

Kunngjøring om planarbeidene ble utsendt med brev datert 24.09.2021. Høringsfrist 24.10.2021.

Gjennomgang av innspill til kunngjøring av oppstart av detaljregulering:

Fjellås boligfelt, planID: G-735

20.10.2021, Statsforvalteren i Oslo og Viken

Boligtettheten i planområdet må vurderes opp mot planområdets beliggenhet, ca. 4 km sør for Halden sentrum. Infrastrukturen i dette området ser ut til å være lite tilrettelagt for annen transport enn bil. Statsforvalteren ber om at det i planforslaget redegjøres for kollektivtilbud og gang- og sykkelveier til sentrum og til skole/nærbutikk. Det bør vurderes om det kan etableres felles parkeringsplass slik at totalt areal beslaglagt til parkering reduseres, da man ved en slik løsning kan ta høyde for at ikke alle husstander har to biler.

Det bør tilrettelegges for sykkelparkeringsplasser av god kvalitet. Disse bør være under tak, og stativene bør utformes på en slik måte syklene kan låses fast.

Støyforholdene må avklares så tidlig som mulig i planprosessen, slik at dette blir premissgivende for planlegging av bebyggelsen. Alle boenhetene bør tilfredsstillende anbefalte grenseverdier i tabell 2. Dette innebærer at støynivå på utearealer og utenfor vinduer til støyfølsom bruk ikke skal overstige grenseverdiene. Reguleringsbestemmelsene må sikre at boligene ikke får et støynivå som overstiger anbefalte grenseverdier. Om det er behov for støyskjerming nær støykilden skal dette ivaretas i plankart og/eller bestemmelser, inkludert rekkefølgekrav. Det bør også vurderes bestemmelser om bygg- og anleggsstøy i henhold til anbefalte grenseverdier i tabell 4 i T - 1442/2021.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995) må legges til grunn i det videre planarbeidet. Vi 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. Det må også redegjøres for trafiksikker skolevei. Vi forventer videre at det planlegges for at leke- og uteareal ikke får høyere støynivå enn anbefalte grenseverdier, og at det i reguleringsbestemmelsene settes krav til dette, i tillegg til trafiksikker atkomst, solforhold og universell utforming.

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.

Statsforvalteren ber om at miljøvennlige energiløsninger blir utredet som en del av planarbeidet og at dette inngår som en del av planbeskrivelsen.

Statsforvalteren viser til DSBs veileder *Samfunnsikkerhet i kommunens arealplanlegging*, ber om at ROS-analysen følger planforslaget ved offentlig ettersyn, samt at eventuelle nødvendige tiltak mot uønskede hendelser blir innarbeidet gjennom bestemmelser i planen.

Statsforvalteren anbefaler å ta i bruk Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) *kartbaserte veiledning for reguleringsplaner* i forbindelse med planarbeidet, og viser ellers til relevante veiledere utgitt av NVE, deriblant *Sikkerhet mot kvikkleireskred nr. 1/2019*.

Kommentarer:

Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging: I planen er det innarbeidet felles parkeringsområde (car-porter) slik at totalt areal til kjøreadkomst og parkering reduseres (minimere

ikke-permeabel overflate). Det redegjøres for kollektivtilbud og fortau til skoleområdet, samt sentrum og nærbutikk i planbeskrivelsen.

Støy: Det er lagt inn bestemmelser vedrørende støy i reguleringsbestemmelsene. Temaet blir også gjennomgått i planbeskrivelsen. ÅDT (årsdøgnetrafikk) ved Brattskott er ca. 1200 (nord for planområdet), og før «Gamle Folkvang» (Folkets hus) ca.200.

ÅDT på 200 på Hovsveien tilgrensende planområdet er så lave trafikkmengder at det ikke er behov for å utrede tema vegtrafikkstøy nærmere. For så lave biltrafikkmengder finnes det naturlig nok heller ikke tilgjengelig støysonekart.

Barn og unge: Vurdering av lekemulighetene i planområdet og i nærmiljøet for øvrig legges inn i planbeskrivelsen. Tilstrekkelige arealer for lek er sikret i planen. Trafikksikker skolevei er allerede etablert (regulert, og nylig bygget ferdig). Støynivå på lekeplassen er langt under anbefalte grenseverdier, da ÅDT er på 200, og arealet også ligger et stykke unna Hovsveien. Det har trafikksikker atkomst, gode solforhold og universell tilgjengelighet innenfor områdets fysiske rammer (gjennomsnittlig terrengfall 1:11,5). Det er ingen registrerte trafikkulykker ved planområdet. Det nærmeste er en bilulykke ved Brattskott, nord for området.

