



OLA ROALD

ADRESSE Ola Roald AS Arkitektur
Øvre Langgate 50 – Tønsberg
Øvre Slottsgate 7 – Oslo
Pb. 274 Sentrum, 3101 Tønsberg

TELEFON 33316471

E-POST firmapost@olaroald.no

WWW olaroald.no

Utvidet planbeskrivelse

Endringer til 2. gangsbehandling av detaljregulering for Tyska

Dato:28.05.2020
Versjon I



// INNHOLD

KAP. 1 // INNLEDNING.....	3
KAP. 2 // BESKRIVELSE AV VIKTIGSTE ENDRINGER	4
Plankart.....	4
Rekkefølgekrav	5
Utearealer.....	5
Utnyttelse.....	5
Høyder	5
Støy.....	6
Trafikk.....	7
Parkering.....	7
Flom	8
KAP. 3 // BESTEMMELSER SOM IKKE ER ENDRET	8
Friområder.....	8
KAP. 4 // HØRINGSUTTALELSER.....	8



KAP. I // INNLEDNING

Fredrikshald brygge Living Lab

Prosjektet Fredrikshald brygge har fra tidlig fase hatt klare ambisjoner om å være et bærekraftig utbyggingsprosjekt, både når det gjelder sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft. Det har vært dialog rundt dette med Halden kommune fra tidlig av i prosessen. Etterhvert som prosjektet har blitt utviklet, har flere konkrete samarbeidspunkter utkrystallisert seg. Det er bl.a inngått en avtale med Halden kommune om samarbeid om å utnytte overskuddsenergi fra Remmen rensesanlegg, som ligger i nærheten, til varme til Fredrikshald Brygge. Vi ser også nå en mulighet i å kunne samarbeide om konkrete tiltak i forbindelse med Halden Living Lab og Fredrikshald Brygge Living Lab, noe som ble diskutert i felles møte senest 11.05.2020 og som skal følges opp i nær framtid. I tillegg til digitale løsninger, vurderes også en bildelingsordning for boligene, noe som reflekteres i forslag til bestemmelser.

Det er et mål for utbygger at Fredrikshald Brygge skal bli en mangfoldig bydel, noe som betyr at man ønsker at mennesker i forskjellige livsfaser kan finne seg til rette i byen. Dette vil spenne fra studenter og unge nyetablerte, til barnefamilier og for eldre i form av seniorleiligheter og omsorgsleiligheter. Sistnevnte er en mulighet for et ytterligere samarbeid med kommunen og Husbanken.

Det jobbes nå med å utvikle det fysiske prosjektet, slik at kostnadene blir på et slikt nivå at kjøpere med forskjellig økonomi kan få seg leilighet her. Samtidig utvikler vi et prosjekt med høy bærekraftig profil på bebyggelsen. Erfarne prosjektmedarbeidere ser dette prosjektet som en unik mulighet for å teste løsninger som er fremtidsrettet i forhold til redusert klimagassutslipp. Noen av disse løsningene er utprøvd og kurante, noen er helt nytenkende og kan være utfordrende f.eks i forhold til Tek17. Disse løsningene bringer, etter vår oppfatning, bygging av klimanøytrale bygg flere steg fremover, samtidig som dette øker mulighetene for en økonomisk og realistisk gjennomføring av prosjektet og driften av bebyggelsen på sikt.

