



Saksnr.: 2016/13032
Dokumentnr.: 109
Løpenr.: 186170/2022
Klassering: Glombo Brygge og
Ballastparken
Saksbehandler: Simen Norheim

Møtebok

Behandlet av Planutvalget	Møtedato 23.06.2022	Utvalgssaksnr. 63/22
------------------------------	------------------------	-------------------------

Forslag til detaljregulering for FMV 6 med Ballastparken- arealplanID 3004 1208 Høring og offentlig ettersyn Forslagsstiller: Glombo Brygge AS

Utvalgsleders innstilling

Utvalgsleder anbefaler planutvalget å fatte følgende vedtak:

1. Planutvalget viser til opplysninger i saken og er enig i kommunedirektørens vurdering. Forslag til detaljregulering for FMV 6 med Ballastparken, nasjonal arealplanID 3004 1208, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i samsvar med bestemmelsene i plan- og bygningsloven §12-10.

Fredrikstad, 13.06.2022

Planutvalgets behandling 23.06.2022:

Votering:

Utvalgsleders innstilling ble enstemmig vedtatt.

Planutvalgets vedtak 23.06.2022:

1. Planutvalget viser til opplysninger i saken og er enig i kommunedirektørens vurdering. Forslag til detaljregulering for FMV 6 med Ballastparken, nasjonal arealplanID 3004 1208, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i samsvar med bestemmelsene i plan- og bygningsloven §12-10.

Fredrikstad 24.06.2022

Rett utskrift:

Irene Lundstrøm
møtesekretær

Utskrift til saksbehandler Simen Norheim
direktør Seksjon for kultur, miljø og byutvikling
Ole-Henrik Holøs Pettersen

Kort begrunnelse for eventuelt endret innstilling fra utvalgsleder

Ingen endring.

Kommunedirektørens kommentar

Ingen kommentar.

Kommunedirektørens forslag til innstilling

1. Planutvalget viser til opplysninger i saken og er enig i kommunedirektørens vurdering. Forslag til detaljregulering for FMV 6 med Ballastparken, nasjonal arealplanID 3004 1208, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i samsvar med bestemmelsene i plan- og bygningsloven §12-10.

Sammendrag

Planforslaget legger opp til en utvikling og transformasjon av FMV 6 på Glombo hvor Stene Stål gjenvinning tidligere drev virksomhet. Planforslaget åpner for utbygging av eiendommen med høyblokker, mindre areal til næring/bevertning, kulturhistorisk park på naturens premisser, småbåthavn, areal til fergeteie, samt interne og eksterne gang- og sykkelvegnett.

FMV 6 er en del av FMV vest som nå planlegges for utvikling av en ny bydel på «ubebygde» arealer. FMV 6 anses dermed godt egnet for utvikling med konsentrert bebyggelse i form av blokker, og en fortetting innenfor planområdet vil være i tråd med prinsipper for utbygging i kommuneplanens arealdel, samt regionale og statlige planretningslinjer om samordnet areal- og transportplanlegging. Av hensyn til terrengformasjoner og eksisterende boligfelt på Glombo og Rød innehar planforslaget noe lavere bebyggelse i forhold til hva kommuneplanen setter som øvre grenser, det er i tillegg bestemmelser som sikrer at bebyggelsen snevres inn i de øvre etasjene for å sikre bedre siktforhold og mer luft mellom byggene. [3D-modell av planens mulighetsrom og BYA kan finnes her.](#)

Kommunedirektøren mener forslagsstiller avklarer hvordan prosjektet bidrar til et bærekraftig prosjekt. For å ivareta kulturmiljø og naturmiljø på ballastområdet har biolog blitt engasjert og konklusjoner trukket i biologisk rapport er fulgt opp i bestemmelser når det gjelder utforming av Ballastparken. Planforslaget sikrer en rekke kvaliteter som vil gi bedre tilbud og muligheter til nærområdet.

Det forutsettes at planforslaget blir vurdert og bearbeidet på grunnlag av innkomne uttalelser etter høring og offentlig ettersyn. Kommunedirektøren anbefaler planutvalget å gjøre vedtak om at planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

Vedlegg

- 1 Oversiktskart, datert 30.05.22
- 2 Reguleringsbestemmelser_FMV6 med Ballastparken, datert 26.08.21, sist revidert 30.05.22
- 3 Plankart FMV6 med Ballastparken, datert 26.08.21, sist revidert 15.03.22
- 4 Planbeskrivelse_FMV6 med Ballastparken, datert 06.09.21, sist revidert 10.05.22
- 5 ROS-analyse_FMV6 med Ballastparken, datert 08.20, sist revidert 03.22
- 6 Trafikk- og mobilitetsanalyse FMV5 og FMV6, datert 17.03.22
- 7 Situasjonsplan illustrasjonsprosjekt, datert 16.03.22
- 8 Rapport Naturfaglige innspill Ballastparken, datert 01.08.21
- 9 Premisser for videre planlegging av tiltak i Ballastparken, datert 16.03.2022
- 10 Konseptstudie_Ballastparken, datert 24.02.22
- 11 L302 illustrasjonsplan Ballastparken, datert 16.03.22
- 12 Dokumentasjon av planprosess og medvirkning i planarbeidet_FMV6 med Ballastparken, datert 03.22
- 13 Geoteknisk notat, datert 08.06.21, sist revidert 28.01.22
- 14 Glomboveien 2 Fredrikstad - Støyfaglig utredning ifb regulering, datert 09.02.22

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

For øvrige saksdokumenter se arkivsak 2016/13032.