Overvannshåndtering: Det er et bærende element i planen at nedbør og takvann skal kunne infiltreres i grunnen, ved å redusere ikke-permeable overflater (asfalt) til et minimum, og ved bevaring av eksisterende natur.

Energiløsninger: Jordvarmeanlegg, varmepumper (luft til luft) og solcellepaneler er vurdert i boligprosjektet.

Samfunnssikkerhet: Det vises til uttalelse fra NVE. ROS-analyse innarbeides i planbeskrivelsen. På NVEs Atlas som Statsforvalteren henviser til, fremgår det at det ikke er flomsone, aktsomhetsområder for flom, skredhendelser, fjellskred, skred i bratt terreng eller faresone skred i bratt terreng.

Kvikkleirekartet (utsnitt til høyre) viser et område i nærheten av planområdet. Planområdet består i det vesentlige av bart fjell med tynt torvdekke. Og det lille området av tynt dekke hav- og fjordavsetning.



22.10.2021, Viken fylkeskommune

Fylkeskommunen mener det bør legges til rette for prosjekter som «gir noe», både i form av seg selv, men også i forhold til omgivelsene. Anbefaler at det utarbeides illustrasjoner med maksimum utbygging som viser forholdet til den omkringliggende bebyggelsen. Både bebyggelsens høyde, oppdeling og sprang i fasadene er viktig for hvordan området framstår, spesielt i forhold til eneboligene i nord.

Viser til at området som skal fortettes i dag har et naturlig preg som består blant annet av skog, og anbefaler at dette naturlige preget hensyntas i planen. Mener bygningenes plassering og høyder må synliggjøres ved maksimum utnytting ved offentlig ettersyn, og at planen er entydig når det gjelder høydeangivelser. I et planområde med et såpass bratt terreng, kan det være behov for bestemmelser som kan utfylle hverandre. I tillegg til bestemmelser om høyde i forhold til kotehøyde eller meter i forhold til gjennomsnittlig terreng, bør det også sikres en maksimumhøyde.

Planbeskrivelsen må omtale hva slags boliger som planlegges oppført. Det er viktig at bygningene får tiltalende utforming og planlegges med gode løsninger.

Materialbruk, fargebruk og bygningenes størrelse må være gjennomtenkt og tilpasset stedet. Fylkeskommunen viser til «Estetikkveileder for Østfold» som er utarbeidet i forbindelse med fylkesplanen.

Fylkeskommunen kjenner ikke til at planområdet direkte berører kulturminner fra nyere tid. På grunn av beliggenheten innenfor verdifullt kulturmiljø (H570 – KULA), ber fylkeskommunen om at man i planprosessen vurderer ev. virkninger for kulturmiljøet (stenbruddsaktivitet).

Planforslaget vil ikke føre til problemer eller særlige endringer i trafikken på fylkesveinettet.

Fylkeskommunen anbefaler likevel at det utføres en enkel trafikkanalyse som inkluderer vurdering av trafiksikkerhet og som kan være trafikk-faglig grunnlag for valg av veiløsninger og dimensjonering. Vurdering av trafiksikkerhet bør inkludere alle trafikantgrupper.

Planområdet er ved eksisterende boligbebyggelse og skolevei. Anleggstrafikk i byggeperioden må dele veier med ordinær trafikk, herunder gående og syklende. Det bør derfor vurderes planbestemmelse som setter krav til trafiksikker anleggsperiode. I eventuelle krysningsspunkt mellom anleggstrafikk og fortau/gang- og sykkelveier bør det sikres god sikt for førere av anleggsmaskiner mot myke trafikanter.

Det må 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.

Tilrettelegging for gange og sykkel bør være et sentralt tema i planarbeidet. Kan det gjøres plangrep som bidrar til at beboere enklere skal kunne velge å gå eller sykler framfor å kjøre personbil?

Eksempelvis bør det vurderes om det er egnet å etablere egne snarveier for gående og syklende til eksisterende veinett / kollektivholdeplass. Egne arealer tiltenkt gående og syklende bør ha egne rekkefølgekrav for å sikre gjennomføring. I planbeskrivelsen bør det redegjøres for hvordan planområdet skal knyttes til hovednett for sykkeltrafikk.

