

KOMMUNEDELPLAN FOR KARLSHUSOMRÅDET 2005-2017



Karlshusområdet oktober 2004

Foto: Trond Solbakken

Vedtatt 25.08.05



INNHOLDSFORTEGNELSE

	<u>Side</u>
SAMMENDRAG	4
KAP. 1 INNLEDNING – ET KORT HISTORISK TILBAKEBLIKK	5
KAP. 2 RAMMER OG FORUTSETNINGER FOR PLANARBEIDET	6
2.1 Forutsetninger for planbehandlingen	6
2.2 Planområdet	7
2.3 Overordnede retningslinjer for planarbeidet	8
2.4 Befolkningsutvikling	9
2.5 Annet grunnlagsmateriale	10
2.6 Planutforming	10
KAP. 3 VISJONER OG MÅL	12
KAP 4. PLANPROSESS	13
4.1 Organisering av planarbeidet	13
4.2 Arbeidsprosess	13
KAP 5. BESKRIVELSE AV PLANEN	14
5.1 Infrastruktur	14
5.2 Boligområder	15
5.2.1 Fortetting	16
5.2.2 Nye boligområder	17
5.3 Næringsområder	18
5.4 Offentlig service	20
5.5 Kulturlandskap, jordbruksområder og kulturminner	20
5.6 Estetikk	22
5.7 Grønnstruktur	23
5.8 Grenser for tettstedsvekst	24
5.9 Beredskap og sikkerhet	25
5.9.1 Nye utbyggingsområder – risikoegenskaper	25
KAP 6. UTFYLLENDE BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER	28
6.1 Utfyllende bestemmelser	28
6.2 Retningslinjer	31
6.2.1 Retningslinjer uavhengig av arealkategori	31
6.2.1.1 Dispensasjon	31
6.2.1.2 Støy	31
6.2.1.3 Kulturminner	32

6.2.2 Retningslinjer for byggeområder	32
6.2.2.1 Byggeområder for boliger	32
6.2.2.2 Næringsområder	33
6.2.3 Retningslinjer for LNF-områder	33
6.2.3.1 Generelt	33
6.2.3.2 Kårboliger i landbruket	33
6.2.3.3 Næringsutvikling i landbruket	33
6.2.3.4 LNF-områder og eksisterende boligeiendommer	34
6.2.3.5 LNF-områder som er vist som utbyggingsområder etter planperioden (etter 2017)	35
6.2.4 Retningslinjer for viktige ledd i kommunikasjonssystemet	35
6.2.4.1 Avkjørsler	35
6.2.4.2 Byggeforbudssoner langs hovednett for vei og jernbane	35
6.2.4.3 Byggeforbudssoner langs større kraftledningstrasèer	35

KAP. 7 REGULERINGSPLANER SOM FORTSATT SKAL GJELDE **36**

SAMMENDRAG

Utviklingen i Karlshus har stått "på stedet hvil" i mange år på grunn av jord-, skog- og naturverninteresser på raet, E6/Vansjøproblematikken mot nord, og en uavklart situasjon rundt arealbruken i sør med tidspunkt for gjennomføring av utbygging av ny jernbanestasjon og dobbeltspor. Dette har medført et vedtak om å jobbe med disse problemstillingene i en egen kommunedelplan for Karlshus.

Nye utviklingsmuligheter er nå sterkt påkrevet med bakgrunn i Karlshus' sentrale beliggenhet som tettsted og kommunikasjonsknutepunkt, og sett i forhold til utbyggingen av samferdselssektoren (fremtidig jernbaneutbygging med intercity-stasjon, forsert fremføring av 4-felts E6 gjennom hele Råde, og mulig sivil lufthavn på Rygge Hovedflystasjon). Regjeringens behandling av "Fylkesplan for Østfold 2003" i 2001 med støtte til Østfold for en selvstendig regional utvikling og som avlastningsområder for hovedstadsregionen, styrker også vekst- og utviklingspotensialet for Karlshus.

Kommunedelplanen for Karlshusområdet bygger på følgende visjon:

"I Karlshusområdet skal menneskenes ønsker og behov settes i sentrum for utviklingen slik at området skaper trivsel og trygghet for beboere og andre brukere. Framtidig utvikling skal tilrettelegges for å møte befolkningens behov for et godt bomiljø, attraktive og opplevelsesrike friluftsområder og et levedyktig næringsliv med gode arbeidsplasser. Området skal utvikles i et langsiktig perspektiv slik at hensynet til jordbruksnæringen, kulturlandskap, kulturminner, miljø og eksisterende tettstedsutforming ivaretas ut fra helhetstekning og forutsigbarhet. Kvalitet og krav til estetikk skal prege den framtidige utviklingen av området."

Kommunedelplanen legger til rette for en betydelig utbygging av nye boliger innenfor planperioden 2005-2017, men signaliserer også tydelig videre utviklingsretninger etter planperiodens slutt. Man har lagt til grunn en utviklingsstrategi der sentrum utvikles i retning sør mot framtidig nytt stasjonsområde og nye store boligområder i Strømnesåsen. Det er også vektlagt at nye boligområder trekkes unna de sterkt trafikkerte og miljøbelastende hovedveiene. Næringsområder er forsøkt lokalisert sentrumsnært og med god tilgjengelighet til hovedveiene.

Det er knyttet usikkerhet til etableringen av svært viktige samfunnsmessige funksjoner i Karlshusområdet. Dette gjelder realiseringen av ny jernbanestasjon, videreføringen av nytt dobbeltsporet jernbane og evt. omlegging av RV 110 utenom Karlshus sentrum. Denne situasjonen gir store utfordringer i forhold til en kvalitetsmessig og forutsigbar arealplanlegging i de aktuelle områdene. I planen har man imidlertid lagt til grunn at utbyggingen av jernbanen kommer innenfor planperioden (jfr. føringene i nasjonal transportplan). Man har også vist mulig trasé for omlegging av RV 110.

KAP. 1 INNLEDNING – ET KORT HISTORISK TILBAKEBLIKK

For å gi et bedre grunnlag for å forstå utformingen av dagens Karlshus kan det være nyttig å ta et tilbakeblikk for å se på hovedtrekkene i utviklingen av stedet. Nedenfor er det derfor gitt en kort oppsummering av utviklingen fra rundt 1900 og fram til i dag. Informasjonen er hentet fra stedsanalysen for Karlshusområdet.

Grunnlaget for tettstedet Karlshus ble lagt rundt 1900. Før dette var stedet først og fremst en ekserserplass, og på ratoppen lå det kun bondegårder langs kongeveien. Da jernbanen ble anlagt i 1879 ble det åpnet stasjon i Karlshus. I stasjonsområdet var det også aktiemeieri, landhandel og senere (1916) ble også Råde mølle og Råde e-verk etablert her. Parallelt med dette ble det også etablert virksomhet rundt veikrysset på toppen av Raet. Kommunehus, bank, gamlehjem, noen forsamlingslokaler og noe industri og service er det vi finner i Karlshus rundt 1930. På dette tidspunktet er det fremdeles ingen egentlig tettstedsdannelse med boliger.

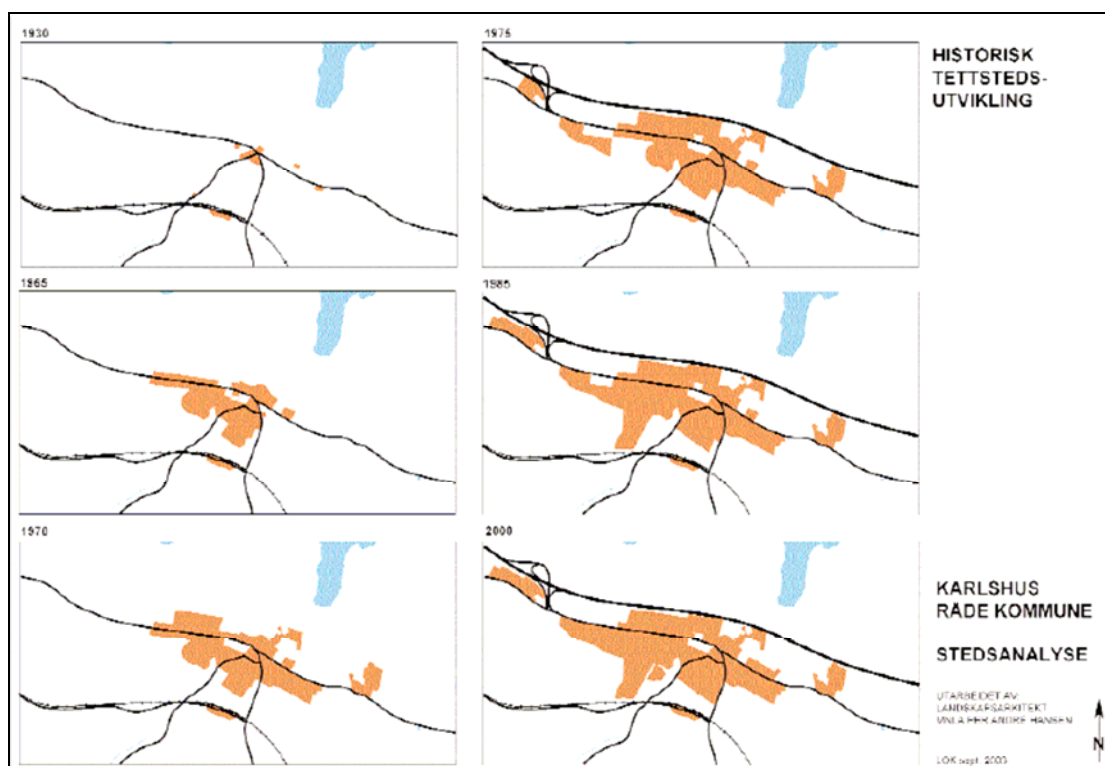
Det er først rundt 1960-tallet at tettstedsveksten starter. Skråtorpfeltet er det første egentlig boligfeltet som bygges ut. I tillegg bygges Karlshusjordet ut med boliger, skole og gamlehjem på 1960-tallet. I siste halvdel av 1960-tallet bygges også Strømshaugfeltet, Karlshus haveby og Hauka ut. 1960-tallet var tiåret da Karlshus vokste fra å være et veikryss til å bli et tettsted.

I starten på 1970-tallet åpner E6 forbi Karlshus. Det betyr at det er etablert en kraftig barriere for tettstedsvekst mot nord. Stedet blir beliggende mellom jernbanen og E6. I 1973 reguleres Karlshus industrifelt mellom sentrum og E6.

På 1970-tallet skjer det igjen en stor feltutbygging på vestsiden av Karlshus sentrum. Det nye Stensrødfeltet utvider nå tettstedet fra sentrum mot Jonsten som nå blir et viktig trafikknutepunkt ettersom Rv 110 her knyttes sammen med E6. På slutten av 1970-tallet bygger EPA-kjeden sitt sentrallager ved Jonstenkrysset. På denne tiden bygges også Skråtorpfeltet ytterligere ut på åsryggen mot sør.

På 1990-tallet ble det bygget to mindre områder med konsentrert boligbebyggelse i tilknytning til Skråtorp og Stensrødfeltet. Det har også foregått en ytterligere utvikling av industri/næringsvirksomhet rundt Jonstenkrysset (Volvo/Smart club) og på nordsiden av Sarpsborgveien øst for sentrum.

En oversikt over historisk tettstedsutvikling er vist i figur 1.



Figur 1. Historisk tettstedsutvikling.

KAP. 2 RAMMER OG FORUTSETNINGER FOR PLANARBEIDET

2.1 Forutsetninger for planbehandlingen

Hovedtrekkene for arealbruken i Karlshus med omland er nedfelt i kommuneplanens arealdel som ble vedtatt av kommunestyret i februar 2003.

I Råde kommune har Karlshus i nyere tid hatt funksjonen som bygdesenter. Her finner man kommunens administrasjon, andre offentlige servicefunksjoner, kollektivknutepunkt og et definert senter med næringsetableringer/detaljhandel. Utviklingen i Karlshus har imidlertid stått "på stedet hvil" i mange år på grunn av jord-, skog- og naturverninteresser på raet, E6/Vansjøproblematikken mot nord, og en uavklart situasjon rundt arealbruken i sør med tidspunkt for gjennomføring av utbygging av ny jernbanestasjon og dobbeltspor. Dette har medført et vedtak om å jobbe med disse problemstillingene i en egen kommunedelplan for Karlshus.

