

Planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn 02.04.2020, med høringsfrist 22.05.2020. Det kom høringsuttalelser fra 9 instanser.

Nedenfor er innspill gjengitt i forkortet utgave. Forslagsstillers kommentarer er *merket i kursiv og med rød skrift*.

Fra	Ref.	Dato
Fylkesmannen i Oslo og Viken	2020/13030	27.03.2020

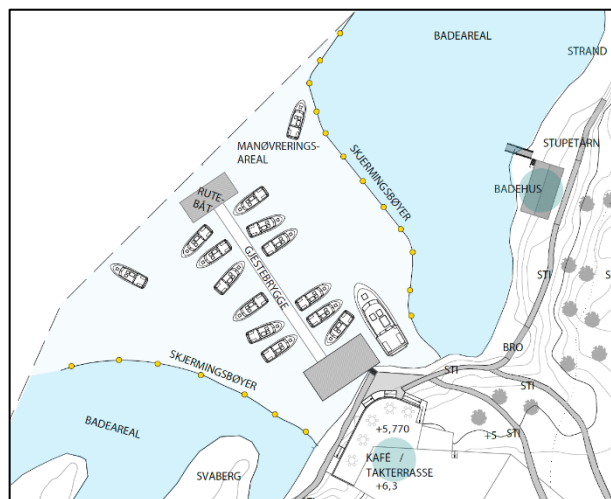
Vi vil anbefale at det også innenfor området foreslått regulert til arealformål bevertning (BB) fremgår at allmennheten skal ha tilgang til badeplassområdene GB1 og GB2, slik at det ikke blir tvil om at allmennheten skal ha rett til å gå gjennom denne delen av reguleringsplanen for å komme til badeplassområdene og mulighet for ferdsel mellom badeplassområdene.

Vi er noe usikre på om det kan bli en potensiell konflikt mellom badene og båttrafikk til og fra bryggeanlegget. Vi ser det er krav om skjerming i badesesongen, men ber kommunen vurdere behov for ytterligere grep for å redusere konfliktgrad og sikkerhetsrisiko. Det kan eksempelvis stilles tydeligere krav til utforming av bryggeanlegget under bestemmelse 4.2 slik at man styrer at trafikken dit hvor det er minst fare for konflikt. I illustrasjonsplanen er det kun vist båt plasser mot nord, men planen hindrer ikke båter å legge til på sydsiden, og dette kan uansett være vanskelig å følge opp i praksis.

Forslagsstillers kommentar: Det tas inn en bestemmelse (§ 4.1, f) om at BB skal holdes åpent for allmennheten. Strendene GB1 og GB2 blir dermed tilgjengelige.

Illustrasjonsplanen er ikke juridisk bindende, og som fylkesmannen påpeker vil det være mulig å legge til på sydsiden. I illustrasjonen til høyre er det vist en slik løsning. Her legges det inn skjermingsbøyer som skiller de badende fra båtene. De naturlige, og mest attraktive badeområdene er regulert som badeområde, samtidig som det er satt av tilstrekkelig areal for å manøvrere og legge til en båt. Det legges opp til at «nyttetransport» som varelevering o.l. skal få tilgang langs nordsiden anlegget. Det er derfor det er regulert inn et eget manøvreringsareal her.

Så lenge de ulike funksjonen er fysisk adskilt, vil det ikke være noen stor konflikt her.



Fra	Ref.	Dato
Viken fylkeskommune	228995/2020 - 2020/110714	20.05.2020

Østfold fylkeskommune har gitt innspill til planarbeidet ved varsel om oppstart i brev datert 30.03.2017. Våre innspill er i hovedsak ivaretatt i planforslaget. Vi har følgende merknader til planen:

Arealutnyttelse

Plankartet viser både byggegrenser og maksimum utnyttning på %BYA 80% innenfor BB. En utbygging med %BYA på 80% vil gi rom for en utbygging på 1868 m² inkludert eksisterende bebyggelse som skal bevares og sykkelparkering. Slik vi leser planen, er det planlagt en langt mindre utbygging, og vist utnyttning er dermed ikke i tråd med intensjonene i planen og avsatte byggegrenser. Vi ber om at plankartet endres angående utnyttning innenfor BB slik at det samsvarer med planens øvrige dokumenter.

Forslagsstillers kommentar: *En stor del av arealet som inngår i %BYA er det eksisterende betongdekket som vil fungere som utekafe. I siste runde av planutarbeidelsen ble BB, etter ønske fra kommunen, utvidet for å kunne omfatte sykkelparkering. %BYA ble da ikke tilsvarende redusert.*

Eksisterende og planlagte tiltak representerer en %BYA på 46%. I revidert plan er %BYA for felt BB redusert til 50%, og bebyggelsen vil måtte ligge innenfor byggegrensen.

Formål og etterbruk

Vi ser positivt på planene om å sette i stand det gamle kafébygget til bevertningsformål. Vi vil imidlertid ikke være positive til eventuell etterbruk av bygningene til andre formål dersom kafévirksomheten utvikles på et senere tidspunkt.

Forslagsstillers kommentar: *Bruken følger av det regulerte formålet «beverting». Annen bruk av området er dermed ikke tillatt, med mindre planen endres. Ved en eventuell endring vil fylkeskommunen og andre instanser gis anledning til å uttale seg.*

Nyere tids kulturminner

Rødnabbene, som ble etablert på 1930-tallet, bestod av et restaurantbygg med danseplattning, samt et båt-/badehus med stupetårn, toalettbygg, trapper og bryggeanlegg for rutebåt til Halden sentrum. Stedet var populært utfarts- og badested med besøkende som kom gående, syklende eller med båt. Driften av anlegget ble nedlagt i 1957, grunnet sterk forurensning av Iddefjorden. Innenfor planområdet finnes i dag bare rester etter badefasilitetene som «skallet» etter restauranten i betongkonstruksjon. Hovedformene av betongkonstruksjonen er intakte, og det finnes mye dokumentasjon som viser hvordan området ellers framsto og fungerte. Det tidligere serveringsstedet på Rødnabbene ligger godt synlig i vannkanten, som en delvis skjemmende ruin langs innseilingen til Halden.

Fylkeskonservatoren i Østfold uttalte seg svært positivt til varsel om oppstart av detaljreguleringen som har som formål å rehabilitere den gamle restaurantbygningen med tilhørende danseplattning, samt landfast del av brygge, og fundamenter for badehus med stupetårn. Vi håper at det gamle «Rødnabbene» får tilbake sitt opprinnelige utseende, ved å benytte materialer, farger og øvrige fasademessige detaljer som er i tråd med bygningens og danseplattningens tidligere utseende.

Eksisterende bebyggelse er vist som «bygg som skal bevares» på plankartet (SOSI 1210). Det understrekes at denne bebyggelsen skal rehabiliteres med sitt autentiske preg med fasader i betong med lys puss/maling og trefagsvinduer. Som en del av rehabilitering og tilpassing til universell tilgjengelighet tillates riving og gjenoppbygging av bygningselementer. Det tillates ikke vesentlige endringer av fasadene eller volumoppbyggingen av den verneverdige bebyggelsen. I tillegg skal det oppføres et nytt servicebygg, badehus og badstue.

Avdeling for Kulturarv støtter intensjonene med planarbeidet om ikke å tilføre nye framtreddende elementer som i særlig grad vil kunne endre fjernvirkningen eller landskapsmessige forhold. Dette vil

skje ved å plassere det planlagte servicebygget tilbaketrukket fra sjøen i en mørk trefarge, slik at fjernvirkningen endres i minst mulig grad. Badehus, badstu og stupetårn som vil være synlige fra sjøsiden, vil få samme fotavtrykk som den tidligere bebyggelsen, og en utforming som underbygger kafébygget som anleggets hovedbygning.

Etter vår vurdering understøtter plankartet og bestemmelsene kulturminnefaglige hensyn, og målsetningen om å tilbakeføre det tidligere badeanlegget, samt tilpasse nye bygninger til de opprinnelige.