Flyfoto viser at det vokser skog/grønnstruktur i planområdet. Fylkeskommunen vil oppfordre til at mest mulig av trær, vekster og skogbunn bevares under utbygging. Ved store nedbørsmengder vil grønne lommer fordrøye vannet. Bevaring av grønnstruktur vil i tillegg fremme helse og trivsel.

Planforslag og bestemmelser bør vise hvordan vekster tas vare på under og etter utbygging av planområdet. Fylkeskommunen anbefaler at det legges til rette for en hensiktsmessig grønnstruktur i planområdet som knyttes opp mot overordnet grønnstruktur på stedet.

Det må legges til rette for varierte, solrike, gode og sikre lekeareal for barn og unge. Areal- og funksjonskrav må sikres i tråd med overordnede planer. Fylkeskommunen anbefaler at også de mindre lekearealene sikres i plankart og med egne bestemmelser og krav til opparbeiding.

Synliggjøring av disse arealene vil også bidra til bedre medvirkning i planprosessen, også for barn og unge, og gi mulighet for å se leke- og uteområdene i sammenheng.

Det er ikke kjent automatisk fredete kulturminner som har behov for særlig vern i planområdet.

Fylkeskommunen 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.

Prinsippene for universell utforming må legges til grunn i utforming av bygninger og uteområder. Ved å utforme boliger i tråd med prinsippet om universell utforming og livsløpsstandard vil man i større grad kunne sikre variasjon i beboergruppen.

Fylkeskommunen vektlegger spesielt i denne saken at det blir gjort gode avveininger mellom ønske om fortetting og høyere utnyttelse på den ene siden, og ivaretagelse av naturmiljø, samt sikring av tilstrekkelig og egnet leke- og uteoppholdsarealer på den andre siden. Vurderingen og avveiningene må komme frem i planmaterialet.

Kommentarer:

Det er utarbeidet et forprosjekt i to alternativ som «gir noe», og dette vises i planbeskrivelsen. Ut fra detaljeringsgraden på illustrasjonsprosjektet fylkeskommunen ønsker seg, kan det virke som man i

praksis anbefaler parallell utarbeidelse av regulering og byggeprosjekt som byggemeldes felles/ samtidig (PBL § 12-15). Avgjørelsen av plansaken og byggesaken fattes da i egne vedtak. Ved befaring er det ikke observert spor etter vesentlig eller synlig stenbruddsaktivitet i området. Med en ÅDT på 200, samt nyetablert bredt fortau er trafikksikkerheten godt ivaretatt. Dette beskrives i planbeskrivelsen. Kollektivtilbudet beskrives i planbeskrivelsen. Tilrettelegging for gange og sykkel er allerede gjennomført og ferdig utbygd (i henhold til nylig reguleringsplan, og i tråd med kommunal trafikksikkerhetsplan).

Det er et bærende element i planen at nedbør og takvann skal kunne infiltreres i grunnen, ved å redusere ikke-permeable overflater (asfalt) til et minimum, og ved bevaring av eksisterende natur og grønnstruktur. Området grenser dessuten direkte til et større naturområde (nåværende LNF-område) mot vest, som er godt egnet til rekreasjon og frilek. Det er også egnet lekeområde i planen. Tiltakshaver har ingen innvendinger mot at følgende inntas som reguleringsbestemmelse, da dette uansett følger av kulturminneloven: *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.*

Universell tilgjengelighet innenfor områdets fysiske rammer (gjennomsnittlig terrengfall 1:11,5) er så langt det er mulig lagt til grunn. Det er på vanlig måte i planprosessen gjort avveininger mellom ønske om høy grad av utnytting, i forhold til aktuelle vernehensyn og bokkvalitet.

01.10.2021 Statens vegvesen

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, og § 12 bokstav b om sykkelparkering i 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.

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

Reguleringsplanen må redegjøre for og vise hvordan universell utforming ivaretas, for eksempel skal transportsystemet være universelt utformet.

Parkeringsavgifter og tilgang til parkeringsplasser har stor betydning for bilbruken.

Parkeringsbegrensning bør derfor i større grad brukes som trafikkregulerende virkemiddel. For bedre arealutnyttelse bør parkering legges under bakken. Det bør settes maksimaltall for antall parkeringsplasser, jf. kommuneplanens arealdel 2011-2023, § 11 om krav til parkering utenfor Halden sentrum, og § 12 om parkering i Halden sentrum.

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 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. kommuneplanens arealdel 2011-2023, § 6 bokstav d og § 9 bokstav c (lekeplasser).

Som et minimum bør det tas inn en bestemmelse som sier at «Grenseverdiene gitt i tabell 2 i Klima- og miljødepartementets retningslinje T-1442/2021 gjøres gjeldende for planen».

