veiens frisiktsoner. Fortau, gang- og sykkelvei regnes også som veikant. For å sikre en optimal strømforsyning, ønskes nettstasjonen plassert sentralt i planområdet. Av hensyn til blant annet akustisk støy, anbefaler nettselskapet at ny nettstasjon plasseres minimum 10 meter fra ny bebyggelse.

HN ser at det ofte ikke blir tatt hensyn til avstandskravene når nye bygninger planlegges og oppføres. Det er derfor viktig å synliggjøre byggegrenser mot nettstasjoner i reguleringsbestemmelsene. Dersom reguleringsplanen ikke har satt av areal til nettstasjon, ber nettselskapet om at følgende presiseres i planbestemmelsene:

- Nettstasjoner tillates oppført inntil 1 m fra eiendomsgrense og at det generelt er 5 m byggegrense rundt nettstasjoner.
- Nettstasjoner tillates oppført også utenfor regulerte byggegrenser og kommer i tillegg til tillatt utnyttelsesgrad.

Nettstasjoner kan også etableres i egne rom i bygg. Størrelsen på rommet må være minimum 16 kvm, og ingen vegg må være kortere enn 4 meter. Rommet må være i første etasje, og det stilles særskilte krav til direkte adkomst, utforming av rommet og ventilasjon mv.

1.3 Kostnader med tiltak i strømmettet og omlegging/flytting

Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket. Kostnadene inkluderer eventuelle kostnader til erverv av nye stedsvarige (evigvarende) bruksrettigheter.

2 Andre forhold

2.1 Kart

For kart over nettselskapet sine anlegg, kan det tas kontakt med Geomatikk, se <https://gravemelding.no/tjenester/kart-for-prosjektering>.

2.2 Inntegning på plankart

Nettselskapet gjør oppmerksom på at spenningsnivået for ledningsanleggene *ikke* må påføres i planen, herunder plankartet. Høyspenningsskabler under bakken tegnes ikke inn på kartet.

Arealer som i fremtiden skal brukes til frittliggende nettstasjoner avsettes i planen til arealformål bebyggelse og anlegg, underformål «Andre typer bebyggelse og anlegg», energianlegg kode 1510, jfr. vedlegg I til kart- og planforskriften.

2.3 Annet

HN ønsker at utbygger tar kontakt i god tid før utbygging for å avklare hvordan ny bebyggelse skal forsynes med elektrisk strøm samt planlegge nye elektriske anlegg.

Forslagstillers kommentar:

Forslagsstiller takker for informasjon om eksisterende elektriske anlegg og høyspenningsskabler innenfor området, samt informasjon om kostnader til tiltak, kartunderlag og inntegning på plankart.

Plassering av elektriske anlegg og høyspenningskabler i planområdet vil hensyntas i det videre planarbeidet. Forslagsstiller vil opprette kontakt med Hafslund Nett for å bestille kabelpåvisning og informere om effektbehov, slik at det kan gjøres vurdering om eksisterende nettstasjon kan brukes eller om det må etableres ny nettstasjon. Det vil også vurderes om det trengs ny nettstasjon for å forsyne nybygget med elektrisk strøm.

Ved utarbeidelse av plankart og planbestemmelser vil krav til utforming og plassering av nettstasjon innarbeides. I planarbeidet vil det vurderes om det skal settes av eget formål for nettstasjon i plankartet. I det videre planarbeidet vil også HN sine arealkrav til trafo medtas.

6. Fredrikstad kommune Miljø og landbruk

Miljø og landbruk har følgende uttalelser:

- Det må redegjøres for miljørisiko ved testing av thrustere i sjøen og avbøtende tiltak må beskrives.
- Det er mistanke om forurenset grunn i planområdet. Det vil være krav om miljøteknisk grunnundersøkelse og eventuelle tiltaksplan i henhold til forurensningsforskriften kap. 2 ved gravearbeider eller terrenginngrep.

Forslagstillers kommentar:

- Forslagsstiller gjør oppmerksom på at testing av thrustere ikke gir utslipp til vann, da det kun er snakk om nedsenking av elektriske komponenter for testkjøring i vannmassene. Komponentene representerer ingen form for utslipp. Det er av den grunn ikke nødvendig med ytterligere utredning og beskrivelse av eventuelle avbøtende tiltak for miljørisiko ved testing av thrustere. Denne informasjonen medtas i planbeskrivelsen.
- I konsekvensutredningen (KU) vil det gjennomføres en vurdering om det er forurenset grunn innenfor planområdet, jfr. pkt. 4.1 i planprogrammet. I reguleringsbestemmelsene vil det settes krav til at det må utarbeides tiltaksplan iht forurensningsforskriften kap 2 ved gravearbeider eller terrenginngrep.

7. Fredrikstad kommune, Etat for Kommunalteknikk

Uttalelsen fra Etat for Kommunalteknikk omhandler trafikale forhold og det informeres om at Veiavdelingen i kommunen har mottatt klager på mye trafikk i Hans Eriksens vei og at flere er bekymret for at etablering av ny virksomhet på Bruket vil forverre situasjonen. I reguleringsplanarbeidet må de trafikale forholdene vurderes nærmere.

Det vises også til tidligere tilbakemelding saksnr 2016/6942 dok 170. Her trekkes det fram følgende: Nå det gjelder støy fra kommunale veier er Fredrikstad kommune pålagt å måle støyforholdene hvert 5 år på kommunale veier med en ÅDT på mer enn 500. Dersom lovregulerte støygrenser overskrides må det iverksettes avbøtende tiltak. Det er veieier som da kan bli ansvarlig for slike tiltak. Det er derfor viktig at det innhentes støyfaglige vurderinger ift den økte trafikkbelastningen, og at dette blir en del av byggesaken.

Veisystemet i området består av kommunale veier, særlige aktuelle veisystemer til Bruket 23 er Hans Eriksens vei, Bruket og Gunnelandet. Hans Eriksens vei er klassifisert i Bk. (bruksklasse) 10 (10 tonns akseltrykk), veien er ca. 308 meter lang. Maks tillatt lengde på kjøretøyer er 19,50 meter, og maks belastning er 50 tonn. Øvrige veier som Gunnelandet og Bruket er dimensjonert noe lavere i Bk. 8.

Hans Eriksens vei er en kommunal samlevei, dvs at den er en del av det overordnede kommunale veisystemet.

Forslagstillers kommentar:

I konsekvensutredningen (KU) vil det utarbeides trafikkanalyse der de trafikale forholdene belyses nærmere, både dagens situasjon og dersom tiltak i planforslaget realiseres. Det gjøres oppmerksom på at Fredrikstad kommune utførte trafikk telling i Hans Eriksens vei uke 40 og 41 i 2017. Denne informasjonen medtas som underlag i trafikkanalysen. Eksisterende trafikale utfordringer, samt hvilke

bruksklasser (Br.) Hans Eriksens vei (Br.10) og Gunnelandet (Br.8) er klassifisert i medtas i pkt. 3.1 planprogrammet. Dette tas med som underlag i trafikkanalyse. I analysen vil dagens situasjon og fremtidig situasjon utredes, inkludert økt trafikkmengde ved etablering av Sleipner og inntil 110 nye leiligheter ved fergekaia.

I forbindelse med KU vil det utføres en støyfaglig vurdering ift til den økte trafikkbelastningen og funn vil bli tatt hensyn til i det videre planarbeidet.

Med bakgrunn i økning av trafikkmengden utføres det støyutredning, der dagens situasjon dokumenteres i tillegg til å utrede hva etablering av Sleipner Motor medfører. Utredningene inkluderer eventuell beskrivelse av hvordan det kan kompenseres for vesentlige skadevirkning for miljø og samfunn, og det bl.a. vil være nødvendig med støytiltak.

8.Fredrikstad kommune, Byantikvaren

Byantikvaren gjør oppmerksom på at Forslag til planprogram er mangelfullt og misvisende gjengitt når det gjelder fylkesmannens vurdering av det juridiske hjemmelsgrunnlaget for å kunne nekte riving.

Det framstår som om fylkesmannen er enig i kommunens vurdering av at det ikke kan nektes riving av lagerbygningen på Bruket 23 i henhold til den generelle bestemmelsen knyttet til hensynssone for Kulturmiljø Hensynssone H570_56. Dette er feil. Fylkesmannen gir klart uttrykk for at det kan være hjemmel for å nekte riving i henhold til den generelle bestemmelsens andre ledd knyttet til hensynssone Kulturmiljø.

Planprogrammet bør rettes opp slik at det samsvarer med fylkesmannens brev av 30.05.2017 når det gjelder det formelle grunnlaget for å kunne nekte riving.

Byantikvaren minner om at kulturminnet har i dag et vern etter plan og bygningsloven. Både fylkeskonservator og byantikvar har i tidligere uttalelser gitt grundige redegjørelser for bygningens kulturhistoriske kontekst og verneverdier og at dette i henhold til reguleringsstatus betyr at bygningen skal bevares. Det er pekt på at bygningen har vesentlige lokale, regionale og sannsynligvis også nasjonale verdier. Konklusjonene er tydelige: Tørkehuset bør ikke rives og det er ikke hjemmel for å rive det.

Utredningsbehov

Byantikvaren melder at det bør gjøres en antikvarfaglig dokumentasjon og verneverdivurdering av bygningen og en kulturhistorisk registrering på Gressvik Bruk slik at man får oversikt over gjenværende industrihistoriske minner. Det er viktig å se tørkehuset og eventuelle andre kulturminner i sammenheng med den opprinnelige funksjonelle og sosiale strukturen. Verneverdier må avklares og tålegrenser og sårbarhet identifiseres. Det bør derfor utarbeides en DIVE-analyse.