Tidligere saksgang

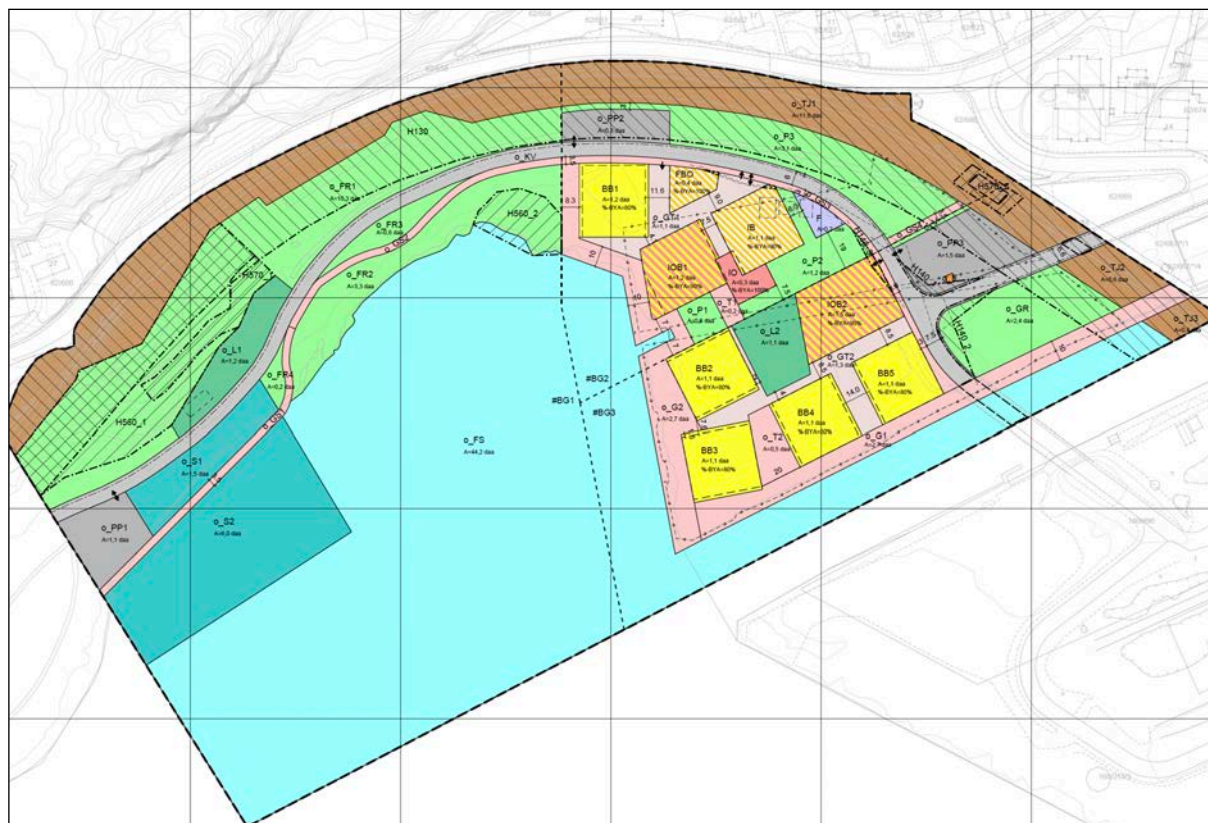
Planforslag for Fredrikshald Brygge ble 1. gangsbehandlet 02.06.2015, og lå ute til høring i perioden fram til 05.08.2015. I høringsperioden kom det inn 8 merknader til planforslaget. En av disse var fra Jernbaneverket, som kom med innsigelse til planen på bakgrunn av et pågående forstudie for InterCity-utbyggingen. Arbeidet med planen ble da stilt i bero, fram til 2019, da Jernbanverket trakk innsigelsen til planen.

Dette medførte at planarbeidet kunne starte opp igjen. Det har vært flere møter mellom forslagstiller og kommunen for å diskutere hvordan plan og bestemmelser må endres for å imøtekomme merknadene som har kommet inn. Det utarbeides nå en ny innledning til planbeskrivelsen som tar for seg endringene som er gjort før 2. gangsbehandling av planen. Beskrivelsen supplerer planbeskrivelsen som fulgte saken til 1. gangsbehandling.



KAP. 2 // BESKRIVELSE AV VIKTIGSTE ENDRINGER

Plankart



Figur 1 Utsnitt av oppdatert plankart (ORA)

I plankartet er det gjort noen mindre justeringer. Plankartet er oppdatert for å samsvare med nye tegneregler for reguleringsplaner fra kartverket. Det innebærer at noen formål har endret farge og benevning (f.eks. grønnstruktur heter nå naturområde, og institusjon er byttet ut med helse- omsorgsinstitusjon). Innholdet i plan og formål vil likevel være tilsvarende som plankartet som forelå ved 1. gangsbehandling. Feltbenevnelser (forkortelsene) fra 1. gangsbehandling er beholdt for unngå forvirring.

Øvrige endringer berører samferdselsanlegg:

- **Kollektivholdeplass** er tatt ut. I høringsperioden kom det inn merknad fra SVV som går på plassering av holdeplassen. SVV ønsket tosidig holdeplass, og påpeker at plassering av holdeplass ikke kunne godkjennes på grunn av kurvatur mot fortau. Kommunen ønsket i stedet en holdeplass på den andre siden av veien, ettersom bussen vil kjøre i bare en retning/runde. Etter dialog med kommunen om temaet, er det besluttet å ta ut holdeplassen fra planen. Dette er av to årsaker: det er vanskelig å forutsi behov og hyppighet på en fremtidig bussrute. Når utbyggingen har kommet langt nok til at det blir behov for en bussrute, er det også sannsynlig at annen boligutvikling i kommunen har kommet lenger, bl.a. en fremtidig utvikling av industriområdet på Mølen. Det bør være opp til fylkeskommunen som drifter kollektivtilbudet hvor holdeplassene skal ligge. Regulert holdeplass var uansett et kantstopp, og slike stopp er relativt enkle å etablere i ettertid. En annen grunn er at stigningsforhold mellom bro over Tista og undergang under jernbanen mot nord i planområdet gjør at det er få andre steder hvor det er aktuelt å plassere en holdeplass. Egnede plasseringer utenfor planområdet ble vurdert, og nettopp fordi det kan være mer egnede



plasser for holdeplass utenfor planområdet, ble det vurdert som best å utelate kollektivholdeplassen fra planen.

