



## Halden kommune

Arkivkode: L12  
Arkivsaksnr: 2015/2945-74  
Journal dato: 03.04.2019  
Saksbehandler: Inger Helene Kjerkreit

### Utvalgssak

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk og miljø		23.04.2019
Kommunestyret		23.05.2019
<b>Utsendte vedlegg</b>		
1	Plankart, datert 26.06.18, sist revidert 03.04.19	
2	Bestemmelser, datert 26.06.18, sist revidert 03.04.19	
3	Planbeskrivelse, datert 26.06.18 og sist revidert 03.04.19	

### **Forslag til detaljregulering for Svinesundsveien 330, Isebakkeveien 6/11 og Sørlifjellet 4, 2.gangs behandling og egengodkjenning**

Denne saken er utredet etter prinsippet for fullført saksbehandling.

#### **Sammendrag av saken:**

Planområdet er på ca 52 daa og omfatter gnr/bnr 4/39 (Svinesundsveien 330), 4/103 (Byggeriet), 4/92 (Veng) og 5/1/27 (Berglyhallen), samt tilgrensende veier, fortau og gang- sykkelveier med sidearealer.

Hovedhensikten med planarbeidet er å legge til rette for etablering av dagligvarehandel og detaljvarehandel på Svinesundsveien 330. Planforslaget åpner for etablering av inntil 3000 m<sup>2</sup> BRA (bruksareal) forretning, med forutsetning om at minimum 1500 m<sup>2</sup> og maks 2200m<sup>2</sup> av dette skal være dagligvarehandel. Samtidig fjernes forretningsformålet fra Berglyhallen, mens eksisterende virksomhet forøvrig videreføres. Det reguleres inn grønne soner langs veiene og det stilles rekkefølgekrav for opparbeiding av manglende fortau og gang- sykkelveier gjennom området. I tillegg flyttes den selvbetjente drivstoffpumpestasjonen ved Veng til Svinesundsveien 330 for å gjøre den mer tilgjengelig.

Planforslaget er utarbeidet av Rambøll Norge AS på vegne av Svinesundsveien Holding AS.

Planforslaget ble fremmet til 1. gangs behandling i hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk og miljø 21.08.18 sak PS 2018/54, og lå ute til høring og offentlig ettersyn i perioden 29.08.18 – 13.10.18.

Ved høring og offentlig ettersyn kom det inn 8 uttalelser til planforslaget. Det foreligger ingen innsigelser. Som en følge av faglige råd er det foretatt noen justeringer i plandokumentene. Justeringene framgår av saksframstillingen og de reviderte plandokumentene som følger vedlagt.

Planforslaget vil føre til økt trafikk i krysset mellom Isebakkeveien og riksvei 21. Administrasjonen ser utfordringer i forhold til trafikksituasjonen. I rushtider er det allerede i dag avviklingsproblemer, noe som kan gå ut over trafikksikkerheten. Det er ønskelig med en utbedring av krysset, uavhengig av dette planforslaget. Det er ikke stilt rekkefølgekrav i forhold til utbedring av krysset, da bruk av rundkjøringen i øst er mulig, selv om dette ikke er noen ideell løsning.

Administrasjonen mener planforslaget gir et akseptabelt grunnlag for utbygging i området, og det fremmes her for 2.gangs behandling/egengodkjenning.

### **Rådmannens innstilling:**

I medhold av lov om planlegging og byggesaksbehandling § 12-12 godkjennes forslag til «Detaljregulering for Svinesundsveien 330, Isebakkeveien 6/11 og Sørlifjellet 4» (plan-ID G-703). Plandokumentene består av plankart, bestemmelser og planbeskrivelse datert 26.06.2018 – sist revidert 03.04.2019.

### **Saksutredning:**

#### ***Bakgrunn***

Når det gjelder bakgrunnen for planarbeidet vises det til saksutredningen i hovedutvalgets sak PS 2018/54 (møte 21.08.18) og planbeskrivelsen som følger vedlagt. Trafikkanalyse og geoteknisk notat ble sendt ut ved 1. gangs behandling og følger derfor ikke vedlagt nå.

#### ***Vurdering***

Ved høring og offentlig ettersyn mottok kommunen 8 uttalelser til planforslaget. Frist for å komme med uttalelser var 13.10.2018. Det foreligger ingen innsigelser til planforslaget. Alle innkomne merknader er oversendt forslagsstiller til uttalelse og orientering. De innkomne merknadene er oppsummert og kommentert nedenfor.