Kulturminneutredningen må vurdere tørkehusets verneverdier i en regional og nasjonal sammenheng. Det bør derfor utredes hvilke andre tilsvarende bevaringsprosjekt som finnes regional og nasjonalt. Dette er nødvendig for at saken skal være tilstrekkelig opplyst.

Byantikvaren understreker at dokumentasjonsarbeidet og verneverdivurderingene må utføres av kvalifisert personell med god antikvarfaglig forståelse og at vurderingen må være uhildet og på kulturminnets premisser.

Byantikvaren har lagt ved Uttalelse til dispensasjonssøknaden til informasjon, dokumentet er datert 20.november 2016.

Forslagstillers kommentar:

Planprogrammet pkt. 3.1 rettes opp slik at det fremkommer at Fylkesmannen gir klart uttrykk for at det kan være hjemmel for å nekte riving i henhold til den generelle bestemmelsens andre ledd knyttet til hensynssone Kulturmiljø. Uttalelsen fra Fylkesmannen der det frarådes riving, samt Byantikvarens vurdering av at bygningen må bevares medtas også under pkt. 3.1 i planprogrammet.

At trebygningen er et kulturminne som i dag har et vern etter plan og bygningsloven, samt tidligere uttalelser og redegjørelser fra fylkeskonservator og byantikvar der det er pekt på bygningenes vesentlige lokale, regionale og sannsynligvis også nasjonale verdier medtas som kunnskapsunderlag for verneverdianalysen som skal utføres i konsekvensutredningen (KU).

Utredningsbehov

I forbindelse med konsekvensutredning vil det bli utført verneverdivurdering av lagerbygningen (trebygningen) som er omfattet av hensynsone 570_56. Det settes krav til at utredningen skal utføres av kvalifisert personell med god antikvarfaglig forståelse, pkt. 4.1 i planprogrammet. Uttalelsen til dispensasjonssøknaden, vedlagt uttalelsen fra Byantikvaren vil være del av kunnskapsunderlaget for utredningen. Det vil ikke utarbeides DIVE-analyse i konsekvensutredningen, da avklaring av tålegrenser og sårbarhet anses å bli tilstrekkelig vurdert i verneverdivurderingen der kulturminnets verdi skal vurderes i regionalt og nasjonalt perspektiv, samt betydningen lokalt for Gressvik som lokalsamfunn.

9. Oslofjordens Friluftsråd (OF)

OF har følgende merknader til planarbeidet:

Det er viktig å utrede konsekvenser av en evt. utbygging i området ifht eksponering. Det må bl.a. synliggjøres hvordan en evt. utbygging vil eksponeres sett i fra elve- og landsiden i øst.

OF mener at en i forbindelse med planen har en unik mulighet for å i større grad åpne elvebredden i planområdet for allmennheten enn i dag og at dette bør inngå som et krav i planforskrift. En ferdselsåre/sti bør legges langs elvefronten. Dette betyr at et evt. nybygg bør trekkes noe tilbake. Et mål på sikt, som vi anbefaler kommunen å se nærmere på, er å få til en mer eller mindre sammenhengende attraktiv elvesti i nørømrådet, det vil si nordover til Mosseveien og sørover mot Haugetangen. Dette vil være et attraktivt folkehelseiltak bl.a. for lokalbefolkningen. OF foreslår også at en innenfor planområdet ser på muligheter for å sette opp 2-3 kajakkstativer der folk kan låse fast kajakkene sine og at en også har en liten brygge der en tilrettelegger for kajakkutsett.

Forslagstillers kommentar:

I konsekvensutredningen (KU) vil det utarbeides visualiseringer av planforslaget sett fra elva, landsiden østsiden av elven og fra Gressvik. Dette er spesifisert i planprogrammets pkt. 4.1.

Det vil i KU vurderes hvordan planforslaget påvirker friluftsliv og rekreasjon, jfr. pkt. 4.1 i planprogrammet. Det gjøres oppmerksom på at i nærliggende boligregulert område ved fergekaia (planID: 0106343) er regulering inn elvepromenade langs elva. Denne er ikke planlagt forlenget inn på Gressvik marina, men den knytter seg til regulert fortau langs veien Bruket. Planforslaget vil forholde seg til allerede planlagte gangforbindelser i området og vil knytte seg til fortauet langs Bruket. Ny situasjon vil åpne for punktvis fysisk kontakt med elva og det er i tråd med hensynsone for elverommet lagt opp til åpne siktkorridorer fra bakenforliggende veisystem.

Da planområdet er avsatt planområdet er avsatt til næring i kommunedelplan for Fredrikstad byområde anses det som lite aktuelt at det skal legges til rette for kajakkstativer på Bruket 23.

10. Sameiet Lenafjellet 17/19

Beboerne i Sameiet Lenafjellet sin største bekymring er trafikkavviklingen i området.

- Hans Eriksens vei har dårlig bredde for passering av 2 biler. Det må tas hensyn til allerede eksisterende biltrafikk, deriblant tungtrafikk til de andre nøringsseidommene langs Bruket i tillegg til trafikk til/fra de nye 120 leilighetene som er tillat etablert ved fergekaia.
- Storveien er regulert til forkjørsvai – når dette innføres vil det dannes kø og kork i Hans Eriksens vei.
- I tillegg til dette benyttes Hans Eriksens vei som parkering for besøkende til beboere langs veien.

- Om det skal tillates gjennomkjøring over Gunnelandet må det nok gjøres tiltak. Her var det tidligere skiltet gjennomkjøring forbudt.
- Vurdering av enveisrettet kjøring i Julius Jacobsens vei fra Gressvikveien til Bruket. Dette for å forhindre kaos i smal vei og unngå lekkasje av trafikk denne veien.

Miljøtiltak

Pålegge forbud mot tomgangskjøring i forbindelse med lasting/ lossing/ venting av tyngre kjøretøy.

Byggehøyder

Det blir stadig henvist til at bygningen ikke blir høyere enn Bruket 35 (Pluss treningssenter). Dette er et dårlig argument, da dette bygget ble bygget en etasje høyere enn reguleringsplanen beskrev, uten at protestene fra omgivelsene ble tatt til følge. Bygget setter derfor ingen standard på byggehøyde i området.

I tillegg til dette er det i uttalelsen knyttet kommentar til Åledalslinja, avlastningsvei, og når denne vil kunne realiseres.

Forslagstillers kommentar:

Trafikkavvikling

- I konsekvensutredningen (KU) vil det bli utført en trafikkanalyse, som ser på dagens trafikkavvikling og fremtidig trafikkavvikling når Sleipner og boligutbyggingen ved fergekaia er på plass. Det vil også bli beskrevet eventuelle avbøtende tiltak.
- Trafikkanalysen inkluderer vurdering av trafikkavvikling i krysset Storveien og Hans Eriksens vei, dette vil avdekke om det oppstår mer kødannelser i Hans Eriksens vei, jfr. Pkt. 4.1 i planprogrammet.
- Hans Eriksens vei er kommunal vei og her er det ikke tillatt å parkere. Melding om feilparkerte biler meldes til Fredrikstad kommune.
- Informasjon om i hvilke bruksklasser (Br.) Hans Eriksens vei (Br. 10) og Gunnelandet (Br. 8) er klassifisert i, opplyst fra Vei avdelingen i Fredrikstad kommune, medtas i pkt. 3.1 i planprogrammet og brukes i vurderingen av trafikale forhold i forbindelse med utviklingen av planområdet.
- Sleipner Motor AS har ikke fullmakt til å kreve endring av kjøreretning i Julius Jacobsens vei. Dette må meldes inn til veiavdelingen i Fredrikstad kommune.

Miljøtiltak

Mulig forbud mot tomgangskjøring i forbindelse med lasting/ lossing/ venting er godt innspill som vi tar med i det videre arbeidet med planforslaget.

Byggehøyder

I konsekvensutredningen (KU) pkt. 4.1 under tema Landskap og estetikk vurderes det hvordan ønsket byggehøyde påvirker utsikt, nær- og fjernvirkning. I KU vil det utarbeides flere visualiseringer av planforslaget. Henvisning til byggehøyder i forhold til Bruket 35 er brukt som en forklaring av hvor høyt nybygget vil være i forhold til allerede etablerte bygg i nærheten av planområdet.

11. Jan Robertsen

Beboer i Hans Eriksens vei 7 beskriver boligutviklingen i området fra 1982 og til i dag, og hvor uoversiktlig trafikkbildet er i dag. Robertsen påpeker at trafikken i Hans Eriksens vei medfører verdiforringelse av flere boliger i området. Han håper på løsning med etablering av vei over Gunnelandet (som tidligere er lovet av Onsøy kommune) eller utvidelse av veien via Gressvik torv/parkplass ned Julius Jacobsens vei.

Robertsen ber om bekreftelse på at uttalelsen er mottatt.

Forslagstillers kommentar:

Eksisterende trafikale utfordringer, samt hvilke bruksklasser Hans Eriksens vei og Gunnelandet er klassifisert i medtas i pkt. 3.1 planprogrammet. Dette tas med i trafikkanalyse, som skal utarbeides i konsekvensutredningen (KU). I analysen vil dagens situasjon og fremtidig situasjon utredes, inkludert økt trafikkmengde ved etablering av Sleipner og inntil 110 nye leiligheter ved fergekaia. Forholdene og konsekvenser for myke trafikanter medtas også i trafikkanalysen.