Hensynet til automatisk fredete kulturminner

Det er ikke kjent automatisk fredete kulturminner som har behov for særlig vern i planområdet. I vår uttalelse til varsel om oppstart av planarbeidet (datert 30.03.2017) ba vi om at det ble tatt inn en tekst i reguleringsbestemmelsene for å ivareta meldeplikten etter kulturminneloven § 8. Dette er ikke gjort. Vi vil derfor igjen oppfordre til at følgende tekst tas inn i reguleringsplanens fellesbestemmelser:

«Dersom det under anleggsarbeider treffes på automatisk fredete kulturminner, eksempelvis i form av helleristninger, brent leire, keramikk, flint, groper med trekull og/eller brent stein, slagg etter jernfremstilling etc., skal arbeidet øyeblikkelig stanses og fylkeskommunen varsles, jf. lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50, (kulturminneloven) § 8.»

***Forslagsstillers kommentar:** Planmyndigheten i Halden mener denne teksten er overflødig, da hensynet til kulturminner håndteres av lovverket. Det skal ikke være nødvendig å gjenta loven. Forslagsstiller er prinsipielt enig med kommunen, men det er kutyme å ta inn denne teksten. Teksten er i revidert planforslag tatt inn under fellesbestemmelsene, § 3.3.*

Planforslaget har vært oversendt til Norsk maritimt museum for uttalelse. De har ingen merknader i saken.

Trafikk

Parkering og adkomstveien inn til Rødnabbene er omtalt i planbeskrivelsen. Det opplyses at området ikke skal være tilgjengelig med personbil. Det legges ikke opp til parkeringsplasser hverken ved Rødnabbene eller ved inngangen til adkomstveien. Ifølge planbeskrivelsen må det derfor parkeres i sentrum der parkeringskapasiteten er god. Det er tatt inn planbestemmelser om at adkomstveien til Rødnabbene skal være stengt med bom og at veiens formål skal være til landbruk, utrykningskjøretøy og nyttetransport. I innspill til varsel om oppstart av planarbeidet ble det gitt råd om at det bør etableres sykkelparkering, gjerne med lademulighet for el-sykkel. Det er tatt inn bestemmelse med krav om 20 plasser og at det skal være mulighet til å låse fast sykkelen. Det bør vurderes om noen av plassene skal utstyres med lademulighet for el-sykkel og at krav om det blir inkludert i bestemmelsen.

***Forslagsstillers kommentar:** Se kommentar nedenfor vedr. ladepunkt for el-sykkel.*

Fra	Ref.	Dato
Statens vegvesen	20/65007-2	06.05.2020

I våre innspill ved planoppstart ba vi blant annet om at det skulle legges til rette for sykkel- parkering med låsemulighet og mulighet for lading av elsykler. I bestemmelse § 4.1 bokstav e er ikke kravet til lading av elsykler tatt inn. Vi ber kommunen vurdere dette da det ikke er gitt noen begrunnelse i plandokumentene (våre innspill er tatt til etterretning).

Forslagsstillers kommentar: Dersom det skal opparbeides sykkelplasser med lademulighet må det gjøres terrenginngrep og opparbeides mer omfattende installasjoner enn om man setter opp et vanlig sykkelstativ. Rødnabbene er et badested som i praksis vil være åpent få dager i året, og besøkende med el-sykkel forventer neppe at det er satt opp en lademulighet på et slik sted. Ulike sykler bruker også ulike batterier og ladere. Brukeren må derfor ha med seg lader, noe man sannsynligvis ikke tar med seg på badestranda. El-sykler har vanligvis forholdsvis god rekkevidde, noe som gjør det enda mindre sannsynlig at man tar med seg lader. Det er vanskelig å forutsi hvordan forventningene til ladeinfrastruktur vil være i framtiden, men vi tror en ladestasjon for el-sykkel vil bli svært lite brukt på Rødnabbene. Vi tar derfor ikke inn bestemmelser som krever at det legges inn ladestasjon.

Fra	Ref.	Dato
Fiskeridirektoratet	17/2721	18.05.2020

Syd for planområdet er det registrert fiskeplasser for passive redskap som garn og line samt gyteområder for lyr. Se eventuelt Fiskeridirektoratets kartverktøy <https://www.fiskeridir.no/Kart> for nærmere informasjon. Det kan også utøves et generelt fiske, inkludert fritids-/rekreasjonsfiske, i farvannet. Vi kan ikke se at nevnte fiskeriinteresser i særlig negativ grad skal kunne påvirkes av framlagte planarbeider. Men for å unngå en bit-for-bit nedbygging som i økende grad forringer produktive gruntvannsområder og marint biologisk mangfold, må man i størst mulig grad unngå sprengning, mudring, utfylling, utlegg av ikke stedbundne masser, utslipp o.l. i sjø. For å unngå negative konsekvenser i størst mulig grad for det marine miljø, bør omfattende og særlig støyende arbeider, dersom de finnes nødvendige og kan tillates, foregå i høst/-vinterhalvåret, når livet i sjøen er mest i ro.

Forslagsstillers kommentar: Planforslaget legger til rette for gjenbruk av et allerede etablert badeanlegg. Det er ikke behov for å sprengre, mudre eller fylle ut, men det vil etableres et bryggeanlegg.

Fra	Ref.	Dato
Kystverket	2017/747-5	22.05.2020

Kystverket Sørøst registrerer at planforslaget legger opp til badeområde på hver av side av småbåtanlegget. Kystverket Sørøst mener det er uheldig å plassere badeplass nær bryggeanlegg ut i fra sikkerheten til de badende. Vi gir ber kommunen om å vurdere nøye plassering av badeplass for å unngå konflikt mellom bading og båttrafikk.

Det går fram av forslag til bestemmelsen pkt. 8.2.b) at badeområdene VB1-2 skal skjermes fra småbåtanlegg (BSB) og ferdselsområde for båter (VFE) i badesesongen. Dersom hensikten med denne bestemmelsen er å regulere ferdselen, vil det innebære oppmerking med spesialbøyer (såkalte «badebøye»). Ettersom spesialbøyer er sjømerker som følger internasjonal standard (IALA), gjør Kystverket Sørøst oppmerksom på at etablering av spesialbøyer krever tillatelser fra Kystverket, jf. havne- og farvannsloven (2019) § 10 tredje ledd og forskrift 19. desember 2012 nr 1329 om farvanskilt og navigasjonsinstallasjoner. Det er for øvrig ikke ønskelig at det tas inn bestemmelser om merking i sjø, da det gir inntrykk av at Kystverket allerede har godkjent etablering av spesialbøyer.

Forslagsstillers kommentar: Det er regulert inn et eget areal for ferdsel (VFE) og tatt inn bestemmelser om at badeområdene skal skjermes fra småbåtanlegget. Det er ikke spesifisert at dette skal gjøres med spesialbøyer, men det er naturlig at skjermingen gjøres med badebøyer.

Vi minner om at alle tiltak som kan påvirke sikkerheten eller ferdselen i kommunens sjøområde krever tillatelse av kommunal havnemyndighet, jf. havne- og farvannsloven (2019) § 14. Eksempler på tiltak er etablering av brygger og fortøyningsinstallasjoner.

Forslagsstillers kommentar: Det vil søkes om tillatelse for tiltak i sjøen.

Fra	Ref.	Dato
NVE	201700968-4	02.04.2020

VNE har ingen konkrete merknader til saken, og har sendt ut et «standardbrev» som minner om regelverket knyttet til flom og skredfare.

Forslagsstillers kommentar: Byggetiltak innenfor planområdet vil gjøres i et område med fast fjell, og over flomnivå eller med flomsikker utførelse. Selve veien er allerede etablert og ligger i et område som delvis er dekket av løsmasser.

Fra	Ref.	Dato
Mattilsynet	2020/66154	15.05.2020

Vi har tidligere ikke fått tilsendt denne plansaken til høring, og har derfor ikke kunne uttale oss tidligere. Med bakgrunn i dette velger vi nå å komme med en del kommentarer og innspill i forhold til som anses som svært viktig i forhold til leveranse av nok, helsemessig og trygt drikkevann til området.