### **Østfold fylkeskommune (ØFK), 19.09.18**

1. Østfold fylkeskommune viser til at som en del av fylkesplanen vedtok fylkestinget 21. juni 2018 to nye regionale planbestemmelser: «Regional planbestemmelse for lokalisering av handel» og «Regional planbestemmelse for lokalisering av arbeids- og besøksintensive virksomheter».

Fylkeskommunen mener at arealplaner med kombinerte soner som legger butikker, tjenestevirksomhet og arbeidsplasser i nærheten av boområder kan være positivt. Intensjonen med planen er å legge til rette for handel som ikke konkurrerer med sentrum. Deres oppfatning av planen er allikevel at dersom planen maksimeres vil dette legges til rette for mer enn det som er lokalt behov. Dette er innenfor rammen av den regionale planbestemmelsen, men kan bidra til uønskede konsekvenser i krysset RV 22 x Isebakkeveien. Kommunen bes lytte til Statens vegvesens innspill her. I forhold til størrelsen på forretningsarealene legger fylkeskommunen kommunens redegjørelse til grunn og vektlegger den interne flyttingen av forretningsformål i denne saken.

2. ØFK påpeker at planen omfatter «indrefiletten» av områdesenteret på Isebakke/Sørli. Dimensjoner og utforming av både bygning og uterom i felt F/I viser at dette er et

bilbasert handelsområde. Mener det er gode intensjoner i planen om å legge til rette for torg/møteplass, men med en matforretning på opptil 3000 m<sup>2</sup> og en parkingsplass dimensjonert til dette, mener de torgarealet ikke vil fungere som møteplass, men som gangareal mot hovedinngangen. Kommunen bes vurdere om dette er en ønsket utvikling for områdesenteret.

Østfold fylkeskommune mener at bygningers størrelse, form og plassering skal ha som mål å skape gode uterom, som gir intimitet og trygghet. De forutsetter at området utformes trafiksikkert og at antall parkeringsplasser dempes. Kjøreareal og gangareal må separeres, slik at arealene er sikret for myke trafikanter. Størrelser og utforming av grøntarealene bør bygge opp om dette.

*Kommentarer:*

*1. Forretningen skal primært dekke et lokalt behov, for beboere på Isebakke, i Berg og de som arbeider på Sørlifeltet. Planen åpner imidlertid for etablering av en større dagligvareforretning enn kun det lokale behovet. Dette er innenfor rammen av den regionale planbestemmelsen. Forretningsvirksomheten vil føre til økt trafikk i krysset Isebakkeveien/Svinesundsveien, jf. trafikkanalysen som følger planforslaget. Administrasjonen ser, slik som fylkeskommunen, utfordringer i forhold til trafiksituasjonen rundt krysset mellom Isebakkeveien og riksveien. I rushtider er det allerede i dag avviklingsproblemer, noe som kan gå ut over trafiksikkerheten.*

*Det er ønskelig med en utbedring av krysset, uavhengig av dette planforslaget. Det er ikke stilt rekkefølgekrav i forhold til utbedring av krysset i planforslaget, da bruk av rundkjøringen i øst er mulig, selv om dette ikke er en ideell løsning. Statens vegvesen, som forvalter riksveien, bør snarlig ta ansvar for etablering av en mer effektiv og trafiksikker kryssløsning. Statens vegvesen har i sitt høringssvar ikke selv kommentert situasjonen ved riksveien annet enn å påpeke at det ikke er ønskelig å hindre venstresving ut fra Isebakkeveien. I tillegg har de en kommentar om at planfri kryssning over riksveien for gående og syklene blir «et for stort tiltak i forhold til planens størrelse, og antallet gående og syklende i området.»*

- 2. Maksimumsantallet for parkeringsplasser for forretning er redusert fra 4 til 3 plasser pr. 100 m<sup>2</sup>, jf. §2.4. Dette er i tråd med Statens vegvesens anbefaling, men er mer enn hva fylkeskommunen viser til for tilsvarende områder. Planforslaget har rekkefølgekrav til opparbeiding av manglende gang-/sykkelveier og fortau innenfor planområdet for på denne måten tilrettelegge og oppfordre til gang- og sykkelbruk til forretningen. Begrensning i antall parkeringsplasser kan være med på å begrense kjøring. Med sin lokalisering, både nær riksveien og langs adkomstveien til Isebakke, er det likevel vurdert at det forslagsstiller oppgir som sitt behov, som samsvarer med vegvesenets anbefaling, er akseptabelt. Mange gjør innkjøp på vei til eller fra andre aktiviteter. Med et begrenset kollektivtilbud i området foregår mange reiser med bil.*