Saksopplysninger

Bakgrunn for planarbeidet

Hensikten med planforslaget er å tilrettelegge for boligutbygging på FMV 6 samt utvikling/bearbeiding av tiliggende arealer land og i elv. Det søkes å tilrettelegge for småbåtanlegg i vesterelva, samt en tilpasset bearbeiding og utvikling av Ballastparken som kulturhistorisk plass og naturmiljø.

Overordnet planstatus

Områdene på Glombo (FMV 5 og 6) er i kommuneplanens arealdel avsatt til fremtidig bebyggelse og anlegg, småbåthavn, landbruks-, natur- og friluftsområder og blågrønn struktur. Det er hensynssone for flomfare over store deler av Glombo, og hensynssone for bevaring av naturmiljø over Ballastområdet, med tilhørende bestemmelser om at denne skal sikres som en "park" på naturens premisser. Kommuneplanens bestemmelser åpner for konsentrert bebyggelse i form av blokker. Kommuneplanens arealdel stiller i tillegg en rekke andre krav til planområdet som for eksempel sol/skygge konsekvenser for Ballastområdet med mer.

Glombo vest, ballastområdet og tilhørende vannarealer (farled, småbåthavn mv.) utenfor er omfattet av en gjennomføringssone i kommuneplanens arealdel. Denne hensynssonen krever at Ballastområdet, FMV 6 og tiliggende vannarealer detaljreguleres sammen for å vurdere det helhetlige bildet og sammenhengene mellom arealene.

Kommuneplanens arealdel stiller krav til arealer til både skole og barnehage på FMV 5 og 6. For FMV 6 stilles det krav til areal til barnehage med minst 80 plasser. På Glombo øst (FMV 5) stiller kommuneplanen krav til at det skal avsettes areal til en skole. Type skole tar kommuneplanen ikke stilling til, dette vil bli videre vurdert i plansaken for FMV 5.

Fylkesplanen Østfold mot 2050, vedtatt 22.08.2018, er den gjeldende regionale planen som omtaler arealbruk. I fylkesplanen er alle landområder innenfor planforslaget for FMV 6 med Ballastparken avsatt til tettbebyggelse. Fylkesplanen tar ikke stilling til arealbruk i sjø.

Kulturminneplanen for Østfold inneholder målsettinger, prioriteringer samt forventninger til reguleringsplaner i forbindelse med kulturminner og kulturmiljø. Kulturplanen tar utgangspunkt i mål og strategier i fylkesplanen «Østfold mot 2050».

Planforslaget grenser til følgende reguleringsplaner:

- Ny RV 108 - Ny vei til Glombo, planID 3004 530.
- Gang- og sykkelvei langs Glomboveien på strekningen Skjoldveien - Stene Stål, planID 3004 549.

Ny RV 108 - Ny vei til Glombo er en reguleringsplan som omfatter Selma Nygrens vei fra Dokka sør til Glomboveien, samt en turvei som ligger mellom Ballastområdet/FMV 6 og FMV 5. Langs Selma Nygrens vei er det anlagt en asfaltert gang- og sykkelveg som er adskilt fra kjørevegen, mens turveien gjennom Glombo er opparbeidet som grusvei.

PlanID 0106 549 legger til rette for opparbeiding av gang- og sykkelvei langs Glomboveien. Denne planen knytter gang- og sykkelveinettet langs Selma Nygrens vei opp mot Stene Stål-tomta (FMV 6) som søkes regulert her. Gang- og sykkelveien det ble planlagt for i denne planen er vist med en total bredde på 3 meter. Reguleringsplanen for gang- og sykkelvei langs Glomboveien ble vedtatt i 2005, men dette plangrepet er ikke realisert.

Beskrivelse av planområdet – eksisterende forhold

Området som reguleres var tidligere driftet som næringsarealer, Stene Stål gjenvinning, lokalene er siden flyttet. Eiendommen består i dag av harde flater med et større lagerbygg

som er ca. 15 meter høyt, det er i tillegg et mindre "kontorbygg" ved Glomboveien. Langs vannet på eiendommen ligger det en kai, denne driftes ikke. Eiendommen er forholdsvis flat med terreng mellom ca. 3 meter på det høyeste punktet av Glomboveien til havnivå. Eiendommen som planlegges for bebyggelse ligger på kote +2-3 meter.

Nord for det gamle næringsområdet ligger ballastområdet. Dette området har i hovedsak ikke blitt benyttet til næring i nyere tid, og er i dag vegetert med et unikt artsmangfold samt eksisterende betongfundamenter fra området tidligere bruk som ballastområde. Artsmangfoldet på ballastområdet er en blanding av rødlista og svartlista arter, samt mer normal vegetasjon. Her lever svartelistede arter sammen med rødlistede arter av hensyn til det biologiske mangfoldets direkte tilknytning til lokal kulturhistorie. Eksisterende betongfundamenter er i seg selv verneverdige kulturminner.

