

**Forslag til reguleringsplan Mosseveien 58,
JONSTEN VESTRE, Plan ID: 0135 2017 01**

Dato: 05.09.2019



Ankomstsenteret mot syd med oppgraderte uteoppholdsareal og skjerming mot E6.

Forslagsstiller: T-2 Prosjekt AS**Fagkyndig plankonsulent: Sivilarkitekt MNAL, Astrid Reikvam****Sammendrag**

Utlendingsdirektoratet (UDI) har opprettet ankomstsenter for asylsøkere i tidligere Smart Club lokaler i Mosseveien 58 i Råde. Etableringen av ankomstsenteret var på bakgrunn av de store utfordringene som utlendingsforvaltningen sto ovenfor høsten 2015, med dramatiske økningen i asylankomster.

Tiltaket ble etablert i oktober 2015 med dispensasjon fra formålet i gjeldende reguleringsplan. Hensikten med planarbeidet er nå å legge til rette for en varig bruk av eiendommen som ankomstsenter. Virksomheten planlegges videreført primært i eksisterende bygninger, men med mulighet for ytterligere utvidelser av volum/bygg. Maksimal utnyttelse av eksisterende bygninger og ev. nye volum på eiendommen tilpasses løpende til gjeldende og endrede behov, samt logistikk og sikkerhet.

Formålet for ankomstsenteret er på permanent basis er å tilrettelegge for en forsvarlig og effektiv ankomsthåndtering av ordinære asylsøkere. Bygget skal tilrettelegge for den innledende innkvarteringen av asylsøkere. Produksjonskjeden i ankomst- og registreringsprosessen involverer UDI, PU (Politiets Utlendingsenhet), driftsoperatører, helseetater/foretak, vekterselskap og frivillige samt øvrig støtteapparat for asylsøkere.



Ankomstsenteret i eksisterende situasjon.

Forslagsstillers planbeskrivelse

Innhold

Bakgrunn	4
2 Planstatus og rammebetingelser.....	6
3 Beskrivelse av planområdet	12
4 Beskrivelse av planforslaget	17
5 Virkninger av planforslaget	23
6 Medvirkning/forhåndsuttalelser/innspill til planarbeidet	26
Vedlegg.....	34

Bakgrunn

1.1 Sakens historie

Utlendingsdirektoratet (UDI) har opprettet ankomstsenter for asylsøkere i tidligere Smart Club lokaler i Mosseveien 58 i Råde. Ankomstsenter Østfold ble offisielt åpnet 16. oktober 2015. Etableringen av ankomstsenteret var på bakgrunn av de store utfordringene som utlendingsforvaltningen sto ovenfor høsten 2015, med en dramatisk økning i asylankomster.

Formålet for ankomstsenteret er å tilrettelegge for en forsvarlig og effektiv ankomsthåndtering av ordinære asylsøkere. Bygget skal tilrettelegge for den innledende innkvarteringen av asylsøkere med dertil kort oppholdstid ved senteret. Produksjonskjeden i ankomst- og registreringsprosessen involverer UDI (Utlendingsdirektoratet), PU (Politiets Utlendingsenhet), driftsoperatører, helseetater/foretak, vekterselskap og frivillige samt øvrig støtteapparat for asylsøkere.

Tiltaket ble etablert i oktober 2015 med dispensasjon fra formål i gjeldende reguleringsplan. Bruksendringen og dispensasjonen var midlertidig, og utløp 10. oktober 2017. Søknad om forlengelse av midlertidig bruksendring og dispensasjon ble innsendt i forkant av dette. Søknaden ble innvilget, og tiltaket ble godkjent til 1. oktober 2019. Ytterligere søknad om utvidet dispensasjon til 01.01.2020 ble oversendt kommunen og vedtatt 05.09.2019 for å kunne fullføre pågående reguleringsplanarbeid med nødvendige vedtak for varig bruk av Mosseveien 58 som ankomstsenter.

I forslag til statsbudsjett for 2018 anbefaler regjeringen å videreføre og utvikle ankomstsenteret i tråd med de anbefalinger som fremkommer i utlendingsmyndighetenes utredningsarbeid. Som en konsekvens av dette ble prosess mot permanent bruk innledet.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for en varig bruk i tråd med gitte midlertidige tillatelser. Virksomheten planlegges videreført primært i eksisterende bygninger som tilpasset ytterligere til formålet. Dagens virksomhet og videre planer tilpasset for maksimal utnyttelse av eksisterende og nye volum på eiendommen.

Bensinstasjonen på eiendommen nedlegges og arealet benyttes til ankomstsenter.

Planforslaget inkluderer eksisterende opparbeidet gang-/sykkelvei mot Mosseveien, avkjørsel fra Mosseveien og veggrunn nord for eiendommen.

Planforslaget inkluderer ikke eller legger ikke opp til endring på naboeiendommer i øst med Mc Donald sin virksomhet i Mosseveien 58b, eller parkeringsplass i Mosseveien 56.

Av bygningsmessige tiltak legges det kun opp til teknisk utbedring og oppgradering av eksisterende bygg og innvendig optimalisering til formålet. Det er lagt opp til at utvidelse og nye volum er som følge av dette utgangspunktet.

Detaljreguleringsplan for hele Jonsten Vestre er vurdert i forhold til ny forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven. Planforslaget er redusert i omfang og formål etter varslings utløser ikke krav om konsekvensutredning og planprogram. Notat som begrunner dette er utarbeidet og godkjent av Råde kommune.

1.2 Hensikten med planen

1.3 Saksgang hittil

Oppstartsmøte ble avholdt 17.01.2017 med vurdering av planprosessen, planprogram og KU. I etterkant av dette ble planforslaget etter varsling redusert i omfang og formål. Nytt oppstartsmøte i samsvar med dette ble avholdt 06.11.2018.

Notat datert 12.11.2018 med begrunnelse for at KU ikke lenger var aktuelt tema ble oversendt kommunen i etterkant av oppstartsmøte. I referat fra oppstartsmøte ble konklusjon for dette bekreftet av kommunen. Planprogram og KU utgår dermed i den videre planprosessen.

Varsel om igangsatt regulering med konsekvensutredning og høring av planprogram ble sendt ut via brev til høringsinstanser, grunneiere og naboer torsdag 15. februar 2018. I forbindelse med oppstartsmøte 06.11.2018 ble det konkludert med denne varslingen er å anse som tilstrekkelig

Kunngjøring om oppstart av planarbeidet ble annonsert i Moss Avis og Fredrikstad Blad 17.02.2018. Det ble også informert om igangsatt regulering på Råde kommune sine informasjonskanaler. Varslingsfristen var satt til 04.04.2018.



Varslet planavgrensning.

KUNNGJØRING OM OPPSTART AV DETALJREGULERINGSPLAN OG FORSLAG TIL PLANPROGRAM FOR JONSTEN VESTRE

Det kunngjøres med dette oppstart av planarbeid for detaljreguleringsplan med konsekvensutredning for Jonsten Vestre i samsvar med plan- og bygningsloven §§ 12-3, 12-8, 12-9 og 14-2. Forslag til planprogram varsles parallelt.

Eiendommer som er berørt og tilgrenser planområdet er gnr./bnr.: 48/10, 48/22, 48/23, 535/22 og 48/2, 48/5, 48/16, 49/11, 535/1 og 535/45.

Bakgrunnen for planforslaget er Utlendingsdirektoratets (UDI) opprettelse av et midlertidig ankomstsenter ved tidligere Smart Club, Mosseveien 58 i Råde, Østfold, offisielt åpnet 16. oktober 2015. Ankomstsenteret ønskes nå regulert.

Planforslaget har til hensikt å primært legge til rette for et ankomstsenter på eiendommen gnr./bnr. 48/10, men man ønsker opprettholde muligheten for å tilbakeføre eiendommen til næringsformål, som i gjeldende reguleringsplan, dersom ankomstsenteret i framtiden avvikles.

Planavgrensningen nedenfor er foreløpig og vil bli derfinert videre i planprosessen.

Forslagstiller er Utlendingsdirektoratet, hvor tegn_3 as er utførende konsulent for planarbeidet. Spørsmål og merknader til reguleringsarbeidet kan rettes innen **4. april 2018** til:

tegn_3 as v/Randi Røer Syversen
Pb. 18, 0216 Oslo
e-post: randi.roer.syversen@tegn3.no

tegn_3

Møter er avholdt med kommunen og UDI om ankomstsenterets innhold og videre planlagt drift med de konsekvenser dette har for kommunen og nærmiljøet forøvrig.

2 Planstatus og rammebetingelser

2.1 Rikspolitiske retningslinjer/bestemmelser / statlige planretningslinjer/-bestemmelser

Plan- og bygningsloven med tilhørende forskrifter utgjør de viktigste rammene for arealplanleggingen. I tillegg er det en rekke planer og føringer på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.

Forurensningsloven skal verne det ytre miljøet mot forurensning og redusere eksisterende forurensning, samt redusere mengden avfall og fremme bedre avfallshåndtering. Loven setter blant annet krav til forurensning på utearealer.

Helse- og omsorgstjenesteloven pålegger kommunen å sørge for at personer som oppholder seg i kommunen, tilbys nødvendige helse- og omsorgstjenester. Kommunen skal ved ytelse av helse- og omsorgstjenester fremme helse og søke å forebygge sykdom, skade og sosiale problemer.

Opplæringsloven og tilhørende forskrifter regulerer barn og unges rett og plikt til grunnskoleopplæring.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging fastsatt 26.9.2014 (FOR2014-09-26-1222): Retningslinjene tilstreber å oppnå samordning av areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser. Målet er å utvikle bærekraftige byer og tettsteder; høy arealutnyttelse i byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og sikkerhet.

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012): Retningslinjene gir anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av boliger og annen bebyggelse med støyfølsomme formål. Føringerne har også punkt om at områder og kvaliteter må tas vare på innenfor rammene av fortetting. Dette inkluderer arealer til grønnstruktur og systemer for forsvarlig overvannshåndtering. Videre gis anbefalte støygrenser ved etablering av nye støykilder, som veianlegg og næring. For innendørs støy gjelder kravene i byggeteknisk forskrift til plan- og bygningsloven.

Luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520): Anbefalte luftforurensningsgrenser skal legges til grunn ved planlegging av ny virksomhet og bebyggelse. Det anbefales at luftkvaliteten kartlegges og inndeles i rød og gul sone, der rød sone angir et område der ny bebyggelse som er følsom for luftforurensning bør unngås, mens ny bebyggelse kan vurderes i gul sone. Dette gjelder ikke for kontorbygg.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging, fastsatt 20.9.1995 (FOR-1995-09- 20- 4146): Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. Ifølge veilederen skal arealer brattere en 1:3, eller smalere enn 10 meter, areal med ekvivalent støynivå over 55 dB(A), areal avsatt til kjørevei, parkering, fareområder og areal belagt med restriksjoner som hindrer barns frie lek, ikke regnes med.

