



KOMMUNEDELPLAN FETSUND SENTRUM



PLANBESKRIVELSE

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder	Utført av
0	2011-01-24	Opprinnelig utkast til planbeskrivelse	LTFOSL
1	2011-03-31	Revisjon etter Fet kommunes tilbakemeldinger	LTFOSL
2	2011-04-29	Revisjon etter tilbakemeldinger fra arbeidsgruppe og referansegruppe	AAFET



Modell over planområdet viser nåværende situasjon. Illustrasjonen er hentet fra 3D-modell for Fetsum.

INNHOOLD

1. INNLEDNING	4
1.1 Bakgrunn	4
1.2 Mål og hensikt	5
1.3 Planavgrensing	6
2. DAGENS SITUASJON	7
2.1 Generell innledning	7
2.2 Tematisk beskrivelse	7
2.2.1 Arealbruk	7
2.2.2 Vegsystemet	9
2.2.3 Parkering	10
2.2.4 Estetikk og byggeskikk	11
2.2.5 Kulturminner	11
2.2.6 Grønnstruktur, rekreasjon og møteplasser	11
2.2.7 Energi og klima	12
3. ØNSKER OM UTVIKLING	13
3.1 Generell innledning	13
3.1.1 Overordnede føringer	13
3.1.2 Befolkningens ønsker – medvirkningsprosessen	14
3.2 Tematisk beskrivelse	15
3.2.1 Arealbruk	15
3.2.2 Vegsystemet	15
3.2.3 Parkering	15
3.2.4 Estetikk og byggeskikk	16
3.2.5 Kulturminner	16
3.2.6 Grønnstruktur, rekreasjon og møteplasser	17
3.2.7 Energi og klima	18
4. FORSLAG TIL LØSNING	19
4.1 Generell beskrivelse av løsningsforslaget	19
4.2 Tematisk beskrivelse, inkl. konsekvenser	20
4.2.1 Planforslagets virkninger	20
4.2.2 Arealbruk	22
4.2.3 Vegsystemet	28
4.2.4 Estetikk og byggeskikk	30
4.2.5 Kulturminner	30
4.2.6 Grønnstruktur, rekreasjon og møteplasser	31
4.2.7 Energi og klima	31
5. ROS-ANALYSE	33
6. FORMINGSVEILEDER	35
6.1.1 Generelt om arkitektonisk kvalitet	35
6.1.2 Bolig- og næringsbebyggelse i sentrum	35
6.1.3 Sentrumsnære boligområder og konsentrert småhusbebyggelse	35
6.1.4 Universell utforming	36
7. GJENNOMFØRING	37

1. INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Gjennom de føringer som er gitt i kommuneplan for Fet skal Fetsund styrkes som kommunesenter gjennom sentrumsnær boligbygging og tilrettelegging for handel og øvrige sentrumsfunksjoner. Målet er å utvikle Fetsund sentrum til et sted flere mennesker ønsker å bo og oppholde seg. Dette ønsker en å oppnå ved å bygge opp under de kvalitetene Fetsund innehar og utvikle disse videre. På sikt vil dette skape en positiv utvikling i sentrum med større aktivitet og bedre bærekraft for næringslivet. Det vil samtidig bedre forutsetningene for et styrket kollektivtrafikktilbud.

Med grunnlag i kommuneplanen og gjeldende reguleringsplaner er det utarbeidet et forslag til kommunedelplan for Fetsund sentrum. Målet er at kommunedelplanen skal være et viktig planverktøy det skal være mulig å styre etter for å sikre en positiv utvikling i Fetsund.

Reguleringsplan for ny fv.279 fra Støvin til Fetsund sentrum ble lagt ut til offentlig ettersyn i desember 2010. Planlegging og realisering av denne vegforbindelsen er en viktig premisse for arbeidet med kommunedelplanen for Fetsund sentrum. Veggen medfører endringer i vegforbindelsene i Fetsund og åpner for en endring av trafikkbildet i sentrum.

Parallelt med oppstarten av arbeidet med kommunedelplanen, er det utført en trafikkanalyse for Fetsund sentrum med omland som influensområde. Trafikkanalysen utgjør en viktig del av plangrunnlaget ved utforming av kommunedelplanen.

Som utgangspunkt for arbeidet med kommunedelplanen har Fet kommune definert flere deltema som skal utredes. Disse temaene er i henhold til vedtatt planprogram og omfatter:

- Prinsipper for sentrumsutvikling, herunder arealutnytting, vei og parkering
- Grønnstruktur, lek, rekreasjon og møteplasser, herunder barn og unges interesser
- Bevaring og bruk av kulturminner i Fetsund
- Estetikk og byggeskikk i Fetsund
- Føringer for klima og energibruk
- Sykkelplasser for Fetsund tettstedsområde
- Risiko og sårbarhet, herunder identifisering av rasfare og flomsikring (ROS)

Temaene er utredet i separate rapporter; "Kommunedelplan Fetsund sentrum - Vedlegg til planbeskrivelse" omhandler de fem første deltemaene, mens det er utarbeidet separate rapporter for henholdsvis sykkelplan og ROS-analyse. Fet kommune har invitert innbyggerne i Fetsund til medvirkning i planarbeidet. Gjennom medvirkningsprosessen har alle innbyggere blitt invitert til å blant annet delta i gruppearbeid hvor en har diskutert de viktigste temaene som var definert i planprogrammet. Det ble deretter dannet en referansegruppe hvor lag og foreninger i Fetsund ble invitert til å delta med en eller to representanter. Referansegruppa har fått oversendt plangrunnlaget etter hvert som det er blitt utarbeidet og gitt tilbakemeldinger på dette i til sammen 3 møter. Medvirkningsprosessen har gitt kommunen viktige innspill i arbeidet med å utarbeide forslag til en kommunedelplan for Fetsund sentrum.

1.2 Mål og hensikt

Kommunestyret i Fet har vedtatt en visjon for kommunen som sier **”Sammen skaper vi trivsel og utvikling”**. I dette ligger et felles ansvar for å skape trivsel i en kommune som er en utpreget ”bo-kommune” – en trivsel som er en forutsetning for å få til en positiv utvikling, ikke minst kvalitetsmessig. For å lykkes med å skape en slik utvikling har kommunen vedtatt å styre etter åtte fokusområder:

- forbli en grønn kommune
- barn og unges oppvekstmiljø
- kultur
- skape et levende lokaldemokrati
- skape et levende samfunn
- levere tjenester med god kvalitet
- sine medarbeidere
- økonomi

Hensikten med valg av fokusområder er at den kommunale aktiviteten i stor grad skal konsentreres om utvikling og forbedring innenfor disse valgte områdene. Arbeidet med kommunedelplanen vil berøre flere av de åtte fokusområdene – om enn i ulik grad. Videre sier Kommuneplanen for 2007-2019: *”Fet kommune vil i planperioden ha ett senter i henhold til kriteriene i fylkesdelplanen Romerike, nemlig Fetsund som kommunesenter, kategori 2. I henhold til kriteriene i fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur er Fetsund et forvaltningsmessig kommunesenter, men samtidig et mindre handelssenter. Utfordringen må bli å styrke og utvikle disse sentrumsfunksjonene. Gitt fokuset på klima- og miljøsatsing i kommuneplanens samfunnsdel, er det viktig å fokusere på nærhet til kollektivtransport i den videre utviklingen av kommunen”* Med bakgrunn i disse overordnede målene er det definert et mål om at **”Fetsund sentrum skal framstå som et tydelig og attraktivt møtested for Fet-sokninger”**. For å nå dette målet, er det igjen definert delmål som sier at kommunedelplanen skal:

- tydelig markere sentrum i sentrum
- avsette areal til torg og park
- avgrense/konsentrere arealer for forretningsvirksomhet/tjenesteyting
- legge til rette for kulturaktiviteter i sentrum
- sikre arealer for nye boligområder nær sentrum
- fastlegge et overordnet grep for vei - og trafikk -system

Kommunedelplan for Fetsund sentrum skal gi forutsigbare rammebetingelser for videre utvikling og styrking av Fetsund som kommunesenter. Dette kan oppnås gjennom en sentrumsnær boligbygging og tilrettelegging for handel og øvrige sentrumsfunksjoner. En videreutvikling av stasjonsområdet er også en viktig faktor i denne utviklingen og – en utvikling som også har stor innvirkning på det totale trafikkbildet i Fetsund sentrum. I tillegg til at planen skal gi retningslinjer for den videre utbyggingen og skal den sikre robuste og langsiktige grenser mot de sentrumsnære jordbruksarealene. Ut over målene knyttet til arealutvikling i Fetsund sentrum er det viktig å ha fokus på barn og unges interesser. Suksesskriterier er å sørge for tilbud i nærområdet, gi trygge oppvekstkår og skape trivsel også for denne gruppen. Både som ledd i dette og som et overordnet mål er det viktig å sikre god tilgang til friområder.

1.3 Planavgrensing

Planområdet for utarbeiding av kommunedelplanen er vist i ortofotoet nedenfor, men kan grovt defineres med følgende avgrensing: Garderveien i vest, Engerveien i nord, Glomma i øst og rv.22 i sør.



Ortofotoet viser planområdets avgrensing med rød stiptet strek. Ortofotoet er orientert med nord opp.

2. DAGENS SITUASJON

2.1 Generell innledning

Dagens arealbruk gjenspeiler et sentrum som har vokst fram over tid. Den eldre sentrumsbebyggelsen har lagt premisser for utviklingen og har ført til et arealkrevende sentrumsområde. Eldre, arealkrevende næring er lokalisert side om side med eldre boligbebyggelse og nyere arealeffektiv næringsbebyggelse kombinert med boliger. Sentrum preges av store parkeringsarealer og en del "restarealer" som kan oppfattes som rotete og lite innbydende. Stasjonsparken er et grønt innslag i sentrum, men innbyr ikke til opphold og bruk. Utenfor sentrumsområdet har utviklingen vært styrt av jordbruksinteressene. Det er begrensede deler av eiendommene som er skilt ut for utbygging.

