

Kunngjøring om planarbeidene ble utsendt med brev datert 29.11.2021. Høringsfrist 31.12.2021.

Gjennomgang av innspill til kunngjøring av oppstart av detaljregulering:
**Detaljreguleringsplan for Tistedal, kvartalet Bjerklundveien
– Orødveien – Tangenveien, Halden kommune
planID: G-379**

29.11.2021, Statsforvalteren i Oslo og Viken

Området ligger i Tistedal sentrum og innenfor tettstedsgrensa i fylkesplan for Østfold og det er positivt at det legges til rette for konsentrert boligbebyggelse. En restriktiv parkeringspolitikk er et av de viktigste virkemidlene for å påvirke reisemiddelvalg og redusere bilandelen. For å nå det nasjonale målet om at all vekst i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange, mener statsforvalteren at det ikke bør legges til rette for høy parkeringsdekning, og anbefaler at det planlegges for at flest mulig skal benytte gange, sykkel og kollektivtransport til og fra planområdet. Det bør tilrettelegges for mange sykkelparkeringsplasser av god kvalitet. Plassene bør være under tak, og stativene bør utformes på en slik måte at syklene enkelt kan låses fast.

Naturmangfold

Det er kartlagt alm i området. Arten er på Norsk rødliste for arter vurdert som sterkt truet (EN). Statsforvalteren ber om at det redegjøres for dette i planforslaget og at planforslaget ivaretar grønnsstruktur og eventuelle verdifulle trær.

Barn og unge, medvirkning og levekår

Ved planlegging for boliger må de rikspolitiske retningslinjene for barn og unge følges opp. Statsforvalteren viser spesielt til punkt 5b om tilstrekkelige lekearealer for barn i alle aldre. En vurdering av lekemulighetene i planområdet og i nærmiljøet for øvrig skal følge planforslaget, og tilstrekkelige arealer for lek må sikres i planprosessen. Trafikksikker skoleveg må utredes i planarbeidet.

Ved eventuell omregulering av område fra barnehage til bolig må det forutsettes at kommunen vurderer at det i et langsiktig perspektiv ikke er behov for areal til barnehage i området. Vi viser til de rikspolitiske retningslinjene hvor det står at kommunene skal avsette tilstrekkelige, store nok og egnede arealer til barnehager.

Boligsosiale hensyn

Statsforvalteren er opptatt av at boligsosiale hensyn ivaretas i kommunens samfunns- og arealplanlegging. Det boligsosiale arbeidet bør ses i sammenheng med den generelle boligpolitikken og by- og tettstedsutviklingen, og statsforvalteren ser det som positivt at det legges til rette for variert boligsammensetning.

Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

Det framgår av varslingsmaterialet at deler av varslingsområdet ligger i aktsomhetsområde flomfare. Statsforvalteren legger til grunn at grunnforhold og øvrige risiko- og sårbarhetsforhold utredes og ivaretas, i samsvar med Norges vassdrags- og energidirektorats veiledere.

Overvannshåndtering

Statsforvalteren minner om at håndtering av overvann i utgangspunktet skal skje med naturbaserte løsninger. Det forventes at episoder med kraftig nedbør øker vesentlig i både intensitet og hyppighet, og fører til mer overvann. Det er opplyst at vann i kjellere har vært et problem i området. I klimaprofilen for Østfold anbefales det et klimapåslag på minst 40 % på regnskylt med kortere

varighet enn 3 timer. Håndtering av overvann og bevaring/etablering av naturelementer/utearealer bør ses i sammenheng slik at man kan etablere overvannsløsninger som også bidrar positivt til naturmangfold og et spennende utemiljø.

Klimagassutslipp og energi

Statsforvalteren viser til statlig planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, samt plan- og bygningsloven § 3-1 bokstav g med krav om at planleggingen skal ta klimahensyn gjennom løsninger for energiforsyning. Statsforvalteren ber om at kommune og tiltakshaver prøver å legge til rette for dette og at miljøvennlige energiløsninger blir utredet.

Støy

I henhold til statsforvalterens kart er varslingsområdet noe støyutsatt fra vegtrafikk og jernbane og ligger i gul støysoner helt i nord. Støyforholdene må avklares så tidlig som mulig i planprosessen, slik at dette blir premissgivende for planlegging av bebyggelsen. Boenhetene bør tilfredsstillende anbefalte grenseverdier i tabell 2 i retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021).