Mattilsynets kommentar

Det finnes i dag ingen tilfredsstillende drikkvannforsyning inn i dette området. Det er en forutsetning i næringsmiddelregelverket at virksomheter som tilbereder eller omsetter mat og drikke, har tilgang på tilstrekkelige mengder med trygt drikkevann.

Mattilsynet etterspør derfor en konkret løsning for drikkevann for hele planområdet, og en plan for vann og avløp som følger reguleringsplanen.

VA-plan

VA-løsninger skal være utarbeidet på et faglig grunnlag. Mattilsynet forventer at det blir gjort vurderinger om mulige vannforsyning, enten fra eksisterende vannforsyningssystem fra Halden kommune eller at det etableres en ny vannforsyning i området. Det må eventuelt gjennomføres prøvepumper av nye kilder for å vurdere de optimale områdene for vannkildene. VA-planen må være detaljert og bindende for bebyggelse innenfor planområdet eller aktiviteten i området. På denne måten kan utbygger sikre god kapasitet og trygt drikkevann til alle abonnenter og brukere innenfor området. Vi legger derfor til grunn at det etableres en tilfredsstillende forsyning av tilstrekkelige mengder med hygienisk betryggende drikkevann.

En robust vannforsyning er ikke bare viktig i forhold til drikkevann, men også nødvendige for et fungerende sanitæranlegg, avløp og brannvann.

Forslagsstillers kommentar: Det forutsettes at planområdet tilknyttes offentlig vann- og avløpsanlegg. Dette kan gjøres på flere måter. Den skisserte løsningen er å sørge for vannforsyning via en sjøkabel.

Planområdet må også tilknyttes strøm. Brannvann vil ikke baseres på sjøledningen, men via en egen brannpumpe.

Kapasitet og kvalitet på drikkevannet

Det er nødvendig å dokumentere kapasitet og kvalitet på vannet fra eventuell ny drikkevanns- forsyning, for å sikre at disse er tilfredsstillende og kan tas i bruk. Krav til kvalitet er gitt i drikkevannsforskriften. Etter utbygging skal eventuelle brønner med nærområde følges opp og det skal tas regelmessige prøver som dokumenterer tilfredsstillende kvalitet. Det samme gjelder dersom det legges en ny forsyning som tilknyttes vannforsyningen i Halden kommune.

Registrering og ansvar

Registrering av nye vannforsyninger skal gjennomføres i tråd med kravene i drikkevannsforskriften § 17. Registreringen kan utløse videre krav om plangodkjenning.

Mattilsynet minner om eier av vannforsyningen sitt ansvar for å registrere vannforsyningen og dokumentere kvalitet og kapasitet på vannforsyningen. Vi spør etter langsiktige løsninger og en tydelig organisering av drift og ansvar som sikrer at drikkevannet er i tråd med regelverkets krav.

Bindende bestemmelser som sikrer trygt drikkevann

Vi forutsetter at planbeskrivelse og -bestemmelser er bindende og at alle nye bygninger skal følge VA-planen med hensyn på løsninger for vann og avløp.

Planfaglig råd -forutsetninger

- Våre merknader er gitt for å sikre at ansvarlige i tidlig planfase utvikler området og tar inn gode løsninger for drikkevann, mest mulig felles løsninger, med god kapasitet og med mulighet for at nye abonnenter skal koble seg til.
- Anlegg bør dimensjoneres slik at andre eiendommer i området på sikt kan koble seg til felles løsninger på vann og avløp.
- Vi etterspør langsiktige løsninger gjennom VA-plan, bindende bestemmelser i reguleringsplanen, og en tydelig organisering av drift og ansvar som sikrer at drikkevann er i tråd med regelverkets krav
- VA-plan skal følge reguleringsplanen.

***Forslagsstillers kommentar:** Prosjektering og etablering av vannforsyning skal gjøres ihht. drikkevannsforskriften, som er gjeldende regelverk. Det er dermed ikke behov for å gjenta regelverket i reguleringsbestemmelsene. Det planen må vise, er at det er forholdet til vann-, og avløp er løsbart. Etablering av sjøkabel er mulig, men kostbart.*

Fra	Ref.	Dato
Sørhalden og Eskevinken Vel (SEV)	-	22.05.2020

Vi synes at planene for Rødnabbene ser flotte og spennende ut, og kunne sikkert vært til glede for flere av oss som bor i området og haldensere forøvrig. Allikevel føler vi at det er noen konsekvenser sett i

lyset av en evt. utbygging og hva det vil føre med seg som blir viktigere, og som vi mener bør ivaretas her.

Den gamle bydelen fra Skippergata, over Gamle Sørhaugen og ut mot Verven opplever en stadig økning av biltrafikk grunnet næringsvirksomhet med hyppige kundebesøk og leveranser i tillegg til utbygging og økt anleggstrafikk. Det er også en stadig økning i antall båtplasser som gir langt mer trafikk av biler (med hengere) i vår- og sommerhalvåret.

Trafikkbelastningen er allerede i dag sprenget, og spesielt for Skippergata hvor all trafikk sluses gjennom gata. Vår viktigste oppgave blir derfor å kjempe for at trafikkbelastningen ikke vil øke ytterligere.

I prosjekt for Rødnabbene beskrives det så fint at det, så og si kun skal tilrettelegges for (rute)båt, syklist og gående. I en ideell verden høres det riktig så flott ut, men vi er allikevel noe betenkte over hvor realistisk det vil være at folk faktisk benytter disse fremkomstmidlene dersom det finnes andre muligheter med bil. For vil hyppighet og kostnader for de besøkende ved bruk av evt. rutebåt være forenlig mht. å bli et foretrukket transportmiddel?

At noen vil ta sykkel og beina fatt for å besøke Rødnabbene, er sikkert mulig, men slik det omtales, som en liten tur på bare 5,5 km fra Brekkerød, gjennom byen og ut til Rødnabbene vil eksempelvis for en barnefamilie med full oppakning, kanskje ikke være like aktuelt. For man skal jo helst hjem igjen også. Her frykter vi at mange heller vil velge bilen når man har mulighet for det. I dagens samfunn ser man tydelig hvor stor grad bilen benyttes. Det å si at en tur til Rødnabbene er veldig sentrumsnært og at folk vil ta det som en tur, er muligens en smule navit.

Forslagsstillers kommentar: *Det vil ikke legges til rette for personbiltrafikk inn til Rødnabbene, og det etableres ikke parkering. Samtidig legges det til rette for både sykkel og båt. Rødnabbene skal være et turmål på lik linje med f.eks. Høyås. I motsetning til Høyås vil ikke Rødnabbene være et bilbasert turmål. Vareleveranse vil skje med båt. Vi mener derfor at tiltaket ikke vil generere mye trafikk.*

Spørsmål og punkter vi ønsker å belyse, som er bakgrunnen for våre bekymringer

- Ytterligere trafikkbelastning gjennom Sørhalden, som allerede har store trafikale utfordringer med høy fart i forhold til fartsgrense og veidekke, samt støy og forurensning. Det er viktig at både trivsel og bomiljø for de som allerede bor i området blir sett i denne sammenheng, lagt til grunne og prioritert. De er ikke riktig at de som bor i dette området hele tiden må vike og stadig akseptere et dårligere bomiljø.

Forslagsstillers kommentar: *Se forrige kommentar.*

- Økt skytteltrafikk av personbiler, taxi og o.l for besøkende som kjøres/hentes i Eskeviken med tilknytning til Rødnabbene.

Forslagsstillers kommentar: *Transport med Taxi vil forekomme, men neppe i så stort omfang at det kan karakteriseres som en stor ulempe.*

- Hvordan skal leveranser av varer til daglig drift gjennomføres?

Vi frykter at det i den forbindelse vil bli ytterligere trafikk av lastebiler/større biler ved leveranse av varer.

Forslagsstillers kommentar: *Lastebiler vil ikke kunne kjøre fram til Rødnabbene, så vareleveranse vil fortrinnsvis skje med båt.*

- I dokumentene står det som følger: “Transport i byggeperioden vil løses med båt og helikopter.” Vi ønsker svar på hvor mye anleggstrafikk det faktisk må påregnes under utbyggingsperioden, fra et realistisk ståsted?

