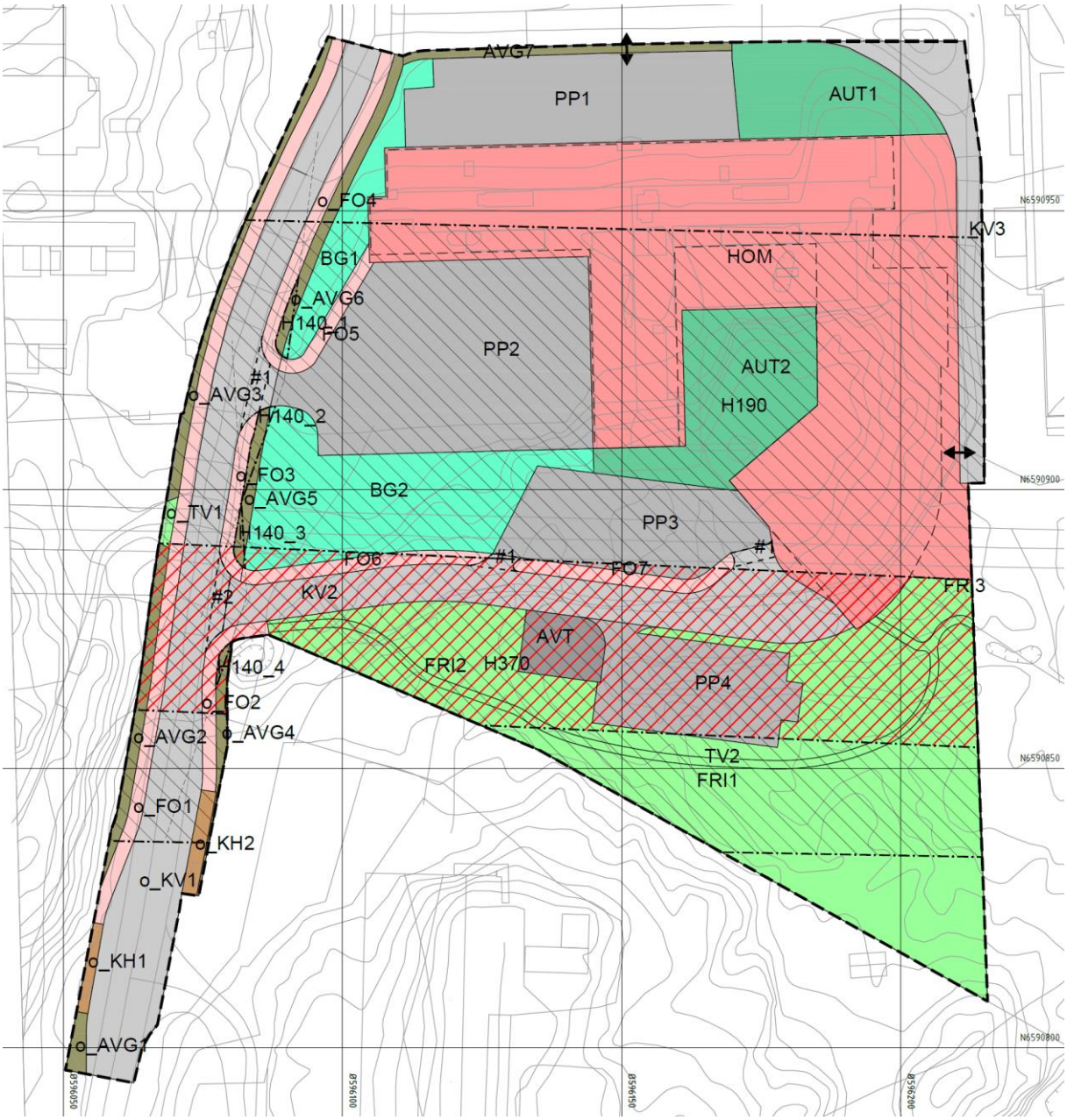
Moss kommune

ØSTAVIND ARKITEKTER

Detaljreguleringsplan for Peer Gynts vei 86

PlanID: 3103_482
Saksnr: 2023/16916



Utarbeidet av Østavind Arkitekter

Datert 23.12.2022

Innholdsfortegnelse

1 SAMMENDRAG 5

2 BAKGRUNN 6

2.1 HENSIKTEN MED PLANEN 6
2.2 FORSLAGSTILLER, PLANKONSULENT, EIERFORHOLD 6
2.3 KONSEKVENSUTREDNING 6

3 PLANPROSESSEN 7

3.1 MEDVIRKNING, VARSEL OM OPPSTART 7

4 PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER 8

4.1 OVERORDNEDE PLANER 8
4.1.1 Nasjonal transportplan 2025-2036 8
4.1.2 Fylkesplan for Østfold – Østfold mot 2050 (vedtatt 21.06.2018) 8
4.1.3 Kommuneplanens arealdel, 2021 – 2032 8
4.2 GJELDENDE REGULERINGSPLANER 12
4.2.1 GRINDVOLD. SØNDRE DEL AV GRINDVOLD 12
4.3 TILGRENSENDE PLANER 13
4.3.1 GJERREBOGEN II 13
4.3.2 GJERREBOGEN DEL AV GJERREBOGEN 14
4.3.3 Grindvold. Peer Gynts Veg 5 15
4.3.4 Peer Gynts vei 73 og 83 16
4.4 STATLIGE PLANRETNINGSLINJER 17
4.4.1 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging (2014) 17
4.4.2 Barn og unges interesser i planleggingen (1995) 17
4.4.3 Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2021) 17
4.4.4 Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520/2012) 17

5 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET 18

5.1 BELIGGENHET 18
5.2 DAGENS AREALBRUK OG TILSTØTENDE AREALBRUK 18
5.3 STEDETS KARAKTER 19
5.3.1 Planområdet 19
5.3.2 Nærområdet 20
5.4 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ 20
5.5 NATUR- OG REKREASJONSVERDIER 20
5.5.1 Naturverdier 20
5.5.2 Rekreasjonsverdier 21
5.6 TRAFIKKFORHOLD 22
5.7 KOLLEKTIVTILBUD 23
5.8 BARNS INTERESSER 24
5.9 GRUNNFORHOLD 24
5.10 STØYFORHOLD 26
5.11 LUFTFORURENSING 27
5.12 RISIKO- OG SÅRBARHET 27
5.13 NÆRING 27

6 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET 28

6.1 ALTERNATIVT PLANKART 28
6.1.1 Om alternativene 28
6.2 PLANLAGT AREALBRUK 29

6.3 GJENNOMGANG AV AKTUELLE REGULERINGSFORMÅL 30
*6.3.1 Oversikt over **area**lformål 30*
6.3.2 Bebyggelse og anlegg 30
6.3.3 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur 31
6.3.4 Grønnstruktur 31
6.3.5 Oversikt over hensynssoner 31
6.3.6 Oversikt over bestemmelsesområder 32
6.4 BEBYGGELSENS PLASSERING OG UTFORMING 33
6.4.1 Bebyggelsens høyder og plassering 33
6.4.2 Arbeidsplasser, antall m² BRA 33
6.5 UTFORMING 34
6.6 PARKERING 34
6.7 SYKKELPARKERING 35
6.8 TRAFIKKLØSNING 35
6.8.1 Kjøreatkomst 35
6.8.2 Varelevering og renovasjon 35
6.8.3 Tilgjengelighet for gående og syklende 36
6.8.4 Felles atkomstveger, eiendomsforhold 37
6.9 UNIVERSELL UTFORMING 37
6.10 OVERVANNSHÅNDTERING 37
6.11 GRUNNFORHOLD 37
6.12 AVBØTENDE TILTAK/ LØSNINGER ROS 37

7 VIRKNINGER/KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET 38

7.1 OVERORDNEDE PLANER 38
7.1.1 Overvann 38
7.1.2 Trafikk 38
7.1.3 Lokalisering av arbeidsplasser 38
7.1.4 Høyder 39
7.1.5 Utnyttelse 39
7.2 STEDSUTVIKLING 39
7.3 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ, EVT. VERNEVERDI 39
7.4 FORHOLDET TIL KRAVENE I KAP II I NATURMANGFOLDLOVEN 39
7.5 REKREASJONSINTERESSER/ REKREASJONSBRUK 40
7.6 KOLLEKTIVTRAFIKK 40
7.7 MYKE TRAFIKANTER 41
7.8 MILJØFORHOLD 41
7.8.1 Støy 41
7.8.2 Luftkvalitet 41
7.9 FOLKEHELSE OG LEVEKÅR 42
7.10 BARNS INTERESSER 43
7.11 SOLFORHOLD 43
7.12 BRANN 43
7.13 UNIVERSELL UTFORMING 43
7.14 ENERGIBEHOV – ENERGIFORBRUK OG KLIMAMESSIGE FORHOLD 43
7.15 GRUNNFORHOLD 43
7.16 ROS 44
7.17 ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR KOMMUNEN 44
7.18 KONSEKVENSER FOR NÆRINGSINTERESSER 44
7.19 AVVEINING AV VIRKNINGER 44

8 INNKOMNE INNSPILL 46

8.1 CARL SIBBERNS VEG BORETTSLAG 46
8.2 ELVIA 46
8.3 DSB 47
8.4 ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE 47
8.5 MIB 49

8.6 NVE 49
8.7 STATENS VEGVESEN 49
8.8 STATKRAFT 52
8.9 STATSFORVALTEREN 52

1 Sammendrag

Planbeskrivelsen inneholder en redegjørelse for overordnede rammer og planer, planområdet, planforslaget samt virkningene av planen. I tillegg gjennomgås innspill til varsel om oppstart.

Planforslaget legger til rette for etablering av ny legevakt. Samtidig tas eksisterende sykehjem med i reguleringsplanen ettersom det ligger på samme eiendom. I prosessen er det sett på to mulige hovedatkomstveger til legevakten. Disse alternativene er gitt navnene alternativ B og alternativ C. Planforslaget er basert på alternativ C, men alternativ B kan bli aktuelt. Vi anser forskjellene mellom alternativene for å være av slik art og slikt omfang at alternativ B kan vedtas uten ny høring.

2 Bakgrunn

2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å legge til rette for ny legevakt for Moss, Råde, Våler og Vestby kommune.

Ved varsel om oppstart var det også planer om å legge til rette for en utvidelse av Peer Gynt sykehjem. Underveis i arbeidet med planen ble det likevel besluttet å utsette denne delen til det blir behov for en slik utvidelse. Det betyr at reguleringsplanen ikke har som hensikt å endre forholdene for eksisterende sykehjem.

I tillegg til å legge til rette for selve legevakten, tar reguleringsplanen sikte på å legge til rette for atkomst og parkering. For å sikre atkomsten til området for gående, syklende og de som benytter kollektivtransport, legger planen også til rette for nye fortau langs Peer Gynts vei.

Som følge av tiltaket, blir det også behov for å legge om eksisterende tursti i området. For å sikre dette turdraget, foreslås det også å endre formålet i dette området fra tjenesteyting til friområde.

2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagsstiller: Moss kommune v/MKE
Plankonsulent: Østavind Arkitekter AS
Eierforhold: Moss kommune

2.3 Konsekvensutredning

Vi kan ikke se at planen er omfattet av vedlegg I, men vi vurderer at den er omfattet av vedlegg II nr. 11 bokstav j. Det betyr at planen skal vurderes etter forskriftens § 10.

Vurdering etter § 10:
Egenskaper ved planen:
Planen skal legge til rette for ny legevakt gjennom et tilbygg til eksisterende sykehjem. Det planlegges samtidig en utvidelse av sykehjemmet. Planområdet omfatter eksisterende sykehjem med tilhørende eiendom samt Peer Gynts vei et stykke langs eiendommen, slik at det kan legges til rette for fortau. Eksisterende sykehjem har et bruksareal på ca. 5 900 m2. Mulighetsstudiet viser nytt bygg for legevakt med inntil 5 etasjer, og utvidelse av Peer Gynt Helsehus med inntil 2 nye etasjer. Dersom man velger alternativet med høyest utnyttelse vil påbygg og nybygg til sammen kunne bli omtrent 7 500 m2 BRA.

Planområdet utgjør ca. 23 daa, og en større del av planområdet omfatter arealer hvor det ikke er planlagt ny bebyggelse. Gjennomføring av planen vil ikke medføre bruk av naturressurser, arealer, jord, mineralressurser, vann eller biologiske ressurser på en måte eller i et omfang som skulle tilsi konsekvensutredninger.

Gjennomføring av planen vil ikke medføre avfallsproduksjon, utslipp eller risiko for ulykker eller katastrofer utover det som er normalt ved bygging og drift av bygningen.

Lokalisering og påvirkning på omgivelsene:
Det er ikke registrert utvalgte naturtyper på eiendommen, men det er registrert to almer. Almene vil ikke bli berørt av utbyggingen. Det er videre registrert en rekke fremmed arter innenfor planområdet, men disse kan håndteres i den grad det er nødvendig.

For øvrig kan vi ikke se at planen vil medføre eller komme i konflikt med relevante hensyn.
Konklusjon

Vi vurderer at planen ikke krever konsekvensutredning.

3 Planprosessen

3.1 Medvirkning, varsel om oppstart

Det ble varslet oppstart av planarbeid 25.01.2024. Brev ble sendt til naboer og myndigheter ble varslet per e-post, etter liste fra kommunen. Planoppstart ble samtidig kunngjort i Moss avis. Frist for innspill var 25.02.2024. Det ble mottatt 9 innspill. Innspillene gjennomgås og kommenteres til slutt.

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Overordnede planer

4.1.1 Nasjonal transportplan 2025-2036

Planen legger grunnlaget for samordnet, langsiktig planlegging og virkemiddelbruk på tvers av transportsektoren. Det overordnede målet for transportpolitikken er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050.

4.1.2 Fylkesplan for Østfold – Østfold mot 2050 (vedtatt 21.06.2018)

I fylkesplanen for Østfold er det skissert tre langsiktige hovedmål relatert til de tre hovedtemaene klima og miljø, verdiskapning og kompetanse og levekår og folkehelse.

Hovedmål:

Klima og miljø:
Østfold skal være et fylke som ivaretar klima, natur, kulturminner og kulturlandskap, og som tar miljøhensyn i offentlig og privat sektor.

Verdiskapning og kompetanse:
Østfold skal være attraktivt for mennesker og kapital, og tilby et velfungerende arbeidsmarked. Vi skal ha et bærekraftig næringsliv preget av nyskaping, riktig kompetanse og samhandling.

Levekår og folkehelse:
God livskvalitet for alle som bor i Østfold.

plankartet for fylkesplanen ligger planområdet innenfor eksisterende tettbebyggelse. Planen gir en generell arealstrategi for Østfold, men også nærmere retningslinjer for energi- og arealbruk.

Planområdet er definert som tettbebyggelse i fylkesplanen.

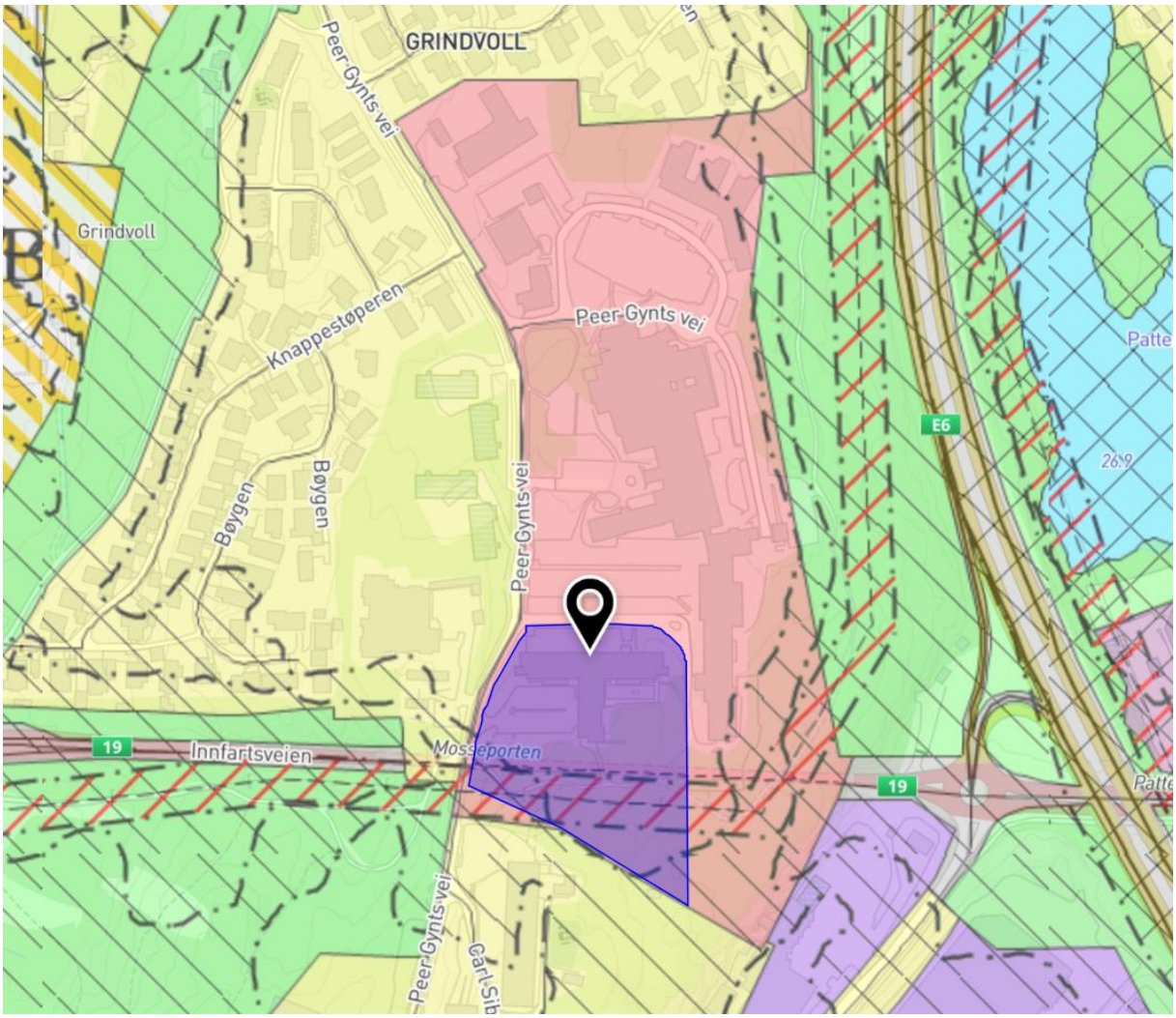
4.1.3 Kommuneplanens arealdel, 2021 – 2032

Kommuneplanen har fokus på en transporteffektiv arealpolitikk, og å styrke grunnlaget for kollektivtransport, sykkel og gange ved å konsentrere veksten og bygge kompakt. I planbeskrivelsen adresses viktigheten av å begrense økt utpendling som følge av framtidig bedret kommunikasjon til andre deler av Viken og Osloregionen. Dette gjøres ved at kommunen aktivt bidrar og legger til rette for bærekraftig verdiskaping og virksomhetsetablering i Mosseregionen.