Nye utviklingsmuligheter er nå sterkt påkrevet med bakgrunn i Karlshus' sentrale beliggenhet som tettsted og kommunikasjonsknutepunkt, og sett i forhold til utbyggingen av samferdselssektoren (fremtidig jernbaneutbygging med intercity-stasjon, forsert fremføring av 4-felts E6 gjennom hele Råde, og mulig sivil lufthavn på Rygge Hovedflystasjon). Regjeringens behandling av "Fylkesplan for Østfold 2003" i 2001 med støtte til Østfold for en selvstendig regional utvikling og som

avlastningsområder for hovedstadsregionen, styrker også vekst- og utviklingspotensialet for Karlshus.

Jordvernet har gjennom en årrekke vært sterkt vektlagt ved planleggingen av nye utviklingsområder, ikke bare lokalt i kommunen, men også i føringer fra regionale og sentrale myndigheter. Dette temaet har fremdeles et meget sterkt fokus. I den senere tid har det imidlertid vært en økende forståelse for at Karlshus må gis nye muligheter for en bolig- og næringsutvikling der det også kan være nødvendig å gjøre prioriteringer som medfører at utbyggingshensyn, etter konkrete vurdering, i enkelte tilfeller må tillegges større vekt enn jordvern.

2.2 Planområdet

Utgangspunktet for planavgrensningen er vist i Kommuneplanens arealdel 2003-2014. Etter de innledende fasene av arbeidet er det imidlertid foretatt noen justeringer av plangrensen. Planområdet fremgår av figur 2.



Figur 2. Planavgrensning – kommunedelplan for Karlshusområdet

Kommunedelplanen for Karlshusområdet omfatter således de sentrale områdene av bygdesenteret Karlshus med et naturlig tilhørende omland. Mot sør omfatter planen Strømnesåsen sørover fram til det øst-vestgående høyspentstrekket mellom Husbakke og Myre. En har valgt denne avgrensningen her fordi deler av dette området, gjennom vedtaket av kommuneplanens arealdel i 2003, er aktuelt som framtidig utbyggingsområde for boliger samtidig som disse utmarksområdene er viktige viltbiotoper, men også en naturlig adkomst/innfallsport til større natur-

lenger sør ved Tomb/Jerndalen. Mot øst inkluderer planområdet arealer fram til og med boligområdet ved Vanntårnet. Mot nord følger avgrensningen E6. Her er planområdet innskrenket noe i forhold til utgangspunktet. Dette har sammenheng med at det ikke er aktuelt å legge til rett for nye utbyggingsområder nord for E6. En vurderer det derfor slik at kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner i dette området gir tilstrekkelig styringsmulighet for disse områdene der et sentralt punkt er å bevare Vansjølandskapet mot ytterligere inngrep og nedbygging. I retning vest er derimot planområdet utvidet noe i forhold til utgangspunktet. Planen omfatter nå også næringsområdene på Jonsten. Dette har sammenheng med at sentrumsområdet over tid har blitt utviklet også i retning Jonsten, at det foreligger konkrete planer for ytterligere næringsetablering mellom Jonsten og sentrum, og at Jonsten med Smartclub også betjener befolkningen i Karlshus i forhold til dagligvarehandel. Det er derfor naturlig å ta med dette området i en samlet vurdering av bygdesenteret.

2.3 Overordnede retningslinjer for planarbeidet

For kommuneplanleggingen har Plan- og bygningsloven målsettinger om å samordne den fysiske, økonomiske, sosiale, estetiske og kulturelle utviklingen i lokalsamfunnet som helhet. I tillegg kommer et stort antall lover, retningslinjer, stortingsmeldinger og tidligere vedtatte planer som gir direkte eller indirekte føringer for planens utforming.

Råde kommune sluttet seg i 1998 til "Fredrikstaderklæringen", som innebærer at kommunen slutter opp om de intensjonene og målsettingene om bærekraftig samfunnsutvikling som ble vedtatt på FN's miljøkonferanse i Rio (Lokal agenda 21). En bærekraftig samfunnsutvikling er nødvendig for å sikre livskvalitet og livsgrunnlag i dag og for fremtidige generasjoner. Fredrikstaderklæringen har for eksempel følgende momenter som er relevante for denne planen:

- Fremme utbyggingsmønster som reduserer bilbruk og arealforbruk
- Sikre en ressursforvaltning som både bevarer det biologiske mangfold og gir grunnlag for livskraftige lokalsamfunn.
- Synliggjøre sammenhengen mellom helse, miljø og trivsel
- Ivareta kulturminner og kulturmiljø

Viktige mål og rammer for arealbruken i kommunene er også fastsatt gjennom følgende dokumenter:

- Regional planlegging og arealpolitikk (St. melding nr. 29 (1996-97))
- Miljøvernpolitikk for en bærekraftig utvikling (St. melding nr 58 (1996-97))
- Om norsk landbruk og matproduksjon (St.melding nr. 19 (1999-2000))
- Bedre miljø i byer og tettsteder (St. melding nr. 23 (2001-2002))
- "Grenseløse Østfold. Fylkesplanen 2004-2007"

St.meld. nr. 29 markerer at følgende politiske premisser skal tillegges større vekt i arealpolitikken og den regionale planleggingen:

- Hensynet til utbyggingspolitikk og transportsystem
- Hensynet til jordvern

- Hensynet til biologisk mangfold
- Hensynet til estetikk og landskapsbilde
- Hensynet til funksjonshemmede

Følgende rikspolitiske retningslinjer (RPR) har betydning for kommunedelplanen:

- RPR for samordnet areal- og transportplanlegging.
- RPR for å styrke barn og unges interesser i planleggingen.

I gjeldende Fylkesplan for Østfold 2004-2007 "Grenseløse Østfold" er regionaliseringstemaet tydelig. Det er pekt ut 10 satsingsområder for regional utvikling i Østfold der satsingsområde nr. 5 "Byer og tettsteder" er av særlig relevans for denne planen. Hovedmålet for satsingsområde nr. 5 "Byer og tettsteder" er formulert slik:

Østfolds byer skal være motorer i den regionale utviklingen. Byer og tettsteder skal utvikles som funksjonelle, vakre og trivelige sentra som tilbyr sine egne og regionens øvrige innbyggere hensiktsmessig service, næringsliv og kulturarenaer.

Samarbeidsstrategier av særlig relevanse er knyttet til :

- Samordnet areal- og transportplanlegging
- Program for sentrumsutvikling
- Folkehelseperspektivet i planleggingen

Tilrettelegging for utvikling rundt sivil flyplass på Rygge er nevnt som en samarbeidsstrategi for Mosseregionen.

I tillegg til Kommuneplanens langsikte del og arealdel har kommunen vedtatt følgende planer av relevans for kommunedelplan for Karlshusområdet:

- Handlingsplan for trafikksikkerhet
- Kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet.
- Regional utviklingsplan for Mosseregionen.
- Plan for vilt og biologisk mangfold i Moss, Rygge og Råde.

I tillegg til de planene som er nevnt ovenfor kommer en rekke reguleringsplaner som viser detaljert arealbruk innenfor plangrensene og som fortsatt vil gjelde foran kommunedelplanen. En oversikt over reguleringsplaner som fortsatt skal gjelde er vist i kap. 7.

2.4 Befolkningsutvikling

Pr. 1. januar 2004 var det registrert 6380 innbyggere i Råde kommune (Kilde SSB). På samme tidspunkt var det registrert 1797 innbyggere i Karlshusområdet. Tall fra siste folke- og bolig telling viser at det i gjennomsnitt bor 2,5 personer pr bolig i Råde kommune.

Det er relativt nylig gjennomført befolkningsprognoser for hele kommunen, hvor man ved siden av boligbyggeprogram også har lagt inn data for befolkningsendring (døde/fødte), ut-/innflytting, personer pr. bolig m.m. Dette gir en befolkningsøkning på ca. 1.000 nye innbyggere (17%) i planperioden, dvs. en nettovekst på ca. 84

innbyggere pr. år. Dette synes realistisk ut fra den kommende utbyggingen i samferdselssektoren og regjeringens støtte til Østfold for en selvstendig regional utvikling og som avlastningsområde for hovedstadsregionen.

Veksten i de ulike aldersgruppene gir grunnlag for analyse av konsekvenser. Veksten i aldersgruppen 6-15 år skulle tilsi at det ikke er behov for utvidelse av skolekapasitet, mens veksten i eldregruppen (67-99 år) vil skape behov for styrking av eldreomsorgen. Utviklingen i den yngste aldergruppen (0-5 år) gir grunnlag for planlegging av barnehagekapasitet i plan-perioden, mens "skatteydergruppen" (25-66 år) for beregninger av fremtidig skatteinntang.

I Kommuneplanens arealdel for hele Råde kommune er det lagt opp til en gjennomsnittlig utbyggingstakt på 35 boliger pr. år i planperioden som for denne planen er 2003-2014. Dette tallet vil bli underlagt en vurdering ved neste rullering. I kommunedelplan for Karlshusområdet er det tatt høyde for en gjennomsnittlig boligbygging på inntil ca. 37 boliger pr år. Dette betyr at planen innehar en betydelig beredskap i forhold til befolkningsvekst. Denne overkapasiteten ligger inne som en "buffer" da det i praksis er vanskelig å bygge ut helt til "taket" med bakgrunn i boligmarked og folks ulike bopreferanser. Det er også lagt til grunn at Karlshusområdet nå skal ha hovedfokus i forhold til framtidig bosetting i kommunen.

2.5 Annet grunnlagsmateriale

Som et faglig grunnlag for arbeidet med kommunedelplanen er det utarbeidet en stedsanalyse. Analysen tar for seg arealene innenfor planområdet med omfatter også arealer noe utenfor dette.

En stedsanalyse er en metode for systematisering av eksisterende kunnskap med hensikt å forstå stedets historie, nåsituasjon og framtidsmuligheter. Den er ment å være et supplement til tidligere grunnlagsmateriale for å vurdere arealdistribusjon, og for å utforme retningslinjer og bestemmelser. Stedsanalysen inneholder oppsummeringer og konklusjoner basert på fysiske forhold samt vår opplevelse av disse. I analysen er det også presentert ulike strategier for tettstedsvekst og hvilke konsekvenser de ulike alternativene får i forhold til arealplanleggingen.

Stedsanalysen har ikke vært gjenstand for politisk behandling men framstår som et meget viktig faglig grunnlagsdokument i dette planarbeidet. Forslagene til nye utviklingsområder og utviklingsretninger bygger således i hovedsak på de alternativene som er presentert i stedsanalysen.

2.6 Planutforming

Kommunedelplanen for Karlshusområdet består av en tekstdel (planbeskrivelse), arealkart, planbestemmelser og retningslinjer. Den er et langsiktig styringsredskap som skal sikre forutsigbarhet og helhetlige løsninger, og som ivaretar de store linjene og sammenhengene i planområdet. Samtidig følger den opp intensjonene i kommuneplanens strategidel og arealdel med mer detaljerte løsninger enn i disse overordnede planene.

I Plan og bygningsloven er det gitt rammer for hvilke ulike arealbruksformål plankartet kan vise, og i hvilken grad man kan utfylle dette gjennom supplerende bestemmelser. Plankartet og de utfyllende bestemmelsene er juridisk bindende i den forstand at den enkelte grunneier ikke kan bruke og/eller bebygge sin eiendom på annen måte enn det som er fastsatt i planen. Planbeskrivelsen dokumenterer, begrunner og beskriver hvordan arealene er tenkt disponert i planperioden.

Med bakgrunn i behovet for tilrettelegging for framtidig vekst er hovedfokus i planen rettet mot utviklingen av nye utbyggingsområder for boliger og nye næringsområder. Gjennom de føringer som allerede er nedfelt i kommuneplanens arealdel, de ulike alternativene for utviklingsretninger som er vist i stedsanalysen, og politiske drøftinger rundt planarbeidet, er det valgt en utviklingsstrategi som bygger på følgende hovedprinsipper:

- En hovedretning for framtidig utvikling som i hovedsak omfatter områdene sør for eksisterende bebygde områder, mot Strømnesåsen via områdene rundt jernbanestasjonen.
- Strømnesåsen skal utvikles som et attraktivt boligalternativ med nærhet til jernbanen og god sammenheng med eksisterende sentrum.
- Unngå nye boligetableringer i områder nær sterkt trafikkerte hovedveier.
- En begrenset og kvalitetsmessig fortetting av eksisterende byggeområder.