2.2 Tematisk beskrivelse

2.2.1 Arealbruk

Store deler av arealet innen planavgrensingen er i dag ubebygd – enten i form av jordbruksarealer eller til dels bratte, skogkledde skråninger. Bebyggelse forholder seg i all hovedsak til Gamle Fetveien/Faldalsveien, på flaten mellom Glomma og åsen i bakkant. Unntakene er boligfeltet langs Garderbakken/Haugerbakken og noe bebyggelse langs Garderveien. Dagens arealbruk omfatter følgende kategorier/formål:

- Jordbruk
- Skog
- Annen ubebygd fastmark
- Friområder
- Bolig, lav utnyttelse
- Bolig, høy utnyttelse
- Næring
- Tjenesteyting
- Verneområder



Illustrasjonen over er hentet fra 3D-modell for Fettsund. Viser Fettsund sentrum med Stasjonsstranda i forgrunnen.

Arealbruken er skjematisk skissert i kartet under. Alle områdene innenfor planavgrensingen kan betegnes som sentrumsnære. Som svært sentrumsnært regnes områder innenfor en radius på ca 300 m fra hjertet av sentrum, definert som Fetsund stasjon. Dette kan synes kort, men topografien virker inn på oppfattelsen av nært.

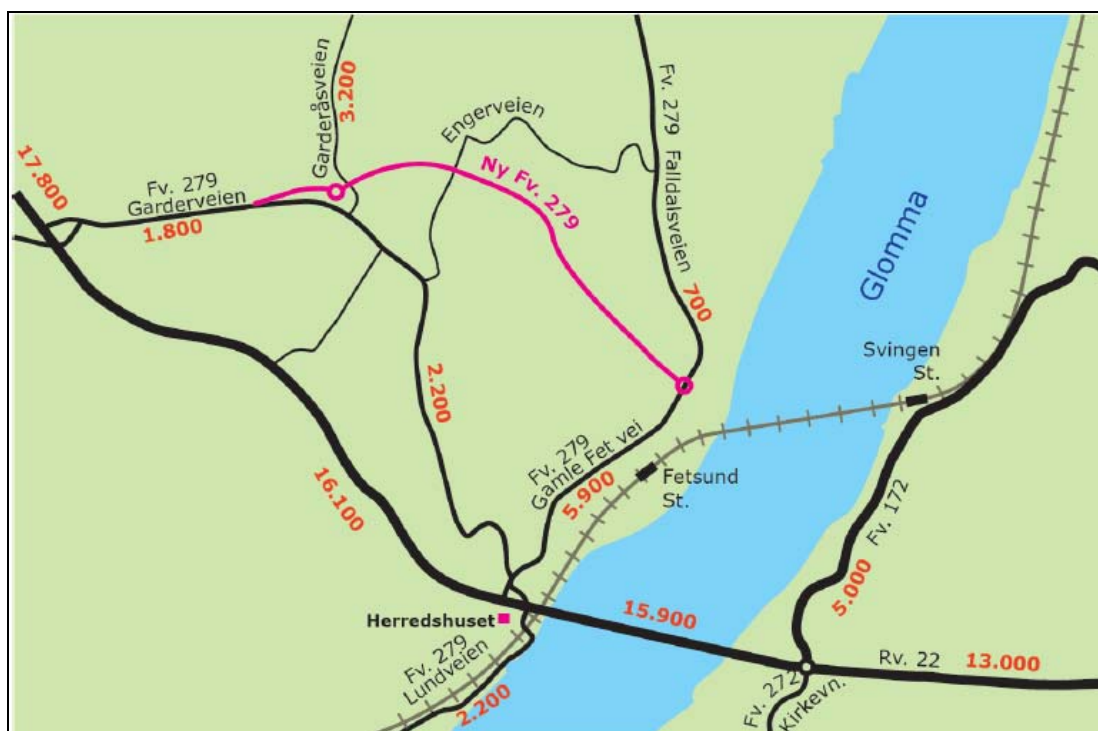


Kartet over viser dagens arealbruk innenfor planområdet.

2.2.2 Vegsystemet

□ Hovedvegssystem består av

- Rv22. Tungt trafikert riksveg av god standard, med parallell gang- og sykkelveg. 2-feltsvei med tidvis kapasitetsproblem, jfr. trafikkanalysen. Rv.22 er ikke gjenstand for vurderinger i denne planen.
- Gamle Fetvei/Faldalsveien. Gamle Fetvei er nylig oppgradert fra kryss med rv.22 og er av god standard herfra og ned til ny avkjøring til innfartsparkering ved Fetsund stasjon. Det er bygget gang- og sykkelvei langs veiens østside. Videre herfra er veien smal 2-feltsvei (uten midtstripe) og har ikke tilbud til gående og syklende. Kryssutforminger er til dels uklare og utflytende. Trafikkbelastningen er avtagende gjennom sentrum og svært lav nord for Fetsund brygge.
- Lundveien. Veien er utenfor planområdet, men er en av hovedforbindelsene ut av Fetsund sentrum og omtales derfor her. Viktig skolevei (mellom Nerdrum og Østersund ungdomsskole), samt viktig del av sykkelrute, jfr. 4.3.4. Smal 2-feltsvei uten tilbud til myke trafikanter.
- Garderveien. Omfattes av planområdet fra Engerveien til Fetsund sentrum. Smal 2-feltsvei av varierende standard. Nordre del har gang- og sykkelvei langs vest-siden, søndre del har ikke tilbud til myke trafikanter. Vegen har spesielt dårlig standard i søndre del, der veien er bratt, svingete og uoversiktlig.



Kartet over viser dagens hovedvegssystem med ÅDT-tall for dagens trafikkmengder. Trase for fremtidig fv.279 fra Støvin til Fetsund sentrum er tegnet inn med rosa strek.

□ Lokalvegssystem består av

- Garderåsvæien. Veien er hovedadkomst fra Garderveien til Garderåsen. Veien ligger utenfor planområdet.
- Engerveien. Hovedadkomst til boligområdet mellom Garderåsen og Fetsund. Vestre del oppfattes som særlig lokal og har standard som adkomstveg og ikke som samlevei. Østre del er svært bratt og svingete.

□ Mindre veger

- Boligveier og adkomstveier, herunder:
 - Garderbakken – til dels bratt, smal og svingete uten fortau.

- Haugerbakken – i hovedsak skiltet som gang- og sykkelveg med adkomst til boliger.

□ Veier i sentrumskjernen

- Gamle Fetvei/Faldalsveien
- Del av Garderbakken
- Øvrige veier – ”gatestruktur”

□ Mindre veger, gang- og sykkelveger

- Separat GS-veg langs rv.22 fra Gamle Fetvei mot Lillestrøm
- GS-veg adskilt med rekkverk langs rv.22 over Fetbrua
- GS-veg adskilt med rabatt langs Gamle Fetvei til Fetsund sentrum (adkomst til pendlerparkering)
- GS-veg langs Garderveien fra nord fram til Haugerbakken
- Gangbane langs jernbanebrua
- Delvis fortau i Fetsund sentrum
- Delvis fortau langs Lundveien

Standard og utforming av gang- og sykkelveger er svært varierende innenfor planområdet.

2.2.3 Parkering

Jfr. trafikkanalysen er det i overkant av 500 plasser i sentrum og ca 200 av disse er på den nylig etablerte innfartsparkeringen og er forutsatt benyttet av togreisende. I tillegg benyttes ca 50 plasser på begge sider av RIMI-gården av togreisende, selv om dette er plasser som (delvis) er skiltet for annet formål. Dette betyr at Fetsund sentrum kun har ca 250 tilgjengelige plasser for handlende, besøkende og ansatte. Av disse er ca 140 offentlige plasser. Tilgjengeligheten av HC-plasser er jfr. trafikkanalysen, tilstrekkelig i Fetsund sentrum. Plassene i tilknytning til innfartsparkeringen har særlig god kapasitet, mens de øvrige plassene spredt rundt i sentrum er mer benyttet. Videre konkluderer analysen med at i forhold til gjeldende parkeringsnorm og med dagens arealbruk, er det i dag en liten underdekning av p-plasser i sentrum. Inntrykket av underdekning forsterkes sannsynligvis av en sammenblanding av ulike brukergrupper, der pendlere benytter plasser som fortrinnsvis er beregnet til korttidsparkering. Som følge av dette og til dels parkeringsplasser med romslig areal, oppfattes hele sentrum som en stor p-plass. Dagens boligparkering foregår i all hovedsak innenfor egen eiendom. Boligeiendommer av nyere dato med høy utnyttelse har etablert parkering innenfor bygningsmassen (parkeringskjeller) som helt eller delvis dekker eiendommens behov for parkering.



På flyfotoet over er omfanget av offentlig tilgjengelige p-plasser i Fetsund forsøkt illustrert. Flere av plassene er ikke formelt etablert, men bare blitt til over tid. Illustrasjonen er hentet fra trafikkanalysen.

2.2.4 Estetikk og byggeskikk

Fetsund sentrum har blitt til over tid, og hver tid har sitt visuelle uttrykk. Det medfører at det i dag ikke er ett arkitektonisk uttrykk eller en bestemt tidsepoke som definerer Fetsunds byggeskikk og identitet. Det er derimot stor variasjon både i materialbruk, struktur, form og volum. Fetsund sentrum oppfattes imidlertid som åpent, og privatbilen preger gatebildet.

Mye av Fetsunds identitet er imidlertid knyttet til landskapet, og bebyggelsens plassering i landskapet varierer i ulike tidsepoker. Det omkringliggende kulturlandskapet, eksempelvis Glommas bredder bidrar til å myke opp gatebildet, og utgjør en betydelig ressurs for Fetsund som attraktivt sentrumsområde.

Fetsund sentrum består av en slette med en tilgrensende ås. Enkelte steder er denne overgangen veldig tydelig og eksponert, og på lang avstand ser man tydelig at dette er en jordbrukskommune med skog og åkre tett på sentrum.

2.2.5 Kulturminner

I Fetsund sentrum med omland er det flere historiske bygg og anlegg av betydning for stedsidentitet og lokal egenart. De historiske byggene og anleggene har imidlertid ulik formell status, og følgelig ulik grad av sikring. Fetsund lenser, stasjonsområdet med bygninger og Sparebua er SEFRAK registrerte kulturminner fredet etter kulturminneloven. Selve stasjonsbygningen inngår i tillegg i Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen samt Verneplan for jernbanebygninger fra 1997. Andre historiefortellende elementer som eksempelvis Vilberg Skanse og Herredshuset er ikke formelt sikret.

2.2.6 Grønnstruktur, rekreasjon og møteplasser

Fetsund tettsted omfatter relativt store landbruksarealer og har betydelige landskapsmessige kvaliteter. Glomma renner gjennom Fet og langs Fetsund sentrum, og tilfører tettstedet kvaliteter knyttet til biologisk mangfold, estetikk og rekreasjonsmuligheter. Innenfor de sentrumsnære landbruksområdene er det i dag skogsarealer, som har kvaliteter knyttet til rekreasjon, landskapskarakter og biologisk mangfold.