***Forslagsstillers kommentar:** Prosjektene som planen åpner for er ikke detaljprosjektert. Vi vet derfor ikke hvor mye anleggstrafikk tiltakene vil utløse. Det er snakk om å føre opp noen mindre bygg og restaurere det eksisterende. Siden det ikke vil være enkelt å kjøre alle materialer landeveien, vil mest mulig fraktes med båt.*

- Håndtering av parkering

Av dokumentene fremgår det at veien ikke skal fremstå som en tilgjengelig kjørevei, og at de som har behov for å parkere henvises til Verven. Parkerings belastningen på Verven er allerede full på sommerhalvåret av båtfolk og beboere i området. Vi kan derfor ikke forstå at det blir korrekt å ta utgangspunkt i at denne plassen skal dekke ytterligere behov for parkering. Samtidig vil de som henvises til parkering på Verven igjen måtte sluses gjennom de gamle gatene på Sørhalden.

***Forslagsstillers kommentar:** Det er en målsetting at Rødnabbene ikke skal være bilbasert. Det legges derfor heller ikke til rette for personbiltransport. I forbindelse med f. eks. arrangementer vil det legges til rett med båttransport. Siden veiene ut til Eskevika er offentlige, og fører til den offentlig avgiftsbelagte parkeringen ved Verven, er det selvsagt mulig at enkelte bilister velger å parkere ved Verven. Verven ligger forholdsvis langt fra Rødnabbene. Om man f. eks. oppsøker Rødnabbene for et arrangement, vil det nok være mer naturlig å kjøre båt. Om man oppsøker Rødnabbene som et turmål til fots, vil det være naturlig å gå fra f. eks. sentrum.*

- Økt slitasje og rystelser i de gamle verneverdige husene grunnet ytterligere økt trafikk. Hvem tar faktisk ansvar for dette? Hvor blir det av by- /riksantikvar og teknisk etat som bør se på dette som en helhet? Hva vil ytterligere trafikk gjøre med verdi og forringelse av boligene og området?

***Forslagsstillers kommentar:** Som kommentarene ovenfor påpeker, vil trolig trafikkbelastningen være moderat.*

- Vi viser til avsnittet under som er hentet fra “Sammendrag av innspill til planarbeidet”, hvor vi også har observert at det er noe utydelighet om hva det faktisk søkes om og reguleres for. Her mener vi at det er svært viktig at det ikke godkjennes for bolig, hytte og næringsvirksomhet, men at det i så tilfelle må være helt klart at det kun reguleres for offentlig badeområde/ friluftsområde og utfartssted.

Det er også uheldig at man foreslår å regulere området til bolig-, hytte- eller næringsbebyggelse, eller annen offentlig eller privat tjenesteyting, når prosjektet lanseres som et offentlig badeområde/ friluftsområde og utfartssted. I så tilfelle kan man i ytterste konsekvens risikere å oppleve at det offentlige på sikt har ekspropriert veigrunn til en privat bolig, hytte eller næringsvirksomhet. Det legges til grunn at dette ikke er hensikten, og man må benytte korrekte reguleringsformål.

***Forslagsstillers kommentar:** Dette er utdrag av innspill til planarbeidet, skrevet av Halden arkitektkontor, og er slik sett ikke relatert til selve planforslaget. Det har aldri vært aktuelt å regulere bolig,- eller fritidsbebyggelse inn i området, så kommentarene knyttet til dette er villedende. Intensjonen med planarbeidet er å gjenskape Rødnabbene med bademulighet samt*

et serveringsted, og da uten veitilkomst. Det er utenkelig at det offentlige vil ekspropriere grunn til veien.

Vi opplever at kommunen totalt sett har vist liten forståelse og velvilje til å se på og komme med utbedringer på de trafikale utfordringene som stadig øker i den gamle bydelen. Nok en tillatelse av virksomhet i området som benytter dette veinettet, bør unngås og derfor heller ikke tillates.

Sørhalden er en ærverdig og verneverdig del av byen, som så ofte stolt blir omtalt som en av byens flotte perler, og hvor det til stadighet blir arrangert historiske byvandringar. Av den grunn mener vi at det er på høy tid at de rette instanser nå kommer på banen og påser at dette området blir ivaretatt på en god måte mht. trafikk og reguleringsplaner.

Forslagsstillers kommentar: *Som tidligere poengtert, er et av målene med tiltakene på Rødnebbene å skape et turmål som ikke er bilbasert. Det legges som sagt heller ikke til rette for økt bilbruk. Uten åpen vei fram til planområdet og tilgjengelige parkeringsplasser der stien begynner, vil trafikken begrense seg selv.*

Fra	Ref.	Dato
Halden arkitektkontor pva/ Nabo Bjørg Molteberg.		20.05.2020

Forslagsstillers kommentar: *Høringsuttalelsen m/vedlegg fra Halden arkitektkontor fyller til sammen 34 sider. Flere av momentene som trekkes fram her er ikke relevant for plansaken, og vil heller ikke kommenteres.*

Problemstillingen som trekkes fram er knyttet til framføringen av vei til området. Problemstillingene spinner rundt tolkingen av en dom avgitt i lagmannsretten, samt forutsetningen for en rammetillatelse som allerede er gitt. Videre vises det til historikken rundt disse sakene og historikken i plansaken, der innspill til planarbeidet samt vurderingene som tidligere er gjort repeteres.

Begge sakene er avgjort av kommunen/rettsvesenet og har liten relevans i plansammenheng så lenge de privatrettslige forholdene er avklart. Planen bygger på de privatrettslige forholdene som nå er avklart.

Det vises varslingsbrev datert 27.03.2020. Høringsfrist er satt til 22. mai 2020. Det vises videre til vår tidligere henvendelse av 27.06.2019 til Juridisk avdeling hos Fylkesmannen i Oslo og Viken, som gikk med gjenpart til byggesaksavdelingen i Halden kommune.

Vi mottok svar fra fylkesmannen (vedlagt) datert 18.10.2019, som også gikk med gjenpart til Halden kommune. Det vises der til fylkesmannens generelle veiledningsplikt innenfor de fagområder de har embetsopdrag, og at de anser dette for å være en konkret sak utenfor fylkesmannens myndighetsområde.

Fylkesmannen anser det videre som sannsynlig at dette også kan bli en sak de vil komme i befatning med ved fremtidig klage over vedtak etter plan- og bygningsloven (ønsker ikke å bli inhabile).

Når det gjelder vilkår 1 i rammetillatelsen (20.04.2017, Halden kommune), viser fylkesmannen til at det er Halden kommune som er nærmest til å besvare dette. På generelt grunnlag bemerker fylkesmannen at opparbeidelse av vei etter PBL § 1-6 (*Tiltak*) må være i samsvar med plan- og bygningsloven med tilhørende forskrifter, kommuneplanens arealdel og reguleringsplan.

Etter vår oppfatning faller veibygging inn under PBL § 1-6. Kommunen har ikke gitt tillatelse til veibygging i rammetillatelsen av 20.04.2017.

Det er nå blitt fremmet og behandlet reguleringsplan som er utlagt til offentlig ettersyn som åpner for veibygging, selv om det ikke finnes hjemmel til noe slikt i kommuneplanens arealdel.

Vi ba med brev av 31.10.2019 om kommunens vurdering av sakskomplekset, beskrevet i vårt tidligere brev av 27.06.2019 (vedlagt). Svar fra kommunen ble etterlyst fra vår side 06.04.2020, i forbindelse med mottatt varsel om offentlig ettersyn av dette reguleringsplanforslaget. Svar fra kommunen forelå med brev datert 14.05.2020. Her gis svar på følgende:

1. Hvorvidt det foreligger lovlig hjemmel for Sørli til å igangsette opparbeidelse av traktorvei over gbnr. 158/1 Eskeviken Gård – samt ytterligere tiltak og inngrep for å etablere kjørbil-adkomst, i samme trasé som stien til Rødnebbene.
2. Hvordan vilkår 1 i rammetillatelsen av 20.04.2017 nå skal forstås.
3. Om tiltaket med opparbeidelse av ny og farbar traktorvei – med de kostnader samt konsekvenser for naturområdet dette innebærer – kan anses å stå i et rimelig forhold til eiendommens beskaffenhet, størrelse og verdi/bonitet som skogsdriftområde.
4. Hvordan en eventuell opparbeidelse av traktorvei og eventuell kjørbilvei i forkant vil forholde seg til påfølgende regulering av samme varslet reguleringsplan.
5. Hvorvidt Sørli er avhengig av ekspropriasjon med hjemmel i vedtatt reguleringsplan for å kunne bygge ny vei frem til Rødnebbene, når grunneier motsetter seg slikt inngrep i natur og eiendom.

