

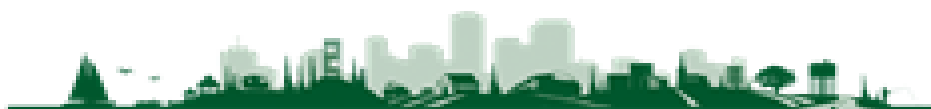


Råde
kommune

Detaljreguleringsplan for Sognshøy næringsområde

Planbeskrivelse

PlanID	3112-2024 02
Datert	26.03.2026
Revidert	
Vedtaksdato/saksnummer	
Arkivsaksnummer	



Innholdsfortegnelse

1 Sammendrag	2
2 Bakgrunn	2
3 Planprosessen.....	3
4 Planstatus og rammebetingelser.....	3
5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	10
6 Beskrivelse av planforslaget	29
7 Konsekvensutredning.....	41
8 Virkninger/konsekvenser av planforslaget.....	43
9 Innkomne innspill til oppstart	50

1 Sammendrag

Dette dokumentet beskriver detaljreguleringen av Sognshøy næringsområde, med mål om å legge til rette for et helhetlig næringsområde i tråd med gjeldende kommuneplan. Planen innebærer at området reguleres til næringsformål, som hovedsakelig skal brukes til industri- og lagervirksomhet. Hensikten er å knytte sammen eksisterende næringsområder og skape muligheter for videreutvikling av allerede etablerte virksomheter, samtidig som det gis rom for nyetableringer innen industri og lager.

Forslagsstiller er Ipoa Næringsseiendom AS, mens Plus Arkitektur AS har hatt ansvaret for utarbeidelsen av planforslaget, inkludert plankart, bestemmelser og planbeskrivelse. Konsekvensutredningen, som vurderer virkningen av tiltaket på miljø og samfunn, er utarbeidet av Sweco. Planprosessen har involvert kommunestyret, som behandlet planprogrammet i april 2025.

2 Bakgrunn

2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er en detaljregulering av området i tråd med nylig vedtatt kommuneplan. Området skal reguleres til næringsformål, og vil binde sammen eksisterende næringsområder. Området skal primært nyttes til industri- og lagervirksomheter, og legge til rette for utvikling av eksisterende industri- og lagervirksomheter i området.

2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagsstiller er Ipoa Næringsseiendom AS. Plankonsulent er Plus Arkitektur AS. Plus Arkitektur har utarbeidet fullstendig planforslag med plankart, bestemmelser og planbeskrivelse. Konsekvensutredningen er utarbeidet av Sweco.

2.3 Tidligere vedtak i saken

Kommunestyret behandlet planprogrammet i møte datert 10.04.2025. Følgende vedtak ble fattet; *Fremlagt forslag til planprogram for detaljreguleringsplan for Sognshøy næringsområde fastsettes med følgende suppleringer:*

1. *Naturmangfold skal registreres før fornminner.*
2. *Klimautslipp som følger av arealomdisponeringen skal utredes og eventuelle avbøtende tiltak vurderes.*
3. *Energibehovet for ferdig utbygd næringsområde må utredes ut ifra et realistisk maksimumsalternativ.*
4. *Det presiseres nærmere at bebyggelsens virkning i landskapet skal visualiseres både fra bakke – og luftperspektiv. Avbøtende tiltak skal vurderes for å redusere bebyggelsens eksponering med tanke på både nær- og fjernvirkning.*

2.4 Utbyggingsavtaler

Det er ikke igangsatt arbeid med utbyggingsavtale. Dette bør varsles parallelt med at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.

2.5 Krav om konsekvensutredning

Formålet med Forskrift om konsekvensutredninger er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir ivarettatt under utarbeidelse av planer, jfr. § 1.

Forskriftens § 6 b) sier at reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding.

Arealbehovet for prosjektet utgjør mer enn 15 000 m² i bruksareal, og tiltaket går under betegnelsen Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål. Tiltaket faller derfor inn under punkt 24 i vedlegg I. Dette utløser krav om planprogram og konsekvensutredning for tiltaket.

3 Planprosessen

3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, evt. Planprogram

Brev om oppstart av privat detaljregulering og høring og offentlig ettersyn av forslag til planprogram ble sendt ut til naboer, interesseorganisasjoner, regionale- og nasjonale myndigheter 29. juni 2024. Oppstarten ble også annonsert i Moss avis. Høringsfristen ble satt til 2. september 2024.

I løpet av høringsperioden ble det mottatt 13 høringsuttalelser.

1. ELVIA
2. DSB
3. MOSSEREGIONEN INTERKOMMUNALE BRANN OG REDNING MIB
4. NVE
5. STATENS VEGVESEN
6. ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE KULTURARV
7. RUNE SKREIBERG
8. FORSVARSBYGG
9. SOGNSHØY VELFORENING
10. ØYVIND SOGN
11. ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE
12. FORUM FOR NATUR OG FRILUFTSLIV ØSTFOLD
13. STATSFORVALTEREN

Alle høringsuttalelsene er summert og kommentert som del av plandokumentene

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Overordnede planer

- *Fylkeskommunale planer/regionale planer*

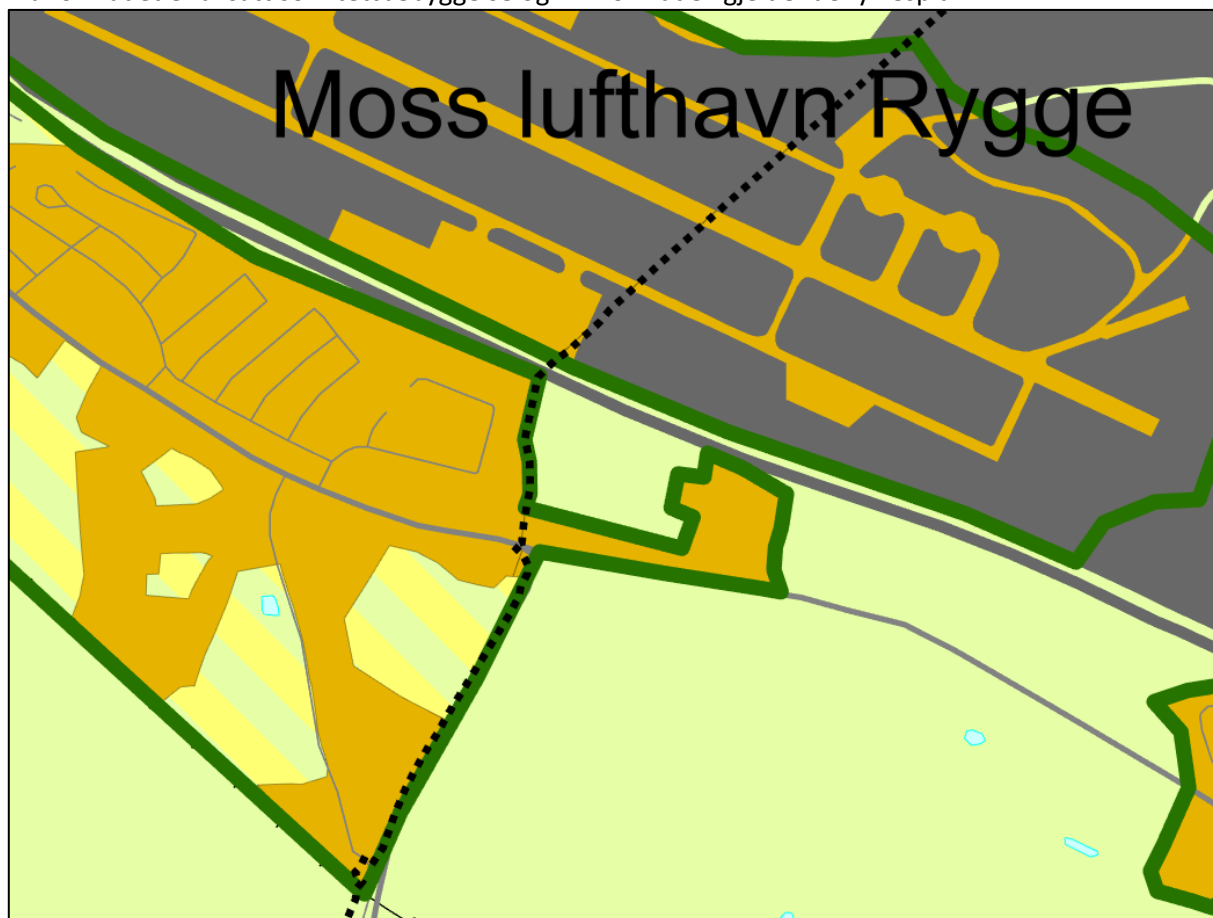
Fylkesplan for Østfold – Østfold mot 2050

Fylkesplan «Østfold mot 2050 ble vedtatt 22.08.2018, og omfatter hele Østfold fylke. Det er definert tre hovedtemaer i planen: Klima og miljø, verdiskapning og kompetanse samt levekår og folkehelse.

- Klima og miljø: Hovedmålet er at «Østfold skal være et fylke som ivaretar klima, natur, kulturminner og kulturlandskap, og som tar miljøhensyn i offentlig og privat sektor».
- Verdiskapning og kompetanse: Hovedmålet er at «Østfold skal være attraktivt for mennesker og kapital og tilby et velfungerende arbeidsmarked. Vi skal ha et bærekraftig næringsliv preget av nyskapning, riktig kompetanse og samhandling».
- Levekår og folkehelse: Hovedmålet er «God livskvalitet for alle som bor i Østfold».

Fylkesplanen inneholder en overordnet arealstrategi for Østfold, samt regionale arealstrategier som bygger opp under hovedtemaene. Innenfor Mossregionen er det blant annet fokus på transportsystemet og næringsutvikling.

Planområdet er avsatt som tettbebyggelse og LNF-område i gjeldende fylkesplan.



Figur 1: Utsnitt fra gjeldende fylkesplan

Regional transportplan for Østfold mot 2050

Regional transportplan er en oppfølging av fylkesplanen. Samfunnsmålet er at Østfold skal ha et transportsystem som fremmer helse, miljøvennlig og tilgjengelig transportsystem som møter befolkningens og næringslivets behov.

Hovedstrategiene er:

- Geografisk tilpasning av tiltak ut fra transportutfordringer og regionale samarbeidsavtaler.
- Fullføring av påbegynte, og oppfølging av vedtatte prosjekter.
- Iverksette tiltak som gir bedre utnyttelse av transportformenes fortrinn, økt verdiskapning og flere arbeidsplasser basert på lokale/regionale fortrinn, og økt fysisk aktivitet og bedre folkehelse.

• Kommunale planer

Kommuneplanens samfunnsdel

Samfunnsdelen er delt inn i tre satsingsområder, «Leve hele livet i Råde», «Attraktive Råde» og «Grønne Råde», som hver knyttes opp mot de tre dimensjonene i bærekraftbegrepet; sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft.

Leve hele livet i Råde

I Råde skal alle ha like muligheter gjennom samhandling, likeverd og fellesskap. Vi skal skape lokale arenaer, kulturopplevelse og fritidstilbud for alle. Barn og unge er fremtiden i Råde og de skal ha trygge omgivelser med gode oppvekstvilkår. Samtidig må vi jobbe med å forebygge ensomhet og tilrettelegge for gode omsorgstjenester. Vi må jobbe for at det skal være attraktivt å etablere seg og leve hele livet i Råde.

Attraktive Råde

For Råde handler økonomisk bærekraft om å tilrettelegge for at det kan skapes arbeidsplasser og næringsutvikling. Vi vil gjøre Råde attraktiv for både nye og eksisterende næringsliv. Råde har en sentral plassering og det blir viktig å utnytte denne nærheten til byene rundt. Råde skal være et attraktivt sted å stoppe og oppleve noe. Samtidig må Råde ha et fokus på kompetanse og ressurser i Rådesamfunnet og hvordan alle kan være med å bidra. Vi ønsker å fokusere på kvalitetene i landbruket, marin og maritime muligheter og opplevelsesnæringen.

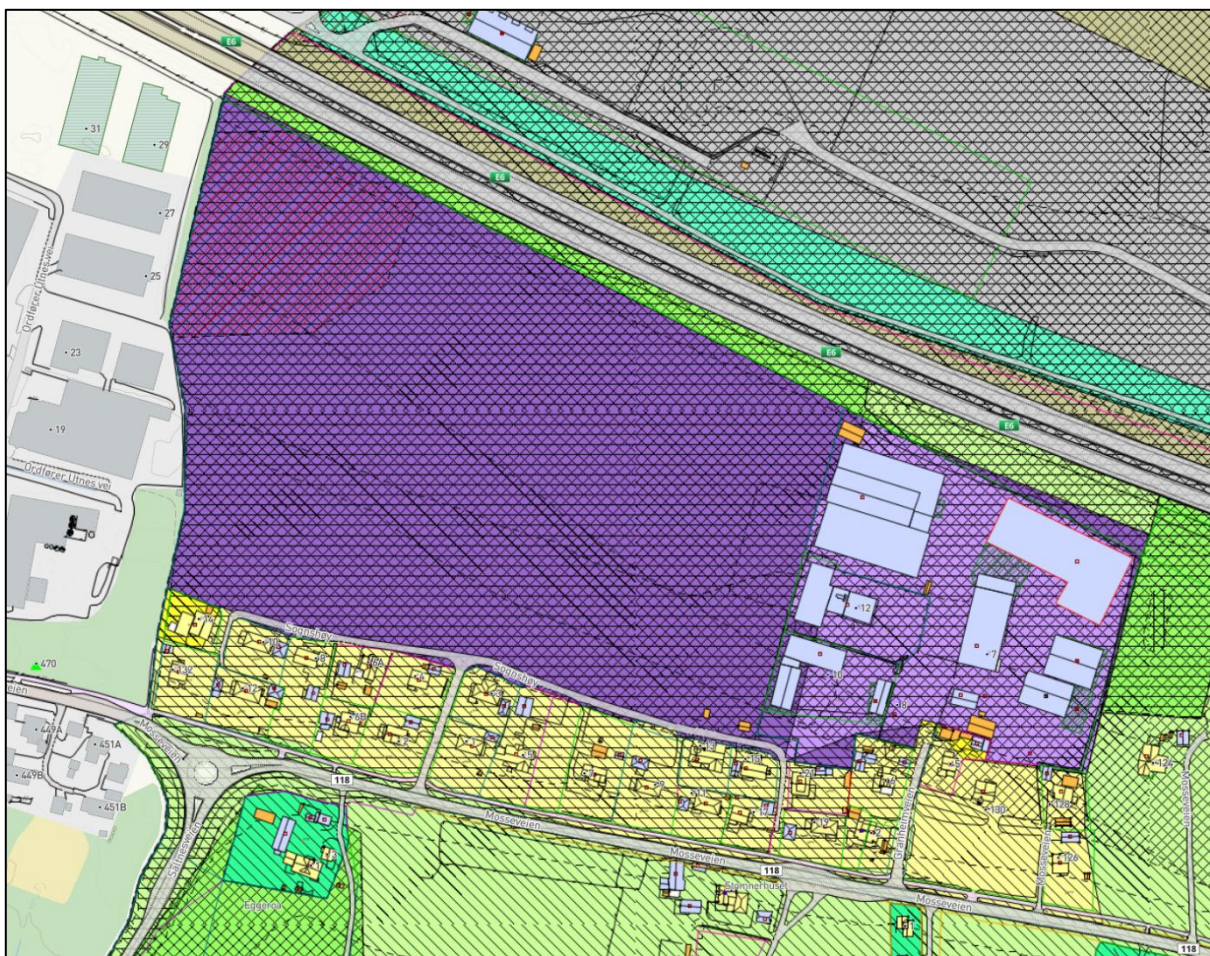
Grønne Råde

Miljømessig bærekraft i Råde består av å ivareta naturen, kystlandskapet, kulturarven og friluftslivet slik at de som kommer etter oss har glede av det. I Råde må vi redusere klimagassutslipp og bidra til å nå klimamål for å skape miljømessig bærekraft. Vi må finne gode løsninger for landbruket og tilpasse oss endringer i klimaet. Vi ønsker å etablere en sterk miljøprofil i Råde for å tiltrekke oss unge bosettere i kommunen.

Kommuneplanens arealdel

Planområdet er i kommuneplanens arealdel, avsatt til nåværende næringsvirksomhet og fremtidig næringsvirksomhet felt N6 (Sognshøy). Kommuneplanbestemmelsene gir følgende føringer for området.

- Innenfor feltet tillates det utvidelse av eksisterende næring på tilgrensende næringsområde.
- Nærliggende boligbebyggelse og landskap må tas hensyn til i planlegging av områdene, spesielt med tanke på støy og støv.
- Bevaring/etablering av buffer mot E6 og mot naboer skal sikres.
- Tilstrekkelig trafikk- og adkomstmuligheter skal sikres.
- I planleggingen skal det vurderes og gjennomføres avbøtende tiltak for nærmiljø, tilgrensende boligområde og overvannshåndtering.
- Miljøhensyn skal vektlegges i planleggingen.
- For å ivareta opplevelsen for de veifarende på E6 og skape en god innfallsport til Råde kommune skal estetikk vektlegges, jf. Estetikkveileder for Østfold.