Moss sentrum skal ifølge kommuneplanen styrkes som regionsenter gjennom en transporteffektiv arealstrategi med fokus på fortetting og knutepunktutvikling, der gjenbruk av bebygde arealer gir redusert transportbehov og begrenser behovet for å bygge i mer verdifulle områder. Moss sentrum skal få styrket sin rolle som kommersielt tyngdepunkt med blant annet arbeidsplasser, og mål om et aktivt bysentrum store deler av døgnet.

Planbeskrivelsen angir at næring og tjenesteyting skal sikres tilstrekkelig og egnede arealer til nyetableringer, og spesifikt at virksomheter får en hensiktsmessig plassering med tanke på funksjon, transport- og areal-behov, antall arbeidsplasser, besøksfrekvens og virkning for omgivelser.

Eiendommen er avsatt til offentlig eller privat tjenesteyting i kommuneplanens arealdel.



Figur 1 Kartutsnitt av kommuneplanens arealdel fra www.kommunekart.com (eiendommen er markert)

4.1.3.1 Relevante bestemmelser

Dette underkapittelet inneholder ikke en uttømmende liste, men lister opp de mest relevante bestemmelsene for dette planarbeidet.

4.1.3.1.1 4.1. FJERNVARME

Innenfor konsesjonsområder for fjernvarme skal nye byggeområder tilrettelegges for forsyning av og knyttes til vannbåren varme.

Innenfor konsesjonsområder for fjernvarme skal nye bygninger som oppføres eller eksisterende bygninger hvor det foretas hovedombygging, tilknyttes fjernvarmeanlegget.

De som har tilknytningsplikt må installere internt fordelingsnett for vannbåren varme, slik at bygget fullt ut kan dekke sitt varmebehov ved fjernvarme.

Rene lagerbygg og parkeringshus er unntatt fra tilknytningsplikten. Nye eneboliger er unntatt krav om tilknytningsplikt.

Kommunen kan gjøre helt eller delvis unntak fra tilknytningsplikten der det dokumenteres at bruk av alternative løsninger for tiltaket vil være miljømessig bedre enn tilknytning.

4.1.3.1.2 4.2 VEIER, GATELYS, EL-FORSYNING MM

Ved regulering av nye gate- og veianlegg skal det sikres god og trafikksikker fremkommelighet for gående, syklende og kollektivtransport. Anlegg i sentrum, områdesentra og lokalsentra skal ha høy estetisk og materiell kvalitet.

Gatelysanlegg, elforsyningsanlegg og annen teknisk infrastruktur som for eksempel bredbåndsanlegg skal utformes med tanke på god estetikk og minimering av visuell forsøpling. Slike anlegg skal legges i bakken. Det stilles krav om at det alltid etableres gatelys på private veier, og at disse bør bygges ihht kommunens til enhver tid gjeldende belysningsnorm.

Vann- og avløpsanlegg skal bygges i henhold til kommunens til enhver tid gjeldende VA-norm (pbl §18-1,2 ledd).
Veier og gatelys som skal vurderes overtatt av kommunen skal bygges ihht kommunens til enhver tid gjeldende norm.

Samlokalisering av master
Oppføring av nye master for telekommunikasjon og liknende skal ikke skje der det er etablert master med kapasitet som kan dekke behovet for ny mast.

4.1.3.1.3 4.3 AVFALLSHÅNDTERING

Avfallshåndtering må etableres gjennom rasjonelle løsninger som ikke skaper visuell forsøpling. Form, farge og plassering er avgjørende for resultatet. I sentrumsområder og innenfor større ny byggeområder skal utgangspunktet være fellesløsninger i form av nedgravd løsninger eller avfallssug.

4.1.3.1.4 4.4 OVERVANN

Det skal avsettes tilstrekkelige arealer til overvannshåndtering og vegetasjon. I bebygde områder skal overvann i størst mulig grad tas hånd om ved kilden slik at vannbalansen opprettholdes tilnærmet lik naturtilstanden.

Vannet skal gjøres synlig og tilgjengelig i bebygde områder/byområder, og reetablering/åpning av lukkede vannveier skal prioriteres. Gjenåpning skal alltid vurderes ved byfornying eller når bebyggelse skal endres vesentlig. Ved all ny utbygging skal åpne og naturbaserte løsninger så vidt mulig benyttes og prinsipper for lokal overvannsdisponering (LOD), som beskrevet i den til enhver tid gjeldende overvannsnorm, følges. Hvis det velges andre løsninger enn naturbaserte løsninger skal det begrunnes hvorfor dette er valgt bort.

Bygninger og anlegg skal utformes og plasseres slik at naturlige flomveier bevares og tilstrekkelig sikkerhet mot flomskader oppnås.

Taknedløp tillates ikke ført til offentlig avløpsnett, herunder overvannsledninger.

Reguleringsplaner skal identifisere og sikre arealer for overvannshåndtering, herunder fordrøynings- og renseløsninger, og beskrive hvordan løsningene kan gi nye bruksmessige og visuelle kvaliteter til det offentlige rom. Kommunen kan kreve at det fastsettes blågrønn faktor i reguleringsplaner.

Gjeldende retningslinjer for overvannshåndtering skal legges til grunn for arealplanlegging og søknad om tiltak. Prinsippene i den til enhver tid gjeldende overvannsnorm skal legges til grunn, med unntak av klimapåslag på dimensjonering av rør som skal være minst 1,5. (Høye alternativer fra nasjonale klimaframskrivninger legges til grunn) Det skal dokumenteres at avrenningen og avrenningshastigheten ikke øker som følge av tiltaket.

4.1.3.1.5 7 LOKALISERING AV ARBEIDSPLASSER (PBL § 11-9, PUNKT 5)

Arbeidsplasser og virksomheter skal lokaliseres etter ABC-prinsippet*, og gis en hensiktsmessig lokalisering med tanke på funksjon, transport- og arealbehov, antall arbeidsplasser, besøksfrekvens og virkning for omgivelser. Nylokalisering av offentlige arbeidsplasser og eller besøksintensive virksomheter skal legges til Moss sentrum. Offentlige arbeidsplasser kan lokaliseres i områdesentrene når de skal dekke et lokalt behov. Planbestemmelsen skal ikke hindre stedbundet plassering av lokale forsamlingshus, idrettsbaner, idrettshaller m.m.

ABC prinsippet for lokalisering av arbeidsplasser:
Hensikten med ABC-prinsippet er at lokalisering av næringsvirksomhet skal gi mindre bilbruk, gi et bedre tettstedsmiljø og sikre god adkomst til næringsvirksomheter. Næringsområder klassifiseres som A-, B- eller C-områder.
A-områder: God tilgjengelighet med kollektiv, sykkel og gange for mange. Virksomheter som skal lokaliseres til A-områder er kontorbedrifter med mange ansatte og-/ eller besøkende. Videre virksomheter med mange kunder/besøkende som handel, helsetjenester og andre offentlige/private tjenestetilbud.
B-områder: Ligger i eller i tilknytning til tettsteder og har god tilgang til hovedveinettet, også tilknytning til med kollektiv og sykkel. Ikke like høy intensitet i arbeidsplasser og besøkende som A-lokalisering. Lettere industri, for eksempel transportbedrifter og næringer knyttet til bygg og anlegg.
C-områder: Ligger på avstand fra tettstedene. God tilkobling til hovedveinettet, godsterminal eller havn. Dette er områder for plasskrevende virksomheter og tyngre industri. Her kan det lokaliseres virksomheter som ville vært til sjenanse for omgivelsene i mer tettbygde områder.

4.1.3.1.6 9 UNIVERSELL UTFORMING (PBL § 11-9, PUNKT 5)

Der det skal bygges mer enn to bruksenheter skal minst 50 % av boliger bygges som tilgjengelig boenhet.

Ved utarbeidelse av reguleringsplaner skal det redegjøres for hvordan universell utforming sikres, både internt i planområdet og i forhold til tilstøtende eiendommer.

4.1.3.1.7 18 FORHOLD SOM SKAL AVKLARES I VIDERE REGULERINGSARBEID. (PBL § 11-9, PKT 8)

Det skal benyttes rekkefølgekrav for å sikre etablering av nødvendig samfunnsservice, teknisk infrastruktur, overvannshåndtering og grønnstruktur før fremtidige byggeområder tas i bruk. Gjeldende VA-norm og overvannsnorm må følges. Ved utarbeidelse av

reguleringsplaner, som kan medføre en økt trafikkbelastning på Tigerplassen-krysset, skal rekkefølgekrav knyttet til opparbeiding av Tigerplassen-krysset vurderes, og eventuelt innarbeides.
Overordnet vann- og avløpsplan skal inngå i alle reguleringsplaner (område- og detaljregulering). Planen skal angi prinsippløsninger for området, sammenheng med overordnet hovedsystem, samt dimensjonere og vise overvannshåndtering og flomveier.

Fortetting og transformasjon i eldre bolig- og næringsområder skal skje på en helhetlig måte og med høye krav til kvalitet. Ved fortetting og transformasjon skal det tas nødvendige hensyn til bebyggelsesstruktur, estetikk, kulturminner og -miljø, lekeplasser, grønnstruktur, biologisk mangfold og landskap.

Folkehelseoversikten og kunnskap om levekår skal legges til grunn for all planlegging. Planforslag skal redegjøre for hvordan planen vil bidra til å oppnå kommunens mål for folkehelse og levekår.

Det skal foreligge en geoteknisk utredning av områdestabilitet. Vurderingen av kvikkleireskredfare skal skje etter NVEs veileder 1/2019 eller senere veiledere som måtte erstatte denne.

Ved tiltak som krever større terrenginngrep skal det utarbeides og fremlegges masseregnskap.

4.1.3.1.8 19.1 BEBYGGELSE OG ANLEGG
Ved regulering skal arealformål spesifiseres ut ifra beliggenhet og omgivelser, forøvrig gjelder arealformål i eksisterende reguleringer. Det skal vurderes høy tetthet, basert på stedets særpreg, og områdene skal utvikles med høy kvalitet.

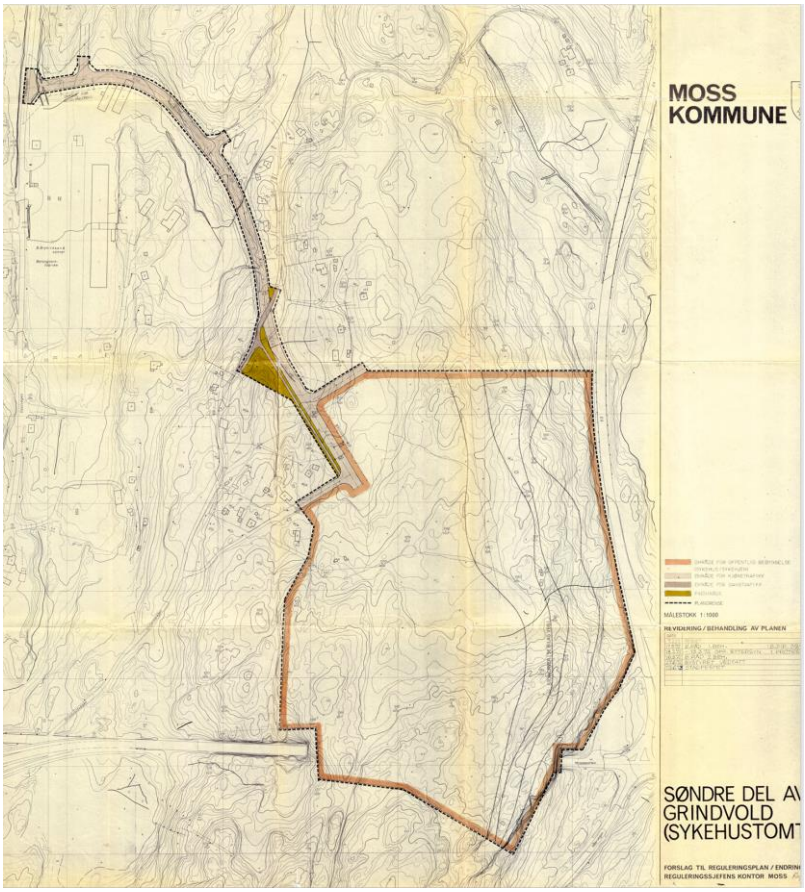
Nye byggeprosjekter skal beskrive hvilke nye bruksmessige og visuelle kvaliteter det tilfører omgivelsene. Nettverket av uterom og grønnstrukturer skal være variert og sammenhengende, og
utformes med vegetasjon og vann som grunnlag for rekreasjon og aktivitet.
Parkeringsanlegg skal ikke ha fasade mot byrom eller gater.

4.1.3.1.9 25 FARESONE HØYSPENNING H370 (PBL § 11-8 A)
Innenfor faresonen er det byggeforbudsbelte og alle tiltak i terreng skal avklares med ledningseier. Høyspenningsanlegget kan generere elektromagnetiske felt utover hensynssonen. Netteier må kontaktes ved tiltak nær faresonen for å få opplysninger om spenningsnivå, byggeforbuds- og ryddebelte eller om andre elektriske installasjoner.

Jordkabler er ikke omfattet av hensynssonen og må hensyntas ved tiltak.

Faresonen mellom Stubbeløkkveien og Tigerplassen/Tykkemyr oppheves når høyspentledningen innenfor dette området er fjernet.

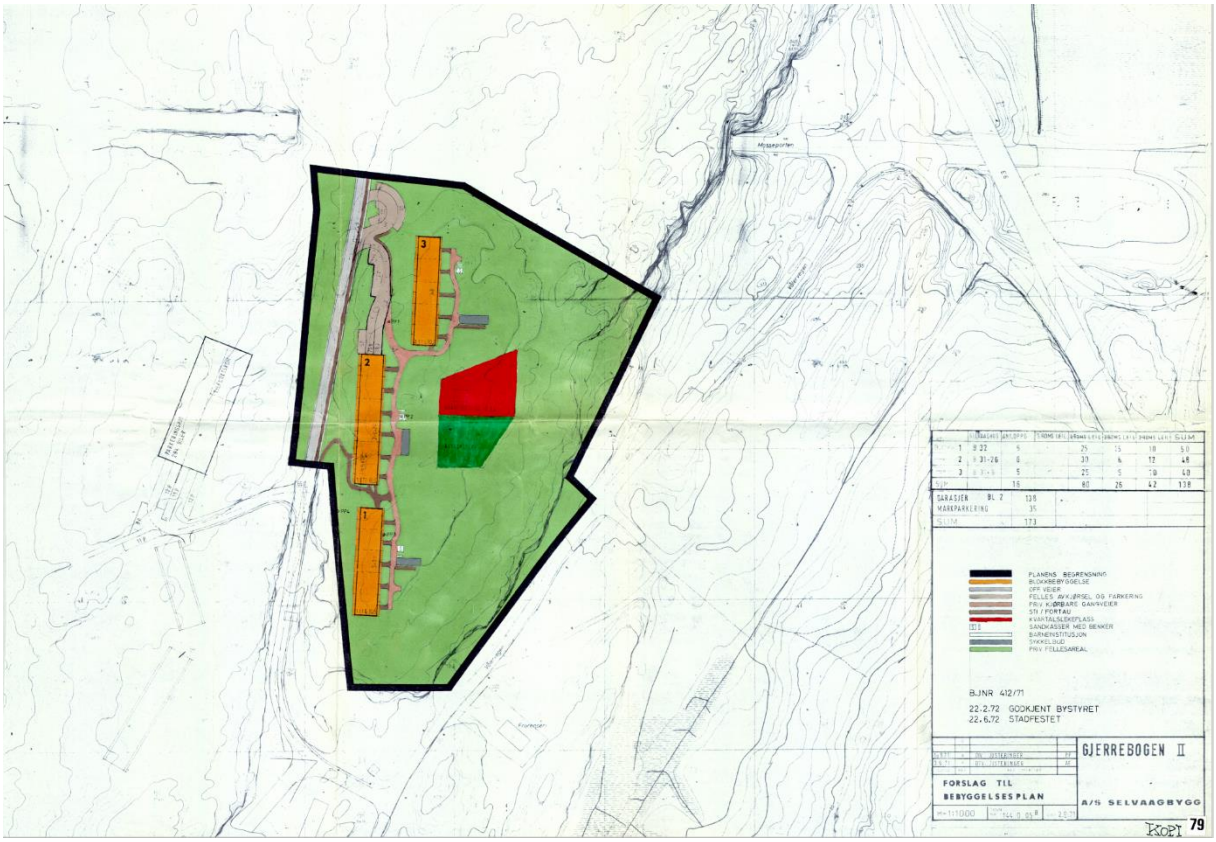
4.2 Gjeldende reguleringsplaner
4.2.1 GRINDVOLD. SØNDRE DEL AV GRINDVOLD
Gjeldende plan er en sparsommelig reguleringsplan fra 1973. Planen har et kart uten detaljering og ingen arkiverte bestemmelser.