Universell utforming

Statsforvalteren forutsetter at den videre planleggingen vektlegger prinsippene om universell utforming. Dette er forhold som det må redegjøres for i planutkastet og som bør eventuelt sikres fulgt opp gjennom egne planbestemmelser.

Følgende statlige planretningslinjer ser ut til å være relevante føringer for planarbeidet:

- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018).
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014).
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995).
- Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag (1994).

Ellers viser statsforvalteren til kommunens ansvar som planmyndighet, jf. Statsforvalterens forventningsbrev for 2021, datert 28. januar 2021, og tilhørende vedlegg med forventninger til kommunal arealplanlegging. Statsforvalteren anbefaler også nettsidene www.planlegging.no og www.miljostatus.no, og vil komme tilbake til saken når planen er på offentlig ettersyn, og vurdere om de nasjonale og regionale hensynene er fulgt opp.

Kommentarer:

Det planlegges for at flest mulig skal benytte gange, sykkel og kollektivtransport til og fra planområdet. Det tilrettelegges for sykkelparkeringsplasser av god kvalitet, med takoverdekning og låsemuligheter. Det legges opp til at planforslaget ivaretar grønnstruktur og eventuelle verdifulle trær. En vurdering av lekemulighetene i planområdet og i nærmiljøet for øvrig inngår i planbeskrivelsen, og tilstrekkelige arealer for lek sikres i planprosessen. Håndtering av overvann og bevaring/etablering av naturelementer/utearealer ses i sammenheng. Vurdering av støyforhold inngår i planbeskrivelsen. Universell utforming inngår som en del av planens forutsetninger.

21.12.2021, Viken fylkeskommune

Kommunen må vurdere hvilke formål som er hensiktsmessige i området, og hva som bør ligge innenfor planområdet. Det framgår at varslet område kan endres underveis i prosessen. Dersom planområdet utvides, må det varsles utvidelse av planområdet. Dersom planområdet reduseres, og fortsatt ivaretar tilstrekkelig med funksjoner, er det ikke krav om ny varsling.

I varselet står det at den nye planen blir en reguleringsendring av de to planene i området. Slik fylkeskommunen leser varselet for øvrig, skal de to planene bestå uendret, med unntak for dette nye området som reguleres på nytt.

Kulturarv- bygningsmiljø og landskap

Formålet med planen er fortetting av eksisterende småhusområde på ubebygde tomter og tidligere barnehagetomt, med konsentrert småhusbebyggelse.

Planområdet inngår i tettstedet Tistedalen, som har vokst frem ved Haldenvassdragets avslutning og hvor Femsjøen løper ut i elva Tista. Her har det vært industri i alle fall tilbake til 1800-tallet og mange av fabrikkbyggene eksisterer fortsatt. Stedet har også jernbanestasjon og har tradisjonelt vært et sentrumsområde.

Planområdet grenser inntil området i Tistedalen som innehar verneinteresse i regional og nasjonale sammenheng. Området beskrives slik i Østfold fylkesplans kartvedlegg: Østfold har vært et industrifylke, særlig i perioden 1860-1960. Tistedalen utgjør et helhetlig industri- og lokalsamfunn omkring Tistedalsfossen. Haldens Bomullsfabrikk, eller Mads Wiels Bomuldsfabrique, regnes ofte som Norges første fabrikk. Med 1813 som startår er den også svært tidlig ute i forhold til det store gjennombruddet for tekstilfabrikker i Norge som regnes fra midten av 1840-årene(--).

Planområdet grenser også til KULA-området Haldenvassdraget, Kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse. I Riksantikvarens rapport om KULA-landskapene framgår det at Landskapet ved Haldenvassdraget er utnyttet over lang tid. Den lange raden av store sjøer har skapt grunnlag for ulike næringer, som fangst, ferdsel, fløting, kraftproduksjon og forsvar. (--) I Tistedalen ved ra-landskapets sørlige avslutning ble tømmeret overført til vassdraget til bearbeiding i treforedlingsindustrien. Her finnes industriområder med teglsteinsbygninger fra sent 1800-tall, knyttet til treforedling og bomullsspinneri. (--)