Figur 2: Gjeldende kommuneplan

Kommunedelplan for klima og energi

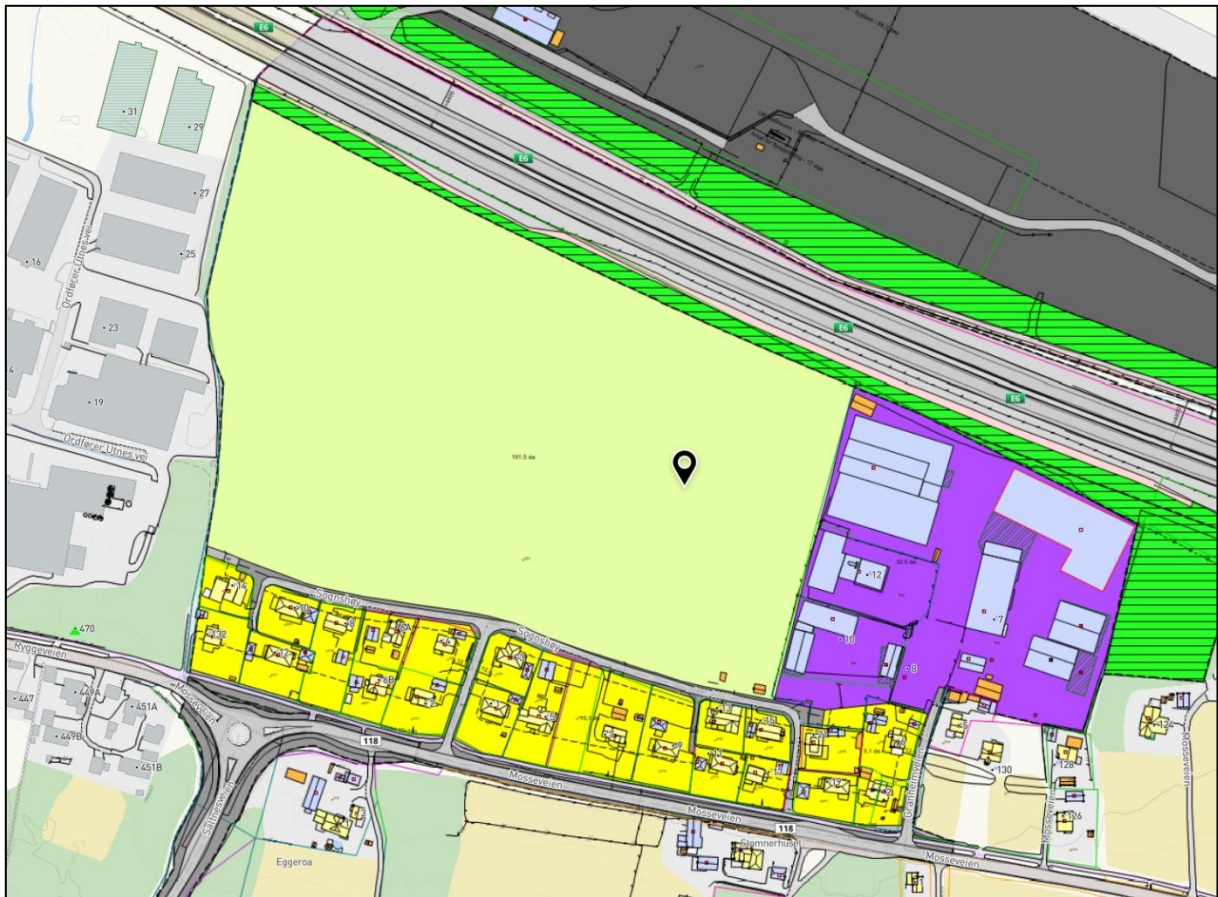
Råde kommune tar klimautfordringen på alvor, og skal ved hjelp av denne klimaplanen sørge for at Råde-samfunnet gir sitt bidrag i arbeidet med å redusere klimagassutslippene. Dette er Råde kommunes første klimaplan etter at verdenssamfunnet gjennom Parisavtalen ble enige om å begrense den globale oppvarmingen til godt under 2°C, og helst under 1,5 °C i forhold til førindustriell tid.

Råde har satt seg følgende mål for klimaarbeidet:

- Innen 2030 skal klimagassutslippene i Råde være redusert med minst 50% sammenlignet med 2016.
- Råde skal bidra til at Østfoldregionen oppnår netto null CO₂- utslipp innen 2050 ved både kraftig å redusere utslippene og øke CO₂-opptakene i Råde.
- For å bidra til det globale lavutslippssamfunnet innen 2050 skal Råde redusere forbruk og redusere klimafotavtrykk på varer og tjenester vi kjøper.

4.2 Gjeldende reguleringsplaner

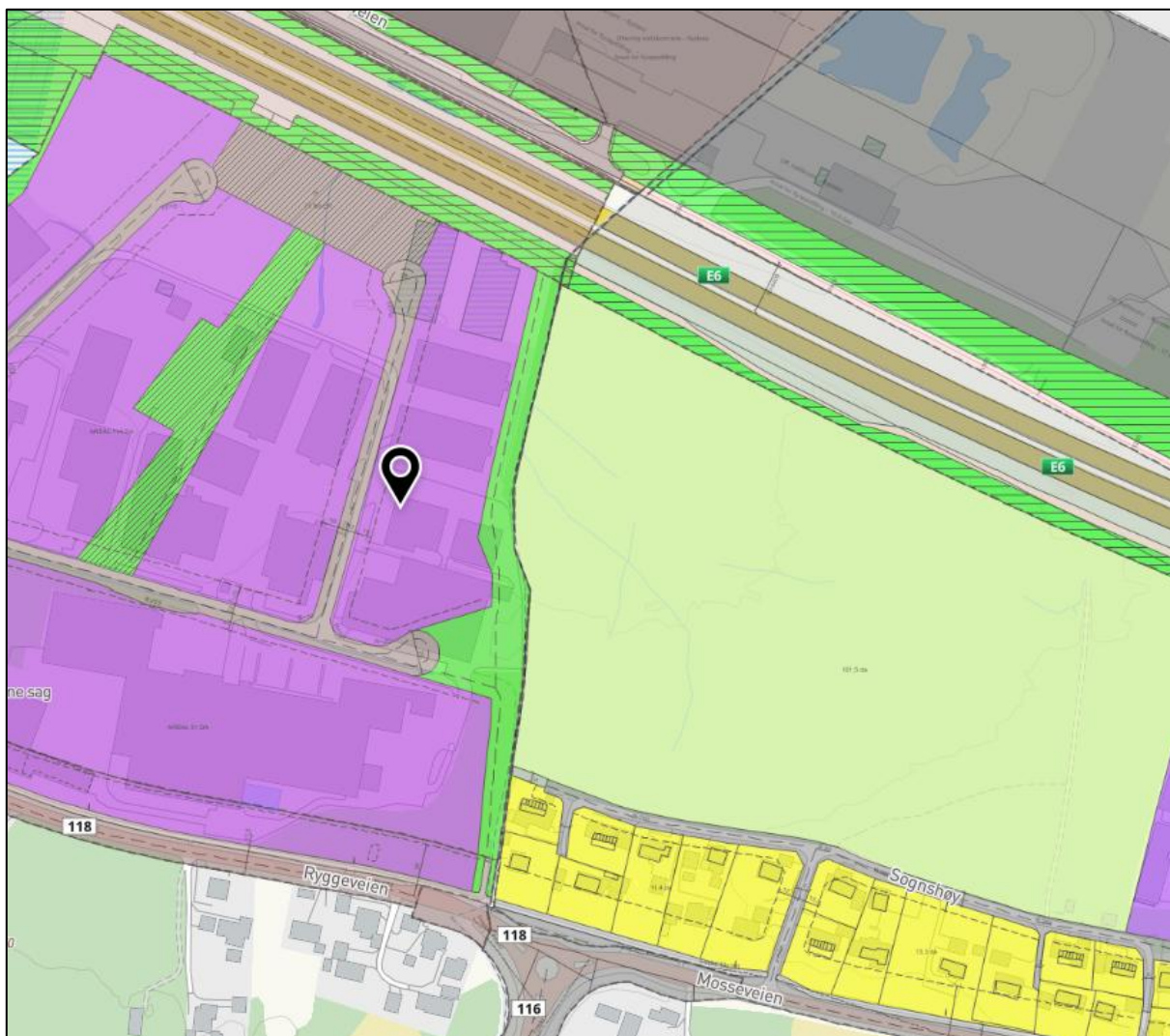
Planområdet er regulert gjennom reguleringsplan for Sognsstykket, vedtatt 08.09.1982. Planområdet er regulert til industri og jord- og skogbruk



Figur 3: Gjeldende reguleringsplan

4.3 Tilgrensende planer

I nord grenser planområdet til reguleringsplan for E6/4 felt Råde, vedtatt 08.05.2003. I vest grenser planområdet til reguleringsplan for Rørskogen industriområde, vedtatt 22.11.1974 (Moss kommune)



Figur 4: Tilgrensende reguleringsplaner

4.4 Temaplaner

Strategisk næringsplan for Mosseregionen 2023-2026.

Planen ble vedtatt i kommunestyret i Råde kommune 8.06.23. Planen skal gjøre Mosseregionen til et enda bedre sted å bo, arbeide, utvikle- og etablere virksomhet i. Planen legger vekt på å utnytte lokale fortrinn, samt å utvikle samarbeid, struktur og kultur for en styrket næringsutvikling i Mosseregionen i årene som kommer. Det er trukket frem tre fokusområder som er viktige forutsetninger for å lykkes med målene:

- Levende og attraktive sentrumsområder
- Næringsaktiv kommune
- Innovasjon og kompetanse

Mosseregionen har komparative fortrinn/spesielle forutsetninger for å utnytte potensialet knyttet til

- attraksjonsbygging som del av opplevelsesnæring og landbruksbasert reiseliv,
- regionen som logistikk-knutepunkt,
- industriutvikling,
- Forsvarets tilstedeværelse på Rygge og fremvekst av flyteknisk miljø,
- og landbruk- og næringsmiddelindustri.

Temaplan for trafikksikkerhet i Råde kommune 2019-2037

Trafikksikkerhetsplanens hovedmålsetting er å arbeide for å nå nullvisjonen, som tilsier at det i planperioden 2019-2037 ikke skal være noen drepte eller hardt skadde i trafikken i Råde kommune.

Hovedplan vann og avløp 2019-2029

Råde kommune ønsker med sine VA-anlegg å:

- øke sikkerheten i vannforsyningen
- sikre vannkvalitet til forbruker
- minimere forurensingsutslipp
- optimere transport av avløpsvann til renseanlegg
- redusere risiko for oversvømmelser

4.5 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025)

Formålet med retningslinjene er å sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser. Regional og kommunal planlegging er viktige virkemidler for å følge opp bærekraftsmålene og Norges nasjonale og internasjonale forpliktelser på natur-, klima- og miljøområdet. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og lokalsamfunn, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Planleggingen skal samtidig bidra til reduserte klimagassutslipp, et klimatilpasset samfunn og ivaretagelse av kulturmiljø og naturmangfold, samt redusere tapet av dyrket mark, natur-, villrein- og friluftsområder og karbonrike arealer. Planleggingen skal også sikre at det innenfor det samiske reinbeiteområdet tas hensyn til reindriftens bruk av arealene.

Retningslinjene skal fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder. Arealbruken skal tilrettelegge for gode mobilitetsløsninger og redusert transportbehov. Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging og næringsutvikling, med vekt på gode regionale løsninger. Kommunene skal ha handlingsrom til å kunne bestemme hvor nye boliger skal bygges ut fra lokale forutsetninger.

Statlige planretningslinjer for klima og energi (2024)

Formålet med retningslinjene er å sikre at klima og energi vektlegges i planleggingen etter plan- og bygningsloven og øvrig myndighetsutøvelse og virksomhet i staten, kommunene og fylkeskommunene. Klima omfatter både reduksjon av klimagassutslipp, karbonopptak og -lagring og tilpasning til forventede klimaendringer. Retningslinjene tydeliggjør statens forventninger til hvordan dette skal gjøres, og statens bidrag til kunnskapsgrunnlag og veiledning.

Retningslinjene skal bidra til at:

- a) Norge når sine nasjonale klimamål som er fastsatt i klimaloven.
- b) Livsgrunnlaget og naturmangfoldet sikres for dagens og framtidige generasjoner.
- c) God forsyningssikkerhet for energi opprettholdes.
- d) Samfunnet og økosystemene forberedes på og tilpasses klimaendringene.
- e) Arbeidet med å redusere klimagassutslipp, mer effektiv og fleksibel energibruk, bedre klimatilpasning og andre miljømål ses i sammenheng.
- f) Stat, fylkeskommuner og kommuner får klargjort sine roller og ansvar.
- g) Kommuner og fylkeskommuner prioriterer klima- og energihensyn i sin myndighetsutøvelse, og kommunene i sin virksomhet.

Retningslinjene skal legges til grunn ved kommunal, regional og statlig planlegging etter plan- og bygningsloven, og kommunal virksomhet.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

(1995)

Hensikten er å synliggjøre og styrke barn og unges interesser i planlegging. Retningslinjene stiller blant annet krav om vurdering av konsekvenser for barn og unge i planleggingen, foreta en samlet vurdering av barn og unges oppvekstmiljø, utarbeide retningslinjer, bestemmelser eller vedtekter om omfang og kvalitet av arealer og anlegg av betydning for barn og unge, og organisere planprosessen slik at synspunkter som gjelder barn som berørt part kommer fram.

5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet

- Beliggenhet

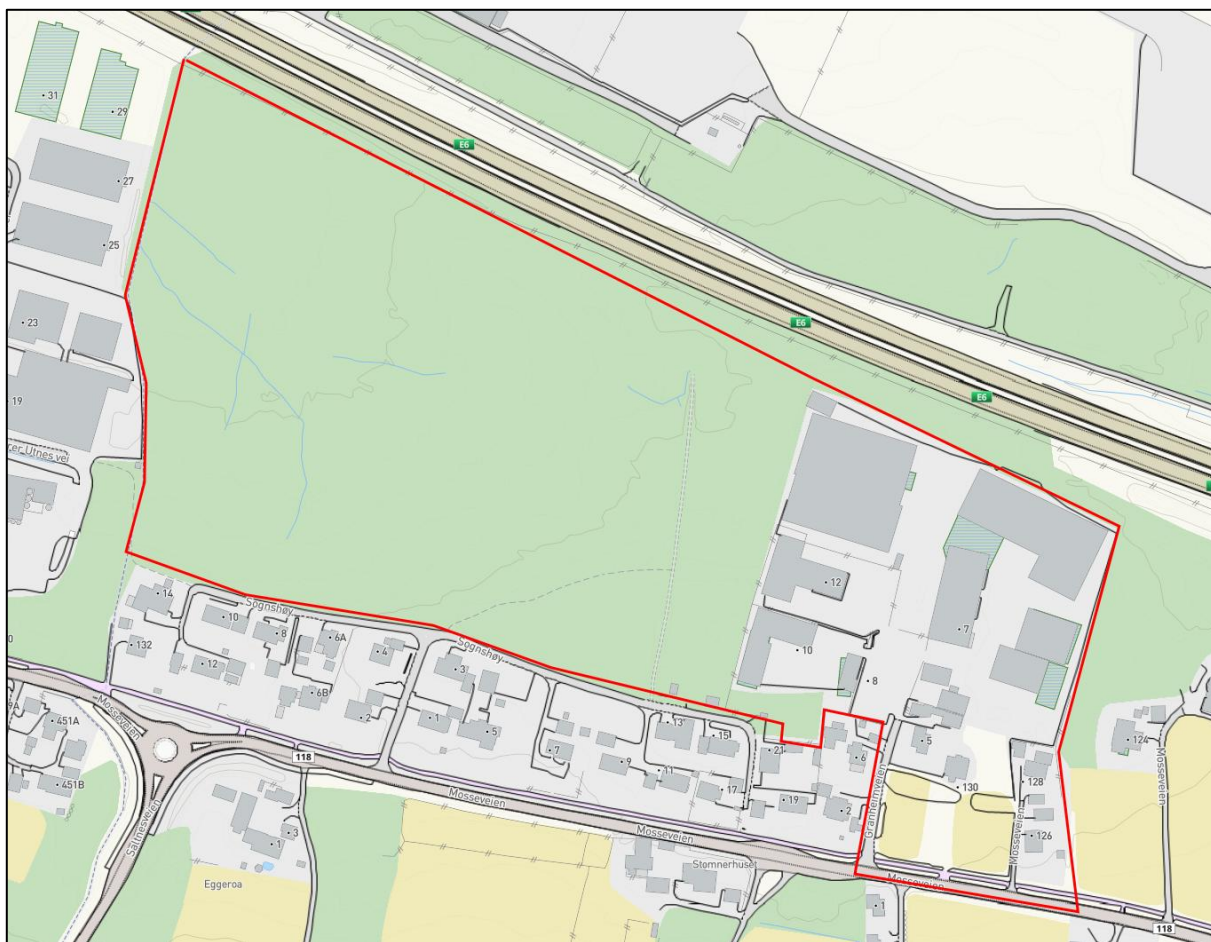
Planområdet ligger plassert i Råde kommune, mellom E6 og Fv 118 (Mosseveien). I vest grenser planområdet til kommunegrensa mot Moss kommune. Fra planområdet er det ca. 4,5 kilometer til Karlshus sentrum, og 2,2 km til Rygge stasjon.



Figur 5: Planområdets beliggenhet

- Avgrensning og størrelse på planområdet

Planområdet har en størrelse på ca. 144 daa, og omfatter hele eksisterende næringsområde, Mosseveien 126, 128 og 130 samt området avsatt til fremtidig næringsbebyggelse i gjeldende kommuneplan.



Figur 6: Planavgrensning

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Store deler av planområdet er i dag ubebygd, og består av klimaskog. En god del av skogen er i dag hugget ned, mens noen partier med skog gjenstår. Selv om mye av skogen er hugget, fremstår fortsatt området som et naturområde, med stadig tilvekst av vegetasjon.

Østre del av planområdet er eksisterende nærings-/industriområde. Området er tatt med i planarbeidet for å sikre en helhetlig utvikling med tanke på adkomst og logistikk, samtidig vurderes grep for å sikre en bedre arealutnyttelse av området.