- **Trasé for kjøreveg KV, og gang-/sykkelveg GS2** er endret. Halden kommune har mens planen stod i bero, etablert vei og teknisk infrastruktur ut til Hollenderen. Plankartet er endret for å bedre samsvare med den etablerte veien. Det er et mindre avvik mellom etablert vei og regulert vei forbi BB5. Utbyggingsområdet kan ikke bli mindre, og veien må derfor justeres noe når BB5 etableres. Etablert vei er også bredere enn regulert vei. Teknisk infrastruktur i grunnen vil fremdeles ligge innenfor veiformålet. Endringen har ingen konsekvenser for friområdene.
- **Avkjørselpiler og frisikt:** Det er tegnet inn frisiktlinjer fra avkjørsler mot GSvei. Det er tegnet avkjørselpiler for alle P-plasser.

Rekkefølgekrav

Fylkesmannen har kommet med innspill om at opparbeidelse av lekeplasser må sikres bedre i bestemmelsene. I tillegg har det vært uttrykt at rekkefølgebestemmelsene var for kompliserte, eller vanskelig å forstå. Det er derfor gjort en stor jobb med å forenkle og tydeliggjøre rekkefølgebestemmelsene. Utfordringen har vært at det er mange bygg i planområdet, og planen må realiseres trinnvis. Ettersom hele utbyggingsområdet ligger over en p-kjeller som skal utbygges både sammenhengende og trinnvis, er det vanskelig å stille krav til opparbeidelse av uterom på tvers av bestemmelsesområdene. For å sikre at planen er gjennomførbar, kan det heller ikke stilles krav til at hele eller halve parkeringsanlegget bygges samtidig med første bygg.

Det stilles derfor krav til opparbeidelse av uterom som ligger ved/inntil de enkelte bygg, slik at uterommene opparbeides i takt med utbyggingen. Disse plassene kan først opparbeides midlertidig, ettersom en plass ofte ligger mellom to eller flere bygg. Det tillates også midlertidig parkering på bakkeplan, slik at også p-kjelleren kan bygges ut i takt med utbyggingen. Det settes tidsbegrensning på maks 5 år på midlertidighet. I tillegg stilles det krav til ferdig opparbeidelse av alle uterom, lekeplasser og infrastruktur innenfor det enkelte bestemmelsesområdet innen det 4. bygget i bestemmelsesområdet er ferdig. Midlertidig parkering på bakkeplan er bare tillatt inntil det 3. bygget er ferdig.

Utearealer

Krav til forhage presiseres ytterligere gjennom bestemmelsene. I tillegg er kvalitetskrav til lekeplasser skilt ut som egen bestemmelse og skjerpet. Opparbeidelse av lekeplass er sikret gjennom rekkefølgekravene som beskrevet over.

Det stilles også krav til en høydeforskjell på min 80 cm mellom bryggepromenaden og boligbebyggelse. Dette er for å skape et skille mellom boliger med private uteområder og den offentlig brygga.

Utnyttelse

Krav til utnyttelse for hele planområdet tas ut, da det kan skape misforståelser om hvilke bestemmelser som gjelder for utnyttelse. Hvert enkelt byggeformål er regulert med individuelle krav til utnyttelse i plankartet. Et samlet krav for hele planområdet i tillegg til individuelle krav vil skape usikkerhet om hvilken utnyttelse som tillates, og bestemmelsen fjernes.

Høyder

For å imøtekomme merknadene fra fylkeskommunen vedrørende høyder, ble det utarbeidet forslag til stedsspesifikke bestemmelser for nedtrapping, samt nye illustrasjoner som viser ulike siktlinjer gjennom området. I dialog med kommunearkitekten, som tidligere jobbet for fylkeskommunen, og dermed skrev selve innspillet til planforslaget og høydene, kom det fram at innholdet i merknaden ble misforstått av forslagstiller. Ønsket fra fylkeskommunen var at det skulle ryddes opp i tvetydige høydebestemmelser, og at variasjonen i byggehøyder som var beskrevet skulle sikres bedre. Bestemmelsene er nå forenklet og presisert etter kommunens ønsker.