Det er få tilrettelagte rekreasjonsmuligheter i Fetsund sentrum, men Fetsunds beliggenhet ved Glomma og nærhet til skogsområder veier opp for dette. Tilgangen til Glomma fra sentrum er imidlertid svært begrenset og jernbanen utgjør en betydelig barriere. I dag er det bare én gangveiforbindelse fra sentrum til Glomma, og kontakten mellom sentrum og rekreasjonsområdene langs Glomma er derfor ikke så gode. Det går i dag en mye benyttet gruslagt gang- og sykkelvei langs Glomma, som starter i Fetsund sentrum ved Stasjonsstranda og fører fram til båthavna via Fetsund lenser.

De sentrumsnære skogsområdene inngår i dag i LNF-områder i kommuneplanen. Skogsområdene kan nås fra ulike deler av sentrum, men det er ikke lagt til rette for aktiv bruk gjennom eksempelvis universelt utformede og godt merkede adkomstveier.

Fetsund sentrum er omgitt av til dels store utmarksområder. Det er ikke etablert egne turstier som leder ut i marka, så tilgangen begrenses til eksisterende veger og gang- og sykkelveger som ikke nødvendigvis er etablert for dette formålet.

Det er få møteplasser i Fetsund sentrum i dag. Av tilrettelagte møteplasser nevnes den lille uteplassen ved inngangen til Rema. Videre finnes to kafeer med uteservering. I tillegg er Stasjonsstranda en viktig møteplass. Den har gresslette, strand og noen benker, og er en grønn og frodig møteplass om sommeren. Det er ingen møteplasser i form av lekeplasser eller ballplasser i sentrum.

2.2.7 Energi og klima

Dagens situasjon for dette temaet er beskrevet i Energi- og klimaplanen for Fet kommune (2011-2021). Her er det stasjonære energiforbruket i kommunen fordelt på energibærerne elektrisitet, petroleumsprodukter, gass og biobrensel, hvorav ca. 80 % dekkes av elektrisitet. Alternative energibærere som fjernvarme, storskala varmepumpe, spillvarme, biogass og avfall er ikke i aktiv bruk i Fetsund sentrum. Det antas at flere bygg og boliger har installert varmepumper, men det er ingen fullstendig oversikt over dette. I Fetsund sentrum er alle nye bygg basert på panelovner som viktigste oppvarmingskilde.

3. ØNSKER OM UTVIKLING

3.1 Generell innledning

Det overordnede ønsket om utvikling av Fetsund er å styrke Fetsund som tettsted og gjøre det til et attraktivt sted å bo og besøke. Ønsket om utvikling forankres i kommuneplanens definerte fokusområder. Av de åtte fokusområdene i kommuneplanen, er det spesielt tre som er aktuelle for arbeidet med kommunedelplan for Fetsund sentrum: Grønn kommune

- bevare kulturlandskapet
- sikre innbyggerne tilgang til utmark og grønne lunger
- unngå forurensing
- mer effektiv og miljøvennlig energibruk og reduserte utslipp av klimagasser

Levende samfunn

- bedre infrastruktur
- mer næringsutvikling
- aktivitet og liv i Fetsund sentrum
- livskraftige grendesamfunn

Barn og unges oppvekstmiljø

- fritidstilbud til barn og unge
- utvikle nærmiljøene

Disse områdene har hatt betydning for utforming av forslaget til kommunedelplan. Noen av underpunktene er omtalt i egne kapitler i planbeskrivelsen. I kapittel 4, Forslag til løsning, framgår det hvordan det er tatt hensyn til disse momentene i det foreliggende planforslaget.

3.1.1 Overordnede føringer

Kommuneplanlegging må forholde seg til en rekke særlover og overordnede føringer for planarbeidet. Dette gjelder statlige retningslinjer og fylkeskommunale utredninger og planvedtak som alle skal følges opp og synliggjøres i planarbeid og senere vedtak. Følgende plandokumenter er særlig aktuelle:

Statlige og regionale føringer:

- Plan- og bygningsloven (PBL)
- Forskrift om konsekvensutredning FOR 2005-04-01
- Forskrift for miljørettet helsevern FOR 2003-04-25
- Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for samordnet areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for barn og planlegging
- Regjeringens handlingsplan for økt tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne, T-1440.
- Rikspolitisk bestemmelse om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre utenfor sentrale deler av byer og tettsteder (RPB)
- Regionale strategier for vern av jordressurser og kulturlandskap i Akershus
- Kartlegging av kvikkleire (NGI/NVE)
- Flomsonekart (NVE)
- Nasjonal transportplan 2010-2019
- Akershus fylkesplan 2004-2007 (2010)
- Klima og energistrategi for Akershus
- Fylkesdelplan Romerike møter framtida.. Regional utviklingsplan for Romerike 2005-2025 (inkl. Grønstruktur Romerike)
- Fylkesdelplan for handelsvirksomhet, service og senterstruktur

- Fylkesdelplan for kulturminner og kulturmiljøer
- Samferdselsstrategi for Nedre Romerike (SNR)
- Strategisk næringsplan for Nedre Romerike (SNR)
- Langsiktige perspektiver for areal- og transportutviklingen på Nedre Romerike (SNR)

Kommunale føringer:

- Kommuneplanen for Fet kommune 2007 - 2019
- Energi og klimaplan for Fet kommune 2011 - 2021
- Planprogram til kommunedelplan for Fetsund sentrum
- Vedtatte reguleringsplaner:
 - Gardertoppen, 17.10.1974 (dagens arealbruk i hht. planen)
 - Fetsund batteri, 10.02.1986 (dagens arealbruk i hht. planen)
 - Holstad bruk, 04.03.91 (dagens arealbruk i hht. planen)
 - Fetsund sentrum, 01.12.1997

Planen for Fetsund sentrum er delvis erstattet av:

- Fetsund andelsbarnehage, 23.03.1999 (dagens arealbruk i hht. planen)
- Område N10 (Gartneriet og arealet mellom dette og Gamle Fetvei), 07.05.2001
- Banken, 09.12.2002
- Sørli bofellesskap, 02.02.2004 (dagens arealbruk i hht. planen)
- Område H3, 11.12.2006
- Fetsund brygge (område O11), 18.12.2006 (dagens arealbruk i hht. planen)

Reguleringsplaner under behandling eller nylig vedtatt:

- Reguleringsplan for ny fylkesvei 279 fra Støvin til Fetsund sentrum.
- Reguleringsplan for Gnr. 18, Bnr. 10,34 (Garderveien 90 og 98).

Andre aktuelle planer og prosesser:

- Detaljplanlegging av ny flomvoll mot Glomma for flomsikring av Fetsund sentrum. Planer utarbeides av NVE i samarbeid med Fet kommune.
- Mulighetsanalyse for "Glommakryssing" skal utredes av Statens vegvesen.

Flere av de gjeldende reguleringsplaner foreslås erstattet av denne plan. Planer av nyere dato, hvor utbygging ikke er gjennomført anbefales opprettholdt. Dette gjelder reguleringsplan for Område H3 og reguleringsplan for Garderveien 90 og 98. Reguleringsplan for Fetsund brygge anbefales også opprettholdt, da området nylig er bygd ut i henhold til vedtatt plan og utbyggingspotensialet anses som oppfylt for dette området.

Foreslått reguleringsplan for fylkesvei 279 er en viktig premisse for arbeidet med denne kommunedelplanen. Det er foreløpig usikkert hvilken plan som blir vedtatt først, men uansett er dette en plan som må gjelde foran kommunedelplanen.

Kommunedelplanen med planbestemmelser vil kunne ivareta forhold beskrevet i øvrige planer. Det vil gi et enklere planregime, samtidig som det vil kunne skape større grad av forutsigbarhet.

3.1.2 Befolkningens ønsker – medvirkningsprosessen

For å gi innspill til arbeidene med kommunedelplan for Fetsund sentrum har Fet kommune invitert kommunens innbyggere til temagruppearbeid innen temaene

- grønnstruktur, lek, rekreasjon og møteplasser i sentrum
- vei og parkering
- estetikk, byggeskikk, miljø og kulturminner

- barn og unge
- service og næringsutvikling

Det er i tillegg blitt arrangert næringspolitisk verksted som har gitt kommunen innspill fra Næringsrådet. Videre har Fetsund Vel på eget initiativ utarbeidet en plan for Fetsund sentrum. Disse ulike innspillene har vist at det er et stort og positivt engasjement rundt utviklingen av Fetsund sentrum. Det er også gjennomgående stor grad av enighet om hva som er viktig for Fetsund sentrum. Det uttrykkes et stort ønske om å tilrettelegge for et mer livlig sentrum etter stengetid og det etterlyses flere grøntområder og bedre møteplasser. I tillegg til disse trivselskapende elementene er det ønske om at det tilrettelegges for mer næringsvirksomhet og handel. I dag oppfattes særlig den arealkrevende pendlerparkeringen og de generelt kaotiske trafikkforholdene som negative. Dette betyr at det er et sterkt ønske fra både befolkning og næringsdrivende om en opprydding og strukturering av trafikkforholdene i Fetsund sentrum. Av de positive elementene som fremheves er Fetsunds beliggenhet ved Glomma og de mulighetene dette gir for bl.a. rekreasjon. Det understrekes videre viktigheten av å ta vare på det historiske og den identiteten dette gir Fetsund. Som del av dette er Fetsund lenser et viktig element det er viktig å spille på og synliggjøre nærheten til sentrum.

Innspill i forbindelse med medvirkningsprosessen er summert opp i "Medvirkningsnotat", vedlagt, samt referat fra møter med referansegruppa.

3.2 Tematisk beskrivelse

3.2.1 Arealbruk

Som ledd i utviklingen av Fetsund sentrum er det et ønske om å lokalisere og utvikle sentrumsnære boligområder med en relativt høy utnyttelse. Dette er en utvikling som sees i sammenheng med vern av landbruksarealer. En mer effektiv utnyttelse av arealene i sentrumskjernen er ønskelig – store, attraktive arealer er i dag lite/dårlig eller ikke utnyttet. Med hensyn til barn og unges interesser, er det et mål å etablere arealer for lek og idrett. Disse må sees i sammenheng med øvrige rekreasjonsmuligheter – og også være naturlige møteplasser i Fetsund. Fetsunds grønne preg skal ivaretas og dette er et positivt krav i forhold til å sikre grøntdrag som igjen må sees i sammenheng med øvrige rekreasjonsmuligheter.