Nord for planområdet ligger E6 og Rygge Flystasjon. I vest ligger Rørskogen industriområde på andre siden av kommunegrensa. I syd ligger et eksisterende småhusområde med 22 boliger og Fv. 118. Mor øst grenser planområdet mot eksisterende skog- og landbruksområder.

5.3 Stedets karakter

• Struktur og estetikk/ byform

Majoriteten av planområdet består av grønne arealer med noe eldre skog, hogstflater og krattskog. Eksisterende næringsområde er i stor grad fullt utbygd. Området er tilnærmet helt flatt, og de områdene som ikke er utbygd er asfalterte flater for parkering og lagring av materiell og utstyr. Mot nord, langs E6 ligger en lengre sammenhengende vegetasjonsskjerm som demper bebyggelsens synlighet fra motorveien. Det er også tett vegetasjon mellom planområdet og tiliggende områder i øst, noe som reduserer synligheten fra denne siden.



Figur 7: flyfoto som viser planområdet

- Eksisterende bebyggelse

Dagens næringsbebyggelse består av ca. 10 bygg i ulik størrelse. Byggehøyden varierer fra bygg i en etasje, til bebyggelse med ca. 8 meter takhøyde. Området bærer preg av en trinnvis utbygging, der stadig nye bygg er ført opp ved behov, og eldre bygg er sanert. Arkitektur og byggeskikk er lite enhetlig, og bebyggelsen består av tre større produksjons- og lagerhaller i sandwich-elementer, lagerhaller i plast og næringsbebyggelse i betong og trekledning.



Figur 8: Foto fra Granheimveien inne på eksisterende næringsområde

Mellom Mosseveien og eksisterende næringsområde ligger fire eneboliger blandet inn i næringsbebyggelsen.

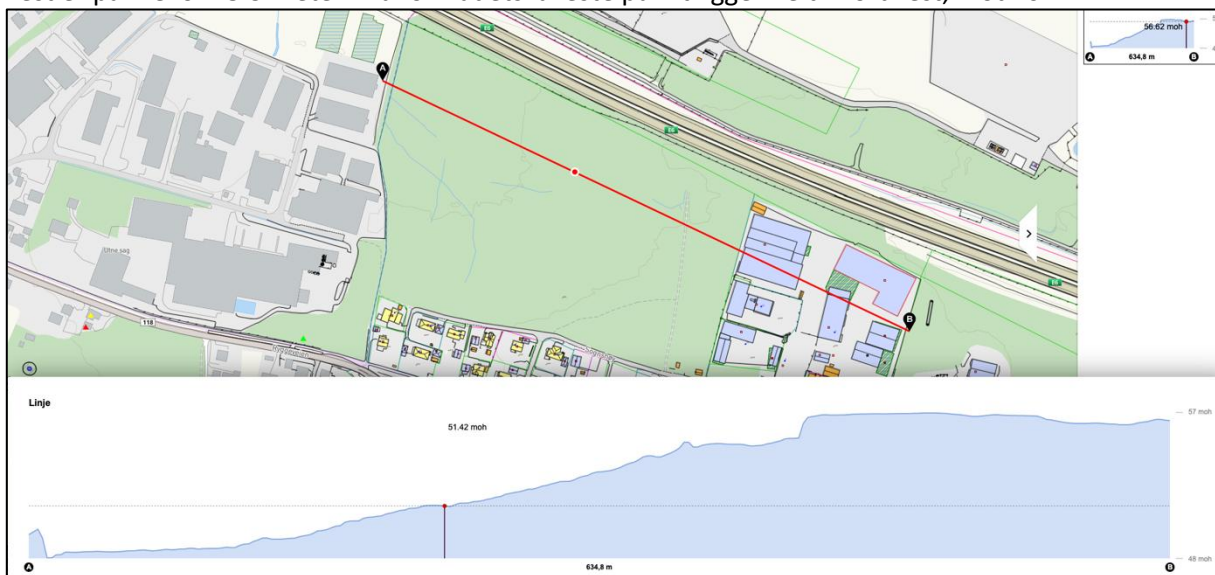


Figur 9: Foto fra Fv. 118

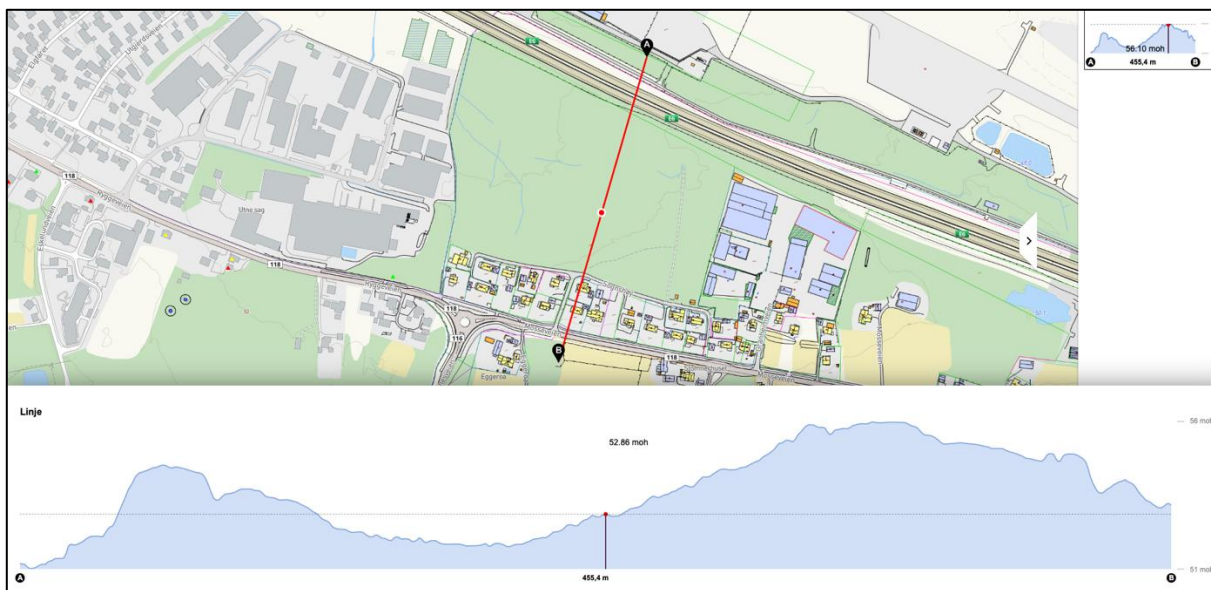
5.4 Landskap

• Topografi og landskap

Planområdet ligger i et relativt flatt jordbrukslandskap langs motorveien. Eksisterende næringsområde ligger på et flatt platå, før terrenget faller mot vest. Høydeforskjellen mellom øst og vest er på mellom 8-9 meter. Planområdets laveste punkt ligger helt i nordvest, mot E6.



Figur 10: Terrengsnitt fra øst mot vest



Figur 11: Terrengsnitt fra nord mot syd

- Solforhold

Planområdet ligger åpent til, med gode solforhold.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

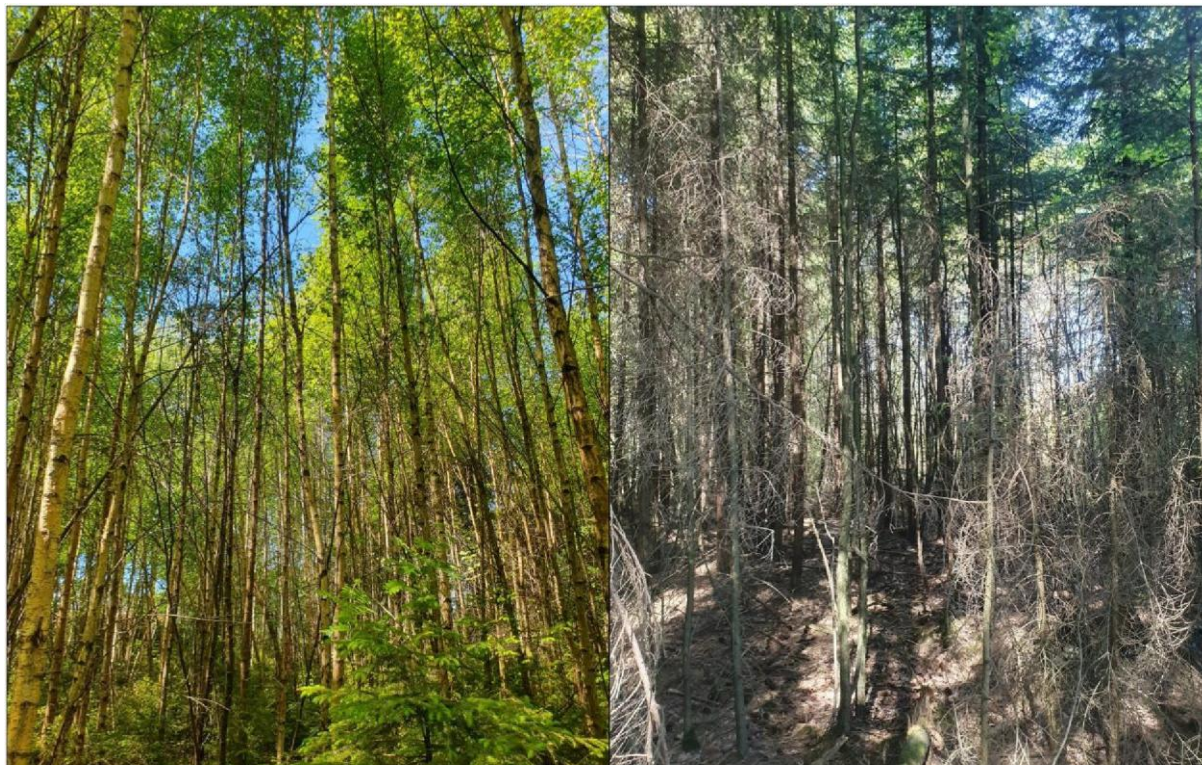
Ved varsel av oppstart stilte Østfold fylkeskommune krav til arkeologiske registreringer av planområdet. Kulturarv i Østfold fylkeskommune gjennomførte registreringer sommeren 2025, og det ble ikke påvist automatisk fredete kulturminner.

5.6 Naturverdier

Store deler av planområdet har blitt hugget partvis siden rundt 2000. De største inngrepene skjedde rundt 2014 og 2020.

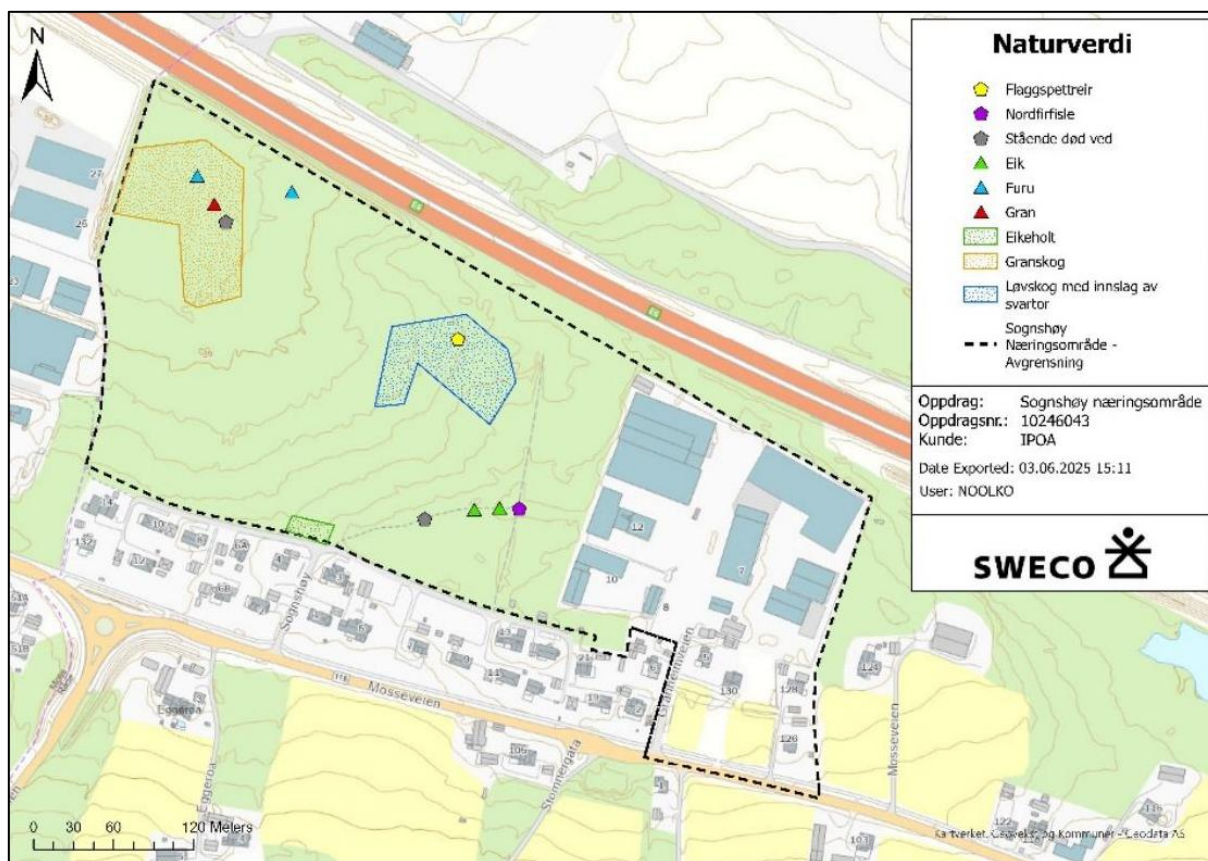
Området bærer preg av å ha vært utsatt for flatehogst med mye svært tett bjørkedominert ungskog som enkelte steder er ugjennomtrengelig. Videre er det yngre granskog som også er svært tett og

mørk. En slik granskog gir dårlige forhold for et rikt arts mangfold da det er lite variasjon i trærnes alder og lite lys til å utvikle et godt feltsjikt.



Figur 12: Bilde av tett bjørkedominert ungskog og en livløs granskog i øst.

Enkelte områder, som i nordvest og nordøst, er det enda skog igjen, men store deler er granplantasjer der det er svært lite liv. Enkelte lunger med eldre skog og dødved finnes i området. Området er grøftet i sørvest. I vest dominerer gran (hogstklasse 5, ca. 90 år) men det er også innslag av noe furu og bjørk. I øst er det et frodig område med svartor. Tegn til hakkespettaktivitet både i form av hull fra matsøk og reirplass (hull i trestamme) samt levende unger.



Figur 13: Kartutsnitt som viser naturverdier i planområdet.

Det foreligger ikke, ifølge Naturbase, tidligere registrerte naturtyper i planområdet som ble kartlagt for naturtyper av Norconsult i 2021.

Det er ifølge Artsdatabanken registrert flere truede sommerfuglarter fra 1995/1996 i områder rundt planområdet. Av andre arter er det få rødlistearter registrert i området mellom 2000 og 2025. Det ble under befaringene i mai 2025 hørt gulspurv og grønnfink, begge er registrert som sårbare på rødlista.

Det ble observert enkelte veletablerte eiketrær sørøst i planområdet. De er enda forholdsvis unge, men vil over tid bli verdifulle trær for en rekke arter. Særlig er det et mindre område med flere eiketrær langs veien (Sognshøy) som skilte seg ut fra resten av naturen i området.



Figur 14: Bildet til venstre viser en veletablert eik sørøst i området, mens bildet til høyre viser eikeholtet som vokser langs veien i sørøst.

Da store deler av området er hugget var det ikke mye stående død ved som ble observert, men enkelte individer har fått stå. I sørvest i området ble det observert en stående død trestamme rik på spettehull og reirhull fra insekter.



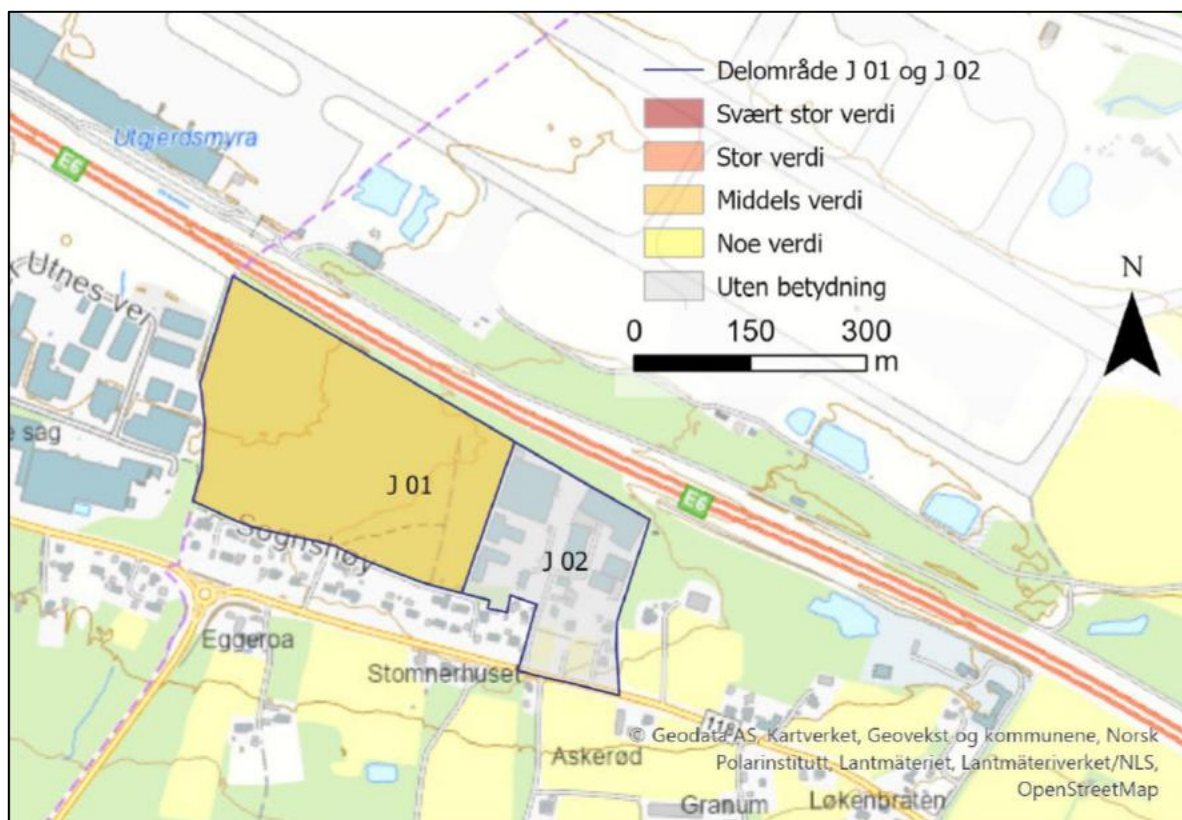
Figur 15: En verdifull trestamme som har blitt benyttet til yngling av både spetter og insekter.