Alternativt kan tallfestede aktuelle grenseverdier tas inn i planbestemmelsene. Da vil grenseverdiene være entydig definert selv om retningslinjen senere revideres. Vi gjør oppmerksom på at revidert retningslinje, T-1442/2021, ble vedtatt 11. juni 2021.

Det er viktig at valgte løsninger ivaretar trafiksikkerhet og framkommelighet for alle trafikanter. Samtidig bør det utvikles gode interne trafikksystemer for å hindre farlige situasjoner. Statens vegvesen 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.

Statens vegvesen 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. Trafiksikkerhetsarbeidet skal favne bredt, fra trygge skoleveger og nærmiljøer til styrket kunnskap om trafiksikkerhet 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 trafiksikkert 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 trafiksikkerheten har vært en sentral del av planleggingen. Fortsatt vektlegging av hensynet til trafiksikkerhet 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 trafiksikkerhet.

Følgende momenter er viktige for å øke trafiksikkerheten:

- Gjøre trafikksystemet enkelt, oversiktlig, logisk og lettlest for alle trafikanter.
- Etablere sammenhengende nett med sikre og logiske transportruter for fotgjengere, syklister og kollektivreisende.
- Utvikle og bygge gateløsninger med blandet trafikk på de gående og syklende sine premisser.
- Øke bruken av fartsgrense 30 km/t i sentrale byområder og boligområder.

- Redusere konflikten mellom gående og syklende med separering der det er mange av disse trafikantgruppene, og mellom biltrafikken og de gående og syklende der fartsgrensen er over 40 km/t.
- Etablere et veg- og gatenett som leder gjennomgangstrafikk utenom sentrums- og boligområder.

Statens vegvesen viser også til Haldens Kommunedelplan for trafiksikkerhet 2018 - 2029. Kryss og avkjørslar bør utformes (geometri og sikt) iht. Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming, kapittel E.1. Siktkrav i kryss og avkjørslar defineres som sikttrekantar, se for eksempel kapittel E.1.1.5 i håndbok N100. Disse tegnes inn (og målsettes) i alle kryss og avkjørslar. 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 innanfor sikttrekanten ikke skal være eventuelle sikthindringar (som for eksempel vegetasjon eller snø) som er høgere enn 0,5 m over kjørebaneivå. Enkeltelement som trær, stolper eller liknende som ikke er sikthindrende, kan stå innanfor sikttrekanten. Det bør gjennomføres en enkel trafikkanalyse for å utrede trafikale konsekvenser med tanke på dimensjonering og valg av løsningsar. Analysen bør omfatte vurdering av trafiksikkerhet og trafikkavvikling i kryss og avkjørslar. Trafikkanalysen gir også grunnlag for vurdering av fremtidige støyforhold.

Kommentarer:

Etablering av fortau langs Hovsveien er nylig gjennomført, i tråd med vedtatt særskilt reguleringsplan, kommunens trafiksikkerhetsplan, og med henblikk på Plan for hovednett for sykkeltrafikk i Halden.

Det er i reguleringsplanen fastsatt bestemmelser om sykkelparkering og lading.

Kommunen har allerede tilrettelagt for sykkel og gange til dette feltet. Universell utforming er ivarettatt i planen.

Det er ikke aktuelt med noen form for avgiftsbelagt parkering i dette lille boligfeltet på Hov.

Nedgravde parkeringskjellere er heller ikke aktuelt, verken av hensyn til natur, miljø og terreng, eller økonomiske hensyn.

Eksisterende kollektivtilbud (administrert av fylkeskommunen) legges til grunn. Det ligger allerede en eksisterende holdeplass direkte ved adkomsten til feltet. Det redegjøres for dette i planbeskrivelsen.

Med en ÅDT på 200, er støyutfordringer i dette tilfellet ikke et sentralt tema, verken når det gjelder soveromsvinduer eller lekeområder. Det er lagt inn bestemmelse om at retningslinje T-1442/2021 gjelder. Det er avsatt tilsvarende frisisiktsoner (med tilhørende bestemmelse slik det foreslås) ved den nye avkjørselen til Hovsveien, som i nylig vedtatt regulering av fortau langs Hovsveien. Det er ikke noen nye vegkryss i planen.