Vedr. Pkt.1:

Området fra Kalvehaugveien til Rødnebbene er i kommuneplanens arealdel satt av til LNF-formål, dvs. at det i utgangspunktet kun er nødvendige tiltak for landbruk og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag som vil være tillatt, jf. Kommuneplanbestemmelse § 16 bokstav a. I tillegg vil deler av området være innenfor 100-metersgrensen langs sjø, jf. kommuneplanbestemmelse § 17 og innenfor virkeområdet for rikspolitiske retningslinjer for Oslofjordområdet (RPR-O). Det er ikke tillatt med tiltak som ikke er i tråd med arealformålet i kommuneplanens arealdel eller som vil være i strid med bestemmelsene i plan- og bygningsloven (pbl.) med tilhørende forskrifter, jf. pbl. § 1-6. Kommunen henviser videre til dom i lagmannsretten (LB-2017-193660), som baseres på tidligere tiders ferdsel med hest, vogn og slede, samt mulig sporadisk kjøring med motorsykkel og traktor. Det har aldri vært mulig å kjøre bil til Rødnebbene. Halden kommune er av den oppfatning at lagmannsretten kun har gitt en veirett til motorisert ferdsel til Rødnebbene. En standardheving av veien som innebærer at det kan kjøres med bil, mener kommunen vil være søknadspliktig, jf. pbl. § 20-2. Slik området fremstår per i dag, der det i kommuneplanens arealdel er avsatt til LNF-formål, må det vurderes om det kan gis tillatelse til veg etter landbruksveiforskriften. Jf. også pbl. § 11-6 der det står at «kommuneplanens arealdel fastsetter framtidig arealbruk for området og er ved kommunestyrets vedtak bindende for nye tiltak eller utvidelse av eksisterende tiltak som nevnt i §1-6». Ev. annen veibygging vil kreve utarbeidelse av reguleringsplan, jf. pbl. § 12-1, eller dispensasjon fra plan jf. reglene i pbl. kap. 19. Kommunen mener det må tas utgangspunkt i den veistandarden som fantes på 1950-tallet da det var aktiv drift på stedet, jf. lagmannsrettens bekrivelse. En rett til å vedlikeholde veien innebærer, etter kommunens mening, en fortsatt mulighet til å kunne kjøre med hest og vogn og slede, samt motorsykkel/ ATV. Ev. tiltak i grunnen for å kunne kjøre større motoriserte kjøretøy mener kommunen vil være søknadspliktig etter pbl. § 1-6 med mindre det kan sies å falle inn under landbruksformålet i plan. Men ev. inngrep i terrenget (skjæringer eller fyllinger) kan da gjøre at tiltaket blir søknadspliktig etter landbruksveiforskriften.

Vedr. pkt.2

Kommunen mener at det ikke er tvil om at veien til Rødnebbene, slik den fremstår i dag, er å forstå som utmark etter regelverket i motorferdselloven. Veien til Rødnebbene har ikke vært

opparbeidet for kjøring med vanlig personbil, og ev. kjøring dit med motorkjøretøy vil krevet tillatelse etter motorferdselloven, med mindre transporten er tillatt direkte med hjemmel i lovens § 4. kommunen mener derfor at deres tidligere vurderinger omkring dette spørsmålet fortsatt står ved lag og at lagmannsrettens dom om vegrett ikke endrer dette.

Vedr. pkt.3

En ev. vei må søkes godkjent etter landbruksveiforskriften. Alternativt må det utarbeides reguleringsplan eller søkes om dispensasjon etter kap. 19 i pbl. Etter landbruksveiforskriften § 3-2 andre avsnitt skal et vedtak (godkjenning, ev. med vilkår, eller et avslag) «bygge på at de landbruksressurser veien har betydning for skal kunne brukes på en rasjonell og regningssvarende måte». I vurderingen av dette er det utarbeidet nyttekalkulator og kalkulator for lønnsomhetsberegning som hjelpemiddel, jf. Landbruksdirektoratets nettsider. Dersom en landbruksvei har mindre enn 50% landbruksnytte, må den behandles etter plan- og bygningsloven. Halden kommune har per i dag ikke gjort noen vurdering av en ev. vei til Rødnabbene og hvilket regelverk en slik vei må behandles etter dersom dette ikke blir vedtatt som en del av reguleringsplan for Rødnabbene.

(Vi viser her til vedlagte rapporter fra Hobbestad samt Uthushagen.

Vedr. pkt.4

Dersom det kommer en ev. søknad om å bygge vei før reguleringsplanen er endelig vedtatt, kan dette fremmes enten som en søknad om landbruksvei eller som dispensasjon fra kommuneplanens arealdel. Det må i så fall også tas hensyn til ev. merknader som kommer i forbindelse med høring av reguleringsplanforslaget.

Vedr. pkt.5 - ekspropriasjon

Vedtatt reguleringsplan fastsetter fremtidig arealbruk for et område og er bindende for nye tiltak eller utvidelse av eksisterende tiltak som nevnt i pbl. § 1-6, jf. pbl. § 12-4 første ledd. Videre står det i pbl. § 12-4 at reguleringsplan skal følges ved avgjørelse av søknad om tillatelse eller ved forståelsen av tiltak som nevnt i § 20-1 første ledd bokstav a til m, jf. §§ 20-2 til 20-5. Reguleringsplanen styrer fremtidig arealbruk for et område og, enkelt sagt, skal kommunen ved sin behandling av søknader om tiltak gi tillatelse når tiltaket er i tråd med planen. Etter pbl. § 26-1 skal bygningsmyndighetene ikke ta stilling til privatrettslige forhold ved behandling av byggesøknader. Det er kun der hvor det fremstår som åpenbart for bygningsmyndighetene at tiltakshaveren ikke har de privatrettslige rettigheter som søknaden forutsetter at søknaden skal avvises, jf. pbl. § 26-1 andre setning. I flg. pbl. § 26-1 fjerde setning innebærer en tillatelse ingen avgjørelse av privatrettslige forhold. Det er i forslaget til reguleringsplan for Rødnabbene og i merknadene fra forslagsstilleren kommentert at videre restaurering og normal drift av Rødnabbene ikke er avhengig av kjøreadkomst.

Kommunen vil ikke forskuttere en behandling av en ev. søknad om bygging av vei til området. Kommunen vil også avvente høringsuttalelsene til forslaget til reguleringsplan og et endelig planvedtak. Kommunen konstaterer at det synes å være uenighet om hvor langt retten til vei strekker seg, dvs. i veistandard og bruk. Dette anser kommunen likevel som privatrettslige forhold de ikke ønsker eller kan ta stilling til.

Halden Arkitektkontor kan ikke se annet enn at tidligere varsel om regulering, tidligere søknad om rammetillatelse, veitvist behandlet i rettsapparatet, og nå behandling og høring av et konkret detaljreguleringsforslag dreier seg om samme sak, samme tiltak – på samme sted. Vi har nå fått en avklaring fra kommunens side før reguleringsforslaget skal behandles videre, som vi er godt fornøyd med.

Vi anser det også som betryggende at politikerne i utvalget som nå skal behandle og vurdere planforslaget på bakgrunn av innkomne høringsuttalelser og vurderinger også får hele bildet og blir kjent med konsekvensene. Dette var ikke nevnt eller vurdert i rådmannens saksframlegg, da hovedutvalget tidligere behandlet saken i møte 10.03.2020 som sak 2020/38.