5.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Planområdet bærer ikke spor av å være brukt som rekreasjonsområde. Stor deler av området er dekket av tett ungskog, og er tidvis ugjennomtrengelig. Med unntak av at fåtall boliger rett syd for planområdet, ligger området langt unna etablerte boligområder. Størrelsen på området, og det faktum at området i sin helhet ligger innenfor rød og gul støysone, gjør også at rekreasjonsverdien er svært liten.

5.8 Landbruk

Planområdet brukes ikke som landbruksareal i dag. Som del av konsekvensutredningen er jordressursene innenfor planområdet kartlagt. Mesteparten av planområdet består av skog med dyrkbar jord. Feltkartleggingen/befaringen viste selvdrenert og blokkfri jord, med høyt humus-/moldinnhold. Bedømmelsen av jordprøvene viste sandig silt/siltig sand med innslag av leire. Dette gir den dyrkbare jorda den høyeste verdien av dyrkbar jord, middels verdi.



Figur 16: Verdi for jordbruk

5.9 Trafikkforhold

- Kjøreatkomst

Eksisterende næringsområde har i dag adkomst fra Granheimveien. Granheimveien er igjen koplet på Fv. 118 (Mosseveien). Granheimveien er også adkomstvei for boligene Granheimveien 2, 4, 5, 6 og Mosseveien 130. Mosseveien 126 og 128 har egen direkteutkjørsel til Fv. 118 (Mosseveien)

- Vegsystem

Dagens veisystem med veiforbindelser er vist under. Planområdet befinner seg mellom to forbindelser til E6, Karlshus i øst og i Halmstad i vest. Forbindelser til overordnet veinett er via Ryggeveien/Mosseveien øst/vest mot både hhv. Moss og E6 mot Oslo, og Råde/Fredrikstad og Sarpsborg/E6, mens noe lokaltrafikk kan gå til/fra Saltnesveien sørover.



Figur 17: Planområdets veiforbindelser

Det er flere avkjørslr i nærheten av Granheimveien som leder til planområdet, blant annet en avkjørsel 23 meter øst og en 45 meter øst mot sør. Det er 380 meter til nærmeste overordnede kryss, som er rundkjøringen med fv. 116 i vest



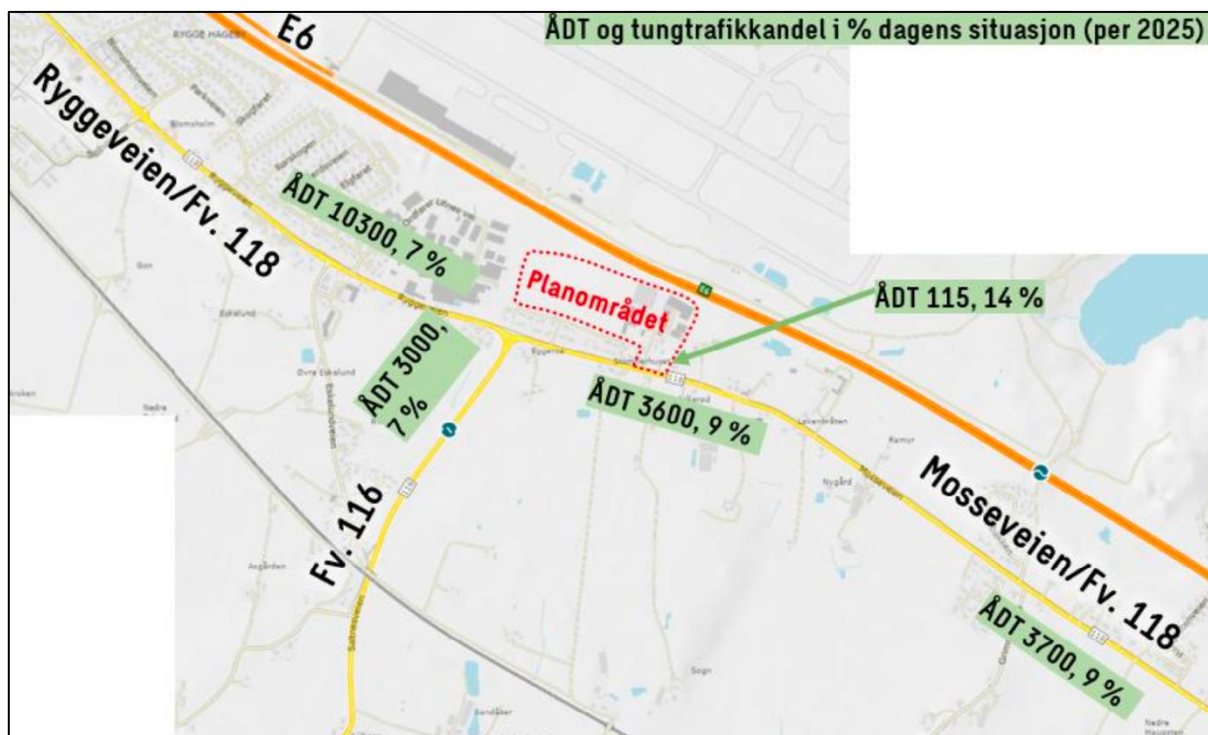
Figur 18: Veisystemet og avstand til kryss og avkjørslr

Fartsgrensen i Mosseveien forbi planområdet og vestover er 60 km/t. Fartsgrensen er 70 km/t fra like øst for planområdet.

- Trafikkmengder

Det er flere kontinuerlige (og periodiske) tellepunkter i nærheten av planområdet, og tall på trafikkmengde i veinettet rundt planområdet i NVDB. Det er derfor valgt å bruke NVDB som kilde for trafikktall på døggnivå (ÅDT), for å ha mindre usikkerhet enn ved å basere ÅDT på en korttidstelling på stedet, når det finnes tilgjengelig datagrunnlag. Trafikkmengden er basert på trafikkmengder fra NVDB per 2023 basert på trafikkteillinger og skjønn, og fremskrevet til 2025 iht. fylkesvis prognoser. ÅDT fra 2018 til 2024 registrert i Statens vegvesens kontinuerlige tellepunkt vest og øst for planområdet i hhv. Ryggeveien og Mosseveien viser at det har vært trafikkvekst på 1-3 % i året i Ryggeveien og Mosseveien i området.

ÅDT i veinettet per 2025 er vist under. ÅDT i Mosseveien forbi planområdet er 3600, med tungtrafikkandel 9 %. ÅDT i Ryggeveien er betydelig høyere, over 10 000. Granheimveien er adkomst for tre boliger i tillegg til planområdet. Det estimeres at de tre boligene, samt eksisterende næringsområde genererer en trafikk som gir Granheimveien en ÅDT på 115.



Figur 19: Årsdøgntrafikk i dagens situasjon (2025)

- Ulykkesituasjon og trafiksikkerhet for myke trafikanter

De siste fem årene (år 2019-2025) har det ikke vært noen politiregistrerte trafikkulykker i Mosseveien rundt planområdet eller i Granheimveien. Det var en trafikkulykke i Mosseveien mellom personbil og MC i 2020, hvor fartsgrensen er 70 km/t, og to trafikkulykker i Ryggeveien i vest, en utforkjøring med personbil i 2021 og en kollisjon mellom sykkel og personbil i 2020. Det er ingen ulykkespunkt eller ulykkesstrekning ved planområdet.

Det er god sikt og det er belysning i dagens avkjørsel fra Mosseveien.

Jf. N100 skal «gang- og/eller sykkelvegen trekkes tilbake i kryssområdet slik at en innsvingende bil kan stoppe mellom primærvegen og gang- og/eller sykkelveg». Denne avstanden er knappe 3 meter i dag.

Granheimveien er kort og trafikk ut har vikeplikt for trafikk på Mosseveien, så det antas ikke at trafikk kommer opp i særlig høy hastighet i Granheimveien, som også er relativt smal, som gjør at man må senke farten ved møtende bil (ca. 5 meter tverrsnitt).

Basert på denne forenklede analysen vurderes trafiksikkerheten å være god, men at gang- og sykkelveien burde vært trukket tilbake i kryssområdet iht. krav i N100.

- Kollektivtilbud

Det legges bussholdeplass rett ved planområdet. Ved bussholdeplassen Sognshøy går buss 159, 160, 161, 600, 630 og 633.

Busslinjene som passerer planområdet går relativt sjeldent, men det er mulig å ta buss til og fra planområdet:

- Linje 600 går mellom Solli-Moss/Rygge på skoledager, med to avganger om morgenen mellom ca. kl. 6.30 og 8, og en/to avganger om ettermiddagen, mellom ca. 15.30 og 16.30.
- Linje 630 går mellom Fredrikstad-Halden og Fredrikstad-Moss, med en avgang i timen mandag-fredag, mellom kl. 7-17, dvs. 10 avganger per dag per retning.
- Linje 633 går mellom Moss og Halden via Sarpsborg, med to avganger mellom 06-07, en mellom 08-09, hver andre time mellom 10:30 og 14:30, 15:30, to ganger mellom 17-18 (en avgang i timen) og hver andre time mellom 19:30 og 21:30, dvs. 11 avganger per dag per retning.
- Linje 159, 160 og 161 er skolebusser for hhv. Karlshus skole, Råde ungdomsskole, Spetalen skole. Disse går kun skoledager og har en avgang hver om morgenen og to-tre om ettermiddagen (161 går kun om ettermiddagen).

Avstanden til Rygge togstasjon er 2,6 km avstand, hvor det går tog til Oslo og Halden, med gang-/sykkelvei langs Ryggeveien mellom planområdet og stasjonen. Avstanden tar 37 minutter å gå, men bare 10 minutter å sykle. Det er derfor sannsynlig at noen som bor ved en togstasjon på linjen kan velge å ta med elsparkesykkel/sparkesykkel/sykkel på toget og bruke denne på den siste strekningen til/fra planområdet. Forbi Rygge stasjon går linje RE20, som går mellom Oslo S og Halden. Toglinjen har en avgang i timen.

Kollektivfrekvensen på tilbudet i nærheten av planområdet er relativt lavt, med bussavganger en gang i timen for de ulike linjene, selv i rush. Det gjør det mer sårbart å bruke kollektivt dersom arbeidstiden gjør at man ikke rekker en avgang, og det er en time til neste gang.

- Mobilitet

Det er kombinert gang- og sykkelvei langs Mosseveien/fv. 118. Det er ikke egne gang-/sykkelveier på sideveiene. Gang-/sykkelveien er trukket inn over de fleste avkjørslene til Mosseveien/Ryggeveien. Granheimveien har ikke egen tilrettelegging for myke trafikanter, og ikke belysning.

Det er ikke tilrettelagte krysningspunkter over Mosseveien, som blant annet leder til bussholdeplass i retning Råde. Gangfelt skal ikke anlegges ved fartsgrense 60 km/t jf. V127 og tilrettelagt kryssing anbefales ikke ved fartsnivå over 65 km/t. Altså kan det være riktig at det ikke er tilrettelagt kryssing her. Det vurderes som urealistisk og overdimensjonert med undergang eller bro som kryssingstilrettelegging, da det antas og er observert å være relativt få kryssende. Veien er oversiktlig og rett ved holdeplassen, og belyst.

5.10 Barn og unges interesser

Det er ingen ting som tyder på at planområdet benyttes som lekeområde for barn og unge.

5.12 Universell tilgjengelighet

Eksisterende næringsområde er tilnærmet helt flatt. Området som planlegges bebygget har en slak skråning fra øst mot vest. Universell tilgjengelighet er ivaretatt på en god måte.

5.13 Teknisk infrastruktur

- Vann og avløp

Eksisterende VA-anlegg ved planområdet vises på kartet under. Stikkledningene (SP 160

PVC) for eksisterende nærings-/industriområde går langs Granheimveien og kobler seg på kommunale ledninger (SP 160 PVC) rett før Mosseveien. Den private vannledningen fra nærings-/industriområdet mangler på kartet, men er antatt til å være 110 mm. Det er antatt den er koblet på kommunal ledning VL 225 PVC. Den kommunale vannledningen har god kapasitet siden den får tilførsel fra en ny VL 355 PE, mens den kommunale spillvannsledningen, som går østover mot Karlshus, har sprengt kapasitet og går i overløp iblant. Det er en kommunal spillvannspumpeledning som går sørover fra Granheimveien mot Sarpebakken pumpestasjon, som har bedre kapasitet og kan benyttes ved å bygge en liten pumpestasjon i Granheimveien.



Figur 20: Eksisterende VA-anlegg ved Sognshøy

Det er ikke kommunal OV-ledning i området, bare fylkeskommunal OV-ledning i forbindelse med gang- og sykkelvei.

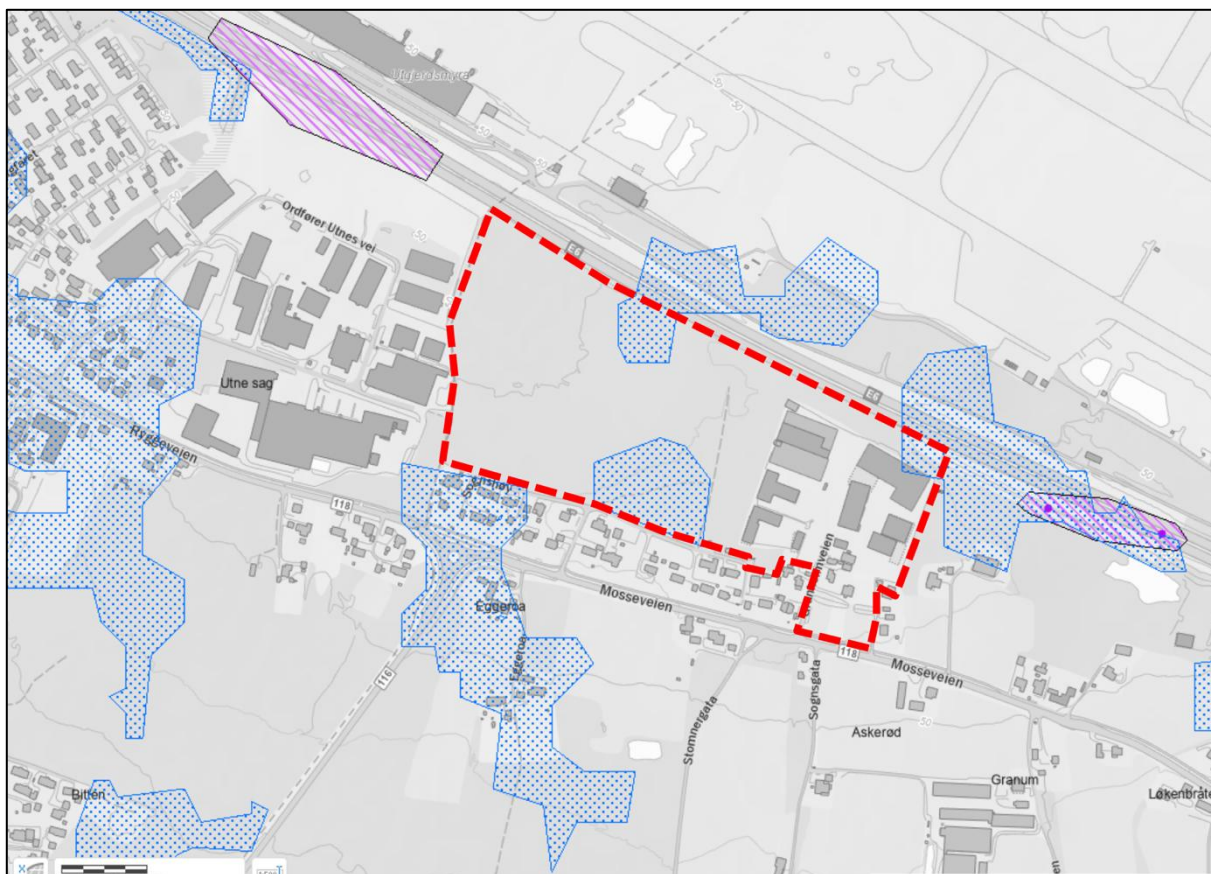
Overvann håndteres lokalt da det ikke er kommunale OV-ledninger i området. Det antas at industri-/næringsområdet holder tilbake svært liten andel av overvannet som faller på området, men at skogen holder tilbake en del av det som faller der.

- Trafo

Elvia har eksisterende frittliggende nettstasjon innenfor planområdet.

5.14 Grunnforhold

Det er påvist kvikkleire flere steder langs E6, og deler av planområdet er NVE's kartbase registrert som aktsomhetsområde for kvikkleire. Kvikkleire kan også forekomme utenfor påviste soner. I kartet under er påvist kvikkleire vist med lilla skravur, og aktsomhetsområder vist med blå skravur.