*Fylkeskommunen mener planen har svært lave ambisjoner vedrørende sykling og at den ikke legger godt nok til rette for myke trafikanter f.eks. ved Berglyhallen. Administrasjonen er ikke enig i dette. Fra boligområdene på Isebakke når man forretningen (F/I) fra gang/sykkelvei langs Isebakkeveien via regulert gangareal over parkeringen direkte til inngangsparti. Her er det låsbare sykkelstativer med tak. Ved Berglyhallen er det pr. i dag ikke noe konkret byggeprosjekt. Det er imidlertid sikret opparbeiding av fortau forbi Berglyhallen til riksveien ved rekkefølgekrav. I fellesbestemmelsene for området, jf. §2.1, er det påpekt at det som en del av byggesøknad skal utarbeides utomhusplan for områdene. Her skal det vises adskilte arealer for myke trafikanter, personbiler og varelevering.*

*Det nevnes for ordens skyld at krav til antallet sykkelparkeringsplasser ved forretningen (F/I) nå er noe redusert i forhold til høringsforslaget for planen. Dette fordi antallet sykkelparkeringsplasser med det antallet m<sup>2</sup> forretningsreal planen åpner for ble ekstremt høyt.*

*Tillatt forretningsareal innenfor F/I er 3000 m<sup>2</sup>. Dagligvaredelen av dette begrenses nå til 2200 m<sup>2</sup>, jf. §3.1 d. Dette er hva forslagsstiller ønsker, men er mer enn det lokale behovet for dagligvarer. Fra administrasjonens side ansees det som lite sannsynlig at dette fører til konkurranse med sentrum, hvor tilbudet innenfor dagligvareaspektet sammen med andre handelstilbud er godt.*

*For å gjøre torgarealet mer attraktivt som møteplass er det utvidet noe mot nord. Det er også stilt krav i bestemmelsene, jf. §4.6, om at torget skal ha et grønt preg og det skal benyttes vegetasjon for å skille og skjerme dette området fra parkeringsarealene. Det er i tillegg stilt krav om at torget skal ha et dekke med høyere kvalitet enn parkeringsarealene. Torget kunne gjerne vært større, men forslagsstiller har ikke funnet å kunne imøtekomme dette. Det ansees likevel å kunne fungere som en akseptabel møteplass.*

*Opparbeidelse av gang- sykkelveien langs Isebakkeveien innenfor planområdet er allerede omfattet av rekkefølgekrav. For å sikre skoleelever bedre er det i tillegg langt inn krav om at det skal anvises adkomst for myke trafikanter direkte fra GS1, jf. §2.1, til forretningen.*

*Det er nå lagt inn rekkefølgekrav for treplanting også i AV1, jf. §8.c. I tillegg er det stilt krav til størrelse mm. for trærne ved planting. Fortauet langs Isebakkeveien er endret til gang- sykkelvei med en smal grøntsoner langs mot veien. Grøntsonene mot II (Byggeriet) og mot F/ I (Svinesundsveien 330) er utvidet til henholdsvis 5 og 3 meter. I tillegg er grøntsonene rundt I2 utvidet. Det er som tidligere rekkefølgekrav til opparbeidning av felt VG 6, 7 og 8. Samlet vil dette gi en estetisk opprustning av området og et grønnere preg.*

*Som kompensasjon for at vegetasjonssonen økes inn i felt II er utnyttelsesgraden for dette feltet økt til BYA 55%.*

### **Fylkesmannen i Østfold, 04.10.18**

1. Viser til at Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre nå er erstattet av regional bestemmelse for lokalisering av handel, fastsatt av fylkestinget 21.06.18.
2. Påpeker det er viktig å begrense arealbruken på bakkeplan til parkering av hensyn til mer effektiv arealbruk og parkeringsdekningen generelt for å bidra til å endre reisemønster med økt bruk av kollektiv, sykkel og gange. Mener maksimumskravet for parkering må senkes til under 2 P-plasser pr. 100 m<sup>2</sup> forretning.
3. Planforslaget er delvis begrunnet i et mål om å bygge opp et lokalt møtepunkt. Mener derfor arealet foreslått til torg bør utvides, gjerne på bekostning av parkeringsareal. Anbefaler økt bruk av blågrønne strukturer/elementer i uteområdet.