3.2.2 Vegsystemet

Fv.279 mellom Støvin og Fetsund sentrum gir en helt ny adkomst til Fetsund sentrum fra nord. Betjeningen av trafikken til sentrum vil da foregå fra to kanter. Dette gir i større grad mulighet til å begrense biltrafikken i sentrum og dermed mulighet for bedre tilrettelegging for fotgjengere og syklister. Dette vil være et viktig virkemiddel for å skape et triveligere sentrum å oppholde seg i. Uavhengig av den nye parsellen av fylkesveien vil det være et overordnet mål å rydde opp i trafikkforholdene i sentrum og tilrettelegge for fotgjengere og syklister. Det ansees ikke å være behov for vesentlige endringer ellers i vegsystemet innen planområdet (utenfor sentrum).

3.2.3 Parkering

I en videre utvikling av Fetsund sentrum er det viktig at det stilles krav til utbygger om å løse parkeringsbehovet for eiendommen på egen grunn og å sørge for ryddige adkomstforhold. Ved fortetting av sentrumsområdet vil dette medføre at dagens parkeringsareal gradvis omdisponeres ved at parkering i større grad innlemmes i bygningsmassen (parkeringshus).

Når fv.279 fra Støvin til Fetsund sentrum står ferdig, vil det være mulig å etablere en ny parkeringsstrategi for sentrum. Det vil være ønskelig å fange opp trafikken som kommer langs ny fv.279 i et parkeringshus som er lokalisert nær den planlagte rundkjøringen i sentrum i områdene som er betegnet som AS_F_2 eller

AKBA_F_1. I motsatt ende hvor trafikken i dag kommer inn til sentrum, er det ønskelig å fange opp trafikken i området rundt den gamle Spar butikken (AS_F_5) eller fremtidig byggeområde omtalt som H3 i tidligere planer (AKBA_F_2). En slik strategi vil begrense trafikken gjennom sentrum, samtidig som det gir gode parkeringstilbud for innfart i både nord- og syd -enden av sentrum.

Etablering av torg på det som i dag er en stor offentlig parkeringsplass i sentrum av sentrum, vil skape et behov for nye offentlig tilgjengelige p-plasser. Også dette behovet må søkes løst gjennom bygging av p-hus. Planen åpner også for bygging av p-hus under bakkenivå, men en mulighetsanalyse for parkering i sentrum viser at dette er en svært kostbar løsning.

Det er videre viktig å legge til rette for tilstrekkelig innfartsparkering ved stasjonen samt å sørge for at adkomstforholdene til stasjonen fra parkeringen gir korte gangavstander og tilgjengelighet for alle brukergrupper. Det er gjennom tidligere planer åpnet for å etablere to plan på innfartsparkeringen ved Fetsund stasjon. Denne muligheten blir videreført i denne planen.

3.2.4 Estetikk og byggeskikk

Det er ønskelig med en enhetlig utvikling av Fetsund sentrum, som bygger opp under stedets kvaliteter. Det er videre ønskelig å utvikle et sett av føringer som er robuste og uavhengig av konjunkturer og skiftende arkitektoniske uttrykk. Landskapet representerer en "fast størrelse" i et slikt perspektiv, og et bevisst forhold til hvordan bebyggelsen plasseres i landskapet kan sikre den enhetlige utviklingen det er ønske om.

For å ivareta Fetsunds egenart og den overordnede landskapskarakteren, er det av avgjørende betydning med en landskapstilpasset utbygging. Spesielt gjelder dette i helningene ned mot sentrum. Åsryggen vil ikke utbygges i dette forslaget til kommunedelplan for Fetsund sentrum. Dette vil ivareta dagens silhuett og dempe fjernvirkning av utbygging i sentrum. Det samme vil bevaringen av grøntdragene bidra til. Flaten nede i sentrum vil tåle større og mer kompakt utbygging, men dette området er samtidig mer ømfintlig for skyggevirksomhet fra høy bebyggelse.

Utsynet til Glomma er en viktig kvalitet for de omkringliggende boligområdene, og det er viktig å være bevisst på at eventuell ny bebyggelse kan få visuelle konsekvenser; dvs. forringe eksisterende kvaliteter i de omkringliggende boligområdene. Et bevisst forhold til landskapet og den nye bebyggelsens fjernvirkning er derfor ett av de viktigste suksesskriteriene for å sikre en utvikling som ivaretar lokal byggeskikk og tradisjon.

3.2.5 Kulturminner

Det er ønskelig at Fetsunds kulturminner integreres i den videre utvikling av Fetsund sentrum. Kulturminnene representerer stedets tidsdybde, og ved et bevisst forhold til bevaring og utvikling kan de bidra til å styrke stedsidentiteten og å bygge opp om et levende sentrum. Særlig viktig i denne sammenheng er området rundt Fetsund stasjon og en utvikling av Stasjonsparken med fokus på invitasjon til bruk.

Det er viktig å eksponere Fetsund lense bedre og aktivt bruke mulighetene som nærheten til sentrum gir. Skilting med god informasjon og innbydende gangveiforbindelser er eksempler på aktuelle virkemidler.



Illustrasjonen over er hentet fra 3D-modellen for Fetsund. Den viser bebyggelse i fremtidige utbyggings og transformasjonsområder. Framtidig bebyggelse er her vist som brune og lysebrune "klosser". Illustrasjonen er kun ment å illustrere et utbyggingspotensial.

3.2.6 Grønnstruktur, rekreasjon og møteplasser

I den videre utviklingen av Fetsund sentrum er det ønskelig å sikre:

- adkomst til de omkringliggende naturområdene (LNF-områdene)
- tilgang til grøntområder, dvs. møteplasser, lekeplasser og friområder i byggesonen
- sammenheng mellom grøntområdene i byggesonen og de omkringliggende naturområdene
- etablere en grønn skjerm mellom byggesonen og tilgrensende LNF-områder

Grøntdragene vil danne en naturlig buffer mot omkringliggende landbruksområder og samtidig være viktige gangpassasjer mellom boligområdene og ut av sentrum. På denne måten vil de kunne fungere som snarveier som binder de ulike områdene sammen, noe som vil kunne øke bo-kvaliteten og redusere tilbøyeligheten til å benytte bil på kortere turer i nærområdet.

Fetsund sentrum har i dag arealer som kan inngå i en overordnet grønnstruktur, og som kan opparbeides til attraktive møteplasser og rekreasjonsområder tilrettelagt for idrett og lek.

Det største utviklingspotensialet er i den sammenheng knyttet til:

- parkeringsplassen foran Spar og Rema butikken (Torget)
- Stasjonsparken
- Stasjonsstranda
- ubebygde areal langs Glomma
- utbedre situasjonen for myke trafikanter i Fetsund sentrum
- etablere sammenhengende turvei-forbindelser

Det fremtidige torget kan utformes på mange forskjellige måter. Funksjonen som torg og åpen markeds plass kan forsøkes kombinert med et parkpreg, hvor det etableres vannspeil og flere tilrettelagte møteplasser. Det er også mulig å se for seg flere mindre en-etasjes hus eller små paviljonger på plassen, for å sikre aktivitet og variasjon. Hovedpoenget med å etablere et nytt torg i direkte sammenheng med Stasjonsparken er imidlertid et sterkt ønske om å etablere Fetsunds viktigste og mest attraktive møteplass nettopp på dette sentrale området.



Illustrasjonen viser et eksempel på hvordan Fetsund sentrum kan se ut om noen år. Den røde tykke streken nederst er jernbanelinja. Dagens Stasjonspark er opprustet og fått park preg. Den åpne plassen på andre siden av fylkesveien, som i dag fungerer som parkeringsplass, er gjort om til torg med park preg. Trafikkområdet mellom Stasjonsparken og det "nye" torget er tenkt som et område hvor fotgjengere og biler har likestilte rettigheter etter prinsippet "Shared spaces". (Illustrasjon: Fet kommune).

3.2.7 Energi og klima

Ønsket utvikling på dette temaet er omtalt i Kommuneplanen for Fet. Klima og energi er et eget punkt i fokusområdet **grønn kommune**. Det refereres her til den vedtatte klima- og energistrategien for Osloregionen som sier at regionen skal redusere sitt klimagassutslipp i henhold til Kyotoprotokollens mål. Som en grønn kommune skal Fet bidra til å løse klimautfordringene og delta i den nasjonale dugnaden for å oppnå konkrete, lokale mål. I dette ligger et mål om mer effektiv og miljøvennlig energibruk og reduserte utslipp av klimagasser. I energi- og klimaplan for Fet kommune konkretiseres dette i form av mål om

- målbar reduksjon av utslipp av klimagasser,
- økt energisparing og miljøvennlig energibruk
- økt bruk av kollektivtransport

Som ledd i dette arbeidet ønsker Fet kommune å vurdere krav til økt bruk av vannbåren varme ved å utnytte lokale varmekilder som for eksempel jordvarme, bergvarme, varmeslynge i elv, etc. Det vil både være naturlig og økonomisk besparende å se flere bygg eller utbyggingsområder i sammenheng.