Langs planområdets østre grense er det anlagt en turvei som binder bebyggelsen på Glombofjellet opp mot dokka sør, og videre mot sentrum. Denne grusveien er i dag den naturlige veien mot sentrum for myke trafikanter på Glombofjellet da det ikke er tilrettelagt for myke trafikanter langs Glomboveien og frem til eksisterende gang- og sykkelvegnett langs Selma Nygrens vei.

Planområdet ligger innenfor byområdet i kommuneplanens arealdel, ca. 1,5 km fra sentrum. Planområdet sokner til Rød barneskole på Kråkerøy, denne ligger ca. 1,7 km gangavstand unna. Planområdet sokner også til Kråkerøy ungdomsskole som ligger ca. 3 km gangavstand unna. Planområdet har i dag ingen direkte tilknytning til eksisterende gang- og sykkelvegnett som fører til skolene.

Området ligger under marin grense, med stor sannsynlighet for marin leire. Øverste lag med løsmasser over hele planområdet er fyllmasser, dette kommer av at områdene på Glombo (FMV 5 og FMV 6) tidligere var en bukt i elveløpet.

Beskrivelse av planforslaget

Reguleringsplanen omfatter arealer for boligblokker, park og vannarealer med småbåthavn. Bestemmelsene gir føringer for utforming og tilpassing av bebyggelsen, samt parker og elvepromenade.

Planlagt bebyggelse tenkes oppført i høyblokker, med tilhørende parkeringskjeller under terreng. Innenfor byggeområdet ligger det et større næringsbygg som vil saneres, samt et mindre kontorbygg som er Sefrak-registrert men som i planen ikke søkes bevart. Parkeringskjelleren planlegges under byggeområdet (KBA) med krav til universelt utformede passasjer som begrenser parkeringskjellerens utstrekning. Parkeringskjelleren må ha sin inngang liggende over kote +2,5 m av hensyn til flom/stormflo. Som følge av dette fører parkeringskjelleren til en heving av terrenget innenfor KBA. Planen tillater her en heving av terrenget til kote +3,5 m innenfor hele KBA, og inntil kote +4 m ved et høybrekk i Glomboveien, dette området er markert som bestemmelsesområde #1 i plankartet. Det tillates videre stedvis oppbygging av vekstsoner der terrenget kan heves ytterligere for å sikre tilstrekkelig rottybde over parkeringskjelleren.

KBA - Kombinert bebyggelse og anleggsformål, bolig/forretning/tjenesteyting

Boligblokkbebyggelse i form av punkthus over felles p-kjeller, og med uteoppholdsareal mellom husene, inkl. en offentlig nærmiljøpark diagonalt gjennom boligområdet fra sørvest til nordøst. Innslag av næringsvirksomhet (forretning/tjenesteyting) tillates i en begrenset del av bebyggelsen.

KV - Kjøreveg

Glomboveien reguleres til 6,75 m bredde (6,5 m kjørebane + 0,25 m skulder). Svingen mot Ballastveien reguleres med nødvendig breddeutvidelse.

FO 1-2 - Fortau

Fortau langs nordsiden av Glomboveien reguleres med 3 m bredde, og knyttes til eksisterende fortau lengst øst i Glomboveien.

TO - Torg

Torg som sammen med kaiområder (KAI2-3) og gang-/sykkelveg (GS) vest for boligområdet skal utgjøre ny, offentlig tilgjengelig elvepromenade med høy andel blågrønn struktur og oppholdsarealer. Innslag av næringsvirksomhet (forretning/tjenesteyting) tillates på en begrenset del av torget.

GS - Gang/sykkelveg

Nye gang-/sykkelveiforbindelser reguleres vest, nord og øst for boligområdet, med 3,5 og 6 m bredde.

AVT 1-3 - Annen veggrunn, teknisk anlegg

Grøft langs sørsiden av Glomboveien og formål i frisiktsone sørøst i planområdet.

KAI 1 - Kai

Kaiområde for framtidig etablering av fergeleie for offentlig rutebåt (Byferga) med tilhørende nødvendige funksjoner for fergedrift samt blågrønn struktur.

KAI 2-3 - Kai

Kaiområder som sammen med gang- og sykkelveg (GS) og torg (TO) vest for boligområdet skal utgjøre ny, offentlig tilgjengelig elvepromenade med høy andel blågrønn struktur og oppholdsarealer. Elvepromenadens bredde er > 10 meter.

SK - Kombinert samferdselsformål; kollektivholdeplass og fortau

Kantstopp for buss langs Glomboveien med 20 m lengde og tilsvarende bredde som fortau FO skal etableres innenfor dette området. Det er åpnet for å etablere tilhørende leskur i KBA.

PA - Park

Ballasttomta reguleres til park; Ballastparken, med hensynssone bevaring av naturmiljø og bevaring av betongelementene fra seilskutetida. Området tilrettelegges for ferdsel og opphold på naturens premisser, med turveitrasé (kyststi) som er hevet over terrenget og med rekkverk/gjerde, og oppholdssoner i tilknytning til stisystemet, som fiskebrygge og andre anlegg for lek/aktivitet, rekreasjon og naturopplevelse.

