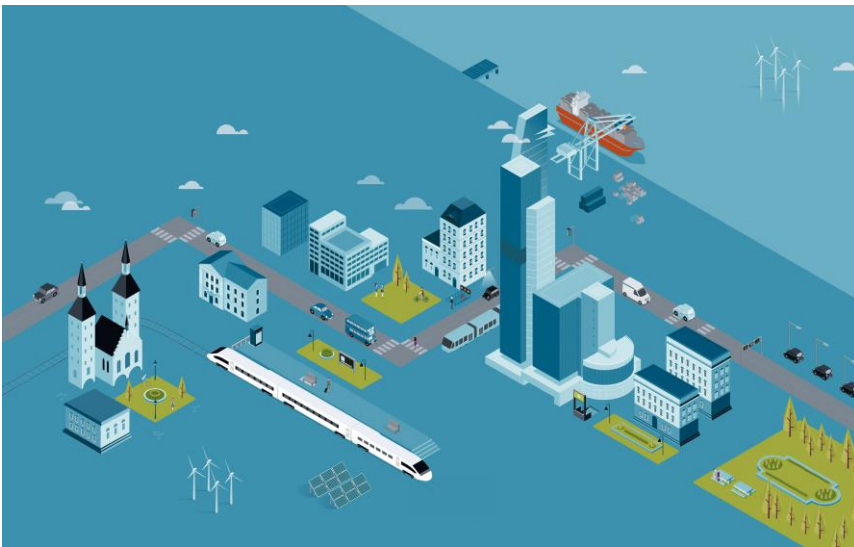


Fagrappport verdiskaping og næringsliv



Fredrikstad og Nedre Glomma er en foretrukket næringsdestinasjon i Osloregionen, hvor verdiskaping og arbeidsplasser prioriteres. Sysselsetningsveksten skal være større enn befolkningsveksten
Fredrikstad kommune

Innhold

1 INTRODUKSJON AV TEMA	2
1.1 Næringsvennlig kommune	2
1.2 Landbruk.....	2
1.3 Infrastruktur	3
1.4 Næringsarealer.....	4
1.5 Marin/Blå Næring	5
1.6 Handel	6
2 KARAKTERISTIKK / STATUS / PROBLEMBESKRIVELSE	7
2.1 Næringsvennlig kommune	7
2.2 Landbruk.....	7
2.3 Infrastruktur	7
2.4 Næringsarealer.....	8
2.5 Marin/Blå næring.....	9
2.6 Handel/Servering.....	9
3 MÅLBESKRIVELSE	10
3.1 Næringsvennlig kommune	10
3.2 Landbruk.....	10
3.3 Infrastruktur	10
3.4 Næringsarealer.....	10
3.5 Marin/Blå næring.....	11
3.6 Handel/Servering.....	11
4 TILTAK NEDFELT I KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2019-2023	12

1 INTRODUKSJON AV TEMA

1.1 Næringsvennlig kommune

Fredrikstad og Nedre Glomma er en foretrukket næringsdestinasjon i Osloregionen, hvor verdiskapning og arbeidsplasser prioriteres. Sysselsetningsveksten skal være større enn befolkningsveksten

Bedrifter ønsker å etablere seg i Fredrikstad og Nedre Glomma

- Sikre arealer til nye bedrifter
- Være en aktiv pådriver for næringsutvikling som en del av Osloregionen
- Aktivt søke etablering av statlige arbeidsplasser

Det er attraktivt å drive næringsvirksomhet og eksisterende bedrifter finner rom for vekst

- Legge til rette for bedrifter som ønsker å vokse.
- Legge til rette for god infrastruktur som veg, bane, vann og avløp, IOT.
- Videreutvikle samarbeidet med Fredrikstad Næringsforening
- Styrke samarbeidet om næringsutvikling i Nedre Glomma

En kommune, et forskning- og utviklingsmiljø og et næringsliv som sammen stimulerer til nyskaping, inovasjon og entrepenørskap

- Støtte opp om næringsklynger som er i positiv utvikling og miljøer som tiltrekker seg gründere.
- Utnytte samskappingspotensialet i utviklingen av «smart kommune»
- Fokus på det grønne skifte og sirkulærøkonomi.
- Stimulere til digitalisering av produkter og tjenester.
- Styrke samarbeidet mellom besøksnæring og destinasjonsutvikling.

Næringslivet har tilgang til relevant kompetanse for morgendagens utfordringer

- Styrke samarbeidet mellom det offentlige og næringslivet for å etablere flere lærlingsplasser.
- Motivere ungdom til å fullføre videregående skole ta høyere utdanning.
- Utvikle et transport system som gjør det lettere å komme til og fra arbeidsplasser i Nedre Glomma.

1.2 Landbruk

Fredrikstad er den 4. største landbrukskommunen i Østfold og har en betydelig landbruksnæring. Landbruket er stadig under press på konvertering av matjord til andre formål. I arealplanen må vi svare opp for hvordan vi ivaretar disse interessene samtidig som vi tilrettelegger for utvikling av annen næring og infrastruktur.

Det er viktig å bevare de sammenhengende landbruksarealene hvor man har god produksjon og effektiv drift. En overordnet strategi må til for å unngå flekkvis konvertering til andre formål. Det bør tilrettelegges for økt utnyttelse av allerede konverte arealer slik at presset på nye arealer avtar.

1.3 Infrastruktur

God og fungerende infrastruktur er grunnlaget for all næringsvirksomhet. Fredrikstad har med sin beliggenhet en rekke unike muligheter, men også utfordringer knyttet til infrastruktur. I denne rapporten skal vi forsøke å systematisere og analysere hvilke utfordringer som må hensyntas i ny areal plan.

Forbindelse til E6

Dagens forbindelse Karlshus Ørebekk har ikke endret seg de siste 50 årene. Det foreligger ingen planer om å oppgradere denne strekkningen på RV 110.

Vider oppgradering av RV 109 som en del av Bypakke samarbeidet vil avlaste og bedre tilgjengelighet til E6. Men er først og fremst tenkt å avlaste trafikken mellom Fredrikstad og Sarpsborg.

RV 110 Fredrikstad Skjeberg, er ikke planlagt utbedret.