4. FORSLAG TIL LØSNING

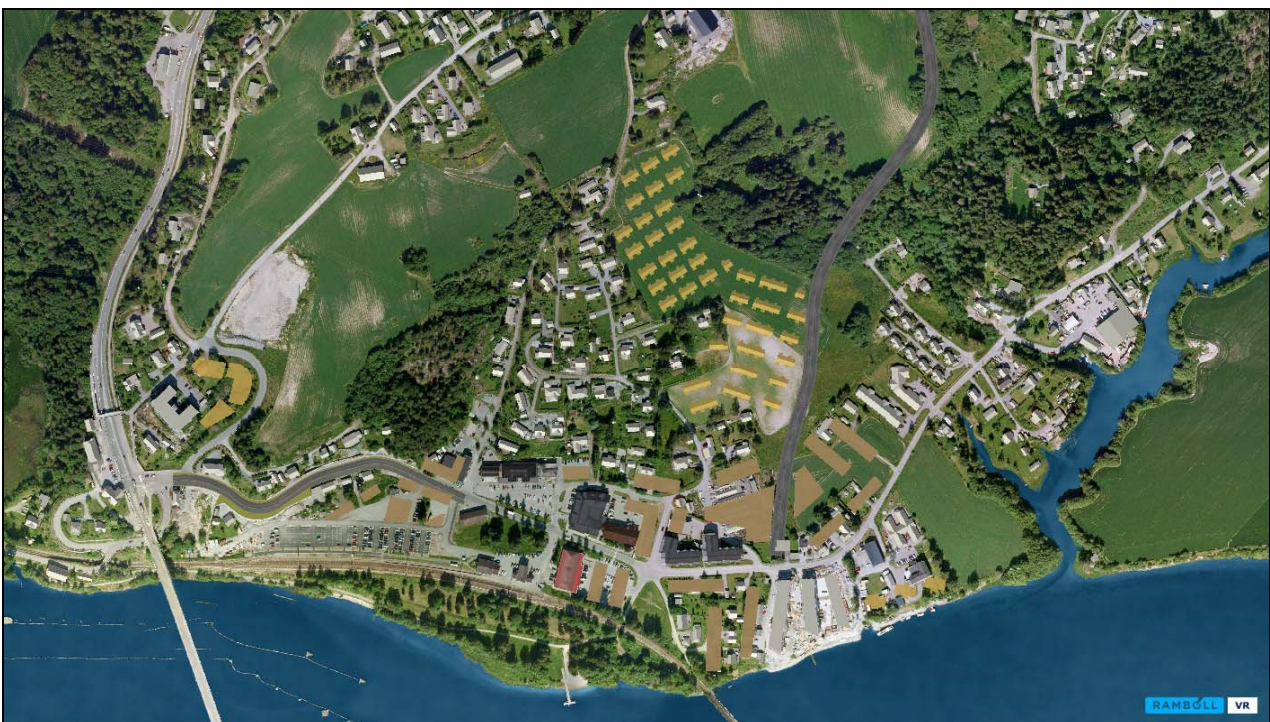
4.1 Generell beskrivelse av løsningsforslaget

For å nå kommunens mål om utvikling av Fetsund sentrum til et levende tettsted der trivsel og miljø settes i fokus, er det gjennom arbeidet med kommunedelplanen utarbeidet et løsningsforslag som søker å ivareta de ulike hensyn på en hensiktsmessig måte. Grunnlaget for planen er utarbeidet gjennom de ulike utredningene av deltemaer og er beskrevet ytterligere i "Vedlegg til planbeskrivelse".

Gjennom konklusjonene i denne rapporten, framkommer arealer som ikke bør bebygges eller som bør sikres som "grønne". Disse er hensyntatt ved utarbeiding av planforslaget.

For å søke å motvirke et like bilbasert Fetsund sentrum som i dag, er det viktig at sentrumsfunksjonene sentraliseres – at Fetsund sentrum vokser fra sentrumskjernen og utover. Det er av samme årsak viktig at sentrumskjernen holdes kompakt og ikke beslaglegger for store arealer. Sentrumskjernen, eller hjertet i sentrum, defineres som området rundt stasjonen, Stasjonsparken og plassen foran Spar og næringsbyggene som omkranser disse. Begrunnelsen for dette er nettopp nærheten til stasjonen, mulighetene for utvikling av sentrale møteplasser og en plass som kan ivareta funksjonen som torg (markeds plass, 17.mai og andre ulike arrangement) samtidig som bygningsmassen i umiddelbar nærhet utgjør et handelssentrum og kan ivareta mer og mindre offentlige funksjoner (post, politi, apotek, offentlige kontorer etc.).

Gjennom analyser av landskapsbilde, jfr. "Vedlegg til planbeskrivelse", konkluderes det med at flata på begge sider av Gamle Fetveien/Faldalsveien kan tåle en tyngre bebyggelse enn åsen i bakkant av sentrum. Dette er lagt til grunn i løsningsforslaget som utvikler sentrum i større grad i nord/sør-retning enn i øst/vest-retning.



Modellen over viser eksisterende bebyggelse sammen med en skjematisk illustrasjon av mulig fremtidig utbygging. Brune bygg er sentrumsformål eller kombinerte formål, mens lysebrune bygg illustrerer fremtidig boligbebyggelse. Ved utregning av utbyggingspotensial, se tabell under, er det tatt utgangspunkt i den bygningsmassen som er illustrert i modellen over. Illustrasjonen er hentet fra 3D-modellen for Fetsund.

4.2 Tematisk beskrivelse, inkl. konsekvenser

4.2.1 Planforslagets virkninger

I følge Plan- og bygningsloven skal kommunedelplanen beskrive planforslagets virkninger for miljø og samfunn. Hvordan denne beskrivelsen skal utformes skal framgå av et planprogram.

Konsekvensutredningskravet i planprogrammet (fastsatt 08.12.2008) er fulgt opp i planarbeidet på følgende måter:

- Utarbeidelse av ROS-analyse (se Kap 5 og egen rapport)
- Utarbeidelse av utredningsmateriale (se eget vedlegg til planbeskrivelsen)
- Beskrivelse av konsekvenser av nye utbyggingsområder (se kap. 4.2)
- Beskrivelse av samlede konsekvenser av arealstrategi og utbyggingsforslag (nedenfor)

I planforslaget defineres den viktigste møteplassen i sentrum som det framtidige torget og stasjonsparken. Nærmest mulig rundt denne møteplassen skal de viktigste publikumsrettede funksjoner ligge. Forretninger og servicetjenester, både offentlige og private, skal lokaliseres med lett tilgang, kort avstand og universelt utformet, fra møteplassen i sentrum (definert som sentrumsformål i plankartet).

Konsekvensen av dette hovedgrepet i planen er at det vil skapes et attraktivt utemiljø som vil trekke flere folk til sentrum. Det er imidlertid en forutsetning at møteplassene i sentrum opparbeides med fokus på kvalitet.

Flere mennesker i sentrum øker omsetningen i de omkringliggende forretningene som igjen øker mulighetene for vekst og utvikling av næringslivet. En dimensjon ved større attraktivitet er økt trafikk og behov for gode parkeringsløsninger tett inntil sentrum. Dette må søkes løst gjennom å bygge sentrumsnære parkeringshus.

Det andre hovedgrepet i planforslaget er muligheten for å bygge flere boliger tett inntil sentrum og jernbanestasjonen. De menneskene som flytter inn i disse boligene vil få Fetsund sentrum som sitt nærmiljø der de kan få dekket daglige behov for varer og tjenester. Konsekvensen blir styrking av sentrum som møteplass og bedre vilkår for å drive ulike typer næringsvirksomhet. Det må imidlertid bygges relativt tett for å skape et tilstrekkelig befolkningsgrunnlag til at de tjenestene og servicefunksjonene en ønsker seg i sentrum, vil etablere seg der.

En utvikling av boliger inntil Fetsund sentrum fører til redusert avhengighet av personbiltransport, fordi innbyggere i området får flere målpunkter innenfor gangavstand fra sin bolig. Lokaliseringen gir også grunnlag for en økt persontrafikk over Fetsund stasjon, i første rekke med tog, men også med buss. De fleste andre alternative boliglokaliseringer i kommunen gir en dårligere tilgjengelighet til viktige målpunkter og kollektive transportmidler.

Boligutbyggingen i Fetsund sentrum fører til befolkningsvekst som kan utfordre kapasiteten på det kommunale tjenesteapparatet. Ved omfattende og rask utbygging av familieboliger kan skolekapasiteten ved Hovinøgda og Garderåsen barneskoler bli sprengt. Gjennomføringen av reguleringsplaner må tilpasses denne kapasiteten.

Konsekvensene for landbruket og natur-/skogområder er knyttet til arealbeslaget som nye utbyggingsområder vil gi. Dette er gjennomgått for de nye utbyggingsområdene i tabellen nedenfor. Ingen framtidige utbyggingsområder legger vesentlig beslag på natur-/skogområdene i planområdet, som i hovedsak viderefører eksisterende LNF-områder, delvis som grønnstruktur, friområde og turvei.

Planforslagets arealbeslag av jordbruksarealer er begrenset til de mest sentrumsnære områdene. Flere av forslagene til nye boligområder berører dyrket mark i større eller mindre grad. Foreslått idrettsområde (kombinert grønnstrukturformål) ved Holvevja beslaglegger også dyrket mark, men arealformålet er ikke til

hinder for at området siden kan tas i bruk som dyrket mark.

Jordkvalitet og arrondering varierer mye for de forskjellige områdene som er avsatt til framtidig utbygging. Boligområdet nærmest Nordlia (AB_F_1) er ikke karakterisert som jordbruksareal, men åpen jorddekt fastmark i arealressurskartet (AR5 Norsk institutt for skog og landskap). Det er heller ikke landbruksproduksjon av vesentlig betydning på området i dag.

Boligområdet AB_F_4 beslaglegger et brattlendt og erosjonsutsatt område som er karakterisert som innmarksbeite og som fortsetter inn i framtidig utbyggingsområde for offentlig og privat tjenesteyting, AOF_F_1. En del av sistnevnte arealformål beslaglegger også et lite jorde med fulldyrka mark, som delvis strekker seg videre over i utbyggingsområde for kombinert bebyggelse og anlegg, AKBA_F_1, nord for gartneriet. Ny Gardervei vil føre til at disse arealene blir liggende inneklemt mellom eksisterende bebyggelse og den nye veien.

De største jordbruksarealene som er avsatt til framtidig boligbygging i planforslaget ligger nord for eksisterende boligbebyggelse i Garderbakken. I disse områdene, merket AB_F_6 og 7 på plankartet, er det i alt 39 daa fylldyrket mark. Jordsmonnkartleggingen (Norsk institutt for skog og landskap) viser at jorda delvis er klassifisert som tørkesvak og bratt. Derfor er disse jordbruksområdene ikke de best egnede korndyrkingsarealene.

De trafikale konsekvensene kan beregnes ut fra det potensialet planforslaget gir for bygging av nye næringsarealer og antall nye boliger. Dette må gjøres mer inngående i de enkelte reguleringsplaner som forutsettes å følge opp denne kommunedelplanen.