Bekreftelse på mottatt uttalelse per epost ble sendt Robertsen 25.01.18. per epost.

12. Thor Ingar Martinsen

Nabo i Bruket 6A har følgende uttalelse:

1. Eksisterende bygning på tomten er verneverdig og kan vel ikke rives!
2. Støy og forurensning øker betraktelig p.g.a. stor økning av trafikk i et område som må betraktes som boligområde.
3. Infrastrukturen i området kan ikke være dimensjonert for denne økningen, og det vil derfor bli meget belastende, særlig med stor økning av tungtransport.
4. Hans Eriksens vei og Julius Jacobsens vei er etter vår mening alt for smale og dårlige til å ta denne tungtransporten, dessuten ligger det boliger tett inntil disse veiene.
5. Kommunen har også bygget ungdomsboliger og 10 psykiatroleiligheter inntil Hans Eriksens vei. Disse vil få en stor merbelastning.
6. Gunnelandet er vel den eneste veien som er bred nok til tungtransport, men denne er vel heller ikke i god stand, og må oppgraderes vesentlig. her er det stort sett industri langs veien.

Forslagstillers kommentar:

1. Eksisterende trebygning på Bruket 23 er omfattet av Hensynssone H570_56 Kulturmiljø. I konsekvensutredningen (KU) vil det utføres en verneverdivurdering, sett i regionalt og nasjonalt perspektiv i tillegg til lokal verdi for Gressvik.
2. Trafikkmengden vil øke ved etablering av Sleipner Motor på Gressvik. I KU vil det utføres en trafikkanalyse der dagens trafikale forhold dokumenteres, i tillegg til at det utredes hva etablering av Sleipner på Bruket, samt etablering av inntil 110 leiligheter ved fergekaia medfører ift trafikkøkning. Med utgangspunkt i trafikkanalysen gjøres det vurdering av støysituasjon og luftforurensning.
3. , 4, 5 og 6. Eksisterende trafikale utfordringer, samt hvilke bruksklasser Hans Eriksens vei og Gunnelandet er klassifisert i medtas i pkt. 3.1 planprogrammet. Dette tas med i trafikkanalyse, som skal utarbeides i KU.

13. Jens-Petter Thon

Nabo i Hans Eriksens vei 8 ønsker ikke etablering av Sleipner på Bruket da dette medfører økt trafikk, deriblant tungtrafikk i Hans Eriksens vei. Veien er allerede kraftig overbelastet, med en sterk økning i trafikkmengden de siste 5 år. Møtende trafikk må benytte fortauene for å kunne passere hverandre. Det stilles spørsmål om hvorfor ikke Gunnelandet er nevnt som alternativ adkomst til planområdet. Her er det nok plass å ta av slik at Hans Eriksens vei kan avlastes. Det er også en bekymring i Hans Eriksens vei med kryssende trafikk av skolebarn til/fra skole. Fartsgrensen på 30 km/t overholdes ikke.

Nabo ønsker at eiendommen skal reguleres til fritidsområde for alle menneskene som bor i området. Dette gir fortsatt mulighet til å fiske fra brygga og er mer i tråd med at det nylig er tillat oppført 100 boliger på nabotomt.

Sleipner er tilbudt andre alternative tomter der det allerede er regulert for industri, men de argumenterer med at de ikke er egnet på grunn av strømforhold og fare for isflak i elva om vinteren.

Testbassengene kan likeså godt ligge på land og ikke berøre elveløpet i Vesterelva. Hva er feil med å etablere nytt produksjonslokale på Øra eller Torp?

Forslagstillers kommentar:

Eksisterende trafikale utfordringer, samt hvilke bruksklasser Hans Eriksens vei og Gunnelandet er klassifisert i medtas i pkt. 3.1 i planprogrammet. Dette tas med i trafikkanalyse, som skal utarbeides i konsekvensutredningen (KU). I analysen vil dagens situasjon og fremtidig situasjon utredes, inkludert økt trafikkmengde ved etablering av Sleipner og inntil 110 nye leiligheter ved fergekaia. Forholdene og konsekvenser for myke trafikanter medtas også i trafikkanalysen.

I gjeldende kommunedelplan (KDP) for Fredrikstad byområde er planområdet avsatt til næringsformål. Med dette signaliserer kommunen at de ønsker fortsatt næringsvirksomhet langs elva. Det er unntaksvis tillatt boligbebyggelse i næringsbeltet. Ved utvikling av boligområdet skal det legges til rette for elvepromenade, slik at menneskene som bor i området får kontaktet med elva og bl.a. ha muligheter til å fiske. I KU vil det gjøres en vurdering av hvordan det tas hensyn til friluftsliv og rekreasjon i planforslaget.

I forkant av søknad om rammetillatelse ble alternative lokasjoner for etablering av produksjonslokaler for Sleipner vurdert. I revidert planprogram pkt. 3.2 gis det en beskrivelse av de vurderingene som er gjort, det er blant annet vurdert lokasjoner på Øra. Det er reelt at testanlegget må ligge ved/i vann og det er behov for å etablere produksjonslokalene i sammenheng med testanlegget. Strømforhold, bølger og fare for isdannelser i elva påvirker testing av produkter, så dette har vært viktig kriterium ved vurdering av alternative lokasjoner.

14. Odd og Jonna Gimming

Beboere i Vestlia 1A (opprinnelig Hans Eriksens vei 4) har følgende kommentar til punkt 4.1 om infrastruktur og trafikk:

-planforslaget sier ingenting om hvor stor økningen i trafikkbelastningen på Hans Eriksens vei antas å bli, antall ansatte, stipulert antall kunder.

Beboerne forteller at de har bodd her siden 1979 og at utviklingen i området mot Gressvik Bruk og trafikkbelastningen har vært enorm. Veien er eneste adkomst som brukes til området av både tungtransport og personbiler. Fartsgrensen på 30 km/t overholdes ikke og heller ikke høyreregelen.

De opplever den økende trafikkmengden som en stor belastning med støy, svevestøv, bekymring for ulykker og for barna som bruker dette som skolevei. Området er også populært for hundeluftere i tillegg mange som går/kjører til byfergen.

Veien og trafikken er tatt opp med kommunen av mange beboere gjennom årene uten at noe er skjedd. Beboerne mener det burde vært en selvfølge, at dersom man sier ja til utbygging i et område, bygges også veinettet ut parallelt med det, noe som ikke har skjedd. De påpeker at veinettet før og etter Hans Eriksens vei bør bygges ut for å fordele belastningen i tillegg til fartsdempende tiltak.

De er tross alt glade for å beholde/øke arbeidsplasser i kommunen og er positive til at området forskjøntes, så lenge de negative konsekvensene for nabolaget elimineres/minimeres.

Forslagstillers kommentar:

I forslag til planprogrammet som har vært til offentlig høring er det medtatt hvilke temautredninger som skal utføres i konsekvensutredningen (KU). Planprogrammet fastslår at det skal utføres trafikkanalyse. I denne analysen vil det fremkomme hva trafikkbelastningen i Hans Eriksens vei vil bli. Det gjøres oppmerksom på at trafikk til/ fra de inntil 110 leilighetene som kan oppføres ved fergekaia medtas i underlagene for vurderingen. Forholdene for myke trafikanter, herunder barn, utredes og vurderes også i trafikkanalysen.

I KU vil det også ses på dagens situasjon vedrørende støy og luftforurensning, vurdere hvilke endringer etablering av Sleipner på Bruket vil ha vedrørende støy og luftforurensning. Dette inkluderer eventuell beskrivelse av hvordan det kan kompenseres for vesentlige skadevirkning for miljø og samfunn, pkt. 4.1 i planprogrammet, samt beskrive eventuelt hvordan det kan kompenseres for vesentlige skadevirkning for miljø og samfunn.

15. Ramona Elise Jensen

Nabo i Hans Eriksens vei 10 har følgende merknader til planarbeidet:

1. Utsikt: Forslag til bebyggelse på Bruket 23 vil blokkere tilnærmet all resterende utsikt til elveløpet. «Visualisering» av planen gir en uriktig fremstilling av hvordan det faktisk blir seende ut. Det gis inntrykk av et «stort» gløtt med god utsikt til elven og inn mot sentrum, men det er ikke dette som vises på plantegningene som viser «gløtt» på henholdsvis 4-6 meter.
2. Trafikk og støy: Økning av trafikk for Gressvikområdet pga etablering av Sleipners produksjonslokale ved Bruket 23, sett sammen med nylig vedtatt tillat boligbebyggelse med inntil 110 leiligheter, må konsekvensutredes. Det er viktig å få frem konsekvensene for myke trafikanter.
3. Det uttrykkes også bekymring for evt forurensning som følge av økt trafikk, tomgangskjøring osv.
4. Vern av tømmerhallen: Tømmerhallen bør vernes og bestå som et minne/symbol på Fredrikstads historie – som omtales som «Plankebyen».
5. Trivsel: Planområdet er brukt som friluftsområde/ turområde i dag. Promenade langs nylig vedtatt boliger vil bli svært kort dersom Sleipner bygger sitt nybygg. Forstår ikke hensikten med å tillate oppført boligblokker og industri vegg i vegg.