Forbindelse Øra/E6

Øra næringsområde har hatt en eventyrlig vekst de siste 10 årene. Vedtak i NTP om utbedring av led inn til Øra havn vil øke aktiviteten betydelig. Samtidig med en planlagt nedbygging av Oslo Havn, Drammen Havn og en usikker fremtid for Moss Havn vil attraktiviteten til Borg Havn øke ytterligere. Gods mengden ut og inn av havnen har økt betydelig samtidig med at vi har fått en rekke nye næringsetableringer på Øra.

Øra industri område sysselsetter i dag ca 2500 og har en samlet omsetning på 8 milliarder. All godstrafikk på veg må i dag benytte eksisterende vegnett, som ikke er dimensjonert for tungtransport til Øra. Det har i tidligere arealplan ligget en direkte forbindelse mellom Habbornveien og E6 som har fulgt høyspenttrasen. Denne ble fjernet ved forrige rullering av kommuneplanen i 2011. Vekst i aktivitet på Øra har pånytt gjort denne trasen aktuell. Men jordvern vanskelig gjør dette alternativet.

RV 111. er ikke planlagt oppgradert for å ta unna trafikken til og fra Øra. Mange rundkjøringer og trase langs og gjennom boligområder gjør en oppgradering vanskelig.

RV 110 mot Skjeberg er ikke planlagt oppgradert og fartsdumper og 40 km sone er ingen god løsning for trafikkavviklingen.

Det må sees på nye løsninger som kombinerer ønsket trase langs høyspent og RV 110 mot Skjeberg og så over Tofteberg/Vetatoppen.

Det er ikke et alternativ å ikke ta hensyn til utviklingen av Øra industriområde og havn. Flere alternativer må utredes.

1.4 Næringsarealer

Det er behov for en langsiktig strategi for å ivareta vekst av eksisterende og ny næringsvirksomhet. Tidligere antakelse om at fremtidens vekst vil være innen kompetanse bedrifter med liten eller ingen produksjon har visst seg å være feil. Dette har medført at det er mangel på egnede arealer til areal krevende virksomhet, innen logistikk, lett og tung produksjon. Disse virksomhetene krever god tilgang til infrastruktur og må lokaliseres etter ABC prinsippet.

ABC-prinsippet innebærer at man lokaliserer næringsvirksomheter med tanke på tilgjengelighet og nærhet til boligområder; rett virksomhet skal legges på rett sted.

- A-områder er områder som er lett tilgjengelige enten det er med kollektiv, sykkel eller til fots – gjerne knutepunkt og sentrumsområder. Her lokaliseres bedrifter og tjenester som har mange ansatte og/eller besøkende (Bedrifter med mange ansatte/kontorer, serveringssteder etc.)
- B-områder er områder som har relativt god kollektivdekning og biltilgjengelighet, og gjerne også god tilgjengelighet for gående og syklende. Områdene er gjerne bydelssentre eller områder langs sentrale kollektivakser. Hit legges bedrifter som har høy til middels intensitet av besøkende og ansatte, for eksempel møbel- og sportsvarehus.
- C-områder ligger lengre fra by- og tettstedssentre, har lav kollektivbetjening, men god biltilgjengelighet. De ligger gjerne i nærhet til hovedveg, med gode muligheter for frakt og levering. Arealene er større, og avstand fra tettsteder gjør at det her kan etableres industrivirksomheter som er mer støy- og støvproduserende.

Vi erfarer at vi ikke har arealer eller bygningsmasse som kan håndtere etableringer og utvidelse av disse virksomhetene. Det må reguleres og gjøres grunnarbeid «plugg inn» slik at nye bedrifter kan starte bygging etter IG. Samtidig må det tilrettelegges for bygging av fleksible flerbruks enheter hvor nye bedrifter raskt kan flytte inn

Vi har store Næringsarealer med lav utnyttelses grad, det bør tilrettelegges for økt utnyttelse av eksisterende arealer og vurdere krav om minimums utnyttelse av nye arealer.

Moum

Tidligere Norsk Leca, totalt underkant av 500 dekar. Kan fungere som avlastningshavn for Øra og som «Dry port» Ny bro over Glomma vil øke attraktiviteten ytterligere.

Omberg/Valle

Landbruksareal kombinert med næring, i fylkesplan ca. 700 mål konvertert som fremtidig næringsareal. Mulighet for fortetting i eksisterende næringsareal på Valle. Ny bro forbindelse planlagt fra området til Moum

Tofteberg

Skog og fjellområde med gode grunnforhold. Sentral beliggenhet mot E6 Årum. I første omgang 1200 mål. Vil fungerer som «Dry port» for havnerelatert virksomhet, logistikk virksomhet med nærhet til E6, lett og tung produksjon.

Øra

Industriområde hvor de første bedriftene etablerte seg på slutten av 1800 tallet. Utvidet i flere omganger små fremtidige utvidelsesmuligheter. Totalt ca. 2000 mål. Arealet avgrenses i sør og Øst av Øra natur reservat. Videre utvikling av området må ta hensyn til naturreservatet og gjøre en utfordring til en ressurs. Øra har hatt en eventyrlig utvikling over lang tid og sysselsetter i dag ca. 2500 personer. Har en omsetning på underkant av 8 milliarder. Stor vekst over havna og innen Sirkulær økonomi. Videre vekst krever økt utnyttelseeskrav og krav om minimumsutnyttelse.

Ålekilen

Gammelt industriområde som ble etablert i tidligere Onsøy kommune, Jackon har hovedkontor og fabrikk behov for ytterligere arealer til mellom lagring. Utfordrende infrastruktur all transport skjer gjennom bolig område på Storveien. Flere mindre produksjon og handelsbedrifter

1.5 Marin/Blå Næring

Marin Næring. Fiskerinæringen. Drift og vedlikehold av nyttefartøy og fritidsbåter krever arealer på land og til vanns. Er dette tilstrekkelig ivaretatt og er det endrede rammebetingelser som krever at dette hensyn tas i ny areal plan.

Blå Næring, havet som ressurs til havs og til lands. Nye næringer i form av oppdrett i lukkede anlegg på land. Oppdrett på nye arter til havs.