Inntil og dels innenfor planområdet er det variert småhusbebyggelse fra ulike tiår på 1900-tallet og trolig også fra 1800-tallet. Det er bevart strukturer og grupper av hus/enkeltbygg, som er typisk for boligbebyggelsen på 1900-tallet. Det bør registreres hva slags bebyggelse og miljøer som finnes i området i dag, som enten ligger innenfor eller som grenser til planområdet. Denne informasjonen bør brukes bevisst i forbindelse med utformingen av planen. Det er bolighus/miljøer og villaeiendommer i området som det kan være viktig å bevare og ta hensyn til for ivareta Tistedalens særpreg og historie. Det bør tas hensyn til eksisterende strukturer og enkeltbygg, ved plassering, volum, material- og fargebruk for de nye boligene.

Kulturarv- arkeologi

Hensynet til automatisk fredete kulturminner: Det er ikke kjent automatisk fredete kulturminner som har behov for særlig vern i planområdet. Vi ber om at følgende tekst blir tatt 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 etc., skal arbeidet øyeblikkelig stanses og Viken fylkeskommune varsles, jf. Lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50, (Kulturminneloven) § 8.*

Samferdse

Trafikkanalyse

Det må gjennomføres en trafikkanalyse og redegjøres for dagens trafikksituasjon og endringer i trafikk tall som følge av utbyggingen planen legger opp til, for å avdekke eventuelle kapasitetsproblemer i eksisterende veinett. I trafikkanalysen bør det også gjøres en vurdering av trafikksikre løsninger, spesielt i kryss og avkjørsler. Det må utredes om planforslaget utløser behov for konkrete tiltak på fylkesveinettet og/eller kryss ved fylkesveien. En trafikkanalyse må utføres av aktører med trafikkfaglig kompetanse. Forslag til endringer på fylkesveinettet må ha grunnlag i trafikkanalyse. Dersom det avdekkes at det er behov for tiltak på fylkesvei, må det utarbeides byggeplan for tiltaket, som skal være godkjent av Viken fylkeskommune før arbeid på fylkesveien kan starte. Eventuelle behov for tiltak på fylkesveinettet må legges inn i planens bestemmelser som rekkefølgekrav. Som grunnlag for eventuell regulering av tiltak på fylkesveinettet må det også lages *en teknisk plan, som skal gjennomgås av Viken fylkeskommune før endelig planvedtak.*

Trafikksikkerhet

Det er viktig at valgte vei- og trafikkløsninger ivaretar trafikksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantgrupper. Adkomstveg og andre offentlige trafikkarealer bør dimensjoneres etter Statens vegvesens håndbøker og ta høyde for at alt fra renovasjonskjøretøy til de yngste skolebarna skal benytte trafikkarealene. Løsninger bør planlegges slik at store kjøretøy ikke trenger å rygge, og areal tiltenkt lekeplasser bør ikke plasseres i tilknytning til parkeringsarealer som baserer seg på ryggende kjøretøy.

Det er etablert boligbebyggelse i nærheten av planområdet. Anleggstrafikk i byggeperioden må dele veier med ordinær trafikk, herunder gående og syklende. Det er derfor viktig at det tilrettelegges for en trafiksikker anleggsperiode. I eventuelle krysningspunkt mellom anleggstrafikk og fortau/gang- og sykkelveger bør det sikres god sikt for førere av anleggsmaskiner mot myke trafikanter. Kryss og avkjørsler bør utformes (geometri og sikt) iht. Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming. Siktkrav i kryss og avkjørsler defineres som sikttrekanter, se for eksempel kapittel D.1.1.5 i håndbok N100. Disse tegnes inn (og målsettes) i kryss og avkjørsler. Den delen av sikttrekanten som eventuelt kommer utenfor regulert vegareal, reguleres som hensynssone.

Gående, syklende og kollektiv

Med henvisning til nasjonale og lokalpolitiske mål om at flere skal velge kollektiv, sykkel og gange som transportmiddel, mener fylkeskommunen at det må tilrettelegges for fotgjengere og syklistene. Dette gjøres blant annet i form av gode adkomstløsninger og interne, gjennomgående snarveger. Det bør undersøkes om og eventuelt hvordan traseer for syklende fra planområdet skal kobles på sykkelruter i planen Hovednett for sykkeltrafikk i Halden.