Det har vært vurdert hvor vidt planen skal erstatte eldre gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet. Etter en gjennomgang av disse har man imidlertid konkludert med at kommunedelplanen ikke kan følge opp det detaljeringsnivået som framgår av reguleringsplanene på en fullt ut tilfredsstillende måte. En har derfor valgt å opprettholde eksisterende reguleringsplaner innenfor planområdet, men forutsetter at det i forlengelsen av planarbeidet gjøres en revisjon av disse med hensikt å modernisere og oppgradere reguleringsbestemmelsene. Det videreføres et generelt plankrav i nye utbyggingsområder.

Planperioden er 2005-2017. Imidlertid er det allerede nå lagt inn betydelige arealer for evt. utbygging *etter* planperioden. Dette gjenspeiler behovet for å fremskaffe et langsiktig styringsredskap som gir forutsigbarhet. Dette er ikke minst viktig for berørte grunneierne som på denne måten kan planlegge forvaltningen av sine arealer ut fra tydelige signaler om hvordan Karlshus ønskes utviklet i framtiden.

KAP. 3 VISJONER OG MÅL

I Kommuneplanens langsiktige del 1999-2010 er det vedtatt en overordnet visjon som også er retningsgivende for den framtidige utviklingen av Karlshus som bygdesenter:

Råde skal være en kommune der livs- og miljøkvalitet er grunnleggende forutsetninger for all virksomhet og planlegging.

Kommunestyret har satt opp følgende hovedmål for kommuneplanens arealdel:

- *Råde skal fortsatt være en landbrukskommune med en forsiktig utvikling i harmoni med kommunens natur og forutsetninger.*
- *Boligbyggingen skal i hovedsak skje i form av eneboliger i felt. I tillegg bør det etter behov legges til rette for bygging av mindre boligheter i form av tett lavhusbebyggelse som f. eks. rekkehus, lave terrassehus o.l.. Det åpnes også for fortetting i eksisterende boligområder.*

Grønnstruktur, estetikk, arkitektur og byggeskikk skal være prioriterte elementer ved planlegging av ny utbygging i kommunen.

Kommunestyret vedtok i 1998 Strategisk Næringsplan hvor følgende visjon skal legges til grunn for næringsutviklingen i Råde:

Verdiskapning - nærhet - trivsel

I kommentaren til dette heter det:

"Med denne visjonen understrekes de to viktigste fortrinn som Råde ønsker å fremheve, nemlig nærhet og trivsel. Landskapet, vannveiene og livsmiljøet er Rådes største aktivum ved siden av den meget sentrale beliggenhet som kommunen har. Med nærhet tenker en også på den nærhet som finnes mellom kommunen og innbyggerne. I Råde er det muligheter for å drive verdiskapning med basis i tradisjonelle eller nye produksjonsmetoder."

Med dette som bakteppe legges følgende visjon til grunn for utviklingen av Karlshusområdet:

I Karlshusområdet skal menneskenes ønsker og behov settes i sentrum for utviklingen slik at området skaper trivsel og trygghet for beboere og andre brukere. Framtidig utvikling skal tilrettelegges for å møte befolkningens behov for et godt bomiljø, attraktive og opplevelsesrike friluftsområder og et levedyktig næringsliv med gode arbeidsplasser. Området skal utvikles i et langsiktig perspektiv slik at hensynet til jordbruksnæringen, kulturlandskap, kulturminner, miljø og eksisterende tettstedsutforming ivaretas ut fra helhetstekning og forutsigbarhet. Kvalitet og krav til estetikk skal prege den framtidige utviklingen av området.

KAP. 4 PLANPROSESS

4.1 Organisering av planarbeidet

Kommuneplanutvalget fungerer som styringsgruppe for arbeidet med kommunedelplanen. Styringsgruppen fatter alle beslutninger fra oppstart av planarbeidet til innstilling for endelig vedtak i kommunestyret.

En arbeidsgruppe sammensatt av representanter fra kommunens administrasjon har utarbeidet plandokumentet. Arbeidsgruppen har hatt følgende sammensetning: Virksomhetsleder teknisk forvaltning, Jordbrukssjef, Plan- og miljørådgiver. Plan- og miljørådgiver har koordinert arbeidet med planen og har skrevet plandokumentet. Andre funksjoner fra kommunens administrasjon har vært trukket inn i arbeidet ved behov.

Framstilling av plankart og temakart har foregått i samarbeid med Geodataavdelingen i Fredrikstad kommune.

Stedsanalysen for Karlshusområdet er et viktig faglig grunnlag for kommunedelplanen og elementer fra denne er benyttet i planen. Stedsanalysen er utarbeidet av Per André Hansen Landskapsarkitekter AS på oppdrag fra Råde kommune.

4.2 Arbeidsprosess

Vedtaket om oppstart av arbeidet med en kommunedelplan for Karlshusområdet ligger nedfelt i Kommuneplanens arealdel 2003-2014 og ble således fattet i februar 2003 da kommunen egengodkjente kommuneplanens arealdel. Følgende milepæler kan oppsummeres i planarbeidet:

- Grunnlagsmateriale – ”Stedsanalyse Karlshus” forelå i november 2003
- Varsel om oppstart av planarbeidet, 15.03.04.
- Åpen kontordag – dialog med innbyggerne, 29.03.04.
- Frist for å komme med innspill til planarbeidet, 01.05.04.
- Idéverksted for kommunens ungdomsråd, 14.05.04.
- Oppstartmøte med regionale etater, 01.06.04.
- Behandling av innspill til planarbeidet, kommuneplanutvalget 17.06.04.
- 2. gangs behandling av innspill i kommuneplanutvalget 13.01.05.
- 3. gangs behandling av innspill og vedtak om utlegging av planen til høring og offentlig ettersyn 10.02.05.
- Høring og offentlig ettersyn 14.03.05 – 20.04.05.
- Behandling i kommuneplanutvalget etter høring og offentlig ettersyn 17.08.05.
- Egengodkjent gjennom vedtak i kommunestyret 25.08.05.

5. BESKRIVELSE AV PLANEN

5.1 Infrastruktur

Karlshus sentrum har en meget sentral plassering i forhold til flere svært viktige kommunikasjonslinjer. RV 110, RV 118, E6 og jernbanen gir rask adkomst til byene i ytre del av fylket og dessuten god tilgjengelighet til hovedstadsområdet. P.g.a kapasitetsproblemer i forhold til parkering på jernbanestasjonsområdene i både Fredrikstad og Sarpsborg er det et stadig stigende antall reisende som kjører til Råde stasjon for å reise videre derfra med tog. Bussene opererer med Karlshus som et knutepunkt/stoppested, både i forhold til lokale/regionale ruter og i forhold til ekspressbusstrafikk.

De gode kommunikasjonene gjør Karlshusområdet attraktivt som bostedsområde for pendlere til ulike deler av fylket og til Oslo-regionen. Samtidig representerer vegene og jernbanen betydelige inngrep i landskapet. E6 er dessuten en markant barriere mot nord og Vansjøområdet. Både veger og jernbane har negativ effekt i forhold til støypåvirkning i nærmiljøet og særlig RV 110, som går midt gjennom sentrum, er også en utfordring i forhold til trafikkikkerhet og trivselen i handlegaten. E6, som hittil har vært en tofeltsvei gjennom Råde, har vært svært belastet med alvorlige ulykker.

Det foreligger nå planer som vil forsterke de fortrinn Karlshusområdet har i forhold til tilgjengelighet, og som vil bedre både trafikkikkerhet og trafikkavvikling.

E6 bygges nå ut til 4 felts motorvei og en forsert utbygging vil føre til at hele strekningen gjennom Råde, fra Rygge grensen til Solli, skal stå ferdig sommeren 2006. Trafikkikkerheten og kapasiteten vil bli betydelig bedret og reisetiden til de store arbeidsmarkedene i hovedstadsområdet vil gå ytterligere ned.

Dobbeltsporet jernbane fra Oslo slutter i dag på Haug. Videre framføring av dobbeltsporet jernbane gjennom Råde kommune ble planlagt i en egen kommunedelplan i 1996. Denne planen har senere blitt innarbeidet i kommuneplanens arealdel og traséen og nytt stasjonsområde er vist i denne. Videre utbygging av jernbanesporet fra Haug til Seut er nå lagt inn i Nasjonal transportplan 2006-2015, og kan dermed bli realisert innenfor en 3-10 års periode forutsatt at planen følges opp med nødvendige bevilgninger fra sentrale myndigheter. Godkjent trasé for nytt dobbeltspor er vist som en korridor på 65 meter.

Statens vegvesen gjennomfører i 2004 og 2005 en oppgradering av RV 110 gjennom Karlshus sentrum der miljø og trafikkikkerhet har hovedfokus. Det har også i lengre tid vært planer for en omlegging av RV 110 utenom Karlshus. Dette for å lett den totale trafikkbelastningen gjennom sentrum, og særlig belastningen som følger av en betydelig andel tungtransport. Trasé for framføring av en ny RV 110 har vært vist som en illustrasjon i tidligere kommuneplaner, men er nå tatt ut av disse fordi det har vært knyttet meget stor usikkerhet til gjennomføringen. Det er grunn til å tro at omleggingen av RV 110 igjen settes på dagsorden dersom utbyggingen av dobbeltsporet jernbane videreføres, jfr. NTP. I kommunedelplanen er det derfor valgt å ha en beredskap i forhold til dette ved å vise en mulig linjeføring for en slik vei

sørover fra Jonsten, via nytt stasjonsområde og ut på RV 110 igjen nedenfor Strømshaug.

Karlshusområdet ligger også i umiddelbar nærhet til Rygge flyplass der det i 2004 er gitt konsesjon for sivil luftfart. Moss sivile lufthavn Rygge har målsetting om å åpne flyplassen for sivil flytrafikk i 2007. En sivil lufthavn i Østfold vil kunne virke som en ”magnet” og tiltrekke seg nye kompetansebedrifter der behovet for nærhet og tilgjengelighet til raske kommunikasjonstilbud er avgjørende for valg av lokalisering. Erfaringer viser at en lufthavn kan generere nye arbeidsplasser både direkte og indirekte. Antall direkte ansatte ved den sivile lufthavnen er usikkert men er anslått til 12-15 ved etablering med en naturlig økning etter hvert som aktivitetene utvikles. Det er ventet at den sivile lufthavnen vil kjøpe en rekke tjenester fra bedrifter utenfor flyplassen. På lang sikt kan det derfor være de vekstimpulser en lufthavn etablering vil gi for næringslivet som blir det mest interessante. Dette vil også kunne endre forutsetningene for den generelle veksten i regionen inklusive behovet for å tilby gode områder for boligutbygging

5.2 Boligområder

Hittil har all boligutbygging i Karlshus skjedd ved en påbygging av det eksisterende tettstedet. All bebyggelsen er lokalisert i et avlangt belte på toppen av Raet med riksveien som en midtakse. E6 danner en avgrensning av bebyggelsen mot Vansjølandskapet i nord.

Det har skjedd en større utbygging på vestsiden av sentrum enn på østsiden. Bebyggelsen på vestsiden oppleves dessuten som mer sammenhengende og enhetlig enn bebyggelsen på østsiden som er mer oppsplittet av dyrket mark, samtidig som det her i større grad er en kombinasjon av boliger og næring.

Boligbyggingen i Karlshus har i hovedsak skjedd i form av villabebyggelse i felt. Unntaket har vært to mindre lavblokker ved Vanntårnet og noe rekkehusbebyggelse på Strømshaugfeltet, Stensrødfeltet og Skråtorpfeltet. I den senere tid ser det imidlertid ut til at en større etterspørsel etter mindre boenheter fører til økt aktivitet rundt bygging av leiligheter sentralt i sentrum.