Fornybar energi vindkraft til havs

Felles areal/Kystsonoplan i regionen eller fylket

Marin næring

Det er et sterkt ønske fra både sentrale og lokale myndigheter at det skal tilrettelegges for økt blå vekst og næringsutvikling knyttet til kystsonen.

For å kunne møte ønske om å tilrettelegge for marin næring i regionen, er det behov for faktisk kunnskap om hvilke muligheter og begrensninger sjøarealene i Fredrikstad og kommunene rundt gir. En slik kartlegging vil være et viktig beslutningsgrunnlag for utvikling av næring knyttet til marin sektor i regionen.

Det er behov for kunnskap om fysiske, kjemiske og biologiske forhold som kan variere langs kyststrekningen. Eksempelvis: Sjøtemperatur, saltholdighet, strømforhold, kystkontur, dybdeforhold, vindeksponering, næringsalter, alger, siktedyp, oppdrettsvirksomhet, verneområder, mv.

Det er videre behov for en oversikt over hvilke krav de ulike næringene setter til de fysiske, kjemiske og biologiske forholdene nevnt ovenfor. Man må kunne ta høyde for et mangfold av ulike type næringer, og en teknologisk utvikling innenfor sektoren.

På bakgrunn av dette kan man gi en samlet vurdering av muligheter og begrensninger for kystbasert næringsvirksomhet som er både samfunnsmessig og miljømessig bærekraftig. Et nærings samarbeid med Hvaler og Sarpsborg er etablert, og fylkeskommunen undersøker anledningen for å lage en slik mulighetsstudie.

1.6 Handel

Fredrikstad ble i 2017 kåret til Norges mest attraktive by og ble også kåret til årets sentrum. Fredrikstad sentrum har fått en revitalisering de siste 5 årene. Samarbeide mellom gårdeiere, Næringsforeningen og Fredrikstad Kommune har gitt gode resultater

Men sentrum har en liten andel av total handelen i kommunen med ca 300 millioner. De store aktørene er Tovbyen med 1 milliard i omsetning. Østfoldhallene med overkat av 1 milliard i omsetning. Dikeveien med 2 milliarder. I tillegg er veien kort til Sverige og grensehandel som har en betydelig vekst.

Basert på innbygger tall og prognoser for vekst frem til 2030. Har Fredrikstad ett underskudd på handelsareal på ca 47.000 kvm(Asplan Viak og TØI). Mulighetene for vekst i Fredrikstad sentrum er begrenset med dagens bygningsstruktur.

Nye handels arealer.

Kjøpesenter bestemmelsene som i dag er regulert i Fylkesplanen legger klare berensinger på utvikling av detaljhandel utenfor sentrum. Det betyr at videre utvikling av Dikeveien må skje innen kategorien plasskrevende varer.

Detaljhandel må utvikles i sentrum og bydelssentra. Med et betydelig underskudd på handelsareal vil dette medføre press på etablering av detalj handel i kjøpesenter. I forbindelse med flytting av jernbanestasjon til nytt kollektiv knutepunkt på Grønlie. Ønsker Torvbyen en utvidelse og oppgradering av eksisterende kjøpesenter.

Værste ønsker å utvikle kjøpesenter på Åsgård. Deler av arealet ligger utenfor eksisterende sentrums avgrensning. Men det etableres en ny bydel med og dermed også en forflytning av etablert sentrumsone.

Trosvikstranda ny bydel som på sikt vil utvikle seg videre med NTP mot Floa. Hvilke funksjoner skal ligge her, skal dette området ha sentrumsfunksjoner?

Lokale handelstilbud

Det er etablert ulike nærtilbud flere steder i kommune, Manstad, Gressvik, Gudeberg, Sogenfrie/Torp, Sellebakk, Begby. Dagens kjøpesenterbestemmelser legger klare føringer for hvilken typer handel som kan etableres utenfor sentrum, hvordan skal dette tolkes i de ulike bydessenterne? Skal det åpnes for mer enn Mat, Blomster og Apotek?

2 KARAKTERISTIKK / STATUS / PROBLEMBESKRIVELSE

2.1 Næringsvennlig kommune

Fredrikstad kommune skal være en næringsvennlig kommune også i årene framover. Dette innebærer at vi skal legge til rette både for bedrifter som ønsker å etablere seg, og for eksisterende bedrifter som ønsker å vokse og tenke stort.

Fredrikstad kommune har utfordringer knyttet til å tilby attraktive næringsarealer, med den konsekvens at bedrifter ikke finner tilstrekkelig areal til å etablere eller utvide virksomheten sin. Dette må det jobbes med i årene framover hvis vi ønsker å bevare rollen som en næringsvennlig kommune også i framtiden.