2.2 Regionale planer/regionale planbestemmelser

I Fylkesplanens arealstrategi «Østfold mot 2050» er området avsatt til tett bebyggelse som en del av Karlshus. Bebyggelsen ligger i et overordnet jordbruksbelte, som strekker seg fra Halden til Moss. Området inngår også i regionalt verdifulle kulturlandskap i kategorien «viktig motorveilandskap». Karlshus er skissert utvidet i fylkesplanen, som et kommunesenter langs E6 og med jernbanestasjon. Dette betyr at det legges opp til en høy grad av fortetting.

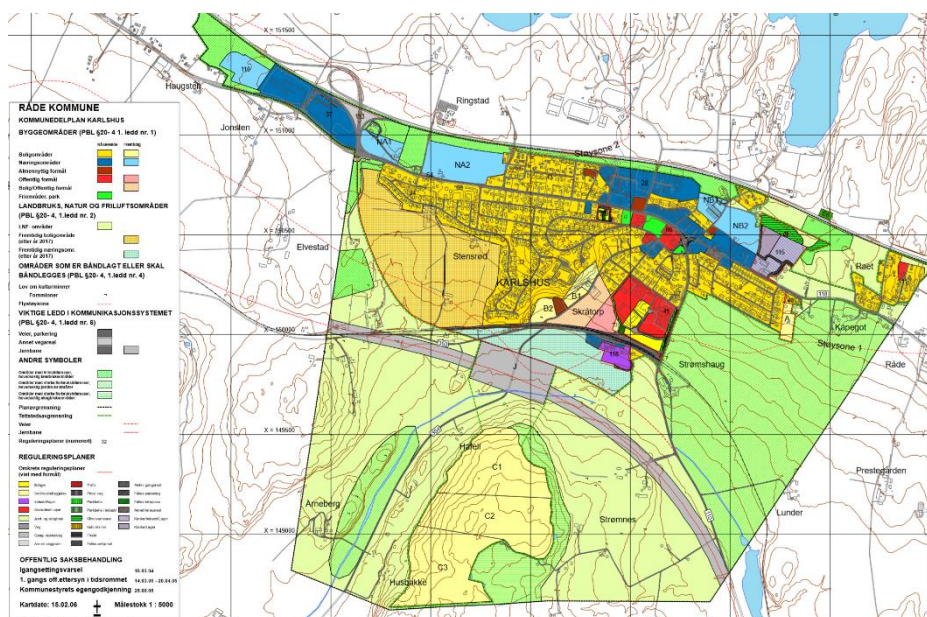
Regional transportplan for Østfold mot 2050, er en oppfølging av fylkesplanen og et innspill til nasjonal transportplan. Fylkesplanen legger til grunn at framtidig transportarbeid i økende grad må foretas med buss og bane, og at kortere reiser skjer mest mulig til fots og med sykkel. Videre erkjennes det at ønsket overgang fra privatbilisme til mer miljøvennlige transportformer forutsetter bilrestriktive tiltak.

Regional plan for folkehelse i Østfold 2012-2015/2024 har som mål å medvirke til en samfunnsutvikling som styrker folkehelsen og utjevner sosiale helseforskjeller. Folkehelsearbeidet skal fremme bærekraftig planlegging. Livsstil og levevaner som har betydning for helsen skal bedres. Østfold skal ha trygge og levende lokalsamfunn.

2.3 Kommuneplan/kommunedelplan

Kommuneplan for Råde 2011-2022, er vedtatt 21.06.2011 med følgende visjon: I 2037 er Råde kjent som bygda med det store hjertet og «Østfolds matfat» – knutepunktet som tilbyr barn en trygg og god oppvekst i nærhet til naturen.

Planområdet er i kommuneplanens arealdel avsatt til næring; Karlshusområdet 2005-2017. Planen er under revisjon men foreligger ikke foreløpig.



Karlshus er et viktig kommunalt knutepunkt, samtidig som jordvern, naturverninteresser på raet, E6/Vansjøproblematikken og en fremtidig utbygging av nye jernbanespor og tilhørende stasjon gir usikker planlegging. Kommunedelplanen legger til rette for en betydelig utbygging av nye boliger. Det er vektlagt at nye boligområder trekkes unna de sterkt trafikkerte og miljøbelastende hovedveiene. Næringsområder er forsøkt lokalisert sentrumsnært og med god tilgjengelighet til hovedveiene.

Hele Karlshus sentrum ligger innenfor støysone 1 for Rygge flyplass. En vurderer det imidlertid slik at det støybildet man har hatt og ev. vil kunne få som en følge av ny flyaktivitet på Rygge flyplass ikke er til hinder for utbygging av støyfølsomme formål innenfor planområdet.

I kommunedelplanen er felt for næringsetablering foreslått i beltet mellom RV 110 og E6. I alle nye næringsområder skal det ved etablering stilles krav som sikrer at virksomheten ikke medfører miljøulempe i nærmiljøet.

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.

Kommunedelplanen for Karlshus skal rulleres, men planarbeidet har stoppet opp i påvente av avklaring av stasjonsplassering i forbindelse med dobbeltspor Haug (Råde) – Seut (Fredrikstad).

2.4 Gjeldende regulering

Tre gjeldende reguleringsplaner ligger innenfor eller grenser direkte til planområdet som ble avgrenset ved varsling planoppstart. Disse er nærmere omtalt nedenfor. Deler av Mosseveien og området syd for Mosseveien er uregulert.

Reguleringsplan for Jonsten, datert 24.03.1976 og revidert 19.11.1985 og 14.01. 1986. Eiendommene Mosseveien 56, 58 og 58b er regulert til forretningsbygg og kontor mv. samt trafikkområde og fellesareal for flere eiendommer i reguleringsplanen. I reguleringsplanen for Jonsten er byggehøyden satt til gesimshøyde på inntil 8,0 m over ferdig planert terreng og grad av utnytting skal ikke overstige 50 % av tomtas areal.

Reguleringsplanen for Jonsten er endret ved mindre endring 12.9.2011 (sak UT-083/11). Endringen gjelder adkomstkryss og er lik dagens avkjøring til området.

Det er gitt dispensasjon fra planens byggegrense og fra reguleringsbestemmelsenes § 7 («De ubebygde områder kan ikke nyttes til lagring (...)»). Dispensasjonen er gitt 2.2.2012 (sak UT-088/12) og er gitt på betingelse av at det plantes 15 rognetrær og enten 9 furutrær eller 4 grupper à 3 stk. buskfuru.

Det er gitt dispensasjon fra størrelsen på skjermingssone i reguleringsplan for Jonsten 7.6.2012 (sak UT058/12). Betingelsen er gjort på vilkår knyttet til opparbeiding av beplantning og pendlerparkering. I samme sak er det gitt dispensasjon fra frisiktsonen i reguleringsplanen fordi frisiktbehovet endret seg ved endring av avkjørsel, og søknad om dispensasjon fra byggegrense for etablering av flaggborg ble avslått.

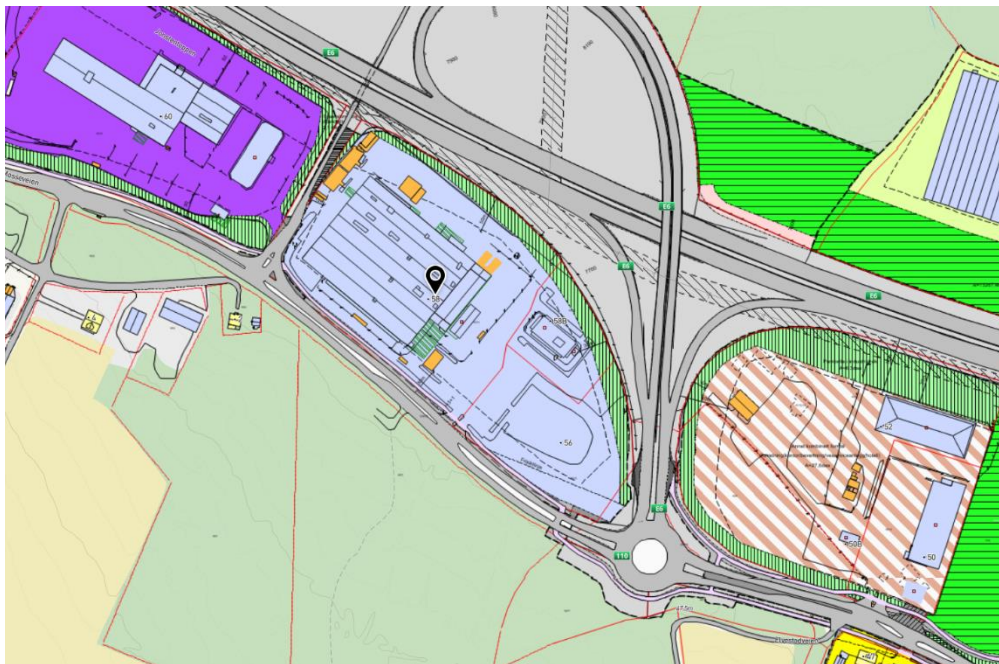
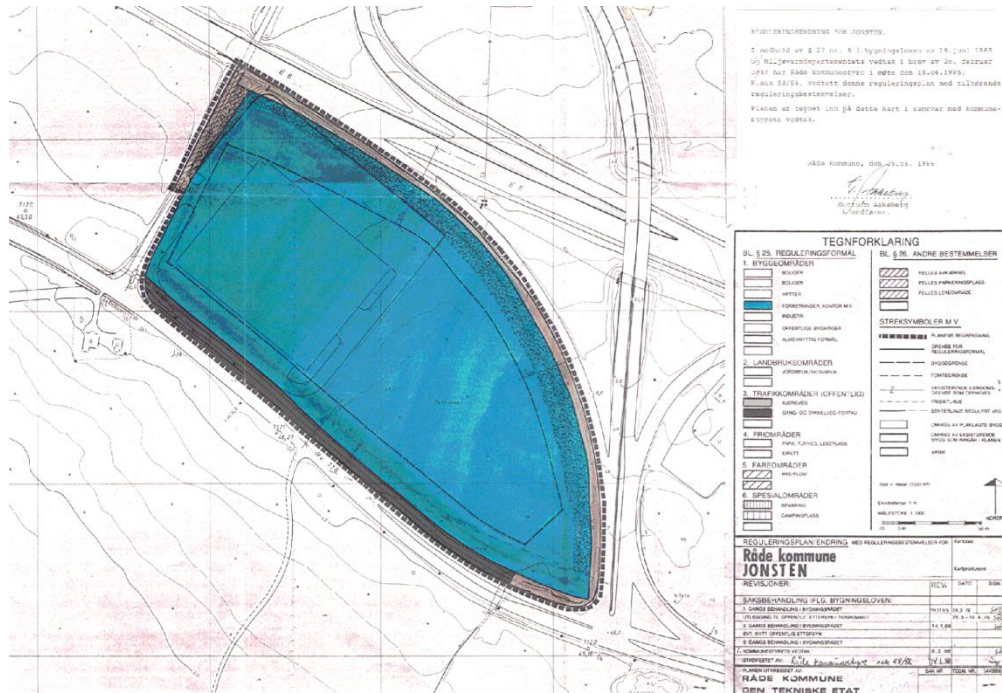
Det er innvilget midlertidig dispensasjon for å benytte eiendommen til ankomstsenter for mottak av asylsøkere (byggesak 15/1317):

- I rammevedtak av 02.10.2015 er det gitt midlertidig brukstillatelse og dispensasjon fra formål i gjeldende reguleringsplan frem til 10.10.2017.
- I IG1-vedtak av 14.10.15 er det gitt dispensasjon fra veilov for plassering av brakker og containere nærmere enn 50 meter fra veimidd FV118/E6.
- I administrativt vedtak av 16.2.2017 er det gitt dispensasjon fra høydebegrensning i gjeldende reguleringsplan, for oppføring av innebygget teknisk rom over tak. I vedtaket anføres at bygget allerede har tekniske installasjoner som overstiger omsøkt gesimshøyde.