4.3 Tilgrensende planer

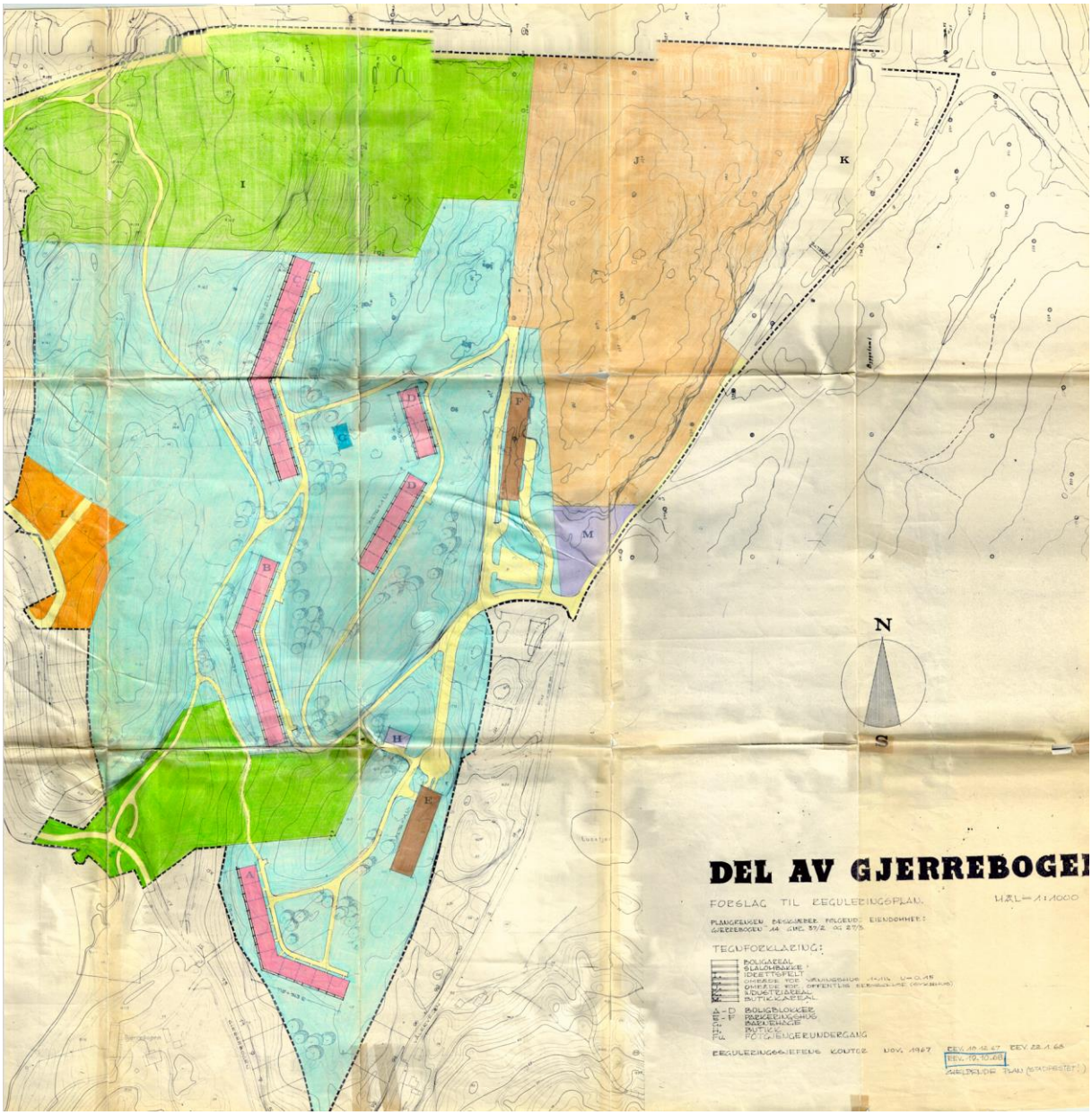
4.3.1 GJERREBOGEN II

En reguleringsplan fra 1972. Planen legger til rette for boligblokkbebyggelse og er fullt utbygget.



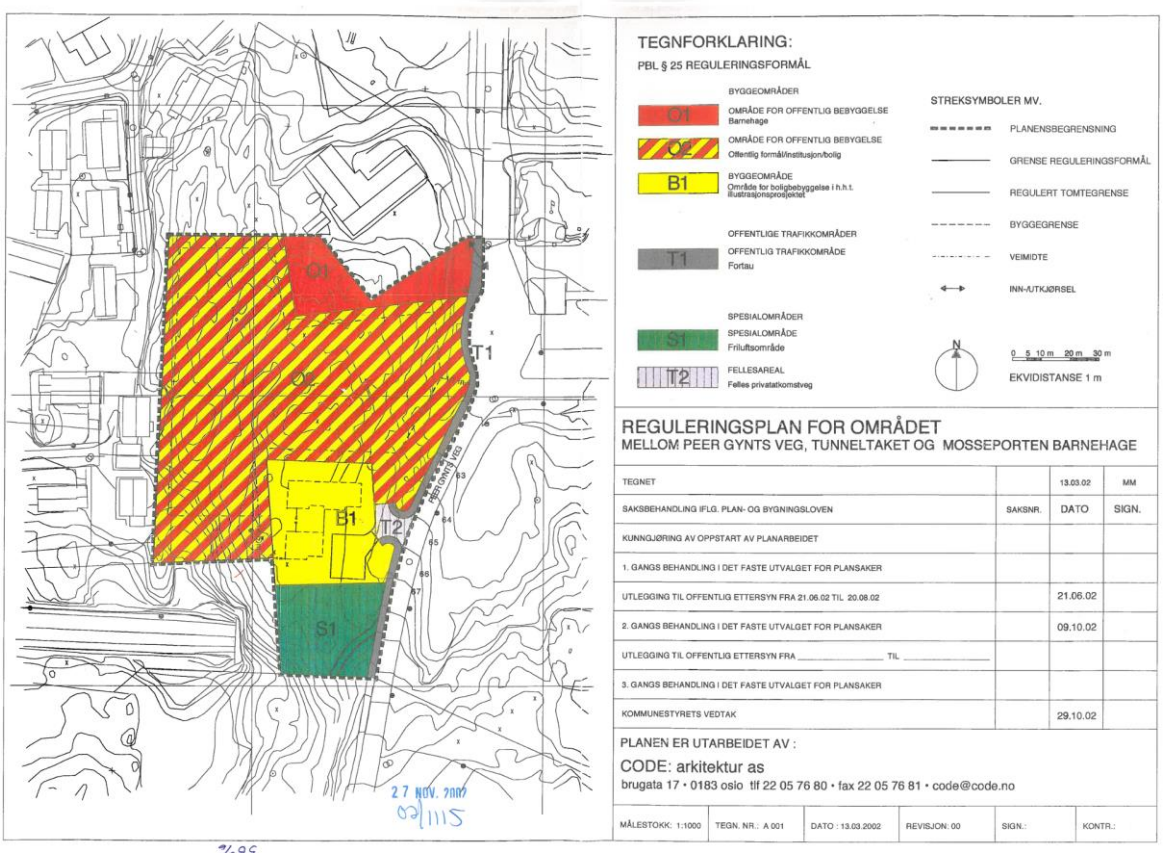
4.3.2 GJERREBOGEN DEL AV GJERREBOGEN

Denne planen er fra 1968 og legger i hovedsak til rette for boligblokkbebyggelse. Planen inneholder imidlertid også noen andre formål. Planområdet er utbygget i henhold til planen.



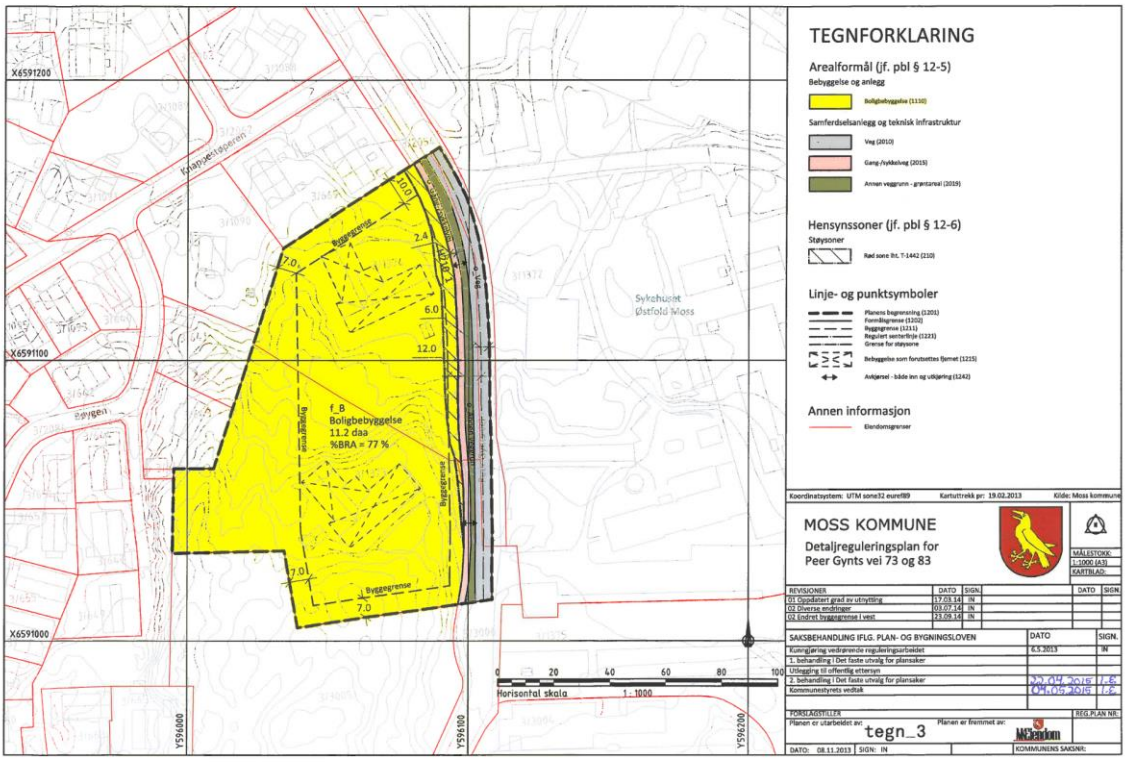
4.3.3 Grindvold. Peer Gynts Veg 5

En reguleringsplan fra 2002 som legger til rette for boligområde og offentlig formål. Planen stiller krav om bebyggelsesplan (detaljreguleringsplan) før gjennomføring av det offentlige formålet. Reguleringsplanen er likevel gjennomført uten slik detaljreguleringsplan, og planområdet må anses som fullt utbygget.



4.3.4 Peer Gynts vei 73 og 83

Planen er fra 2015 og legger til rette for boligbebyggelse.



4.4 Statlige planretningslinjer

4.4.1 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging (2014)

Hensikten med retningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging er å oppnå en bedre samordning av arealplanlegging og transportplanlegging både i kommunene og på tvers av kommuner, sektorer og forvaltningsnivåer. Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

4.4.2 Barn og unges interesser i planleggingen (1995)

Formålet med disse rikspolitiske retningslinjene er å:

a. Synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven.
b. Gi kommunene bedre grunnlag for å integrere og ivareta barn og unges interesser i sin løpende planlegging og byggesaksbehandling.
c. Gi et grunnlag for å vurdere saker der barn og unges interesser kommer i konflikt med andre hensyn/interesser.

4.4.3 Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2021)

Formålet med denne retningslinjen er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer.

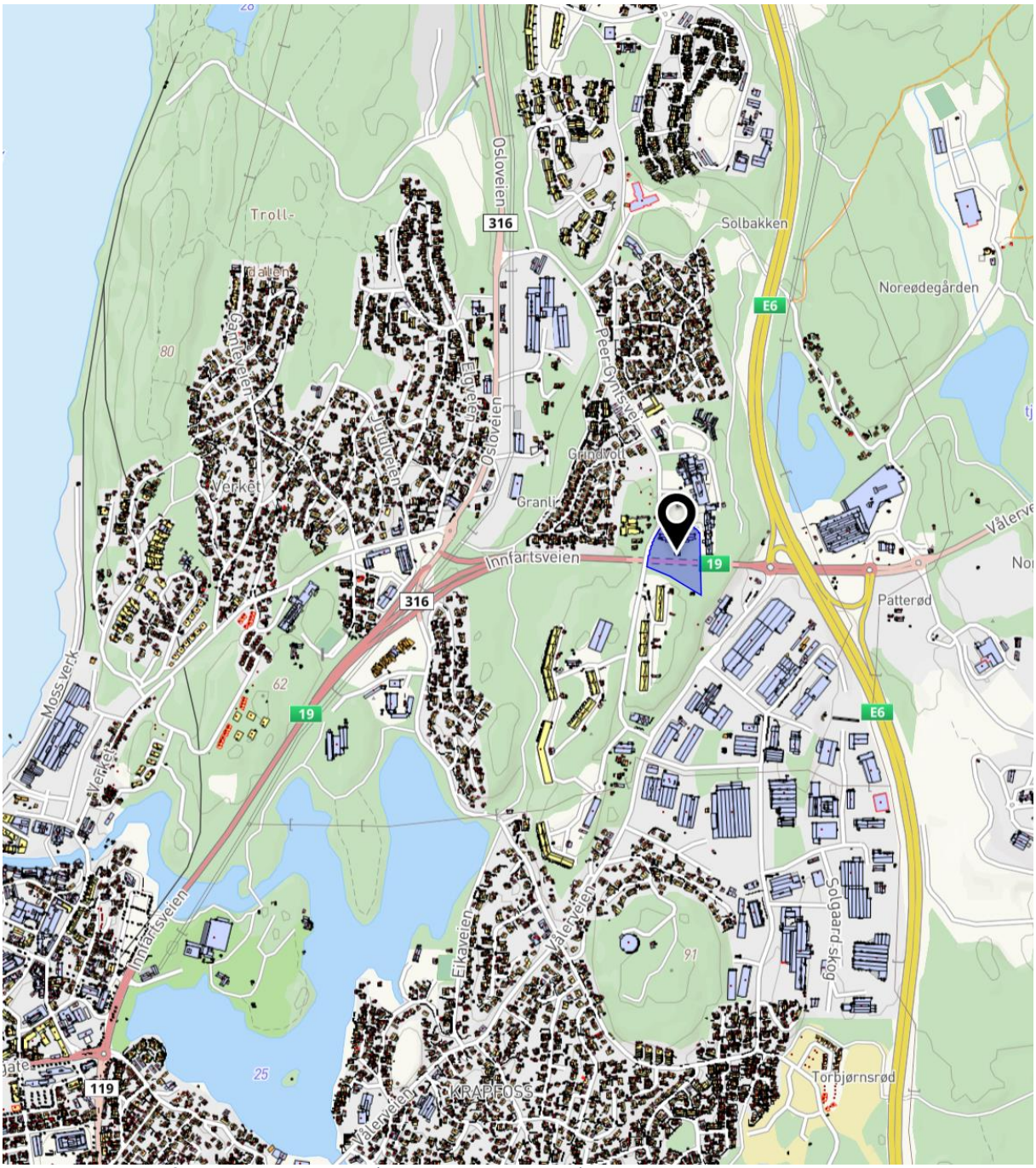
4.4.4 Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T- 1520/2012)

Formålet med denne retningslinjen er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger luftkvalitetsproblem.

5 Beskrivelse av planområdet

5.1 Beliggenhet

Planområdet ligger ved Grindvoll i Moss kommune og ligger ca. 2 km. i luftlinje fra Moss sentrum.



Figur 2 Kartutsnitt fra kommunekart.com (hentet den 22.02.2024). Eiendommen er markert.

Det tar ca. 5 - 10 minutter å kjøre fra bussterminalen i Moss sentrum til planområdet og ca. 1 - 2 minutter å kjøre fra avkjøringen ved E6 til planområdet.

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Eiendommen brukes i dag til Peer Gynt helsehus som ble bygget i 2007.

Figur 3 Skjermutklipp av Peer Gynt helsehus (hentet fra Google Street View den 22.02.2024).

I tilknytning til helsehuset er det etablert parkering og grøntområder. På eiendommen finner man også en viktig tursti som er en del av et turdrag som leder til Mossemarka. Langs turstien er det også anlagt en høyspent kraftledning i luften.

Eiendommen er en del av et større område som brukes til helsetjenester, hvor man blant annet finner Sykehuset Østfold Moss og dagens legevakt. Eiendommen grenser til dette helseområdet mot nord og øst.

Figur 4 Utklipp av skråforto over helseområdet (hentet fra kart.1881.no den 22.05.2024).

Mot syd og vest finner man eksisterende boligbebyggelse.

5.3 Stedets karakter

5.3.1 Planområdet

Planområdet karakteriseres av sykehjemmet, parkeringsplasser og den ubebygde åsen hvor kraftledningen i luften er anlagt. Foruten den ubebygde åsen, er preges planområdet av bebyggelse og anlegg.

5.3.2 Nærområdet

Nærområdet er i det vesentlige preget av bebyggelse. Planområdet ligger i tilknytning til sykehuset og andre helsetjenestefunksjoner. For øvrig består nærområdet av boligbebyggelse og tilhørende tjenester. Det er også enkelte ubebygde arealer i området, hvor man finner turstier og rekreasjonsområder.