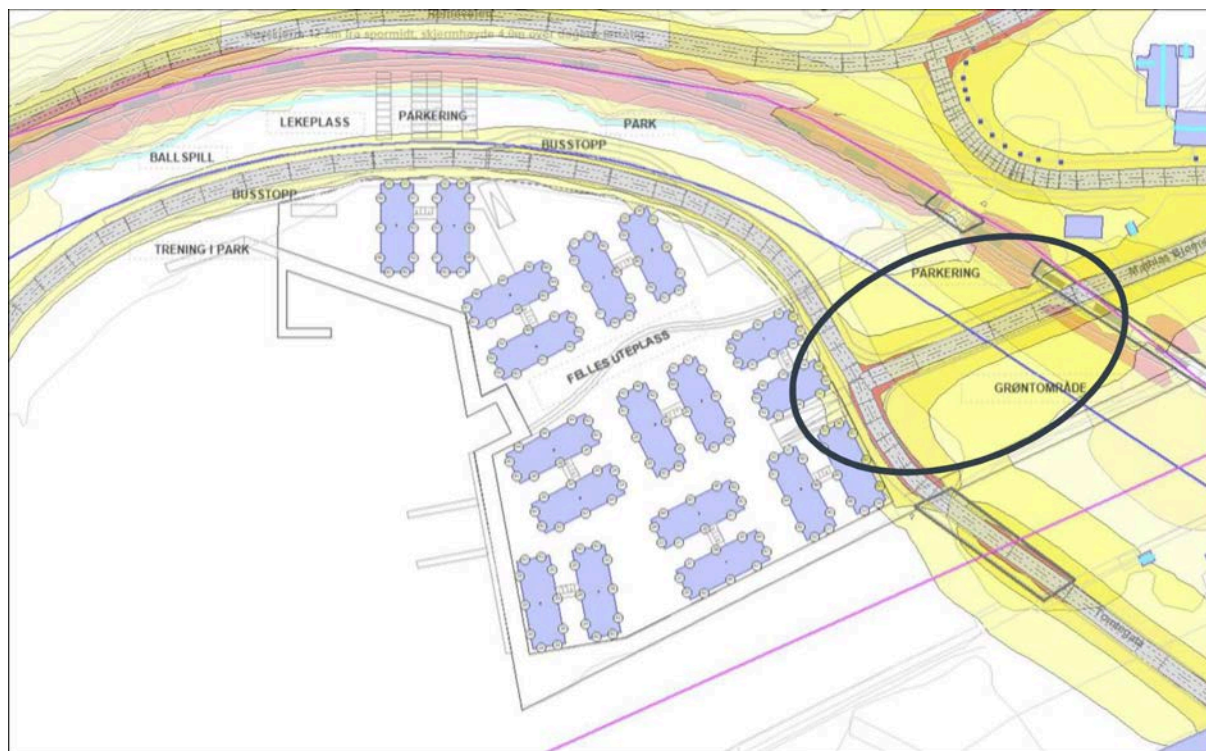
En nabo mente at illustrasjonene som viser fjernvirkning er feilaktige. Det er derfor utarbeidet flere perspektiver fra de adressene som berøres mest av planforslaget. Perspektivene har inngått som en del av diskusjonen med kommunen når reviderte høydebestemmelser ble utformet.



Figur 2 Perspektiver som viser utsyn for bakenforliggende bebyggelse (ORA)

Støy

Fylkesmannen ber kommunen vurdere en skjerpelse av støykravet for overlappende støykilder. På bakgrunn av dette har det blitt utarbeidet en støyrapport (COWI, 15.05.20) for å vurdere behovet for en skjerpelse på inntil 3dB. Rapporten ligger vedlagt denne saken. Kartleggingen viser at støykildene (jernbane og vei) primært overlapper på arealer for parkeringsplass og grønnstruktur.



Figur 3 Overlappende støysoner, fra støyrapport (COWI)

Rapporten konkluderer med: Området hvor støysonene overlapper begrenses til et lite område. Støy fra jernbane vil være dominerende i dette tilfellet, noe som betyr at ved hendelser hvor det oppstår støy fra både jernbane og vei samtidig vil man i høy grad kun oppfatte støy fra jernbane.

Noen fasadepunkter vil få overskridelse av grenseverdien for støy fra både vei og jernbane, men det er ikke planlagt å legge noen rom med støyfølsomme bruksformål med vindu på disse fasadene.

Beregningene av støysonene kan ansees som konservative og noe overdrevet da de ikke tar hensyn til forskjellen i frekvensinnhold for de forskjellige veiene når støynivået summeres opp. Støy fra tog- og vegtrafikk vil ha også ulikt frekvensinnhold når disse skal summeres. Dette betyr at en direkte summering av støy fra de ulike kildene ikke vil gi et helt riktig bilde på det totale støynivået.

På bakgrunn av vår tolkning av retningslinjene og faglig vurdering av situasjonen anbefaler vi å ilegge 1 dB skjerpelse. Dette vil være tilstrekkelig med tanke på helse og bokvalitet som retningslinjene har som hensikt å ivareta.