BAKGRUNN for reguleringssaken

31.10.2016: Anmodning til kommunens planavdeling fra SG Arkitekter (på vegne av Amundsen og Sørli AS) om oppstartsmøte for igangsetting av privat reguleringsarbeid for Rødnabbene. Hensikten med planarbeidet er å reetablere eksisterende adkomst over Eskevikens gårds eiendom, og å legge ut Rødnabbene som offentlig strand/ badehus med serveringsmulighet.

07.11.2016: Søknad om rammetillatelse og dispensasjon fra byggeforbudet fra SG Arkitekter (på vegne av Amundsen og Sørli AS) til Halden kommune. Rødnabbene skal gjenoppstå som bade- og utfluktssted.

11.11.2016: Merknad til nabovarsel til byggesøknad på Rødnabbene fra Bjørg Molteberg og Arne Nilsen på Eskevikens Gård: Minner om at det ikke er aktuelt med trafikk over deres eiendom 158/1. Mener det ikke bør igangsettes byggearbeider på en eiendom (158/31) uten adkomst. Viser til at området ikke er et byggeområde, men et LNF-område, som også ligger i 100m-beltet. Påpeker at det er blitt hugget skog utenfor eiendommen 158/31.

18.11.2016: Kommentarer fra SG Arkitekter til Molteberg/ Nilsens merknad, sendt kommunen: Mener merknaden fra eierne av Eskevikens Gård er postlagt etter fristens utløp, og derfor kan avvises. Viser til at byggesøknaden ikke problematiserer adkomstforholdet. Mener det er lovlig å vedlikeholde strukturer i LNF-områder. Anfører at grunneier Bjørg Molteberg i brev form til tiltakshaver har slått fast at Rødnabbene har veirett over Eskevikens gård.

08.12.2016: Brev fra kommunens byggesaksavdeling til SG Arkitekter: Etterlyser flere opplysninger for at byggesøknaden skal kunne behandles. Dispensasjonssøknad er mangelfull. Det mangler redegjørelse for hvordan adkomst til eiendommen vil bli løst.

12.12.2016: Brev fra SG Arkitekter til byggesaksavdelingen: Det skal repareres og fylles ut betongkonstruksjoner. Videre planer er å tilrettelegge for allmenn bruk og tilgjengelighet, som turmål og badested. Disse forholdene skal avklares gjennom en reguleringsplan som er under forberedelse. I prosessen vil også forhold rundt adkomst bli avklart. Det skal ikke tilføres strukturer eller bygningsdeler som ikke var der fra før. Istandsetting av ruinen vil innebære en styrking av friluftformålet. Mener det i dag er farlig. Under restaureringsarbeidet skal det benyttes lekter sjøveien og helikopter for transport av materialer.

20.01.2017: Oppstartsmøte på kommunens planavdeling om regulering av Rødnabbene. Til stede var også byggesaksavdelingen og samfunnsutviklingsavdelingen. Tiltakshaver og konsulent: Amundsen og Sørli AS og SG Arkitekter AS. Formålet er som tidligere uttrykt å legge til rette for utvikling av Rødnabbene til offentlig strand og badehus, med reetablering av adkomst. Forslagsstiller presiserer at det foreligger en tinglyst veirett over Eskevikens eiendom (158/1) frem til Rødnabbene (158/31). Siden planarealet er under 15 dekar, mener man endring av arealformålet fra LNF-område i kommuneplanens arealdel til regulert byggeområde for serveringssted/ badeanlegg med tilhørende kjørevei ikke vil utløse krav om konsekvensutredning. Denne avklaringen skal fremgå av varslingsdokumentene i reguleringsvarslet. Planavdelingen mente adkomsten kunne bli bratt og trang, og anbefalte en bredere korridor. Det ble anbefalt at

byggesaken ble holdt igjen til etter at planforslaget hadde ligget ute til offentlig ettersyn. Ferdigbehandlingen av byggesaken kan da skje relativt raskt etter at planen er vedtatt. Det må vurderes behov for parkeringsplasser i Eskeviken. Det er viktig at reguleringen ikke kommer i konflikt med LNF-formålet.

14.02.2017: Varslingsbrev om igangsetting av reguleringsarbeider fra SG Arkitekter til Bjørg Molteberg og Arne Nilsen. Her forklares innledningsvis reguleringsbehovet med at det er nødvendig å etablere ny kjørevei til stedet av hensyn til utrykningskjøretøy. Dette beskrives som en utbedring av dagens adkomst, slik at sykebil kan kjøre der. Ut over utrykningskjøretøy, skal man benytte båt eller sykkel for å komme seg til Rødnabbene. Publikum skal ikke benytte veien. Transport i byggeperioden skal løses med båt og helikopter. Det hevdes at planlagt formål harmonerer med arealstatusen LNF-område, siden vei og serveringssted vil bli tilsvarende som for Høyåshytta, Venås eller Ertehytta. Kartteknisk mener man dette tilsvarer Rp1169 «Annen offentlig eller privat tjenesteyting», eller Rp 5200 «LNFR-areal for spredt bolig-, fritids- eller næringsbebyggelse mv.», og at arealbruken derfor er i tråd med kommuneplanens arealdel. Det er vurdert at reguleringen ikke vil falle inn under KU-forskriftens §2, blant annet fordi planområdet er under 15 dekar. I vurderingen i forhold til KU-forskriftens §3 står det at imidlertid at offentlig eller privat tjenesteyting ikke faller inn under LNF-formålet. Ved en vurdering av planlagte tiltak opp mot vedlegg III er konklusjonen at tiltaket ikke strider mot noen av punktene på hensynslisten. Deretter oppgis planområdet å være 55 dekar, bestående av en 40m bred veisone på 35 dekar, et sjøareal på 9 dekar og et byggeområde på 10 dekar. Det gjøres oppmerksom på at området kan innsnevres gjennom prosessen.

14.02.2017: Kunngjøringsannonse i Halden Arbeiderblad: Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for restaurering av Rødnabbene som badested og turmål med bevertningsmulighet. Reguleringsplanen skal også sikre adkomst mm. til planområdet.

24.06.2019: SG Arkitekters gjennomgang av innspill til planarbeidet:

Fylkesmannen i Østfold (nå Oslo og Viken) legger til grunn at formålet med planarbeidet er å formalisere og delvis utbedre dagens adkomst slik at den blir kjørbart for f.eks. en ambulanse i sommerhalvåret. Vegen skal ikke framstå som kjøreveg og er ikke ment å fungere som kjøreadkomst for publikum. Det legges opp til at besøkende skal benytte (rute)båt eller f.eks. sykkel for å komme til Rødnabbene. Transport i byggeperioden vil i all hovedsak løses med båt og helikopter. Når det gjelder adkomstveien ber fylkesmannen om at det i planbeskrivelsen redegjøres for dagens situasjon og beskrives/visualiseres hva som er nødvendig av terrenginngrep for å oppnå ønsket standard. Det må ut fra omfanget av terrenginngrep også vurderes om det er behov for å kartlegge naturverdier på strekningen.

Forslagsstillers kommentar: Tas til etterretning. Det skal ikke gjøres omfattende tiltak i veien, men den vil utbedres/opprustes innenfor det man kan kalle normalt vedlikehold. Siden vedlikeholdet har vært fraværende i flere tiår, er traseen temmelig gjengrodd i dag. Dette er beskrevet i planbeskrivelsen.

Fylkesmannen mener det også bør problematiseres om det kan presse seg fram et behov for parkeringsplasser i området, og hvordan dette eventuelt kan løses.

Forslagsstillers kommentar: Det tilrettelegges ikke for parkering, da det ikke legges opp til at man skal benytte seg av bil for å besøke Rødnabbene. Et av grepene for å sørge for at dette ikke skjer, er nettopp å ikke tilrettelegge for bilbruk. Det skal imidlertid være mulig å kjøre dit i forbindelse med nyttetransport, nødsfall og ved persontransport av bevegelseshemmede.