Boligfeltene i Karlshus er i hovedsak regulert gjennom 9 reguleringsplaner:

- Vanntårnet (vedtatt 23.06.68)
- Strømshaug (vedtatt 21.02.612)
- Karlshus sentrum (vedtatt 18.10.95)
- Skråtorp I (vedtatt 18.08.58)
- Skråtorp II (vedtatt 16.02.72)
- Stensrød (vedtatt 23.03.73)
- Treull allé (vedtatt 23.12.80)
- Stensrødfeltet 2 (vedtatt 07.02.90)
- Karlshus Haveby (vedtatt 06.09.84)

I tillegg er det nylig vedtatt en bebyggelsesplan for veistasjonstomten sentralt i Karlshus med formål å bygge ut dette området med leiligheter.

I kommunedelplanen er det forutsatt at alle de gamle reguleringsplanene for eksisterende boligfelt fortsatt skal gjelde men at det skal foretas en samlet revisjon av reguleringsbestemmelsene for å oppgradere disse i forhold til dagens krav og behov.

5.2.1 Fortetting

I hht. føringer i bl.a. RPR for samordnet areal og transportplanlegging og målsettingene i kommuneplanens arealdel er det gjort en gjennomgang av eksisterende boligfelt/-områder for å kartlegge fortetningspotensialet. Fortetting er ønskelig i forhold til arealøkonomisering og en generell målsetting om å bygge nye boliger på en måte som i minst mulig grad utløser økt transportbehov. *Det forutsettes imidlertid at all fortetting skal skje på en kvalitetsmessig måte som ikke fører til konflikt i forhold til etablerte bygningsstrukturer og strøkskarakter.* En må således også legges til grunn den historiske settingen bygdesenteret er plassert i og det faktum at Karlshus er og skal være et bygdesentrum i en landkommune og ikke et senter med urbane karakterer.

I Karlshus er boligområdene preget av villabebyggelse på relativt romslige tomter. I de regulerte områdene er arealene allerede disponert på en måte som tilsier full utnyttelse og en fortetting her vil måtte gå på bekostning av grønnstruktur eller den allerede etablerte planmessige strukturen i feltene. En slik fortetting er ikke ønskelig.

Utenfor regulerte boligfelt er det registrert to områder der det kan åpnes for fortetting etter nærmere vurdering. Dette gjelder boligområdet på nordvestsiden av Skråtorpveien, på strekningen mellom Furuly og Skråtorp gård, og et mindre område vest for Vanntårnet. Områdene er vist i figur 2. Samlet kan det her vært potensial for fortetting med ca. 10 nye boliger.



Figur 3. Områder med fortetningspotensiale

5.2.2 Nye boligområder

Flere faktorer kan føre til at Karlshusområdet kan oppleve en økende etterspørsel etter boliger i framtiden. Utbyggingen av E6 og evt. utbygging av dobbeltsporet jernbane fra Haug til Seut vil føre til at reisetiden til Oslo vil bli mindre. Dette kan forsterke trenden med utflytting av barnefamilier fra bykjernen i Oslo til kommunene i regionen. Det foreligger planer for sivil flyplass på Rygge flystasjon og bygging av nytt sykehus på Kalnes. Begge områdene ligger nært Karlshusområdet og slike etableringer kan også bidra til økt etterspørsel etter boliger her.

Hele Karlshus sentrum ligger innenfor støysone 1 (klassifisering av støysoner etter gammel retningslinje for støy T –1277) for Rygge flyplass der støypåvirkning må vurderes i forhold til alle utbyggingsprosjekter. En vurderer det imidlertid slik at det støybildet man har hatt og vil få som en følge av flyaktivitet på Rygge flyplass ikke er til hinder for utbygging av støyfølsomme formål innenfor planområdet.

På denne bakgrunn, og i et svært langsiktig perspektiv har man i denne planen lagt til rette for utbygging av et betydelig antall nye boliger i Karlshusområdet. En full utbygging av disse områdene innenfor planperioden forutsetter at det såkalte ”trendbrudd-scenariet”, som innebærer en langt større innflytting til kommunen enn det man har hatt hittil, slår til.

Nye boligområde er i planen vist med betegnelse fra A til E . Prioritert utbyggingsrekkefølge er vist i tabell 1. De ulike områdene er beskrevet nedenfor:

- **Område A: Breidablikk.** Området ligger i direkte tilknytning til det eksisterende Strømshaugfeltet. Arealet er ca. 7 da og det legges til rette for en konsentrert utbygging med ca. 30 leiligheter. Det foreligger konkrete planer for utbygging av området.
- **Område B1-B2: Skråtorpveien.** Området har beliggenhet på vestsiden av Skråtorpveien og forutsetter utbygging på dyrket mark på gården Skråtorp. Grøntbeltet i skråningen mot det eksisterende Skråtorpfeltet forutsettes opprettholdt. Samlet areal er ca. 19 da. inkl. eiendommen som i dag disponeres av Rus-net. Denne eiendommen forelsås også omdisponert til framtidig byggeområde for boliger. Områdets arrondering og lokalisering i forhold til sentrum tilsier en relativt konsentrert utbygging med for eksempel rekkehus. Området bør ha kapasitet til ca. 30 småboliger.
- **Område C1-C3: Strømmesåsen.** Dette er et stort areal på ca. 410 da som allerede er lagt inn som framtidig byggeområde for boliger i kommuneplanens arealdel. I kommunedelplanen er området delt inn i 3 soner. Avgrensningen av sonene er veiledende og vil først bli avklart i detalj gjennom reguleringsarbeidet. I den sammenheng vil det også måtte vurderes behovet for en ytterligere utbyggingsrekkefølge innenfor de tre sonene. Det foreligger konkrete planer for utbygging av området. Det er her en klar forutsetning at endelig lokalisering og detaljering av boligfelt, grønnstruktur (skog, friarealer) m.m. innenfor området skal avklares gjennom en samlet reguleringsplan utarbeidet med bakgrunn i en landskapsanalyse og i en samarbeidsprosess mellom kommunen, grunneierne og andre arealinteresser. Det forutsettes at området må bygges ut i etapper fra nord mot sør. En utbygging av området forutsetter videre at man planlegger løsninger som

sikrer en god sammenbinding og kommunikasjon med eksisterende Karlshus sentrum. Området kan således ikke bygges ut før infrastruktur inklusive gang- og sykkelforbindelser mot sentrum er planlagt og etablert. Det må også gjøres en nærmere vurdering i forhold til både skole- og barnehagekapasitet i forkant av en slik utbygging. Utbyggingen forutsettes gjennomført etter utbyggingsavtaler. Området bør bygges ut med en blandet bebyggelse med hovedvekt på frittliggende eneboliger på relativt romlige tomter og tettstilte eneboliger/rekkehus. Samlet bør området ha en kapasitet på ca. 400 boliger fullt utbygd.

- **Område D: Kjellerød-Stensrød.** Samlet har dette området et areal på ca. 200 da. Områdene ligger i direkte tilknytning til allerede eksisterende boligfelt på Stensrød og Skråtorp. Området er vist som mulig utbyggingsområde etter planperioden (etter 2017) og bør bygges ut med en blandet bebyggelse av frittliggende/tettstilte eneboliger og rekkehus. Samlet bør området ha en kapasitet på ca. 200 boliger. Realisering forutsetter nedbygging av dyrket mark. Det er også her en klar forutsetning at endelig lokalisering og detaljering av boligfelt, grønnstruktur (skog, friarealer) m.m. innenfor området skal avklares gjennom en reguleringsplan utarbeidet med bakgrunn i en landskapsanalyse og i en samarbeidsprosess mellom kommunen, grunneierne og andre arealinteresser. Det forutsettes at området må bygges ut i etapper fra nord mot sør. En framtidig realisering av feltet avhenger av en nærmere avkalring vedr. evt. omlegging av RV 110 utenom Karlshus sentrum og gjennom dette området. I en slik situasjon er det aktuelt å ta utbyggingsrekkefølgen mellom utbyggingsområdene opp til ny vurdering. Vegen vil da være en avgrensning av området mot tilgrensende LNF-områder.

Tabell 1. Oversikt over foreslått feltutbygging i prioritert rekkefølge. Felt D skal vurderes for utbygging først etter planperioden, dvs. etter 2017.

Felt	Feltstørrelse i DA (ca)	Utnyttelsesgrad /tetthet (veil.)	Boligtype	Antall boliger
A	7	4 pr. da	Lavblokk	30
B1/B2 og C1	19 (B1+B2) 130 (C1)	1,7 pr. da ca. 1,0 pr. da	Rekkehus (B1 og 2) Frittliggende/tettstilte eneboliger, rekkehus	30 130
C2	140	ca. 1,0 pr. da	Frittliggende/tettstilte eneboliger, rekkehus	135
C3	140	Ca 1,0 pr. da	Frittliggende/tettstilte eneboliger, rekkehus	135
D	200	1,0 pr. da	Frittliggende/tettstilte eneboliger, rekkehus	200

I tillegg til dette er det foreslått et kombinasjonsformål bolig/offentlig formål på deler av Skråtorpjordet som også utgjøre et potensiale i forhold til boligbygging.

5.3. Næringsområder

Det gamle handelssenteret ligger fremdeles sentralt plassert i tettstedet Karlshus. Her finner man et handelsmiljø med en sammenhengende butikkrekke på nordsiden av RV

110 fra Karlshuskrysset til Bygdetunet. I det umiddelbare omland til denne ”handlegaten” ligger ytterligere næringsområder langs RV 118 mot øst og nærings- og industriområder bakover i området mellom RV110 og E6. Innenfor planområdet kan næringsområdene sies å være konsentrert i 3 hovedområder/punkter:

- Sentrum (handel-/privat service)
- Jonstengkrysset (bilbasert handel og industri)
- Stasjonsområdet (kornmølle og bilrekvisita)

Industrien er i stor grad lokalisert i mindre industriområder. Rundt Karlshus er det en blanding av bolig og industriområder uten klare grenser. Her er det både lokalisert industri som i første rekke betjener nærmiljøet men også mer transportkrevende industri.

I kommunedelplanen er det foreslått flere nye områder for næringsetablering. *Felles for disse er at de har beliggenhet i beltet mellom RV 110 og E6.* Dette gjenspeiler en av hovedstrategiene i planen som tilsier at nye næringsområder bør plasseres mellom veiene, gunstig i forhold til transport og i tilknytning til eksisterende næringsområder/sentrum. Dessuten på arealer som p.g.a støybelastning og nærhet til to sterkt trafikkerte veier ikke anses for å være godt egnet for framtidig boligbygging.

I planen er de foreslåtte næringsområdene delt inn i to kategorier: A-områder og B-områder. I tillegg er det vist et område for mulig næringsetablering etter planperiodens utløp. A-områder er foreslåtte næringsområder der det foreligger konkrete planer og der en oppstart i utbyggingen av områdene anses realistisk innenfor en relativt kort tidshorisont (innen 5 år etter at planen er vedtatt). Dette gjelder Stensrødjordet (NA2) og et område ved avkjøringen til E6 på Jonsten (NA1). B-områder er foreslåtte næringsområder der det ikke foreligger kjente planer for utbygging til formålet på nåværende tidspunkt. Dette er områder som ligger som naturlige utfyllingsområder i tilknytning til eksisterende bebyggelse og som gjennom denne planen utgjør en beredskap i forhold til arealer for framtidig etablering. Disse områdene har beliggenhet på begge sider av Vansjøveien (NB1 og NB2) og utnyttes i dag til jordbruksformål. Det forutsettes at nåværende bruk av områdene videreføres inntil en utbygging kan være aktuelt i samforstand med grunneierne.

For alle nye næringsområder med beliggenhet i tilknytning til Karlshus sentrum gjelder at det må stilles krav til at ny virksomhet ikke medfører uakseptable miljøbelastninger i forhold til nærmiljøet og at næring som betjener nærområdene har prioritet.

Langs Nethusveien ligger det i dag et begrenset antall boliger inneklemt mellom allerede etablerte næringsområder. Reguleringsbestemmelsene for området endres slik at det åpnes for at det også kan tillates lett næringsvirksomhet i dette området. Det må gjennom bestemmelsene også fokuseres særskilt på at man ikke får etablering av miljøbelastende virksomhet.

I området mellom eksisterende jernbanespor og nytt stasjonsområde/dobbeltspor, evt. ny RV 110 er det lagt inn et område som næringsområde etter planperiodens utløp. Den formelle arealbruksstatus for området er LNF-område, men området er gitt en egen skravur som gir signaler i forhold til framtidig utnytting. Det er en betydelig

usikkerhet knytt til den framtidige utviklingen av dette området. Ikke minst fordi realiseringen av de store tunge prosjektene knyttet til infrastruktur er svært kostnadskreven og direkte avhenging av at det bevilges midler fra sentrale myndigheter. Med bakgrunn i den uavklarte situasjonen er det ikke mulig å ta stilling til den endelige arealbruken i dette området på nåværende tidspunkt.