BSV 1-2 - Bruk og vern av sjø og vassdrag

Areal i elv. I BSV2 tillates etablering av konstruksjoner (flytende, på påler e.l.) for offentlig uteoppholdsareal og ferdsel tilknyttet turveisystemet i Ballastparken, maks. 10 m ut i vannarealet, og med samlet areal begrenset til 300 m².

HOS - Havneområde i sjø

Areal for anløpsområde og landgang for offentlig rutebåt (Byferga) ved KAI1.

SH - Småbåthavn

Småbåthavn som fra landsiden er tilgjengelig fra elvepromenaden.

Fellesbestemmelser

Fellesbestemmelsene omfatter krav som stilles til miljø, støy og forurensning, kulturminner og kultur/naturmiljø, estetikk, krav til innholdet i søknad om tiltak, krav knyttet til universell utforming og grunnforhold, parkering, samt krav til utforming og tilpassing til omliggende terreng og bebyggelse.

Rekkefølgebestemmelser

Det stilles rekkefølgekrav til håndtering av støv og støy i anleggsperioden, sikring av kultur og naturmiljø opparbeiding av utearealer samt sikring av Ballastparken. Det stilles videre rekkefølgekrav knyttet til tilgjengeligheten av elva og Ballastparken, opparbeiding av nødvendig eller utvidelse av eksisterende teknisk infrastruktur, samt krav til videre utredninger og tiltak i forbindelse med småbåthavnen i elva. De stilles også rekkefølgekrav til barnehageareal på FMV 5 før mer enn 200 boliger kan gis brukstillatelse på FMV 6.

Hensynssoner

Langs Glomboveien ligger det hensynssoner for støy (både gul og rød støysone) samt hensynssone for skredfare i forbindelse med de deler av Glombofjellet som ligger inntil Glomboveien. Majoriteten av planområdet er omfattet av hensynssone for flom, dette gjelder både elveflom og stormflo, som har samme forventede 200-årsnivå på ca. 2,5 meter.

Ballastparken er i tillegg omfattet av hensynssone for naturmiljø, med tilhørende kulturminner som er markert i kartet med egen linje for kulturminner som skal bevares.

Konsekvenser av planforslaget

Reguleringsplanen for FMV 6 legger til rette for høyblokker i form av punkthus på en eiendom som i dag er bebygd med et større og et mindre bygg. Eksisterende bebyggelse er stor, men planlagt bebyggelse vil likevel bli større enn dagens situasjon. Eksisterende bygg er ca. 15 meter høyt, mens planlagt bebyggelse vil kunne ha en maks høyde på 28 meter. Denne høyden skal reduseres mot Glombofjellet i sør, og mot planlagt bebyggelse i øst (FMV 5). Maks gesims- og byggehøyde mot sør og øst er henholdsvis 17,5 m og 22,5 m. Den totale mengde bygningsmasse på eiendommen vil øke når eksisterende industribygg skiftes ut med (inntil) 14 punkthus. Dette vil påvirke utsikt fra bebyggelsen på Glombofjellet, spesielt den øvre bebyggelsen som ligger over eksisterende bebyggelse, men som vil ligge under eller på linje med byggehøyden til planlagt bebyggelse. Det vil også påvirke fjernvirkning fra Gressvik mot Glombofjellet og Åsgårdvarden.

Planen åpner for et mindre areal til handel/bevertning eller lignende. Dette er begrenset i omfang og skal ha som hensikt å tjene lokale behov.

Planforslaget legger opp til en terrengheving i forbindelse med flomsikring av bebyggelse og parkeringskjeller under bebyggelsen. Terrenghevingen vil føre til redusert gjennomsyn fra eksisterende sti/turvei til elva. Prinsippet at man skal kunne se fra den ene siden av bebyggelsesområdet til elva har vært en viktig forutsetning i planarbeidet, men dette vil ikke nødvendigvis ivaretas for lavere personer eller barn.

Området som planlegges bebygget var tidligere industritomt, og bærer preg av dette. I dag består eiendommen av eldre harde flater samt rester fra tidligere gjenvinningsdrift. I tillegg til bebyggelse vil byggeområdet i planen beplantes og opparbeides med nærmiljøpark samt gang- og sykkelveger. Nærområdet har i dag ingen alternativer til nærmiljøparker.

Eksisterende kai skal beholdes og oppgraderes til nabolagstorg og elvepromenade med tilhørende gang- og sykkelveg.

Planforslaget søker å bevare det gamle ballastområdet. Planen tilrettelegger for opparbeiding av ballastområdet til en "park". Ballastparken vil bestå av avgrensede områder for ferdsel og opphold. Endelig valg av plassering for konstruksjoner og opphøyde stier vil gjøres i samråd med biolog for å tilstrekkelig sikre og benytte det stedegne naturmiljøet i Ballastparken.

Utbyggingen vil øke presset på skole og barnehager i nærområdet. Det er i dag kapasitetsutfordringer på Kråkerøy ungdomsskole, men ettersom planområdet ligger innenfor

byområdet stiller kommuneplanen ikke krav til dokumentert kapasitet for nye boenheter. Det er generelt også en kapasitetsutfordring på barnehager i kommunen. Reguleringsplanen for FMV 6 legger ikke opp til areal for ny barnehage selv om kommuneplanen stiller krav til dette, dette temaet er videre diskutert under "vurdering".