Potensialet kan på dette overordnede plannivået anslås til følgende:

Område	Bebyggelse	Areal i m ² (Totalt bolig og næring)	Ca. antall boenheter	Merknad	Antall bilturer (ÅDT)
AB_F_1	Bolig – tett småhusbebyggelse	28500	85		340 ¹
AB_F_2	Bolig – tett småhusbebyggelse	8500	25		100 ¹
AB_F_3	Bolig – tett småhusbebyggelse	10600	30		130
AB_F_4	Bolig – tett småhusbebyggelse	3800	10		50
AB_F_5	Bolig – leiligheter	6600	100		350
AB_F_6	Bolig – tett småhusbebyggelse	19100	60		230
AB_F_7	Bolig – tett småhusbebyggelse	21900	65		260 ¹
AKBA_F_1	Kombinert bolig/næring	10300	40	Skjønnsmessig	550
AKBA_F_2	Kombinert bolig/næring	11000	65	Skjønnsmessig	650
AOF_F_1	Kombinert bolig/off. tjeneste	13500	55 ²	Skjønnsmessig	700
AS_F_1	Kombinert bolig/forretning	12800	65 ²	Skjønnsmessig	550
AS_F_2	Kombinert bolig/næring	12700	30 ²	Skjønnsmessig	600
AS_F_3	Kombinert bolig/forretning	7500	20 ²	Skjønnsmessig	350
AS_F_4	Kombinert bolig/forretning	6100	30 ²	Skjønnsmessig	250
AS_F_5	Kombinert bolig/forretning	5600	15 ²	Skjønnsmessig	250
Totalt			695		5360

¹ - trafikken vil i liten grad belaste Fetsund sentrum, da disse områdene har direkte adkomst mot vest (Garderveien).

² - Totalt antall, inkludert dagens.

Følgende turgenerering ligger til grunn for dette overslaget:

- Enebolig: 5 pr enhet
- Småhusbebyggelse: 4 pr enhet
- Leilighet: 3,5 pr enhet
- Forretning (ikke dagligvare): 51 pr 100 m²
- Kontor/adm./tjenesteyting: 8 pr 100 m²

For sentrumsformålene er det gjort en skjønnsmessig vurdering med utgangspunkt i vurderinger og beregninger i "Trafikkanalyse for Fetsund". Det er lagt til grunn at nyetablering av forretning hovedsakelig vil være annen detaljhandel og ikke dagligvarehandel. For all nyetablering i sentrum (sentrumsformål) er det lagt til grunn at det etableres forretninger på gateplan. Det er videre forutsatt at den eksisterende bebyggelsen utgjør ca 2/3-deler av potensialet. Jfr. trafikkanalysen må det også gjøres en reduksjon i trafikk tallene for samhandling. Denne er stipulert til 25%

Det er lagt til grunn en utnyttelsesgrad på 0,3 for alle formålene som ikke er rene boligformål. For tett småhusbebyggelse er det lagt til grunn en utnyttelse som gir 3 enheter pr. daa. For leiligheter er tilsvarende 3,5 enheter pr daa.

Den økte trafikken vil fordele seg mellom Gamle Fetvei og ny fv279 mellom Støvin og Fetsund. Vegnettet i kommunedelplanen vil tåle den økte belastningen.

Den økte trafikkbelastningen understreker behovet for å løse parkeringsbehovet innenfor den enkelte eiendom.

Tabellen over kommer med et svært omtrentlig anslag på at det kan bygges 695 boenheter innenfor planområdet, basert på den utbyggingen planforslaget legger opp til. Dersom en legger til grunn et gjennomsnittstall på 2,2 personer pr boligenhet (kilde: SSB), vil dette gi en anslått befolkningsvekst på 1529 personer. Realiteten kan vise seg å bli færre leiligheter og færre personer, men også det motsatte er ingen umulighet. De faktiske tallene vil måtte avhenge mye av de etterfølgende reguleringsplaner som skal utarbeides for hvert enkelt planområde. Poenget er ikke å oppnå en høyest mulig utnyttelse eller en legge seg på en kunstig lav utnyttelsesgrad for "sikkerhets skyld", men å finne en riktig utnyttingsgrad for Fetsund sentrum.

Kommuneplanens mål om en befolkningsutvikling på ca 1,5 % vil maksimalt kreve en boligbygging på 50-75 nye boliger pr. år. Den gjennomsnittlige befolkningsveksten må imidlertid sees på i et perspektiv over flere år. For å kunne tilpasse utbyggingstidspunkt og takt for de nye prosjektene i forhold til utviklingen av teknisk og sosial infrastruktur, må det trolig forventes en befolkningsvekst på over 1,5% i noen år. En lavere vekst i andre år vil likevel kunne ivareta kommuneplanens langsiktige mål om befolkningsutvikling.

4.2.2 Arealbruk

I forhold til kommuneplanen er det i all hovedsak deler av LNF-området som omdisponeres til andre formål. De delene som er foreslått omdisponert er for det meste arealer som ikke drives, skogsområder, til dels bratt og ulendt terreng, samt enkelte "restarealer" som i dag ligger brakk.

Sentrumsnære deler av LNF-området omdisponeres til område for boligbebyggelse. Jfr. den generelle beskrivelsen av løsningsforslaget er reguleringsområdet for sentrumsformål i kommunedelplanen redusert i forhold til det arealet som kommuneplanen avsetter til sentrumsformål.

Den planlagte fv.279 mellom Støvin og Fetsund sentrum deler opp planområdet og gir nye, naturlige

avgrensninger av arealer. Den nye fylkesveien er en viktig premissgiver ved utarbeidelsen av planforslaget.

I det etterfølgende er de av kommunedelplanens reguleringsområder som avviker enten i forhold til kommuneplanen(KP) eller i forhold til gjeldende regulering(RP) omtalt.

Reguleringsområde bebyggelse og anlegg:

Boligbebyggelse, nåværende:

AB_7	A=8550m2
Tidligere reguleringsformål:	Sentrumsformål, KP Offentlig bygning, RP
Dagens arealbruk:	Fetsund brygge, bolig. 3 boligblokker oppført i 2008-2010.
Konsekvens av KDP:	Kommunedelplanen stadfester dagens arealbruk og har ingen konsekvenser for området.

AB_8	A=11915 m2
Tidligere reguleringsformål:	Sentrumsformål, KP Boliger, RP
Dagens arealbruk:	Småhusbebyggelse. Boliger av eldre dato.
Konsekvens av KDP:	Kommunedelplanen stadfester dagens arealbruk og har ingen konsekvenser for området. Området ligger i sentrum og er på sikt et naturlig transformasjonsområde som ligger til rette for høyere utnyttelse.

Boligbebyggelse, fremtidig:

AB_F_1	A=28560 m2
Tidligere reguleringsformål:	Delvis LNF og annet byggeområde, KP
Dagens arealbruk:	Nedlagt næring, jordbruksområde i brakk og bratt skogsterreng
Konsekvens av KDP:	Utnytter areal mellom ny fv279 mellom Støvin og Fetsund og eksisterende boligområder. Gode adkomstmuligheter for alle trafikantgrupper, nærhet til buss.
Ca antall nye boenheter:	85 (Lavblokk og tettere småhusbebyggelse)

AB_F_2	A=8535 m2
Tidligere reguleringsformål:	LNF, KP
Dagens arealbruk:	Bolig
Konsekvens av KDP:	Ingen
Ca antall nye boenheter:	25 (Tettere småhusbebyggelse)

AB_F_3	A=10603 m2
Tidligere reguleringsformål:	Delvis erverv og boligområde, KP
Dagens arealbruk:	Sagbruk, trelastutsalg. En boligeiendom.
Konsekvens av KDP:	En mulig utvikling av sagbrukseiendom til boligbebyggelse. Attraktivt, sentrumsnært område ved Holsevja.
Ca antall nye boenheter:	30 (Lavblokk og/eller tettere småhusbebyggelse)

AB_F_4	A=3824 m2
Tidligere reguleringsformål:	LNF, KP
Dagens arealbruk:	Bratt, ubebygde skråning.
Konsekvens av KDP:	Utnytter ubebygde areal mellom eksisterende boligbebyggelse og ny fv279. Utdreende topografi.
Ca antall nye boenheter:	10 (Lavblokk og/eller tettere småhusbebyggelse)

AB_F_5	A=6620 m2
Tidligere reguleringsformål:	Sentrumsformål, KP Blandet formål forretning/næring kombinert med bolig, RP
Dagens arealbruk:	Nedlagt Rosenberg pøsemakeri – næringsbebyggelse.
Konsekvens av KDP:	Utnytte meget sentrumsnær tomt ved Glomma til boligbebyggelse. Sanering av eksisterende næringsbebyggelse.
Ca antall nye boenheter:	100 (Lavblokk)

AB_F_6	A=19075 m2
Tidligere reguleringsformål:	Dels LNF og boligområde, KP
Dagens arealbruk:	Utkant av jordbruksområde i drift (bratt), 6 eneboligtomter hvorav 4 er bebygd.
Konsekvens av KDP:	Meget sentrumsnært område som kan tåle noe tettere bebyggelse. Reduserer jordbruksareal. Ved en helhetsvurdering av formålet vil enkelte boligeiendommer berøres. En slik vurdering vil kunne gi en bedre mulighet for en transformasjon av området som gir høyere utnyttelse (lavblokker).
Ca antall nye boenheter:	60 (Lavblokk og tettere småhusbebyggelse)

AB_F_7	A=21910 m2
Tidligere reguleringsformål:	LNF, KP
Dagens arealbruk:	Jordbruksområde
Konsekvens av KDP:	Sentrumsnært område som kan tåle noe tettere bebyggelse. Reduserer jordbruksareal. Faresone for høyspent setter begrensning på evt. utbygging.
Ca antall nye boenheter:	65 (Tettere småhusbebyggelse)

Sentrumsformål, fremtidig:

AS_F_1	A=12835 m2
Tidligere reguleringsformål:	Delvis sentrumsformål og boligområde, KP Blandet formål forretning/næring kombinert med bolig, RP
Dagens arealbruk:	Delvis næring kombinert med bolig (Spar, Brustadgården), delvis bolig (enebolig) og delvis ubebygde arealer.
Konsekvens av KDP:	Utvikling av sentrumsområdet på bekostning av sentrumsnære eneboliger.
Ca antall nye boenheter:	65 (Leiligheter)

AS_F_2	A=12655 m2
Tidligere reguleringsformål:	Sentrumsformål, KP Blandet formål forretning/næring kombinert med bolig, RP
Dagens arealbruk:	Delvis boligbebyggelse (blokk og enebolig) og gartneri.
Konsekvens av KDP:	Utvikling av sentrumsområdet på bekostning av gartneri og småhusbebyggelse. Blokkbebyggelsen må integreres i sentrumsbebyggelsen. Ny fv279 forutsetter at adkomster til blokkbebyggelsen flyttes. Dette ses i sammenheng med området for øvrig.
Ca antall nye boenheter:	30 (Leiligheter)

AS_F_3	A=7510 m2
Tidligere reguleringsformål:	Sentrumsformål, KP Blandet formål forretning/næring kombinert med bolig, RP
Dagens arealbruk:	Næringsbebyggelse kombinert med bolig. Huser også lege, fysioterapi etc. Stort parkeringsareal.
Konsekvens av KDP:	Utvikling av sentrumsområde. Forutsetter integrering av parkering i bygningsmassen/redusering av parkering på gateplan.