2.2 Landbruk

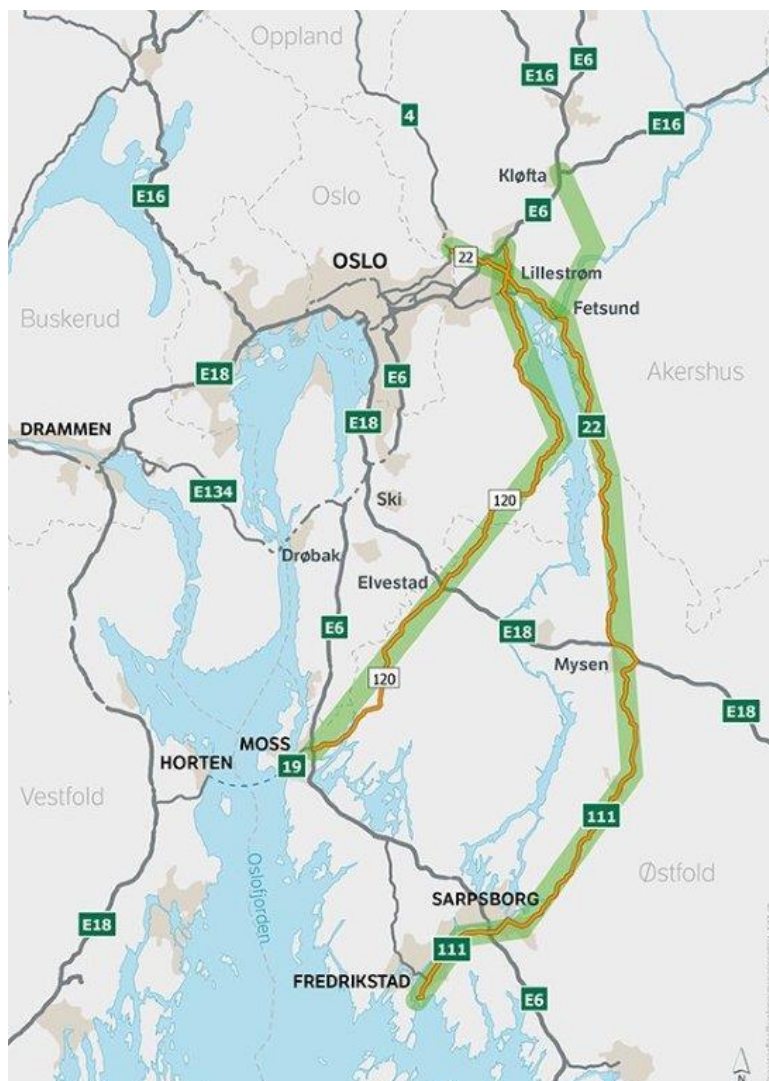
Mangelen på attraktive næringsarealer skaper et økt press på dyrket mark. Utviklingen er prisdrivende, og skaper utfordringer for de som driver landbruk, da de ikke får utvidet.

Landbruket er en viktig næring, ikke bare i bærekraftssammenheng, men også på lokal og regional basis. I framtiden vil det derfor være viktig å kombinere byutvikling og fortetting med bevaring av verdifulle landbruksområder, for eksempel ved bruk av «urban farming»

2.3 Infrastruktur

Fredrikstad kommune har for øyeblikket et utdatert veisystem, og på sikt forventes det store endringer. Flere store infrastrukturprosjekter er allerede underveis, og disse vil gi utfordringer som må håndteres, spesielt i prosjektfasen.

På lengre sikt må koblingen til E6 styrkes. For næringslivet er aksene Øra-E6 (RV111) spesielt viktig. Traseen er inkludert i Statens Vegvesens konseptvalgutredning for strekningen rv. 22/rv. 111 Fetsund–Sarpsborg–Fredrikstad. KVUen vil se på tverrforbindelser mellom E6 sør og E6 nord/rv. 4 via E18 med hensikt å avlaste de hardt trafikkerte delene av E6 sentralt i Oslo. Aktuelle vegforbindelser å analysere er E6, rv. 111/rv. 22/fv. 22 Fredrikstad–Lillestrøm–Nittedal, samt fv. 120 Moss–Elvestad–Lillestrøm. Det er naturlig å se på både alternative strekninger og tilknytning til eksisterende veger.



2.4 Næringsarealer

Marin Fredrikstad kommune har få tilgjengelige næringsarealer med god infrastruktur. I arealplanen er derfor Moum (350 daa) og Tofteberg (1200 daa) sentrale områder for framtidig næringsutvikling.

Det er i tillegg utfordrende at eksisterende næringsarealer i dag har lav utnyttelsesgrad. Dette jobbes det med i arealplanarbeidet, for å få en foretting i disse områdene.

I bydelområdet finnes det fortsatt mye ledig kontorareal, spesielt fra 2. etasje og oppover, som ikke er utleid. En av årsakene til det er kommunens parkeringsrestriksjoner.

Restriksjonene er imidlertid viktige for å skape en levende by og et levende sentrumsområde, da det gir folkeliv i gatene, enten du går eller sykler

2.5 Marin/Blå næring

Den marine/blå næringen er en relativt liten næring i Fredrikstad i form av fiske, men kommunen samarbeider tett med Hvaler.

Drift og vedlikehold av fritidsflåten er imidlertid en viktig næring i kommunen, men her er det et økende press på å konvertere areal fra næring til bolig/fritid. Det vil derfor være viktig å sikre eksisterende og fremtidige områder for denne næringen.

2.6 Handel/Servering

Fredrikstad kommune er med sin beliggenhet til svenskegrensa utsatt når det kommer til handel, og omsetningen per person er lavere her enn i resten av Norge. Svenskehandelen er en stor del av forklaringen, og i gjennomsnitt handlet hver familie i Fredrikstad for 19.000 kroner i Sverige i fjor. 98% av kommunens familier grensehandlet én eller flere ganger.

Innad i kommunen fordeler handelen seg mellom byområdet, Dikeveien og bydelssentrene. De siste årene har handelsområdet i Dikeveien hatt størst vekst og området trekker kunder fra hele Nedre Glomma-regionen.

I sentrum har målrettet satsing lyktes med å skape økt aktivitet og fylle tomme butikklokale. Sammen med en ekspansiv serveringsbransje har dette gitt en positiv trend. Beliggenheten og dyrkingen av serveringssteder har gjort Fredrikstad attraktiv for hele Østfold.

3 MÅLBESKRIVELSE

3.1 Næringsvennlig kommune

I Fredrikstad kommune skal vi være forutsigbare; vi skal fortsette å tilrettelegge for etablering av nye virksomheter og utvidelse av eksisterende.

Vi skal transformere eksisterende næringsområder og øke utnyttelsesgraden av disse områdene. Tofteberg er definert som regionalt næringsområde, og har høy prioritet i tiden framover. Området er stort, totalt 1200 daa, og vil bli utviklet over tid. Når vi lokaliserer næring skal vi bruke ABC-prinsippet, og som industriområde vil Tofteberg være i kategori C.

3.2 Landbruk

Landbruksnæringen er under press og vil være det også i framtiden. For Fredrikstad kommune vil det derfor være viktig å sikre eksisterende landbruksarealer, og om mulig konvertere andre arealer tilbake til landbruksareal.

3.3 Infrastruktur

Med store infrastrukturprosjekter underveis er det viktig at kommunens arealplan sikrer potensiale i de aktuelle transformasjonsområdene, for eksempel med tanke på utviklingen av Grønli stasjon.