*Kommentar:*

2. *Se kommentar til fylkeskommunens uttalelse over.*
3. *Se kommentar til fylkeskommunens uttalelse over.*

### **Statens vegvesen (SVV), 15.10.18**

1. Vegvesenet påpeker at iht. trafikkanalysen bør venstresvingefeltet i krysset mellom rv 21 og Isebakkeveien stenges, da trafikkøkningen planforslaget medfører gjør at denne svingebevegelsen blir overbelastet. Vegvesenet mener det **ikke** er hensiktsmessig å stenge venstresvingefeltet ut fra Isebakkeveien ettersom hovedvekten svinger til høyre i makstimen, og det utenom makstimen er langt mindre krevende å svinge til venstre.
2. Mener lavere P-dekning og gode tiltak for gående, syklende og kollektivreisende vil kunne begrense trafikkveksten noe. Anbefaler maks 3 P-plasser pr. 100 m<sup>2</sup> BRA (bruksareal) forretning. Viser til at den eneste krysningsformen de kan akseptere for gående og syklende på rv 21 er planskilt kryssning. Mener dette blir et for stort tiltak i forhold til planens størrelse og antallet gående og syklende i området. Påpeker at det generelt er viktig å tilrettelegge godt for gående og syklende, med gode adkomstløsninger, interne og gjennomgående snarveier og tilrettelagt sykkelparkering.
3. Plattformen til kantsopp KH3 bør tegnes som et avbrudd i fortauet, med lengde 20 m. Bredden på KH4 bør være min. 2,5 m, helst 2,7 m. Det kreves også universell utforming av bussholdeplasser.

*Kommentar:*

1. *I tråd med vegvesenets anbefaling begrenser ikke planforslaget svingemuligheten til venstre ut i riksveien fra Isebakkeveien.*
2. *Parkeringsdekningen er redusert til maks 3 plasser pr. 100 m<sup>2</sup> BRA forretning i tråd med vegvesenets anbefaling. Planforslaget har rekkefølgekrav som sikrer opparbeiding av manglende gang-sykkelvei og fortauslenker innen planområdet. I tillegg er det stilt krav til opparbeiding av sykkelparkeringsplasser med låsemulighet og tak. Ang. kryssning av riksveien for myke trafikanter viser vi til kommentar til Isebakke velforening under.*
3. *Etter høringsfasen er planforslaget omarbeidet slik at fortauet vest for Isebakkeveien er endret til gang- sykkelvei. Som følge av dette er kollektivholdeplassen (tidligere KH3) her også endret. Løsningen gir mer grønt langs veien og en mer trafiksikker løsning. Bredden på KH3 er i tråd med vegvesenets krav. Likeledes har planbestemmelsene krav om universell utforming av holdeplasser.*

### **Hafslund Nett, 12.10.18**

Nettselskapet påpeker at de har høyspenningsskabler innenfor planområdet, og ber om at disse hensynstas. Ved behov for omlegging må det avsettes arealer til nye traséer. Viser til at de også har to nettstasjoner innenfor området. Forslagsstiller bes oppgi hvilket effektbehov planområdet har slik at det kan avklares ev. behov for arealer til ny eller oppgradering av eksisterende nettstasjon.

Påpeker at som hovedregel må den som utløser tiltak bekoste evt. flytting, nyanlegg og forsterkning i strømforsyningsnettet.

*Kommentar:*

*Det er avklart at det ikke er behov for oppgradering eller etablering av anlegg som følge av planforslagets effektbehov. Eksisterende kabelgrøfter er ikke i konflikt med planlagte tiltak.*

### **Isebakke Velforening, 28.09.18**

Velforeningen er positive til å få en nærbutikk i området. Antar det er mange husstander som vil benytte butikken både med bil, til fots og med sykkel. Mener det vil føre til mer trafikk i et allerede farlig og høyt trafikkert område. Ønsker at det blir gjort tiltak for å imøtekomme dette.