Parkeringsmulighet for sykkel både hjemme og ved aktuelle målpunkt har betydning for i hvilken grad sykkel oppleves som et reelt alternativ til bil. I tillegg har parkeringstilbudets kvaliteter betydning. Fylkeskommunen mener derfor det bør tas inn en planbestemmelse som setter et minimumskrav til antall sykkelparkeringsplasser og at det settes krav til kvaliteten på parkeringsplassene (under tak, med låsemulighet og nærhet til inngangsparti).

I planbeskrivelsen må det beskrives hvordan kollektivtransport betjener området. Det må redegjøres for gangavstander fra området til nærmeste kollektivholdeplasser og hvordan det skal tilrettelegges med gangsystemer ut av planområdet og til holdeplassene. Gangtraseer til holdeplasser bør være mest mulig direkte, slik at gående ikke opplever at de må ta «omveier».

Parkering

Valg av parkeringsløsninger for både bil og sykkel bør beskrives i planarbeidet. Dersom all bilparkering blir samlet på et sted i planområdet, vil trafiksikkerhet i større grad ivaretas internt. Det vil kunne stimulere til økt bruk av gange, sykkel og kollektivtransport. Det vil også kunne bidra til å hindre dårlig arealutnyttelse.

Barn og unge

Fylkeskommunen viser til rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen. I | 5 d) står det at det skal skaffes erstatningsareal dersom arealer som har vært brukt til lek for barn og unge, fjernes. Her har det vært barnehage på Bjerkelundveien 3, samt et tilgjengelig grøntareal på «snippen» mellom Orødveien og Bjerkelundveien og på det viste arealet med lekeplass på andre siden av Bjerkelundveien.

Fylkeskommunen mener det bør sees helhetlig på tilgjengelige leke- og uteoppholdsarealer i området, og om det bør lages offentlig tilgjengelig også innenfor området. Det må redegjøres for hvordan krav til uteoppholdsareal i kommuneplanens arealdel skal sikres innenfor planområdet.

Øvrige forhold

Det må redegjøres for hvordan flom og overvann skal ivaretas innenfor planområdet for å unngå skader på mennesker samt materielle skader.

I følge referat fra oppstartsmøte er den registrert en Alm innenfor området, som skal søkes ivarettatt. Ut fra street view ser det også ut som om det er andre større trær på området, blant annet en mulig blodbøk. Fylkeskommunen ber om at alma og annen vegetasjon registreres og sikres i plankart og bestemmelser. Det bør være en strategi for grøntområder og vegetasjon, både som buffersoner mellom bebyggelse/lekeareal mot veianlegg, innenfor planområdet, og som del av grøntstrukturen i området.

Oppsummering

Det må sees på hvordan planarbeidet forholder seg til planlagt fortetting i Tistedalen, og hvordan dette sees i sammenheng med verneverdier og trafikkløsningene i området. Fylkeskommunen har ingen flere innspill, men ber om at planen oversendes ved offentlig ettersyn.

Kommentarer:

Det tas hensyn til eksisterende strukturer og enkeltbygg, ved plassering, volum, material- og fargebruk for de nye boligene. Fylkeskonservatorens forslag til bestemmelse fremgår allerede av gjeldende lovverk (kulturminneloven), som gjelder uavhengig om området er regulert eller ikke, slik at det er unødvendig å gjenta lovens ordlyd i form av en reguleringsbestemmelse.

Endring fra en tidligere sentral 4-avdelings kommunal barnehage, til noen sentrumsboliger i Tistedal medfører ikke en trafikkøkning, men en reduksjon i trafikkbelastningen, herunder også for fylkesveikrysset. Formålet med det private reguleringsforslaget er ikke å endre på et offentlig veitrafikkssystem. Dette anses i så fall som en offentlig oppgave. Tiltaket vil ikke innebære forverrede konsekvenser. Tidligere var det stor trafikk til og fra barnehagen ved morgen/ ettermiddag (levering og henting av barn), mens det etter formålsendringen vil bli en vesentlig reduksjon.

Reguleringsendringen innebærer ikke tiltak på fylkesveinettet. Det tilrettelegges for fotgjengere og syklist. Det tilrettelegges for sykkelparkeringsplasser av god kvalitet, med takoverdekning og låsemuligheter. Området vil benytte seg av det eksisterende kollektivsystemet i Halden og Tistedal. Det er ikke aktuelt å etablere flere eller nye holdeplasser innenfor planområdet som følge av reguleringsendringen.