5.4 Kulturminner og kulturmiljø

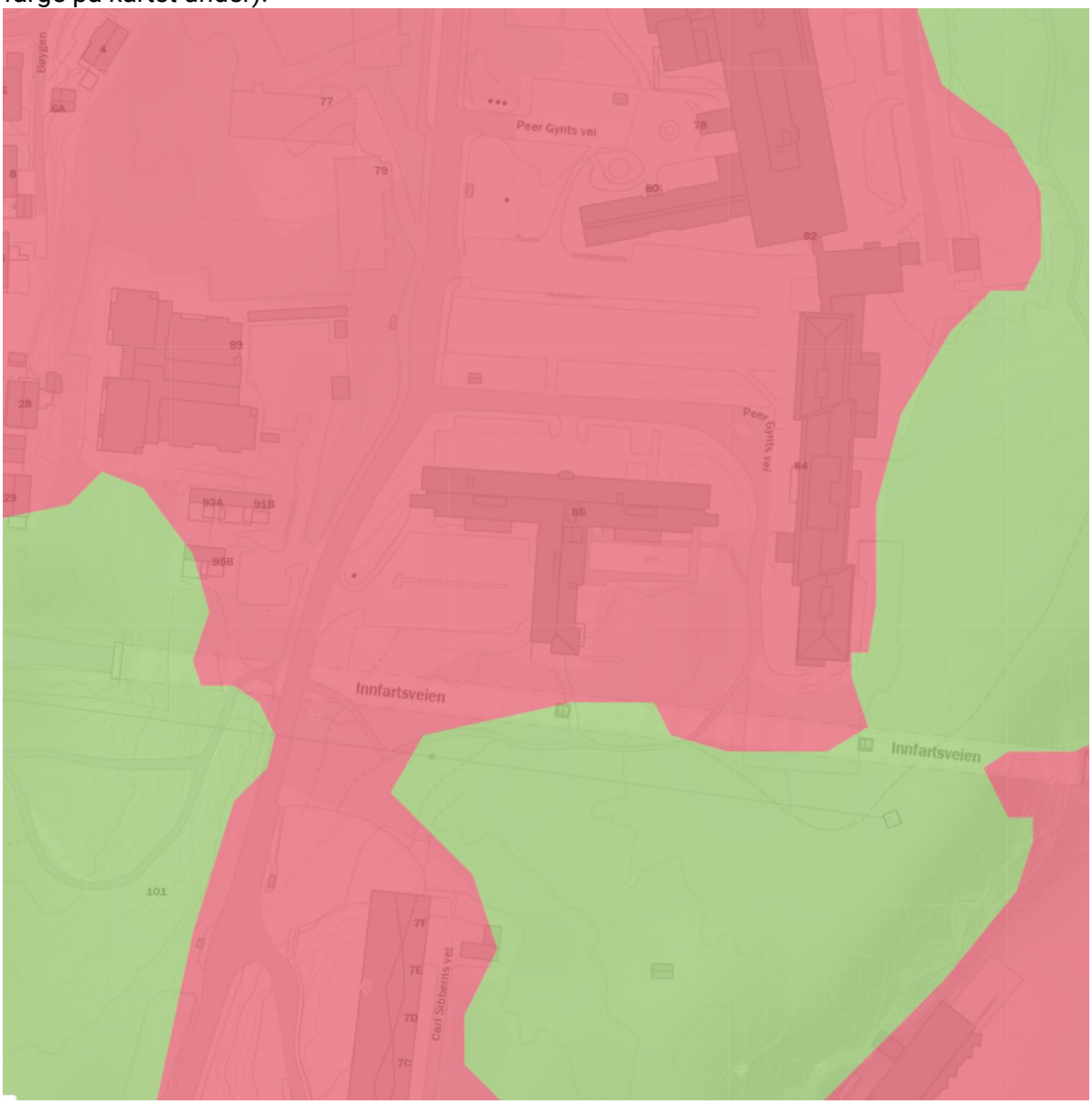
Det er ikke registrert kulturminner eller kulturmiljøer innenfor planområdet.

5.5 Natur- og rekreasjonsverdier

5.5.1 Naturverdier

5.5.1.1 Hovedøkosystemer

I området er registrert byggeområder (rød farge på kartet under) og skogsområder (grønn farge på kartet under).

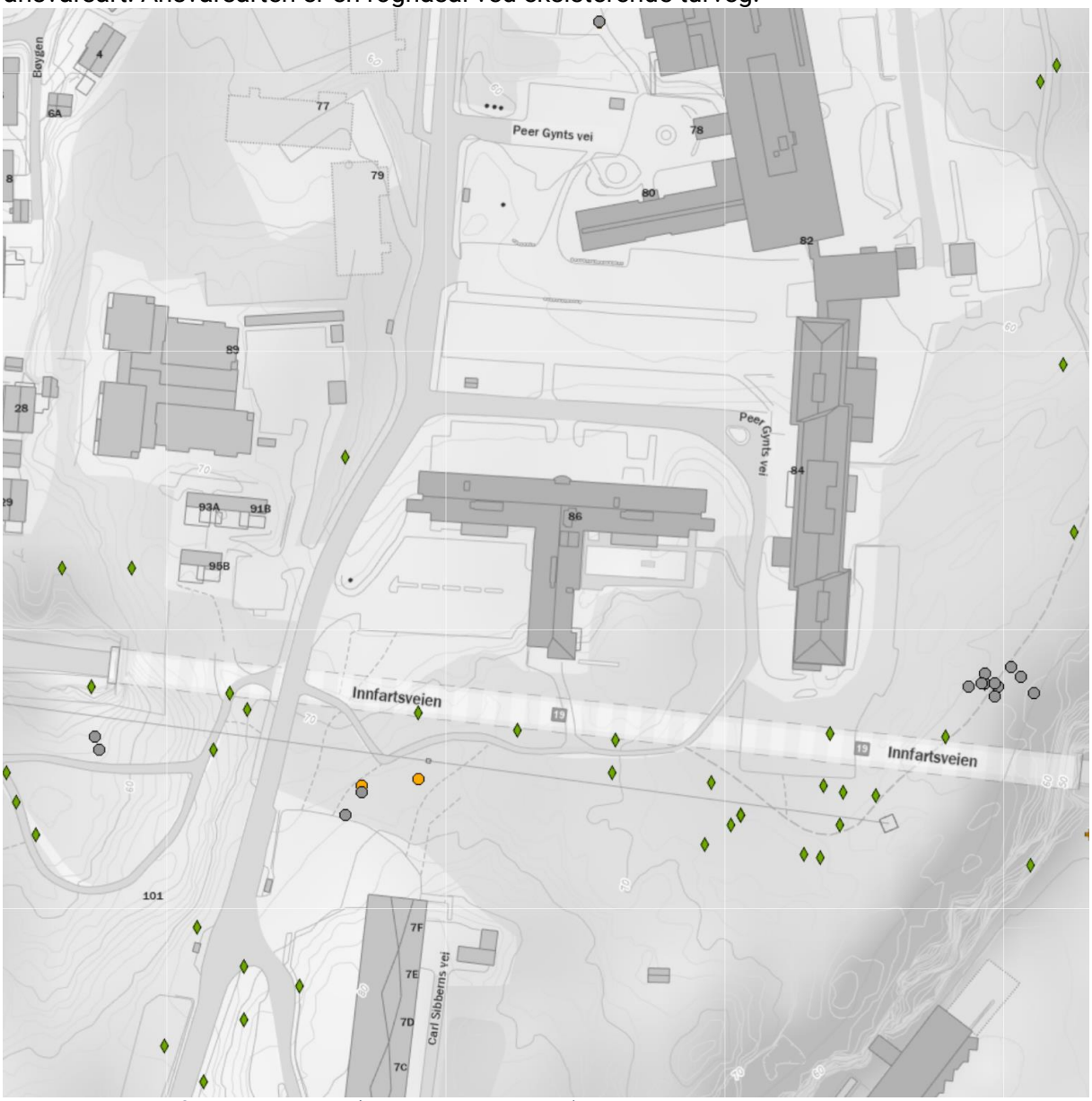


Figur 5 Kartutsnitt fra Naturbase kart (hentet den 22.02.2024).

Det røde feltet er angitt som «bebyggelse/samferdsel», og det grønne området er angitt som «skog».

5.5.1.2 Arter av nasjonal forvaltningsinteresse

Blant arter av nasjonal forvaltningsinteresse, er det kun registrert svartelistede arter og én ansvarsart. Ansvarsarten er en rognasal ved eksisterende turveg.



Figur 6 Kartutsnitt fra Naturbase kart (hentet den 22.02.2024).

5.5.2 Rekreasjonsverdier

5.5.2.1 Kartlagte friluftsområder

Gjennom området er det en viktig tursti som er en del av et større friluftsområde. Friluftsområdet er markert på kartet under.

Figur 7 Kartutsnitt fra Naturbase kart (hentet den 22.02.2024).

5.6 Trafikkforhold

Planområdet er betjent av Peer Gynts vei, som er en kommunal vei som er inkludert i planområdets vestre del. Peer Gynts vei er knyttet til Vålerveien, som også er en kommunal vei, i syd og Osloveien, som er en fylkesvei, i nord.

Det er to avkjørsler til eiendommen i dag; en på vestsiden og en på nordsiden. Hver av avkjørslene leder til separate parkeringsplasser.

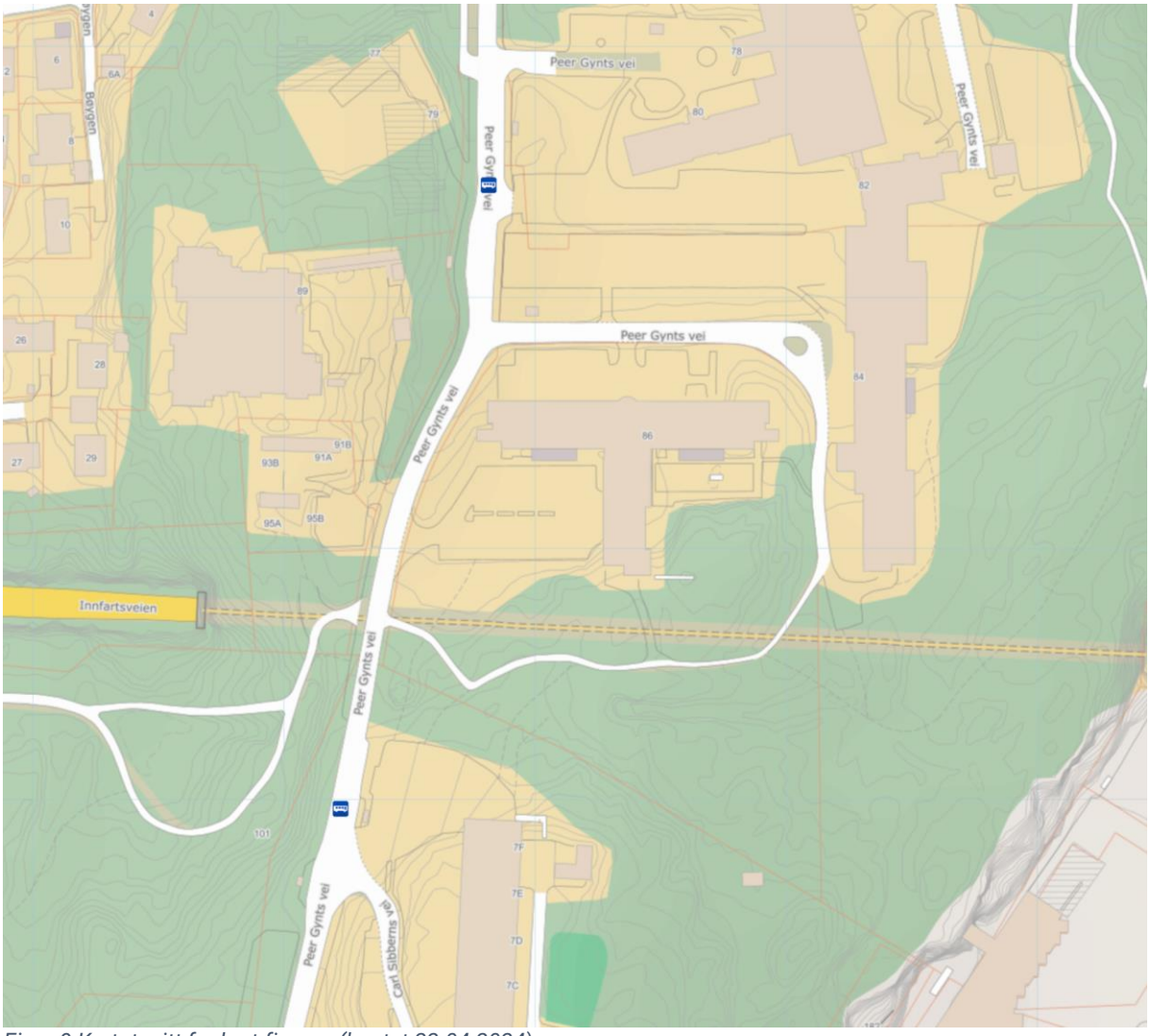
Figur 8 Kartutsnitt som viser avkjørsler (hentet fra kart.finn.no den 22.02.2024).

I området er det også flere gangveier som kan benyttes for å nå planområdet.

Trafikkforholdene framstår generelt som oversiktlige.

5.7 Kollektivtilbud

Langs Peer Gynts vei er det to bussholdeplasser i umiddelbar nærhet til eiendommen. Den sydligste bussholdeplassen er inkludert i planområdet for å legge til rette for fortau fra denne til eiendommen.



Figur 9 Kartutsnitt fra kart.finn.no (hentet 22.04.2024).

En gjennomgang av bussrutene viser at det stopper busser ved de aktuelle bussholdeplassene ca. hvert kvarter.

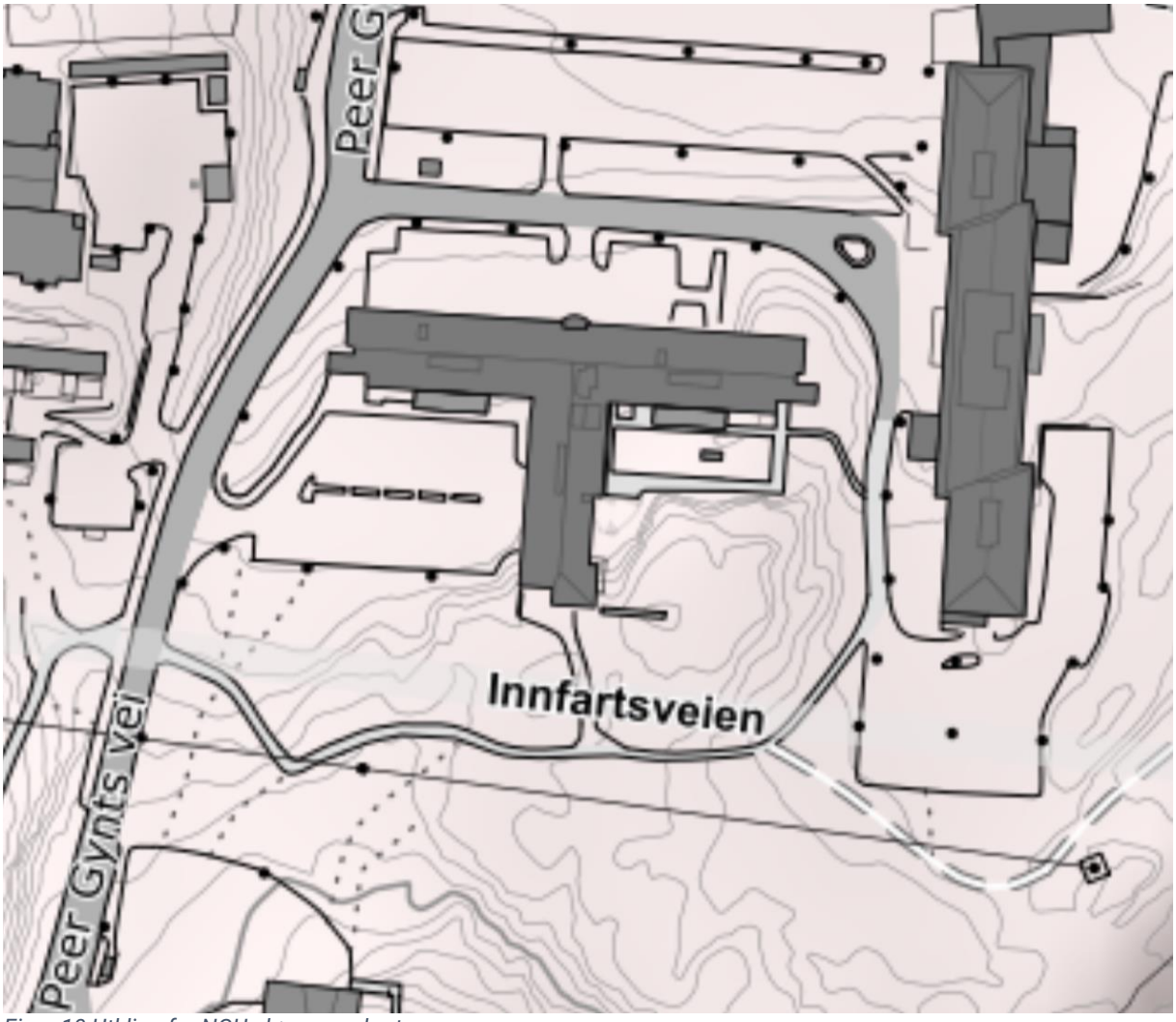
5.8 Barns interesser

Det bor flere barn i det større omkringliggende området, og de naturpregede områdene innenfor planområdet kan være attraktive for lek og rekreasjon. I områdene der barna bor, finnes det imidlertid flere naturområder med tilsvarende kvalitet som naturområdene innenfor planområdet. Det er derfor ikke nærliggende å tro at planområdet benyttes til lek i særlig grad.

5.9 Grunnforhold

Området ligger i moderat til lav aktsomhet for radon.

Planområder har fjell i dagen og er av NGUs løsmassekart klassifisert som «bart fjell».