Det foreslås derfor en skjerpelse på 1 dB for områder som berøres av overlappende støykilder.

Trafikk

For å følge opp merknader fra SVVs om forventet trafikkmengde, har rapporten om trafikk (COWI, 05.05.2020) blitt revidert for å ta høyde for trafikkvekst utenfor planområdet. Rapporten konkluderer med at selv med økt fremskrevet trafikk fra andre forventede utbyggingsområder i nærheten, vil det være tilstrekkelig kapasitet på kryss og veinett i planområdet.

Parkering

Parkeringsbestemmelsene er revidert med en bestemmelse som gir muligheten for å redusere krav til parkering i et senere byggetrinn som incentiv til å etablere en bildelingsordning. Foreslått bestemmelse er moderat, og reduksjon i parkeringskrav kan bare gis dersom det kan dokumenteres et lavere parkeringsbehov. Det vil si at etter at ett eller to bygg er ferdig bygd, kan en evaluere parkeringsbehovet og effekten av en bildelingsordning, og på bakgrunn av dette eventuelt søke om redusert parkeringskrav i neste byggetrinn.



Bestemmelsen var ikke aktuell i 2014 da planen ble utarbeidet, for da var ikke bildelingsordninger etablert i Norge. Nå, 5 år etter, har utviklingen i delingssamfunnet gått raskt framover, og vi ser at bildelingsordninger etableres i flere kommuner i Norge. Her har Halden kommune vært foregangskommune med etablering av ordning med Kommunebil. I kommuneplanen til Nedre Eiker (nå Drammen kommune), og i kommuneplan for Gjøvik er det allerede åpnet opp for redusert krav til parkering dersom det er etablert en velfungerende bildelingsordning.

Forslagstiller ønsker å etablere et 10-minutters samfunn hvor man kan rekke det man trenger på 10 minutter ved å gå, bruke sparkesykkel og sykkel. Det er ambisjoner om å redusere konvensjonell bilbruk ved å tilby smarte alternativer på mobilitet som f.eks utlån av el-sparkesykler og el-sykler i tillegg til bilpool-ordningen. Analyser (Menon Publikasjon 15/2019) av etablerte bildelingsordninger viser at en delebil kan erstatte 4-15 biler.

For øvrig er krav til sykkelparkering revidert etter merknader fra SVV. Det stilles også krav til at alle p-plasser for beboere skal tilrettelegges for ladepunkt for elbil. Fordeling mellom parkeringsvirksomhet og beboerparkering er ikke bestemt.

Flom

Krav til flomsikring av p-kjeller er justert, slik at det tillates en kontrollert oversvømming av p-kjeller med vilkår for dette. Det er nødvendig å åpne for denne muligheten, da en kontrollert oversvømming av p-kjeller kan bli nødvendig for å hindre oppdrift på bygg og p-kjeller i en flomsituasjon.

KAP. 3 // BESTEMMELSER SOM IKKE ER ENDRET

Friområder

Planen utarbeides av en privat forslagstiller, men store deler av planområdet skal eies og opparbeides av kommunen. Halden Byutvikling har kommet med innspill til bestemmelsene for friområdene. Ettersom dette er arealer som forvaltes av kommunen, må kommunen selv avgjøre hvorvidt det skal gjøres noen endringer i dette området. Innspillet fra Halden Byutvikling, er at det nå er planlagt tiltak på Hollenderen, som en badeplass, fuglekikketårn og offentlig WC. Halden Byutvikling mener derfor at det kan være grunnlag for å moderere bestemmelsene knyttet til friområdet, bla. krav badeplass og krav om HC-toalett tilknyttet badeplassen. Denne planen regulerer ikke Hollenderen, og har ingen vilkår for hva som skal komme der. Hollenderen ligger også et stykke vekk fra utbyggingsområdet. Det er derfor usikkert om tiltak på Hollenderen bør påvirke hva som skjer innenfor planområdet.

KAP. 4 // HØRINGSUTTALELSER

ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE, datert 17.06.2015

Innsigelse:

1. Krav om rekkefølgebestemmelse ifm. lekearealer.
2. Krav om å presisere byggehøyder i bestemmelsene.

Faglige råd:

3. Nedfelle krav om forhager i bestemmelsene og plankart.
4. Minner om at det må settes av plass til nedkjøringsramper(plasskrevende).
5. Ber kommunen vurdere krav om nye perspektiver fra smaleste gaterommene
6. Oppfordrer kommunen til å utarbeide planer/prosesser som aktiviserer elverommet og knytter sammen funksjonene langs elva.
7. Anmoder om å avvente videre planarbeid jmf. Innsigelse fra JBV. Oppfordrer kommunen til å gå i tett dialog med JBV for å få alle de viktige avklaringene på et så tidlig stadium som mulig.