Østfold fylkeskommune (nå Viken) mener det må være en forutsetning at tiltaket ikke legger til rette for økt bilbruk. Rødnabbene ligger innenfor gangavstand til Halden sentrum, og tilreisende må gis anledning til å ta seg frem til fots eller med sykkel på en trygg måte. Det bør etableres

sykkelparkering, gjerne med lademulighet for el-sykkel. Det fremkommer av varselet at veien inn på området ikke er tenkt å fungere som kjøreadkomst for publikum. Dette må sikres gjennom reguleringsbestemmelsene. Vi fraråder at det legges til rette for parkering av bil, og anbefaler at adkomsten sperres av for biltrafikk med låsbar bom.

Forslagsstillers kommentar: Det tilrettelegges ikke for bilbruk for turer til Rødnabbene, hverken i form av parkeringsplasser eller vegstandard. Det vil være upraktisk, og på deler av turen umulig, å benytte bil for å nå Rødnabbene. Det kan være aktuelt å sperre vegen med låsbar bom. Rødnabbene vil bli et egnet sykkelmål, og sykkelparkering/lademulighet vurderes. SG Arkitekters kommentarer til innspillet fra Halden Arkitektkontor datert 21.03.2017

Temaene som trekkes fram i korrespondansen det refereres til glir inn i hverandre og er til dels gjentakende. Av historikken Halden arkitektkontor referer til er det bare varsel om oppstart av planarbeid (14.02.2017) som har relevans i plansaken. De resterende henvisningene behandles som andre saker eller danner utgangspunktet for oppstartsvarselet som er sendt ut. Vi har med oppstartsvarselet bedt om innspill til planarbeidet, ikke merknader til pågående byggesaksbehandling, og velger derfor å ikke kommentere disse i samband med reguleringen av området. Merknadene/innspillene kommenteres ellers punktvis nedenfor.

Halden arkitektkontor påpeker at tiltakshaver beskriver adkomsten som både sti og vei, og at dette er egnet til å skape forvirring. Deler av adkomstvegen er eksisterende veg, mens de siste meterne av vegen som kjent er gjengrodd slik at den i dag framstår som en sti. I varsel til oppstart av planarbeid omtales adkomsten også som «den eksisterende vegen/stien». Videre framkommer det at intensjonen med planarbeidet er å «...utbedre dagens adkomst slik at den bli kjørbær for f. eks. en ambulanse i sommerhalvåret. Vegen skal ikke framstå som kjøreveg og er ikke ment å fungere som kjøreadkomst for publikum...». Oppstartsvarselet beskriver med dette både tiltaket og den eksisterende situasjonen på en åpen og konkret måte. Det er ikke vanlig eller påkrevet å gi detaljerte beskrivelser av de stedlige forholdene i et oppstarts varsel. I det videre planarbeidet vil den eksisterende situasjonen rutinemessig beskrives mer inngående og kartfestes slik at ingen lar seg forvirre. Det framkommer at adkomsten til Rødnabbene tidligere ikke har framstått som noen veg.

Det henvises til gamle flyfoto og økonomisk kartverk fra 1960 der adkomsten er markert med symbolet for sti, og at det i skylddelingsforretningen er vist til «gangstien». Vi har mottatt vitnesbyrd som tilsier at atkomsten tidligere har vært kjørbær for f. eks. motorsykler, og dermed har framstått som noe mer enn en sti.

Intensjonen med planarbeidet er ikke å regulere en konvensjonell kjøreveg for allmenn motorisert ferdsel, men å oppruste deler av vegen for å kunne betjene utrykningskjøretøy og frakte bevegelsehemmede. Videre heter det at «Planmyndigheten har lagt til grunn for at reguleringsarbeidene kan igangsettes at det foreligger en tinglyst rett til bygging av kjørevei over Eskeviken Gård på strekningen fra offentlig vei og frem til Rødnabbene». Her vrir Halden arkitektkontor på planmyndighetens formuleringer slik at den tillegges motiver som i hverken framkommer i referatet fra oppstartsmøtet eller inngår i planinitiativet.

I møterefateratet konstaterer planmyndigheten kort at «Forslagsstiller presiserte at de har en tinglyst veirett over eiendom gnr.158, bnr.1 fram til Rødnabbene (gnr158, bnr.31)». I og med at det foreligger en tinglyst rett kan det ikke være tvil om dette forholdet er avklart. Spørsmålet er vel mer hvilken funksjon/omfang adkomsten er ment å ha, og hva den tinglyste retten gir grunnlag for.

At det gis rett til kjøreatkomst er avklart gjennom rettsvesenet. Tre dommer, èn i tingretten og to i lagmannsretten, har samtlige slått fast til at den tinglyste veiretten gir rett til motorisert ferdsel og til å vedlikeholde veien som grunnnet lite bruk har vokst igjen. Planinitiativet skisseres det at intensjonen er å legge til rette for gang- og sykkeltransport med mulighet for utrykningskjøretøy.

Intensjonen i arealbruken er ikke nødvendigvis i strid med formålet i kommuneplanens arealdel selv om den kanskje var litt upresist formulert i varselet. Halden arkitektkontor foreslår å benytte SOS-kategoriene «Beverting 1330», «friområde 3040», «turveg 3031» og «badeplass 3041», «1170 – Fritid/ turistformål». Flere av disse kategoriene kan være aktuelle og bedre dekkende enn «tjenesteyting 1160», noe som vil utredes videre i planprosessen. Vi har valgt å bruke «beverting 1330», «badehus 1589), samt (badeplass 3041), da dette er dekkende for den ønskede arealbruken. Halden arkitektkontor påpeker at det varslede planområdet skal behandles etter KU- forskriftens §2 som følge av det varslede arealets størrelse. Forskriftens §2d omhandlet imidlertid «nye områder til utbyggingsformål». I mellomtiden er en ny forskrift gjort gjeldende. Intensjonen med reguleringsplanen er ikke å bygge noe nytt, men å rehabilitere den eksisterende bebyggelsen med tilhørende adkomst. Det nedbrente badehuset vil også gjenreises. Av driftshensyn er det helt nødvendig å føre opp et nybygg. De aktuelle byggetiltakene vil omfatte et beskjedent areal. Både kommunal og regional myndighet støtter vurderingen. Halden arkitektkontor mener en forespeilet reguleringsplan ikke vil kunne la seg gjennomføre som følge av at grunneier ikke vil avstå grunn for reguleringen av en kjørevei. Videre mener Halden arkitektkontor at ekspropriasjon vil være eneste mulighet for å gjennomføre tiltaket og at det offentlige neppe vil igangsette en ekspropriasjonsprosess i denne saken. Vi støtter den sistnevnte vurderingen, men det er jo heller ikke snakk om å «avstå» areal til en veg siden det allerede foreligger en veirett. Hensikten med reguleringen er bl.a. å kartfeste veien og presisere hvilken funksjon den skal ha. Sett i lys av usikkerhetene rundt veien er det behov for en regulering for å avklare arealbruken og stadfeste innholdet i det privatrettslige grunnlaget gjennom en regulering. Restaurering og normal drift av Rødnabbene er ikke avhengig av kjøreadkomst, og følgelig er ikke en gjennomføring av planen avhengig av en ekspropriasjon. For å forenkle adkomstforholdene for f. eks. utrykningskjøretøy og for øke tilgjengeligheten for syklende og gående hadde det vært gunstig å ruste opp adkomsten til Rødnabbene.

Som Halden arkitektkontor påpeker er restaureringen en artig og tiltalende idé som kan vekke nostalgiske minner hos de eldre delene av befolkningen. Samtidig kan også tilflyttende og kommende generasjoner oppleve Rødnabbene som et utfartssted for bading og dansetilstelninger.

Våre vurderinger

I reguleringsplanforslaget som nå er utlagt på høring inngår angjeldende vei, med formål veg, og i § 5.1b) står det at «Vei SV2 er felles for tilknyttede eiendommer.»

I § 5.1c) står det at veien skal være tilgjengelig for landbruksformål, utrykningskjøretøy og nyttetransport.

I reguleringsarkitektens (SG arkitekter, 24.06.2019) gjennomgang av vårt innspill til varsel om regulering, står det at de har mottatt vitnesbyrd om motorsykelkjøring, og at dette tilsier at adkomsten har vært noe mer enn en sti.