Planforslaget legger opp til utbedring/opparbeiding av teknisk infrastruktur i tråd med foreliggende veiledere for FMV vest. Det planlegges for å benytte fjernvarme innenfor planområdet, samt å håndtere avfall gjennom avfallssystemet som er vedtatt at skal benyttes på FMV vest. Som en del av planen vil Glomboveien opprustes fra dagens situasjon slik at den har et tilhørende fortau på nordsiden som vil binde FMV 6 og fremtidig fergeleie med anlegg for myke trafikanter langs Selma Nygrens vei og videre sørover langs Glomboveien. Ytterligere anlegg for myke trafikanter planlegges ført gjennom FMV 5, endelig løsning for disse vil bli bestemt i reguleringsplanen(e) for FMV 5. Glomboveien vil videre utvides i tråd med kommunens veinorm for å kunne betjene økt trafikkmengde som følge av planforslaget.

Som nevnt skal eksisterende kai opprustes, og det planlegges for en småbåthavn på utsiden av kaien/elvepromenaden. Plasseringen og utstrekningen av småbåthavnen vil ha innvirkning på tilgjengeligheten til elva, samt påvirke plassering av ferdselsårer i elva. Småbåthavnen det planlegges for strekker seg noe på utsiden av arealformålet som er gitt i kommuneplanens arealdel. Planforslaget tilrettelegger videre for fergeleie med tilhørende anlegg sør for småbåthavnen.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse for planforslaget. Det er identifisert en rekke forhold som vil trenge avbøtende tiltak for tilstrekkelig sikkerhet. Under følger en liste med avbøtende tiltak sikret i planen:

Skred og ustabil grunn	Områdestabilitet er vurdert tilfredsstillende, men ved etablering av bebyggelse og andre anlegg på eiendommen må eksisterende kai rustes opp med ny permanent spunt. Det er også risiko for steinsprang fra fjellskrenten langs Glomboveien. Rekkefølgebestemmelser i planen sikrer at nødvendige avbøtende tiltak gjennomføres.
Flom	Området er utsatt for flom og stormflo fra elva. Planen sikrer at bebyggelse heves til minimum kote +2,5 for tilstrekkelig sikkerhet mot flom.
Sårbar flora og kulturminner/-miljø	Ballastområdet har et sjeldent og sårbart kulturhistorisk naturmangfold. I dagens situasjon oppleves dette som sårbart da ferdsel ved og slitasje på disse artene ikke hindres. Planens bestemmelser åpner her for tilrettelegging for ferdsel og opphold på naturens premisser. Planforslaget inneholder krav til dialog med biolog/økolog i videre arbeid med etablering av park.
Forurensning/forurenset grunn	Det er påvist forurenset grunn innenfor planområdet. Det er også fare for forurensning i forbindelse med anleggsfasen. Til dette er det utarbeidet en tiltaksplan for anleggsfasen.
Støv og støy	Det er gjort støyanalyser som konkluderer med at eksisterende boliger ikke vil få vesentlig endret støybilde, og at dette ikke vil overskride grenseverdiene satt i T-1442. Angående støv og støy i anleggsperioden er det tatt med bestemmelse som sikrer at støv og støy i anleggsperioden må være innenfor grenseverdiene i T-1442.

Ulykker med kjørende, gående og syklende	For å begrense risiko for myke trafikanter i forbindelse med kjørevegen legges det opp til ferdslinjer som vil ta mesteparten av de myke trafikantene gjennom planområdet heller enn langs Glomboveien. Det er sikret opparbeidelse av fortau langs Glomboveien, og alle kryss med Glomboveien og interne gang- og sykkelvegnett har nødvendig siktforhold sikret i planen.
--	---

Samråd og medvirkningsprosess

Til varsel om oppstart ble det mottatt 10 innspill.

Det er avholdt medvirkningsmøte med elevrådet på Rød skole, hvor barna fikk informasjon om planene for området, og de bidro med gode innspill knyttet til leke- og uteoppholdsarealer. Det er avholdt dialogmøte med Glombo og Rød velforening hvor planene for området er presentert, og velforeningens innspill til planinitiativet ble gjennomgått. Velforeningen sendte også innspill til varsel om oppstart.

Utkast til planforslag er også oversendt regionale myndigheter og presentert/diskutert på regionalt planmøte i 19.10.21, og oppfølgingsmøte om kulturminner 01.11.21. Årsaken til oppfølgingsmøtet om kulturminner og kulturmiljø var fordi disse ikke kunne stille til det opprinnelige møtet.

Konsekvenser for sosial bærekraft

Tilbudet for leke og uteoppholdsarealer for barn og unge i nærområdet vil utvides med ferdigstilling av ny nærmiljøpark i et område som i dag ikke har noen nærmiljøpark. Den gamle ballasttomten vil også opprustes og i større grad enn i dag tilgjengeliggjøres for opphold og læring.