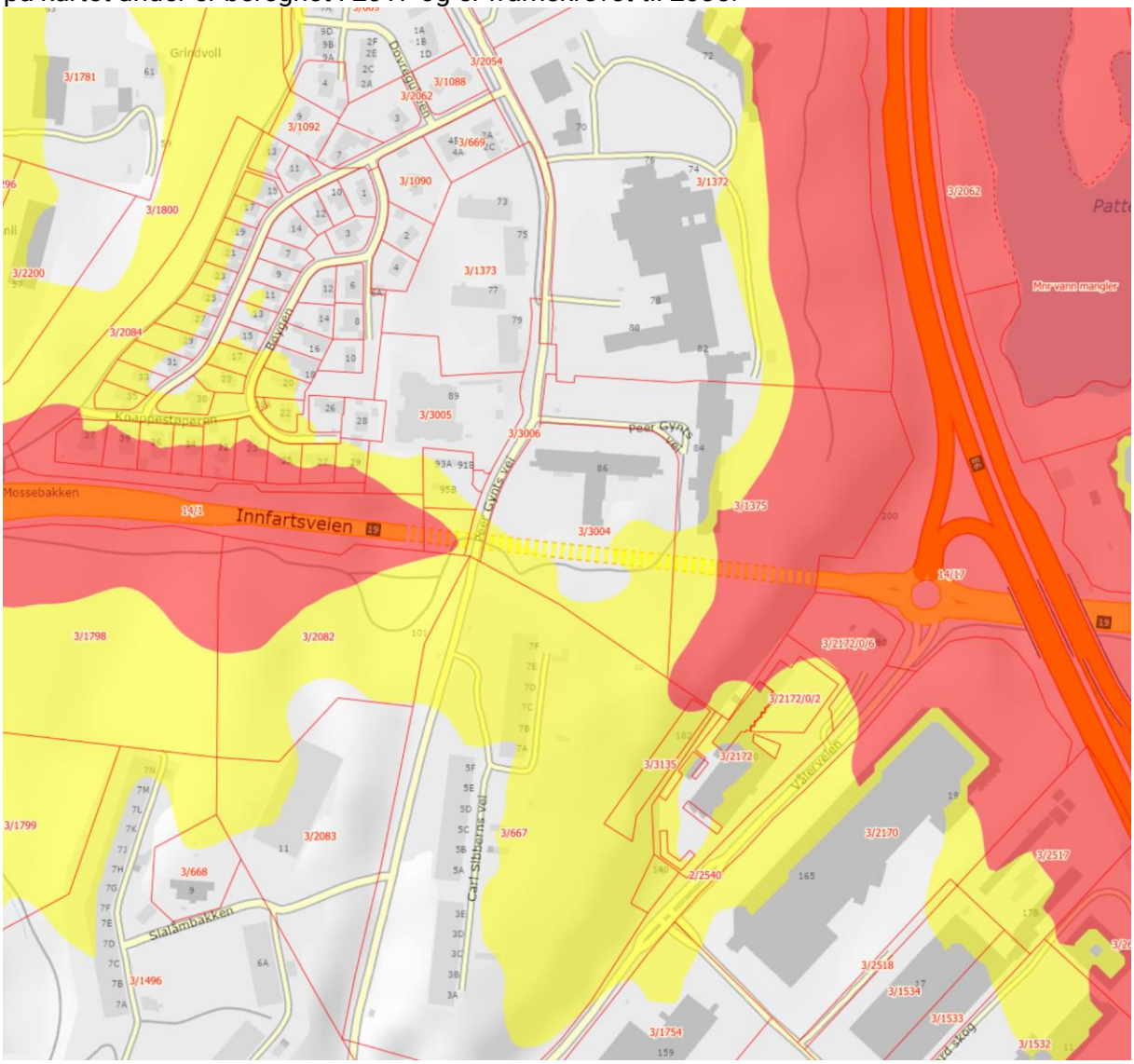
Figur 10 Utklipp fra NGUs løsmassekart

Det er utarbeidet geoteknisk notat som konkluderer med at grunnforholdene på tiltaksområdet utgjør enten fyllmasse eller fjell, med dybde fra 0-1 meter på begge «løsmassetypene». Notatet konkluderer med at områdestabiliteten er ivaretatt ettersom det er påvist fjell i dagen på tiltaksområdet

Under planområdet er det en tunnel som Statens vegvesen har ansvar for. Denne må hensyntas.

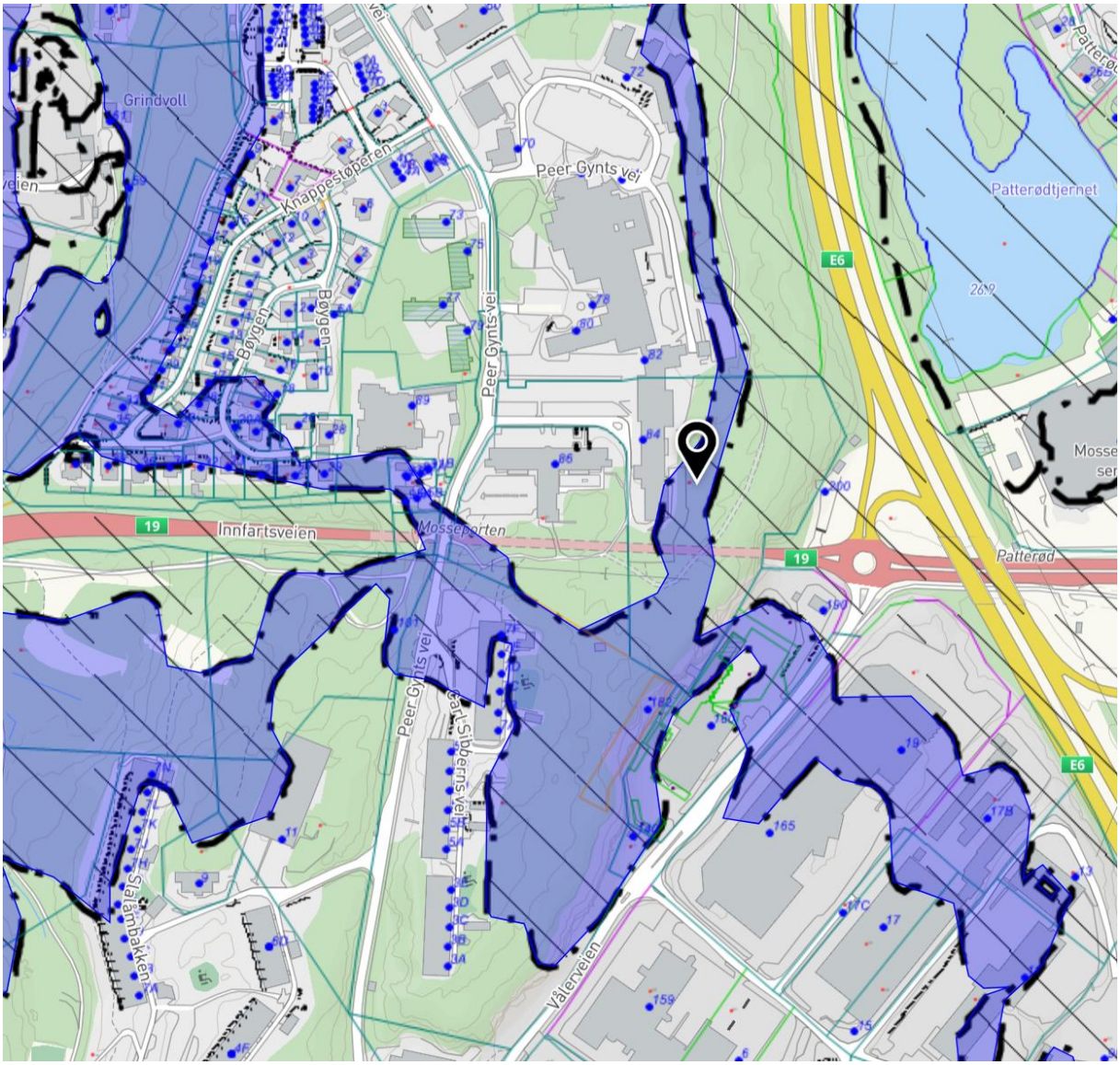
5.10 Støyforhold

Støykart viser at eiendommen er noe eksponert for støy fra Rv. 19 og E6. Sonene som er vist på kartet under er beregnet i 2017 og er framskrevet til 2035.



Figur 11 Kartutsnitt fra vegvesen.maps.arcgis.com (hentet den 22.02.2024).

Utbredelsen til støysonene har imidlertid en noe annen utbredelse i kommuneplanens arealdel, men er i det vesentlige sammenfallende.



Figur 12 Kartutsnitt fra kommunekart.com (hentet den 22.02.2024). Gul sone er markert.

Det er også utarbeidet et støynotat som finner de samme støyforholdene.

5.11 Luftforurensing

Det er utarbeidet et notat om luftkvaliteten i området, hvor det er tatt utgangspunkt i måleverdier hentet fra Miljødirektoratets Fagbrukertjeneste for luftkvalitet. Konklusjonen er at planområdet ligger innenfor gul sone og over luftkvalitetskriteriene for årsmiddelkonsentrasjon av NO2, men under kriteriene for konsentrasjoner PM10. I notatet beskrives det videre at terrengprofil og dominerende vindretning ikke bidrar til spredning av forurensning fra hovedveiene mot planområdet og at det forventes at luftkvaliteten kun er dårlig kun noen få dager i året under spesielle forhold, f.eks. på stille og kalde dager.

5.12 Risiko- og sårbarhet

Risiko- og sårbarhetsvurdering er vedlagt.

5.13 Næring

Det er ingen næringsvirksomheter innenfor planområdet eller i umiddelbar nærhet.

6 Beskrivelse av planforslaget

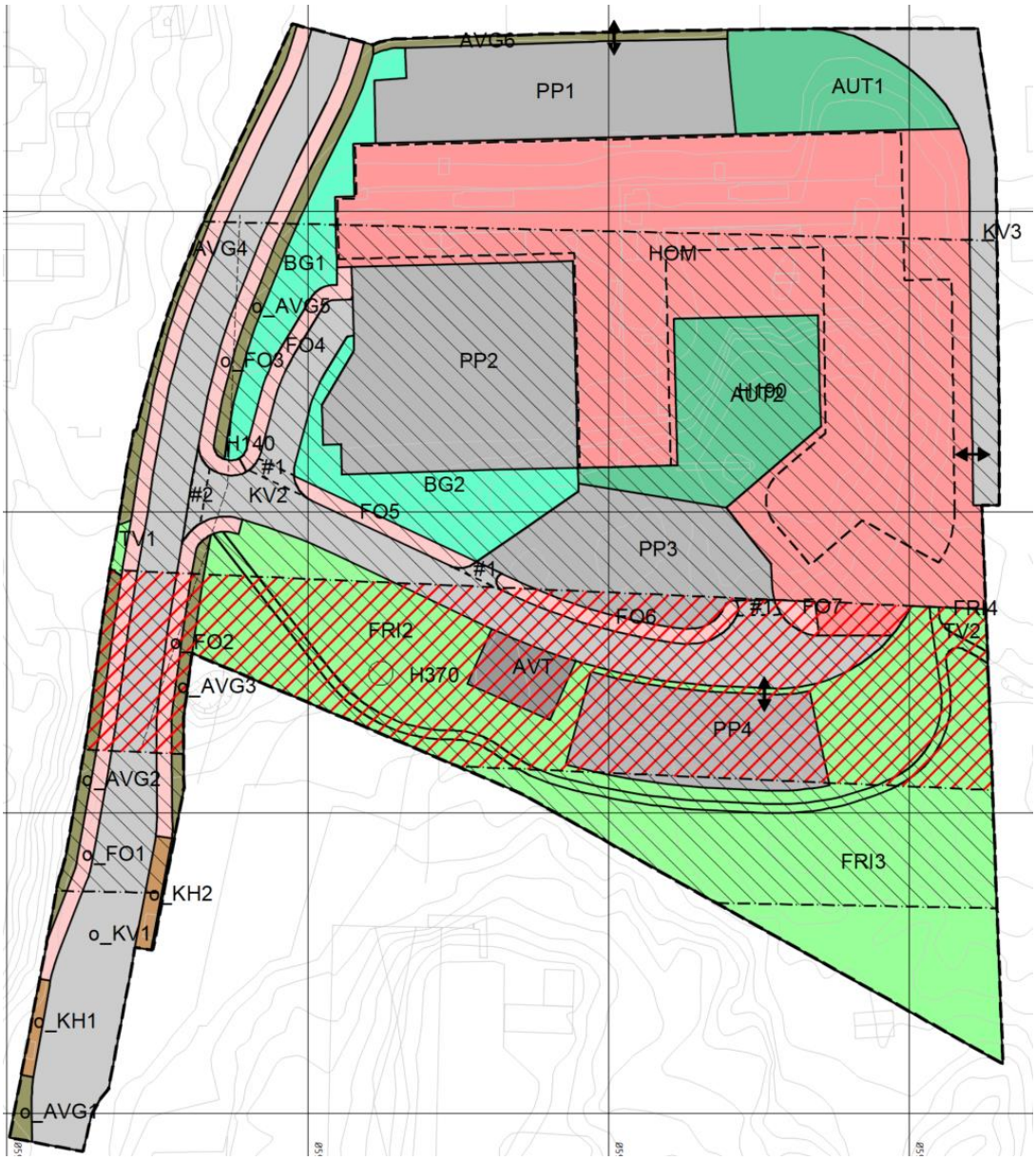
6.1 Alternativt plankart

I forbindelse med planarbeidet er det sett på to overordnede alternativer til kjøreatkomst, alternativ B og alternativ C.

Planforslaget, og følgelig den videre beskrivelsen her, er basert på plankart med navn "alternativ C". Alternativ B følger planforslaget som et vedlegg, men utgjør ikke en del av selve forslaget. Ettersom de to alternativene er såpass like, legges det til grunn at planen kan vedtas med det ene eller andre alternativet uten ny høring.

6.1.1 Om alternativene

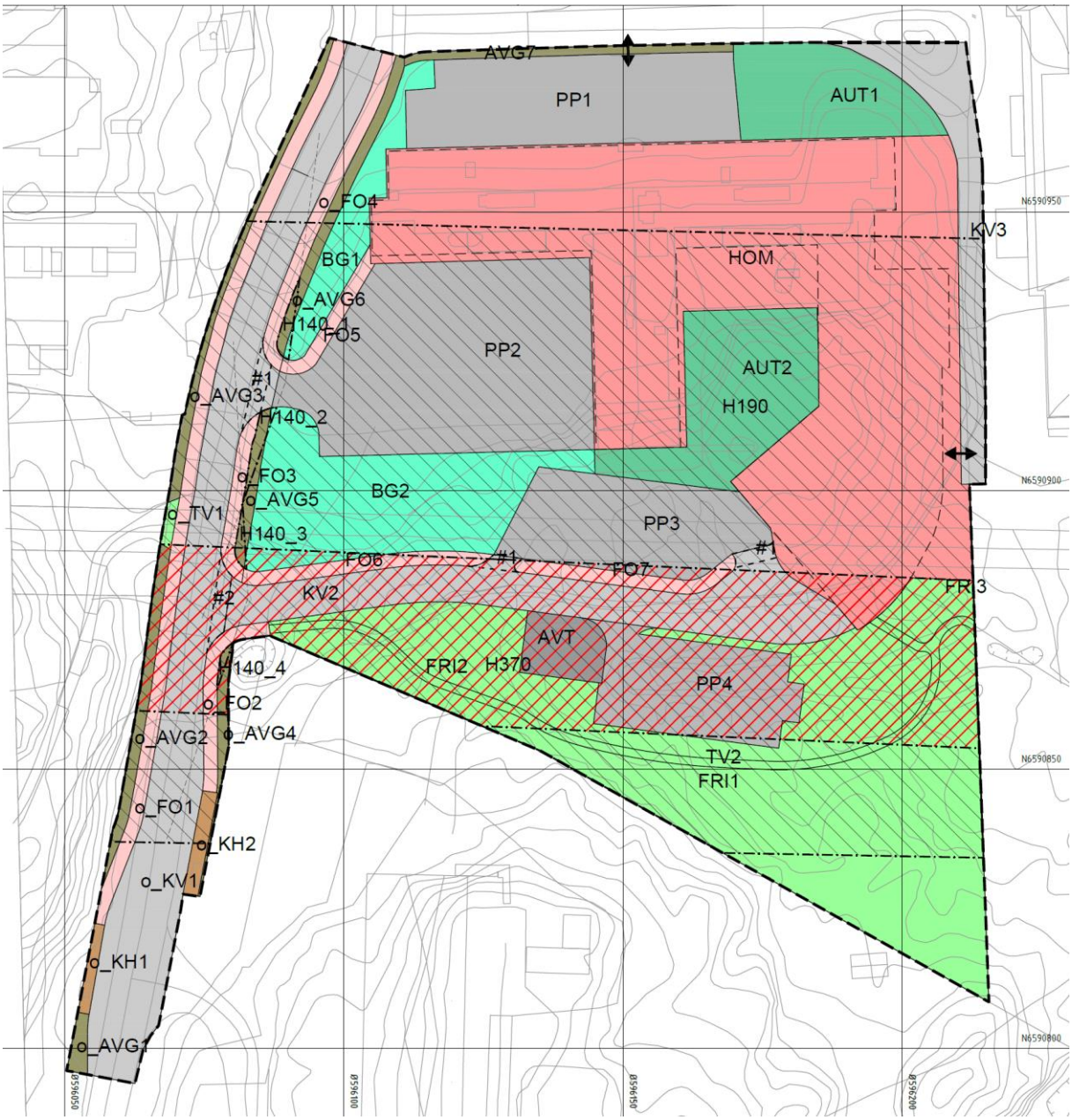
6.1.1.1 Alternativ B



Alternativ B samler eksisterende avkjørsel til PP2 med den nye kjørevegen til legevakten. Denne løsningen krever noe større terrenginngrep og tilpasninger. Ettersom KV2 kommer inn på et lavere terrengnivå med dette alternativet, så må KV2 ha en stigning som medfører behov for enten støttemur eller fylling. Dette vil bli ganske godt synlig fra nord. Som følge av

høydeplasseringen, kommer avkjørselen også nærmere tunnelen enn alternativ C. Fordelen med denne løsningen er at antall avkjørsler begrenses. Ettersom den nye legevakten medfører at avkjørselen regelmessig vil bli benyttet av utrykningskjøretøy og siden besøks-/bruksintensiteten til de ulike tjenestene ikke ligger til samme tid, så framstår det som mindre klart at en forening av de to avkjørslene vil være hensiktsmessig.

6.1.1.2 Alternativ C



Avkjørselen på alternativ C kommer inn på et høyere nivå og fører til langt mindre stigning på vegen enn alternativ B. Dette fører igjen til at kjørevegen i alternativ C vil passe bedre inn i landskapet og ligge utenfor den mest kritiske sonen rundt tunnelen. Det er i hovedsak hensynet til landskapstilpasning som gjør at alternativ C er vurdert som det beste alternativet.

6.2 Planlagt arealbruk

Det planlegges etablering av ny legevakt som skal knyttes til eksisterende sykehjem med en bro. I tillegg legges det til rette for ny atkomstvei som skal tjene som atkomst for tjenestebiler og brukere/besøkende av legevakten. Besøks-/brukerparkering legges i tilknytning til denne atkomstveien.

Legevakten vil også ha atkomst fra en eksisterende atkomstvei mellom sykehuset og sykehjemmet. Her vil atkomsten til legevaktens kjeller/sokkeletasje, samt enkelte parkeringsplasser for ansatte og snuhammer for renovasjonsbil være.