Forslagstillers kommentar:

1. Utsikt: Etablering av produksjonshall på Bruket vil endre utsikten mot elverommet i forhold til hvordan det er i dag. Ved etablering av nybygg vil bebyggelse og terreng i Bruket 23 langs veien Bruket erstattes med lavere parkeringshusbebyggelse enn kollen med trær som står på denne delen av eiendommen i dag. Dette vil gi «gløtt» mot elva et noe endret sted enn ved eksisterende situasjon. «Visualiseringen» av forslag til ny bebyggelse på Bruket er sett fra svingen i Lenafjellet, og viser at man ser over nytt parkeringshus. I konsekvensutredningen (KU) vil det utarbeides flere illustrasjoner/ visualiseringer.
2. Trafikk og støy: Trafikkanalyse inngår i KU som skal utarbeides i forbindelse med varslet detaljplan. I denne analysen dokumenteres dagens situasjon og det ses på fremtidig situasjon når Sleipner er etablert på Bruket, og inkluderer etablering av inntil 110 leiligheter ved fergekaia. Forholdene og konsekvenser for myke trafikanter medtas også i trafikkanalysen, jf. pkt. 4.1 i planprogrammet. Utredningen inkludere eventuell beskrivelse av hvordan det er mulig å kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn.
3. Med utgangspunkt i trafikkanalyse vil det gjøres utredninger og vurderinger av hvilke endringer etablering av Sleipner på Bruket vil ha vedrørende støy og luftforurensning for nærområdet. Dette inkluderer eventuell beskrivelse av hvordan det kan kompenseres for vesentlige skadevirkning for miljø og samfunn, pkt. 4.1 i planprogrammet.
4. Vern av tømmerhallen: I KU vil det utføres en verdivurdering av eksisterende lagerbygning på Bruket 23, sett i regionalt og nasjonalt perspektiv i tillegg til lokal verdi for Gressvik.
5. Trivsel: Det gjøres oppmerksom på at opphold på planområdet har skjedd uten tillatelse og på eget ansvar. Eiendommene er regulert til industri og er ikke en del av allment tilgjengelig areal, og omfattes ikke av allemannsretten. I KU vil det utredes hvordan friluftsliv og rekreasjonsmuligheter hensynstas ved utvikling av planforslaget. Elvepromenaden langs nytt boligområde ved fergekaia er ikke planlagt forlenget over Gressvik marina til Bruket 23, men knytter seg på planlagt nytt fortau langs veien Bruket. Ved etablering av Sleipner vil fortau forlenges, slik at det blir sammenhengende fortau fra nytt boligområdet og frem til/ forbi Bruket 23.

Etablering av både boligbebyggelse og næringsbebyggelse på Bruket er iht til kommunedelplan for Fredrikstad byområde.

16. Harald Eugen Hanssen, Karin Hanssen, Cecilie Hanssen, Nora Emilie Nilsen, Amanda Nilsen, Lovise Johnsen og Jan Ivar Johnsen

Undertegnede av uttalelsen er sterkt imot at Sleipners etablering på Gressvik. Begrunnelsene er følgende:

- Hans Eriksens vei ikke er beregnet for tungtrafikk. Denne smale vegen er allerede tungt belastet fra tidligere. I samme område skal det i tillegg bygges blokker med 110 boenheter. Dette vil medføre en ytterligere trafikkøkning som også må tas med i beregningen. Storveien er også overbelastet.
- Vi forstår ikke tanken bak å skulle etablere storindustri i et allerede veietablert bolig-område. Vi stiller også spørsmål m.h.t. at det nylig er blitt vedtatt oppføring av nye boligblokker mot at Fredrikstads sagbrukshistorie skulle ivaretas. Få uker i etterkant fremmes det imidlertid forslag om rivning av sagbrukshallen som er en del av den samme sagbrukshistorie! Dette blir en helt uforståelig byplanlegging og en inkonsekvent etableringspolitikk.
- Visualiseringen av byggeplanene gir også en uriktig fremstilling m.h.t. det fremtidige bybildet i Gressvik. Beboerne hevder sågar at de ikke kjenner seg igjen i nevnte fremstillingen. Dette er synd!! Det er vel ikke på denne negative måte at Fredrikstad kommune ønsker å fremstå?

Forslagstillers kommentar:

- Eksisterende trafikale utfordringer, samt i hvilke bruksklasser Hans Eriksens vei og Gunnelandet er klassifisert i medtas i pkt. 3.1 planprogrammet. Dette tas med i trafikkanalysen, som skal utarbeides i konsekvensutredningen (KU). I analysen vil dagens situasjon og fremtidig situasjon utredes, inkludert økt trafikkmengde ved etablering av Sleipner og inntil 110 nye leiligheter ved fergekaia. Trafikkanalysen inkluderer også vurdering av økt trafikkmengde i krysset Hans Eriksens vei og Storveien, jf. pkt. 4.1 i planprogrammet.
- Etablering av både boligformål og næring/industri på Bruket er iht gjeldende kommunedelplan for Fredrikstad byområde. Etablering av næringsbebyggelse/ industri på Bruket 23 er også iht gjeldende reguleringsplan. I KU vil det utføres en verddivurdering av eksisterende lagerbygning (sagbrukshall) på Bruket 23, sett i regionalt og nasjonalt perspektiv i tillegg til lokal verdi for Gressvik.
- Forslagsstiller synes det er synd at beboerne ikke kjenner seg igjen i fremstillingene. I KU vil det utarbeides flere illustrasjoner/ visualiseringene, jf. pkt. 4.1 i planprogrammet.

17. Christian Eugen Hanssen

Christian Eugen Hanssen har følgende merknader til planarbeidet:

1. Vern av tømmerhallen

Det burde være av regional og nasjonal interesse å bevare en så viktig del av den kulturhistoriske arven som sagbrukshistorien i Fredrikstad er. Planen er i strid med innbyggerforslaget som foreslår vern av tømmerhallen, samt er i strid med forslag til detaljreguleringsplan for det aktuelle området.

2. Infrastruktur

Hans Eriksens vei er i dag sterkt belastet og veien er meget smal. Det er ikke forsvarlig med en slik økning i tungtrafikk som disse planene medfører. Det er også for meg ubegripelig hvordan man her "tilrettelegger" for industri i umiddelbar nærhet til boligområder.

3. Trafikk og støy

Storveien er også allerede sterkt trafikkert. Både Hans Eriksens vei og Storveien er utrygge skoleveier ettersom det er mange uoversiktlige utkjørsler/ innkjørsler. Flere biler fører til mer utslipp og mer forurensning. Det er en utvikling vi ikke ønsker i vårt nabolag.

Forslagstillers kommentar:

1. Vern av tømmerhallen

I konsekvensutredning(KU) skal det utføres verneverdivurdering av lagerbygningen (tømmerbygningen), sett i regionalt og nasjonalt perspektiv i tillegg til lokal verdi for Gressvik. Riving av lagerbygningen er i strid med gjeldende reguleringsplan (Plan ID: 0106343). Ny reguleringsplan for planområdet vil erstatte denne planen.

2. Infrastruktur

Eksisterende trafikale utfordringer, samt bruksklasser på Hans Eriksens vei og Gunnelandet medtas i pkt. 3.1 planprogrammet og tas med i trafikkanalysen som skal utarbeides i KU. Trafikkanalysen utreder dagens situasjon og fremtidig situasjon. Forholdene og konsekvenser for myke trafikanter medtas også i trafikkanalysen.

Etablering av både boligformål og næring/industri på Bruket er iht gjeldende kommunedelplan for Fredrikstad byområde. Denne planen har et klart overordnet mål om at det skal legges til rette for sjørelatert næring innenfor byområdet. Sleipners virksomhet må betraktes som en virksomhet som byens politikere og administrasjon har utpekt som ønsket i bybildet.

3. Trafikk og støy

I trafikkanalysen utredes det hvor mye mer trafikk etablering av Sleipner Motor på Bruket, samt etablering av inntil 110 nye leiligheter ved fergekaia vil generere, og det ses på hva dette betyr for trafikkøkning i krysset Hans Eriksens vei og i Storveien. Trafikkanalysen omfatter også forholdene for myke trafikanter.

Med bakgrunn i økning av trafikkmengden utføres det støyutredning og utredning vedrørende luftforurensning, der dagens situasjon dokumenteres i tillegg til å utrede hva etablering av Sleipner Motor medfører. Utredningene inkluderer eventuell beskrivelse av hvordan det kan kompenseres for vesentlige skadevirkning for miljø og samfunn.

18. Marion Tillman

Nabo i Hans Eriksens vei 14 har følgende innspill til reguleringsarbeidet i forbindelse med konsekvensutredningen i forbindelse med ønsket fra Sleipner motor om å bygge på Bruket 23 og 29:

Fredrikstad kommune har utarbeidet et nytt utkast til kommuneplan med en samfunnsdel hvor de fremhever sosial bærekraft, økonomisk bærekraft og miljømessig bærekraft som innsatsområder. Ved å legge Sleipner motor inne i et boligområde i et godt lokalmiljø, er ikke en god måte å kunne ta tak i disse innsatsområdene på.

Sosial bærekraft skal fremme gode og helsefremmende omgivelser for befolkningen, hvor man skal skape mindre forskjeller mellom folk. Området rundt Bruket trenger et løft for å unngå å forverre levekårene. Gressviksamfunnet er belastet med støy og forurensning fra trafikkerte veier, og barna har utrygg skolevei. Ved etablering av Sleipner på Bruket, sammen med leiligheter ved fergekaia øker trafikkbelastningen, inkludert mer tungtrafikk som igjen påfører nabolaget støy og forurensning. Dette gir ikke gode og helsefremmende omgivelser, men mer støy og forurensning som forringer søvn og luften som pustes inn. Det gjøres oppmerksom på at veien Lenafjellet brukes som lekeområde for aking og sykling av barn i nabolaget.