Figur 21: Kartlagte kvikkleirepunkter og aktsomhetsområder

Planområdet ligger under marin grense, med middels til stor mulighet for sammenhengende forekomster av marin leire.

Multiconsult har gjort en vurdering av områdestabiliteten. Aktsomhetsområdet er avgrenset basert på kravene angitt i NVE-veileder 1/2019, dvs. Total skråningshøyde i løsmasser over 5 m, eller for jevnt hellende terreng brattere enn 1:20 og med høydeforskjell over 5 m.

Terrenget på tomte er hellende med skråning på 1:21 på det bratteste. Det er flatt over lengre strekninger i områdene nord, øst og vest for planområdet.

Mot sør-vestre profil er koten til fot av skråningen på rundt +43 og til topp av skråningen (på tomte) er ca. på kote +54, skråningshøyde er ca. 11 m med ca. 345 m avstand. Det vil si at det ikke er fare for skred her og helningen slakere enn 1:30. Østre profil er kote til fot av skråningen på rundt +41 og til topp av skråningen (på tomte) ca. på kote +55, skråningshøyde er ca. 11 m med ca. 400 m avstand. Det vil si at det ikke farer for skred her og helningen slakere enn 1:29.



Figur 22: Kart som viser helning rundt planområdet

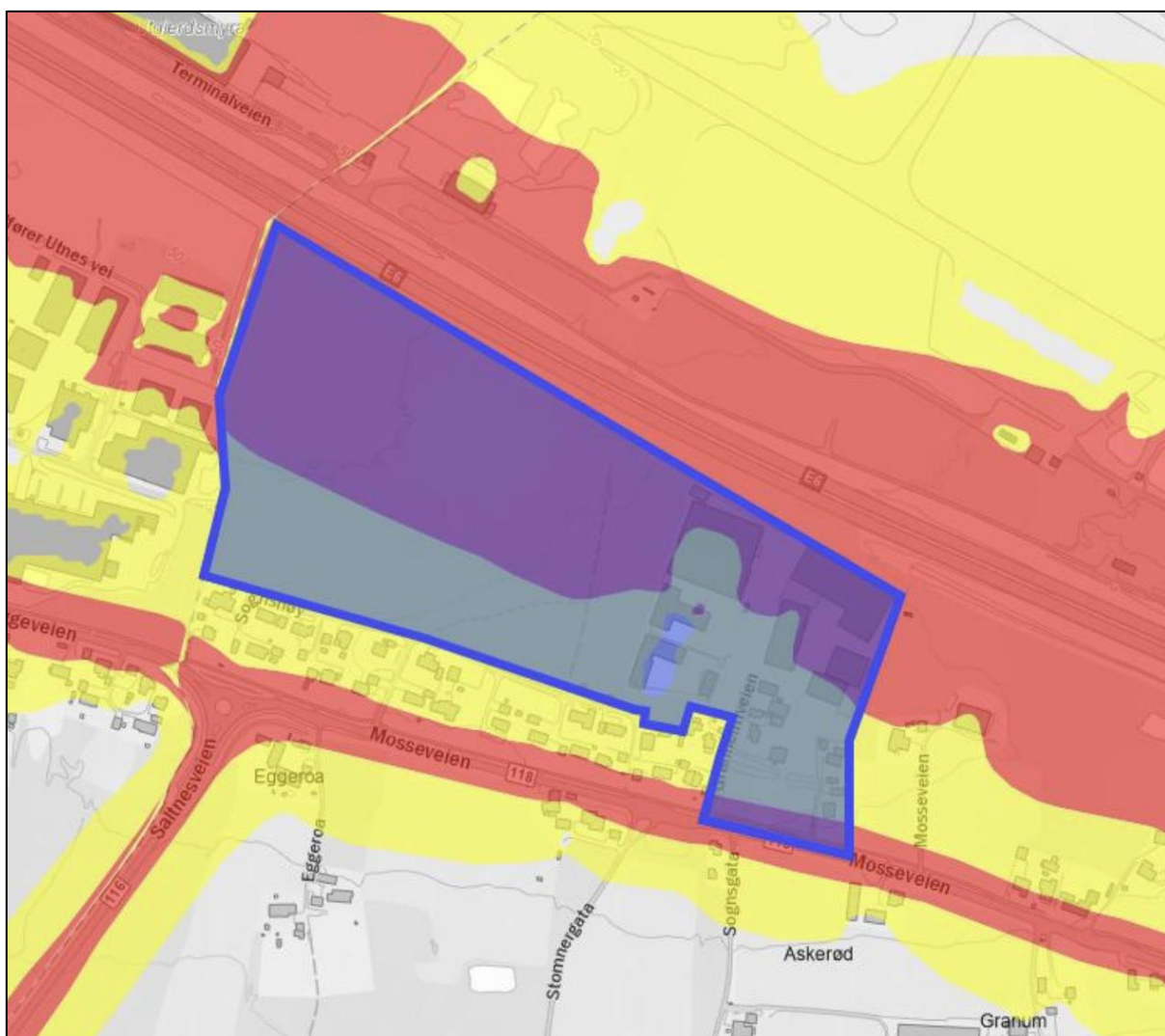
Det er en skråning i sør med helning ca. 1:19 og skråningshøyde er på 10 m. Avstand fra planområdet til denne skråningen er på ca. 146 m, det vil si større enn 2H (20 m). Skråningen er utenfor influensområdet til planområdet/tiltaket.

Basert på dette har planområdet tilfredsstillende sikkerhet mot skred. Planområdet ligger heller ikke i utløpsområde for et skred.

5.15 Støyforhold

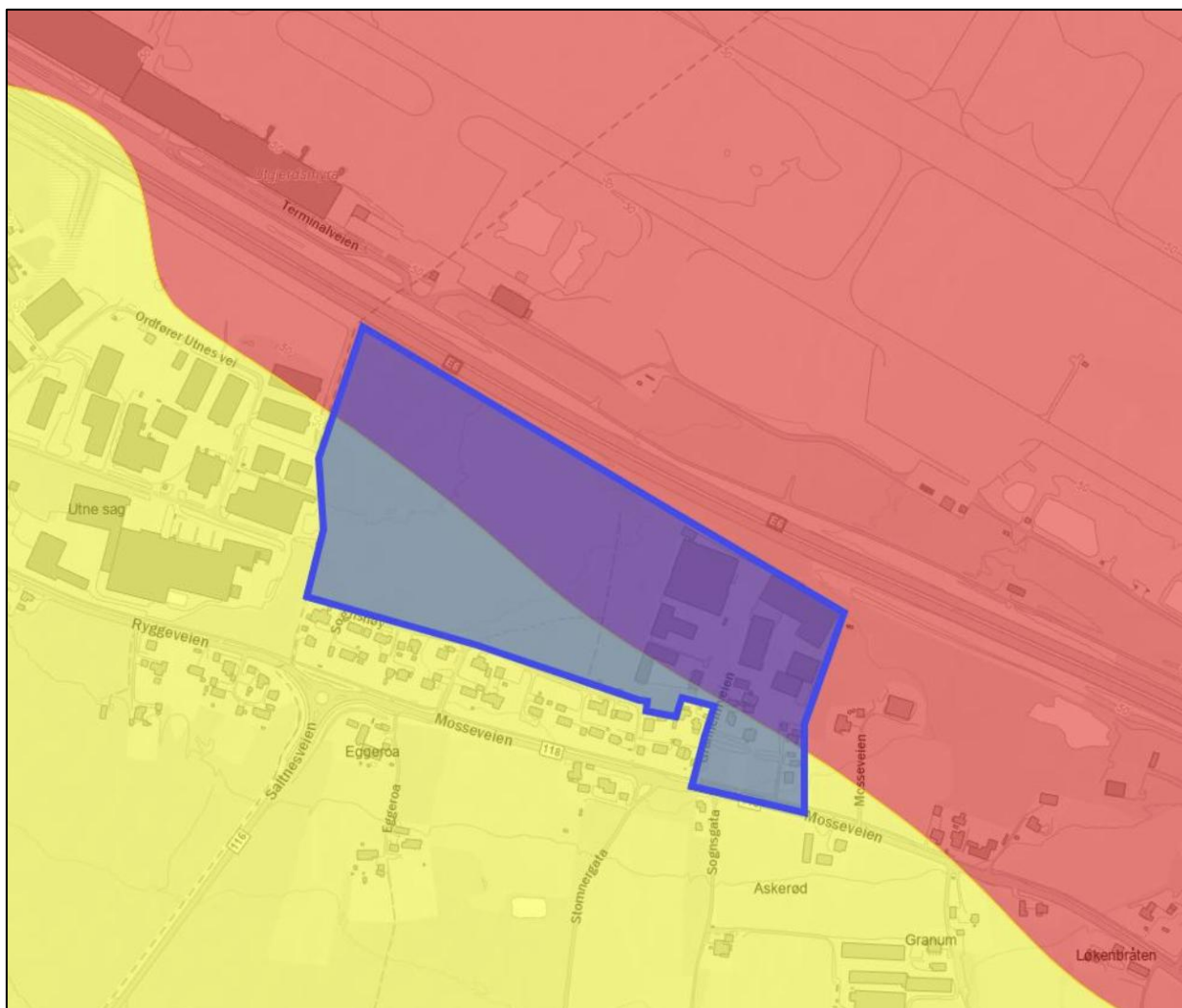
Støykildene i området rundt planområdet er veitrafikk, jernbane, flyplass og skytebane. Ytterkant av støysone fra jernbane er ca. 900 meter fra planområdet i sør, og ytterkant av støysone fra skytebane er ca. 250 meter fra planområdet i nord. Ingen av disse berører dermed planområdet.

Planområdet ligger i rød og gul sone for veitrafikkløyd, hovedbidraget kommer fra E6, men det er også en del løy fra fv. 118 (Mosseveien).



Figur 23: Støysonekart for veitrafikk

Støysoner fra Forsvarets flybase på Rygge viser at grensen for rød sone går diagonalt gjennom planområdet.



Figur 24: Støysonekart for militære fly

I 2023 ble det gjennomført en måling av støy fra Ipoa AS sin virksomhet på Sognshøy. Det ble målt kontinuerlig over 7 dager. I etterkant ble det gjort vurderinger av støy på dager med aktivitet sammenlignet mot dager uten aktivitet og en analyse av registrerte makshendelser. Resultatet viste at støynivået i området ikke påvirkes av aktiviteten fra Ipoa, og av makshendelser var det i 24 av 27 tilfeller helikoptertrafikk som slo inn. Konklusjonen var at bidraget fra Ipoa var neglisjerbart i området fordi bakgrunnsstøynivået i utgangspunktet er så høyt.

5.16 Luftforurensing

Overordnet luftsonkart for årene 2016 til 2022 har blitt utarbeidet av Norsk institutt for luftforskning (NILU) og Meteorologisk institutt (MET). Disse er tilgjengelig fra Miljødirektoratets fagbrukertjeneste for luftkvalitet. Beregninger er gjort over hele kommuner i et grovt rutenett på 100 x 100 meter, og tar ikke hensyn til terreng, bygninger eller andre strukturer som kan påvirke spredning. Beregningen tar med hovedvegen samt andre store kilder til luftforurensning.

Disse luftsonkartene viser store årlige variasjoner. Sammensatt luftsonkart for området for årene 2019-2023 er sammenlignet med luftsonkart for et «dårlig» år (2022). Luftsonkart over området viser at den nordlige delen av planområdet delvis befinner seg i gul og rød luftforurensningssone. I

årene med høyest luftforurensning, befinner større deler av planområdet seg i gul luftforurensningssone.



Figur 25: Miljødirektoratets overordnede luftsonekart over planområdet

5.17 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

- Rasfare

Basert på NGUs løsmassekart kan det forekomme marine strandavsetninger i den nordlige delen av planområdet, og i randmorenene i den sør-vestlige delen. Det er ingen høyereliggende områder hvor det kan utløses skred som kan ha utløp inn i planområdet.

Det er gjort en geoteknisk vurdering av områdestabiliteten i forbindelse med planarbeidet. Rapporten konkluderer med at området er tilfredsstillende mot skred på bakgrunn av helningsforholdene innenfor og rundt planområdet. Områdestabiliteten vurderes som tilfredsstillende.

- Flomfare

Det finnes ikke hav, elver eller bekker som kan forårsake flom i området.

Deler av planområdet i nord-vest er under aktsomhetssone for flom. Utarbeidet VA- og overvannsnotat forteller at det ikke er etablert flomveier i dag. Avrenningslinjer viser avrenning mot ubebygde områder, så det anbefales at eksisterende avrenningslinjer benyttes som flomvei.

- Vind

Planområdet er ikke mer vindutsatt enn omkringliggende områder.

- Støy

I dag ligger mer eller mindre hele planområdet i rød støyzone fra E6. For boligene sør for planområdet er det støy fra både E6 og fylkesveien. De færreste av disse boligene har uteoppholdsarealer med støynivå under grenseverdi, og flere mangler også stille side.

- Luftforurensing og forurensing i grunnen

Luftforurensingen i området stammer hovedsakelig fra E6, og i noen grad fra Fv. 118.

Luftforurensingen vil ikke berøre følsom arealbruk. Tiltaket kan gi en liten økning i støvutslipp, spesielt i anleggsperioden.

Miljøteknisk rapport viser til to registrerte forurensingslokaliteter i nærheten av planområdet. Nord for E6 ligger et tidligere brannøvningsfelt i forbindelse med Rygge flyplass. Det er også registrert forurensing ved Esso Bredeland bensinstasjon.

Historiske flyfotoer viser at hele planområdet besto av skog i 1955. I 1972 ble deler av eksisterende næringsområde bygget ut. Det er usikkert hva slags aktivitet som har vært på området gjennom årene, men det er mistanke om at grunnen i dette området kan ha blitt forurensset. I området som i dag består av skog og hogstflater er det ikke mistanke om forurensing i grunnen.

Dersom det skal utføres gravearbeider innenfor eksisterende næringsområde, eller innenfor nærmeste meterne mot E6 skal det tas prøver for å identifisere eventuell forurensing i grunnen.

5.18 Næring

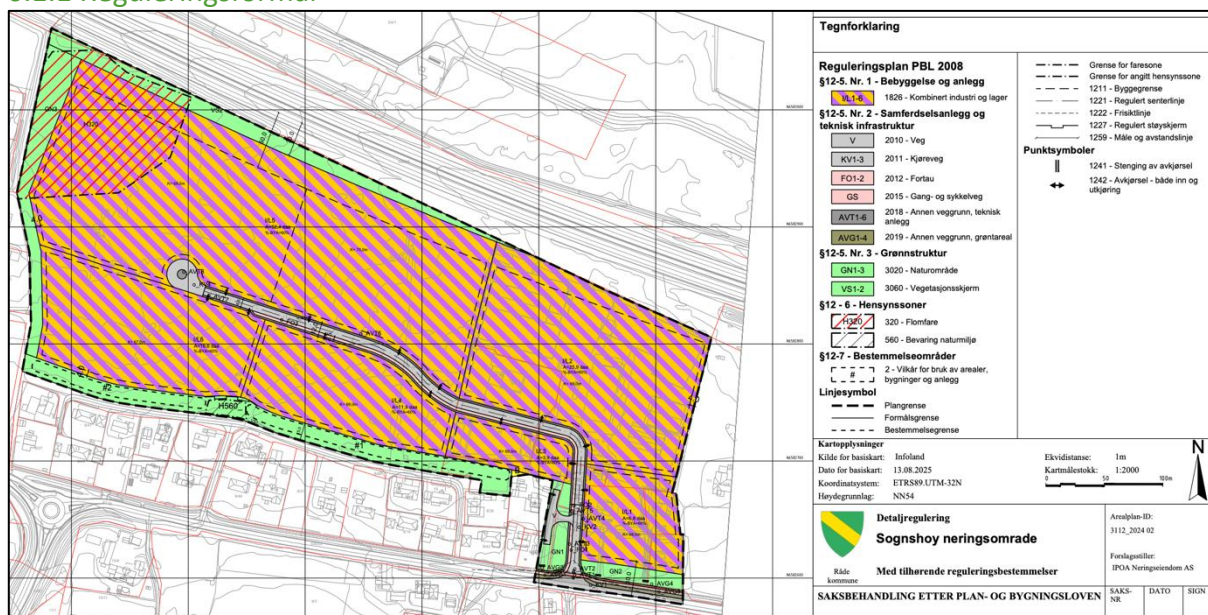
Ca 40 daa av planområdet er allerede i bruk som næringsareal i dag. Ipoa er etablert på og kontrollerer mesteparten av dette området. Ipoa produserer stålkonstruksjoner og har behov for større arealer for å kunne videreutvikle sin virksomhet.

6 Beskrivelse av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk

Området planlegges som et helhetlig næringsområde for industri og lager. Det tillates relativt store bygningsvolumer, som vil sikre Ipoa vesentlige utviklingsmuligheter og en rasjonell drift i overskuelig tid. Planlagt bebyggelse vil beskytte eksisterende boliger på Sognshøy for trafikkstøy fra E6, og det skal etableres vegetasjonsskjerm og terrengvoll mellom eksisterende boliger og planlagt næringsbebyggelse. Det skal etableres en helt ny adkomst til næringsområdet, noe som vil bedre trafiksikkerheten, og gi mulighet for å sanere eksisterende avkjørsler.