- Søknad om forlengelse av midlertidig bruksendring og dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan er godkjent til oktober 2019 og med vedtak 05.09.2019 om forlengelse til 01.01.2020.

Reguleringsplan for Råde Truck Stop, vedtatt 21.3.2002. En smal stripe nord for reguleringsplan for Råde Truck Stop og reguleringsplan for Jonsten, er uregulert areal, men benyttes som del av veggrunn og forbindelse under E6.

Reguleringsplan for E6/4-felt Råde, vedtatt 8.5.2003. Avskjerming er beskrevet i kommuneplan med sammenhengende og tett vegetasjon ev. i kombinasjon med voll/annen støyskjerming.



Oversikt over gjeldende regulering i området (kilde: Råde kommunes kartportal) 0135-037

2.5 Tilgrensende detaljplaner

0135-110 Reguleringsplan for Råde Truck Stop, vedtatt 21.03.2002

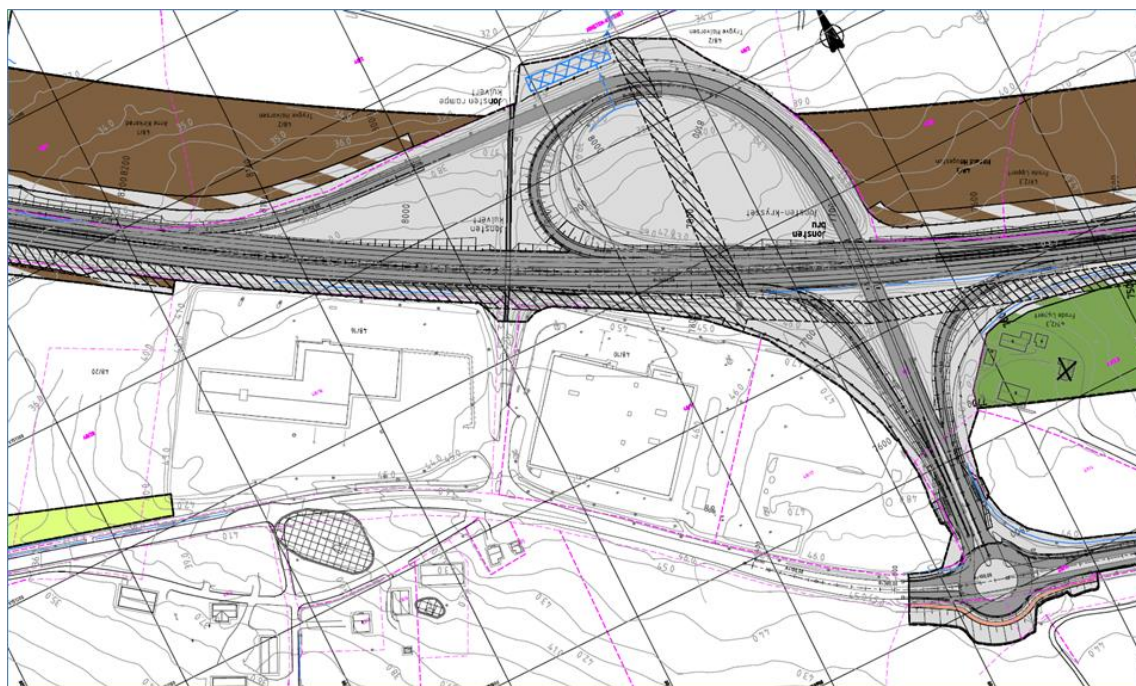
Plangrensen følger plangrensen i reguleringsplan for Råde Truck Stop mot nord og vest. En smal uregulert stripe mellom reguleringsplan for Råde Truck Stop og reguleringsplan for Jonsten vil inngå i planområdet.



*Overgangen mellom reguleringsplan for Råde Truck Stop og reguleringsplan for Jonsten (gjeldende).
Hvitt (uregulert) område mellom planene inngår i ny plan*

0135-113 Reguleringsplan for E6/4 felt Råde, vedtatt 08.05.2003

Plangrensen følger plangrensen i reguleringsplan for E6 i nord og øst.



Utsnitt av reguleringsplan for E6/4 felt Råde.

2.6 Aktuelle politiske vedtak

I forslag til statsbudsjett for 2018 anbefaler regjeringen å videreføre og utvikle ankomstsenteret i tråd med de anbefalinger som fremkommer i utlendingsmyndighetenes utredningsarbeid. Som en konsekvens av dette er prosess med regulering for permanent bruk av anlegget som asylmottak igangsatt.

2.7 Øvrige rammebetingelser

Det er satt i gang en prosess med utarbeidelse av sikringsrisikoanalyse. Ankomstsenter Østfold vil være skjermingsverdig objekt etter ny sikkerhetslov av 01.01.2019.

2.8 Pågående planarbeid

Øvrig igangsatt planarbeid i eller nær planområdet som kan få betydning for saken, er ikke kjent.

3 Beskrivelse av planområdet

Eksisterende ankomstsenteret ligger mellom Statlige veier med dertil trafikk; Mosseveien og E6. Eksisterende ankomstsenter er etablert i ombygd næringsbygg; tidligere Smart Club. Bensinstasjon pumper er også innenfor avgrenset område for ankomstsenter.

Ankomstsenteret ligger i utkanten av Råde sentrum. Tilstøtende areal til senteret er enten landbruksareal eller større bygningsvolum som benyttes som ulike næringsareal.



Eksisterende anlegg fra sydvest



Eksisterende anlegg fra nordvest



Eksisterende anlegg fra nordøst

3.1 Beliggenhet, størrelse og bruk

Planområdet ligger mellom Mosseveien og E6 i Råde, ved Jonsten krysset like vest for Karlshus. Planområdet som omfatter eiendommene Mosseveien 58 (G.nr. /B.nr. 48 /10) på 25 557 kvm, samt deler av tilstøtende samferdselsarealer i vest, nord og øst.

Planområdet ligger ca. 2 km fra Råde sentrum (ca. 25 min. gange) og 700 m fra ekspressbuss stopp til Oslo (ca. 10 min. gange mot sydøst).

Planens avgrensning er redusert etter varsling i innsendt av planforslag. Plangrensen er tilpasset opparbeidete veggrunn mot nord samt gang- og sykkelveier mot vest og avkjørsel fra Mosseveien.

3.2 Omkringliggende områder / strøkets karakter

Åpent jordbruksland har gitt seg utslag i spredt bebyggelse knyttet til gårdsdrift, med unntak av Råde sentrum samt industri-/næringsbebyggelse langs Mosseveien.

Området ligger rett nordvest for sentrumsbebyggelsen i Råde. Bygningene i dette området består av store volum, enkelt utformet som næringsbygg langs trafikkakser.

Mosseveien 58, 58b og 56 er omkranset av trafikale akser. I nordøst utgjør E6 en markert barriere i landskapet med avkjøring og krysningsmulighet for kjørende i øst. I nordvest er det en undergang under E6 for gående og sykklende. I syd-vest ligger Mosseveien (Fv. 118).



Flyfoto over planområdet og tilstøtende områder.

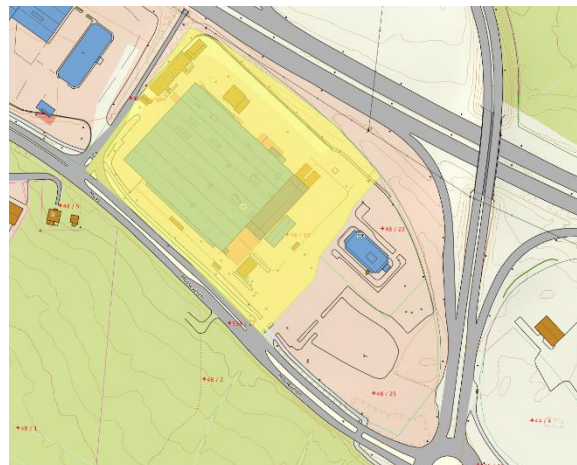
3.3 Eiendomsforhold

Eiendommene Mosseveien 56, 58 og 58b eies av Jonsten Råde AS og leies ut til:

- Mosseveien 58 til UDI.
- Mosseveien 58b til MC Donald
- Mosseveien 56 til parkeringsareal

Det er ikke forutsatt endringer i reguleringsformål eller bruk av eiendommene Mosseveien 58 b eller 56, som ved varslet oppstart var inkludert i planens avgrensning. Ved endelig avgrensning av planområdet er disse eiendommene derfor ikke lenger aktuelle å inkludere som del av avgrenset reguleringsplan.

Tilstøtende samferdselsarealene i og utenfor planområdet er i offentlig eie.



Mosseveien 58 som berørt eiendom i endelig avgrensning av planområdet.

3.4 Trafikkforhold

I nærområdet er det betydelig trafikk. Mosseveien har en trafikkmengde på ca. 3 100 kjøretøy i døgnet (midlere ÅDT 3146), og E6 har en trafikkmengde på ca. 30 000 kjøretøy i døgnet (midlere ÅDT 29658).

Det er bussholdeplasser i planområdets umiddelbare nærhet, en på hver side av armen fra E6, nord for rundkjøringen der E6 møter Mosseveien.

Det er ingen parkeringsplasser langs veiene i området. Parkering for virksomhetene langs Mosseveien er løst på virksomhetenes egne områder.

Langs Mosseveien er det anlagt gang- og sykkelveg som er egnet til formålet og ønsket videreført som opparbeidet.

Likeledes er den kjørbare gang- og sykkelveien nord for planområdet med undergang under E6 ønsket videreført slik den er opparbeidet.