Økonomisk bærekraft. Det burde være mulig å finne annen tomt enn å etablere nybygg til Sleipner på enn Bruket. Anlegget burde etableres nærmere bedre tilrettelagt infrastruktur, som gir bedre egnet transportvei for ansatte og materialer enn Storveien og Hans Eriksens vei, f.eks. langs Glommas bredd.

Miljømessig bærekraft handler om å hindre klimautslipp, reise annerledes og se alt i global sammenheng. Produktene Sleipner produserer er produkter til luksusbåter, som forurenser mye til liten nytte. De burde ta ansvar og finne et sted som oppfyller alle krav og lage bærekraftige produkter. Etablering av Sleipner på Gressvik bidrar ikke til å nå kommunemålet om null-vekst i

personbiltrafikken. Riving av tørkehuset, det eneste som står igjen etter Plankebyens storhetstid sikrer ikke byens historiske verdier. Det ønskes å breie seg ut i elven, har noen tenkt på hva dette kan medføre av støy og hvordan skal Sleipner unngå støy fra sitt anlegg? Hvordan sikrer man at Fredrikstad er «Grønn by» med frisk luft, med fredfylte og stille områder, når man etablerer Sleipner på Bruket som gir økt biltrafikk og økt testing på vannet.

Sleipner bør ligge på Øra eller tett i tilknytning til innfartsåra, slik at bedriften ikke forhindrer utvikling av innsatsområdet til Fredrikstad.

Forslagstillers kommentar:

Kommuneplanens samfunnsdel: I gjeldende kommunedelplan for Fredrikstad byområde er planområdet avsatt til næringsformål. Denne planen har et klart overordnet mål om at det skal legges til rette for sjørelatert næring innenfor byområdet. Med dette signaliserer kommunen at de ønsker fortsatt næringsvirksomhet langs elva. Sleipners Motor virksomhet må betraktes som en virksomhet som byens politikere og administrasjon har utpekt som ønsket i bybildet.

Sosial bærekraft: I konsekvensutredningen (KU) vil det utføres en trafikkanalyse som utreder dagens trafikale situasjon, og hvilken økning i trafikkmengden etablering av Sleipner Motor på Bruket, samt etablering av inntil 110 nye leiligheter ved fergekaia medfører. Forhold og konsekvenser for myke trafikanter vil også medtas i trafikkanalysen, pkt. 4.1 i planprogrammet. Med utgangspunkt i trafikkanalysen vil det gjøres en utredning og vurdering av hvilke endringer etablering av Sleipner på Bruket vil ha vedrørende støy og luftforurensning i nærområdet. Dette inkluderer eventuell beskrivelse av hvordan det kan kompenseres for eventuelle vesentlige skadevirkning for miljø og samfunn.

Økonomisk bærekraft: Sleipner Motor har som opplyst i planprogrammet vurdert andre lokasjoner for etablering av sitt nybygg i forkant av rammesøknadsprosess og pågående planarbeid. Det er blant annet vurdert tomter på Øra, Rolvsøy og Fredrikstad Mekaniske verksted (FMV). I pkt. 3.2 i revidert forslag til planprogram vil det bli medtatt mer utfyllende redegjørelse for hvilke tomtealternativer som er tidligere, samt begrunnelse for hvorfor disse tomtene ikke ble valgt til å utvikle videre

Miljømessig bærekraft: Sleipner Motor produserer produkter til alle typer båter og skip, samt sikrer arbeidsplasser i Fredrikstad. Ved testing av produktene er det snakk om nedsenking av elektriske komponenter for testkjøring i vannmassene. Komponentene representerer ingen form for utslipp.

I KU skal det utføres verneverdivurdering av tømmerbygningen (lagerbygningen), sett i regionalt og nasjonalt perspektiv i tillegg til lokal verdi for Gressvik.

Nybygget til Sleipner Motor skal etableres langs elvefronten slik dagens bebyggelse er plassert. Liten del av ny bebyggelsen vil etableres slik at testing av elektriske komponenter kan testes i vannmassene under denne bebyggelsen. I KU vil det også gjøres en vurdering hvilke innvirkninger forslag til nybygg har til bruk og opplevelse av elverommet, jfr. pkt. 4.1 i planprogrammet.

Som nevnt i planprogrammet er det gjennomført vurdering av andre lokasjoner for etablering av nybygg for Sleipner. Det er blant annet vurdert to lokasjoner på Øra. En av eiendommene lå ikke ved Østerelva, som ville kreve etablering av teststasjon et annet sted. Eier av eiendom ved Østerelva var ikke interessert i å selge.

19. Kine Norbom

Nabo i Hans Eriksens vei 8 ønsker ikke at Sleipner Motor skal etablere seg i et etablert boområde med økende befolkning. Det er ingenting galt med bedriften, bare hvor de ønsker å etablere seg. Det er mange andre industritomter i Fredrikstad de heller kan etablere seg, eks.: Øra, Rolvsøy, FMV osv. Eller hvorfor ikke prøve Sarpsborg? Selv om det har vært industri på Gressvik er det forskjell på nå og da, spesielt med tanke på trafikk, som også kommer til å øke med nytt boligområde.

Hans Eriksens vei er i dag en veldig smal vei med 30 km/t og oppleves som uoversiktlig. Vanlige biler som møtes, må bremse farten og når tyngre kjøretøy møter en annen bil må de kjøre opp på fortauet for å kunne passere. Veien er skolevei og Norbom er bekymret for at trailere ikke skal ha god nok sikt til å se barna som ferdes her.

Norbom savner en helhetlig plan og tanker fra Fredrikstad kommune ifht at det har aldri vært en suksess å blande industri og boområder. Tomten Sleipner Motor ønsker å etablere seg på er også mye mindre enn den de har i dag. Sleipner var tydelig på allmøte på Onsøy rådhus at de har vokst ut av lokalene de har i dag, så hvorfor etablere seg på en mindre tomt da som krever mange dispensasjoner. Anna Auganes ved Fredrikstad kommune på møtet at nyetableringer i et område skal ikke føre til ulemper for de som allerede bor der. Det er det helt klart at det blir med en etablering av Sleipner Motor i dette område.

Norbom mener trafikken må ledes om Gunnelandet og stenge Hans Eriksens vei for gjennomgangstrafikk for å skjerme boligene og skoleveien.

Oppsummering:

- 1) Mer trafikk i Hans Eriksens vei er farlig for myke trafikanter (skolebarn).
- 2) Helt utenkelig å skulle ha ny industri i et voksende boområde.
- 3) Hans Eriksens vei er alt for smal, uoversiktlig og dårlig til å tåle mer trafikk.
- 4) All trafikk må ledes om Gunnelandet!
- 5) Steng Hans Eriksens vei for gjennomgangstrafikk!

Forslagstillers kommentar:

Sleipner Motor ønsker å fortsatt være i Fredrikstad.

Det er som opplyst i planprogrammet vurdert andre lokasjoner for etablering av nybygg i forkant av rammesøknadsprosess og pågående planarbeid. Det er blant annet vurdert tomter på Øra, Rolvsøy og Fredrikstad Mekaniske verksted (FMV). I pkt. 3.2 i revidert forslag til planprogram vil det bli medtatt mer utfyllende redegjørelse for hvilke tomtealternativer som er vurdert, samt begrunnelse for hvorfor disse tomtene ikke ble valgt til å utvikle videre

I konsekvensutredningen (KU) vil det gjøres vurderinger av hva etablering av Sleipner Motor på Bruket medfører for de som bor i nabolaget. Konsekvensutredningen skal beskrive de tiltakene som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og hvis mulig kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn både i bygge- og driftsfasen.

Kommunedelplan for Fredrikstad byområde har et klart overordnet mål om at det skal legges til rette for sjørelatert næring innenfor byområdet. Sleipners virksomhet må betraktes som en virksomhet som byens politikere og administrasjon har utpekt som ønsket i bybildet.

Eksisterende trafikale utfordringer, samt bruksklasser på Hans Eriksens vei og Gunnelandet medtas i pkt. 3.1 planprogrammet. Dette vil være med i vurderingsunderlaget til trafikkanalysen som skal utføres i forbindelse med KU. I analysen ses det på dagens situasjon samt at det utredes økning i trafikkmengde ved etablering av Sleipner Motor og inntil 110 nye leiligheter ved fergekaia. I trafikkanalysen vil også forholdene for myke trafikanter utredes og vurderes, pkt. 4.1 i planprogrammet.

- 1) Trafikkanalysen vil beskrive og utrede forholdene og konsekvensene for de myke trafikantene. Dette vil inkludere eventuell beskrivelse av hvordan det er mulig å kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn. Medtatt i pkt. 4.1 i planprogrammet.

- 2) Etablering av både boligformål og næring/industri på Bruket er iht gjeldende kommunedelplan for Fredrikstad byområde. Etablering av Sleipner på Bruket 23 er også iht gjeldende reguleringsplan.
- 3) Eksisterende trafikale forhold og kjent informasjon om veiene medtas i planprogrammet pkt. 3.1, og er med som grunnlagsinformasjon i trafikkanalysen som skal utføres.
- 4) I trafikkanalysen ses det på den totale trafikale situasjonen.
- 5) Sleipner Motor har ikke myndighet til å endre kjøremønstre i Hans Eriksens vei, men dette kan anbefales gjennom planarbeidet.

20. Einar Bratteng

Einar Bratteng har sendt inn totalt fire merknader til varsel om oppstart og forslag til planprogram.

Del I + II, mottatt henholdsvis 19.12.17 og 22.12.17

Einar Bratteng melder at Sleipner Motor AS kom med flere bevisst uriktige opplysninger når de sist gang forsøkte seg på å etablere seg på Bruket.