Det sees helhetlig på tilgjengelige leke- og uteoppholdsarealer i området. Kommuneplanens arealdel krav til uteoppholdsareal legges til grunn.

07.12.2021 Statens vegvesen

Universell utforming

Universell utforming er nedfelt i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven. I § 1-1 heter det at prinsippet om universell utforming skal ligge til grunn for planlegging og kravene til det enkelte byggetiltak. Dette betyr at likeverdige muligheter til samfunnsdeltakelse skal fremmes gjennom plan- og bygningslovens system og bestemmelser. Universell utforming er en samfunns kvalitet med særlig betydning for personer med funksjonsnedsettelse, jf. regjeringens handlingsplan for bærekraft og like muligheter – et universelt utformet Norge 2021-2025 og regjeringens veileder i universell utforming (mai 2021). Vegkontoret viser også til like-stillings- og diskrimineringsloven som trådte i kraft 1. januar 2018.

Reguleringsplanen må redegjøre for og vise hvordan universell utforming ivaretas, for eksempel skal transportsystemet være universelt utformet. Vegkontoret viser til hefte med tips, erfaringer og gode råd knyttet til universell utforming og forslag til reguleringsbestemmelser i rapporten om universell utforming og reguleringsbestemmelser.

Nasjonal transportplan fremhever også hensynet til barn og unge i et eget kapittel, og legger føringer om at flest mulig skal kunne sykle og gå til skolen. Dette må skje gjennom planlegging av transportsystemene, og det er viktig å vektlegge at universell utforming ikke bare er til fordel for de som har behov for slik tilrettelegging, det innbyr også alle til å gå og sykle mer.

Vegkontoret viser også til kommuneplanens arealdel 2011-2023, bestemmelse § 7 bokstav a, og § 11 om krav til parkering.

Arealutnyttelse

Ut fra statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging skal det i by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. I områder med stort utbyggingspress bør det legges til rette for arealutnyttelse utover det som er typisk. Samtidig bør hensynet til gode uteområder, lysforhold og miljøkvalitet tillegges vekt, i tråd med statlige normer og retningslinjer.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Planområdets beliggenhet og nærhet til sentrum, sykkelvegruter og bussholdeplasser gjør at vi oppfordrer til høy utnyttelse av arealene.

Syklende og gående

Det er en overordnet nasjonal strategi om å øke andelen syklende, jf. Nasjonal sykkelstrategi – Sats på sykkel! Sykling gir god helse, sykling er bra for miljøet og sykling er god samfunnsøkonomi. For å oppnå dette er det blant annet viktig å etablere sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder, herunder å sørge for sikker sykkelparkering.

Planen bør derfor vise hvordan den kan knyttes til rutenettet som inngår i «Plan for hoved-nett for sykkeltrafikk i Halden». Det bør videre tas inn en reguleringsbestemmelse som setter minimumskrav til antall sykkelparkeringsplasser, krav om plassering nær inngangsparti, krav til standard ved at plassene skal ha tak og at det skal være mulig å låse fast syklene. Det bør også tilrettelegges for lading av elsykler, jf. kommuneplanens arealdel 2011-2023, § 11 bokstav a om sykkelparkering utenfor Halden sentrum.

Statens vegvesen har utarbeidet en Nasjonal gåstrategi. Strategien har to hovedmål om at det skal være attraktivt å gå for alle og at flere skal gå mer. Økt gange vil medføre redusert biltrafikk og gi positive helseeffekter. Dette omfatter først og fremst gåing i nærmiljøet der folk bor og i byer og tettsteder. Det er her flest går i hverdagen og det største potensialet for økt gåing ligger.

Ved riktig utforming av fysiske omgivelser kan man legge til rette for mer gåing, f.eks. vil snarveger (stier, trapper og forbindelser gjennom bebyggelse) fungere som supplement til resten av gangnettet. Snarvegene bidrar til effektive og raskest mulige gangforbindelser. Der en snarveg er hovedløsningen, må denne ha universell utforming.

Vi anbefaler at tiltakskatalogen for transport og miljø benyttes i videre planarbeid for å tilrettelegge for sykkel og gange.

Parkering

Parkeringsavgifter og tilgang til parkeringsplasser har stor betydning for bilbruken.