5.4. Offentlig service

Innenfor planområdet er offentlige tjenester konsentrert i to hovedområder:

- Sentrum – Rådhuset, barnehage, allaktivitetshus med mer.
- Området mellom sentrum og jernbanestasjonen med skole og eldrecenter/sykehjem.

Ny ungdomsskole er nylig etablert på nordsiden av E6, ved Råde sentralidrettsanlegg. Hele dette området er planlagt i detalj gjennom en egen reguleringsplan og ligger utenfor dette planområdet.

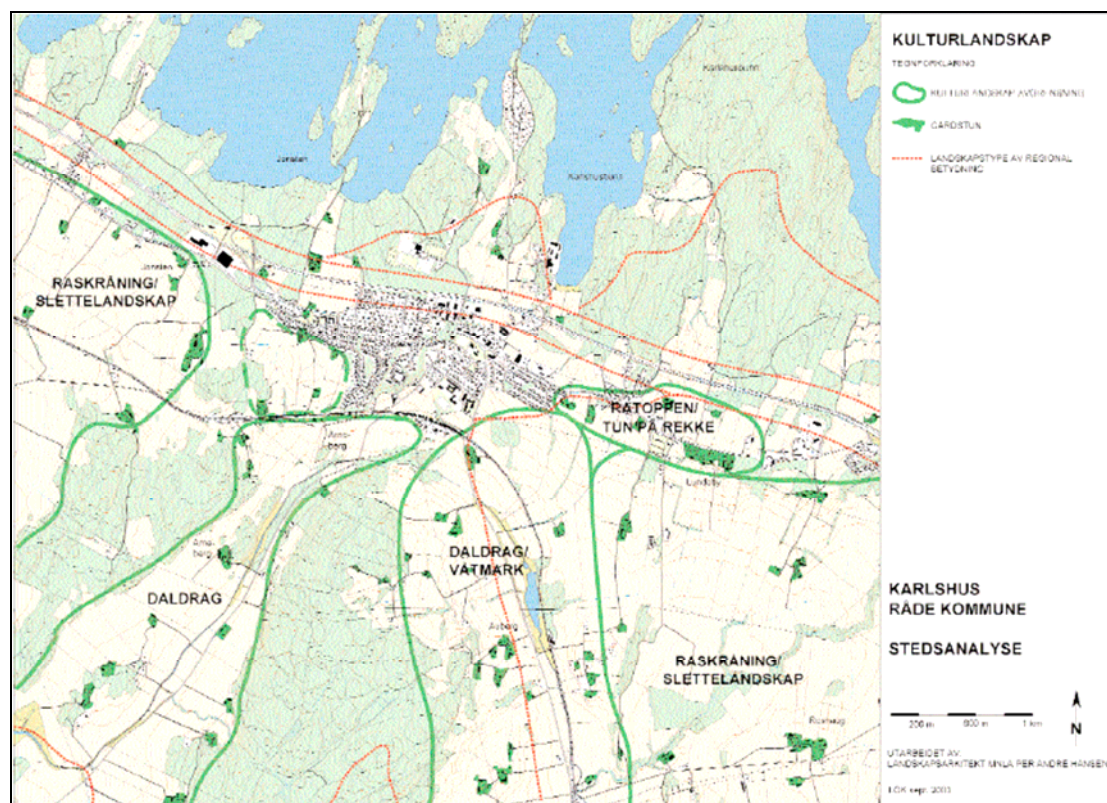
Innenfor planperioden er det lagt inn en planberedskap for arealer til ytterligere utvidelse av både barneskole, sykehjem/eldresenter, barnehager o.l. Med bakgrunn i dagens lokalisering av disse funksjonene, at planen legger til rette for en relativt betydelig boligutbygging med vekst i antall innbyggere, og det faktum at man nå planlegger for en overordnet utviklingsretning mot sør – fra eksisterende sentrum mot Strømnesåsen, er det lagt inn framtidige utvidelsesområder for offentlige formål på Skråtorpjordet. Sentralt gjennom dette området kan det også være aktuelt med en ny gang-/internadkomst fra Strømnesåsen/områdene ved evt. ny jernbanestasjon til Karlshus sentrum via Everksveien. Dette må avklares i forbindelse med regulering av områdene på et senere tidspunkt. På østre del av Skråtorpjordet er det kun vist områder til framtidige offentlig formål, på vestre del er det vist et kombinasjonsformål bolig/offentlig formål som er ment å gi en større fleksibilitet i forhold til framtidige behov.

5.5 Kulturlandskap, jordbruksområder og kulturminner

Bygdesenteret Karlshus er omgitt av et rikt kulturlandskap med et vitalt jordbruk som drives på dyrket mark av svært høy kvalitet. De karakteristiske kulturlandskapene finner vi på ratoppen eller på utsiden av raet. I stedsanalysen for Karlshusområdet er kulturlandskapet delt inn i følgende områder: Lundebyområdet, Rådesletta, Rådesletta/Auberghølen, Jonsten/Grimstaddammen, Tombdalen og Kjellerød/Stensrød. Dette er vist i figur 4.

Kulturlandskapet med jordbruksdriften er en viktig del av identiteten til bygdesenteret Karlshus. Kulturlandskapet må skjøttes på en bærekraftig måte også i framtiden. Samtidig avspeiler kommunedeplanen det faktum at en utvikling av Karlshus sentrum, p.g.a en beliggenhet som gir arealknapphet, nødvendiggjør at man i noen områder må prioritere utbygging foran jordvern. I den sammenheng er det viktig at man fokuserer arealøkonomisering ved utbygging slik at disse verdiene ikke forbrukes i unødig grad. I området sør for sentrum må det tas særlige kulturlandskapshensyn ved planlegging av evt framtidig kollektivknutepunkt.

I kommunedelplanen er kulturlandskapsområdene vist som LNF-områder (landbruksnatur- og friluftslivsområder) med forbud mot spredt utbygging utover det som er knyttet til stedbundet næring.



Figur 4. Kulturlandskap.

LNF-områdene kan ikke med juridisk virkning splittes opp i landbruks-, natur-, og friluftsområder. En klassifisering av disse områdene kan imidlertid gjøres ved å bruke forskjellig kartsignaturer for å visualisere spesielle verdier. I kommunedelplanen er LNF-områdene delt inn i følgende klasser:

- ordinære LNF-områder
- jordbruksområder med klimainteresser (skogbruk/klima)
- jordbruksområder med sterke flerbruksinteresser (jordbruk/kulturlandskap)
- skogbruksområder med sterke flerbruksinteresser (skogbruk/friluftsliv/biologisk mangfold)

Områder med klimainteresser og flerbruksinteresser kan også berøre arealer av annen kategori enn LNF-områder. Kartsignaturen som viser disse særskilte interessene kan i noen tilfeller også omfatte arealer med andre arealbruksformål.

Utvikling av eksisterende og nye næringer i landbruket er et prioritert politikkområde fra sentrale myndigheter. Det er derfor laget egne retningslinjer for næringsutvikling i landbruket. Se eget avsnitt under kap. 6.2.

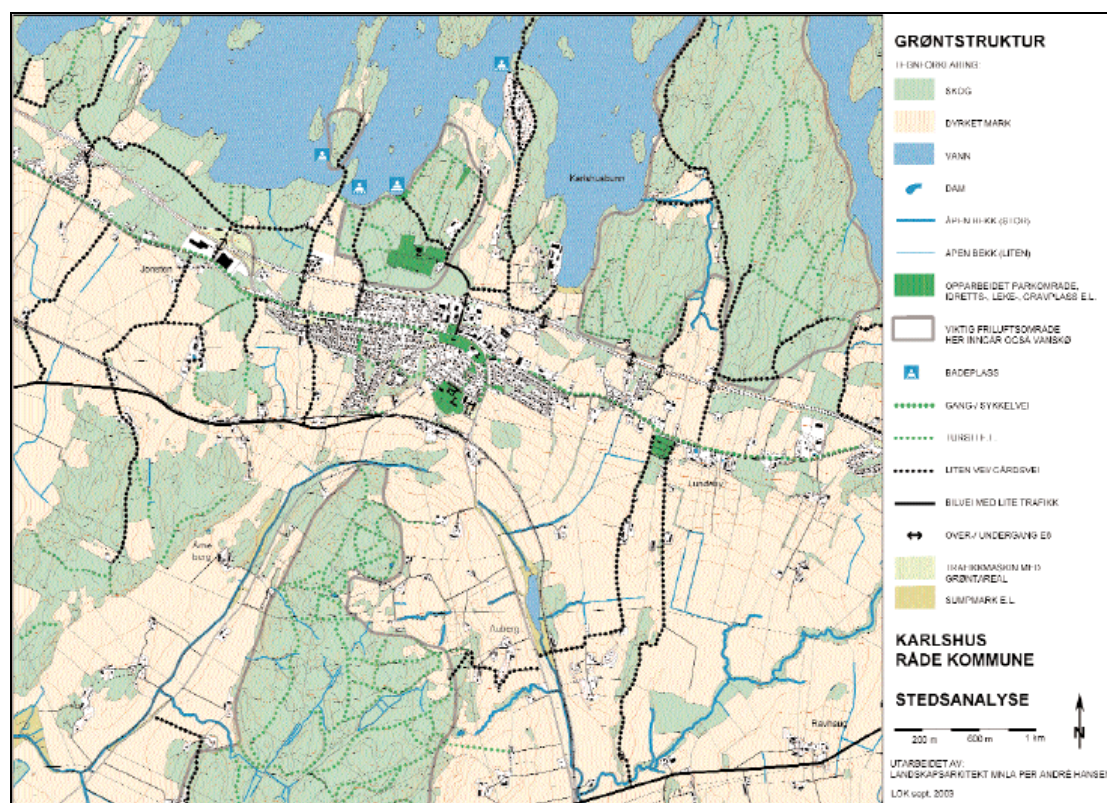
bevisst forhold til bruk av reklame kan bety mye i positiv retning. Det er viktig at kommunen vektlegger estetikk i sin behandling av nye byggesøknader generelt og i sentrumsområdene spesielt. Estetikk og arkitektur må ha et hovedfokus ved utbygging av nye boligfelt. *Det skal utarbeides en formings-/estetikkveileder som legges til grunn ved restaureringsprosjekter og ved nye utbyggingsprosjekter.*

5.7 Grønnstruktur

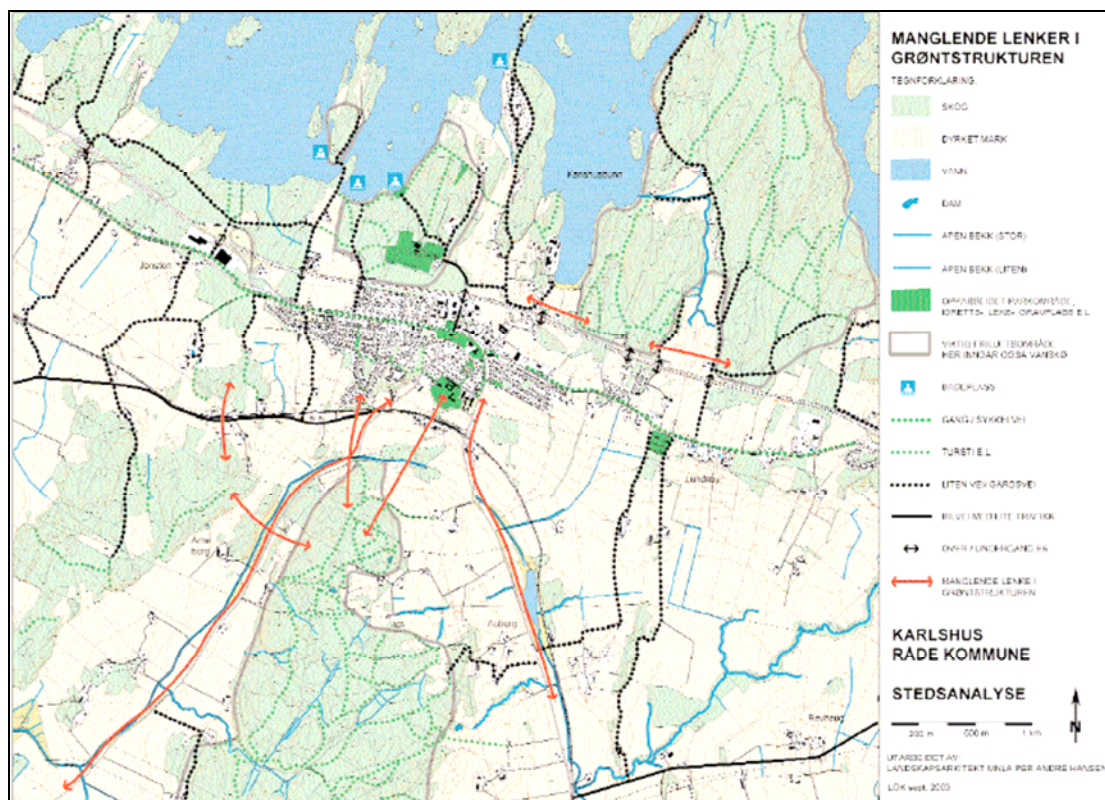
Med grønnstruktur menes et sammenhengende nettverk av alle ”grønne” områder i lokalsamfunnet. En god grønnstruktur har et rikt nett av bilfrie og hyggelige gangveier og stier – i og utenfor bebyggelsen – som leder fram til parker, lekeplasser, naturområder, skoler med mer. Karlshus sentrum fremstår i dag som et ”grønt” tettsted der mye vegetasjon er bevart i områder mellom de ulike boligfeltene/ utbyggingsområdene. Hovedtrekkene i dagens grønnstruktur består av følgende elementer:

- Strømnesåsen
- De store utmarksområdene nord for E6 ved Vansjø.
- Bekkedrag med kantvegetasjon i jordbruksområdene
- Parkanlegg i sentrum
- Lekeplasser
- Gang- og sykkelveier med passasjer som krysser E6.

I forhold til grønnstruktur vil det i framtidig være en særlig utfordring å knytte det eksisterende tettstedet sammen med Strømnesåsen og å sikre at utbyggingen av nye boligfelt skjer på en landskapstilpasset måte der ivaretagelse av grønnstruktur har et sterkt fokus. Allerede utarbeidet stedsanalyse og landskapsanalyser må danne en del av grunnlaget ved framtidig regulering av store boligområder. En oversikt over grønnstruktur og manglende lenker i grønnstrukturen er vist i figur 6 og 7.



Figur 6. Grønnstruktur – Karlshusområdet.



Figur 7. Manglende grønnstruktur.

5.8 Grenser for tettstedsvekst

I kommunedelplanen er det vist grenser for framtidig tettstedsvekst med rød strek. Disse er tilpasset overordnet infrastruktur, eksisterende byggeområder og overganger i landskapet som vil virke som naturgitte grenser mellom tettstedet og det åpne kulturlandskapet som omgir det. *Det er en forutsetning at tettstedsgrensen skal markere en klar og langsiktig ytergrense for utviklingen av Karlshus mot tilliggende landbruks-, natur-, og friluftsområder inkludert verdifulle kulturlandskap, kulturminner og kulturmiljøer.*

Mot nord følger tettstedsgrensen E6. Motorveien er en betydelig fysisk barriere som avgrenser selve tettstedet Karlshus på sørsiden mot Vansjølandskapet på nordsiden. Det er ikke planer for framtidige utbyggingsområder nord for E6. Tettstedsgrensen fungerer derfor her også som planavgrensning.

I sør omgir tettstedsgrensen den planlagte bebyggelsen på Strømnesåsen og vil ha sin endelige avgrensning mot sør ved høyspentlinjen over Strømnesåsen.

Avgrensningen er videre tenkt å følge en evt. framtidig trasè for RV 110 utenom Karlshus og omfatter også Jonstenområdet inklusive det ferdig regulerte utvidelsesområdet for næring. I øst følger tettstedsgrensen avgrensningen av eksisterende byggeområder mot dyrket mark ved Vanntårnet.

5.9 Beredskap og sikkerhet

Det er viktig at kommunen planlegger for å skape et trygt og godt miljø og har en beredskap for å møte kriser på en effektiv måte. Dette forutsetter kjennskap til risikofaktorene for liv, miljø og verdier, og kjennskap til egne sterke og svake sider beredskapsmessig sett. Målet er å forebygge at uønskede hendelser inntreffer og å redusere skadevirkningene av dem dersom de inntreffer. Kommunen har utarbeidet en egen kriseplan som på detaljert nivå gir retningslinjer og avklarer ansvarsforhold ved situasjoner som berører samfunnssikkerheten.

Ved planlegging av infrastruktur, bebyggelse og viktige samfunnsfunksjoner er det nødvendig å vurdere sikkerhet og beredskap i forbindelse med lokaliseringen, utformingen og utrustningen. Kommunedelplanen for Karlshusområdet er en arealplan og vurderinger i forholdet til fysisk lokalisering har derfor hovedfokus her.

Kommunens risikosituasjon kan påvirkes gjennom framtidig arealbruk. Framtidig arealbruk fastlegges både gjennom forbud og påbud som nedlegges i de formelle rammeplanene og ved kommunens praktisering av disse gjennom den løpende planlegging og byggesaksbehandling. *Det forutsettes at nødvendige risikovurderinger skal gjennomføres fortløpende ved større bygge- og anleggsarbeider, etablering eller utvidelse av større næringsområder, og etablering av tekniske anlegg som hovedvei, jernbanetrasé, vannforsyning, elektrisitetsforsyning med mer.* Risikosituasjonen avklares i en egen risiko- og sårbarhetsanalyse som utarbeides parallelt med reguleringsplaner før utbygging.

5.9.1 Nye utbyggingsområder – risikoegenskaper.

Innenfor planområder kan følgende forhold ha betydning for risikoegenskaper ved utnyttelse av arealer:

- Uønskete hendelser knyttet til transport på jernbane, på veg og i luften.
- Uhell/ulykker knyttet til forurensende utlipp til luft og jord.
- Brann i utbyggingsområder nær skogsområder.
- Påvirkning av radongass fra grunnen.

Radonpåvirkning har i perioder hatt et relativt sterkt fokus. Det er ikke gjort systematiske målinger av radonpåvirkning i boliger i Råde kommune og dermed heller ikke innenfor planområdet. Kommunen ligger i det sørøstnorske grunnfjellsområdet som domineres av gneiser og granitter. Det er kjent at områder med spesielle typer granitt kan ha forhøyede radonkonsentrasjoner. Bergarter og jordsmonnets permeabilitet (gjennomtrengbarhet) og evne til å frigjøre radon er avgjørende for hvordan radongass kan transporteres. Sprekker og forkastninger øker i tillegg muligheten for at radongass kan transporteres opp til overflaten. I boliger hvor man finner forhøyede konsentrasjoner er imidlertid ofte årsaken knyttet til bygningstekniske svakheter. Utettheter i flater som har kontakt mot byggegrunnen vil gi "gode" innstrømningsveier for radonholdig luft. Det kan være aktuelt å foreta målinger på radonpåvirkning i de nye utbyggingsområdene.

Nedenfor er *de nye utbyggingsområdene* vurdert for å avklare om de foreslåtte endringer i arealbruken vil forandre risikoforhold i negativ eller positiv retning. Vurderingene er basert på eventuelle risikoegenskaper ved arealet i forhold til:

- Naturbasert sårbarhet. (flom, ras, grunnforhold, radonstråling med mer)
- Virksomhetsbasert sårbarhet (farlige stoffer, brann, eksplosjon, forurensning, transport av farlig gods)
- Viktig infrastruktur (vei, jernbane, drikkevann og avløp, strømforsyning)

For alle områder gjelder at verdier av radonforekomster ikke er kjent. Vurdering av grunnforhold bygger på kvartærgeologisk kartverk og lokalkunnskap. Hele Karlshusområdet vil ligge i innflyvningsområdet for flytrafikk på en evt. framtidig sivil lufthavn på Rygge flystasjon. Det er gjort en generell vurdering av at sannsynligheten for uhell med fly er så liten at dette risikobildet ikke bør ha konsekvenser for utviklingen av Karlshusområdet.

Boligområde A – Breidablikk:

Grunnen består av løsmasser som utgjøres av morenemasse/sand og vurderes å være godt egnet som byggegrunn. Området ligger noe unna riksveg 110/118 og vil derfor neppe bli direkte berørt av en evt. ulykke med farlig gods på disse vegene.

Trafikkstøy vil heller ikke være sjenerende i området. Nærheten til jernbanen kan utgjøre en teoretisk fare, for eksempel ved avsporing/kollisjonsulykker med gasslekkasjer/brann. Sannsynligheten for at en slik hendelse inntreffer på denne jernbanestrekningen er imidlertid svært liten. På sikt forventes det dessuten at jernbanesporet flyttes lenger bort fra dette området. Øvrige risikofaktorer synes å være mindre aktuelle for området. Risikobildet er ikke til hinder for at området kan bygges ut som boligområde/eksisterende risikobilde endres ikke som en følge av tiltaket.

Boligområde B1 og B2, og områder avsatt til offentlig formål – Skråtorp

Grunnen består av løsmasser som utgjøres av marine avsetninger med silt/leir/tynne sandlag som vurderes å være godt egnet som byggegrunn. Området ligger nært ved jernbanen og dette kan utgjøre en teoretisk fare for eksempel i forhold til utslipp ved ulykker med farlig gods. Sannsynligheten for at en slik hendelse inntreffer på denne jernbanestrekningen er imidlertid svært liten. Området kan være støypåvirket i forhold til jernbanen og det må stilles krav til støyberegninger og evt. støydempende tiltak ved evt. utbygging. På sikt forventes det dessuten at jernbanesporet flyttes lenger bort fra dette området. Øvrige risikofaktorer synes å være mindre aktuelle for området. Risikobildet er ikke til hinder for at området kan bygges ut som boligområde/til offentlig formål/risikobildet endres ikke som en følge av tiltaket.

Boligområde C1-C3 – Strømnesåsen

Grunnen består av fjell i dagen og fjell med tynt løsmasedekke bestående av marine avsetninger. Byggegrunnen i området vurderes å være god. Nordre del av området ligger nært til eksisterende og evt. framtidig jernbane, og mulig framtidig ny RV 110. Nærheten til både jernbanen og evt. framtidig ny riksvei kan utgjøre en teoretisk fare, for eksempel ved avsporing/kollisjonsulykker med gasslekkasjer/brann. Sannsynligheten for at en slik hendelse inntreffer er imidlertid svært liten.

Lokaliseringen av boligområdet tilsier også at det vil være eksponert for risiko ved en stor skogbrann i markaområdene på sørsiden. Sannsynligheten for at en slik hendelse inntreffer vurderes imidlertid også til å være svært liten. I søndre del av området avgrenses boligfeltet mot utmarksområdene ved en øst-vest-gående høyspentlinje (>50 kV). Strålingsfare i tilknytninger til slike luftspenn har fokus og evt. helseskade knyttet til dette synes ikke avklart. Det må derfor sikres at bebyggelse legges i tilstrekkelig avstand fra høyspentlinjen. Øvrige risikofaktorer synes å være mindre aktuelle for området. Risikobildet er ikke til hinder for at området kan bygges ut som boligområde/risikobildet endres svakt i negativ retning som en følge av tiltaket.

Område D – Kjellerød/Stensrød (utbyggingsområde etter 2017)

Grunnen består av løsmasser som utgjøres av morenemasse/sand og vurderes å være godt egnet som byggegrunn. Deler av området vil ligge nært til eksisterende og evt. framtidig jernbane, og mulig framtidig ny RV 110. Nærheten til både jernbanen og evt. framtidig ny riksvei kan utgjøre en teoretisk fare, for eksempel ved avsporing/kollisjonsulykker med gasslekkasjer/brann der farlig gods er involvert. Sannsynligheten for at en slik hendelse inntreffer er imidlertid svært liten. Øvrige risikofaktorer synes å være mindre aktuelle for området. Risikobildet er ikke til hinder for at området kan bygges ut som boligområde/risikobildet endres svakt i negativ retning som en følge av tiltaket.