3.5 Støyforhold og luftkvalitet



*Støysonekart vegstøy 09.01.2019 for arealplanlegging viser sone beregnet «rød» ($L_{den} > 65 \text{ dB}$).
Kart fra Råde kommune/Statens vegvesen Mosseveien 58 og 56.*

Støyvarselkartene fra Statens vegvesen viser en prognosesituasjon 15-20 år frem i tid. Det vil si at årsdøgntrafikk, som er en viktig parameter i støyberegningsmodellen, er fremskrevet (basert på prognoser) til oppgitt beregningsår. Vegnettet er imidlertid dagens situasjon, og vegprosjekter som ikke er ferdigstilt blir ikke lagt inn som grunnlag for støyberegningene. At støynivået er gitt for en fremtidig situasjon sikrer at det tas hensyn til trafikkvekst, og at støyen ikke undervurderes.

Det er gjennomsnittlig støynivå L_{den} som er beregnet, og det er beregnet i høyde 4 m over bakken. Eiendommen er i tillegg i sin helhet innenfor «Gul støysone» fra Rygge flyplass.

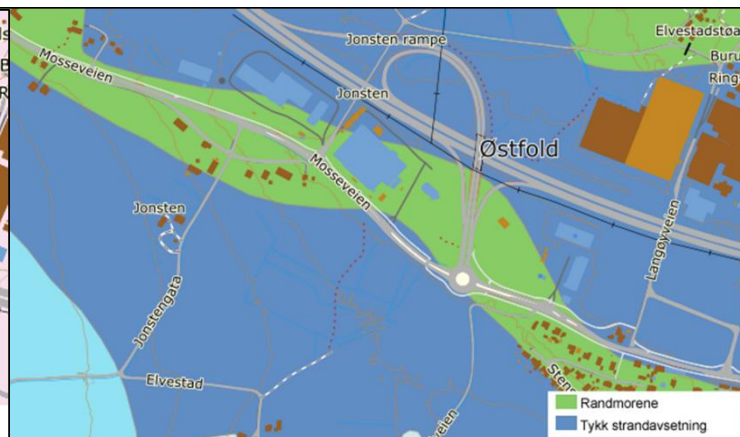
Luftkvalitet vil tilsvarende være mindre god i områder markert med vegtrafikkstøy innenfor «rød sone». Eksisterende vegetasjonsskjermen langs E6, er et viktig element for å minimere støv og støy fra denne.

3.6 Landskap, natur- og rekreasjonsverdier

Planområdet er en del av landskapsregion 3 – Leirjordbygdene på Østlandet, underregion 5 – flatbygdene Follo og Indre Østfold. Landskapet i og rundt planområdet er preget av et spredt og oppstykket jordbrukslandskap. E6 preger og vises tydelig, og er en sentral ferdselsåre i landskapet. Vegetasjonen består av mye granskog, men det er også større innslag av furu på karrige koller. Edellauvskogen preger sørvendte områder og det er ellers mye typisk kantvegetasjon mellom jordene.



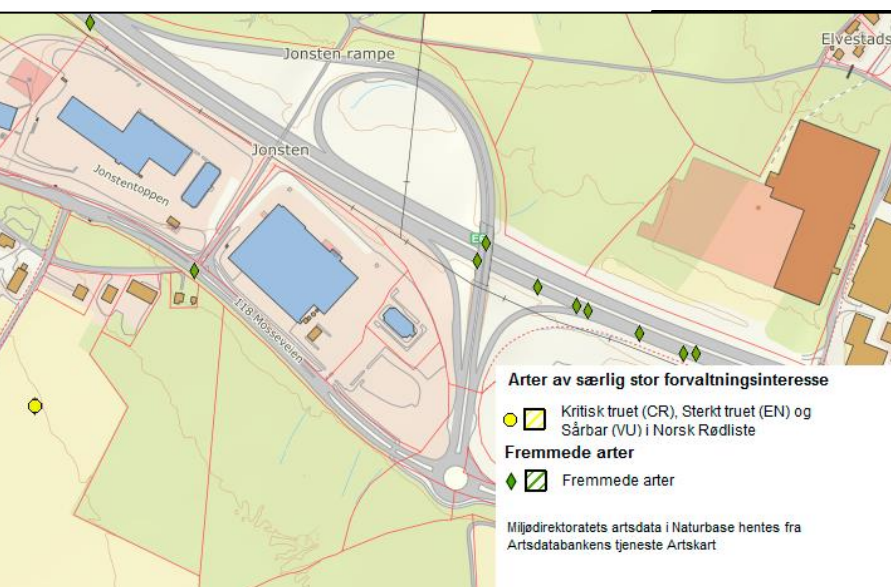
Figur 1: Berggrunnskart, kilde NGU.no



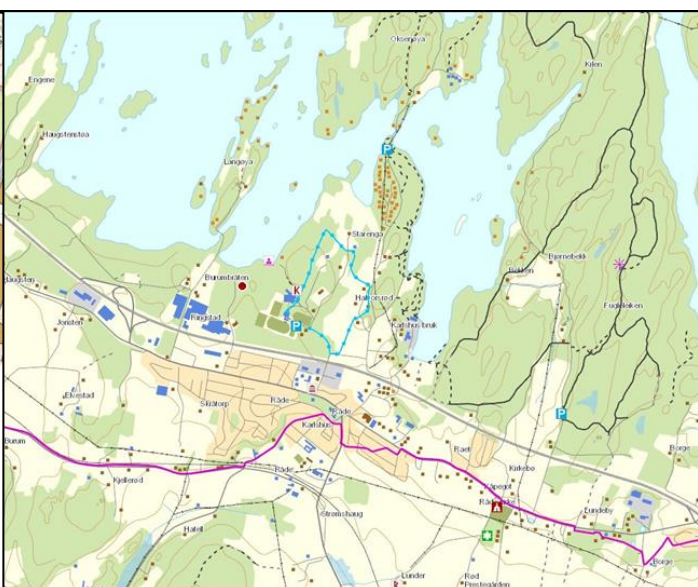
Figur 2: Løsmassekart, kilde NGU.no

Innenfor planområdet er det ikke registret sårbare, truede eller vernede arter. Det er registret flere forekomster av fremmedarten hagelupin. Utenfor området er det registrert forekomster av fremmedartede kanadagullris, hagelupin, hvitsteinkløver. Det er også registrert flere kritisk truede fuglearter (viipe, hettemåke, brushane, sivhauk, sanglerke, dverglo, m.m) utenfor planområdet. Disse er lokalisert i kornåkeren sør-vest for planområdet, og anses ikke å bli berørt av tiltaket.

Det er mange forskjellige turstier i nærområdet, som området via gangveisystem kan knyttes mot.



Figur 3: Registrerte arter nær planområdet.



Figur 4: Turstier /rekreasjonsområder i nærområdet.

3.7 Grunnforhold

Berggrunnen i planområdet består av diorittisk til granittisk gneis, migmatikk. Løsmassekartet viser at området består av tykk strandavsetning og randmorene.

Bensinstasjon i området vil kunne ha forårsaket forurensing i grunnen.

3.8 Bebyggelse og estetikk

Området preges av store industri og næringsbygg langs trafikkaksene. Volumene er store kubiske enheter.

3.9 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke kjente eller registrert kulturminner innenfor planområdet. Det er flere registrerte fornminner utenfor planområdet, disse er vurdert ikke å bli påvirket av planforslaget.

3.10 Teknisk infrastruktur

Området og eksisterende bebyggelse er tilkoblet kommunale vann og avløpsledninger med tilstrekkelig kapasitet for videreføring.

Energiforsyning er standard tilførsel, uten mulighet for tilkobling til fjernvarme eller planlegging for energibrønner el.

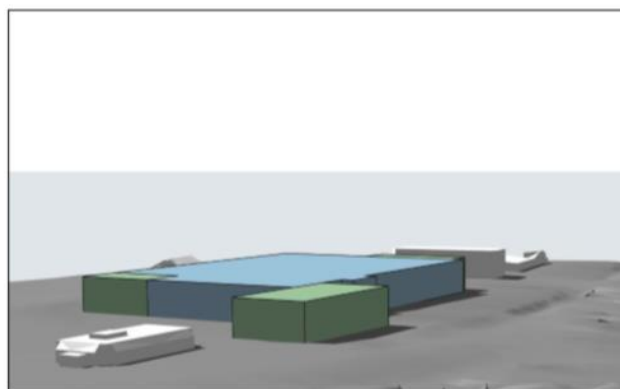
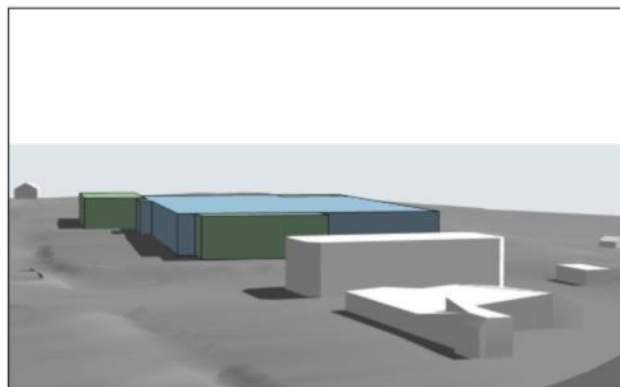
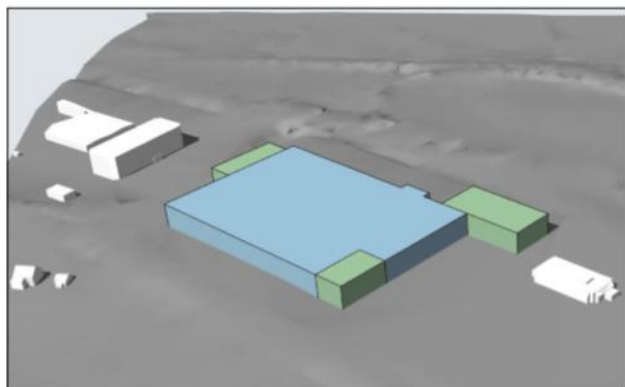
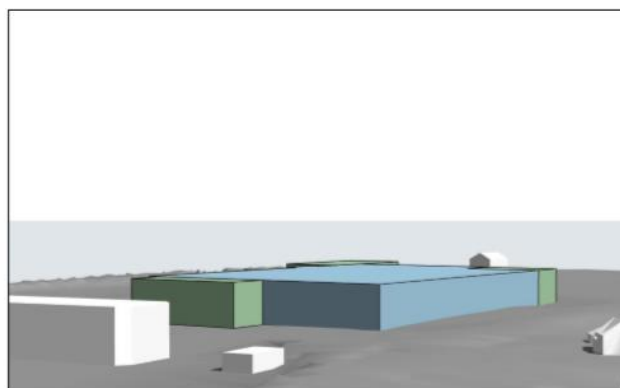
3.11 Sosial infrastruktur

Området ligger i kort avstand til Råde sentrum og tilhørende infrastruktur. Det er planlagt kort oppholdstid ved ankomstsenteret, slik at tilbud til asylsøkere innen helse, skole mv. vil foregå på senteret. Mulighet for å benytte nærmiljøet som turområder mv. og butikker el. i Råde sentrum er forutsatt.