6.1.1 Reguleringsformål



30

§12-5. Nr. 1 – Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1110 – Boligbebyggelse	0,1
1826 – Kombinert industri og lager (I/L1-6)	117,5
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2010 – Veg (V)	0,4
2011 – Kjøreveg (KV1-3)	4,4
2012 – Fortau (FO1-2)	1,0
2015 – Gang- og sykkelvei (GS)	0,3
2018 – Annen veggrunn, teknisk anlegg (AVT1-6)	1,4
2019 – Annen veggrunn, grøntareal (AVG1-4)	0,5
§12-5. Nr. 3 – Grønnstruktur	Areal (daa)
3020 – Naturområde – Grønnstruktur (GN1-3)	6,3
3060 – Vegetasjonsskjerm (VS1-2)	11,3
SUM	143,2

6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

6.2.1 Kombinert industri og lager (I/L1-6)

Innenfor formålet tillates etablering av ny næringsbebyggelse. Bebyggelsen kan romme industri, lager, verksted, håndverksbedrifter og logistikkvirksomhet. Tilhørende kontor og støttefunksjoner tillates for alle formålene nevnt over.

De seks byggeområdene (I/L1-6) utgjør til sammen ca. 117 daa. I/L2 og I/L3 består av eksisterende næringsbebyggelse. Reguleringsplanen sikrer mulighet for noe høyere bebyggelse i dette området, samt etablering av en ny adkomstvei for hele næringsområdet. Felt I/L1 består av eksisterende og tidligere småhusbebyggelse. Ipoa har allerede sikret seg 3 av 4 eiendommer. Ved å regulere området

DETALJREGULERINGSPLAN | SOGNSHØY NÆRINGSOMRÅDE

til næringsbebyggelse vil man redusere blandingen av bolig og næring, noe som gir en mer helhetlig utvikling og reduserer konflikter knyttet til blant annet støy og trafikk. Feltene I/L4-6, består av klimaskog og hogstflater i dag, og reguleringsplanen vil dermed gi ca. 80 daa med nytt næringsareal.

Innenfor arealformålet tillates også etablering av parkering, manøvreringsarealer, overvannshåndtering og tekniske anlegg.

6.2.2 Veg (V)

Innenfor arealformålet veg skal det etableres en adkomstvei til boligene Granheimveien 2, 4 og 6. Veien skal være etablert før Granheimveiens avkjøring mot Mosseveien stenges. Dette er sikret gjennom rekkefølgekrav i reguleringsbestemmelsene.

6.2.3 Kjøreveg (KV1-3)

KV1 omfatter eksisterende veianlegg i Mosseveien, samt deler av nytt kryss mot næringsområdet. Innenfor felt KV2 skal det etableres en helt ny adkomstvei som betjener alle byggeområdene innenfor planområdet. Veianlegget er regulert som tofeltsvei, med 3,25 m kjørebanebredde. Veien har dermed en asfaltert totalbredde på 6,5 meter. Veianlegget har også fortau i 2,5 meter bredde, grusskulder og tosidig grøft. Total regulert bredde er 12 meter. Veianlegget avsluttes med snuplass. Anlegget planlegges som del av offentlig veinett.

6.2.4 Fortau (FO1-2)

Innenfor formålet skal det etableres fortau i 2,5 meter bredde. Fortauet skal etableres fra Fv. 118 langs KV2 gjennom næringsområdet. Fortauet vil sikre trygg ferdsel for myke trafikanter til og fra de ulike næringsfeltene.

6.2.5 Gang- og sykkelvei (GS)

Innenfor formålet skal eksisterende gang-/sykkelvei langs Fv.118 bygges om for å tilpasses det nye krysset mellom Mosseveien og næringsområdet. Fortauet er trukket tilbake fra Mosseveien i krysningspunktet for å bedre trafikksikkerheten for myke trafikanter.

6.2.6 Annen veggrunn, teknisk anlegg (AVT1-6)

Innenfor formålet skal det etableres grøft for overvann, snøopplag, tekniske føringer og veibelysning.

6.2.7 Annen veggrunn, grøntareal (AVG1-4)

Områdene skal opparbeides med et grønt preg. Innenfor formålet kan det etableres grøft for overvann, snøopplag, tekniske føringer og veibelysning.

6.2.8 Naturområde - Grønnstruktur (GN1-3)

Innenfor formålet skal det sikres et grønt område med vegetasjon og permeable flater som sikrer god infiltrasjon av overvann.

6.2.9 Vegetasjonsskjerm (VS1-2)

Innenfor felt VS1 skal det etableres en vegetasjonsskjerm i 15 meter bredde mellom eksisterende boliger på Sognshøy og den nye næringsbebyggelsen. Eksisterende trær skal bevares så langt det lar seg gjøre, og suppleres med ny vegetasjon for å skape en sammenhengende vegetasjonsskjerm. Innenfor feltet skal det også etableres en terrengvoll på inntil 3 meter. Felt VS2 er del av eksisterende vegetasjonsskjerm mot E6.

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Ny bebyggelse skal plasseres innenfor regulerte byggegrenser. Ettersom dette er en reguleringsplan for et næringsområde, der behov for bebyggelse kan endre seg raskt fra store sammenhengende bygg til mindre frittstående bygg, er det lag opp til en stor grad av fleksibilitet. Skissene under viser de maksimale rammene av reguleringsplanen, og illustrerer hvordan området kan bli seende ut dersom man bygger ut med store bygningsvolumer innenfor maksimalt tillatte byggehøyder.



Figur 26: Mulig bebyggelse sett fra sør-vest



Figur 27: Mulig bebyggelse sett fra syd-øst

Reguleringsplanen er innrettet slik at ny næringsbebyggelse skal plasseres parallelt med E6, dette for å oppnå at bebyggelsen skaper en mest mulig effektiv støyskjerming.



Figur 28: Mulig bebyggelse sett fra nord-vest

6.3.1 Bebyggelsens høyde

Ny bebyggelse er regulert med maksimal byggehøyde innenfor hvert enkelt felt. Byggehøyden er angitt med maksimal kotehøyde. De ubebygde delene av planområdet (felt I/L4-6) har et terreng som faller ganske mye fra sør-øst mot nord-vest, og med å regulere maksimal Kotehøyde har man god kontroll på hvor høyt bebyggelsen maksimalt kan stikke, uavhengig av hvordan man planerer terrenget. Byggehøyde på ny bebyggelse vil avhenge av nivå på fremtidig planert terreng, og behov for nødvendig takhøyde. De maksimale rammene i reguleringsplanen åpner imidlertid for bebyggelse i 12-15 meter høyde mot syd og øst, og inntil ca. 18 meter mot nord i felt I/L5.

Maksimal byggehøyder framgår av kart og bestemmelser, og er for feltene;

I/L1 = K+ 68,0 moh

I/L2 = K+ 68,0 moh

I/L3 = K+ 68,0 moh

I/L4 = K+ 68,0 moh

I/L5 = K+ 72,0 moh (østre del) og K+ 68,0 moh (vestre del)

I/L6 = K+ 67,0 moh



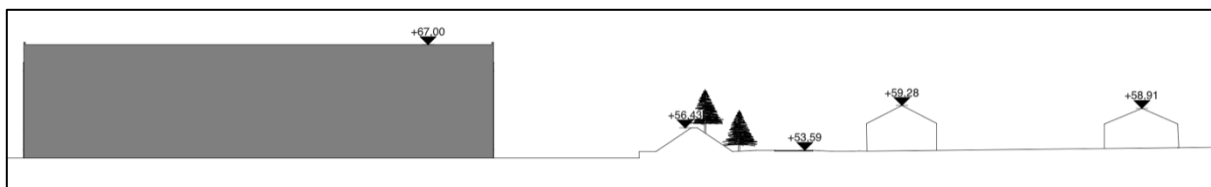
Figur 29: Bilde fra Sogshøyveien, sett fra vest



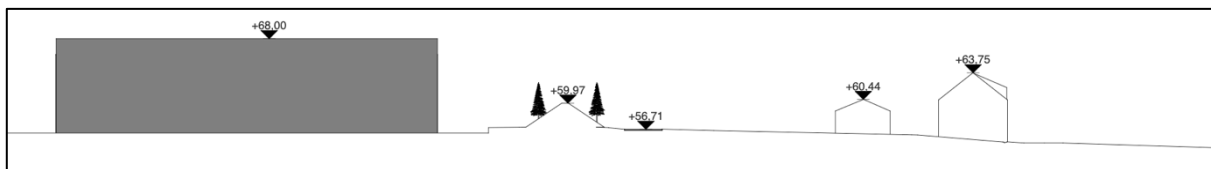
Figur 30: bilde fra E6, med eksisterende næringsbebyggelse i Moss i forgrunnen



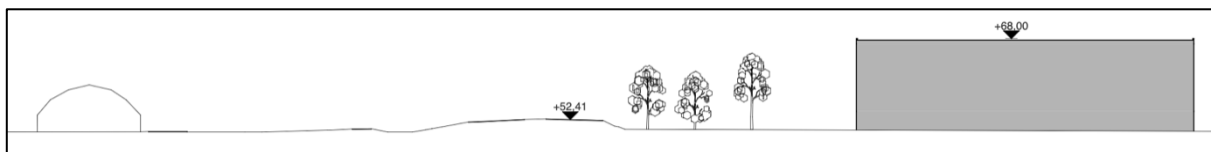
Figur 31: bilde fra Fv. 118, med eksisterende småhusbebyggelse i forgrunnen



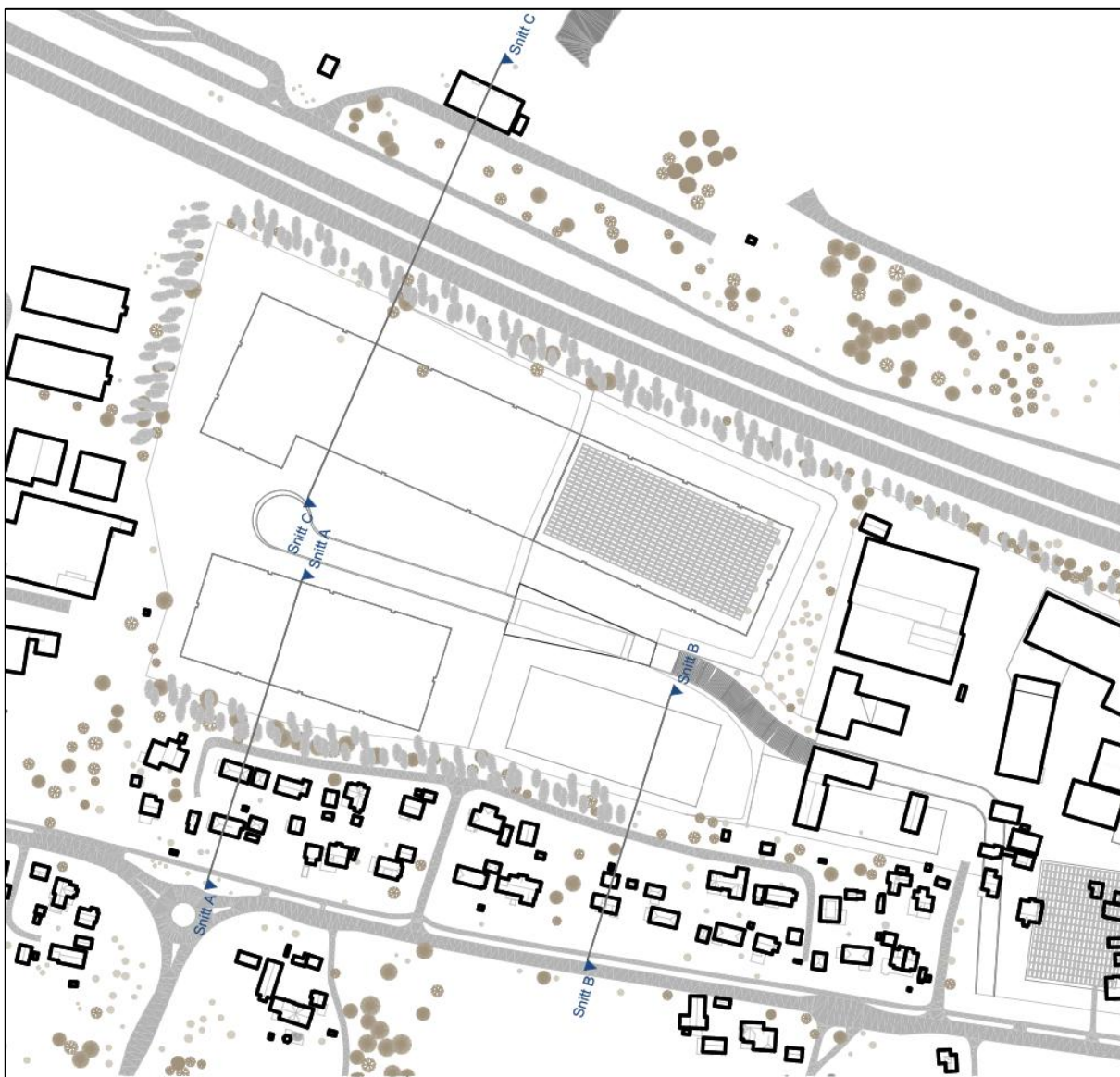
Figur 32: Snitt A



Figur 33: Snitt B



Figur 34: Snitt C



Figur 35: Kart som viser plassering av snittlinjer

6.3.2 Grad av utnyttning

Utnyttelsen for feltene er angitt i maks % BYA på plankartet. For feltene I/L1-6 skal utnyttelsesgraden ikke overskride 80% BYA. Parkeringsplasser på terreng skal medregnes ved beregning av %BYA. Ihht. reguleringsbestemmelsene skal ny bebyggelse ikke overskride 60% BYA.

6.3.3 Antall arbeidsplasser, antall m² næringsarealer

Det er ikke avklart hvor mange arbeidsplasser som vil bli etablert innenfor planområdet. Antall m² næringsarealer er heller ikke klarlagt, men reguleringsplanen setter et øvre tak gjennom tillatt utnyttelsesgrad. Antallet m² vil dermed først foreligge ved søknad om rammetillatelse for de ulike feltene.

6.4 Parkering

Maksimalt antall parkeringsplasser er styrt av reguleringsbestemmelsene. Til bygg for industri, verksted og støttefunksjoner kan det etableres maks 1 parkeringsplass per 100m² BRA for bygg under 3000m². For bygg over 3000m² kan det etableres maks 0,3 parkeringsplass per 100m² BRA.

For bebyggelse til lager og logistikk kan det etableres maks 0,3 parkeringsplass per 100m² BRA.

Minimum 5% av parkeringsplassene skal være tilpasset mennesker med nedsatt funksjonsevne. Disse skal også plasseres i nærheten av hovedinngang.

Det skal etableres sykkelparkeringsplasser for minimum 20% av de ansatte.

Parkeringsplasser tillates plassert utenfor regulerte byggegrenser.

6.5 Trafikkløsning

6.5.1 Kjøreatkomst

Det etableres en helt ny adkomst til Sognshøy næringsområde. Den nye avkjørselen fra Mosseveien flyttes noe østover for å gi et mer oversiktlig kryss, og større avstand til eksisterende boliger på Sognshøy. Når felt I/L1 er ferdig utbygd vil antallet avkjørsler fra Mosseveien være redusert fra 3 til 1.

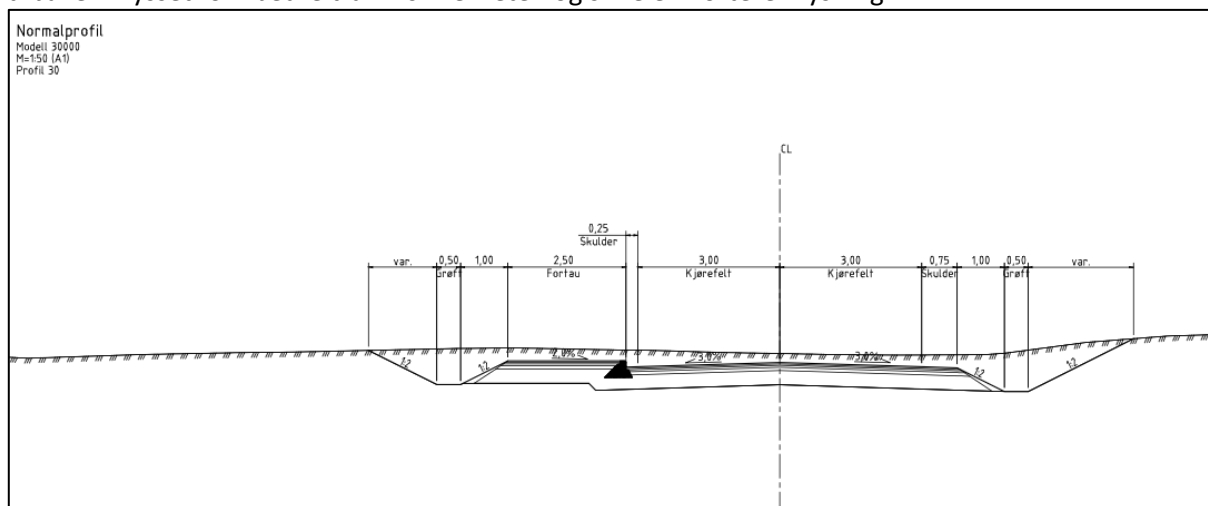
Den nye adkomstveien vil forsyne hele næringsområdet, og avsluttes med en snuplass i enden.