Det eneste argumentet Sleipner har for å rive tørkehallen er at de MÅ ligge inntil vann.

Bedriftsøkonomisk virker plasseringen helt meningsløs all den tid en vesentlig del av Sleipner omsetning ikke er knyttet til det lokale markedet. Testing bør generelt foregå i et lukket og kontrollert miljø for å være pålitelig. En rekke marintekniske forskningsmiljøer, som Bratteng har tatt kontakt med en, stiller seg uforstående til påstanden til Sleipner. Særlig når testing angivelig skal foregå i rennende vann. Det bes om tilbakemelding på hvorfor Sleipner må ligge inntil rennende vann?

Det meldes om en mistanke om at det er enkeltpersoner i Sleipner som setter sine egne behov foran hva som er best for bedriften. Særlig når bedriftsøkonomiske hensyn klart trekker i en annen retning av en annen plassering.

Del III, mottatt 22.12.2017

Konfliktnivået er svært høy i denne planen og noe av dette skyldes at Sleipner skal bruke Hans Eriksens vei til tilkomst som går tvers igjennom en hensynssone.

Bratteng mener Sleipners tiltak vil sammen med de planlagte 120 leilighetene føre til omfattende støy og en plikt for veieier til å betale for støydependende tiltak. Det er en dog planlagt fartsdumper i Hans Eriksens vei til neste år.

Bratteng foreslår at trafikken til og fra Sleipner legges ned Gunnelandet og rundt. Dette krysset er større og kan lettere avvikle trafikken. Det er allerede mye tungtrafikk her. Dette oppnås ved å sperre krysset bruket/Hans Eriksens vei sørover. Dette vil føre til et lavere konfliktnivå og mindre kostnader for kommunen. Selv om bruket som vei må oppgraderes noe. Det er også en liten pris å betale for Sleipner når trafiksikkerheten blir vesentlig høyere og konfliktene blir lavere. Merkostnadene ved transport for Sleipner må i tillegg være helt utrolig lave når de allerede har valgt en så klønete plassering.

Del IV Innspill til reguleringsplanen, mottatt 19.01.2018

Einar Bratteng har følgende innspill:

1. **Endre trafikkmønster.** Det foreslås at veien Bruket stenges sørover i krysset Hans Eriksens vei/ Bruket. Dette vil føre til at all trafikk til/fra Sleipner vil gå om Gunnelandet og reduserer konfliktnivået vesentlig. Dette sikrer at man fordeler trafikkbelastningen og trafikk til/fra Sleipner ikke kommer i konflikt med trafikk til boligene. I vurderingen av alternativer for atkomst, må det tas i betraktning hvilket veialternativ som gir den letteste trafikkavviklingen for Storveien sett under ett. I vurderingen av ulike alternativer for tilkomst, må det følgelig også tas i betraktning hvilket veialternativ som gir den letteste trafikkavviklingen for Storveien sett under ett. Etter Brattengs oppfatning er dette åpenbart krysset Gunnelandet/Storveien.

2. **Hensynssone H570 og trafikk.** Det påpekes at det å lede trafikken fra Sleipner Motor AS ned Hans Eriksens vei innebærer at man legger industritrafikk tvers igjennom et vernet område i hensynssone H570. Av bestemmelsene tilsier det at man skal utvise særskilt varsomt med trafikk i hensynssonen for ikke å ødelegge områdets særpreg.
3. **Utsettelse av detaljregulering.** Bratteng mener at detaljreguleringsplanen til Sleipner må utsettes inntil ny kommuneplan er klar. Gressvik er en del av sentrumsområdene i Fredrikstad og utviklingen her må ses i sammenheng med utviklingen på Værste. I kommuneplanen må det først tas stilling til om man prinsipielt ønsker transportkrevende industri i Fredrikstad sentrum, eller om en annen utvikling ønskes for området dersom man ser dette under ett.
4. **Alternativ bruk – gang- og sykkelbro.** I konsekvensutredning må det også tas stilling til alternativ bruk av det aktuelle området. Som alternativ 2 i konsekvensutredningen bør det utredes mulighet for å bygge en gang/sykkelbru fra det aktuelle arealet over til Værste. Dette vil også være en naturlig utvikling av byen for å knytte de ulike bydelene sammen på en hensiktsmessig og fremtidsrettet måte, og iht rikspolitisk og lokalpolitisk målsetting om å redusere biltrafikk, og at tiltak som skissert vil i vesentlig grad redusere behovet for biltrafikk mellom sentrum og Gressvik. Bystyret bør gis mulighet til å vurdere om dette kan være en aktuell utnyttelse av tomtearealet.
5. **Ansvar for støyreduserende tiltak.** Under forutsetning av at all trafikk til/fra Sleipner, samt de nye boligblokkene skal gå ned Hans Eriksens vei må det utredes i hvilken utstrekning dette utløser krav til støyreduserende tiltak fra kommunens side i form av opprettelse av støyskjermer.
6. **Belastning Hans Eriksens vei.** Under forutsetning av at all trafikk fra Sleipner og det nye boligfeltet skal ned Hans Eriksens vei må det utredes hva Hans Eriksens vei er dimensjonert for, hva den tåler av akseltrykk mv. Det må utredes om den nye belastningen medfører at veiens tåleevne overskrides.
7. **Registrering av rystelser.** På grunn av de myke grunnforholdene må det gjennomføres kartlegging og beregninger av rystelser. Eksisterende bygninger må kartlegges på forhånd, slik at det kan reises erstatningskrav mot Sleipner Motor AS på en hensiktsmessig måte, slik at man unngår debatt om ansvarsgrunnlag, årsakssammenheng og økonomisk tap
8. **Forurensingsbelastning – innhentelse av utslippstillatelse.** Bratteng mener Sleipner vil få en relativt omfattende forurensningsbelastning når det gjelder støy, utslipp til sjø og utslipp av forurensning fra tungransport fra sin eventuelle nye lokasjon. Den totale utslippssituasjonen må vurderes opp mot forurensningslovens § 11 og det må avklares med fylkesmannen/miljødirektoratet om virksomheten krever utslippstillatelse. Konsekvensutredning må derfor utrede den totale utslippssituasjonen, slik at dette kan avklares.
9. **Bevaring av trelastlageret.** Trelastlageret er en viktig identitetsmarkør for Gressvik spesielt og Fredrikstad generelt og det ønskes at denne skal bevares.
10. **Brudd på prinsippet om likebehandling.** Bratteng mener at de eneste hensynene som taler for Sleipner Motor AS sin etablering på Bruket er rene bedriftsøkonomiske hensyn. Sleipner Motor AS har gitt uriktig opplysninger til befolkningen, media og politikerne når de har opplyst at de hadde tenkt til å flytte virksomheten ut av landet, at de ikke hadde alternative tomter og at de måtte ligge ved vann. Bratteng mener at ved eventuell innvilgelse av detaljplanen vil innebære en grov forskjellsbehandling mellom næringsdrivende på den ene siden (som politikerne oppfatter som "viktige") og mindre næringsdrivende og befolkningen på den andre siden. Dette vil være i strid med likebehandlingsprinsippet i forvaltningsloven og virke konkurransedrivende.
11. **Ferskvannsutredning og strømforhold mv.** Konsekvensutredningen (KU) bør minst inneholde de vilkår med ulike typer av utredninger som ble satt som krav i det opprinnelige vedtaket om rammetillatelse. Det må også gjøres en ferskvannsutredning som beskriver tiltakets betydning for oppvekst av ål og hvordan tiltaket vil kunne påvirke gyteforhold og/eller fiskevandring i elva, samt at strømforholdene og biologisk mangfold i elva må

- utredes. Det påpekes at det i KU ikke kan være mindre antall utredningsområder enn det som det ble satt som vilkår i rammetillatelsen. Dette vil i såfall gi grunnlag for en klage.
12. **Krav om to konsekvensutredninger.** Bratteng mener at detaljreguleringsforslaget er i strid med plan- og bygningsloven, da reguleringsforslaget foreslår å regulere i uregulert område (sjø). Dette er i strid med loven og underbygger de hensyn som ligger bak loven. Når man regulerer en del av området uten en konsekvensutredning for hele sjøområdet, blir ikke tiltaket sett i sammenheng med øvrig bruk av elva og potensiell utnyttelse og/eller skadevirkninger. Dette vil bli fremmet som et selvstendig klagepunkt.
 13. **Stenging av elva – motstrid mot kommuneplan.** Det påpekes at elva i motsetning til i dag stenges av tiltaket. Dette er i strid med målsetting i kommuneplanen om at elva skal holdes åpen for alle. Tiltaket medfører at elvebredden nå stenges for ferdsel og at det ikke lenger vil være mulig å holde åpent en elvesti. Tiltaket må også avklares i forhold til om dette virkelig er et politisk ønske og om dette er fornuftig byutvikling.
 14. **Konsekvensutredning av allmenne interesser.** Det foreligger pr. i dag allmenne interesser som blir påvirket av tiltaket. Det pågår i dag fiske etter abbor fra tomta og flere i naboområdet bruker dette som en turdestinasjon for å komme seg i nærheten av vannet. Når Sleipner Motor båndlegger såpass mye av sjøarealet må det utredes hva det potensielt kan bety for utøvelse av allmennhetens interesser i området og ikke minst avvikling av båttrafikk.
 15. **Kystsoneplan.** I konsekvensvurderingen av detaljreguleringsplanen må også kystsoneplanen trekkes inn i konsekvensutredningen.
 16. **Kartlegging av forurenset grunn** Det er viktig at det ved kartleggingen av forurenset grunn tas prøver tilstrekkelig dypt i grunnen og at det analyseres på tilstrekkelig antall parametere. Ved høringen må det legges ut hvor på tomta prøvene er tatt, hvor dypt de er tatt og på hvilke verdier det er gjort analyser.
 17. **Mudring.** Bratteng mener tiltaket innebærer at det skal dumpes i elva (elva skal fylles ut). Det må innhentes tillatelse etter forurensningsforskriftens kap. 22 hos fylkesmannen for å få tillatelse til dette.
 18. **Bygging i strandsonen.** Tiltaket er åpenbart i strid med byggeforbudet i strandsonen. Konsekvensene og lovligheten av dette må avklares med Fylkesmannen.
 19. **Konsekvensutredning for hele storveien.** Tiltaket til Sleipner vil ha betydning for hele Gressvik. Det er derfor viktig at også totalbelastningen i Storveien kartlegges. Dette må gjøres med nøyaktige målinger og så må man ta stilling til om sumbelastningen av eksisterende trafikk, samt etablering av Sleipner og prosjekterte nye boliger blir så omfattende at dette utløser nye krav til veidimensjonering og/eller krav til støyreducerende tiltak.