Næringsområder A og B

Områdene har beliggenhet sentralt på raryggen. Grunnforholdene vurderes å være gode med løsmasser bestående av morene/sand - stedvis leire i dypere lag. Områdene ligger mellom RV 110 og E6 og kan være utsatt ved evt. ulykker der farlig gods er involvert. Sannsynligheten for at en slik type ulykke inntreffer på denne delen av RV 110 og på E6 anses for å være moderat sannsynlig. Ved utbyggingen av E6 til 4-felt motorvei vil imidlertid denne risikoen bli redusert. Området vil være støyuutsatt både fra RV 110 og E6 og det må stilles krav til støyberegninger og evt. støydempende tiltak ved evt. utbygging. Ved etableringer i områdene må type etableringer styres slik at virksomheter ikke fører til økt risiko/miljøbelastning i forhold til tilgrensende boligområder. Øvrige risikofaktorer synes å være mindre aktuelle for områdene. Risikobildet er ikke til hinder for at områdene kan bygges ut som næringsområder/risikobildet endres svakt i negativ retning som en følge av tiltaket.

Næringsområde ved Råde stasjon (utbyggingsområde etter 2017)

Grunnforholdene er løsmasser bestående av marine avsetninger leir/silt/sand av stor mektighet. Byggeforholdene kan trolig stedvis være vanskelig men de topografiske forholdene gjør at dette ikke representerer noen risikofaktor. Arealbruken i området er uavklart. Uavhengig av dette vil imidlertid området ligge nært til eksisterende og evt. framtidig jernbane, og mulig framtidig ny RV 110. Nærheten til både jernbanen og evt. framtidig ny riksvei kan utgjøre en teoretisk fare, for eksempel ved avsporing/kollisjonsulykker med gasslekkasjer/brann der farlig gods er involvert. Sannsynligheten for at en slik hendelse inntreffer er imidlertid svært liten. Øvrige risikofaktorer synes å være mindre aktuelle for området. Risikobildet er ikke til hinder

for at området kan bygges ut/risikobildet endres svakt i negativ retning som en følge av tiltaket.

KAP. 6 UTFYLLENDE BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER

6.1 Utfyllende bestemmelser

Plankartet har følgende arealbrukskategorier etter plan- og bygningslovens § 20-4:

I. Byggeområder (PBL § 20-4 1. ledd nr. 1)

- Boligområde
- Bolig/offentlig formål
- Område for allmennyttig formål
- Næringsområde (forretning, industri, kontor,)
- Offentlig formål
- Friområde (park-,grøntdrag)

II. LNF-områder (PBL § 20-4, 1. ledd nr. 2)

- Landbruks-, natur-, og friluftsområder
- Landbruksområder med klimainteresser (skogbruk(klima))
- Jordbruksområder med sterke flerbruksinteresser (jordbruk/kulturlandskap)
- Skogbruksområder med sterke flerbruksinteresser (skogbruk/friluftsliv, biologisk mangfold)
- Framtidige byggeområder etter 2017.

VI. Viktige ledd i kommunikasjonssystemet (PBL § 20-4, 1. ledd nr.6)

- Veier
- Parkering/Jernbaneareal
- Jernbanetrasé
- Gang- og sykkelsttraséer
- Kraftlinjer

Arealbrukskategoriene som nyttes på plankartet innenfor rammen av § 20-4 første ledd kan suppleres med bestemmelser etter samme paragrafs andre ledd, slik at bestemmelsene utfyller og utdyper den fastsatte arealbruk. I tillegg kan det gis bestemmelser uavhengig av arealkategori. Bestemmelsene fastsetter i tekst forhold som det ikke er mulig eller hensiktsmessig å fremstille på plankartet. Bestemmelsene er juridisk bindende for grunneiere og rettighetshavere (jfr plan- og bygningslovens § 20-6).

Kommunedelplanens arealdel gjelder generelt foran eldre planer, når ikke annet er bestemt. Eldre reguleringsplaner som fortsatt skal gjelde fremgår av egen liste. Dersom arealdelen omhandler forhold som ikke er nevnt i reguleringsbestemmelsene, og det ikke er motstrid, gjelder arealdelens bestemmelser. Kommuneplaner, reguleringsplaner og bebyggelsesplaner som godkjennes etter at kommunedelplanen er vedtatt, vil gjelde foran kommunedelplanen (jfr. *plan og bygningslovens § 20-4, bokstav h, jfr. § 20-6, tredje ledd*).

§ 1. Byggeområder

§ 1.1 Støy

(Plan- og bygningslovens § 20-4, annet ledd, bokstav b)

Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen T-1422) skal legges til grunn ved planlegging og behandling av enkeltsaker etter plan- og bygningsloven.

§ 1.2 Kjøpesentre

For etablering og utvikling av kjøpesentre skal det legges til grunn de bestemmelser/føringer som gis gjennom gjeldende fylkesplan/ fylkesdelplan. Med kjøpesenter forstås detaljhandel i bygningsmessige enheter, bygningskomplekser og detaljhandelsparker som etableres, drives og fremstår som en klart avgrenset enhet eller område.

§ 1.3 Plankrav

(Plan- og bygningslovens § 20-4, annet ledd, bokstav a)

I byggeområder kan det ikke utføres arbeid og tiltak som nevnt i plan- og bygningslovens § 84 og 93 a), h), i) og j) samt fradeling til slike formål før området inngår i vedtatt reguleringsplan.

§ 1.3.1 Unntak fra plankravet – byggeområde for boliger

Unntatt fra plankravet er oppføring av inntil 2 eneboliger eller 1 tomannsbolig i eksisterende boligområder, og fradeling av tomt til samme formål. Unntatt fra plankravet er også tilbygging, påbygging, underbygging, garasjer, uthus og plassering av midlertidig eller transportabel bygning, konstruksjon eller anlegg. Slike tiltak skal ikke gå ut over areal som egner seg for lek og opphold for barn og unge eller areal som barn bruker som lekeareal.

Fortetting av bestående eiendommer uten forutgående regulering er tillatt dersom bebygde areal ikke overstiger 25% av tomteareal, og ikke er i strid med lov eller forskrift (jfr. Pbl. § 20-4, 2. ledd, bokstav b og c).

§1.4 Rekkfølgebestemmelse

(Plan- og bygningslovens § 20-4, annet ledd, bokstav b)

I fremtidige byggeområder kan utbygging ikke finne sted før tekniske anlegg som vei, vann-, avløps- og elektrisitetsforsyning, og nødvendige samfunnstjenester som skoletilbud og gang- og sykkelstier er etablert.

- Boligfelt BI og BII skal reguleres samlet.
- Hele boligfelt C (C1-C3) skal reguleres i en samlet reguleringsplan. Utbygging skal skje i etapper fra nord mot sør. Nytt delområde kan ikke påbegynnes før det forutgående er ferdigstilt. Gang-/sykkelforbindelse og adkomstløsninger mot Karlshus sentrum/ framtidig trafikknutepunkt skal være avklart /etablert før utbygging

settes igang. Reguleringsplanarbeid kan ikke igangsettes før det er gjennomført en landskapsanalyse for området som grunnlag for reguleringsplanen. Utbyggingen forutsettes gjennomført etter utbyggingsavtaler. Området skal bygges ut med en blandet bebyggelse med hovedvekt på frittliggende eneboliger.

§1.5 Krav om risiko og sårbarhetsanalyse

Ved planlegging av boligfelt C skal risikosituasjonen avklares i en egen risiko- og sårbarhetsanalyser som utarbeides parallelt med reguleringsplanen før utbygging.

§1.6 Krav om lekearealer i planlagte byggeområder

(Plan- og bygningslovens § 20-4, annet ledd, bokstav b)

Lokale leke- og oppholdsmuligheter for barn og unge skal vurderes før boliger og veier plasseres. Lekeplasser skal så langt det er mulig plasseres i tilknytning til og i sammenheng med andre ubebygde og vegetasjonsbærende arealer. Større sammenhengende tilliggende friluftsområder skal ha god tilgjengelighet med avsatte forbindelseskorriderer for allmenn ferdsel. Adkomst til lekeområder skal være gang-/sykkelsvei eller fortau, eller i spesielle tilfeller svært lite trafikkert internveid. For områder med inntil 30 boligenheter skal det avsettes minimum 50 m² lekeareal for hver ny boligenhet. For områder med over 30 boligenheter skal det i tillegg avsettes areal til kvartalslekeplass på minimum 1500 m² for hver 30. bolig. For områder med over 90 boligenheter skal det i tillegg avsettes arealer til områdelekeplass på minimum 5000 m² for plasskrevende aktiviteter (ballek, sykling, aking, ski/skøytelek, byggelek etc.). Lekearealene skal være opparbeidet samtidig med boligbebyggelsen.

§ 1.7 Krav om tilgjengelighet

(Plan- og bygningslovens § 20-4, annet ledd, bokstav b)

Ved utbygging og gjennomføring av tiltak til allmenntilgittige formål skal det sikres god tilgjengelighet til bygninger, anlegg og uteoppholdsarealer for alle befolkningsgrupper, herunder bevegelseshemmede, orienteringshemmede og miljøhemmede. Bygninger og anlegg skal utformes slik at de kan brukes på like vilkår av så stor del av befolkningen som mulig i samsvar med gjeldende tilgjengelighetskriterier. Uteoppholdsarealer skal utformes slik at de kan brukes på like vilkår av så stor del av befolkningen som mulig.

§1.8 Estetikk og bevaringshensyn

(Plan- og bygningslovens § 20-4, annet ledd, bokstav b)

Byggverk skal tilpasses landskap og eksisterende bebyggelse på en måte som gir mening, sammenheng og historisk tilknytning. Byggverk skal ikke gis en plassering og utforming som kan virke skjemmende på automatisk fredede og vedtaksfredede kulturminner. Det skal utarbeides en formings- og estetikkveileder innen utgangen av 2007.

6.2 Retningslinjer

Retningslinjene er ikke juridisk bindende, men kun av veiledende karakter. De kan dermed ikke brukes som hjemmelsgrunnlag for vedtak etter planen. I forhold til planbestemmelsene gir retningslinjene ytterligere holdepunkter og føringer for praktisering av planen. Retningslinjene skal således danne grunnlag for administrasjonens arbeid og angir kommunens holdning til de problemstillingene som blir omtalt.

6.2.1 Retningslinjer uavhengig av arealkategori

6.2.1.1 Dispensasjon

Det faste utvalg for plansaker (Utvalg for teknikk) kan gi dispensasjon fra kommunedelplanen når særlig grunner foreligger (PBL's § 7). I saker av regional betydning skal det innhentes uttalelse fra berørte regionale myndigheter. Ved behandling av dispensasjonssaker skal følgende vektlegges:

- "Særlige grunner" skal tolkes i henhold til rundskriv T-5/84 og brev fra Miljøverndepartementet av 11.11. 1999
- Det skal alltid vurderes om en dispensasjon skal gis betinget, ved at det stilles vilkår eller om dispensasjon gjøres tidsbestemt eller kan oppheves ved pålegg.
- Ved evt. dispensasjon skal det tas særlig hensyn til allmenne ferdselsinteresser, friluftsliv, landskap, biologisk mangfold, estetikk og naturelementer, bygningsstruktur, strøkskarakter, kulturminner og kulturmiljø.

6.2.1.2 Støy

Miljøverndepartementet har i 2005 utgitt en ny retningslinje: "Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442". Disse legges til grunn i all planlegging og behandling av enkeltsaker etter plan- og bygningsloven.

De vanligste støykildene innenfor planområdet er vei, jernbane, flyaktivitet og industribedrifter. For de nevnte støykildene bør det beregnes støy og kartfestes en inndeling i to støysoner:

- Rød sone: Nærmest støykilden, angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål, og etablering av ny støyfølsom bebyggelse skal unngås.
- Gul sone: Er en vurderingssone, hvor støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

Tiltakshaver er ansvarlig for utarbeidelse av støysonekart ved etablering av ny støyende virksomhet. Ved eksisterende støykilder påhviler dette ansvaret anleggseier. Kommunen tar imot beregnede støysoner og bør sammenstille disse til et oversiktskart for alle støykilder og oppdatere dette med hensyn til arealbruk i støysonen.

Tabell 2: Kriterier for soneinndeling – relevante støykilder i planområdet. Alle tall i dB, frittfeltverdier.