6.5.2 Utforming av veger

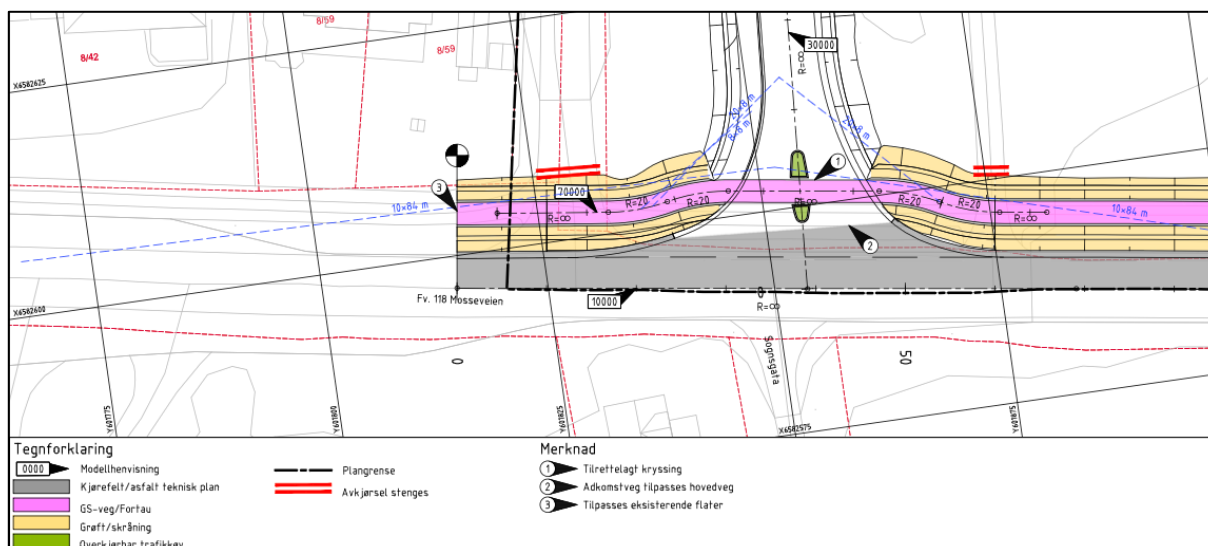
- Bredde og stigningsforhold

Det nye veianlegget er regulert med en reguleringsbredde på 12 meter. Dette omfatter kjørefelt på 3,0 meter, skulderareal, fortau på 2,5 meter og grøftearealer.

Krysset mot Fv. 118 (Mosseveien) er tegnet ut med overkjørbar trafikkøy, for å sikre fremkommelighet for eventuell spesialtransport. Gang-/sykkelveien langs Mosseveien er trukket noe tilbake i krysset for i bedre trafiksikkerheten og sikre en kortere kryssning.



Figur 36: Normalprofil



Figur 37: Kryssutforming

6.5.3 Tilgjengelighet for gående og syklende

Tilgjengeligheten for gående og syklende bedres ved at det etableres fortau fra Mosseveien og frem til hvert enkelt næringsfelt. Fortauet vil sikre trygg ferdsel fra bussholdeplassen langs fylkesveien, og gjøre det mer attraktivt å gå, sykle eller bruke kollektiv til og fra planområdet.

6.5.4 Felles adkomstveger, eiendomsforhold

Planforslaget foreslår at det etableres en ny adkomst til boligene i Granheimveien 2, 4 og 6 (felt V). Adkomsten er regulert som en stikkvei fra den nye hovedadkomsten, og skal være etablert før krysset mellom Mosseveien og Granheimveien kan stenges.

6.6 Universell utforming

Krav til universell utforming er stilt gjennom reguleringsplanbestemmelsene pkt. 3.3.

6.7 Landbruksfaglige vurderinger

Planforslaget omfatter ikke arealer som benyttes til dyrking av mat. Deler av planområdet består imidlertid av dyrkbar jord. Disse arealene foreslås nedbygd, og vil dermed gå tapt. Reguleringsbestemmelsene stiller krav om utarbeidelse av matjordplan, for å sikre at ressursene kan benyttes til matproduksjon et annet setd.

6.8 Kollektivtilbud

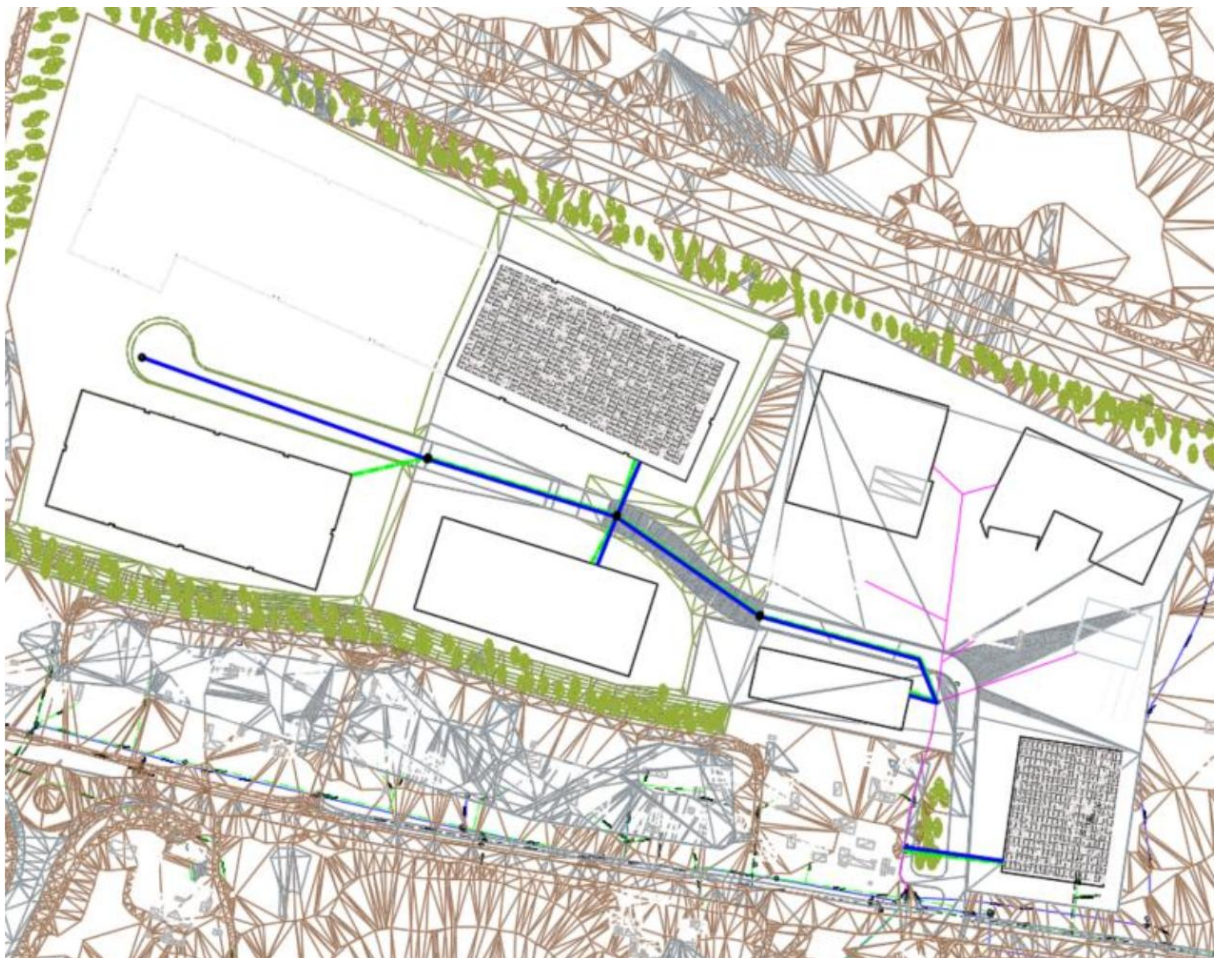
Planforslaget omfatter ingen endring av kollektivtilbudet.

6.9 Kulturminner

Østfold fylkeskommune har kartlagt området for kulturminner uten å gjøre funn. Fylkeskommunen har varslet at sluttrapporten først vil bli oversendt på nyåret 2026.

6.10 Plan for vann- og avløp og overvann, samt tilknytning til offentlig nett

Siden det ikke er en oversikt over ledningsnettets internt på området, har det blitt gjort en antagelse om hvor eksisterende ledninger går, samt blitt laget et forslag for nye ledninger. Begge disse må tilpasses eksisterende situasjon og høyder i detaljprosjekteringsfasen. Alle byggene kobles til de eksisterende private spillvann- og vannledningene som går langs Granheimsveien. Der de private ledningene kobles på kommunale ledninger rett før Mosseveien, må det gjøres noen endringer slik at eksisterende spillvannsledning kobles til en ny pumpestasjon som bør bygges dersom eksisterende kommunal spillvannsnett har sprengt kapasitet.



Figur 38: Oversiktsplan for private vann- og spillvannsledninger. blå=vann, grønn=spillvann og magenta=eksisterende stikkledninger

Brannvann

Ledningsnettets i området forsynes av vann fra Movar. Aktuelle uttakspunkt for vannforsyning og brannvann vil være på kommunal vannledning i og ved Mosseveien. Det er en eldre vannledning med diameter lik 225 som er av PVC, samt en ny vannledning med diameter lik 355 som er av PE. Den nye ledningen er lagt i senere tid og det er grunn til å anta god kapasitet på ledningen.

Utbyggingen anses som annen bebyggelse, hvilket som er utslagsgivende for kravet til slokkevannskapasitet lik 50 l/s.

Ved bruk av kommunale uttak i og ved Mosseveien vil bare de sørlige byggene være innenfor 100 m avstand fra uttakene. Som tiltak foreslås det å ha private brannkummer inne på planområdet, dette må følges opp i detaljprosjekteringsfasen.

Overvann

Det foreslås at overvannet fortsatt ledes til dagens utslippspunkter. Dette innebærer at vestre del av området hvor hoveddelen av utbyggingen planlegges har utslipp mot nordvest (under E6), mens østre del ledes mot øst.

Grøntområder for infiltrasjon og fordrøyning bør etableres så langt det lar seg gjøre. Massene i grunnen bør undersøkes for mulighet for infiltrasjon av overvann i grunnen.

Overflateavrenningen fra planområdet, spesielt fra tette kjørearealer, skal samles og føres via fordrøyning og kontrollert utløp (avrenningsområde vest). Det må avklares med Statens vegvesen som drifter ledning under E6 hvor stor mengde som kan slippes på. Basert på arealfordeling fra foreløpig illustrasjonsplan, vil det være behov for et fordrøyningsvolum minimum 3638 m³ for vestre del og 257 m³ for østre del.

Per i dag er det ikke etablerte flomveier. Avrenningslinjer viser avrenning mot ubebodde områder, så det anbefales at eksisterende avrenningslinjer benyttes som flomvei.

For mer informasjon vises det til VA- og overvannsnotat som er vedlagt planforslaget

6.11 Plan for avfallshåndtering

Planforslaget inneholder ikke arealformål som omfattes av kommunens renovasjonsnorm. Næringsvirksomheter må sel inngå avtaler med privat foretak eller kommune om henting av avfall. Dette håndteres i senere byggesaksbehandling.

6.12 Rekkefølgebestemmelser

I reguleringsbestemmelsene er det rekkefølgekrav knyttet til opparbeidelser av teknisk infrastruktur, veianlegg og vegetasjonsskjerm med terrengvoll.

Det stilles også krav til dokumentasjon som skal foreligge i forbindelse med byggesøknader.

7 Konsekvensutredning

Vedtatt planprogram for Sognshøy næringsområde, satte opp 6 tema som skulle utredes etter KU-metodikk. Metodikk ihht. Miljødirektoratets M-1941 og Statens vegvesens håndbok V712 ble benyttet. I tillegg skulle 4 tema redegjøres med beskrivelse ihht planprogram.

Alternativer

Det vurderes kun 1 utbyggingsalternativ – alternativ 1. Alternativ 0 (referansealternativ) er dagens situasjon som alternativ 1 skal sees i forhold til og måles opp imot.

Alternativ 0: Alternativ 0 brukes som sammenlikningsgrunnlag når det vurderes hvilken påvirkning en plan eller et tiltak vil ha. Alternativ 0 defineres her som en videreføring av dagens situasjon med eksisterende skog, bolig- og næringsområde. Gjeldende reguleringsplan, Sognestykket (1982), dekker deler av planområdet. Det vurderes imidlertid at potensialet planen gir er utnyttet og at planen dermed er gjennomført. Den legges derfor ikke til grunn for alternativ 0.

Alternativ 1: Illustrasjonen under viser overordnede planer for utviklingen av området, og legges til grunn som utredningsalternativ 1. I løsningsforslaget er det plassert et langt sammenhengende bygg mot E6, med en byggehøyde på inntil 20 meter. Resterende bebyggelse er vist med en høyde på 12-15m. Planprogrammet la opp til en maks byggehøyde på 18 meter. Underveis i planarbeidet er maks byggehøyde foreslått økt med 2 meter til 20 meter for deler av bygningsmassen for å gi økt fleksibilitet og handlingsrom. Det er etablert en ny adkomst til næringsområdet over Mosseveien 130, og det er ikke lagt opp til gjennomkjøring inn til næringsområdet på andre siden av kommunegrensa. Det etableres vegetasjonsskjerm mot E6 og mot eksisterende boligområde i sør. Det legges opp til en robust og fleksibel reguleringsplan. Illustrasjonen presenterer et alternativ, med store bygningsvolumer. Det er imidlertid sannsynlig at deler av bebyggelsen vil bli splittet opp i mindre bygningsvolumer.



Rangering etter utredning ihht KU-metodikk

Utfra KU-metodikk rangeres og anbefales alternativ 0 som nummer 1. Alternativ 0 og alternativ 1 får begge noe negativ konsekvens, men rangeres ulikt som følge av tapet av jord i alternativ 1.

Tap av jord gir middels negativ konsekvens (--) og er en konsekvens som er endelig og lite reversibel. Det at forurensning/støy gir noe positiv konsekvens (+) veier ikke opp for den negative effekten tap av jord har sammen med de 2 andre noe negative konsekvenser (-). De avbøtende tiltakene har noe formidlende effekt, men ikke nok til å oppveie de negative konsekvensene som er identifisert.

Rangering etter utredning ihht beskrivelse i planprogram

Alle de 4 temaene rangerer alternativ 1 som nummer 1. Dette forutsetter at de avbøtende tiltak som er nevnt gjennomføres og at den planlagte utbygging og aktivitet som ble lagt til grunn for alternativ 1 gjennomføres.

Alternativ 1 legger opp til forbedring for transport med tiltak som avgrensede trafikkarealer, fortau, strukturerte parkeringsarealer, tilrettelegging for kollektivbruk og mulige valg av energiløsninger. En utbygging vil også gi et mer helhetlig, ryddig og organisert område.

Virkninger som følge av klimaendringer rangeres likt da eksisterende håndtering og planlagt håndtering av flom og overvann er basert på 2 ulike situasjoner hvor begge alternativene er håndterbare innenfor sin situasjon.

Konklusjon

Alternativ 1 anbefales basert på rangering, og fordi arealet er avsatt i kommuneplanen til næring og industri. Dette er viktig for utvikling i Råde kommune, Mossregionen og på fylkesnivå.

Oppsummert i tabellform:

Temaer etter KU-metodikk	Alternativ 0	Alternativ 1
Naturmangfold (inkludert øko.system)	1	2
Forurensning grunn	1	2
Forurensning støy	2	1
Forurensning luft	1	2
Jordressurser (jordvern)	1	2
Temaer som redegjøres for med tekst	Alternativ 0	Alternativ 1
Transportbehov	2	1
Energiforbruk og energiløsninger	2	1
Virkninger som følge av klimaendringer	1	1
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	2	1
Rangering totalt:	2	1

Alle dokumenter tilknyttet konsekvensutredningen følger som egne vedlegg.

8 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

8.1 Overordnede planer

Planforslaget er hovedsakelig i tråd med gjeldende kommuneplan der området er avsatt til nåværende og fremtidig næringsbebyggelse. Deler av planområdet (mot fylkesveien i sør-øst) er avsatt til nåværende boligbebyggelse. Disse eiendommene foreslås regulert til næringsbebyggelse, noe som er et avvik fra overordnet plan.

8.2 Landskap

Ny næringsbebyggelse vil medføre at planområdet blir noe mer eksponert, spesielt fra E6. Områdene langs denne delen av E6 er imidlertid allerede tett utbygd, og planforslaget vurderes ikke å gi noen vesentlig negativ konsekvens.

8.3 Stedets karakter

Området oppleves allerede som et næringsområde. Sammenbyggingen av næringsområdene på begge sider av kommunegrensa vil dermed ha svært begrenset påvirkning på områdets karakter.

8.4 Kulturminner og kulturmiljø, evt. Verneverdi

Det er ikke registrert kulturminner innenfor planområdet. Området er heller ikke del av et kulturmiljø, eller innehar verneverdig bebyggelse. Planforslaget vurderes ikke å ha noen negativ konsekvens for kulturminner og kulturmiljø.

8.5 Forholdet til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven

Vurdering etter naturmangfoldloven § 8-12.

§ 8 kunnskapsgrunnlaget

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

Kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet i planområdet anses tilfredsstillende. Planområdet ble kartlagt av miljørådgiver to omganger i mai 2025. Videre er kartene Naturbase og Artskart, sjekket mht. allerede registrerte naturtyper, rødlistede og fremmede arter.

§ 9 føre-var prinsippet

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

Kunnskapsgrunnlaget (§8) vurderes å være tilfredsstillende til å vurdere potensielle virkninger. Føre-var- prinsippet tillegges derfor mindre vekt.

§ 10 økosystemtilnærming og samlet belastning

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Det er registrert truede arter innenfor planområdet. Det vurderes at den samlede belastningen for artene gulspurv og grønnspurv ikke vil øke som konsekvens av tiltaket, og tiltaket vil ikke redusere muligheten til å nå forvaltningsmålene i naturmangfoldloven § 4 og 5. Dette er fordi gulspurv i utgangspunktet hekker i kantsonen til åkre i kulturlandskap mens grønnfinken er truet av sykdom og ikke tap av habitat. Når det gjelder potensiell storsalamander som flere av beboerne mener å har sett, vil den tape leveområder som er en av årsakene til at arten sliter. Det er ikke yngledammer innenfor planområdet, men potensiell overvintringsplass og sommerhabitat vil kunne gå tapt. Utbyggingen vil være en del av bit-for-bit nedbygging som i dag har blitt en trussel for våre økosystemer.