En reguleringsplan for en større utbygging som ikke samtidig tilrettelegger for etablering av skole og barnehage vil ha konsekvenser for både skole og barnehagekapasiteten i kommunen. Skole og barnehagekapasitet i kommunen er allerede sterkt utfordret og en utbygging av ytterligere 300-350 boliger vil føre til økt press på kapasiteten.

Ved å utvikle en eldre industritomt samt forskjønning og tilgjengeliggjøring av ballastområdet vil lokalområdets kvaliteter heves (avhengig av estetisk uttrykk på bebyggelsen). Det legges videre opp til noe næring for å tjene lokalt behov. Dette vil positivt påvirke levekårene både internt i planområdet men også videre sør på Glombo og Rød. Lokalområdet vil tjene ytterligere av et fergeleie som binder Glombo og Rød opp mot sentrum, dette er per nå ikke sikret opparbeidet i planen.

Konsekvenser for økonomisk bærekraft

Teknisk infrastruktur

Det skal inngås en utbyggingsavtale mellom utbygger og Fredrikstad kommune vedrørende opparbeidning av all nødvendig og påkrevd infrastruktur, samt utbedring av eksisterende infrastruktur. Dette vil kunne føre til kostnader for kommunen ved utbyggingsfasen, og videre i driftsfasen ettersom interne gang- og sykkelvegnett er planlagt som offentlige.

Skolekapasitet

Som tidligere nevnt er det allerede stort press på barnehage- og skolekapasitet i kommunen, spesielt med tanke på skolekapasitet i sentrum. Utbygginger av det omfang vi nå ser på FMV vest vil forutsette store kommunale investeringer i skoler og barnehager for at kommunen skal kunne ivareta sin plikt til å tilby skole- og barnehageplass til alle. På tiliggende planområde, FMV 5, planlegges det for både areal til skole og barnehage, men investering/utbygging av den sosiale infrastrukturen er kommunens ansvar og kan ikke pålegges private utbyggere.

Parker

Innenfor FMV 6 med Ballastparken planlegges det for to parker (nærmiljøpark og Ballastparken) samt et offentlig nabolagstorg langs elvepromenaden/kaia. Kostnad for opparbeidelse av disse bestemmes gjennom ovennevnte utbyggingsavtale, men videre driftsansvar for torget, og Ballastparken vil påfalle kommunen. Videre driftsansvar for nærmiljøparken er ikke endelig avklart, men slik det nå planlegges for vil nærmiljøparken være en del av eiendommen til boligeierne, og vil dermed driftes av borrettslag eller lignende.

Fergeleie

Det planlegges for plassering av fergeleie ved FMV 6, dette er ikke sikret opparbeidet i planen. Grunnen til at dette ikke er sikret opparbeidet er at forslagsstillers analyser viser at dette ikke vil være nødvendig for å håndtere den økte mengden myke trafikanter fra utbyggingen. Dersom fergeleiet skal opparbeides kan denne kostnaden påfalle kommunen.

Konsekvenser for miljømessig bærekraft

Boligene det planlegges for ligger innenfor byområdet, men etter forslagstillers vurdering er området ikke sentralt nok til at man kan rettferdiggjøre å bygge boligene uten tilhørende parkeringsplass. Det legges derfor opp til ca. 1 parkeringsplass per bolig. Det planlegges for omfattende gang- og sykkelvegnett rundt og gjennom planområdene for FMV 5 og FMV 6, med intensjonen å tilrettelegge for mest mulig grønn mobilitet. Mengden biltrafikk som genereres fra hver bolig vil i sin tur påvirkes av kollektivtilbud med både buss og ferge i tillegg til gang- og sykkelvegnett.

Det planlegges også for en småbåthavn i elveløpet ved FMV 6, denne planlegges uten tilhørende parkeringsplasser som gjør den bedre egnet for lokale båteiere som ikke trenger å kjøre til båt-plassen sin. Dette vil kunne bidra til å redusere antall kjørende til båt-plasser i kommunen.

Planlagt opparbeiding av ballastområdet som en park på naturens premisser vil bidra til å sikre et spesielt naturmangfold. Parken vil etter planen ha liten grad av slitasje fra ferdsel og opphold da store deler av parken vil gjerdes inn.

Ansattes medbestemmelse

Ikke relevant.

Vurdering

Planforslaget er godt beskrevet i plandokumentene og forholder seg i stor grad til kommuneplanens arealdel. Det innebærer likevel en rekke avvik fra kommuneplanens arealdel som er diskutert og vurdert under. Planforslaget legger opp til boligutvikling av en tidligere industritomt, med etablering av park i ballastområdet mot nord. Eksisterende bygningsmasse er et stort bygg som i dag oppleves som en vegg mellom Glomboveien og ballastområdet i nord. Kommunedirektøren anser at selv om planforslaget åpner for høyere bebyggelse enn eksisterende situasjon vil utviklingen gi gode kvaliteter til nærområdet. Planområdet vurderes godt egnet for konsentrert boligutbygging med blokker. En utvikling av FMV 6 vil bidra til kommunens etablering av en ny bydel på FMV vest som videre er i tråd med prinsipper om felles mobilitet og boligplanlegging. Kommunedirektøren vurderer at utbyggingen på FMV 6 vil gi et løft til planområdet, samt bedre tilbudet og infrastrukturen til eksisterende bebyggelse på Glombo og Rød.