Det er også et mål å bedre adkomsten til godstransport, til og fra byen. Her er blant annet koblingen Øra-E6 sentral, da den er essensiell for næringslivet i området.

Innenfor byområdet vil det være viktig å tilrettelegge for økt bruk av sykkel og gange, slik at vi frigjør areal for næring

3.4 Næringsarealer

Det er et overordnet mål å finne ledige næringsarealer og å åpne opp for dette i arealplanen. Utviklingen på Moum og Tofteberg er gode eksempler på dette arbeidet. Ved å åpne opp nye områder kan vi i tillegg avlaste andre; Moum blir for eksempel framtidig avlastning for Borg Havn

Rulleringen av arealplan skal i tillegg åpne opp for transformasjon av flere bynære områder. Dette vil kunne gi handel, servering og kontor-arbeidsplasser.

På Trosvikstranda og FMV Vest er dette arbeidet godt i gang, både som enkeltområder og i kombinasjon med hverandre.

3.5 Marin/Blå næring

Elva har vært en viktig forutsetning for utviklingen av Fredrikstad som by, og den har også vært grunnlaget for byens marine/blå næring. I Fredrikstad kommune har vi derfor et ansvar for – og et mål om – å sikre næringsarealer langs elva. Vi har gått gjennom elv- og sjøfront i hele kommunen for å sikre disse arealene, og vil følge opp dette også i årene framover.

3.6 Handel/Servering

Detaljvarehandelen i Fredrikstad sentrum hadde i 2017 en vekst på 3,7%. Dette er den høyeste veksten siden vi startet målingene i 2009, og det er et bevis på at vi gjør mye riktig. Et naturlig mål er derfor fortsette dette gode arbeidet, og sikre en fortsatt god utvikling av handel i by- og sentrumsområdet

Vi kan alltid bli bedre, og handelsanalyser viser at det fortsatt er potensiale for økt handelsareal i sentrumsområdet.

4 TILTAK NEDFELT I KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2019-2023

Tiltak som vises på plankartet

Tofteberg er lagt inn i plankartet med kombinert bebyggelse- og anleggsformål. Etter en gjennomgang av kommunens næringsarealer, er også flere av arealene endret fra formål bebyggelse og anlegg til næringsformål. Dette for bedre å sikre arealene mot annen utbygging.

For å stimulere til økt aktivitet og verdiskaping er det lagt til rette for større byggehøyder i deler av byområdet.

Bestemmelser og retningslinjer

Leseregler

Bestemmelser er skrevet med vanlig tekst. Retningslinjer er skrevet i kursiv.

Teksten i hvert avsnitt danner en helhet der setninger ikke kan tas ut av sammenhengen i avsnittet.

15 Høyder

jf. pbl § 11-9 nr. 5

15.1 Generelt maksimalt 5 etasjer

Førende for reguleringsplaner er at maksimal høyde på bebyggelse over gjennomsnittlig gatenivå er 19 m innenfor byområdet og maksimalt 18 m innenfor tettstedet utenfor byområdet, noe som tilsvarer maksimalt 5 etasjer.

Boligbebyggelse utenfor tettstedet skal fortrinnsvis være tett-lav-bebyggelse.

15.2 Unntak fra maksimalt 5 etasjer

Unntatt er følgende områder som har annen maksimal høyde:

- a. Innenfor hensynssone kulturmiljø skal lavere byggehøyde settes utfra en konkret vurdering av eksisterende bebyggelse.
- b. Innenfor eksisterende småhusområder skal ny bebyggelse og nye tomter følge områdets bebyggelses- og tomtestruktur for å opprettholde steds karakteren. Fortetting med blokkbebyggelse tillates ikke.
- c. Områder vist i plankartet har følgende maksimale mønehøyde målt fra gjennomsnittlig gatenivå:
Bestemmelsesområde # C Vestkanten av Apenesfjellet maksimalt 12,5 m.
Bestemmelsesområde # D Sydvestkanten av St Hansfjellet maksimalt 15,5 m.
St Croix B24 maksimalt 11,5 m
Stjernehallen B40 maksimalt 11,5 m.
- d. Bygeområder med krav til gjennomsnittlig høyde målt fra gjennomsnittlig gatenivå:

Bestemmelses- område	Maksimal gjennomsnittlig gesimshøyde	Maksimal mønehøyde	Kommentar/Retningslinje
# 19/22	19 m	22 m	<p><u>Trosvikstranda øst:</u> Høyde settes utfra hensyn til bebyggelsen på Holmen. En etasje høyere vil kunne etableres ved bruk av småkvartaler.</p> <p><u>Kvartalet vest for Nygaardsgate/nord for Brochs gate:</u> Høyde settes ut fra sammenheng med omkringliggende kvartaler i sør og øst. Høyde må også ivareta småskala bebyggelse og landskapsform ved St Hansfjellet.</p> <p><u>Kvartalet vest for Nygaardsgate/nord for Bryggeriveien:</u> Høyde settes ut fra høyde på Focusbygget ved Stortorget.</p> <p><u>Kvartalet rundt Nygaardsplassen:</u> Høyde settes ut fra eksisterende bebyggelses høyder.</p> <p><u>Kvartalet nord for Damstredet:</u> Høyde settes utfra behovet for noe nedtrapping i bebyggelsens høyde av hensyn til Glemmen kirke som landemerke.</p> <p><u>Kvartalet øst for Gunnar Nilsens gate/nord for Arne Stangebyes gate:</u> Høyde settes utfra hensyn til landskap og bybilde nærmest Apenesfjellet.</p> <p><u>Kvartalet vest for Gunnar Nilsens gate/nord for Olaf M. Holwecks gate:</u> Høyde settes utfra hensyn til landskap og bybilde nærmest Apenesfjellet.</p> <p><u>Kvartalet vest for Gunnar Nilsens gate/nord for Asylgata:</u> Høyde settes utfra hensyn til landskap og bybilde nærmest Apenesfjellet.</p> <p><u>Værstetorget:</u> Høyde settes noe lavere enn rundt Stadion av hensyn til kulturmiljøet ved Bjølstad gård. Høyden knytter også an til bebyggelsen i sentrum på andre siden elva.</p>
# 19/25	19 m	25 m	<p><u>Kvartalet vest for Gunnar Nilsens gate/nord for Farmannsgate:</u> Høyde settes utfra nærhet til høyere bebyggelse ved Torvbyen og Grønli, samt behov for avtrapping i bebyggelsens høyde mot St Hansfjellet.</p> <p><u>Kvartalet vest for Gunnar Nilsens gate/nord for Bryggeriveien:</u> Høyde settes utfra nærhet til høyere bebyggelse ved Torvbyen/ Grønli, samt behov for avtrapping mot Apenesfjellet.</p> <p><u>Kvartalet øst for Nygaardsgata/nord for Nygata:</u> Høyde settes utfra nærheten til bebyggelsen ved trappa mot Lykkebergparken. I kvartalet bør høyden også i vareta siktlinje i Magnus gata mot Bjølstad.</p> <p><u>Kvartalene sør for Nygata:</u> Høyden settes ut fra høyde på dagens bebyggelse og nærhet til Lykkebergkollen.</p> <p><u>Dammyr:</u> Høyden settes utfra nærheten til Grønli knutepunkt samtidig som høyden ikke må forringe den gamle bebyggelsen på Apenesfjellet som småhusbebyggelse på en åsrygg som stikker opp over byen. Høydene skal måles fra eksisterende terreng, ikke fra evt. nytt terreng ved lokk over vei.</p>