4 Beskrivelse av planforslaget

Videreføring av eksisterende næringsbebyggelse i Mosseveien 58 til ankomstsenter for asylsøkere, forutsetter tilpasning av bygningsvolum og logistikk til dette formålet. Eksisterende næringsbygg er forutsatt endret med flere åpninger i fasaden for bedre dagslys til beboere og ansatte, samt justering for ulike innganger. Tekniske anlegg og ventilasjon samt infrastruktur, er videre forutsatt tilpasset formålet, med dertil behov for endring og ev. utvidelse av eksisterende bygningsvolum. Nye volum vil være knyttet til utbedring av logistikk og infrastruktur.

Bensinstasjon på eiendommen utgår og arealet benyttes som disponibelt areal for ankomstsenteret med primært uteoppholdsareal for beboerne i dette området (sydvendt og skjermet).



Prinsippskisse av fremtidig situasjon; full utbygging i henhold til planforslaget (blå volum eksisterende ankomstsenter og grønne nye volum).

Maksimal og effektiv utnyttelse av eiendommen til formålet er forutsatt. Reguleringshøyder og maksimal utnyttelse av eiendommen er satt i forhold til dette.

Tilstøtende gangveier og adkomster er tilpasset eksisterende situasjon og sikres reguleringsmessig der eksisterende regulering ikke ivaretar disse forhold.

Grøntstruktur i randsonen som buffer mot trafikkerte veier er forutsatt.

4.1 Planforslagets hovedidé og hovedgrep

Planens hensikt er å sikre videre bruk og utvikling av Mosseveien 58 til ankomstsenter for asylsøkere. Tilpasning og utvikling av eksisterende bygningsvolum er forutsatt i samsvar med dette.

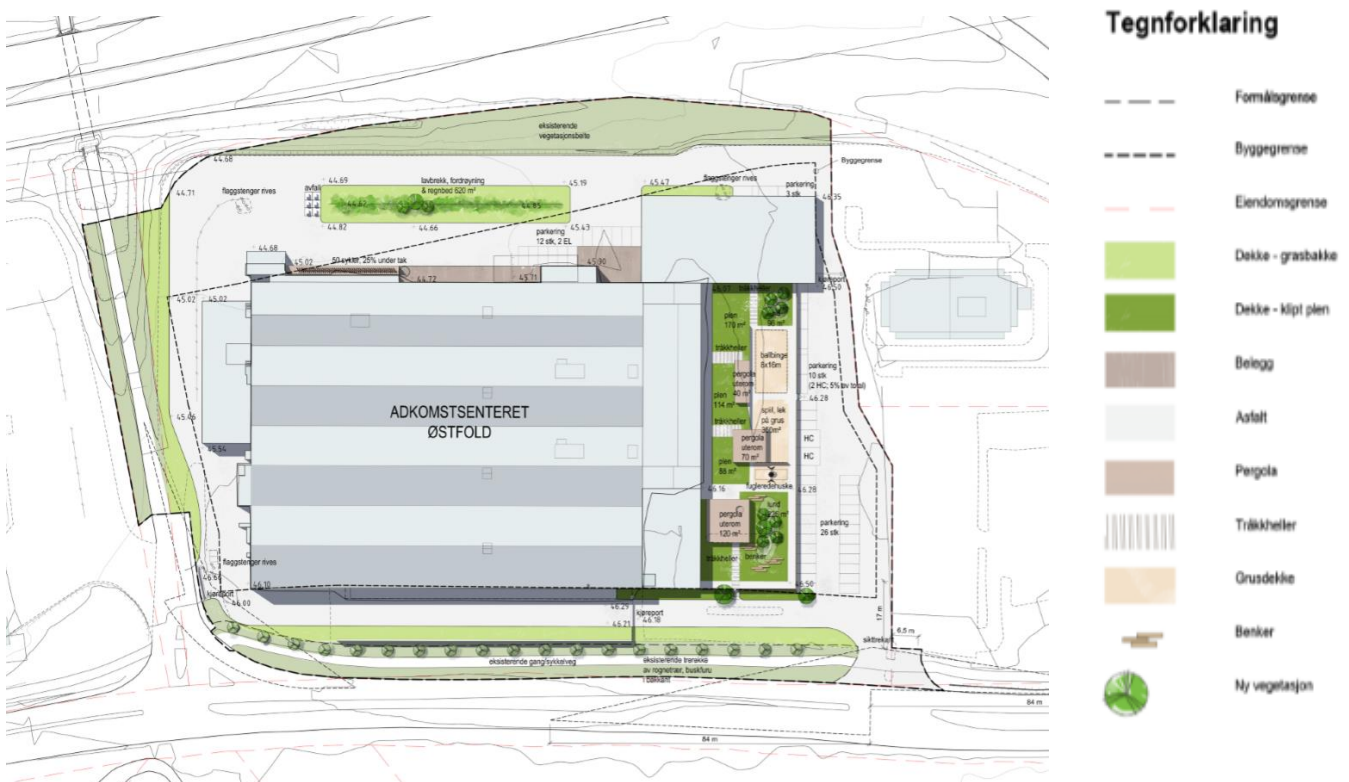
Øvrige områder rundt bebyggelse og mot tilstøtende veianlegg justeres for bedre tilpasning av faktisk bruk av arealene.

Etablering av egnet og skjermet uteoppholdsareal for beboerne, sikres ved etablering av nye bygningsvolum plassert strategisk i forhold til støv- og støyproblematikk.

4.2 Planavgrensning

Planens avgrensning er i samsvar med illustrasjonsplan for området.

Plangrensen er tilpasset nyere, tilgrensende reguleringsplaner mot sydvest, nord og nordøst. Uregulert og opparbeidet veiareal i nord mot Mosseveien 60 er inkludert i planen. Eksisterende avkjørsel fra Mosseveien til Mosseveien 58, 58b og 56 sikres reguleringsmessig. Mosseveiens vegareal forøvrig inkluderes ikke i planen. Forøvrig avgrenses planen mot sydøst i eiendomsgrensen til Mosseveien 58.



Illustrasjonsplan for området.

4.3 Arealformål

Tjenesteyting; asylmottak

Formålet omfatter dagens næringseiendom, benyttet til asylmottak og ønskes videreført som dette. Formålet omfatter også uteoppholdsareal, adkomstarealer, parkeringsplasser, sykkelparkering, anlegg for søppel og bebyggelse for driftstekniske anlegg samt skilting.

4.4 Arealoversikt

PBL § 12-5 nr. 1 – Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
Tjenesteyting; asylmottak	
Sum areal denne kategori:	21,91
PBL § 12-5 nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
Veg	
Sum areal denne kategori:	1,22
Gang-/sykkelveg	
Sum areal denne kategori:	0,37
Annen veggrunn - grøntareal	
Sum areal denne kategori:	1,02
PBL § 12-5 nr. 3 – Grønnstruktur	Areal (daa)
Vegetasjonsskjerm	
Sum areal denne kategori:	1,48
PBL § 12-6	
Frisikt	0,65



Plankart for ny situasjon iht. forslaget.

4.5 Antall arbeidsplasser og beboere

Antall ansatte i 100 % stilling ved inntil 10.000 ankomster pr. år og 30 nye ankomster pr. dag (da maks samtidig tilstede 1.000) er satt til 200.

Ved reduksjon av oppholdstid vil kapasiteten kunne økes til 300 nye ankomster pr. dag i en beredskaps situasjon. Maks 1.000 asylsøkere samtidig tilstede og 200 ansatte vil imidlertid fortsatt være gjeldende.

4.6 Utnyttelse

Det forutsettes 76 % BYA innenfor gjeldedene avsatt byggegrense. BYA beregnes for eksisterende og ny bebyggelse, samt parkeringsplasser (bil og sykkel) for ansatte og besøkende.

4.7 Bebyggelsens plassering, utforming og høyde

Det forutsettes gesimshøyde på 12 meter fra gjennomsnittlig planert terreng. Tekniske installasjoner på tak forutsettes å kunne gå over maks gesims.

4.8 Estetisk redegjørelse

Eksisterende store volum i området videreføres, men forutsettes utbedret med en mer solid og varig utforming tilpasset nyere tekniske forskrifter og krav til dagslys mv.

4.9 Utearealer

Det er forutsatt sammenhengende stort skjermet uteoppholdsareal mot sydvest, med tydelig bruk av vegetasjon og konstruksjoner med overdekning for oppdeling og variasjon av uteoppholdssoner. For området forøvrig etableres grønnsstruktur i randsonen og grønne/permeable overflater, som del av tiltaket som omsøkes.

Arealene skal generelt bestå av trygge og tilgjengelige oppholdssoner for både beboere og ansatte/frivillige. Det skal legges til rette for ulike aktiviteter for ulike aldersgrupper. Utearealene skal skjermes for direkte innsyn fra omkringliggende parkeringsplasser.

4.10 Parkering

Det er forutsatt parkering innenfor gjeldende byggegrense. Det beregnes antall p-plasser innenfor byggegrense med 0,25 pr. ansatt (maks ansatte samtidig tilstede). Ankomstsenteret er beregnet maksimalt for inntil 200 ansatte samtidig tilstede.

Med tilsvarende omfang beregnes antall p-plasser for sykkel innenfor gjeldende byggegrense.

Det forutsettes mulighet for midlertidig bruk av harde flater og avstandssoner til Statlige veier til, vegetasjon, parkering og kjørevei når dette arealet ikke er benyttet som funksjonsareal til Statlige veier.

4.11 Kjøreatkomst

Hovedadkomst er opparbeidet og tilpasset adkomst til større næringsareal og derfor dimensjonert for vogntog fra Mosseveien. Dette videreføres som hovedadkomst for anlegget. I nord foreligger sekundær adkomst (biadkomst) som videreføres. Biadkomsten benyttes spesielt for å unngå rygging av kjøretøy.

4.12 Gang- og sykkelveier

Eksisterende veiareal (kjørbar gang- og sykkelvei) i nord videreføres som opparbeidet og sikres reguleringsmessig som del av planen. Planen inkluderer også eksisterende og opparbeidet gang- og sykkelvei langs Mosseveien i samsvar med opparbeidelse/bruk.

4.13 Tekniske planer

Eksisterende kommunale vann og avløpsledninger har tilstrekkelig kapasitet for videreføring i samsvar med dagens situasjon. Likeledes dagens energiforsyning.

Avfallshåndtering/renovasjonsløsning er forutsatt med videreføring av dagens løsning. Det forutsettes mulighet for midlertidig bruk av harde flater og avstandssoner til Statlige veier til renovasjon.

4.14 Universell utforming

Bebyggelse og uteareal tilpasses universell utforming og forskriftskrav som stilles til dette.

4.15 Grønnstruktur

Buffersone mot E6. Vegetasjonsskjermen mot E6 sikres og vil kunne suppleres med flere vintergrønne bartrær. Disse har god evne til å binde støv og vil fungere som skjerm mot E6 hele året (vintergrønne).