Planforslaget avviker fra kommuneplanen med hensyn til formål langs elveløpet. Formålet langs elva er satt til grønnstruktur, mens det i planforslaget omdisponeres til kai og torg. Sørvest i planområdet ved lekeplassen langs elva er arealene på land omdisponert i forbindelse med etablering av fergeleie. Selve fergeleiet vil ligge i elveløpet, men enkelte

installasjoner må etableres på land, i tillegg åpner planen for etablering av mindre bygg for ytterligere funksjoner som pauserom, leskur, trafo, toalett med videre. Kommunedirektøren vurderer denne omdisponeringen som nødvendig for å sikre mulighet til de fasiliteter som trengs for et fergeleie, men omfanget av omdisponering kan diskuteres videre i planprosessen. Elvepromenaden langs småbåthavnen er omdisponert til kai, torg og gang- og sykkelveg. Innenfor kai-formålet åpnes det for noen mindre konstruksjoner tilknyttet drift og vedlikehold av båt og båthavn. Kommuneplanen stiller krav til nabolagstorg ved kaia, og krav til 10 meter bred elvepromenade langs elva. Elvepromenaden er vist i kommuneplanens arealdel til å ligge i grønnstrukturen. Kommunedirektøren anser at ettersom det er nødvendig med noe kai tilknyttet småbåthavnen, og ettersom det også stilles krav til 10 meter bred elvepromenade, blir det svært lite igjen til grønnstruktur langs elva. Kommunedirektøren vurderer det videre som positivt at nabolagstorget plasseres nærmest mulig elva for å sikre tilgjengeligheten til elva.

Planen legger opp til uteoppholdsareal i tråd med kommuneplanens bestemmelser, men avhengig av hvor mange boliger prosjektet ender med kan det være nødvendig at deler av uteoppholdsarealet løses innenfor Ballastparken. Dette temaet, uteoppholdsareal i Ballastparken og andre steder har vært diskutert inngående. Det har tidligere blitt sett på om nærmiljøparken kunne bli lagt til Ballastparken. Dette har kommunedirektøren vurdert som ikke hensiktsmessig da kvalitetene en nærmiljøpark skal ha ikke er forenelig med det lavere aktivitetsnivået og slitasjen som Ballastparken trenger. Det er likevel vurdert at Ballastparken kan være egnet for annet uteoppholdsareal, gitt at dette opparbeides vekk fra sårbart naturmiljø, og at områdene som skal brukes til uteoppholdsareal gjerdes inn for å hindre slitasje på biotopen. Det var videre et ønske fra forslagstiller om å benytte de opphøyde gangveiene i Ballastparken som uteoppholdsareal selv om de ikke er 10 meter brede slik kommuneplanen krever da disse er ment både for ferdsel men også for å lese om og lære om Ballastparken som natur og kulturmiljø. Kommunedirektøren vurderer her at gangveiene i seg selv ikke er egnet som uteoppholdsareal da opphold her vil hindre ferdsel som er en av hovedmekanismene til gangveiene. Kommunedirektøren vurderer videre at plasser langs gangveiene i Ballastparken kan regnes som uteoppholdsareal der det anlegges plasser som åpenbart har opphold til hensikt, og hvor opphold ikke hindrer ferdsel forbi. Det understrekes likevel at det er ønskelig å begrense denne typer plasser både i antall og omfang for å gi vegetasjonen mest mulig plass. Uteoppholdsareal på tak og takterrasser er per nå i planen tenkt som private uteoppholdsarealer, dette kan endres senere i prosessen. Dersom dette endres senere vil det være naturlig med tilhørende bestemmelser som tillater at uteoppholdsareal på tak kan være noe smalere enn uteoppholdsareal på bakken.

Nærmiljøparken i KBA tillates etter planen opparbeidet i to trinn, hvor det første trinnet vil resultere i en nærmiljøpark som er mindre (ca. 2 daa.) enn hva kommuneplanen krever (2,5 daa.). Kommunedirektøren vurderer at dette avviket er akseptabelt da det også stilles rekkefølgekrav til opparbeidelse av hele nærmiljøparken, men at opparbeidelse av hele nærmiljøparken i første byggetrinn vil være uhensiktsmessig i forbindelse med videre utbygging av planområdet.

Kommuneplanens arealdel stiller som tidligere nevnt krav til barnehage innenfor FMV 6. Kommuneplanen stiller videre krav til skole på FMV 5, uten noen klar begrunnelse for valg av plassering på disse. Kommunedirektøren vurderer at plasseringen av barnehage på FMV 6 er mindre hensiktsmessig enn en plassering på FMV 5. Kommunedirektøren foreslår derfor gjennom denne saken, samt saken for behandling av planinitiativ for FMV 5, at kravet til barnehage formelt skyves over på FMV 5. Slik vil krav om én barnehage stå, men plasseringen vil være mer naturlig med hensyn til hente og bringesløyfe, plassering tilknyttet lekearealer mv. Forslagstiller for FMV 5 og 6 har også et ønske om å flytte kravet til barnehage til FMV 5.