Ca antall nye boenheter:	30 (Leiligheter)
--------------------------	------------------

AS_F_4	A=6105 m2
Tidligere reguleringsformål:	Sentrumsformål, KP Delvis blandet formål forretning/næring kombinert med bolig og parkering, RP
Dagens arealbruk:	Næringsbebyggelse kombinert med bolig. Huser også politi. Stort parkeringsareal.
Konsekvens av KDP:	Utvikling av sentrumsområde. Forutsetter integrering av parkering i bygningsmassen/reduisering av parkering på gateplan.
Ca antall nye boenheter:	20 (Leiligheter)

AS_F_5	A=5629 m2
Tidligere reguleringsformål:	Sentrumsformål, KP Blandet formål forretning/næring kombinert med bolig, RP
Dagens arealbruk:	Næringsbebyggelse kombinert med bolig. Stort parkeringsareal.
Konsekvens av KDP:	Utvikling av sentrumsområde. Forutsetter integrering av parkering i bygningsmassen/reduisering av parkering på gateplan.
Ca antall nye boenheter:	65 (Leiligheter)

Offentlig eller privat tjenesteyting, nåværende

AOF_1	A=3421 m2
Tidligere reguleringsformål:	Sentrumsformål, KP Offentlig bygning, RP
Dagens arealbruk:	Fetsund andelsbarnehage
Konsekvens av KDP:	Ingen

AOF_2	A= 5867 m2
Tidligere reguleringsformål:	Sentrumsformål, KP Offentlig bygning, RP
Dagens arealbruk:	Offentlig institusjon, Sørli bofellesskap
Konsekvens av KDP:	Ingen

Offentlig eller privat tjenesteyting, fremtidig

AOF_F_1	A=13497 m2
Tidligere reguleringsformål:	Delvis LNF, sentrumsformål og boligområde, KP Delvis boliger, RP
Dagens arealbruk:	Boliger samt bratt, ubebygde skråning.
Konsekvens av KDP:	Utvikling av offentlig eller privat tjenesteyting, delvis på bekostning av eksisterende boliger
Ca antall nye boenheter:	55 (Leiligheter)

Kombinert bebyggelse og anleggsformål, nåværende

AKBA_1	A=3905 m2
Tidligere reguleringsformål:	Bolig, KP Blandet formål forretning/næring kombinert med bolig, RP
Dagens arealbruk:	Kombinert bolig og forretning
Konsekvens av KDP:	Dagens arealbruk er i hht. gjeldende regulering. Dette er imidlertid ikke til hinder for å videreutvikle eiendommen.

AKBA_2	A=2203 m2
Tidligere reguleringsformål:	Bolig, KP Bolig, RP
Dagens arealbruk:	Kombinert bolig og forretning
Konsekvens av KDP:	Dagens arealbruk er i hht. gjeldende regulering. Dette er imidlertid ikke til hinder for å videreutvikle eiendommen.

Kombinert bebyggelse og anleggsformål, fremtidig

AKBA_F_1	A=10256 m2
Tidligere reguleringsformål:	Sentrumsformål, KP Boliger, RP
Dagens arealbruk:	Boliger langs Faldalsveien, ellers ubebygd
Konsekvens av KDP:	Utvikling av sentrumsområdet på bekostning av sentrumsnære eneboliger. Aktuelt transformasjonsområde etter at ny parsell for fv.279 er bygget. På sikt kan dette også være en aktuell tomt for offentlige formål.
Ca antall nye boenheter:	40 (Leiligheter)

AKBA_F_2	A=11052 m2
Tidligere reguleringsformål:	Sentrumsformål, KP Dels bolig, dels blandet formål forretning/næring kombinert med bolig, RP for H3
Dagens arealbruk:	Enkelte boliger langs Gamle Fetvei ellers ubebygd
Konsekvens av KDP:	Stadfester gjeldende regulering og det er ingen formell konsekvens av planen. En gjennomføring av gjeldende reguleringsplan vil vitalisere området og vil, avhengig av type næring som etablerer seg, kunne bidra til å flytte på tyngdepunktet i Fetsund sentrum mot sør. Dette vil i tilfelle virke positivt inn på kommunedelplanens intensjon om å stadfeste området rundt torg/Stasjonspark som Fetsunds "hjerte".
Ca antall nye boenheter:	65 (Leiligheter)

Uteoppholdsareal, nåværende

AUA_1	A=2394 m2
Tidligere reguleringsformål:	Sentrumsformål, KP Park, turvei, lekeplass, RP
Dagens arealbruk:	Grønn, ubebygd slette i sentrum
Konsekvens av KDP:	Ingen. Arealet bør videreutvikles (lekeplass, ballplass)

Uteoppholdsareal, fremtidig

AUA_F_1	A=3913 m2
Tidligere reguleringsformål:	Sentrumsformål, KP Delvis torg og parkering, RP
Dagens arealbruk:	Parkering
Konsekvens av KDP:	Frigjøring av parkeringsareal til torg medfører at parkeringsplassene må integreres i sentrumsbebyggelsen, evt bygges ned i bakken.

Reguleringsområde samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Parkeringsplasser, nåværende

SPP_1	A=9303 m2
--------------	-----------

Tidligere reguleringsformål:	Sentrumsformål, KP Parkeringsplass; RP for H3
Dagens arealbruk:	Pendlerparkering
Konsekvens av KDP:	Stadfester dagens arealbruk. KDP legger til rette for en videreutvikling i flere plan.

Reguleringsområde grønnstruktur

Grønnstruktur, nåværende

G_1	A=5470 m2
Tidligere reguleringsformål:	LNF, KP
Dagens arealbruk:	Fetsund batteri/Vilberg skanse
Konsekvens av KDP:	Ingen

Grønnstruktur, fremtidig

G_F_1	A=33283 m2
Tidligere reguleringsformål:	LNF, KP
Dagens arealbruk:	Bratt, ulendt skogsterreng
Konsekvens av KDP:	Ingen

G_F_2	A=26100 m2
Tidligere reguleringsformål:	LNF, KP
Dagens arealbruk:	Jordbruk
Konsekvens av KDP:	Redusering av jordbruksareal på bekostning av å skape sammenheng i grønndrag.

Turdrag, fremtidig

GTD_F_1	A=10236 m2
Tidligere reguleringsformål:	Sentrumsformål, KP Park, turvei, lekeplass, RP
Dagens arealbruk:	Glommas bredd
Konsekvens av KDP:	Fetsund sentrum skal sikres med voll mot flom. Det er ønskelig å etablere en turvei på eller langs vollen.

GTD_F_2	A=10890 m2
Tidligere reguleringsformål:	LNF, KP
Dagens arealbruk:	Jordbruk
Konsekvens av KDP:	Reduserer jordbruksareal.

Friområde, nåværende

GF_1	A=24400 m2
Tidligere reguleringsformål:	Sentrumsformål og annet byggeområde, KP
Dagens arealbruk:	Stasjonsstranda friområde
Konsekvens av KDP:	Kommunedelplanen stadfester eksisterende arealbruk.

--	--

Frionråde, fremtidig

GF_F_1	A=15436 m ²
Tidligere reguleringsformål:	Delvis LNF og delvis bolig, KP
Dagens arealbruk:	Bratt, ulendt skogs-område. Inkluderer en tomt inn mot Haugerbakken som knytter området mot bebyggelsen i sentrum
Konsekvens av KDP:	Ingen for eksisterende skogområde, men innlemmer enkelte ubebygde boligtomter som dermed ikke kan utbygges.

Park, nåværende

GP_1	A=8323 m ²
Tidligere reguleringsformål:	Sentrumsformål, KP Delvis offentlig trafikkområde og delvis frionråde – hele området som spesialområde bevaring, RP
Dagens arealbruk:	Fetsund stasjon med tilhørende trafikkområde. Stasjonsparken
Konsekvens av KDP:	Legger restriksjoner mht trafikk inne på området

Kombinerte formål, fremtidig

GKG_F_1	A=15486 m ²
Tidligere reguleringsformål:	Sentrumsformål, KP Jordbruk, RP
Dagens arealbruk:	Dyrket mark
Konsekvens av KDP:	Redusering av jordbruksareal. Sentrumsnært, attraktiv tomt ved Glomma omreguleres til grønn-struktur og er forutsatt opparbeidet for aktiv bruk, f. eks idrettsplass.

Flere områder for nåværende boligbebyggelse anses å ha et vesentlig transformasjons- og/eller fortettings – potensial. Dette gjelder spesielt område: AB_3, AB_8 og AB_16. På sikt kan også AB_10 ha et transformasjonspotensial ved for eksempel bygging av terrasseblokker. En fortetting eller transformasjon i disse områdene forutsetter at det utarbeides nye detaljreguleringsplaner for respektive områder.

Som det framgår av beskrivelsene over, får kommunedelplanen begrensede konsekvenser, da områdene som omreguleres i all hovedsak sikres til det formål som det i dag benyttes til. Unntaket er de LNF-områder som i dag er dyrket mark og omreguleres til ulike bebyggelsesområder eller ulike grønnstrukturformål samt de eksisterende boligområder som innlemmes i sentrumsformålet.