Videre mener reguleringsarkitekten av det vris på planmyndighetens tidligere formulering. Reguleringsarkitekten viser også til dommer i rettssystemet. Reguleringsarkitekten slår videre fast at det i planinitiativet er gang- og sykkeltransport og mulighet for utryknings- kjøretøy som er lagt til grunn for reguleringsplanen.

Vi viser til at dette nå allikevel er utvidet i reguleringsforslagets § 5.1c. Dette stemmer ikke overens med det som står i SG sitt notat fra juni i fjor. Reguleringsbestemmelsene, planbeskrivelse og plankart er datert 26.februar 2020, mens notatet med svar og gjennomgang er datert 24.juni 2019. Det fremstår som om SG har glemt å oppdatere notatet i forhold til det som ble det faktiske og endelige resultatet i kart og bestemmelser i slutten av februar 2020 – som ble behandlet og lagt ut på høring.

Dermed blir tiltakshavers kommentarer i forhold til Fylkesmannens og Fylkeskommunens uttalelser også misvisende når det gjelder spørsmålet om formål og bruk av ny regulert vei til Rødnabbene.

Forslagsstillers kommentar: *Det stemmer at gjennomgangen av innspill ble gjort før det endelige planforslaget var endelig utarbeidet, noe som er helt naturlig og nødvendig da innspillene jo skal legges til grunn for planutarbeidelsen. Dokumentet er for øvrig sist revidert 11.10.2019. Med tanke på notatets vurdering av veien og de endelige bestemmelsene kan vi ikke se hva som er det store avviket. I våre kommentarer til fylkesmannen og fylkeskommunen framkommer det at:*

«Det skal ikke gjøres omfattende tiltak i veien, men den vil utbedres/opprustes innenfor det man kan kalle normalt vedlikehold. Siden vedlikeholdet har vært fraværende i flere tiår, er traseen temmelig gjengrodd i dag.»

«Det tilrettelegges ikke for parkering, da det ikke legges opp til at man skal benytte seg av bil for å besøke Rødnabbene. Et av grepene for å sørge for at dette ikke skjer, er nettopp å ikke tilrettelegge for bilbruk. Det skal imidlertid være mulig å kjøre dit i forbindelse med nyttetransport, nødsfall og ved persontransport av bevegelseshemmede.»

«Det tilrettelegges ikke for bilbruk for turer til Rødnabbene, hverken i form av parkeringsplasser eller vegstandard. Det vil være upraktisk, og på deler av turen umulig, å benytte bil for å nå Rødnabbene. Det kan være aktuelt å sperre vegen med låsbar bom. Rødnabbene vil bli et egnet sykkelmål, og sykkelparkering/lademulighet vurderes.»

I forslag til reguleringsbestemmelsene 5.1 c), heter det at: «Vei SV2 skal avstenges med bom. Veien skal være tilgjengelig for landbruksformål, utrykningskjøretøy og nyttetransport.»

Alle disse momentene kommer fram i våre kommentarer til innspill i saken. Vi gir inntrykk av at veien ikke skal være åpen for publikum, men at den skal opparbeides slik at den til nød er kjørbær. I praksis vil dette da innebære at veien må stenges med bom (slik bestemmelsene krever), og at vegen skal opparbeides slik at den er egnet i landbrukssammenheng og for nyttetransport/beredskap. En kan da kjøre inn med traktor, ATV eller en 4-hjulstrekket med høy bakkeklaring. Veien skal ikke åpnes for publikum med personbiler. Det opparbeides ikke parkeringsplasser inne ved selve Rødnabbene, og veien er så smal at det ville oppstått problemer om to personbiler møtte hverandre.

Vi kan ikke se hva som er misvisende med framstillingen i notatet VS det endelige planforslaget, annet enn at ordet «nyttetransport» ikke framgår i vår kommentar til Halden arkitektkontor. Siden ordet brukes andre steder i notatet, ansees ikke dette som noen forseelse. Det er forklart at veien skal opprustes til å kunne fungere for utrykningskjøretøy, noe som burde være tilstrekkelig forklarende for hvilke tiltak som må utføres med veien.

Reguleringsarkitekt/ tiltakshaver mener Halden Arkitektkontor tar feil, når det hevdes at reguleringsplanen ikke vil kunne la seg gjennomføre, som følge av at grunneier ikke vil avstå grunn til kjørevei, med mindre det gjennomføres ekspropriasjon med hjemmel i vedtatt reguleringsplan. Reguleringsarkitekt/ tiltakshaver opplyser videre at hensikten med å regulere veien er å kartfeste den, presisere hvilken funksjon den skal ha, og videre at det sett i lys av usikkerheten rundt veien er behov for at reguleringsplanen stadfester arealbruk og privatrettslig grunnlag.

Reguleringsarkitekten opplyser videre at restaurering og normal drift av Rødnabbene ikke er avhengig av kjøreadkomst, og at planens gjennomføring dermed følgelig ikke er avhengig at en

ekspropriasjon. Det er for å forenkle adkomstforholdene for gående og syklende samt utrykningskjøretøy det hadde vært gunstig å ruste opp adkomsten til Rødnabbene.

Dette korresponderer ikke med at forslag til regulering utlagt på høring nå faktisk vil åpne for bygging av en regulær vei på annenmanns grunn, som skal være felles for eier av Rødnabbene og eiere av Eskeviken gård. Denne veien skal ifølge planforslaget nyttes til landbruksformål, utrykningskjøretøy og «nyttetransport». Det er med andre ord gjennom Plan- og bygningsloven, i form av eventuelt vedtak av en reguleringsplan, at politikerne i Halden kommunestyre vil åpne for dette.

***Forslagsstillers kommentar:** Dette er feil. Det er ikke snakk om bygging av en «regulær vei». Som det framgår av både plankart og bestemmelser, vil veien være av en slik standard at den ikke er egnet for personbiltransport. Veien skal som nevnt stenges med bom som i nødstilfelle kan åpnes. Den regulære driften av stedet vil ikke være avhengig av veiadkomst da persontransport og varelevering vil skje via båt.*

Etter vårt skjønn må det da videre være slik, at kommunen må iverksette ekspropriasjon av nødvendig grunn for bygging av slik ny kjørevei, og antagelig tiltransportere den til Sørлие, siden nåværende grunneier er motstander av dette. Det kan ikke legges til grunn at Sørлие eller Halden kommune har noe instrument for å tvinge nåværende grunneiere på Eskeviken Gård til å være med på å dele kostnader til opparbeidelse og videre drift og vedlikehold av denne «felles vei for tilknyttede eiendommer», som de verken har bruk for eller ønsker.

Vi viser til kommunens faglige svar på våre spørsmål gjengitt over, og antar at det juridisk sett er tvilsomt om kommunestyret kan vedta planen slik den foreligger, når man er kjent med de implikasjonene dette vil medføre. Hensikten med å vedta en reguleringsplan er å få gjennomført et tiltak, og at det slik sett er innbakt realisme i bakgrunnen for og hensikten med reguleringsplanen. Vi minner her om at tiltakshaver selv har uttrykt at «restaurering og normal drift av Rødnabbene ikke er avhengig av kjøreadkomst», og at det dermed ikke er behov for ekspropriasjon, implisitt bygging av en ny kjørevei frem til Rødnabbene.

***Forslagsstillers kommentar:** I og med at det finnes en veirett er ikke ekspropriasjon aktuelt.*

På vegne av grunneier og eier av Eskeviken Gård, Bjørg Molteberg, bes det derfor om at kommunen fjerner kjøreveien fra reguleringsplanen for Rødnabbene. Planområdet må avgrensnes til den faktiske eiendomsgrensen til eiendommen Rødnabbene 158/31, som eies av Amundsen og Sørлие AS.

Ellers bemerkes at prosjektet nå er endret fra å dreie seg om istandsetting og reetablering av en tidligere nedlagt virksomhet, til et nytt utvidet prosjekt basert på det gamle, men der det introduseres nye bygg (badstu og servicebygg) og flytebrygger.

JR, 14.07.2020