Støykilde	Støysone			
	Gul sone		Rød sone	
	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23-07	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23-07
Vei	55Lden	70L5AF	65Lden	85L5AF
Bane	58Lden	75L5AF	68Lden	90L5AF
Flyplass	52Lden	80L5AS	62Lden	90L5AS
Industri, havner og terminaler	Uten impulslyd: 55Lden Med impulslyd: 50Lden	45Lnight, 60L5AF	Uten impulslyd: 65Lden Med impulslyd: 60Lden	55Lnight, 80L5AF

(For definisjoner av måleenheter vises det til retningslinje T-1442)

Tabell 3: Anbefalte støygrenser ved etablering av ny støyende virksomhet og bygging av boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, fritidsboliger, skoler og barnehager. Alle tall oppgitt i dB, frittfeltverdier.

Støykilde	Støynivå på uteplass og utenfor rom med støyfølsom bruk Lden	Støynivå utenfor soverom, natt kl. 23-07
Vei	55 Lden	70L5AF
Bane	58Lden	75L5AF
Flyplass	52Lden	80L5AS
Industri, havner og terminaler	Uten impulslyd: 55Lden Med impulslyd: 50Lden	E\45Lnight, 60L5AF

(For definisjoner av måleenheter vises det til retningslinje T-1442)

6.2.1.3 Kulturminner (Kulturminneloven)

- Tiltak som kan virke inn på automatisk fredede og vedtaksfredede kulturminner skal oversendes kulturminnemyndighetene til uttalelse tidligst mulig før vedtak.
- Byggetiltak ved vedtaksfredede og verneverdige byggverk eller i verneverdige kulturmiljøer må oversendes fylkeskonservatoren for vurdering tidligst mulig og før vedtak.

6.2.2 Retningslinjer for byggeområder

6.2.2.1 Byggeområder for boliger

Fellesarealer skal utformes slik at de gir identitet og lett orientering i området. Grønnstruktur skal etableres slik at den er lett å orientere seg i og gir mulighet for opplevelse av stedets natur. Friarealer og grønne fellesarealer inne i byggeområder skal opparbeides slik at variert bruk er mulig og at de framstår i en estetisk virkningsfull harmoni med bebyggelsen.

Sammenhengende grønnstruktur skal ivareta funksjonene som turvei, biologisk spredningskorridor og som visuelt betydningsfullt element. Det skal være tilstrekkelige korridorer gjennom nye boligområder og ut til tilliggende grøntområder/ utmarksarealer.

Ut fra en vurdering av veiledende boligtetthet, topografi og strukturmessig egnethet skal boligfeltene bygges ut med en variasjon av boligtyper fra eneboliger og sammenkjedete boliger til rekkehus og lavblokker (se. Kap. 5.2.2).

6.2.2.2 Byggeområder for næringsformål

I alle nye næringsområder skal det ved etablering stilles krav som sikrer at virksomheten ikke medfører miljølempe i nærmiljøet. I de nye næringsområder ved E6; NA 1 og 2 samt område NB 1 og 2, skal all ny etablering primært vurderes i forhold til regionale behov med en overordnet målsetting om å styrke utviklingen av regionen. Funksjoner som kan knyttes opp mot en framtidig sivil lufthavn på Rygge skal ha prioritet. Dersom behovet for arealer til slike etableringer ikke er til stede vurderes sekundært virksomheter som ikke er transportkrevende og som dekker et lokalt behov knyttet til tettstedet. Ved detaljplanlegging av nye næringsområder langs E6 skal en effektiv skjerming av utbyggingsarealene mot motorveien være en klar forutsetning. En effektiv skjerming mot motorveien skal sikres gjennom bruk av egnet reguleringsformål og detaljerte reguleringsbestemmelser. Avskjerming skal bestå av sammenhengende og tett vegetasjon evt. i kombinasjon med voll/annen støyskjerming. Utforming av avskjerming skal skje i samråd med regionale fagmyndigheter. Det skal gis rekkefølgebestemmelser som sikrer at ingen tiltak kan igangsettes før effektiv skjerming mot motorveien er etablert.

6.2.3 Retningslinjer for landbruks-, natur- og friluftsområder (LNF)

6.2.3.1 Generelt

Tiltak som strider mot selve formålet for området er ikke tillatt. Dette fremgår direkte av plan- og bygningslovens § 20-6, annet ledd. Masseuttak ut over egen bruk er således ikke tillatt. Det samme gjelder antenneanlegg, kraftlinjer o.l. Dispensasjon kan likevel være tilrådelig for mindre tiltak og endringer av eksisterende byggverk når tiltaket ikke fører til forringelse av landskapsverdier, kulturminner, rekreasjonsområder, andre verneverdier eller eksisterende byggverk.

6.2.3.2 Kårboliger i landbruket

Kårbolig tillates oppført bare dersom eiendommens næringsgrunnlag tilsier at behovet reelt er til stede, og den bør primært oppføres i tilknytning til gårdstunet. Grunn til kårbolig tillates ikke fradelt.

6.2.3.3 Næringsutvikling i landbruket

Handlingsrommet for å utvikle landbrukseiendommers ressurser med nye produkter og tjenester, slik den nasjonale næringspolitikken legger opp til, er betydelig begrenset med dagens plan- og bygningslov. Inntil eventuelt nye muligheter gis gjennom revisjon av plan- og bygningslovgivningen, ønsker kommunen derfor i større

grad å imøtekomme tiltak gjennom dispensasjonsadgang, når det legges vekt på de oppfordringer som kommer fra sentralt hold om å skape nye næringer.

Dispensasjonsbehandlingen vil skille mellom saker av lokal og regional interesse. Alle saker som defineres som nye næringer innenfor landbruk skal behandles av kommunen i 1. instans, og i saker av regional betydning skal det innhentes uttalelse fra berørte regionale myndigheter. Momenter som kan være viktige for å skille mellom saker av lokal og regional karakter er f.eks: Forurensning og støy, trafikkskapning og varetransport, antall ansatte, klare signaler på tiltakets størrelsesbegrensning, virkninger på allmenne friluftinteresser, vilt, biologisk mangfold og landskap, estetikk i arkitektur og plassering i landskap.

Ved vurdering av eventuell dispensasjon for bruk av landbrukseiendommer til virksomhet ut over tradisjonell/stedbunden næring skal følgende retningslinjer legges til grunn:

- Det kan tillates småskalavirksomheter (produksjoner, aktiviteter og tjenester) med utgangspunkt i gårdens og familiens ressurser og innenfor den ramme (størrelse) som disse representerer.
- Det skal tas utgangspunkt i den arbeidskraft som er bosatt på gården. I svært begrenset omfang kan det likevel være akseptabelt å benytte ekstern arbeidskraft.
- Virksomheten skal innpasses i eksisterende bygningsmasse. Oppføring av nye byggverk til slike formål skal normalt ikke tillates. Dersom nye bygninger likevel godkjennes, skal ny bebyggelse som hovedregel plasseres i tilknytning til gårdens tun, og gis en stedstilpasset utforming.
- Fradeling til slike formål tillates ikke.
- Omdisponering eller oppføring av ny bygning ved samarbeidstiltak som naturlig kan benyttes til gårdsdriften kan tillates. Plassering uavhengig av gårdens tun og fradeling til formålet kan tillates for samarbeidstiltak hvis det ut fra forutsetninger som finansiering, samarbeidsmiljø o.l. er naturlig.

Med samarbeidstiltak menes tiltak hvor to eller flere brukere driver en form for samdrift/samarbeid som fjøs med melke-/kjøttproduksjon, redskapshus, verksted, fôrlager, potet-/grønnsakslager eller lignende. Aksjeselskap innenfor samarbeidstiltak kan opprettes.

Virksomheter godkjent og etablert etter retningslinjene ovenfor kan ikke vokse ut over de angitte rammene. I så fall må de henvises til områder avsatt til den type virksomhet.

Byggearbeider og bruksendring til slik virksomhet som beskrevet i retningslinjene ovenfor faller utenfor begrepet driftsbygninger i landbruket etter plan- og bygningslovens § 81, og må fremmes og behandles som søknad etter § 93.

6.2.3.4 LNF-områder og eksisterende boligeiendommer

Innenfor området kan tillates om-, til- og påbygning av eksisterende boligbebyggelse, samt gjenoppbygging etter brann o.l. i den grad det ikke etableres nye leiligheter.

Det er generelt tillatt å etablere mindre bygg som naturlig er tilknyttet eksisterende boligbebyggelse (garasje, uthus m.m.). Garasje, uthus m.m skal ikke ha mer enn 1 etasje.

6.2.3.5 LNF-områder som er vist som utbyggingsområder etter planperioden

Bolgiområdet D og næringsområde ved framtidig jernbanestasjon har i arealkartet arealbruksformål LNF-områder men er vist som byggeområder etter planperioden (etter 2017).

Område D kan kun realiseres dersom RV 110 i framtiden legges utenom Karlshus slik at denne fungerer som en naturlig avgrensning av området mot tiliggende dyrket mark. Området skal bygges ut i etapper fra nord mot sør etter en helhetlig reguleringsplan som omfatter hele området.

Utvikling av næringsområde ved jernbanestasjonen må sees i nær sammenheng med etablering av nytt trafikknutepunkt i området.

6.2.4 Retningslinjer for viktige ledd i kommunikasjonssystemet

6.2.4.1 Avkjørsler

Ved lokalisering av ny bebyggelse utenom reguleringsplan (omfatter også unntak fra plankravet jf. bestemmelsene § 2.1.1 og 2.1.2) skal prinsipper og holdningsklasser i gjeldende "rammeplan for avkjørsler" legges til grunn. (*Østfold fylkeskommune og Statens vegvesen 1982: Rammeplan for behandling av avkjørselsspørsmål langs riks- og fylkesveier.*)

6.2.4.2 Byggeforbudssoner langs hovednett for vei og jernbane

(Veiloven og jernbaneloven)

Dersom ikke annet følger av reguleringsplan eller bebyggelsesplan er det ikke tillatt å oppføre bebyggelse:

- Nærmere veiens midtlinje enn 100 m langs E6 eller 50 m. langs riksvei
- Nærmere veiens midtlinje enn 15 m langs fylkesvei eller kommunal vei
- Nærmere enn 30 m regnet fra nærmeste jernbanespors midtlinje langs eksisterende eller planlagt trasé for Østfoldbanen (gjelder ikke bebyggelsesplan)

6.2.4.3 Byggeforbudssoner langs større kraftledningstraséer

(Energilovens forskrifter)

Dersom ikke annet følger av reguleringsplan eller bebyggelsesplan er det ikke tillatt å oppføre bebyggelse:

- Nærmere enn 60 m fra ledningstraséens senterleder langs kraftledninger med spenningsstyrke fra 300-420 kV
- Nærmere enn 15 m fra ledningstraséens senterleder langs kraftledninger med spenningsstyrke fra 45-66 kV

7. REGULERINGSPLANER SOM FORTSATT SKAL GJELDE

Reguleringsplaner er vist med nummer i arealkartet, og for nyere planer også med tegnforklaring. Når det gjelder *reguleringsbestemmelser* vises det til hver enkelt plan. Reguleringsplaner/bebyggelsesplaner innenfor planområdet:

Nr.	Plan:	Dato godkjent:	Dato endret:
113.	E6 4-felt Råde kommune	08.05.03	
37.	Jonsten	10.09.76	18.06.86
64.	Jonsten/Teigeveien	05.05.86	
42.	Jonsten/Haugsten	16.09.87	
43.	Karlshus haveby	06.09.84	
28.	Karlshus industrifelt	07.09.73	
86.	Karlshus sentrum	18.10.95	
115.	Del av gnr/bnr 57/1 – Rus-nett	20.11.03	
110.	Råde Truck Stop	21.03.02	
112.	Råde u-skole og sentralidrettsanlegg	17.10.02	
3.	Skråtorp 1	18.08.58	
32.	Skråtorp 2	16.02.72	
45.	Sosial-/helsesenter	08.03.84	
34.	Stensrød	23.03.73	
68.	Stensrødfeltet 2	07.02.90	
8.	Strømshaug	21.02.61	
40.	Treull allè	23.13.80	
11.	Vanntårnet	23.06.68	
119.	Gnr/bnr 53/34 og 53/151 Gml. veistasjon i Karlshus (bebyggelsesplan)	11.12.03	