Parkeringsbegrensning bør derfor i større grad brukes som trafikkregulerende virkemiddel. Det bør settes maksimaltall for antall parkeringsplasser, jf. kommuneplanens arealdel 2011-2023, § 11 om krav til parkering utenfor Halden sentrum.

Kollektivtrafikk

Det må utredes hvordan planområdet kan betjenes av kollektivtrafikk. Beskrivelsen bør også omfatte gangforbindelser og avstander til relevante stoppesteder. Økt bruk av miljøvennlig transport i byene vil gi bedre bymiljø, klima og framkommelighet. God framkommelighet i byene er viktig for både nærings- og persontransport. Dette gir også synergieffekter i form av bedre folkehelse.

Støy

Støy bidrar til mistrivsel og svekket helsetilstand. Støy forstyrrer blant annet nattesøvn og hindrer kommunikasjon, konsentrasjon og læring. Det er påvist at støy kan gi kortvarige fysiologiske forandringer som er typiske for psykisk stress. Helseplager grunnet støy er det miljøproblemet som rammer flest personer i Norge. Trafikkstøy må utredes tidlig i planprosessen for å få oversikt over støyutfordringene. Nødvendige avbøtende tiltak innarbeides i plan og bestemmelser, jf. Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021 og veileder M-2061, jf. også kommuneplanens arealdel 2011-2023, § 6 bokstav d og § 9 bokstav c (leke-plasser). Statens vegvesen har kartlagt støyutsatte områder langs riks- og fylkesveger. Disse kartene finnes på nettsiden: Støysoner for riks- og fylkesveger.

Byggegrenser

I utgangspunktet bør alle reguleringsplaner angi byggegrenser mot offentlig veg. Grensene kan vises på kartet som juridiske linjer, men det er gjennom reguleringsbestemmelsene grensene får rettsvirkning ved at bestemmelsene må klargjøre om de juridiske linjene er bindende eller om de bare er en illustrasjon eller en retningslinje. Byggegrensen må altså inngå i bestemmelsene til planen, og ikke bare på plankartet. Byggegrenser skal ivareta hensynet til trafikksikkerheten, vedlikeholdet og driften av vegen, arealbehov ved utbedring av vegen, og miljøet langs vegen.

Trafikksikkerhet

Det er viktig at valgte løsninger ivaretar trafikksikkerhet og framkommelighet for alle trafikantgrupper. Samtidig bør det utvikles gode interne trafikksystem for å hindre farlige

situasjoner. Vegkontoret anbefaler at alle offentlige trafikkarealer dimensjoneres etter Statens vegvesens håndbøker, og tenker da spesielt på fri sikt i kryss og avkjørsler. Løsninger bør planlegges slik at store kjøretøy ikke trenger å rygge, og areal tiltenkt lekeplasser bør ikke plasseres i tilknytning til manøvreringsarealer for renovasjonskjøretøy eller parkeringsarealer som baserer seg på ryggende kjøretøy.

Vegkontoret vil også peke på at Nasjonal transportplan 2022—2033 inneholder et eget kapittel om Barnas transportplan. Regjeringen vil blant annet:

- gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen

Barnas transportplan inneholder tydelige forventninger om at føringene følges opp i regional og lokal planlegging. Trafikksikkerhetsarbeidet skal favne bredt, fra trygge skoleveger og nærmiljøer til styrket kunnskap om trafikksikkerhet i barnehage og skole. På denne bakgrunn er barn og unge prioriterte innsatsområder i tiltaksplanen.

I planen presiseres det at barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafikksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov. Areal- og transportplanleggingen har hatt stor betydning for ulykkesutviklingen i bebygde strøk. Gjennomgangstrafikken er mange steder ledet utenom etablerte boområder. Samtidig er en økende andel av befolkningen bosatt i områder som er planlagt fra grunnen av, og der hensynet til trafikksikkerheten har vært en sentral del av planleggingen. Fortsatt vektlegging av hensynet til trafikksikkerhet i areal- og transportplanleggingen er nødvendig dersom den positive trenden med færre drepte og hardt skadde skal fortsette.