Forslagstillers kommentar:

Forslagsstiller har valg til å svare på uttalelsene samlet.

Del I og II

Sleipner Motor har stor grad av innovasjon og utvikling av nye produkter, samt at det er høy kvalitet på produktene. Dette gjør produktene attraktive for de største båtprodusentene i verden. Det krever fortsatt investering og innsats innen produktutvikling og produkttesting for å fortsatt være attraktiv for de største båtprodusentene. Konklusjonen til Sleipner er at dette gjøres ved å fortsette å bruke den ingeniørstaben de har i dag, som støtte til utvikling, samt produksjons- og servicestøtte, og at de direkte produksjonsprosessene må effektiviseres. Etablering av produksjons- og testlokaler ved vann gjør det mulig med testing av produktene i nærheten av produksjonen og man trenger ikke å bruke tid på å frakte testproduktet til teststasjonen. Dette vil kreve mer effektiv plassutnyttelse enn det er mulig å få til i eksisterende bebyggelse på dagens lokasjon i Arne Svendsens gate, og krever sammenheng mellom større funksjoner i produksjon og testing av produktene og varestrømmer. Dette vil man få til med etablering av et nybygg, med logisk utforming i forhold til funksjoner med direkte tilknytning til testanlegg plassert ved vann. I pkt. 3.2 i planprogrammet er det medtatt redegjørelse for de alternative lokasjonene som ble vurdert i forkant av det ble sendt søknad om rammetillatelse for etablering på Bruket. I Vesterelva er det lite strøm og lite bølger, dette gir gode forhold for testing av produktene.

Plassering ved Bruket gir også kort avstand til Oslofjorden, ca 6 km, når produktene må testes i åpent hav.

Del III

Eksisterende trafikale utfordringer, samt bruksklasser på Hans Eriksens vei og Gunnelandet medtas i pkt. 3.1 planprogrammet. Dette vil være med i vurderingsunderlaget til trafikkanalysen som skal utføres i forbindelse med konsekvensutredningen (KU). I analysen ses det på dagens situasjon samt at det utredes økning i trafikkmengde ved etablering av Sleipner Motor og inntil 110 nye leiligheter ved fergekaia. I trafikkanalysen vil også forholdene for myke trafikanter utredes og vurderes, jf. pkt. 4.1 i planprogrammet.

Det vil i KU utarbeides støyutredning der dagens situasjon vil dokumenteres, støy etter utbygging beregnes med grunnlag i trafikkanalysen. Fredrikstad kommune er pålagt å måle støyforholdene hvert 5 år på kommunale veier med en ÅDT på mer enn 500. Dersom lovregulerte støygrenser overskrides må det iverksettes avbøtende tiltak.

Del IV

1. **Endre trafikkmønster.** I konsekvensutredningen (KU) utføres det en trafikkanalyse. I analysen ses det på dagens situasjon samt at det utredes økning i trafikkmengde ved etablering av Sleipner Motor og inntil 110 nye leiligheter ved fergekaia. Iht krav fra Statens vegvesen (SVV) vil trafikkanalysen inkludere utredning og vurdering av trafikkavvikling i krysset Hans Eriksens vei og Storveien, dette er medtatt som krav til utredningen i pkt. 4.1 i planprogrammet.
2. **Hensynssone H570 og trafikk.** Forslagsstiller gjør oppmerksom på at Hans Eriksens vei allerede er opprettet og har status som kommunal samlevei. Det at det er en hensynssone betyr ikke det samme som om at området er vernet.
3. **Utsettelse av detaljregulering.** Arealene innenfor kommunedelplan (KDP) for Fredrikstad byområde 2011-2023 er allerede regulert og også anvist til byggeområde i overordnet plan. I pågående kommuneplanarbeid anses det ikke som nødvendig å vurdere arealbruken på nytt. I areal- og transportplan (ATP) er det et klart mål at det skal søkes å etablere arbeidsplasser i byene. Sleipner anses som lite arealkrevende industrivirksomhet (ca. 100 m² bruksareal (BRA) per ansatt) og anses som i tråd med målene i nasjonal areal- og transportpolitikk.
4. **Alternativ bruk – gang- og sykkelbro.** Forslagsstiller informerer om at etablering av ny infrastruktur er vurdert og behandlet i Bypakke for Nedre Glomma. Etablering av gang/sykkelbro mellom Gressvik og Værste (Fredrikstad Mekaniske Verksted) er ikke en del av dette.
5. **Ansvar for støyreducerende tiltak.** I konsekvensutredningen (KU) utføres det en støyutredning med utgangspunkt i utført trafikkanalyse. Dagens forhold dokumenteres, og det utredes hvilke endringer etablering av Sleipner på Bruket vil medføre. Dette inkluderer eventuell beskrivelse av hvordan det kan kompenseres for vesentlige skadevirkning for miljø og samfunn.
6. **Belastning Hans Eriksens vei.** Sleipners virksomhet vil ikke utløse behov for tyngre biler enn det som besøker området i dag. Informasjon om hvilke bruksklasser (Br.) Hans Eriksens vei (Br. 10) og Gunnelandet (Br. 8) opplyst fra Vei avdelingen i Fredrikstad kommune medtas i pkt. 3.1 i planprogrammet og tas med i vurderingen og utredningen av trafikale forhold i forbindelse med utviklingen av planområdet.
7. **Registrering av rystelser.** Kjøretøy til/fra Sleipner er ikke tyngre enn transport som besøker næringsområdene på Bruket i dag, og det er av den grunn ikke vurdert som relevant å vurdere rystelser i området. Forslagsstiller gjør oppmerksom på at det er veieier som er ansvarlig for at tilførselsveien til næringsområdet har tilstrekkelig standard.
8. **Forurensingsbelastning – innhentelse av utslippstillatelse.** Forslagsstiller gjør oppmerksom på at Forurensingsforskriftens bestemmelser ikke skal tas stilling til i konsekvensutredningen (KU), da alle virksomheter uavhengig av reguleringsplan må forholde seg til forskriften. Det

vil utføres utredning av luftkvalitet, forurensning i grunnmasser og støyutslipp ved utvikling av planområdet i KU. Krav til utredningene er satt opp i pkt. 4.1 i planprogrammet. Utslipp til vann er ikke relevant ved testing av produktene, da det kun er snakk om nedsenking av elektriske komponenter for testkjøring i vannmassene. Komponentene representerer ingen form for utslipp.

9. **Bevaring av trelastlageret.** I KU utføres det en verneverdivurdering av lagerbygningen (trelastlageret), sett i regionalt, og nasjonalt perspektiv i tillegg til lokal verdi for Gressvik.
10. **Brudd på prinsippet om likebehandling.** Kommunedelplan for Fredrikstad byområde har et klart overordnet mål om at det skal legges til rette for sjørelatert næring innenfor byområdet. Sleipners virksomhet må betraktes som en virksomhet som byens politikere og administrasjon har utpekt som ønsket i bybildet. Pkt. 3.2 i planprogrammet suppleres med informasjon om hvilke alternative lokasjoner som tidligere er vurdert, for å vise at Sleipner som forslagsstiller ikke har kommet med uriktig informasjon.
11. **Ferskvannsutredning og strømforhold mv.** I planprogrammet legges føringene for hvilke utredninger som skal utføres i konsekvensutredningen. Vilkår satt i tidligere gitt rammetillatelse er vurdert ved utarbeidelse av planprogrammet, og er medtatt i oversikt over utredningstema i pkt. 4.1 eller utsjekket av plansaken. I KU vil strømningsforhold og biologisk mangfold, både på land og vann, utredes.
12. **Krav om to konsekvensutredninger.** Planavgrensning av detaljplanen er gjort i samråd med planavdelingen i Fredrikstad kommune og er ikke ulovlig iht plan- og bygningsloven.
13. **Stenging av elva – motstrid mot kommunepplan.** Delen av elva planområdet omfatter har aldri vært åpent for allmenn ferdsel og det er heller ikke foreslått lagt opp til dette gjennom gjeldende planverk. Ny situasjon vil åpne for punktvis fysisk kontakt med elva og det er i tråd med henynssone for elverommet lagt opp til åpne siktkorridorer fra bakenforliggende veisystem. I KU vil det vurderes hvordan planforslaget tar hensyn til friluftsliv og rekreasjon, samt at det vil utarbeides flere visualiseringer/illustrasjoner som viser hvordan forslag til ny bebyggelse vil bli. Dette er medtatt i pkt. 4.1 i planprogrammet.
14. **Konsekvensutredning av allmenne interesser.** Se også svar i punkt 13. Det gjøres oppmerksom på at opphold på planområdet har skjedd uten tillatelse og på eget ansvar. Eiendommene er regulert til industri og er ikke en del av allment tilgjengelig areal/ omfattes ikke av allemannsretten. I konsekvensutredningen (KU) vil konsekvensene for allmennhetens interesser, samt bruk langs og av elverommet vurderes, jfr. pkt. 4.1 i planprogrammet.
15. **Kystsoneplan.** Tiltaket berører ikke areal som omfattes av kystsoneplanen eller bestemmelser til denne.
16. **Kartlegging av forurenset grunn.** I KU vil det gjennomføres en vurdering av omfang av forurenset grunn innenfor planområdet, jfr. pkt. 4,1 i planprogrammet. Kartlegging og vurdering vil utføres av faglig kvalifisert personell, og utføres etter anerkjente metoder og være iht Forurensningsforskriften.
17. **Mudring og dumping.** Forslagsstiller gjør oppmerksom at tiltaket ikke medfører at masse skal dumpes i elva.
18. **Bygging i strandsonen.** Byggeforbudet i strandsonen oppheves gjennom reguleringsplanen jfr. PBL § 1-8.
19. **Konsekvensutredning for hele storveien.** I konsekvensutredningen vil det utarbeides trafikkanalyse, denne ser på trafikkavvikling i krysset Hans Eriksens vei og Storveien. Dette er medtas som krav i pkt. 4.1 i planprogrammet. Trafikkanalyse utreder hvilken økt trafikkmengde etablering av Sleipner og inntil 110 leiligheter ved fergekaia medfører. Støyutredningen utføres med bakgrunn i trafikkanalysen. Disse utredningene gir svar på om det må gjøres utbedringer av vei eller etableres støytiltak.