Småbåthavnen det planlegges for strekker seg lenger ut i elva enn arealformålet som er gitt i kommuneplanens arealdel. Arealformålet småbåthavn er i kommuneplanen trukket ut til et punkt der yttergrensen av småbåthavnen vil danne en videreføring av den naturlige linjen fra eksisterende terreng langs elva. Planforslaget som foreligger har trukket småbåthavnen lenger ut i elveløpet. Begrunnelsen for dette er at det også er lagt opp til et fergeleie som vil forskyve den naturlige linjen skapt av terrenget, som vil danne mer rom for småbåthavnen. Kommunedirektøren vurderer at planlagt fergeleie i seg selv vil forskyve farleden noe mot vest. Forslagstiller har også innhentet uttalelse fra Borg havn som stiller seg bak forslagstillers vurdering med hensyn til sikkerhet og ferdsel i elva. Kommunedirektøren stiller seg bak Borg havns vurdering men påpeker at denne løsningen vil snevre inn elveløpet i opplevelse i tillegg til ferdsel.

Kommuneplanen tillater bebyggelse på opptil 28 meter, med videre krav om at det skal tilpasses/forholde seg til bebyggelse og terreng i øst og i sør. I behandling av planinitiativ ble det vedtatt at bebyggelsen ikke nødvendigvis må senkes mot øst, ettersom tillatt bygningshøyde på FMV 5 også er satt til 28 meter. Bebyggelsen på FMV 6 er nå likevel redusert mot øst da forslagstiller på FMV 5 planlegger for lavere bebyggelse enn maks tillatt 28 meter. Bebyggelsen er forsøkt tilpasset eksisterende bebyggelse og terreng ved å senke bebyggelsen mot sør og mot øst. Det er videre bestemmelser som sikrer at øvre etasjer i alle bygg skal trekkes inn på minimum to sider for å gi større åpne rom mellom byggene i høyden. Kommunedirektøren er positiv til en inntrekning av øvre etasjer. Dette bidrar til redusert fjernvirkning og sikrer flere siktlinjer mellom blokkene og mindre konsekvenser for utsikt for bebyggelsen på Glombofjellet i sør. Det stilles videre en rekke krav til bebyggelsen med hensyn til arkitektur. Bestemmelser krever at bebyggelsen skal ha individuell karakter samtidig som det skal være tydelig at bebyggelsen seg imellom danner en helhet. Kommunedirektøren vurderer det som positivt at planen stiller krav til både individuell karakter og helhet.

Planen søker å sikre parkeringsplasser under terreng i henhold kommuneplanens krav. Dette i kombinasjon med at nedkjøring til parkeringskjeller må være over kote +2,5 av hensyn til flomfare resulterer i en terrengheving innenfor felt KBA. Kommunedirektøren har her vurdert at det er svært viktig at gående på ulike sider av KBA kan se gjennom området uten at det oppleves som en vegg eller horisont. Årsaken til denne vurderingen er at KBA også skal inneholde flere offentlig tilgjengelige arealer. Dersom arealene skal være offentlig tilgjengelige er det viktig at de også oppleves offentlige, og at de ikke oppleves private på en høyde. Omliggende terreng ligger på 2-2,5 meter over havet. For å sikre ovennevnte kvaliteter har man da falt på en maks tillatt terrengheving til kote +3,5 med enkelte unntak utenfor ferdsels og siktlinjer der det tillates heving til kote +4 for å sikre tilstrekkelig rotdybde for større planter.

Grønn mobilitet er et viktig moment på FMV vest hvor det skal bygges en ny bydel relativt tett på sentrum, og i tillegg i et område som vil bidra til å binde eksisterende bebyggelse på Kråkerøy tettere opp mot sentrum. Gang- og sykkelvegnett, kjøreveg og fergeleie/kollektivtransport har derfor blitt vurdert for FMV 5 og FMV 6 sammen. Orientering av ferdselslinjer gjennom KBA i FMV 6 er lagt fra sørvest til nordøst med hensikt å binde småbåthavnen, fergeleiet samt lekeplass langs elva i nærheten av planlagt fergeleie opp mot Ballastparken og naturlige ferdselslinjer videre mot sentrum. Da det planlegges for omfattende gang- og sykkelvegnett internt i FMV 5 og 6 vurderer kommunedirektøren at det er tilstrekkelig med fortau til fordel for fullverdig gang- og sykkelvegnett langs Glomboveien. Dette vurderes som tilstrekkelig tilrettelegging for myke trafikanter langs Glomboveien ettersom avstander og naturlige ferdselslinjer/endepunkt sannsynligvis vil forutsette at majoriteten av trafikken vil gå internt i planområdene. Planen tilrettelegger for etablering av fergeleie, kommunedirektøren vurderer at dette bør opparbeides tidlig for å tilstrekkelig binde FMV 6 og Glombofjellet opp mot sentrum og Gressvik.

Konklusjon

Kommunedirektøren har ingen flere merknader i denne fasen av behandlingsprosessen. Det forutsettes at planforslaget blir vurdert og bearbeidet på grunnlag av innkomne uttalelser etter høring og offentlig ettersyn. Kommunedirektøren anbefaler planutvalget å vedta at planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.