Følgende punkter påpekes som problematiske:

1. Krysset mellom Isebakkeveien og riksvei 21 i rushtidene. Problemet blir trolig forsterket av økende trafikk morgen og kveld pga. matvarebutikken. Fotgjengerkryssing over Isebakkeveien (v. rv 22) oppleves som risikabelt. Ofte må man krysse gjennom køen av biler som skal ut i krysset.
2. Busstrafikken – Det er kun skolebussen som går inn til Isebakke. De som ikke når denne må enten krysse RV 21 v. Kemetyl-stoppen, eller sitte på bussen 500 meter lenger mot vest og benytte undergangen der. Det er i praksis ingen som sitter på til neste stopp, «de krysser heller Rv. 21 ved Dags marked med livet som innsats.»
3. Det bør bygges gangfelt langs Isebakkeveien, minst til Fangebakken, slik at man kan ferdes trygt til fots eller med sykkel til ny butikk.

*Kommentarer:*

1. *Ang. behov for utbedring av krysset vises det til kommentaren til fylkeskommunens uttalelse.*
2. *Administrasjonen ser utfordringen med kryssing av riksveien for busspassasjerer. Behov for forbedret kryssning er tilstede allerede og er uavhengig av etablering av forretningsvirksomheten. Det er derfor ikke stilt krav til utbedringer eller endringer i planforslaget. Det er likevel stilt krav om etablering av bussholdeplasser ved forretningens slik at de bussene som går i Isebakkeveien kan stanse der.*
3. *For å bedre forholdene for gående og syklende er det stilt rekkefølgekrav som sikrer opparbeidelse av gang-sykelvei langs Isebakkeveien fra riksveien til Sørlifjellet, samt fortau langs Sørlifjellet til bussholdeplassen i riksveien ved «Berglyhallen». Dette skal skje før ny forretning i (Svinesundsveien 330) kan tas i bruk. I gjeldende reguleringsplaner for resterende del av Isebakkeveien er det allerede regulert fortau helt inn til Velhuset. Det er ikke stilt rekkefølgekrav for opparbeidning av resterende del da dette vurderes som urimelig belastende i forhold til hva som reguleres. Fra bussholdeplassen ved Velhuset har man imidlertid mulighet til å følge fortau langs Ingerfjellveien, samt Ingerlia og gang/sykelvei derfra ned til Isebakkeveien ved krysset med Sørlifjellet. Denne veien har noe mer stigning, men er kortere enn om man følger Isebakkeveien. Dette ansees å være et akseptabelt alternativ til Isebakkeveien og vil være det naturlige valget for mange, men selvsagt avhengig av hvor man bor.*

### **Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 30.08.18**

Viser til at geoteknisk rapport til planforslaget konkluderer med at områdestabiliteten er ivaretatt. NVE har derfor ingen vesentlige merknader til reguleringsplanen.

### **Halden eldreråd, 04.12.18**

Eldrerådet bemerker problemer med de trafikale forhold, og har for øvrig ingen bemerkninger til planen.

### **Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne, 04.12.18**

Rådet mener antall parkeringsplasser skal være 9 stk. for Svinesundsveien 330. Det vises både til TEK 17 (Teknisk forskrift) og Vegvesenets håndbok V129 Universell utforming av veger og gater: «... Antallet vurderes i hvert enkelt tilfelle, men ved mindre anlegg (inntil 50-100 plasser) anbefales minimum 10% av plassene reservert. For større anlegg (over 100 plasser) reserveres ca. 5% av plassene for forflytningshemmede.»

### *Kommentar*

*I fellesbestemmelsene som gjelder for hele planområdet, jf. §2.1 c, er det stilt krav om at min. 5% av parkeringsplassene skal avsettes til forflytningshemmede. For forretningsområdet, felt F/I er det nå lagt inn krav om at minimum 5 plasser skal opparbeides som HC-plasser. Dette er under anbefalingen i håndboken og rådets ønsker. Med det antallet HC-plasser som er sikret og størrelsen på forretningsarealene parkeringen skal dekke ansees dette likevel tilstrekkelig.*

### **Konklusjon**

Plandokumentene er revidert slik det fremgår av saksfremstillingen ovenfor. Administrasjonen mener planforslaget gir et tilfredsstillende grunnlag for utbygging i området, og det fremmes her for 2.gangs behandling/egengodkjenning. Dette til tross for utfordringer i forhold til trafikksituasjonen rundt krysset mellom Isebakkeveien og riksvei 21.

---

Dokumentet er elektronisk godkjent av:

Morten Høvik

Ulf Ellingsen