Kommentar:



1. Kommentaren tas til orientering. Oppdaterte reguleringsbestemmelser inkluderer et rekkefølgekrav om ferdigstilling av lekeareal før ferdigattest kan gis:
2. Kommentaren tas til orientering. Reguleringsbestemmelser om høyder er forenklet og tydeliggjort. Se kapittel om høyder over.
3. Kommentaren tas til orientering. Dimensjon til forhagene er sikret på plankart og i reguleringsbestemmelsene 7.2.
4. Nedkjøringsrampe til parkeringskjeller er plassert i gatetun GT1 og under bebyggelse IOB2. Det skal være tilstrekkelige bredder for nedkjøringramper i planen. Øvrige krav til utforming stilles gjennom forskrift.
5. Perspektivillustrasjoner av de smale gaterommene har blitt etterspurt av kommunen og vises i vedlagt illustrasjonsdokument.



Figur 4 Perspektiv som viser smale gaterom. Flere illustrasjoner er vedlagt i eget dokument. Ill: ORA.

6. Medvirkningsprosessen bak planforslaget har vært grundig og har inkludert både workshops og innspill til planarbeidet. Selve havnepromenaden skal skape en uavbrutt forbindelse fra sentrumsområdene til Tyska og Hollenderen. Noen deler av promenaden skal trappes ned til vannet for å skape offentlige badeplasser og havnepromenaden reguleres som et viktig offentlig rom.
7. Jembaneverket har trukket innsigelsen.

STATENS VEGVESEN, datert 17.07.2015

1. Trafikkanalysen må oppdateres. Konsekvenser av utbygging på Hollenderen, konsekvenser av at broforbindelsen mellom Tyska og Mølen er foreslått som en del av et ringvegssystem i ny kommuneplan, bør tas med i trafikkanalysen. Det bør gjøres en vurdering av hvorvidt tungtrafikk fra RV 21 vil bruke vegen gjennom planområdet som gjennomfartsveg.
2. Bør settes av tosidig kantstopp for buss, pga. Ringvegssystemet. Plassering bør vurderes på nytt ihht. UU.
3. Frisikt for gang-/Sykkeltrafikk bør sikres i reguleringen.
4. Inn-/utkjøring av garasje bør ha god sikt og slake stigningsforhold.



5. Pilsymbol for inn- og utkjøringer til PP1 og PP2 må tegnes inn i plankart.
6. Kravet til overdekte sykkelparkeringer bør økes, samt at krav til låsemuligheter bør nedfelles i bestemmelser.
7. Det bør stilles krav til ladepunkt for elsykkel.

Kommentar:

1. Kommentaren tas til etterretning. Det er utarbeidet en oppdatert trafikkanalyse (COWI, 05.05.2020) som vurderer konsekvensene av utbygging på Hollenderen, effekt av en ringveistystem og andel av tungtrafikk. Trafikkmengden vil ikke få konsekvenser for utforming av kryss eller veier i planområdet.
2. Kommentaren tas til etterretning. Etter dialog med Halden kommune, ble det bestemt å avvente med plasseringen bussholdeplass på planområdet. Se kommentar om kollektivtrafikk i kap. 2.
3. Kommentaren tas til etterretning. Frisikt for gang- og sykkelanlegg sikres i reguleringsbestemmelsene.
4. Kommentaren tas til orientering. Parkeringskjelleren skal utformes i henhold til byggeforskriftene og gjeldene trafikkregelverk.
5. Kommentaren tas til etterretning. Pil symboler til inn- og utkjøring til parkeringskjellerne er nå inkludert på plankartet.
6. Kommentaren tas til etterretning. Foreslått antall overdekte sykkeloppstillingsplasser økes fra 10% til 20% og er ivarettatt i de oppdaterte reguleringsbestemmelsene.
7. Ladepunkt for elsykkel er ikke nødvendig. Elsykler lades i vanlig stikkontakt, og batteriet tas med inn for å lades.

ROM EIENDOM, datert 28.07.2015

1. Stiller seg positiv til planforslaget, og mener at boligutbygging på Tyska er i tråd med overordnede føringer og omforente miljømål om byutvikling rundt knutepunktene.
2. Buffersonen mot togtraseen gir en fleksibilitet ihht. utbygging av intercity-prosjektet.

Kommentar:

Merknadene tas til orientering.