4.16 Sol-/skyggeforhold

Eksisterende volum er forutsatt videreført. De største åpne, tilgjengelige utearealene er henvendt mot sør og dertil egnet for opphold på dagtid, uten skygge fra bygningsvolum. Det etableres mulighet for skyggefulle oppholdsarealer under tak, f.eks. i form av pergola. Det planlegges flere større trær på utearealene, som også vil gi skygge og mulighet for skjermet opphold.

4.17 Støyskjerming

Vegetasjonsskjermen mot E6 beholdes og vil kunne suppleres med flere vintergrønne bartrær. Disse er i noen grad med på å støyskerme areal.

4.18 Luftkvalitet

Vegetasjonsskjermen mot E6 beholdes og suppleres med flere vintergrønne bartrær. Disse har spesielt god evne til å binde støv og vil fungere som skjerm hele året (mister ikke bladene) Dette vil i noen grad være med på å forbedre luftkvaliteten. Jevnlig vedlikehold og rengjøring/spyling av utearealene er en forutsetning.

4.19 Miljø

Ved planlegging og opparbeidelse av området skal det legges vekt på løsninger med helhetlig miljø- og ressurstenkning.

4.20 Klimatilpasning

For å oppfylle krav om gode utearealer fjernes, eksisterende asfalterte arealer. Det opparbeides større, sammenhengende og permeable flater av gress og vegetasjon. Det etableres permeabel grus der det skal anlegges ballbane/ulike sportsaktiviteter. Permeable flater tar unna mye vann ved vanlig nedbør. Ved styrtregn og ekstremsituasjoner vil nedsenkete arealer (f.eks. arealer for sykkelparkering) og regnbed kunne oversvømmes for senere å fordrøyes i grunnen. Eksisterende flomveier skal holdes åpne og opprettholdes.

4.21 Forutsetninger og tidsplan for gjennomføring

Bebyggelsen er allerede i bruk til formålet. Ytterligere tilpasninger er under utførelse og planlagt videreført i 2020.

4.22 Prosjektøkonomi

Tiltaket er gitt midler for fasedelt tilrettelegging og utvidelse.

4.23 Rekkefølgebestemmelser

Det er forutsatt nedlegging av eksisterende bensinstasjonspumper. Grunnundersøkelser og tiltak for håndtering av ev. forurenset masse i dette området forutsettes før arealet kan benyttes til formålet. Da disse områdene er sydvendte og har mulighet for skjerming mot E6 og dertil støy/støv, forutsettes disse opparbeidet som uteoppholdsareal i samsvar med planens illustrasjonsplan. Det kreves støytiltak mot E6, enten ved ny, tilpasset bygningsmasse eller annen fysisk støyskjerming av uteoppholdsareal i syd.

5 Virkninger av planforslaget

Tidligere Smart Club lokaler i Mosseveien 58 i Råde, ble tilpasset som ankomstsenter i 2015. Bebyggelsen har vært og er under oppgradering for den innledende innkvarteringen for asylsøkere. Tiltaket er etablert med midlertidige dispensasjoner fra formålet i gjeldende reguleringsplan til 1. oktober 2019 og ytterligere forlengelse til 01.01.2020. Ny reguleringsplan for permanent bruk er forutsatt, slik at ytterligere dispensasjoner for videre bruk ikke vil være nødvendig.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for en varig bruk i tråd med gitte midlertidige tillatelser. Virksomheten planlegges videreført primært i eksisterende bygninger. Planen tilpasses for maksimal utnyttelse av eksisterende bebyggelse/volum samt nye volum som påbygg/tilbygg. Byggegrense er i samsvar med eksisterende, samt krav til avstander til statlige veier. Volumutforming er i samsvar med eksisterende situasjon og industribygg på naboeiendommer, slik at områdets bygningsmessige karakter videreføres som i dag. Det vises til planforslagets volumstudie, som viser eksisterende bebyggelse og maksimal utnyttelse av eiendommen.

Eksisterende bensinstasjonen på eiendommen legges ned og arealet benyttes til ankomstsenteret. Planforslagets illustrasjonsplan viser mulighet for etablering av gode uteoppholdsareal for ankomstsenteret lokalisert mot syd, og på areal til dagens bensinstasjon.

Detaljreguleringsplan for hele Jonsten Vestre er vurdert i forhold til ny forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven. Planforslaget er redusert i omfang og formål etter varsling utløser ikke krav om konsekvensutredning og planprogram. Notat som begrunner dette er utarbeidet og godkjent av Råde kommune.

5.1 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

Det vises til vedlagt ROS-analyse som følger planen.

5.2 Barn og unge

Barn og unge vil være brukere av ankomstsenteret. Det vil i tilrettelegges både for innvendige og utvendige egnede oppholdsareal for barn og unge.

Det vises også til lett tilgjengelige, eksisterende kultur/sportsarenaer/naturområdet i nærmiljøet forøvrig.

5.3 Grønnstruktur/friluftsliv

Overordnet grønnstruktur med grønne areal og trær langs statlige veier vil bli ivaretatt og videreføres i planen. Området er videre godt koblet til overordnet turveinett og rekreasjonsområder.

Innenfor planområdet vil det tilrettelegges for egnede uteoppholdsareal for ulike aldersgrupper med bruk av vegetasjonsarealer.

5.4 Naturmangfold

Naturmangfold langs statlige veier vil bli ivaretatt og videreføres i planen. Området er godt koblet til overordnet turveinett og rekreasjonsområder med dertil naturmangfold.

Innenfor planområdet vil det tilrettelegges for egnede uteoppholdsareal med ulike kvaliteter og beplantning tilpasset eksisterende, naturlig vegetasjon.

5.5 Stedets karakter og visuelle kvaliteter

Stedets karakter preges av større industribygg og næringsbygg. Organisering av større volum langs statlig vei videreføres i planen. Utforming av volum og fasader tilpasses formålet og et moderne enkelt formspråk.

5.6 Universell tilgjengelighet

Området er relativt flatt med plassering av uteoppholdsareal sydvendt på område uten særlig helning. Dette er godt egnet i forhold til universell tilgjengelighet. Innganger og adkomster tilpasses universell tilgjengelighet i samsvar med teknisk forskrift.

5.7 Landskap

Eksisterende hovedveier følger landskapet. Bebyggelse påvirker ytterligere landskapsrommet i lengderetningen langs E6. Beplantning vil kunne redusere noe eksponert veianlegg og bebyggelse.

5.8 Eksponering/fjernvirkning

Volumene til eksisterende bebyggelsene er store og ønskes videreført. Med bakgrunn i muligheter for tilpasning av høyde for maksimal utnyttelse og tekniske installasjoner forutsettes mulighet for gesims 2 meter høyere enn eksisterende situasjon. Det legges også opp til at tekniske installasjoner kan plasseres på tak utover dette slik som eksisterende. Illustrasjon av maks utnyttelse av eiendommen i samsvar med dette, viser eksponering i samsvar med øvrig bebyggelse i området.

5.9 Kulturminner og kulturmiljø

Kulturminner er ikke påvist i området eller i umiddelbar nærhet. Tema er derfor ikke vurdert at vil påvirke planens utforming/løsninger.

5.10 Skole-, barnehage og institusjonsbehov

Både tilbud innen helse, skole mv. vil bli tilbudt på ankomstsenteret og vil derfor ikke påvirke nærmiljøet for disse forhold.

5.11 Transportbehov

Asylsøkere vil ankomme primært med buss enkeltvis eller i organiserte gruppe. Enkelt vil kunne ankomme med bil. Ansatte vil tilsvarende fordele sin reisevirksomhet med bil eller kollektivt. Tiltaket vil samlet sette få kraftig redusert trafikk i forhold til tidligere da Smart Club var aktør i området. Veier og adkomster er tilpasset en betydelig høyere bruk av privatbiler enn ny regulering legger opp til og vil derfor tilfredsstille behovet i forbindelse med ny bruk.

5.12 Trafikksikkerhet

Redusert trafikk vil gi et enklere og tryggere trafikkbilde. God kobling fra anlegget til eksisterende opparbeidet gang- og sykkelnett implementeres i planen.

5.13 Vann og avløp

Ny bruk vil ha en lavere belastning på ledningsnettets enn tidligere Smart Club. Planforslaget vil derfor ikke påvirke vann og avløpssituasjonen i området.

5.14 Energibehov og -forbruk

Ny bruk vil ha en lavere belastning på nettet enn tidligere Smart Club. Planforslaget vil derfor ikke påvirke energiforsyningssituasjonen i området.

5.15 Forurensning

Det er antatt mulig forurensning i grunnet ifm. eksisterende bensinstasjon pumper. Det er som rekkefølgebestemmelse forutsatt grunnundersøkelse for utsjekk av dette, og ev. plan for håndtering av disse massene.

5.16 Sol-/skyggeforhold

Eksisterende bebyggelse som videreføres tilrettelegger for uteoppholdsareal mot syd. Eksisterende bebyggelse som videreføres ligger mot nord og vil ikke skjerme egnet uteoppholdsareal. Bebyggelsen er i avstand til øvrig næringsbebyggelse i området, som den da heller ikke vil skjerme for.

5.17 Støy og luftkvalitet

Planområdet ligger svært støyutsatt til på grunn av vegtrafikk fra E6 og fylkesveg 118 som støykilde. Støyutredning er utført og vil følges opp i videre oppgradering av bebyggelsen for skjerming mot veitrafikkstøy innvendig. Videre utvikling av eiendommen vil være i forhold til Klima- og miljødepartementets retningslinje T-1442/2016 (tabell 3 eller eventuelle senere retningslinjer) og gjeldende forskriftskrav. Støyfaglig vurdering for fasader og uteoppholdsareal skal foreligge som dokumentasjon på at både innvendige og utvendige oppholdsareal tilfredsstiller gjeldende retningslinjer.

For å oppnå tilfredsstillende miljøforhold forutsettes det luftkvalitet som angitt i Miljøverndepartementets retningslinjer for luftkvalitet i arealplanleggingen, T-1520/2012. Dokumentasjon på avbøtende tiltak som vil gi luftkvalitet i samsvar med gjeldende retningslinjer (uteoppholdsareal og for luftinntak til innvendige areal) forutsettes.

5.18 Konsekvenser for næringsinteresser

Da arealet omreguleres fra næringsareal til offentlig /privat tjenesteyting reduseres omfanget av næringsareal i området. Dette gir naboeiendommer større mulighet for utvikling av sine eiendommer i tråd med formålet da det er begrenset i hvor stort omfang det er behov for næringsareal her.

5.19 Grunnerversbehov

Bruk av arealet er regulert i avtale mellom grunneier og bruker v/UDI.

5.20 Interesse motsetninger

Interesse motsetninger er ikke kjent.