Barn og unge har en lovfestet rett til å bli hørt i all plan- og byggesaksbehandling. Dette ivaretas i dag gjennom diverse kartleggingsprosesser. Mange fylkeskommuner og kommuner har etablert Ungdommens fylkesting og Barnas kommunestyre for å gi aldersgruppen mulighet til å påvirke i saker som gjelder egne levekår. Det er viktig at disse foraene er aktive ved behandling av saker som gjelder barn og unges trafikksikkerhet. Vegkontoret viser også til Haldens Kommunedelplan for trafikksikkerhet 2018 - 2029

Kryss og avkjørsler

Kryss og avkjørsler bør utformes (geometri og sikt) iht. Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming, kapittel E.1. Siktkrav i kryss og avkjørsler defineres som sikttrekanten, se for eksempel kapittel E.1.1.5 i håndbok N100. Disse tegnes inn (og målsettes) i alle kryss og avkjørsler. Den delen av sikttrekanten som eventuelt kommer utenfor areal regulert til vegformål, reguleres som hensynssone (sikringssone H140).

I tillegg bør det tas inn en bestemmelse om at det innenfor sikttrekanten ikke skal være eventuelle sikthindringer (som for eksempel vegetasjon eller snø) som er høyere enn 0,5 m over kjørebanelnivå. Enkeltelement som trær, stolper eller liknende som ikke er sikthindrende, kan stå innenfor sikttrekanten.

Trafikkanalyse

Det bør gjennomføres en enkel trafikkanalyse for å utrede trafikale konsekvenser med tanke på dimensjonering og valg av løsninger. Analysen bør omfatte vurdering av trafikksikkerhet og trafikkavvikling i kryss og avkjørsler. Trafikkanalysen gir også grunnlag for vurdering av fremtidige støyforhold.

Kommentarer:

Universell utforming inngår som del av planens forutsetninger. Det er lagt opp til høy utnyttelse av arealene. Det tilrettelegges for sykkelparkeringsplasser av god kvalitet, med takoverdekning og låse- og lademuligheter. Med sin beliggenhet i Tistedal sentrum er området allerede tilknyttet eksisterende offentlig system for gående, syklende og kollektivreisende.

Byggegrensen inngår i bestemmelsene til planen, og ikke bare på plankartet.

Formålet med det private reguleringsforslaget er ikke å endre på et offentlig veitrafikkssystem. Dette anses i så fall som en offentlig oppgave. Tiltaket vil ikke innebære forverrede konsekvenser. Tidligere

var det stor trafikk til og fra barnehagen ved morgen/ ettermiddag (levering og henting av barn), mens det etter formålsendringen vil en vesentlig reduksjon. Reguleringsendringen innebærer ikke tiltak eller endrede negative konsekvenser for riksveinettet.

28.09.2021 NVE

Planområdet befinner seg i område med tykke marine avsetninger, jf. NGUs løsmassekart (www.ngu.no). Skredfaren må derfor utredes og ivaretas i tråd med sikkerhetskravene for skred i byggeteknisk forskrift (TEK17) § 7-3, jf. pbl. § 28-1.

For å få en fullstendig oversikt over hvordan man kan ta hensyn til NVEs tema i reguleringsplanen anbefaler NVE å bruke deres internettsider for arealplanlegging. Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå. NVE vil særlig vise til Kartbasert veileder for reguleringsplan. Veilederen leder brukerne gjennom alle NVEs fagområde, og gir verktøy og innspill til planarbeidet. Den som utarbeider planen, har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE. NVE ber om at alle plandokument blir sendt elektronisk til NVE.

NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Etter en faglig prioritering gir NVE bistand til de kommunene som har størst behov.

01.10.2021 Elvia AS

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

Anlegg med spenning til og med 22 kV inngår i distribusjonsnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av områdekonsesjon.

Anlegg med spenning til og med 1000 V inngår i distribusjonsnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av områdekonsesjon.

Elvia har lavspent luftledning med tilhørende master innenfor planområdet som vi ber om at det blir tatt hensyn til. Blank ledning (uisolert) har et byggeforbudsbelte på 1,5 meter fra strømførende ledning. Ingen bebyggelse kan tillates innenfor definert byggeforbudssone. I tilfeller hvor en linje er belagt (isolert), er det tillatt med bygg under linjen dersom vertikal avstand er over 2,5 meter. Det må ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører oppfylling av terrenget som fører til redusert høyde opp til luftledningen.