På eksisterende parkeringsplass for sykehjemmet, legges det til rette for en mindre utvidelse for å legge til rette for parkering for ansatte.

Det legges også til rette for å legge om eksisterende turvei gjennom planområdet ettersom den kommer i konflikt med tiltaket.

6.3 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

6.3.1 Oversikt over **areal**formål

Arealformål

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1168 - Helse-/omsorgsinstitusjon	4,8
1690 - Annet uteoppholdsareal (2)	1,3
Sum areal denne kategori:	6,1

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2011 - Kjøreveg (3)	3
2012 - Fortau (7)	1
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg	0,2
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (7)	0,6
2073 - Kollektivholdeplass (2)	0,1
2082 - Parkeringsplasser (4)	3,9
Sum areal denne kategori:	8,7

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	Areal (daa)
3002 - Blå/grønnstruktur (2)	1,3
3031 - Turveg (2)	0,3
3040 - Friområde (3)	3,3
Sum areal denne kategori:	4,9

Totalt alle kategorier:	19,6

6.3.2 Bebyggelse og anlegg

6.3.2.1 Helse-/omsorgsinstitusjon

Arealet avsatt til helse-/omsorgsinstitusjon omfatter et eksisterende sykehjem og legger til rette for bygging av ny legevakt.

6.3.2.2 Annet uteoppholdsareal

AUT1 omfatter et eksisterende uteoppholdsareal anlagt med benker samt en gressplen i skrånende terreng. Det er ikke planlagt endringer av dette arealet.

AUT2 omfatter en naturlig kolle hvor det i noen grad er lagt til rette for rekreasjon. Denne kollen skal bevares, men det åpnes for mindre tiltak som forenkler atkomst og opphold.

6.3.3 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

6.3.3.1 Kjøreveg

Arealene avsatt til kjøreveg omfatter eksisterende Peer Gynts vei (KV1), ny atkomst/avkjørsel til ny legevakt (KV2) samt eksisterende kjørevei på baksiden av bebyggelsen (KV3). Den sistnevnte kjørevegen benyttes ikke av besøkende.

Peer Gynts vei er offentlig, men det foreslås ikke at ny atkomstvei og eksisterende kjøreveg på baksiden av bebyggelsen reguleres til offentlig formål.

6.3.3.2 Fortau

Det er regulert både offentlig og ikke-offentlig fortau. Alle fortauene er regulert med 2,5 meters bredde. Fortauene langs Peer Gynts vei er offentlige og fortauene internt på området er ikke offentlige.

6.3.3.3 Annen veggrunn - tekniske anlegg

Arealet er planlagt benyttet til snøopplag.

6.3.3.4 Annen veggrunn - grøntareal

Det er regulert til både offentlig og ikke-offentlig annen veggrunn - grøntareal.

6.3.3.5 Kollektivholdeplasser

Kollektivholdeplassene er regulert på eksisterende bussholdeplasser. Selve bussholdeplassene er regulert i henhold til N100 krav 4.3.3.2-2.

6.3.3.6 Parkeringsplasser

Disse arealene omfatter både eksisterende og nye parkeringsplasser. Planen legger til rette for to nye parkeringsplasser, PP3 og PP4.

6.3.4 Grønnstruktur

6.3.4.1 Blå/grønnstruktur

Dette er arealer som i det vesentlige består av gressplen i dag. Planen legger til rette for at disse arealene kan inngå i overvannshåndteringen. På det ene arealet avsatt til blå/grønnstruktur, legges det også til rette for forstøtningsmur.

6.3.5 Oversikt over hensynssoner

Hensynssoner

§12-6 - Hensynssoner	Areal (daa)
140 - Frisikt (4)	0,1
190 - Andre sikringssoner	14,2
370 - Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)	4,1
Sum areal denne kategori:	18,3
Totalt alle kategorier:	18,3

6.3.5.1 Frisikt

Denne sonen skal sikre frisikt. Frisiktsonen er ikke tatt med på arealer avsatt til vei eller fortau.

6.3.5.2 Andre sikringssoner

Denne sonen er tatt med på grunn av tunnelen under. Statens vegvesen har bedt om at det blir regulert en sone med radius på 50 meter rundt tunnelveggen. I kartet har vi lagt til grunn en sideforskyvning på 50 meter av tunnelen, basert på en antatt avstand på 2 meter mellom SOSI veikant og innerkant tunnel. Arealet omfatter da noe mer enn en radius på 50 meter rundt tunnelveggen, men på grunn av terrenget, er avviket kun aktuelt på de siste meterne. En nøyaktig avgrensning mht. til terreng må tas i den enkelte sak.

6.3.5.3 Høyspenningsanlegg

Hensynssonen gjelder eksisterende høyspenningsledning i luften. Sonen er 30 meter bred, med ledningen i senter. Tiltak innenfor sonen krever tillatelse fra anleggseier.

6.3.6 Oversikt over bestemmelsesområder

Bestemmelsesområder

§12-7 - Bestemmelseområder	Areal (daa)
7 - Trafikkregulerende tiltak og parkeringsbestemmelser (4)	0,1
Sum areal denne kategori:	0,1
Totalt alle kategorier:	0,1

6.3.6.1 Trafikkregulerende tiltak

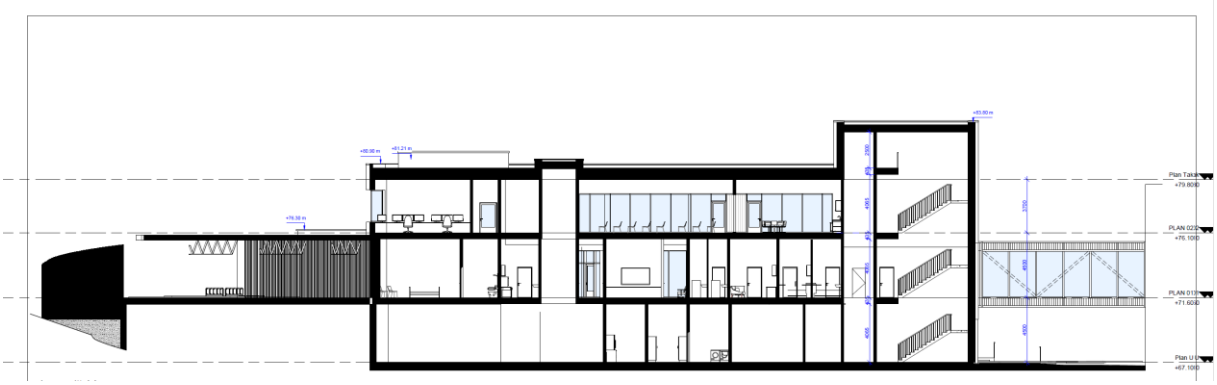
Bestemmelsesområdene gjelder opparbeidelse av gjennomgåendende fortau gjennom avkjørsler.

6.4 Bebyggelsens plassering og utforming

6.4.1 Bebyggelsens høyder og plassering

Den nye legevakten blir plassert langs tomtens østre grense, mellom eksisterende sykehjem og sykehus.

Gesimsen til den nye legevakten er generelt ca. på kote +81 (ca. 1 meter over eksisterende sykehjem), men et trapperom går over denne gesimsen for å gi tilgang til takflaten. Høyeste gesims er derfor på ca. kote +84. For å gi litt margin er det regulert en generell maksgesims på kote +82, med mulighet for trapperom opp til kote +85.



6.4.2 Arbeidsplasser, antall m² BRA

Legevakten vil ha ca. 40 ansatte totalt, med en normal maksbelastning på 12 personer på jobb om gangen. I samtidskonflikt (ved vaktskifte) vil det være opptil 24 ansatte totalt.

Eksisterende Peer Gynt sykehjem har i dag ca. 150 ansatte. Virksomhetsleder opplyser om at det ved samtidskonflikt (ved vaktskifte) ofte er 70 ansatte på jobb samtidig.

Den nye legevakten får et bruksareal på ca. 2 000 m^2. Eksisterende Peer Gynt sykehjem har et bruksareal på ca. 6 000 m^2. Etter gjennomføring av planen vil eiendommen ha et bruksareal på ca. 8 000 m^2.

6.5 Utforming

Den nye legevakten er et tilbygg til eksisterende sykehjem som er knyttet til dette med en bro over til sykehjemmets 2. etasje. Den nye bebyggelsen er plassert på sykehjemmets østlige side og ligger som en fløy mot syd.

Bebyggelsens volum og høyder er tilpasset øvrig bebyggelse i området. Den nye legevakten utgjør 3 etasjer, der legevaktens kjeller/sokkeletasje tilsvarer sykehjemmets 1. etasje. Legevakten er slik sett plassert ca. en etasje over sykehjemmet slik at legevaktens 1. etasje sammenfaller med sykehjemmets 2. etasje. Bakgrunnen for denne plasseringen er å tilpasse bebyggelsen til de naturlige terrengformasjonene og begrense inngrep i terrenget. Dette grepet er valgt ut fra hensynet til landskapet og hensynet til tunnelen under planområdet.

Den nye legevakten vil videre bli liggende som en støybarriere mot E6 slik at det eksisterende sykehjemmet blir noe mer skjermet mot støy enn i dagens situasjon. Solstudien viser at uteområder og omkringliggende bebyggelse i liten grad blir berørt av den nye legevakten med hensyn til sol.

Fra omkringliggende bebyggelse vil den nye legevakten bli lite synlig, men fra den sydvestlige fasaden til det eksisterende sykehuset vil den bli godt synlig. Den nye bebyggelsen er imidlertid plassert godt unna denne fasaden til sykehuset. På det minste er det ca. 16 meter mellom bygningene.

6.6 Parkering

Det planlegges biloppstillingsplasser fordelt på totalt 4 parkeringsplasser, hvor 2 av plassene er eksisterende parkeringsplasser (PP1 og PP2). På formålet «HOM» ved kjeller-/sokkeletasjen er det tillegg tilrettelagt for ansatteparkering som skal forbeholdes «leger i vakt». På eksisterende parkeringsplass for sykehjemmet (PP2), legges det opp til en utvidelse for å legge til rette for ansatteparkering. Utenfor inngangspartiet til den nye legevakten, planlegges det bruks-/besøksparkering i tilknytning til atkomstveien (PP3). På PP4 er det planlagt ansatte- og/eller besøksparkering. Det planlegges ingen begrensning på antall tjenestebiler. I dag har legevakten 1 tjenestebil. I samråd med legevakten har prosjektet ivaretatt oppstillingsplass til 2 tjenestebiler. Ettersom reguleringsplanen ikke legger begrensning på antall tjenestebiler, kan antall tjenestebiler økes i framtiden ved behov.

Virksomhetsleder på legevakten informerer om at det i gjennomsnitt kommer 68 pasienter hver dag (døgn). Dette gir et gjennomsnitt på underkant av 3 pasienter per time. Noen av disse kommer med sykebil, og noen kommer med taxi eller kollektivtransport. Virksomhetsleder informerer videre om at aller fleste kommer på kvelden og i jul/påske.

Det er planlagt 7 biloppstillingsplasser for besøkende i tillegg til HC-plasser og drop-off-plass. Vi anser dette som tilstrekkelig for de absolutt fleste besøksscenarier for legevakten.

Antall parkeringsplasser på PP1 og PP2 skal være tilstrekkelig for Peer Gynt sykehjem. På PP4 legges det til rette for 24 nye parkeringsplasser. Dette er tilstrekkelig for den nye legevakten.

6.7 Sykkelparkering

Det er planlagt sykkelparkering for ansatte i kjelleren/sokkeletasjen til det nye legevaktsbygget. Sykkelparkering for besøkende er planlagt nær inngangspartiet til den nye legevakten. Det stilles minstekrav til antall og krav om takoverbygg for sykkelplasser.

6.8 Trafikkløsning

6.8.1 Kjøreatkomst

Den nye legevakten har én atkomst fra øst via eksisterende vei mellom sykehuset og sykehjemmet. Denne atkomsten er for varelevering, renovasjon og for noen ansatte og noen tjenestebiler. Utover denne atkomsten har to alternativer blitt vurdert som hovedatkomst til legevakten.

Det ene alternativet som vi har sett på kombinerer eksisterende atkomst for sykehjemmet med den nye atkomsten til legevakten slik at det ikke blir noen ny avkjørsel til Peer Gynts vei (alternativ B). Det andre alternativet (alternativ C) legger opp til en ny avkjørsel med egen vei til legevakten.

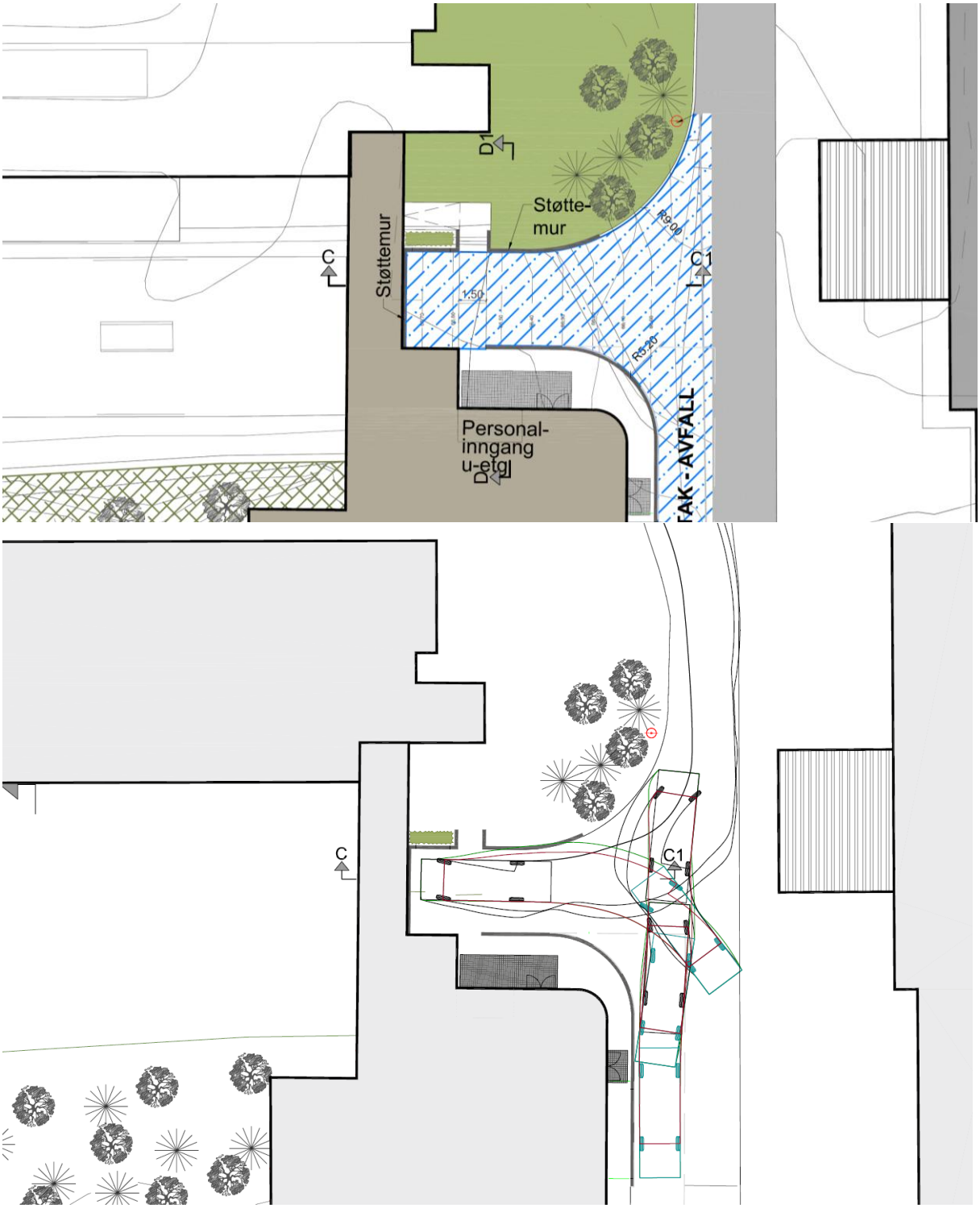
Vegmyndigheten i kommunen har anbefalt alternativet med én avkjørsel, men dette alternativet vil medføre større landskapspåvirkning enn alternativet med en ny avkjørsel som kun vil tjene legevakten. Planavdelingen har, etter en samlet vurdering, besluttet å gå videre med alternativ C. Dersom det før vedtak skulle vise seg at alternativ B er bedre, så vil reguleringsplanen vedtas med alternativ B.

6.8.2 Varelevering og renovasjon

Atkomst og vendhammer for avfallshenting er avklart med leverandør av renovasjonstjenester. Det legges til rette for innendørs avfallsrom langs kjeller/sokkelfasaden mot denne vendhammeren.

Varelevering vil også bli foretatt på dette stedet. Området er ikke regulert inn i kart, slik at nøyaktig plassering ikke bestemmes i reguleringsplanen.

Biloppstillingsplassen er planlagt som en snuhammer med geometri basert på dimensjonerende kjøretøy.



6.8.3 Tilgjengelighet for gående og syklende

Det legges til rette for nye fortau på øst- og vestsiden av Peer Gynts vei. Disse fortauene knyttes til fortau/gangvei inn til legevakten og til ny tursti gjennom området. Fortauene vil være sammenhengende mellom nærmeste bussholdeplass og den nye legevakten.

Det vil også ses på muligheten for å lage en tilknytning mellom eksisterende uteoppholdsareal for Peer Gynt sykehjem og den nye turstien.

6.8.4 Felles atkomstveger, eiendomsforhold

Det reguleres inn ny atkomst for ny legevakt. I tillegg skal det sikres privatrettslig vegrett til bruk av eksisterende vei mellom ny sykehjemmet og sykehuset, slik at ny legevakt også kan ha kjøreatkomst til kjeller/sokkeletasje fra østsiden.

Planen legger til rette for å oppgradere avkjørselen til PP2.

Eksisterende avkjørsel ved eksisterende parkeringsplass nord for sykehjemmet er lagt inn med pil.

6.9 Universell utforming

Universell utforming ivaretas av TEK.