6 Medvirkning/forhåndsuttalelser/innspill til planarbeidet

Varsel om igangsatt regulering med konsekvensutredning og høring av planprogram ble sendt ut via brev til høringsinstanser, grunneiere og naboer torsdag 15. februar 2018.

Kunngjøring om oppstart av planarbeidet ble annonsert i Moss Avis og Fredrikstad Blad 17.02.2018.

Det ble også informert om igangsatt regulering på Råde kommune sine informasjonskanaler.

Varslingsfristen var satt til 04.04.2018.

Uttalelser til regulering foreligger fra:

1. 04.04.2018 Statens vegvesen
2. 27.03.2018 Fylkesmannen i Østfold
3. 04.04.2018 Østfold fylkeskommune
4. 19.02.2018 Norges vassdrags- og energidirektorat
5. 26.02.2018 Bane Nor
6. 04.04.2018 Mossregionen interkommunale brann og redning
7. 03.04.2018 Frode Lippert; Kiwi og MF Eiendom AS

1. Statens vegvesen

Prosjektet med å bygge pendlerparkering er prioritert av Statens vegvesen og ligger i handlingsprogrammet for nasjonal transportplan 2018 – 2023, med planlagt oppstart i 2023.

Vegvesenet anser Jonstengkrysset i Råde kommune som sentralt område med møtepunkt for både fylkesveg 118, riksveg 110 og E6, blant annet på grunn av ekspressbusser mot Oslo og Fredrikstad på E6, samt lokalruter mellom Moss og Fredrikstad/Sarpsborg på fylkesveg 118 og riksveg 110. Statens vegvesen hadde oppstartmøte med Råde kommune 22.09.2016, om å tilrettelegge for samkjøring av kollektivtrafikk ved å etablere pendlerparkeringsplass.

Planområdet som er varslet oppstart for inkluderer eiendom med gnr. 48 bnr. 23, som SV mener vil bli berørt av en pendlerparkeringsplass med tilhørende kollektivholdeplasser.

Statens vegvesen har videre merknader til følgende tema:

Byggegrense:

Reguleringsplanen må angi byggegrenser mot offentlig veg. Det er gjennom reguleringsbestemmelsen grensen får rettsvirkning. Derfor skal byggegrenser inngå i bestemmelsene til planen.

Siktkrav:

Siktkrav i avkjørselen fra fylkesveg 118 defineres som sikttrekant. Disse tegnes inn og målsettes i krysset. Den delen av sikttrekanten som eventuelt kommer utenfor regulert vegareal, reguleres som hensynssone. Innen sikttrekanten skal det ikke være sikthindringer høyere enn 0,5 meter over primærvegens kjørebaneivå. Kravet tas inn i en reguleringsbestemmelse.

Støy:

Planområdet ligger svært støyutsatt til på grunn av vegtrafikk fra E6 og fylkesveg 118 som støykilde. Vi mener det må gjennomføres en støyutredning, der det redegjøres for tiltak som må til for at rom i bygningen med støyfølsomme formål kan oppnå innendørs støynivå i henhold til Klima- og miljødepartementets retningslinje T-1442/2016 og gjeldende byggteknisk forskrift. Dersom en støyutredning avdekker nødvendige tiltak mot støy, må det utarbeides en tydelig planbestemmelse som sikrer at avbøtende tiltak blir gjennomført.

Universell utforming:

Prinsippet om universell utforming må legges til grunn i planarbeidet. Prinsippet er nedfelt i formålsparagrafen til plan- og bygningsloven.

Gående og syklende:

Gjennom planarbeidet må det nøye vurderes om og hvordan planen kan sikre at fysiske omgivelser blir laget slik at de bidrar til mer gåing. Det må legges til rette for trafikk sikre løsninger som ivaretar alle trafikantergrupper. Løsninger for gående og syklende innen planområdet må oppleves trygge og intuitive å bruke, slik at tilrettelagte systemer faktisk vil bli brukt. Igjen nevner vi at Statens vegvesen bør trekkes inn i planarbeidet med tanke på gang- og sykkelvegssystemer i forbindelse med pendlerparkeringen og tilhørende kollektivholdeplasser.

Forslagsstillers kommentar:

Mosseveien 56 er ikke ønsket som pendler parkering av grunneier. Området knyttet til Mosseveien 58b og 56 er heller ikke ønsket omregulert fra dagens plan. Eiendommene er derfor ikke inkludert i planforslaget.

Siktkrav følges opp i samsvar med tilbakemeldinger fr Statens vegvesen.

Foreliggende støysonkart vegstøy 09.01.2019 for arealplanlegging ifm planarbeidet viser «Rød sone» ($L_{den} > 65 \text{ dB}$) i betydelig omfang mot E6. Eiendommen er i tillegg i sin helhet innenfor «Gul støyson» fra Rygge flyplass. For minimering av ulemper knyttet til dette, er det forutsatt uteoppholdsareal mot syd og plassering av nye bygningsvolum mot nordøst for skjerming av disse. Det vises til volumstudie maks alternativet samt illustrasjonsplan utomhus.

Universell utforming er implementert i planen.

Løsning for gående og syklende inkludert i planen i nord og øst med regulering av disse i samsvar med overordnet plan for dette.

2. Fylkesmannen i Østfold

Det er foreslått ifm. varsling at detaljreguleringen både skal legge til rette for ankomstsenteret og en mulighet for å tilbakeføre eiendommen til næringsformål. Fylkesmannen mener dette bør revurderes da det vil komplisere planprosessen i unødig grad. Fylkesmannen anbefaler at det utarbeides en detaljregulering som begrenser seg i forhold til ankomstsenteret.

Tidligere bensinstasjon er virksomheter som kan medføre at det er forurensset grunn i planområdet. Fylkesmannen viser til forurensningsforskriften kapittel 2 og tilhørende veiledere for videre håndtering av dette.

Fylkesmannen mener planforslaget bør legge til rette for tilstrekkelig med ute- og lekearealer, og at det sikres at disse har tilstrekkelig kvalitet. Det sistnevnte går på plassering, utforming, sol-/vind-/støy-forhold osv.

Fylkesmannen mener det bør planlegges for en mer omfattende grønnstruktur, gjerne i kombinasjon med overvannshåndtering fremfor dagens asfalt. Det bør også gjøres vurderinger av estetikken i planområdet, for ev. å kunne gjøre tiltak for å forbedre denne.

Det anbefales Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017).

Fylkesmannens tilbakemelding på utredningstema ifm. planprogram er ikke gjengitt, da planprogram og konsekvensutredning utgår som følge av innskrenking i planens omfang.

Generelle temaer som Fylkesmannen mener er viktige i det aktuelle planområdet er beskrevet:

Barn og unge, medvirkning og levekår. Se temaveileder T-1513, rundskriv T-2/08 og RPRBarn og unge. Det skal etter plan- og bygningsloven være en særskilt ordning i hver kommune som sikrer at barn og unges interesser ivaretas. Det må belyses i saken hvordan barn og unges interesser er ivaretatt. Opparbeidelse av lekearealer bør sikres gjennom rekkefølgebestemmelser. Planleggingen skal sikre gode levekår og trygge bomiljøer. Planer skal fremme helse og trivsel og forebygge sosiale forskjeller og kriminalitet. Vi viser også til § 5-1 om medvirkning og tilrettelegging for grupper og interesser som ikke selv er i stand til å delta direkte i planprosessen.

Estetisk utforming. Landskapshensyn og god byggeskikk bør vektlegges. Vi viser til "Estetikk i plan- og byggesaker" (T-1179). Det må være fokus på reguleringsbestemmelsene og de fysiske rammer som settes for tiltak i planen.

Universell utforming. Vi viser til "Regjeringens handlingsplan for universell utforming" (2005-2009). Alle områder (ute og inne) bør kunne brukes på lik linje av alle grupper. Reguleringsplanen bør stille tydelige krav til universell utforming.

Blå-grønn struktur. Viser til DN-håndbok 23 "Grønn by ...arealplanlegging og grønnstruktur", MDs veileder T-1267 "Fortetting med kvalitet" og Framtidens byers veiledning om Blågrønn faktor. Det er viktig med både bevaring og etablering av ny blågrønn struktur. Vann og grønnstruktur har betydning for det lokale miljøet som trivselsskapende element. Det har også en viktig verdi for lek, stedsidentitet, naturmangfold, landskap og klimatilpasning.

Naturmangfold. Det bør sikres at anleggsarbeid i området ikke sprer fremmede skadelige arter.

Samfunnssikkerhet og klimatilpasning. Områder må vurderes med hensyn på sikkerhet, for eksempel overvann, grunnforhold, radon, fare for ulykker eller annen fare. Det er viktig å forebygge risiko for tap av liv, skade på helse miljø og viktig infrastruktur samt sikre materielle verdier. Det er krav om risiko- og sårbarhetsanalyser ved utarbeidelse av planer for utbygging, jf. plan- og bygningsloven § 4-3. Vurdering av grunnforhold og områdestabilitet er viktig, jf. TEK 10 § 7-3 med veiledning. Vi viser også til NVEs retningslinjer og veiledere om tematikken, blant annet 2/2011 Flom- og skredfare i arealplaner og 7/2014 Sikkerhet mot kvikkleireskred. Vi anbefaler nettsiden www.klimatilpasning.no og DSBs veileder Klimahjelpen.

Støy. Vi viser til retningslinje T-1442/2016 for behandling av støy i arealplanlegging og tilhørende veileder MA-128. Støyforholdene skal være utredet ved regulering av området, jf. retningslinjens punkt 3.1. Retningslinjen angir maksimale støygrenser, men vi vil peke på at også støyeksponering under disse verdier kan påvirke helse og trivsel. I støyutsatte områder må det stilles konkrete krav til avbøtende tiltak, bebyggelse og uteområder.

Luftkvalitet. Vi viser til retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T1520. Vi viser også til forurensningsforskriften kapittel 7 som fastsetter luftkvalitetskrav. Det må også ses på samspilleffekter mellom støy- og luftforurensning, da dette kan øke plagen/helserisikoen.

Grunnforurensning. Det må vurderes om det er behov for å undersøke om det foreligger forurensning i grunnen. Vi viser til forurensningsforskriftens kapittel 2 om opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider og Miljødirektoratets veiledere til forskriften (TA- 2912 og TA-

2913). Forurensset grunn skal registreres i databasen «Grunnforurensing» i samsvar med Miljødirektoratet veileder om dette (TA-2671).

Klimagassutslipp og energi. Det skal tas klimahensyn gjennom gode løsninger for energiforsyning, arealbruk og transport. Kommunene skal ta klimahensyn i all relevant planlegging. Arealplanleggingen skal legge til rette for kollektive løsninger og lokalisering som bidrar til redusert behov for bruk av privatbil. SPR for klima- og energiplanlegging fastlegger nærmere krav til hvordan klimahensyn skal tas med i planleggingen. SPR for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging gir føringer for hvordan arealbruken skal bidra til at man når de nasjonale klimamålene.