NATURVERNFORBUNDET, datert 05.08.2015

Innspill:

1. Stiller seg skeptisk til utbygging, ønsker å bevare området som grønn lunge i byen.
2. Kan ikke se at statlige retningslinjer for forvaltning av strandsonen langs sjøen er hensyntatt.
3. Bekymret for flom(havstigning) og forurenset grunn og havbunn.
4. Anmoder Halden kommune om å lytte til JBV sitt krav om å stoppe planprosessen.
5. Støyforhold medført av utbygging av jernbanen(dobbeltspor) må utredes i planen.
6. Etterlyser støyvurdering fra havna på nattetid.
7. Etterlyser nytenking ift. Grønnstruktur- og boligutforming.

Kommentar:

1. Byutviklingspotensialet til planområdet har blitt vurdert i en lang periode og Tyska er utpekt som et viktig utviklingsområde i Haldens kommuneplan. Konsekvensene for miljøet og naturtyper i området har blitt vurdert i planprosessen og en utvikling av Tyska til omsorgsboliger, boliger og offentlig rom ansees som positiv. Planforslaget skal også bidra til økonomisk vekst og boligmengde i Halden kommune.
2. Hovedformål med regjeringens sikring av strandsoner er:
«Regjeringen vil gjennom lovverket og statlig sikring av friluftslivsområder legge til rette for at befolkningen over hele landet har god tilgang til strandsonen. Strandsonen er attraktiv for



friluftsliv, rekreasjon og naturopplevelse. Samtidig er det arealene langs sjøen som er under sterkest utbyggingspress.» www.regjering.no

Planforslaget regulerer en offentlig promenade langs hele utbyggingsprosjektet, og et oppgradert friområde langs vannet med tilrettelagt badeplass og lekeområder. Håndtering av strandsonen til Tyska anses å være i tråd med statlige retningslinjer.

3. Flom og havnivåstigning er konsekvensutredet i egen temarapport. Krav til flomsikring og flomsikker kote er regulert i bestemmelsene. Vurdering av forurenset grunn er også konsekvensutredet, og bestemmelsen stiller krav til opprydning av forurensete masser i forbindelse med utbyggingen.
4. JBV har nå trukket sin innsigelse. Henviser til vedlagt brev fra JBV.
5. Støy av en eventuell utbygging av jernbanen må gjøres av Jernbaneverket. Fremtidige jernbanetraseen plasseres ikke ved planområdet og problemstillingen knyttet til utbyggingen av dobbeltspor utgår. Støy fra dagens jernbanespor er vurdert i støyrapport for forelå ved 1. gangsbehandling.
6. Støy fra havn har blitt vurdert i støyrapporten som forelå ved 1. gangsbehandling.
7. Området er planlagt som en «Smart» bydel, noe som innebærer bruk av teknologi samt nye boligtyper til å utvikle fremtidsrettet bydeler. Intensjonen med planen er beskrevet innledning til dette dokumentet.

KYSTVERKET, datert 05.08.2015

1. Badeområdet innenfor FR2 bør plasseres i god avstand fra småbåthavna, for å unngå konflikt.
2. Bestemmelsene kan ikke forby motorisert ferdsel, da dette styres av havne- og farvannsloven. Foreslår å endre bestemmelsen ihht. forslag.
3. Belysning i vann og på land må ikke komme i konflikt med navigasjonsinnretninger i området, eller framkommelighet/sikkerhet for de sjøfarende.

Kommentar:

1. Kommentaren tas til orientering. Plassering av badeområdet er gjort i samråd med kommunen. Bestemmelsene angir også rett til sikring av badeområdet for å hindre konflikter.
2. Merknaden tas til følge. Planbestemmelsene om motorisert ferdsel har blitt endret og sikkerhet rundt badeplassene ivaretas ved bruk av specialebøyer som godkjennes av Kystverket.
3. Merknaden tas til følge. Reguleringsbestemmelser angående belysning i vann har blitt endret til å ta hensyn til navigasjonsretninger:

JERNBANEVERKET, datert 22.06.2015

Innsigelse:

1. På bakgrunn av igangsatt planarbeid på strekninger Haug-Halden. Det foreligger nasjonale jernbaneinteresser knyttet til arealbruk ved Halden stasjon gjennom planen for ny intercity-forbindelse på Østfoldbanen. Anmoder om å stanse planarbeidet inntil forstudiet for Østfoldbanen mellom Haug og Halden er gjennomført (årsskiftet 2015/16).

Innspill:

2. JBV er ikke uenig i planforslagets intensjon om knutepunktutvikling, men areal for innføring av dobbeltsporet må sikres.
3. JBV er bekymret for at utbyggingen kan påføre jernbaneinfrastrukturen setninger, og ber om at det legges inn i bestemmelsene at fundamenteringsmetode skal forelegges JBV før byggesaksbehandling.