28.09.2021 NVE

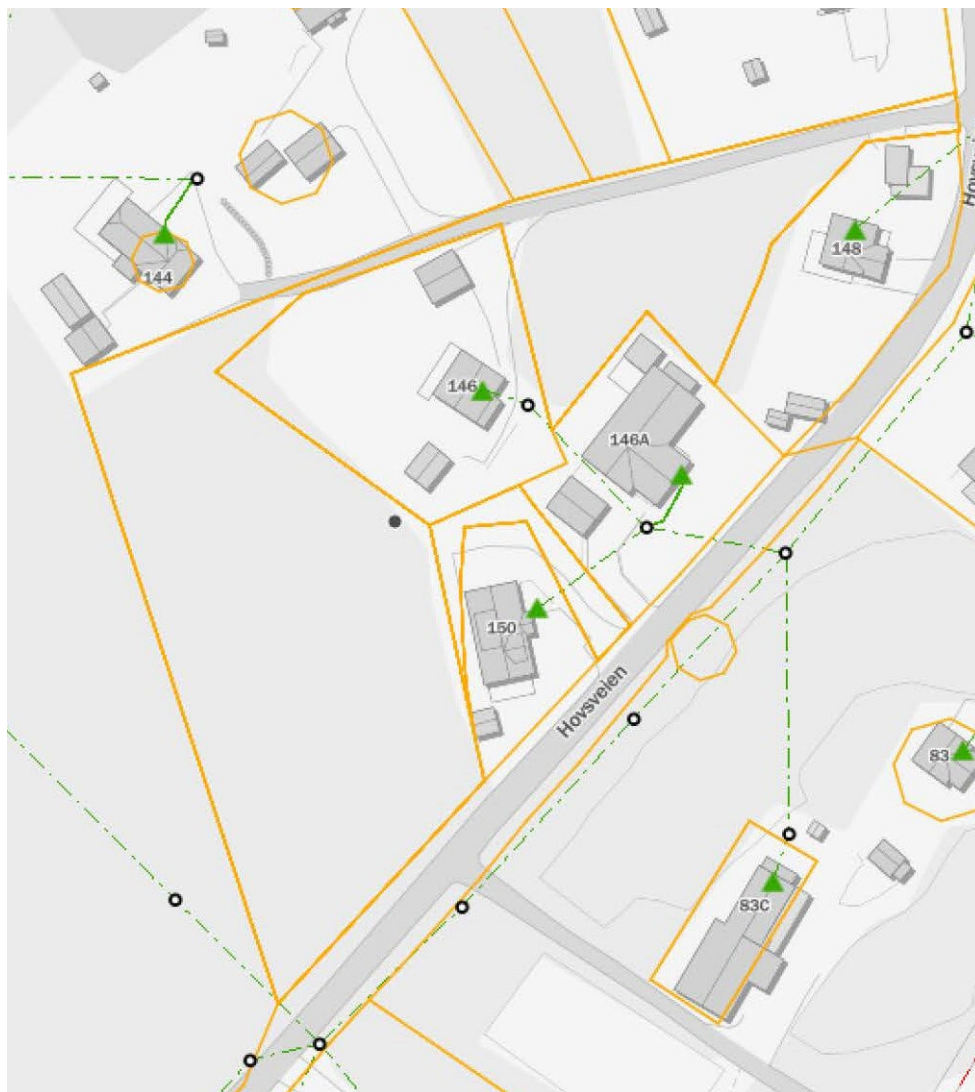
Det henvises til NVEs generelle veiledning i ulike veiledere på nettet. NVE har ikke foretatt en konkret vurdering av planområdet, og prioriterer heller å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. På grunn av stor saksmengde i forhold til tilgjengelige ressurser har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle varsler om oppstart til reguleringsplaner. Etter en faglig prioritering gir NVE bistand til de kommunene som har størst behov.

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. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innan NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.

Tiltakshaver/ kommunen kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken.

01.10.2021 Elvia

Elvia har etter energiloven områdekonsesjon i Halden kommune. Dette innebærer at nettselskapet etablerer og drifter strømmettet i kommunen (høyspent og lavspent fordelingsnett). Elvia har lavspent luftledning med tilhørende master innenfor planområdet som de 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.



Vedlagte kart viser kun omtrentlig plassering av kabelanlegget i terrenget.

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 trafikksikkerheten ønskes frittliggende nettstasjoner plassert minimum tre meter fra veikant og utenfor veiens frisiktsoner. 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.

Kommentarer:



Kartvedlegget fra Elvia viser at det verken går luftstrek eller jordkabler over områdene som er planlagt for ny bebyggelse.

Luftlinjen går i skogen i LNF-området vest for planområdet.