Kartfremstilling. Reguleringsplaner er juridisk bindende og det er viktig at kart utarbeides i tråd med regelverket. Vi viser til departementets veiledning til forskrift om kart, stedfestet informasjon, arealformål og digitalt planregister.

Forslagsstillers kommentar:

Fylkesmannen anbefaling om at det utarbeides en detaljregulering som begrenser seg til ankomstsenteret og tilhørende areal er fulgt opp i planens avgrensning og formål.

Ev. forurensset grunn fra tidligere bensinstasjon følges opp i reguleringsplanens bestemmelser med rekkefølgekrav.

Planbeskrivelsen redegjør for dagens utearealer og det legges opp til bedre og overordnet grønnstruktur i samsvar med planens illustrasjonsplan.

Planens ROS analyse belyser tema tatt opp i forbindelse med samfunnssikkerhet og beredskaps veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging.

Generelle tema følge videre opp i planbeskrivelse og bestemmelser.

3. Østfold fylkeskommune

Tilbakemeldinger fra fylkeskommunen på planprogram i forbindelse med konsekvensutredning og tilbakeføring til kjøpesenter er ikke gjengitt da disse forhold utgår fra planen.

Det er ikke kjent automatisk fredete kulturminner som har behov for særlig vern i planområdet. Fylkesmannen ber imidlertid om at følgende tekst blir tatt inn i reguleringsplanens fellesbestemmelser:

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

Øvrige tema som det er gitt tilbakemelding fra fylkesmannen er:

Estetikk. Det framgår ikke hvor mye tilbygg, påbygg og endring av høyder som kan tillates, og det er derfor vanskelig å gi konkrete anbefalinger. Bebyggelsen i dag bidrar lite som en innfallsport til Karlshus. Det bør vurderes hvordan bygningsuttrykk, høyder mm kan sikre gode prosjekter. Det må tas inn egne reguleringsbestemmelser om estetikk i planen. Vi viser bl.a. til Estetikkveileder for Østfold som er utarbeidet i forbindelse med fylkesplanen. Vi vil der spesielt henvise til temaet «Landskapet langs hovedvegnettet og jernbane» i kap 2.2, der det legges vekt på eksponering av Østfold sett i et reiselivsperspektiv. Et av virkemidlene som nevnes er at «Det må legges føringer for

en klar avgrensning av bebygde arealer, særlig inn mot arealer hvor det er åpent utsyn til kulturlandskapet fra vegen, slik at disse holdes åpne. Dette er f.eks. viktig langs E6 der raet trer tydelig frem, og hvor det er siktlinjer til Vansjø.»

Etablering av reklame mm minimeres, spesielt vil vi anbefale at det ikke tillates skilt over tak.

Støy, forurensning og luftkvalitet. Planområdet skal benyttes til midlertidig beboelse og arbeidsplasser. Planområdet ligger i støysone langs E6, i tillegg til at det vil bli berørt av eventuell flytrafikk ved Rygge flyplass. Vi vil anbefale at det tas spesielle hensyn til støy. Behov for støyskjerming må også vurderes, men vi vil her også vise til estetikkveilederen vår. Støyvurdering må være en sentral del av det videre arbeidet, både gjennom støyrapport, men også via eventuelle spesielle tiltak for området. Støyfølsomme rom og uteareal må sikres, og det bør velges detaljer og materialer i byggeprosjektene for å dempe støy. Planprogrammet henviser til T- 1442/2012, men denne ble endret i 2016.

Vi viser for øvrig til Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen (T-1520).

Det kan være forurensning i grunnen, spesielt etter bensinstasjonen, som må hensyntas.

Barn og unge Barn og unge må sikres kvalitet både på ute- og inneareal. Gode og trygge omgivelser kan bidra til en bedre utvikling for barn og unge i en spesielt utsatt situasjon. Det bør derfor vurderes om det skal utarbeides bestemmelser som også sikrer inneareal. Det bør vurderes om det kan legges til rette for andre funksjoner knyttet til ankomstsenteret, en midlertidig barnehage eller lignende tiltak. (Eksempel fra barnehagen i flyktningeleiren i Lesvos, Mikros Dounias: <http://en.mikrosdounias.eu/>)

Vegetasjon. Vegetasjon vil kunne dempe den visuelle ulempen ved eventuelle støyskjermer, i tillegg til å bidra positivt til opplevelsen av planområdet. I planprogrammet henvises det til vegetasjonsskjerm, men det er minimalt med vegetasjon i dag. Grønnstrukturene bør forsterkes i planområdet.

Parkering. Vi ber i utgangspunktet om at parkeringsareal reduseres, spesielt siden planområdet ligger nær kollektivtrafikk. Redusert parkeringsareal kan bidra til at flere velger å gå, sykle eller reise kollektivt. Med planområdets sentrale plassering bør det vurderes om deler av planområdet skal sikres for pendlerparkering, for å oppfordre til samkjøring og kollektivreiser. Areal som er avsatt til parkering på en eiendom skal medregnes i grad av utnytting, jfr. TEK17.

Risiko for overvann. Planen må utformes slik at skade så langt det er mulig unngås. En høy grad av utnytting med store takflater og asfalterte utearealer vil føre til avrenning ved store nedbørsmengder/snøsmelting. Planområdet må planlegges slik at problemer ikke øker, for eksempel ved egen fordrøyning.

Ladestruktur for EL-bil og sykkelparkering. Vi oppfordrer til å inkludere plan for ladeinfrastruktur for kjøretøy, samt stille et minstekrav til utbygger om andel p-plasser med ladetilbud. For å oppnå økt bruk av sykkel som fremkomstmiddel er det viktig å legge til rette for sykkelparkering som både er overdekt og med mulighet til å låse fast sykkel. Ansatte bør kunne velge sykkel eller kollektiv.

Øvrige forhold som fylkesmannen påpeker at må vurderes:

- Universell utforming Prinsippene for universell utforming må legges til grunn i utforming av bygninger og uteområder. Vi viser til Miljøverndepartementets temaveileder Universell utforming og planlegging etter plan og bygningsloven (plandelen) som finnes på departementets nettside

www.planlegging.no, og Kommunalteknisk forenings hefte Universell utforming og reguleringsbestemmelser.

- Trafikkforhold. Trafikksikkerhet må vektlegges, og planen må legge opp til god og sikker adkomst, hensiktsmessig parkering og trafikksikker skolevei. Det bør vurderes å utvide planområdet dersom dette er hensiktsmessig for å oppnå gode og sikre trafikkløsninger.
- Klima og energibruk. Det bør tas sikte på en standard for energibruk utover minimumskrav for bygg. Det kan være krav eller insentiver til fornybare oppvarmingskilder, offentlige merkeordninger eller standarder utover TEK 17.

Forslagsstillers kommentar:

Fylkesmannens forslag til reguleringsbestemmelse om automatisk fredete kulturminner implementeres i foreslåtte bestemmelser i reguleringsforslaget.

Øvrige tema som det er gitt tilbakemelding fra fylkesmannen om estetikk, støy, forurensning, luftkvalitet, barn og unge, vegetasjon, parkering, risiko for overvann, ladestruktur mv. er søkt ivare tatt i planen.

4. Norges vassdrags- og energidirektorat

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) har gitt tilbakemelding på følgende team:

Flom, erosjon og skred.

God arealplanlegging er det viktigste virkemiddelet for å forebygge skader fra flom- erosjon og skred. Plan- og bygningsloven og byggt teknisk forskrift (TEK17) setter tydelige krav til sikkerhet mot flom, erosjon og skred ved planlegging og utbygging. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren. Hensyn til klimaendringer skal også vurderes.

Vassdrag- og grunnvannstiltak

Det er store allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann. Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivare tatt i planen.

Energianlegg

Et velfungerende system for produksjon og overføring av energi er avgjørende for samfunnet. Planen må derfor ta hensyn til anlegg som har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen.

Ved oppstart av planarbeidet anbefaler NVE å bruke følgende veileder og verktøy:

- NVEs karttjenester viser informasjon om flom- og skredfare, vassdrag og energianlegg.
- NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i
- arealplanlegging beskriver hvordan interessene bør ivaretas i planen, slik at en unngår innsigelse.
- NVEs retningslinje 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplanar beskriver hvilke flom- og
- skredprosesser som kan utgjøre fare, og hvordan disse farene bør utredes og innarbeides i planen.
- NVEs sjekkliste for reguleringsplan er et nyttig verktøy, for å sikre at alle relevante saksområder er vurdert og godt nok dokumentert.

Forslagsstillers kommentar:

NVEs retningslinjer og veileder er hensyntatt i planarbeidet.

5. Bane Nor

Planområdet berører ikke jernbanens interesser og Bane Nor skriver derfor at de har ingen merknader.

Forslagsstillers kommentar:

Innspill fra Bane Nor er tatt til orientering.

6. Mosseregionen interkommunale brann og redning

Brannvesenet forutsetter at krav til tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap i distriktet til Mosseregionen interkommunale brann og redning (MIB) er ivaretatt, for at MIB skal kunne utføre en effektiv rednings- og slokkeinnsats uten unødvendig risiko for skader på personell og utstyr.

Det forutsettes at generelle forhold knyttet til vannforsyning og innsatstid i område blir ivaretatt.

Mosseregionen interkommunale brann- og redning er ikke slik dimensjonert og har ikke til enhver tid nødvendige ressurser for å kunne gi aksept til å benytte brannvesenets stige materiell som sekundær rømningsvei.

Det forutsettes at dette tas hensyn til i detaljreguleringsplan og at bebyggelse samsvarer med lokalt brannvesens dimensjonering.

Forslagsstillers kommentar:

Tilbakemelding fra MIB er tatt hensyn til i planarbeidet.

7. Frode Lippert; Kiwi og MF Eiendom AS

Eier av nabotomt og bygningsmasse på G.nr. 49 og B.nr. 2 og 15 med utleie til Kiwi mfl. minner om at eiendommen er berørt av planforslaget som tilgrensende nabo, da kun vei/infrastruktur skiller mot planområdet. Nabovarsel har uteblitt i tidligere søkeprosessen.

I konsekvensutredningen mener Lippert det i tillegg til å vurdere konsekvenser for den pågående sentrumsutviklingen i Råde - også må fokuseres på hvordan planforslaget påvirker næringsutvikling og etablert handel på nærliggende områder.

Forslagsstillers kommentar:

Området reguleres ikke til næring og merknad om disse forhold utgår dermed.

- - -

Vedlegg

- **Forslag til reguleringsplankart**
Juridisk bindende plankart i farger, i målestokk.
- **Forslag til reguleringsbestemmelser**
- **Illustrasjonsplan**
Plan som illustrerer hvorledes planområdets utomhus er tenkt opparbeidet og bygget ut (maksimal tillatt utnyttelse).
- **Forhåndsuttalelser**
Mottatte uttalelser i forbindelse med annonsering av oppstart av planarbeid.
- **ROS analyse**