6.10 Overvannshåndtering

Overvann håndteres gjennom infiltrasjon og fordrøyning. Kommunen har stilt krav om at 100-årsnedbør fordrøyes. Det er derfor behov for å fordrøye 228 m^3, som kan fordeles på tak, blågrønt areal, fordrøyningsmagasin og grøft langs ny atkomstvei.

Det vil bli behov for en grøft langs ny atkomstvei og fordrøyningsmagasin i tillegg til fordrøyning på tak. Reguleringsplanen stiller krav om etablering av tilstrekkelig fordrøyning.

Endelig prosjektering av det samlede fordrøyningsanlegget tas i forbindelse med byggesaken.

6.11 Grunnforhold

Det vises til beskrivelsen av grunnforhold i kapittel 5. Gjennomføring av planen medfører ingen endring av grunnforholdene utover fundamentering av tiltak.

6.12 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

Uønsket hendelse	Tiltak for å redusere risiko	Avbøtende tiltak i plan
Nr. 1 Redusert framkommelighet pga. snø og is	Legge til rette for tilstrekkelig areal til snølagring for nye veier og fortau innenfor planområdet.	Tilstrekkelige arealer er lagt inn i planforslaget.
Nr. 2 Redusert framkommelighet / skader grunnet overvann	Sørge for at overvann håndteres på forsvarlig måte gjennom infiltrering, fordøying og at det ledes til flomveier. Dette sikres i kart og bestemmelser.	Håndtering av overvann er sikret i bestemmelser.
Nr. 3 Ødelagt tunnel	- Sprenging må ikke overskride grenseverdier for vibrasjon og rystelse. Utarbeidelser av prosedyre mht. sprenging av TE i samråd med geolog, og bruk av riktig mengde salve. Vannførende sprekker skal kartlegges etter sprenging	Hensynet til tunnelen er ivaretatt gjennom hensynssone med tilhørende bestemmelse samt valget om å gå videre med alternativ C.

	og tettes ved behov. - Tilstandsregistrering av bergsikring før og etter sprenging. Sprenging innenfor grenseverdier for vibrasjoner. Installering av rystelsesmålere for overvåkning i tunnelen - Legge inn bestemmelser i plan i henhold til Statens vegvesen sitt krav. - Få særskilt tillatelse fra Statens vegvesen før tiltaket gjennomføres	

7 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

7.1 Overordnede planer

I kommuneplanens arealdel og i gjeldende regulering, er hele eiendommen avsatt til formål offentlig eller privat tjenesteyting. I dette forslaget foreslås det imidlertid å detaljere bruken i langt større grad. Vi anser likevel dette forslaget for å være i samsvar med både kommuneplanens arealdel og gjeldende regulering.

Reguleringsplanen følger også opp statlige planretningslinjer og regional plan, og det legges til rette for økt tilgjengelighet og sikring av kartlagt turområde.

7.1.1 Overvann

Planforslaget legger til rette for håndtering av overvann, slik at overvannshåndteringen blir langt bedre etter gjennomføringen av planen sammenlignet med dagens situasjon.

7.1.2 Trafikk

Det er laget et trafikknotat som beskriver planens konsekvenser for trafikk i området. Vi bemerker dette notatet er svært konservativt, og at det trolig overvurderer økningen av biltrafikk ettersom den også i framtiden legger til grunn tilsvarende trafikkbelastning fra de lokalene der legevakten er nå. Dette er en plausibel prognose, men det er mer sannsynlig at trafikkbelastningen fra disse lokalene reduseres sammenlignet med dagens situasjon.

Vi vurderer etter dette at gjennomføringen av denne planen ikke får betydelige konsekvenser for trafikken på Tigerplassen.

7.1.3 Lokalisering av arbeidsplasser

Det kan diskuteres om planen er i samsvar med ABC-prinsippet om lokalisering av arbeidsplasser. Vi vurderer likevel at plasseringen er hensiktsmessig ut fra eksisterende bruk i området og tilgjengeligheten fra alle berørte kommuner. Slik sett mener vi at planen følger opp hensynene bak ABC-prinsippet.

7.1.4 Høyder
Overordnet plan legger ingen begrensninger på høyden. Regulerte høyder samsvarer med eksisterende byggehøyder i området.

7.1.5 Utnyttelse
Overordnet plan legger ingen begrensninger på utnyttelsen. Planen legger til rette for 75 % BYA innenfor byggeformålet. Utnyttelsen blir langt mindre hvis man legger hele eiendommen til grunn. Utnyttelsen er i samsvar med området for øvrig.

7.2 Stedsutvikling
Området har en variert karakter med både urbane og naturlige elementer. Bebyggelsen består av en blanding av helse- og omsorgsbygninger og boliger.

Planen viderefører den etablerte bruken på området. Videre må det antas at området kommer til å bli benyttet til helse- og omsorgsinstitusjoner i overskuelig framtid. Planen viderefører også det kartlagte friluftsområdet som friområde. Utbyggingen vil i noen grad berøre dette området, men dette området er avsatt til byggeformål i dag. Ettersom hele eiendommen er avsatt til byggeformål i både gjeldende regulering og i kommuneplanens arealdel, medfører denne reguleringsplanen en positiv sikring av friområder.

7.3 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi
Det er ikke registrert noen kulturminner på eiendommen.

Det er lagt til en bestemmelse knytte til automatisk fredede kulturminner.

7.4 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven
§ 8 (kunnskapsgrunnlaget)
Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

> Forslagsstillers vurdering:
> På eiendommen er det kun registrert fremmedarter og én ansvarsart i «Naturbase kart». Det er lagt inn bestemmelse om håndtering av fremmedarter og ivaretagelse av ansvarsarten. På bakgrunn av forholdene på stedet er det ikke funnet grunn til å foreta ytterligere kartlegging. Kunnskapsgrunnlaget anses som tilstrekkelig å for å treffe beslutning i saken.

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

> Forslagsstillers vurdering:
> Vi viser til vurderingen av § 8. Tiltaket anses ikke for å medføre risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet.

§ 10 (økosystemtilnærming og samlet belastning)
En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

> Forslagsstillers vurdering:
> Reguleringsplanen legger til rette for et nytt tiltak i umiddelbar nærhet til eksisterende bebyggelse. Vi viser til vurderingen av § 8. Tiltaket anses ikke for å medføre betydelig påvirkning på økosystemet.

§ 11 (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)
Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

> Forslagsstillers vurdering:
> Vi viser til vurderingen av § 8. Det er lagt inn bestemmelser som sørger for at tiltakshaver bærer kostnaden for å ivareta kjente arter av nasjonal forvaltningsinteresse.

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

> Forslagsstillers vurdering:
> Vi viser til vurdering av § 8. Det er stilt krav om ivaretakelse av arter av nasjonal forvaltningsinteresse. Gjennomføring av planen vil ha svært begrenset betydning for arealene utenfor bygge- og anleggsområdene.

7.5 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk

Langs den sydlige delen av planområdet er det et kartlagt friluftsområde og en eksisterende turvei. Gjennomføring av planen vil påvirke den eksisterende turveien, og vil i noen grad berøre det kartlagte friluftsområdet. Gjennomføring av planen krever at turveien legges om slik at funksjonen som friluftsområde/turdrag opprettholdes.

Planen reduserer «naturlig» areal i noen grad, men endrer formålet fra byggeformål til friområde på det resterende.

7.6 Kollektivtrafikk

Gjennomføring av planen vil ha liten påvirkning på kollektivtrafikken. Det blir ikke mange ansatte på den nye legevakten, og det er ikke trolig at brukere av legevakten vil benytte kollektivtransport i stor utstrekning. Det legges imidlertid til rette for nye fortau mellom eksisterende bussholdeplasser og den nye legevakten slik at både ansatte og brukere kan benytte seg av kollektivtilbudet.

7.7 Myke trafikanter

Myke trafikanter er ivaretatt gjennom forlengelse av eksisterende fortau samt krav om gjennomføring av nye fortau. Atkomsten til legevakten skiller myke og harde trafikanter, slik at risiko for ulykker reduseres.

7.8 Miljøforhold

7.8.1 Støy

Gjennomføring av planen medfører ingen økning av støy utover anleggsarbeidene.

I støynotatet er det lagt til grunn at legevakten er støyfølsom bebyggelse. Bakgrunnen for det er at T-1442 beskriver helsebygg som støyfølsom bebyggelse. Følgende går likevel fram av retningslinjen:

> *Ved planlegging av helsebygg for korttidsopphold, som sykehus og rehabiliteringsavdelinger bør det sikres en stille side av bygget hvor flest mulig pasientrom kan etableres. For alle helsebygg bør det i tillegg sikres et uteoppholdsareal som tilfredsstiller grenseverdiene i tabell 2. Fordi beboere og pasienter i helsebygg ofte er lite mobile bør det prioriteres at det stille uteoppholdsarealet er lett tilgjengelig. For denne gruppen bør det i tillegg til uteoppholdsareal på bakkeplan være stille egnede uteoppholdsareal tilknyttet hver etasje.*

Begrepet «helsebygg for korttidsopphold» er imidlertid ytterligere definert i veiledningen til retningslinjen (M-2061):

> *Med helsebygg for korttidsopphold menes helsebygg med beboere som kun vil oppholde seg i helsebygget i en kortere periode, i forbindelse med kortvarig sykdom eller rekonvalesens.*

Ettersom den aktuelle legevakten ikke har «beboere», så legger vi til grunn at den ikke utgjør støyfølsom bebyggelse, slik at det ikke er særskilte støyhensyn å ivareta for den nye bebyggelsen.

Støynotatet viser imidlertid at den nye legevakten vil kunne ha en viss skjermende effekt for støyen fra E6. Dette vil gi en stille side og støyskjermede utearealer og vil videre kunne medføre en liten forbedring av støyen på eksisterende sykehjem.

Bygge- og anleggsarbeidene vil likevel medføre noe ekstra støy i byggeperioden. Ettersom nye bygge- og anleggstiltak er planlagt over eksisterende tunnel, har man under prosjekteringen hatt for øye å begrense behovet for inngrep i eksisterende terreng. Dette medfører igjen at det ikke skal sprenges innenfor området og at pigging av fjell er forsøkt begrenset så mye som mulig. Støyen fra bygge- og anleggsfasen vil derfor trolig være mindre enn for mange sammenlignbare prosjekter.

Det er videre tatt med bestemmelse om anleggsstøy for å ivareta støyhensynet for sykehjemmet.

7.8.2 Luftkvalitet

Tiltakene etter planen medfører ingen luftforurensning i seg selv.

Vi viser til beskrivelsen av luftforurensning i kapittel 5 og til luftforurensningsnotatet. I dette notatet er det også lagt til grunn at legevakten vil være følsom for luftforurensning. I

retningslinje T-1520 er «helseinstitusjoner» definert som bebyggelse som er følsom for luftforurensning. «Helseinstitusjoner» er videre definert på følgende måte:

> ***Helseinstitusjoner:***
> *Med helseinstitusjon menes en institusjon for helse, pleie eller omsorg, for eksempel sykehus, sykehjem, omsorgsbolig.*

Vi kan se at eksemplene som listes opp er institusjoner for/med beboere. Det er derfor grunn til å anta at definisjonen av «helseinstitusjoner» er sammenfallende med definisjonen i T-1442, med den følge at en ordinær legevakt faller utenfor begrepet. Det må uansett være klart at en legevakt, der brukere oppholder seg maksimalt noen timer, er langt mindre følsom for luftforurensning enn helseinstitusjoner der mennesker bor i lengre eller kortere perioder.

Luftkvalitetsnotatet lister opp en rekke forslag til tiltak som kan gjennomføres for å bedre luftkvaliteten. En rekke av disse tiltakene er knyttet til TEK17 og gjelder prosjekteringen. Disse omtales ikke nærmere her.

Notatet forslår videre at følgende tiltak kan være aktuelle:

- Utarbeide transportplan (massetransport mm.) for kjøring til og fra anlegget og inne på byggeplassen. Transportplanen bør inneholde forslag til avbøtende tiltak. Dette kan være relativt enkle tiltak, eksempelvis hjulvask, rengjøring av veier og tildekking av masser [3].

- Stille utslippskrav til maskinparken og lastebiler som skal inn og ut.

- Gjennomføre effektive tiltak for å redusere støvutslipp fra all støvende aktivitet som for eksempel gjennom vasking av maskiner og hjul før utkjøring på vei, støvavsug med rensing og påsprøyting av vann [6].

Vi foreslår at disse forholdene komprimeres i følgende generelle bestemmelse:

«Byggherre skal sørge for at bygge- og anleggsarbeidene ikke medfører urimelig sjenanse for omgivelsene i form av støv, og forurensning. Ved behov skal masser som er egnet til å støve tildekkes når de ikke brukes/flyttes, og ved behov skal veier som ikke er anlagt med fast dekke sprøytes med vann.»

7.9 Folkehelse og levekår

Selve tiltaket som planen legger til rette for er en viktig del av å fremme folkehelse. Det legges videre til rette for utvidelse av fortau, noe som i noen grad også kan bidra til å fremme folkehelse og gode levekår.

Gjennomføring av planen vil berøre eksisterende turvei i området og medføre beslag av noe ubebygget grunn som i dag kan benyttes til rekreasjon. Dette er en negativ konsekvens med hensyn til folkehelse og levekår. Planen legger likevel opp til at turveien må erstattes, og det eksisterende skogarealet, som i dag er regulert til tjenesteyting, blir satt av til friområde. Detter bidrar til å veie opp for de negative konsekvensene av planen.

7.10 Barns interesser

Naturområdene i planområdet vurderes ikke å ha stor betydning for barns interesser ettersom tilsvarende naturområder finnes nærmere boligene. Naturområdene innenfor planområdet er videre avsatt til byggeformål i dag, og dette planforslaget foreslår å sette av mesteparten av disse arealene til et formål som forhindrer bebyggelse og forutsetter allmennhetens tilgang. Denne reguleringsplanen bidrar slik sett til å sikre allmennhetens, inkludert barns, interesser innenfor planområdet.

Vi kan ikke se at reguleringsplanen har betydning for barns interesser utover dette.

7.11 Solforhold

Det er utarbeidet en solstudie som viser at den nye legevakten i liten grad påvirker solforholdene på eksisterende sykehjem. Bygget vil imidlertid påvirke solforholdene for deler av eksisterende sykehus når solen står lavt på himmelen i vest. Dette betyr at skyggeeffekten vil være aktuell sent på kvelden eller i vinterhalvåret. Endringen fra dagens situasjon er imidlertid ikke stor ettersom eksisterende sykehjem langt på vei vil ha den samme effekten på disse tidene. Den største endringen fra dagens situasjon er midt på vinteren når solen går ned tidligere (se soldiagram for 21. desember kl. 15.00).

7.12 Brann

Vannledningen til området dekker behovet for slokkevann. Det stilles krav om utplassering av brannhydranter i henhold til MIB sine anbefalinger.

Bygningen går over 3 etasjer og har utgang til bakkeplan fra underetasje og fra 1. etasje. I 2. etasje er det planlagt en balkong hvor avstanden ned til terreng er under 5 meter. Rømning er etter dette ivaretatt. Bebyggelsen er likevel planlagt med dobbelt trapperom mellom 2. og 1. etasje, noe som også tilfredsstiller kravene til rømning. Som følge av disse forholdene er det ikke behov for rømning via brannbil/stige.

Det er tilstrekkelig plass til oppstilling av brannbil både på legevaktens vestlige og østlige side. Videre er atkomstveier prosjektert etter geometrikrav fra MIB.

7.13 Universell utforming

Bebyggelsen og tilhørende anlegg er planlagt med universell utforming i henhold til TEK17.

7.14 Energibehov – energiforbruk og klimamessige forhold

Det stilles krav om at den nye bebyggelsen skal tilkobles fjernvarmeanlegg. Bebyggelsen prosjekteres i henhold til TEK17, med de konsekvenser det har for energiforbruk.

7.15 Grunnforhold

Det er utarbeidet en geoteknisk vurdering av områdestabiliteten som konkluderer med at områdestabiliteten er ivaretatt ettersom det er påvist fjell i dagen på tiltaksområdet. Det er også utarbeidet en geoteknisk vurdering av tiltakets påvirkning på tunnelen som konkluderer med at tiltak som øker last på berggrunnen må dimensjoneres og prosjekteres slikt at de viser at de har neglisjerbar negativ påvirkning på tunnelen.

Prosjekteringen er videre gjennomført etter dialog med Statens vegvesen om konsekvensene for tunnelen. I tillegg er det behov for en særskilt tillatelse fra Statens vegvesen før gjennomføring av tiltaket.

Det kan etter dette legges til grunn at gjennomføring av planen ikke vil skade tunnelen.

7.16 ROS

Resultatene av ROS-analysen viser følgende:

Tabell 4 Mulige risikoer for konsekvenstype Liv og helse:

	Konsekvenser for liv og helse			
Sannsynlig-het		Store	Middels	små
	Høy			
	Middels			
	Lav			1, 2, 3

Tabell 5 Mulige risikoer for konsekvenstype stabilitet:

	Konsekvenser for stabilitet			
Sannsynlig-het		Store	Middels	små
	Høy			
	Middels			
	Lav			1, 2, 3

Tabell 6 Mulige risikoer for konsekvenstype materielle verdier:

	Konsekvenser for materielle verdier			
Sannsynlig-het		Store	Middels	små
	Høy			
	Middels			
	Lav		3	1, 2

Etter oppfølging av de relevante forholdene gjennom kart og bestemmelser, vurderer vi at konsekvensene av mulige uønskede hendelser gjør det forsvarlig å vedta planen.

7.17 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Legevakten i seg selv krever finansiering, og kommunen vil være delaktig i denne finansieringen. Kommunens administrasjon har videre stilt krav om utvidelse av fortau, og gjennomføring av denne infrastrukturen vil også medføre finansieringsbehov fra kommunens side, muligens også i form av grunnerverv.

7.18 Konsekvenser for næringsinteresser

Reguleringsplanen har ingen nevneverdige konsekvenser for næringsinteresser.