Bestemmelses- område	Maksimal gjennomsnittlig gesimshøyde	Maksimal mønehøyde	Kommentar/Retningslinje
# 19/28	19 m	28 m	<p>Trosvikstranda vest: Høyde settes ut fra nærheten til Værstebroa og muligheten for å etablere en skjerm mot trafikken der. Nærliggende bebyggelse i nordvest tåler høyere høyde enn bebyggelsen lenger nordøst.</p> <p>Kvartalene øst for Gunnar Nilsens gate/ved Farmannsgate (Torvbyen): Høyde settes ut fra ønske om en gradvis økende bygningshøyde mot Grønli knutepunkt. Området ligger tilbaketrukket mellom kollene St Hansfjellet og Apenesfjellet, og er dermed et område som tåler noe mer høyde. Området vil utfra beliggenhet i liten grad skyggelegge omkringliggende bebyggelse.</p>
# 18/24	18 m	24 m	<p>FMV Glombo Øst: Høyden settes noe lavere enn noen andre deler av FNV vest fordi området er mindre sentralt. Det danner overgang til den lave bebyggelsen på Glombofjellet.</p> <p>FMV Glombo vest: Høyden settes noe lavere enn noen andre deler av FMV vest fordi området er mindre sentralt. Det danner overgang til den lave bebyggelsen på Glombofjellet.</p> <p>Cicignon park: Høyden settes vesentlig lavere enn høyblokkene av hensyn til kulturmiljøet på Cicignon og av hensyn til bybildet i et større område.</p> <p>NTP: Området ligger utenfor sentrum.</p>
# 23/28	23 m	28 m	<p>FMV Solplassen/Dokka Nord: Det mest sentrale området på FMV vest. Høyden settes også utfra kranenes høyde slik at byggehøyden ikke blir høyere enn underkant styrhus.</p> <p>FMV Arena Fredrikstad: En arena vil naturlig nok bygge i høyden. Høyden settes også utfra kranenes høyde slik at byggehøyden ikke blir høyere enn underkant styrhus.</p> <p>Stadion og Beddingen: Høyden på andre siden Værstebroa videreføres. Høyden spiller også opp mot eksisterende bebyggelse på Beddingen, men skal samtidig ivareta Stadion med de verneverdige industrihallene.</p> <p>Vestre del av FMV Dokka Sør: Med Åsgårdsfjellets kontur i bakgrunnen tåler området høyde. Høyden settes imidlertid lavere her enn lenger øst for å få en gradvis nedtrapping mot Glombo, dokka og Hølen.</p> <p>Glemmen videregående skole: Høyden settes utfra nærheten til Grønli knutepunkt.</p>
# 23/35	23 m	35 m	<p>Østre del av FMV Dokka Sør: Med Åsgårdsfjellets kontur i bakgrunnen tåler området høyde. Høyden skal også kompensere for vesentlig lavere bebyggelse nord for dokka der kranene skal stå.</p>
# 18/21	18 m	21 m	<p>Vestre del av FMV Odden: Gradvis noe lavere bebyggelse vestover mot elva. Dette skal bl.a. ivareta vindforhold på FMV vest.</p>
# 21/28	21 m	28 m	<p>Østre del av FMV Odden: Høyere bebyggelse tillates nærmest det sentrale området på FMV vest. Av hensyn til sikt mot kranene og sol i parkene tillates ikke den høyeste</p>

Bestemmelses- område	Maksimal gjennomsnittlig gesimshøyde	Maksimal mønehøyde	Kommentar/Retningslinje
			<i>bebyggelsen mot parken.</i>
# 16/22	16 m	22 m	FMV kvartalet ved Beddingen/Sveisehallen: Byggehøydene holdes nede for at kranene skal være synlige fra elva/Hølen. Lavere høyde er også viktig for å ivareta sveisehallen som kulturmiljø.
# 16/19	16 m	19 m	FMV kvartalet ved Beddingen/Hølen: Ytterst ved Beddingen er det svært viktig å holde byggehøydene nede for at kranene skal være synlige fra elva/Hølen og fra Floa. Lavere høyde er også viktig for å ivareta sveisehallen som kulturmiljø.

Maksimal mønehøyde tillates på maksimalt 30 % av bebygd areal (BYA). I lukkede gårdsrom skal dekke med uteoppholdsareal over første etasje ikke regnes med som bebygd areal (BYA).

Gjennomsnittlig gesimshøyde skal måles som gjennomsnitt av gesimshøyder mot regulerte gater for hvert felt/kvartal. Etasjer over tellende maksimal gesimshøyde må være tilbaketrasket med minst 3,0 m.

Høyder skal beregnes i hvert kvartal eller felt. Ved felles planlegging tillates annen fordeling innenfor planområdet som helhet, men ikke høyere høyder for området totalt sett.