21. Else Marie og Gunnar Borge

Innsenderne er naboer i Lenafjellet 14 og har derfor fått bygge saken oversendt tidligere. Søker måtte søke om mange dispensasjoner for å få bygge den gangen. Dette var en del av grunnlaget som gjorde

at fylkesmannen satte foten ned og sa nei til bygging. Innsenderne håper alle innlegg som ble sendt inn av naboer og andre den gangen, vil ligge ved saken i den videre behandling.

Sleipner Motor er i sterk utvikling, og vil trenge stadig mer plass. Tiltent areal på Bruket er mindre enn hva de eier nå, og her er mulighetene for utvidelse senere ikke tilstede. Vi er informert om at tilgang til vann og bølger er nødvendig for testing. Men det finnes andre steder og der det er vann.

Den største utfordring med etablering på Bruket er trafikkavviklingen, og at mye trafikk skaper dårlig miljø. Utredning som er mottatt har ikke tatt oppi seg dette problemet med at Hans Eriksens vei er for smal eller forbindelsen til Storveien. Naboene har tatt dette opp dette med Statens Vegvesen avdeling i Moss, tilbakemelding derifra er at Hans Eriksens vei er kommunens ansvar.

De tror det er nødvendig med omfattende tiltak for god trafikkavvikling i vei for å kunne etablere Sleipner på Bruket, og dette bør utføres før byggingen starter. Det er ingen god opplevelse når du får beskjed om at huset du bor i må rives for at trafikken må fram.

Forslagstillers kommentar:

Rammetillatelsen var avhengig av dispensasjoner fra gjeldende kommunedelplan og reguleringsplan. Dispensasjonstillatelsen ble påklaget til Fylkesmannen, som omgjorde dispensasjonstillatelsen til et avslag i sitt vedtak av 30.05.2017.

Innlegg som ble sendt inn i forbindelse med søknad om rammetillatelse og tilhørende dispensasjonssøknader er registrert hos Fredrikstad kommune på egen sak.

Sleipner Motor har fysisk vokst ut av sine eksisterende lokaler i Arne Svendsens gate 6. Dette området er større enn tomten ved Bruket, men det er ikke mulig å utvikle eiendommen og opprettholde drift der samtidig. Dessuten ligger ikke Arne Svendsens gate ved vann. Samlokalisering av produksjonslokaler og testanlegg sikrer bedre effektivitet da lokalene kan utformes i henhold til hvordan produksjon og testing utføres, og man unngår å bruke tid på å frakte produktene som skal testes til/ fra testanlegg slik det gjøres i dag. Sleipners konkurransefortrinn er at de drive med produktutvikling i tillegg til produksjon. Det er som opplyst om i planprogram andre lokasjoner som er vurdert. I pkt. 3.2 i revidert planprogrammet medtas det redegjørelse for hvilke alternative lokasjoner som er vurdert. Det er gjort vurderinger av tomter på Øra, Fredrikstad Mekaniske Verksted og Rolvsøy i tillegg til Bruket på Gressvik.

Eksisterende trafikale utfordringer, samt bruksklasser på Hans Eriksens vei og Gunnelandet medtas i planprogrammet pkt. 3.1. Det vil bli utarbeidet trafikkanalyse i konsekvensutredningen, der dagens situasjon og fremtidig situasjon utredes og vurderes. Forholdene og konsekvenser for myke trafikanter medtas også i trafikkanalysen. Statens vegvesen (SVV) har gitt uttalelse til planprogrammet og varsel om planoppstart. SVV er opptatt av hvilke konsekvenser økt trafikk ved etablering av Sleipner på Bruket vil ha for trafikkavvikling i krysset Hans Eriksens vei og Storveien. Dette er medtatt i pkt. 4.1 i planprogrammet.

22. Christoffer Kjølborg

Nabo i Hans Eriksens vei 12 har følgende merknader til planarbeidet:

1. Kjølborg synes det er meget synd at Gressvik bruk sin historie ikke blir ivaretatt, og det siste som står igjen ikke blir fredet. Han er mot rivning av tørka, som i dag står på tomta der Sleipner søker om å bygge. Tørka bør bli et kulturminne.
2. Trafikk belastningen på Hans Eriksens vei er stor i dag, og med etablering av 110-115 nye leiligheter på Bruket øker trafikken enda mer. Etablering av Sleipners nye fabrikk, medfører mer støy fra biler og tungtransport, dette er ikke Hans Eriksens vei bygget for. Hans Eriksens vei er også en skolevei for barn på barneskole (Hurrød) og ungdomskolen (Gressvik). Ved flere anledninger kjører biler opp på fortauet for å klare å passere. Dette er meget uheldig og skal ikke forkomme. Nok et punkt som gjør at ikke Sleipner kan bygge.

3. Bygging i 100m sonen for sjø og vann er veldig streng i Fredrikstad. Likhet for loven bør gjelde her.
4. Tegningene viser at det trenger dispensasjon på høyden av bygget. Bygget vil virke ruvende, og vil gi allerede etablerte beboere en følelse av innklemthet.

Forslagstillers kommentar:

1. I konsekvensutredningen (KU) vil det utføres en verdivurdering av «Tørka», sett i regionalt og nasjonalt perspektiv i tillegg til lokal verdi for Gressvik.
2. Kjente forhold om den trafikale situasjonen i Hans Eriksens vei medtas i pkt. 3.1 i planprogrammet og vil tas med vurderinger i trafikkanalysen. I analysen ses det på dagens situasjon samt at det utredes økning i trafikkmengde ved etablering av Sleipner Motor og inntil 110 nye leiligheter ved fergekaia. I trafikkanalysen vil også forholdene for myke trafikanter utredes og vurderes, dette er medtatt i pkt. 4.1 i planprogrammet.
3. Det er ikke angitt begrensninger for bygging i 100 m sonen i forhold til etablering av bebyggelse i områder avsatt til næring. Fylkesmannen i Østfold har satt krav til av dagens bruk av området dokumenteres, dette kravet er medtatt i pkt. 4.1 Landskap og estetikk i planprogrammet.
4. I KU pkt. 4.1 under tema Landskap og estetikk vurderes det hvordan ønsket byggehøyde påvirker utsikt, nær- og fjernvirkning. Til orientering vil ny detaljreguleringsplan fastslå tillatt byggehøyde, det er derfor ikke nødvendig å søke om dispensasjon fra byggehøyder i gjeldende planer i pågående plansak.

23. Odd Ragnar Pedersen

Nabo i Lenafjellet 16 har følgende merknader til planarbeidet:

Pedersen har bodd på Lenafjellet i snart 12 år og mener bestemt at Hans Eriksens vei ikke tåler mer trafikkbelastning enn det som er i dag. Det er kjent at det kommer over 100 nye leiligheter som skal bygges på Bruket og skal benytte denne veien som er 4,8 meter på det smaleste. En personbil og en lastebil kan ikke passere hverandre uten at en må kjøre opp på fortauet. Han håper det vil bli tatt hensyn til dette.

Forslagstillers kommentar:

Kjente forhold om den trafikale situasjonen i Hans Eriksens vei, inkludert hvilken bruksklasse Hans Eriksens vei er klassifisert i medtas i pkt. 3.1 i planprogrammet. Dette vil være med i vurderingsunderlaget til trafikkanalysen som skal utføres i forbindelse med konsekvensutredningen (KU). I analysen ses det på dagens situasjon samt at det utredes økning i trafikkmengde ved etablering av Sleipner Motor og inntil 110 nye leiligheter ved fergekaia. I trafikkanalysen vil også forholdene for myke trafikanter utredes og vurderes, pkt. 4.1 i planprogrammet.