§ 11 kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

Det er i kap. 6 beskrevet skadeforebyggende tiltak som vil redusere miljøbelastningen av tiltaket. De avbøtende tiltakene skal i samsvar med det etablerte prinsippet "forurensner betaler" og §11 i naturmangfoldloven bekostes av tiltakshaver.

§ 12 miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

Dersom byggherre, prosjekterende eller entreprenør blir kjent med andre eller nye metoder underveis i planleggingen som bør benyttes for å redusere miljøbelastningen, skal dette tas opp og drøftes fortløpende. Det legges inn skadeforebyggende tiltak for så vidt gjelder belysning. Videre er det lagt inn metode for bekjempelse og håndtering av fremmede arter som sikrer miljøforsvarlige teknikker for håndtering av disse artene.

8.6 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk

Planforslaget vurderes ikke å ha noen negative konsekvenser for rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk. Det er ingen ting som skulle tilsi at området brukes til rekreasjon i dag. En nedbygging av drøyt 100 daa til ny næringsbebyggelse kan på sikt redusere behovet for å bygge ned andre områder med større rekreasjonsverdi.

8.7 Trafikkforhold

• Vegforhold

Planforslaget legger til grunn en ombygging av krysset mellom næringsområdet og Fv. 118. Det nye krysset er dimensjonert for større kjøretøy, med overkjørbar trafikkøy og tilbaketrukket gang-/sykkelvei. Sammen med sanering av eksisterende avkjørsler vurderes dette å forbedre trafiksikkerheten i området.

Det er undersøkt om beregnet trafikkmengde tilsier behov for venstresvingefelt inn til planområdet. Beregningene viser at kombinasjonen av trafikkmengden på Fv. 118 og svingebevegelsene ikke utløser behov for venstresvingefelt.

• Trafikkøkning/reduksjon

I trafikkutredningen er det for beregning av turproduksjon lagt til grunn at det etableres inntil 220 parkeringsplasser. En maksimal utbygging vil kunne gi en ÅDT inn og ut av planområdet på 500. Dette er en økning i ÅDT på 400 kjøretøy sammenlignet med dagens situasjon.

Trafikkøkningen på Ryggeveien/Fv. 118 er beregnet til 1% (ÅDT fra 12 200 til 12 300) og 3-7% på Mosseveien/Fv. 118 (ÅDT fra 4 300 til 4 600).

• Kollektivtilbud

Planforslaget innebærer ingen endringer av kollektivtilbudet. Planområdet ligger tett på bussholdeplass, men hyppigheten på bussavgangene vurderes å være på et nivå som gjør at mange fortsatt vil velge å bruke bil. En utbygging med mange nye arbeidsplasser vil øke transportbehovet, og dermed også etterspørselen etter reiser. Dette kan gi kollektivtrafikken bedre rammevilkår, og forsvare en økt frekvens i busstilbudet.

8.8 Barns interesser

Planforslaget vurderes ikke å ha noen konsekvens for barns interesser. Området har i dag ingen verdi som lek- og oppholdsareal for barn og unge.

8.9 Universell tilgjengelighet

Planområdet er planlagt utfra prinsippene for universell tilgjengelighet, og vil ikke ha noen negative konsekvenser for tilgjengeligheten.

8.10 Energibehov - energiforbruk

IPOAs eksisterende bebyggelse hadde i 2024 et årlig energiforbruk på omtrent 1,6 GWh/år. Dersom man legger samme bruksmønster, funksjon og tekniske installasjoner til grunn vil en maksimal utnyttelse av planområdet kunne gi et energiforbruk på 8,4 GWh/år.

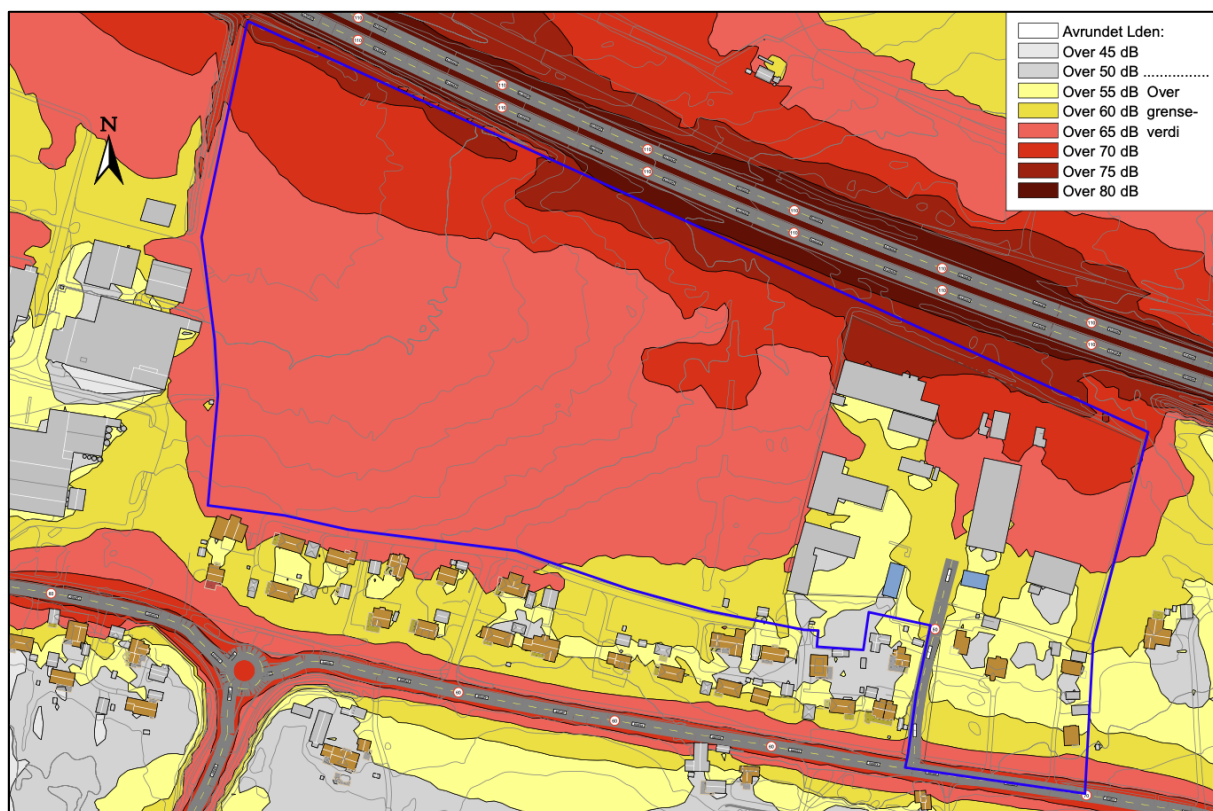
I konsekvensutredningen for energibruk og energiløsninger er det vurdert ulike former for energiforsyning. Anbefalt energiforsyningsløsning er en energistrategi som kombinerer flere teknologier for å sikre høy driftssikkerhet, optimal virkningsgrad og fleksibilitet. Gitt et tilstrekkelig høyt varmebehov anbefales det å benytte en form for varmepumpe som grunnlast og elkjel som spisslast.

Videre bør det vurderes å installere solcelleanlegg på tilgjengelige takflater for å redusere kjøpt strøm og øke andelen lokal, fornybar elektrisitet.

I tilfeller der prosessene i bygget genererer overskuddsvarme, kan varmevekslere og interne distribusjonsløsninger integreres for å gjenvinne spillvarme. Dette kan redusere både varme- og kjølebehovet betydelig og dermed ytterligere forbedre anleggets samlede energieffektivitet.

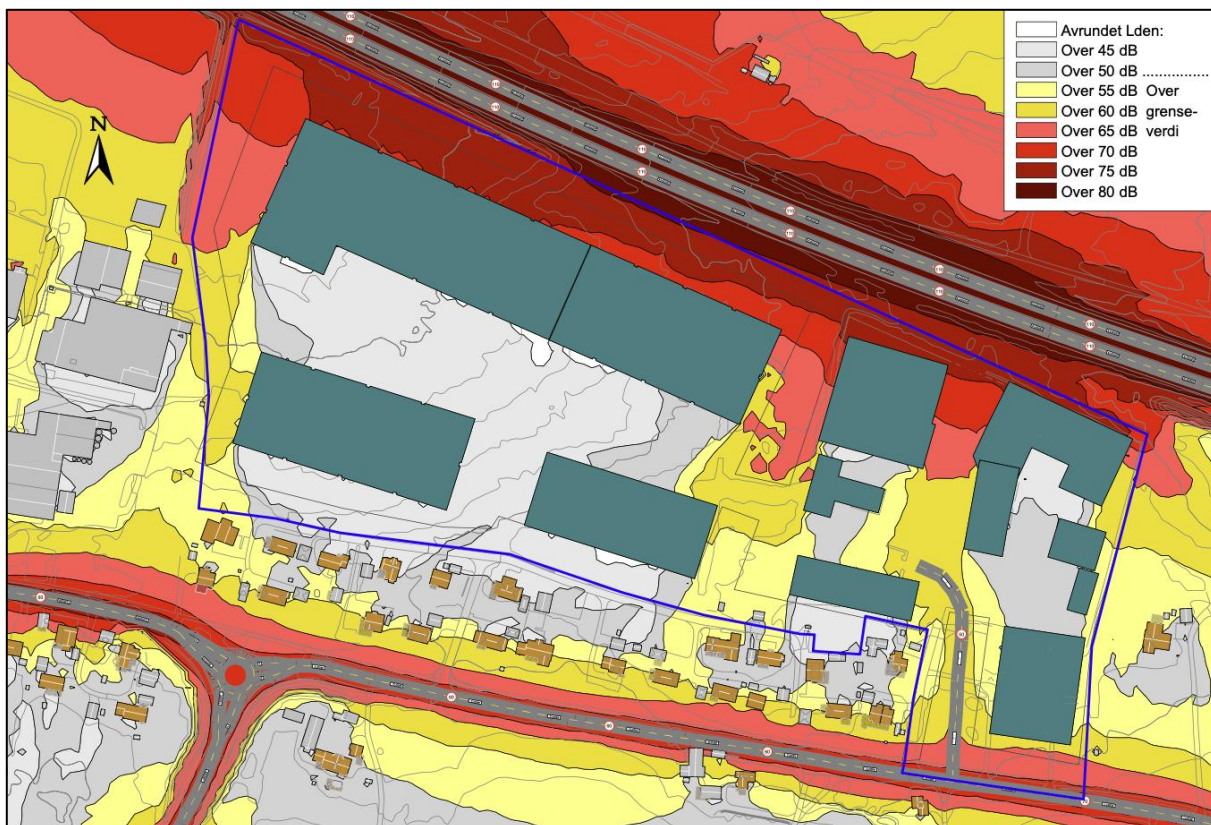
8.11 Støy

I dag ligger mer eller mindre hele planområdet i rød støyzone fra E6. For boligene sør for planområdet er det støy fra både E6 og fylkesveien. De færreste av disse boligene har uteoppholdsarealer med støynivå under grenseverdi, og flere mangler også stille side.



Figur 39: Dagens støysituasjon

Ved å bygge ut planområdet som foreslått vil det gi god skjerming for støy fra E6 for boligene på Sognshøy. Det er flere som oppnår en eller flere fasader og uteoppholdsarealer med støynivå under grenseverdi for veitrafikk, og flere får også en merkbar reduksjon i støynivå.



Figur 40: Støysituasjon etter mulig utbygging

8.12 ROS

• Rasfare

Basert på NGUs løsmassekart kan det forekomme marine strandavsetninger i den nordlige delen av planområdet, og i randmorenene i den sør-vestlige delen. Det er ingen høyereliggende områder hvor det kan utløses skred som kan ha utløp inn i planområdet.

Det er gjort en geoteknisk vurdering av områdestabiliteten i forbindelse med planarbeidet. Rapporten konkluderer med at området er tilfredsstillende mot skred på bakgrunn av helningsforholdene innenfor og rundt planområdet. Områdestabiliteten vurderes som tilfredsstillende.

• Flomfare

Det finnes ikke hav, elver eller bekker som kan forårsake flom i området.

Deler av planområdet i nord-vest er under aktsomhetssone for flom. Utarbeidet VA- og overvannsnotat forteller at det ikke er etablert flomveier i dag. Avrenningslinjer viser avrenning mot ubebygde områder, så det anbefales at eksisterende avrenningslinjer benyttes som flomvei.

• Vind

Planområdet er ikke mer vindutsatt enn omkringliggende områder. Og forholdet vil derfor ikke være relevant i en fremtidig situasjon.

• Støy

Det planlegges ikke for støyfølsom bebyggelse innenfor planområdet. Ny bebyggelse vil imidlertid gi god skjerming fra E6 for boligene på Sogshøy, og mange vil dermed få merkbart bedre støyforhold.

- Luftforurensning

Luftforurensningen i området stammer hovedsakelig fra E6, og i noen grad fra Fv. 118. Luftforurensningen vil ikke berøre følsom arealbruk. Tiltaket kan gi en liten økning i støvutslipp, spesielt i anleggsperioden.

- Forurensning i grunnen

Miljøteknisk rapport viser til to registrerte forurensningslokaliteter i nærheten av planområdet. Nord for E6 ligger et tidligere brannøvningsfelt i forbindelse med Rygge flyplass. Det er også registrert forurensning ved Esso Bredeland bensinstasjon.

Historiske flyfotoer viser at hele planområdet besto av skog i 1955. I 1972 ble deler av eksisterende næringsområde bygget ut. Det er usikkert hva slags aktivitet som har vært på området gjennom årene, men det er mistanke om at grunnen i dette området kan ha blitt forurenset. I området som i dag består av skog og hogstflater er det ikke mistanke om forurensning i grunnen.

Dersom det skal utføres gravearbeider innenfor eksisterende næringsområde, eller innenfor nærmeste meterne mot E6 skal det tas prøver for å identifisere eventuell forurensning i grunnen.

- Beredskap og ulykkesrisiko

Det er i arbeidet med ROS-analysen ikke avdekket spesielle forhold.

8.13 Jordressurser/landbruk

Planforslaget vil medføre at hele planområdet blir varig nedbygd/omdisponert. Dette vil medføre at jordressursen (den dyrkbare jorda) går tapt. Det vil ikke være mulig å dyrke jorda i fremtiden. Reguleringsbestemmelsene sikrer at matjorda skal benyttes til matproduksjon et annet sted, og ikke som fyllmasser.

8.14 Teknisk infrastruktur

- Vann og avløp

Vannledning ø355 inntil utbyggingsområdet har mest sannsynligvis tilstrekkelig kapasitet til å levere slokkevann lik 50 l/s ved normalt vannforbruk. For å sikre brannvannsdekning for hele planområdet må det etableres private brannkummer inne på planområdet.

Spillvannsledningen i Mosseveien har sprenget kapasitet og det bør bygges en spillvannspumpestasjon i Granheimveien som benytter eksisterende spillvannspumpeledning mot Sarpebakken pumpestasjon. Dette må avklares i detaljprosjekteringsfasen.

- Trafo

Det skal etableres en ny nettstasjon innenfor planområdet som sikrer forsyning til ny bebyggelse.

8.15 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget har ingen økonomiske konsekvenser for kommunen utover det som avtales gjennom en eventuell utbyggingsavtale. Dette vil primært dreie seg om midler til etablering av teknisk infrastruktur.

8.16 Konsekvenser for næringsinteresser

Planforslaget vurderes å ha svært positive konsekvenser for næringsinteressene i kommunen. Drøyt 100 daa med nytt areal for industri og lager vil styrke kommunen som en næringsvennlig kommune, og sørge for at etablerte næringsaktører kan utvide og videreutvikle sin virksomhet i mange år fremover.

8.17 Interessemotsetninger

Utover nedbygging av dyrket mark kan vi ikke se noen store interessemotsetninger i planforslaget. Dette forholdet er imidlertid behandlet gjennom kommuneplanens arealdel.

8.18 Forholdet til FNs Bærekraftsmål

Etter forslagsstillers vurdering vil planforslaget ikke være til hinder for å nå FNs bærekraftsmål. Planforslaget vurderes som positivt opp mot bærekraftsmål 8 (Anstendig arbeid og økonomisk vekst) og 9 (industri, innovasjon og infrastruktur). Planforslaget er svakt negativt opp mot bærekraftsmål 2 (utrydde sult), da det innebærer nedbygging av dyrkbar mark, og bærekraftsmål 13 (stoppe klimaendringene), da det innebærer nedbygging av klimaskog.



9 Innkomne innspill til oppstart

9.1 Merknader

Et sammendrag av innkomne merknader med forslagsstillers kommentarer er vedlagt planforslaget.

11 Vedlegg

1. Plankart, datert 26.03.2026
2. Reguleringsbestemmelser, datert 26.03.2026
3. ROS-analyse, datert 31.10.2025
4. Konsekvensutredning, datert 31.10.2025
5. KU-rapport, Naturmangfold og økosystemtjenester, datert 31.10.2025
6. KU-rapport, Forurensset grunn, datert 31.10.2025
7. KU-rapport, Støy, datert 31.10.2025
8. KU-rapport, Luft, datert 31.10.2025
9. KU-rapport, Jordbruk, datert 31.10.2025
10. KU-rapport, Transportbehov, datert 31.10.2025
11. KU-rapport, Energi, datert 31.10.2025
12. KU-rapport, Arkitektonisk og estetisk utredning, datert sep. 2025
13. VA- og overvannsnotat, datert 31.10.2025
14. Kartlegging av naturmangfold, datert juni 2025
15. Områdestabilitetsvurdering, datert 19.11.2024
16. Teknisk plan Kryss
17. Arkeologisk registrering
18. Fagutredning klima
19. Sammendrag av innkomne merknader med forslagsstillers kommentarer