- e. I områder med krav til gjennomsnittlig høyder tillates 4,0 m større høyde enn angitte maksimumshøyder (mønehøyde, gesimshøyde, gateromsformel og gårdsromformel) dersom området bygges ut med småkvartaler. Småkvartaler defineres som kvartaler som er maksimalt 1200 kvm. Det innebærer at det etableres nye gaterom på gatenivå.
- f. Det nye knutepunktet Grønli-området, bestemmelsesområde # 1, vil få en særlig viktig funksjon for Fredrikstadsamfunnet. Det skal derfor gjøres særskilte høydevurderinger for bebyggelsen når området reguleres. Området skal derfor markeres med høyere bebyggelse ved selve knutepunktet. Det skal gjøres en gradvis nedtrapping i høyde mot St. Hansfjellet/Trara skole og mot bestemmelsesområde # 19/28 ved Torvbyen.
- g. Utover maksimum mønehøyde tillates konstruksjoner/oppbygg som muliggjør adkomst til takterrasse gjennom trapp/heis. Det tillates i tillegg konstruksjoner for tekniske anlegg, for eksempel jethetter/avkast, med en høyde på maks 1,5 m over gesims på inntil 1/10 av takflaten dersom de plasseres minst 1,5 m tilbaketrasket fra vegglivet. På takterrasse tillates åpne konstruksjoner som skjermvegg, pergola og lignende i en høyde på inntil 2,5 m over overkant gulv på inntil 1/3 av takflaten.

15.3 Tilleggskrav for høyder

I tillegg til angitte byggehøyder må følgende krav oppfylles for å oppnå maksimumshøyde:

- a. Gateromsformel 1:1,25
Bebyggelsens gesimshøyde tillates ikke høyere enn 1,25 ganger gaterommets bredde. Etasje som er tilbaketrasket minst 3 m tillates i tillegg. Det tilsvarer solens vinkel midt på dagen ved sommersolverv og sikrer dermed at solen slipper ned i gaterommet.

b. Gårdsromformel 1,5:1

Der det skal etableres uteoppholdsareal skal avstanden mellom boligblokker være minst 1,5 ganger gesimshøyden. Etasje som er tilbaketrukket minst 3 m tillates i tillegg. Det tilsvarer solens vinkel 1. mai kl 15 og sikrer dermed at solen slipper inn til utearealene.

c. Ingen boenheter i nabobebyggelse skal etter utbygging ligge helt i skygge mellom kl 12 og kl 18 ved sommersolverv.

16 Byområdet

jf. pbl § 11-9 nr. 5

16.1 Byggegrenser

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

b. I områder med kvartalsbebyggelse tillates ikke trapper og ramper for gang og kjøreadkomst til bygning plassert utenfor veggliv i eiendomsgrense. Eksisterende kvartalsstruktur skal opprettholdes. Det tillates ikke sammenbygninger over eksisterende gateløp, plasser m.v.

c. I første etasje, innenfor sentrumsformål, i bygg som vender mot offentliggate, fortau eller plass, skal det være forretninger, serveringssteder, eller annen virksomhet med aktiv utadrettet fasade. Første etasje i disse områdene skal ha høyde på minimum 4,2 m overkant - overkant gulv.

16.2 Kjøpesenter

a. Kjøpesenter på over 3000 kvm tillates bare innenfor sentrumsformål, unntatt på FMV vest.

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

16.3 Torg/møteplass

For utbygging som omfatter mer enn 20 000 kvm BRA innenfor områdene Trosvikstranda, NTP, Odden, Arena Fredrikstad, Dokka Sør, Dokka Nord, Glombo Vest, Glombo Øst, Grønli, Dammyr og Cicignon park skal etableres et torg/møteplass på minst 1000 kvm. Arealet kan deles i flere mindre torg/møteplasser. Avstanden fra boliger til torg/møteplass skal ikke overstige 300 m.

16.4 Gaterom

Utforming og bruk av gaterommet bør følge kommunens vedtatte «Retningslinjer for bruk av gågateområdet og for Uteserveringer».

17 Handel og strøkstjenlig virksomhet utenfor sentrumsformål

jf. pbl § 11-9 nr. 5

17.1 Dikeveien

Avlastningsområde for handel ved Dikeveien er vist på plankartet med bestemmelsesområde #4. Området skal benyttes til handel med plasskrevende varer. Dette omfatter trelast/ byggevarer, gartneri/hagesentre, biler/ motorkjøretøy, hvitevarer og møbler. Nyetablering av store forretninger/varehus, som i hovedsak selger varer som ikke er plasskrevende, såkalte «big-box-konsepter» tillates ikke. Nyetablering av kjøpesenter tillates ikke i avlastningsområdet.

17.2 Handel

Handel utenfor sentrumsformålet og avlastningsområdet Dikeveien kan tillates gjennom reguleringsplan og innenfor følgende rammer:

- Dagligvareforretninger tillates dersom det er etablert trafiksikker gangadkomst til større boligområder. Gangavstanden skal ikke overstige 300 m fra inngangen til butikken til nærmeste bolig. Dagligvareforretninger tillates med bruksareal på inntil 1500 kvm.
- Nærhandel som f.eks apotek, blomsterforretning, bakeri og serveringssted tillates i tilknytning til dagligvareforretninger. Handel knyttet til næring/håndverksbedrifter kan tillates.
- Eksisterende forretningslokaler tillates oppretthold og gjenoppført. Det samme gjelder for forretningsområder i reguleringsplaner vedtatt før arealplanens vedtaksdato.

17.3 Strøkstjenlig virksomhet

Strøkstjenlig virksomhet som f.eks. legekontor, tannlegkontor, frisør og familiebarnehage tillates etablert i områder dominert av boliger.

22 Universell utforming

jf. pbl § 11-9 nr. 5

22.1 Hovedløsning

Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan nyttes av flest mulig.

22.2 Publikumsbygg

Ved oppføring av nye publikumsbygg skal det utover krav til universell utforming etter teknisk forskrift tas hensyn til hvordan bygningen er knyttet til kollektivtrafikk og etablerte gangsoner i omgivelsene.