Elvia har lavspent kabelanlegg samt kabelfordelingsskap innenfor planområdet som ber om at det blir tatt hensyn til. Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det er imidlertid viktig at fremtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler.

Elvia har høyspent kabelanlegg innenfor planområdet som vi ber om at det blir tatt hensyn til. Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det er imidlertid viktig at fremtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler.

Det fremkommer ikke tilstrekkelige opplysninger i varselet til at Elvia kan foreta en vurdering av om det er behov for en ny nettstasjon eller ikke for å forsyne planområdet. Nettselskapet forutsetter at

forslagsstiller tar kontakt i god tid slik at Elvia kan foreta en effektvurdering av planområdet og dermed avklare om det er behov for en ny nettstasjon.

For å sikre strøm til ny bebyggelse, kan det bli behov for å sette av arealer til å etablere en ny nettstasjon innenfor planavgrensningen.

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

Dersom reguleringsplanen ikke har satt av areal til nettstasjon, ber nettselskapet om at følgende presiseres i planbestemmelsene:

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

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

Elvia ser at det ofte ikke blir tatt hensyn til avstandskravene når nye bygninger planlegges og oppføres. Dette skaper utfordringer både for grunneiere og for nettselskapet. Det er derfor viktig å synliggjøre byggegrenser mot nettstasjoner i reguleringsbestemmelsene.

Nettstasjoner kan også etableres i egne rom i bygg. I tilfeller hvor effektbehovet er over 1250 A (ampere), er det krav om at nettstasjonen må etableres som rom i bygg. Størrelsen på rommet må være minimum 16 kvm og ingen vegg må være kortere enn 4 meter. Rommet må være i første etasje i bygget, og det stilles særskilte krav til direkte adkomst, utforming av rommet, ventilasjon m.v. Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket. Kostnadene inkluderer eventuelle kostnader til erverv av nye stedsevarige (evigvarende) bruksrettigheter.

Det er viktig at det planlegges slik at ny bebyggelse og anlegg ikke kommer i konflikt med nettselskapet sine anlegg, dette gjelder særlig høyspenningsanlegg. Dersom planen forutsetter at eksisterende elektrisk nett må flyttes eller legges om, må det settes av arealer til nye traseer og/eller nettstasjon(er). Nye traseer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det nettselskapet har til de eksisterende traséene/nettstasjonene.

Vedlagt kart viser kun omtrentlig plassering av anlegget i terrenget. For å få lokalisert kabelens nøyaktige plassering i terrenget, må det bestilles kabelpåvisning. Vedlagt kart kan brukes under følgende forutsetninger:

- Brukes kun som underlag for forespurt planarbeid
- Bør slettes etter bruk - husk at nettet endrer seg kontinuerlig
- Må ikke oversendes andre utenforstående uten netteiernes samtykke eller offentliggjøres

Nettselskapet gjør oppmerksom på at spenningsnivået for ledningsanleggene ikke må påføres i planen, herunder plankartet. Vedlagt kart er følgelig unntatt offentlighet. Kraftledninger skal på kart ha en enhetlig utforming, uavhengig av spenningsnivå og eventuelle fysiske forskjeller. Parallele ledninger som går i samme trasé, skal tegnes som én ledning. Kabler under bakken tegnes ikke inn på kartet. Selskapet viser i denne sammenheng til Forskrift om forebyggende sikkerhet og beredskap i energiforsyningen (beredskapsforskriften) § 6-2, og NVEs Veiledning til forskrift om forebyggende sikkerhet og beredskap i energiforsyningen, pkt. 6.2.9.

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

Dersom det skulle være noen spørsmål til uttalelsen ber vi om at disse rettes skriftlig. Alle tekniske spørsmål må rettes til firmapost@elvia.no da disse skal behandles av en annen avdeling i Elvia.

20.12.2021 BaneNOR

Selve utbyggingsområdet vil ligge over 60 m fra nærmeste spormidt og Bane NOR har ingen merknader til denne delen av planforslaget. Lekeplassen ved Bjerklundveien er inkludert i planavgrensningen, BaneNOR gjør dermed tiltakshaver oppmerksom på at en mindre del av arealet nærmest jernbanen ligger i gul støysone. Dersom planforslaget legger opp til tiltak på delen av planområdet som ligger nærmere spor enn 30 meter, kan det være nødvendig å søke tillatelse etter jernbaneloven § 10.