Kommentar:

1. Jernbaneverket har nå trukket innsigelsen til planforslaget.
3. Kommentaren tas til etterretning. Bestemmelser om dokumentasjonskrav til byggesaken har blitt endret og hensyntar kommentaren om fundamenteringen:



FYLKESMANNEN I ØSTFOLD, datert 15.07.2015

1. Usikker på om det er tatt hensyn til fremtidig jernbaneutbygging i planforslaget. Vil sterkt anbefale kommunen å kvalitetssikre at utbyggingen har tatt tilstrekkelig hensyn til den fremtidige jernbaneutbyggingen.
2. Det er viktig at planområdet har tilstrekkelig med ute- og lekeareal, også etter utbygging av dobbeltspor.
3. Utbygging av jernbanen må hensyntas i støyutredningen.
4. Støyforholdene må følges opp i byggesaksbehandlingen.
5. Gjør oppmerksom på at det ved overlappende støykilder (bil og jernbane) bør vurderes 3db strengere grenseverdier for støy. Ber kommunen ta stilling til dette.
6. Et visuelt skille mellom boliger på bakkeplan og bryggepromenade bør nedfelles i bestemmelsene. Ber om å få oversendt evt. omarbeidet plan til ny uttalelse, samt vedtak og evt. godkjent reguleringsplan.
7. Mener planforslaget inneholder lite informasjon om – og lite vurderinger av virkninger av småbåthavna. Lokalisering bør revurderes ihht. mudringsbehov.
8. Savner illustrasjoner som viser hvordan småbåthavn ser ut i landskapet.

Kommentar

1. Jernbaneverket har trukket innsigelsen til planforslaget.
2. Kommentaren tas til orientering. Planens bestemmelser forutsetter at krav til uteoppholdsareal løses innenfor utbyggingsområdet, og forutsetter ikke bruk av utearealer innenfor byggeforbudssone for jernbane. Utbyggingsområdet er planlagt med varierte gaterom, oppholdsrom, torg og lekeplasser, i tillegg til en bryggepromenade. Som en ekstra bonus er det kort avstand til et attraktivt friområde. Grøntområdene innenfor byggeforbudssone for jernbane er absolutt en kvalitet for beboerne i området, men er ikke en forutsetning for å få tilstrekkelig uteareal.
3. Forslagstiller henviser til vedlagt brev fra jernbaneverket og mener at en vurdering av dagens støynivå fra jernbanelinje er tilstrekkelig for planforslaget.
4. Kommentaren tas til etterretning. Reguleringsbestemmelser om dokumentasjonskrav har blitt justert og nå inkluderer krav om støyberegninger til byggesaken.
5. Forslagstiller har hatt en dialog med kommunen om overlappende støy og henviser til beregninger i vedlagt støyrapport. Se kapittel om støy over.
6. Kommentaren tas til etterretning. Reviderte reguleringsbestemmelsene sikrer et tydelig skille mellom brygge og boligbebyggelsen:
«9.3 - Det skal sikres en høydeforskjell på minimum 80 cm mellom områdene G1 og G2 og tilliggende boligbebyggelse.»
7. Kommentaren tas til orientering. Området avsatt til småbåthavn er definert tydelig på plankart. Reguleringsbestemmelsene om småbåthavn (11.1) sikrer bla. størrelse til tillatt bebyggelse, tilpasning til stedets historiske identitet, og antall båtplasser. Forslagstiller mener at reguleringsbestemmelsene om småbåthavn er tilstrekkelig og detaljer om utformingen skal vurderes ved rammesøknad.
8. Kommentaren tas til etterretning. Småbåthavn er vist på modellfoto under.



Figur 5 Modellbilde - Småbåthavn i landskapet (ORA)

ESKILD GJESSING, datert 18.06.2015

1. Bebyggelsen vil ta utsikten fra eiendommen Leangers gate 22. Ønsker derfor at byggenes plassering og utforming endres, og at bebyggelsen ikke bør overstige kote 14.
2. Mener illustrasjonsbildene over siktforhold er feilaktige. Mener oppføring av bebyggelsen er til adskillig større sjenanse enn det som fremstilles i planen.
3. Mener bebyggelsen i større grad bør ligne estetikken til Rød Herregård og byens byggeskikk.

Kommentar:

1. Kommentaren tas til orientering. Høyder i planforslaget baserer seg på høyder i vedtatt områderegeringsplan, men for å sikre et mer variert uttrykk, tillates det mindre volumer på tak mot at dette kompenseres med nedtrapping til 3 etasjer. Utbygging vil likevel ta noe av utsikten til beboere i åsen bak.
2. Kommentaren tas til etterretning. Det er utarbeidet nye perspektiver fra berørte eiendommer. Se kommentar til høyder i kap. 2.
3. Kommentaren tas til orientering. Tematikken med både bymiljø og bygningsmiljø er utredet i egne temarapporter. Det er i disse rapportene beskrevet på hvilken måte planforslaget er tilpasset byen med tanke på estetikk.