22.3 Dagligvarebutikker

Dagligvarebutikker skal ha gangadkomst fra omgivelsene og fra parkeringsplass til butikkens inngangsparti. Gangadkomsten skal ha visuell og taktile avgrensning, være trinnfri og ha belysning. Gangadkomst fra parkeringsplass for bevegelseshemmede skal være trinnfri. Det skal finnes sitteplass langs gangadkomsten.

22.4 Tilgjengelige boenheter

a. Minst 50 % av alle nye boenheter skal være tilgjengelige, ved at alle hovedfunksjoner skal ligge på inngangsplan. Med hovedfunksjoner menes stue, kjøkken, soverom og bad.

b. Antallet boliger med krav om tilgjengelighet skal avrundes nedover. Det betyr at for etablering av en boenhet kreves ikke tilgjengelighet. For to og tre boenheter kreves at minst en boenhet gjøres tilgjengelig, osv.

23 Transport

jf. pbl § 11-9 nr. 3 og nr. 8

23.1 Sykkel og gange

Korte og trafikksikre gang- og sykkelforbindelser til viktige målpunkt, herunder lokale tjenestetilbud og kollektivholdeplass skal ivaretas i all arealplanlegging.

Nye utbyggingsområder skal tilrettelegges med effektive sykkelforbindelser til hovedsykkelveinettet.

Ved regulering og opparbeiding av eksisterende og nye gater/veier som omfatter sykkelhovedruter skal sykkel separeres fra øvrige trafikantgrupper.

23.2 Mobilitetsplan

Ved regulering av utbyggingsprosjekter større enn 1.000 kvm BRA eller som beregnes å gi mer enn 50 arbeidsplasser, skal det utarbeides mobilitetsplan. Mobilitetsplanen skal analysere muligheter for minst bilavhengighet. Mobilitetsplanen skal i tekst og tegning vise løsninger for gange, sykkel, kollektivtrafikk, bil og varetransport og hvordan disse danner sammenhengende ruter.

24 Parkering for bil

jf. pbl. § 11-9 nr. 3, nr. 4, nr. 5 og nr. 6

24.1 Midlertidige parkeringsplasser

Midlertidig parkeringsplass på rivningsstomter eller andre ubenyttede tomter tillates ikke.

24.2 Parkeringsplasser for bil

Det skal avsettes parkeringsplasser for bil i henhold til følgende bestemmelser. Byområdet defineres som bestemmelsesområde # 2 i plankartet. Parkeringsdekning for andre formål enn det som er nevnt i tabellene løses gjennom reguleringsplan:

Ordinære bilplasser	Min per boenhet	Maks per boenhet
Leiligheter, rekkehus	Utenfor byområdet: min 0,5	1,2
Eneboliger	Utenfor byområdet: min 1	2
Omsorgsboliger	0,2	0,5
Hotell	-	0,25
	Min per 100 kvm BRA	Maks per 100 kvm BRA
Forretning		2
Kjøpesenter		1
Kontor/administrasjon		2
Forsamlingslokaler		5
	min	maks
Barnehage	0,1 per barn	0,2 per ansatt 0,25 per barn
Grunnskole	-	0,2 per ansatt

VGS	-	0,2 per ansatt 0,2 mopedplasser per elev
-----	---	---

Bilparkering for bevegelseshemmede	Min per boenhet
Leiligheter, rekkehus	0,2
Omsorgsboliger	0,05
hotell	0,05
	Min per 100 kvm BRA
Forretning	0,3
Kjøpesenter	0,3
Kontor/administrasjon	0,15
Forsamlingslokaler	0,5
	min
Barnehage	0,1 per ansatt
Grunnskole	0,1 per ansatt
VGS	0,1 per ansatt

24.3 Utforming av parkeringsplasser

a. Parkering skal ved større byggeprosjekter etableres i parkeringskjeller. Der parkering etableres under bakken, kan maksimumsnorm avvikes.

b. Ved avkjørsel til samlevei, kan det kreves opparbeidet, snuplass for biler på egen grunn.

c. Krav til ladeinfrastruktur for ladbare biler

I boligbygg med felles parkeringsanlegg skal minst 50% av alle p-plassen i hvert parkeringsanlegg ha fremlagt infrastruktur for lading. I andre bygg og anlegg med felles eller offentlig parkering skal minst 30% av parkeringsplassene ha fremlagt infrastruktur for lading, der minst 10% skal ha ladepunkt før det gis brukstillatelse.

Standarden på ladepunktene skal være i samsvar med kravspesifikasjonen i kommunens strategi for ladeinfrastruktur.

d. *Parkeringsanlegg under terreng skal være vist på plankart. Nedkjøringsramper bør fortrinnsvis plasseres inne i bygning.*

24.4 Parkering småbåthavn

Landareal avsatt til parkeringsformål i tilknytning til småbåthavn, kan nyttes både til båttopplag og til parkering. Det stilles krav om at det etableres mellom 0,2 og 0,3 parkeringsplasser til bil per båt plass. Ved binding av tilhørighet til området for båt plassene i reguleringsplan kan antallet parkeringsplasser reduseres tilsvarende.

25 Parkering for sykkel

jf. pbl. § 11-9 nr. 5

25.1 Parkeringsplasser for sykkel

Sykkelparkering	Min per boenhet
Leiligheter, rekkehus < 50 kvm BRA	1
Leiligheter/rekkehus > 50 kvm BRA	2
Eneboliger	2
Omsorgsboliger	0,5
	Min per 100 kvm BRA
Kjøpesenter	2
Forretning	2
Kontor/administrasjon	3
Tjenesteyting	3
	min
Barnehage	1 per ansatt 0,1 per barn
Grunnskole	0,7 per elev
VGS	0,5 per elev

25.2 Krav til utforming

Minst 25% av sykkelplassene skal ha overbygg. Ved sykkelparkeringsplass i tilknytning til offentlige bygg skal det være mulighet for lading av elektriske sykler. Sykkelparkering skal plasseres på terreng, i førsteetasje eller i parkeringskjeller. Minst 10 % av sykkelparkeringsplassene skal være tilrettelagt for lastesykkel/sykkel med vogn.

25.3 Krav til plassering

Virksomheter skal ha lett tilgjengelige sykkelplasser for besøkende nær inngangsparti.