7.19 Avveining av virkninger

Vi vurderer at reguleringsplanen i det vesentlige vil forbedre situasjonen i området. Gjennomføring av reguleringsplanen vil bidra til bedre håndtering av overvann, redusert støy for sykehjemmet (med unntak av bygge- og anleggsperioden) og nye fortau. Utbyggingen vil likevel berøre en tursti og et skogområde nær et kartlagt friluftsområde. Reguleringsplanen stiller imidlertid krav om at turstien legges om, og den delen av skogområdet som ikke blir berørt av tiltaket blir avsatt til friområde i stedet for tjenesteyting. Etter denne

reguleringsplanen blir derfor ivaretagelsen av skogområdet og allmennhetens tilgang til det kartlagte friluftsområdet styrket sammenlignet med dagens plansituasjon. Vi mener at dette veier opp for den ulempen som tiltaket medfører for dette området.

8 Innkomne innspill

8.1 Carl Sibberns veg borettslag

Carl Sibberns veg borettslag støtter byggingen av ny legevakt og utvidelse av sykehjemmet, samt anleggelse av fortau. Borettslaget ønsker en revisjon av den økonomiske belastningen for bruk av veigrunnen. De foreslår også en justering av plangrensen for å muliggjøre fremtidig utvidelse av parkeringsareal, og de ønsker å opprettholde turstien der den ligger i dag. Borettslaget avventer ytterligere detaljer om bygningsmassen.

Kommentar:

De økonomiske forholdene rundt festeavtale og bruk av veggrunn må tas direkte med riktig avdeling i kommunen. Kommunen har bekreftet at denne prosessen er i gang. Planavgrensningen i planforslaget er justert slik at den delen som borettslaget ønsker til utvidelse av parkeringsplass ikke er tatt med. Turstien blir berørt av tiltaket og må legges om. Ny tursti vil ligge i det samme området som i dag, og vi kan ikke se at endret plassering kan ha stor betydning for brukere av stien.

8.2 Elvia

Elvia gir opplysninger om ulike ledninger i området og hvilke regler som gjelder for disse.

Det bes om at man tar med planbestemmelse om følgende dersom man ikke regulerer inn konkret plass til nettstasjon:

- Nettstasjoner tillates oppført inntil 1 m fra eiendomsgrense
- Nettstasjoner tillates oppført også utenfor regulerte byggegrenser og kommer i tillegg til tillatt utnyttelsesgrad

Alternativt:

Nettstasjoner kan også etableres i egne rom i bygg. I tilfeller hvor effektbehovet er over 1250 A (ampere), er det krav om at nettstasjonen må etableres som rom i bygg. Størrelsen på rommet må være minimum 16 kvm og ingen vegg må være kortere enn 4 meter. Rommet må være i første etasje i bygget, og det stilles særskilte krav til direkte adkomst, utforming av rommet, ventilasjon m.v.

Til slutt informerer Elvia om at kostnader knyttet til flytting, nyanlegg og forsterkning «som hovedregel» må dekkes av tiltakshaver.

Kommentar:

Det er lagt inn faresone rundt eksisterende luftledning i området. Det er tatt med en bestemmelse om at tiltak innenfor sonen krever tillatelse fra anleggseier. Det er også tatt med en bestemmelse for å legge til rette for nettstasjoner.

8.3 DSB

DSB gjør rede for at det er Statsforvalteren som har det overordnede ansvaret «for å følge opp samfunnssikkerhet i planer» og ber om særskilt varsel dersom «det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken».

Kommentar:

Innspillet tas til orientering.

8.4 Østfold fylkeskommune

Fylkeskommunens innspill er knyttet til fire hovedtemaer.

- Samferdsel
    - Gående og syklende

      Ber om at "Plan for hovednett for sykkeltrafikk I Moss/Rygge" brukes I planarbeidet. Mener at det bør legges til rette for «mest mulig direkte» atkomst for gående og syklende og at det legges til rette for fotgjengere og syklister.
    - Trafikksikkerhet

      Påpeker at det er viktig at valgte løsninger ivaretar trafikksikkerhet og framkommelighet og at det utvikles et godt internt trafikksystem, også i anleggsperioden. Ber om at det sikres tilfredsstillende siktforhold og anbefaler at store kjøretøy (renovasjon/varelevering) ikke må manøvrere på arealer for gående og syklende.
    - Parkering

      Ber om at parkeringskrav for sykkel, inkludert kvalitative krav, fastsettes i bestemmelsene.
    - Støy og luft

      Forutsettes at retningslinjene T-1442 og T-1520 legges til grunn for arbeidet.
    - Rekkefølgekrav

      Foreslår bruk av rekkefølgekrav.
    - Trafikk

      Krever at det gjennomføres en trafikkvurdering som kartlegger hvilken betydning den foreslåtte arealbruken vil medføre.
- Hensynet til automatisk fredede kulturminner

  Ber om at følgende bestemmelse blir tatt med:

«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 Østfold fylkeskommune varsles, jf. Lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50, (Kulturminneloven) § 8.»

- Universell utforming

  Krever at planen ivaretar kravene til universell utforming.

- Barn og unges interesser i planleggingen og uteområder

  Anser det som sannsynlig at skogområdet benyttes til lek i dag og ber om at det avklares om området brukes av barn. Fylkeskommunen viser videre til forskrift med krav om erstatningsareal. Ber om at det legges til rette for gode og attraktive uteoppholdsarealer og anbefaler at «noe vegetasjon bevares» samt at eksisterende stier ivaretas.

  Kommentar:

  Peer Gynts vei er ikke en del av kommunens hovednett for sykkeltrafikk.

  Valgt trafikkløsning bidrar til å skille myke og harde trafikanter. Atkomst til varelevering/renovasjon er planlagt på en vei som det ikke er naturlig for brukere/besøkende å benytte (hverken for gående/syklende eller kjørende). Det vil være noe gangtrafikk på denne veien, men denne trafikken vil i det vesentlige bestå av ansatte i området. Planen legger til rette for nye fortau langs Peer Gynts vei samt nye fortau inn til den nye legevakten. Det er lagt inn siktlinjer med tilhørende frisiktsoner og bestemmelse.

  Det er lagt inn krav (både kvantitative og kvalitative) til sykkelparkering.

  Retningslinjene for støy og luftkvalitet er lagt til grunn for arbeidet. Som vedlegg til planen følger notat om støy og luftkvalitet. Disse forholdene er også beskrevet i planbeskrivelsen og sikret i bestemmelsene.

  Nødvendige rekkefølgekrav er inkludert i bestemmelsene.

  Det er laget et trafikknotat som beskriver planens konsekvenser for trafikk i området. Vi bemerker dette notatet er svært konservativt, og at det trolig overvurderer økningen av biltrafikk ettersom den også i framtiden legger til grunn tilsvarende trafikkbelastning fra de lokalene der legevakten er nå. Dette er en plausibel prognose, men det er mer sannsynlig at trafikkbelastningen fra disse lokalene reduseres sammenlignet med dagens situasjon.

  Det er tatt med bestemmelse om automatisk fredede kulturminner.

  Universell utforming er ivaretatt i TEK17. Planen legger til rette for utvikling som ivaretar universell utforming.

  Fylkeskommunen viser til rikspolitiske retningslinjer for barn og unge pkt. 5 første ledd bokstav d. Det er imidlertid tvilsomt at dette punktet kommer til anvendelse.

Eiendommen er avsatt til byggeformål i kommuneplanen og i gjeldende reguleringsplan. Denne planen medfører følgelig ikke omdisponering av «fellesareal eller friområde» eller «av uregulert areal». Vi kan heller ikke se at planen «fører til at de hensyn som er nevnt i punkt b (…) ikke blir oppfylt.» Det er uklart for oss om fylkeskommunen har tatt stilling til dette. Når det er sagt, så foreslår vi å sette av store deler av de ubebygde arealene til et formål som forhindrer bebyggelse og forutsetter allmennhetens tilgang. Denne reguleringsplanen bidrar slik sett til å sikre allmennhetens, inkludert barns, interesser innenfor planområdet. Videre finnes det tilsvarende naturområder i umiddelbar nærhet til boligene i området.

8.5 MIB

MIB understreker viktigheten av at fremtidig bebyggelse tar hensyn til kravene for redning- og slokkeinnsats og ber om at det innhentes informasjon om kriterier for atkomstvei og oppstillingsplass for brannvesenets kjøretøy, i tråd med veiledning til forskrift om tekniske krav til byggverk § 11-17. Videre viser MIB til veilederen på deres nettsider.

Det anbefales at planleggingen inkluderer bestemmelser for tilstrekkelig slokkevann, adkomstmuligheter og MIBs plassbehov for å sikre at disse forholdene ivaretas tidlig i prosjekteringsprosessen.

Kommentar:

Den nye legevakten er planlagt på en slik måte at den ikke krever redning fra stigebil. Det er tatt med bestemmelse og rekkefølgekrav om etablering av brannbiloppstillingsplasser samt brannhydranter.

8.6 NVE

NVE skriver at de vil prioritere konkrete innspill og uttalelser det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger.

Videre viser NVE til ulike veiledere som bør brukes i planarbeidet.

Til slutt informerer NVE om at de skal motta planen på høring dersom deres saksområde blir berørt.

Kommentar:

Innspillet tas til orientering.

8.7 Statens vegvesen

Innspillene fra Statens vegvesen er knyttet til tre hovedtemaer.

- Samferdsel
    - Gående og syklende
      Påpeker viktigheten av fokus på syklende og gående og henviser til «Nasjonal sykkelstrategi - Sats på sykkel!», «Plan for hovednett for sykkeltrafikk –

Moss/Rygge – 2019-2028», «Gåstrategi for Moss kommune 2023-2030» og «Nasjonal gåstrategi». Sistnevnte er utarbeidet av Statens vegvesen.

Videre krever de at det tas inn reguleringsbestemmelser som setter minimumskrav til antall sykkelparkeringsplasser, krav om plassering nært inngangsparti, krav til standard ved at plassene skal ha tak og at det skal være mulig å låse fast syklene. Det bør også tilrettelegges for lading av elsykler, jf. kommuneplanens arealdel for Moss 2021—2032, bestemmelse § 12 om parkering.

- Parkering
  Påpeker at det bør settes maksimaltall for antall parkeringsplasser, jf. kommuneplanens arealdel for Moss 2021—2032, bestemmelse § 12 om parkering.

- Kollektivtrafikk
  Ber om at det må utredes hvordan planområdet kan betjenes av kollektivtrafikk. Beskrivelsen bør også omfatte gangforbindelser og avstander til relevante stoppesteder.

- Støy og luft
  Forutsettes at retningslinjene T-1442 og T-1520 legges til grunn for arbeidet. Det vises også til veileder M-2061 samt kommuneplanens arealdel for Moss 2021—2032, bestemmelse § 13.2 om støy.

- Varelevering
  Ber om at løsninger for varelevering bør omtales i bestemmelsene eller vises i plan som del av kjøreareal eller parkeringsareal. Varemottak bør utformes slik at rygging og snuing kan skje utenfor offentlig veg.

- Trafikksikkerhet
  Anbefaler at alle offentlige trafikkarealer dimensjoneres etter Statens vegvesens håndbøker. De påpeker videre at det er viktig at valgte løsninger ivaretar trafikksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantgrupper og at det samtidig bør utvikles gode interne trafikksystem for å hindre farlige situasjoner. De tenker da spesielt på fri sikt i kryss og avkjørsler. Løsninger bør planlegges slik at store kjøretøy ikke trenger å rygge, og areal tiltenkt lekeplasser ikke bør plasseres i tilknytning til manøvreringsarealer for renovasjonskjøretøy eller parkeringsarealer som baserer seg på ryggende kjøretøy.

  Det vises til «Nasjonal transportplan 2022—2033» og «Trafikksikkerhetsplan for Moss og Rygge kommunner 2019-2023».

- Kryss og avkjørsler
  Videre krever de at kryss og avkjørsler bør utformes (geometri og sikt) iht. Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming (versjon 2023), kapittel 4.1. I tillegg bør det tas inn en bestemmelse om at det innenfor sikttrekanten ikke skal være sikthindringer (som for eksempel vegetasjon eller snø) som er høyere enn 0,5 m over kjørebanenivå. Enkeltstående trær, stolper og liknende kan stå innenfor sikttrekanten.

- Trafikkanalyse

Informerer om at det bør gjennomføres en trafikkanalyse for å utrede trafikale konsekvenser med tanke på dimensjonering og valg av løsninger. Analysen bør omfatte vurdering av trafikksikkerhet og trafikkavvikling i kryss og avkjørsler.

- Mosseporten tunnel
  Statens vegvesen påpeker at Mosseporten tunnel krysser under varslet planområde og at dette tunnelanlegget og nødvendig omkringliggende sikringssone må ivaretas på en tilfredsstillende måte i reguleringsplanen. Det innebærer at tunnelanlegget må sikres mot skade og at sikkerheten til trafikantene som ferdes i tunnelen, må ivaretas.

  Videre skriver Statens vegvesen at hensynssone «Andre sikringssoner (vegtunnel)» må legges inn i plankartet. Det skal gjelde en egen hensynssone for tunnelanlegget. I tillegg må det legges inn et tunneltverrsnitt i reguleringsbestemmelsene som viser hensynssonens utstrekning rundt tunnelen.

  Statens vegvesen foreslår en konkret tekst som skal inn i reguleringsbestemmelsene i planen. Den innehar også dokumentasjonskrav om tiltaksplan med risikovurdering; en ROS analyse som kommer i tillegg til ordinær ROS-analyse som utarbeides i alle plansaker. I tillegg kreves det tillatelse fra Statens vegvesen som skal foreligge før det kan gis rammetillatelse.

  Det opplyses videre om at det må beregnes en grenseverdi iht. til NS8141 ut fra tilstanden til berget og bergsikring ved tiltak som gir vibrasjoner som kan skade tunnelkonstruksjonen og/eller tekniske installasjoner i tunnelen. Det skal etableres vibrasjonsmålere i tunnelen som sørger for kontinuerlig måling i den aktuelle delen av anleggsperioden.

  Til slutt nevnes det at det må tas hensyn til Mosseporten frysehotell og forsvarets anlegg som ligger inni i fjellet ved tunnelen.

- Universell utforming
  Krever at planen ivaretar kravene til universell utforming.

  Kommentar:

  Peer Gynts vei er ikke en del av kommunens hovednett for sykkeltrafikk. Planen legger til rette for nye fortau langs Peer Gynts vei samt nye fortau inn til den nye legevakten.

  Det er lagt inn krav (både kvantitative og kvalitative) til sykkelparkering.

  Innenfor byggeformålet er det tatt inn maksimumskrav på antall biloppstillingsplasser, med unntak av biloppstillingsplasser for tjenestebiler. For øvrig følger det et implisitt maksimumskrav ut fra områdene avsatt til parkeringsplasser ettersom det ikke er tillatt med biloppstillingsplasser utenfor disse områdene. Innenfor disse formålene settes det imidlertid ikke maksimumskrav til biloppstillingsplasser.

  Planområdet ligger nærme eksisterende bussholdeplasser. Det legges til rette for nye fortau mellom eksisterende bussholdeplasser og den nye legevakten.

  Støy og luftkvalitet er beskrevet i planbeskrivelsen og ivaretatt i bestemmelsene.

Varelevering er beskrevet i planbeskrivelsen. Det vil ikke være behov for å rygge ut på offentlig vei.

Alle offentlige trafikkarealer er prosjektert etter Statens vegvesens håndbøker. Løsninger er planlagt slik at myke og harde trafikanter er atskilt og slik at store kjøretøy ikke trenger å rygge.

Avkjørsler er planlagt etter N100. Det er tegnet inn siktlinjer og sikttrekanter i plankartet. Det er også lagt til bestemmelse om sikttrekantene.

Tunnelen er ivaretatt slik Statens vegvesen ber om.

Universell utforming er ivaretatt av TEK17.

8.8 Statkraft

Statkraft informerer om at området i dag ligger innenfor konsesjonsområdet. De bekrefter at de ønsker å levere fjernvarme til prosjektet og i tillegg kan de sannsynligvis levere fjernkjøling. De påpeker videre at det er viktig at de kommer i tidlig dialog og blir holdt løpende informert om videre utvikling slik at fremdriften kan koordineres med kommunen og utbygger.

De supplerer med å skrive at de også kan tilby fjernvarme til varme/tørke i byggeprosessen. Dette vil erstatte alt fossilt brensel og redusere CO2 utslippet til et minimum.

De informerer til slutt om at anleggsbidrag beregnes for alle nye prosjekter og utgjør kundenes andel av kostnader for fremlegging av fjernvarme. Utbygger kan selv påvirke denne kostnaden basert på forhold som må avklares i god tid før prosjektstart slik som

- Plassering av tekniske rom.
- Føringsvei for fjernvarmerør.
- Fordeling av gravearbeider.
- Bruk av fjernvarme til all oppvarming, inkludert eventuelle baderom.

Kommentar:

Det er tatt med bestemmelse om tilknytningsplikt. Bebyggelsen er videre prosjektert for tilknytning til fjernvarme.

8.9 Statsforvalteren

Statsforvalteren mener det er uheldig å bygge ned grøntarealer knyttet til helsehuset og at turveien sør i planområdet blir berørt. De påpeker videre at det ville være gunstig om man så på flere alternative utbyggingsalternativer på eiendommen. De poengterer at planen må sikre at uteområdene oppgraderes, og at det stilles rekkefølgekrav som sikrer at deler av turveien som blir berørt blir lagt om.

De krever videre at planen skal ivareta kravene til universell utforming.

Viktige planretningslinjer ramses opp på slutten:

- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018).
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014).
- Rikspolitiske retningslinjer for a˚ styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995).
- Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegging for 2024
- Overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde

Kommentar:
Ulike utbyggingsalternativer er vurdert, og det er ikke mulig å utvikle eiendommen med en ny legevakt uten at grøntarealer blir berørt. Dette har med Mosseportentunnelen å gjøre samt at det eksisterende sykehjemmet fortsatt skal fungere. Planen sikrer imidlertid det viktigste grøntområdet til det eksisterende sykehjemmet. Det er lagt til rette for oppgradering av uteområdene, men et annet viktig hensyn er at uteområdene skal være naturlige og at det naturlige terrenget bevares så langt som mulig.

Omlegging av turvegen, samt tilhørende sitteplasser, er sikret.