4.2.3 Vegsystemet

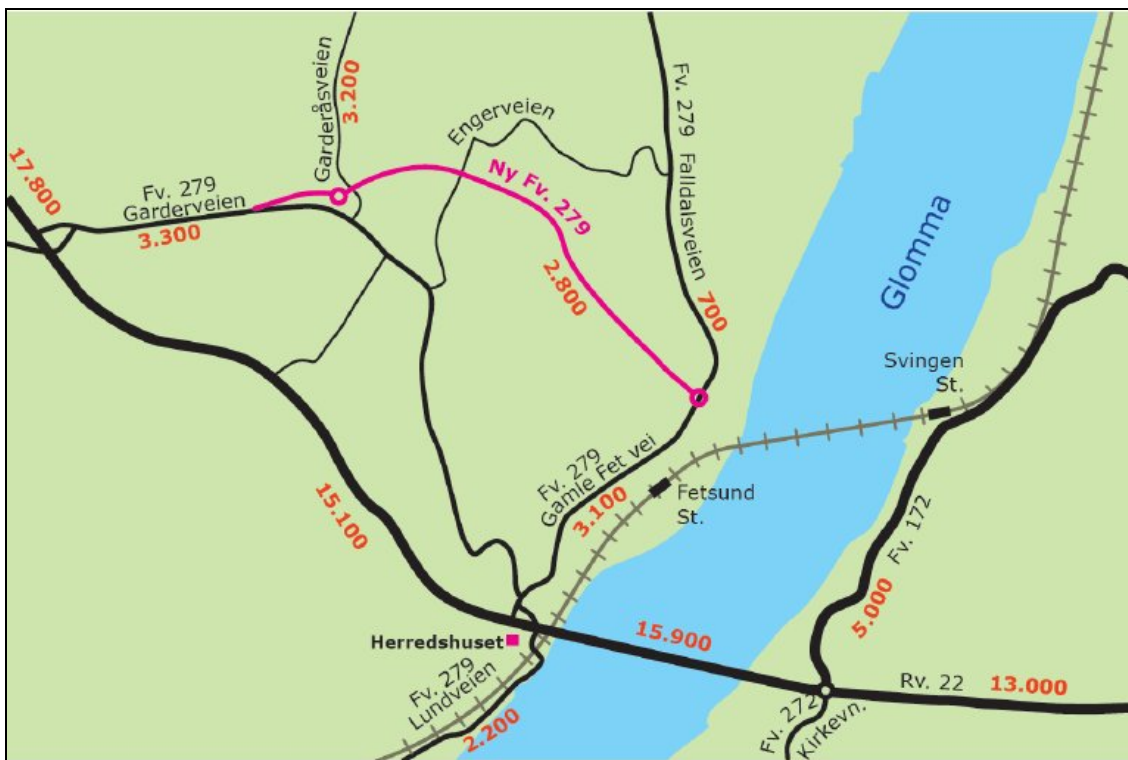
Det er i planforslaget forutsatt at ny fv.279 mellom Støvin og Fetsund sentrum etableres. Traséen som er tegnet inn i dette forslaget til kommunedelplan for Fetsund sentrum, er i overensstemmelse med Statens vegvesens forslag til reguleringsplan som ble lagt ut til offentlig ettersyn i desember 2010.

Den nye vegen får konsekvenser for vegsystemet i Fetsund sentrum og for betjening av enkelte bebyggelsesområder. Den har videre konsekvenser for Garderveien og Engerveien. Garderveien tilknyttes den nye delen av fylkesveien i nytt kryss ved Støvin (utenfor planområdet). Jfr trafikkanalysen for Fetsund er det foreslått å stenge Garderveien for gjennomkjøring til Fetsund sentrum øst for krysset med Konvallveien. Engerveien tilknyttes direkte til den nye fylkesveien (ikke til Garderveien som i dag). Strekingen av Engerveien mellom den nye fylkesveien og Garderveien nedklassifiseres til gang- og sykkelveg. Den nye fylkesvegen etableres med gang- og sykkelveg på sørsiden.

Sammen med den planlagte fv.279 mellom Støvin og Fetsund sentrum utgjør eksisterende vegnett vegsystemet i planen, med unntak av enkelte endringer i sentrumskjernen. Disse endringene er:

- Krysset ved Stasjonen/Spar/Rema/Rimi stenges. Reguleringsområdene AS-F_2 – AS_F_4, AB_F_6 og AB_9 betjenes via krysset Gamle Fetvei/Faldalsveien/Garderveien. AS_F_1 forutsettes også å ha adkomst her, men det kan åpnes for at de sørlige deler av reguleringsområdet har adkomst via Haugerbakken.
- Reguleringsområdene AS_F_5 og AKBA_F_2 forutsettes å ha adkomst via krysset Haugerbakken/Gamle Fetvei.
- Bussbetjening av Fetsund stasjon tillates utkjøring til Gamle Fetvei nord i parken. Innkjøring forutsettes via adkomst til pendlerparkering/Fetsund stasjon. All annen trafikk enn buss forutsettes å ha utkjøring også her.
- Det etableres ny gang- og sykkelundergang under den planlagte fv 279 for å knutte områdene på nordsiden av den nye fylkesveien tettere opp til sentrum og tilbudene her. Denne vil også forkorte avstanden mellom boligfeltene AB_9, AB_F_6 og AB_F_7 og områdene nord for fylkesveien.

Det er forutsatt i planen at nytt område for boligbebyggelse AB_F_6 skal ha adkomst via Garderbakken mens område AB_F_7 skal ha adkomst via Haugerbakken fra vest. Dette medfører at Haugerbakken må bygges ut på strekningen – ny veg med tilhørende GS-veg for å ivareta gang- og sykkeltrafikken til/fra Fetsund sentrum fra Gardertoppen (og til dels Garderåsen).



Kartet over er hentet fra trafikkanalysen. Det viser fremtidig hovedvegsystem med estimerte trafikkmengder basert på et scenario hvor blant annet alle svingbevegelser i lyskrysset er opprettholdt.

Gang- og sykkelveger

Det er i planforslaget forutsatt at ny fv279 fra Støvin til Fetsund bygges ut med parallell GS-veg på hele strekningen. Som konsekvens av den nye vegen nedklassifiseres Engerveien til GS-veg mellom Garderveien og den nye fylkesveien.

Eksisterende GS-veg langs Garderveien er foreslått forlenget sørover til forbi bebyggelsen langs vegen. Jfr forslaget til stenging av Garderveien, vil trafikkmengden reduseres slik at det ikke vil være krav til GS-veg videre mot Fetsund sentrum/bussholdeplasser langs rv22.

For å opprettholde forbindelsen Gardertoppen/Garderåsen – Fetsund sentrum via Haugerbakken er det foreslått at en evt oppgradering av Haugerbakken til hovedadkomst til et nytt utbyggingsområde medfører ny GS-veg på strekningen. Av samme årsak bør separat GS-veg anlegges vest i Haugerbakken mot Gamle Fetvei.

Det er foreslått GS-veg langs Faldalsveien for å ivareta økt gang- og sykkeltrafikk i tilknytning til utbygging langs vegen. Denne vil også være positiv mht tilgangen til marka nord for sentrum. Eksisterende GS-vei fra jernbanebrua er foreslått forlenget fram til Gamle Fetvei/Faldalsveien.

Parkering

Det er ikke avsatt separate områder til parkering utover pendlerparkeringen ved Fetsund stasjon (SPP_1). Øvrig parkering er forutsatt å ivaretas innenfor de enkelte reguleringsområdene, jfr. bestemmelsene.

4.2.4 Estetikk og byggeskikk

Det er utarbeidet en formingsveileder som sammen med bestemmelser til planen gir retningslinjer for videre utvikling av Fetsund sentrum. Formingsveilederen er å finne i kapittel 6 i dette dokumentet.



Illustrasjonen over er hentet fra 3D-modellen for Fetsund. Den viser Fetsund sentrum i perspektiv fra rett over Fetsund brua. Av illustrasjonen går det frem at fjernvirkningen av fremtidig bebyggelse, markert som brune og lysebrune klosser i modellen, blir svært begrenset. Dette forutsetter imidlertid relativt lave byggehøyder. Åssidens silhuettvirkning blir uberørt.

4.2.5 Kulturminner

Stasjonsbygningen, pakkhuset, Sparebua med tilhørende grøntområde sikres i planen som park med hensynssone for bevaring av kulturmiljø. Intensjonen er at parken skal bli mer attraktiv og invitere til økt bruk. For å oppnå dette er det nødvendig å se den i sammenheng med tilgrensende områder, samt med Fetsund sentrum som helhet. Bussbetjening vil inngå som en del av formålet for stasjonsområdet. En egen detaljplan for stasjonsområdet er fortiden under utarbeiding, med planlagt utførelse i løpet av 2011.

Fetsund batteri/Vilberg skanse er sikret som grøntområde med hensynssone for bevaring av kulturmiljø. Formålet knyttes sammen med øvrig grøntdrag og det er planlagt etablert en tursti som ivaretar og bedrer

tilgjengeligheten til området fra sentrum.

Flere eldre bygninger i Fetsund bidrar til å fortelle tettstedets historie og er derfor viktige for stedsidentiteten. Enkelte av disse bygningene er likevel ikke autentiske nok til å sette absolutte begrensninger for den videre utvikling av Fetsund sentrum. "Brustadgården" og "Murigården" omfattes i planforslaget av et område som i framtida kan utvikles til sentrumsformål. Dette betyr at planforslaget ikke gir disse bygningene noe fremtidig vern.

Flere av kulturminnene i tilknytning til Fetsund sentrum ligger utenfor planens begrensning. Et generelt tiltak for integrering av kulturminner i tettstedet er en større bevissthet mht skilting til og informasjon knyttet til de ulike bygningene og stedene.

4.2.6 Grønnstruktur, rekreasjon og møteplasser

Det er lagt opp til å ivareta det grønne preget i Fetsund sentrum blant annet ved å foreslå et sammenhengende grøntdrag i bakkant av den tettere bebyggelsen nær sentrum. En tursti i dette grøntdraget vil forenkle tilgjengeligheten til Fetsund batteri/Vilberg skanse.

Grønnstrukturen bidrar til å tilrettelegge for rekreasjon ved å gi god tilgjengelighet til de områdene som allerede er sikret samt å sikre grøntdrag som leder ut mot marka.

Stasjonsparken sikres som grøntareal/park og gis et parkmessig preg. Det er viktig for funksjonen at det utvikles en park som innbyr til opphold. Dersom man lykkes med dette, vil Stasjonsparken bli en attraktiv møteplass som også vil gi en rekreasjonsmulighet i sentrum.

Den åpne plassen mellom Spar og Rema vil sammen med Stasjonsparken utgjøre hjertet i sentrum. Det er av avgjørende betydning for Fetsund sentrum at denne sikres til en plass som kan være fleksibel i bruk, for eksempel markeds plass og offentlig høytidsplass. Det er videre viktig at den i det daglige ikke benyttes som parkeringsplass, men får en utforming som innbyr til opphold. I planbestemmelsene åpnes det derfor for at det kan bygges mindre en-etasjes bygninger eller små paviljonger for å sikre aktivitet på plassen året rundt. Eventuelle bygninger kan kun settes opp i henhold til vedtatt reguleringsplan.

Det sikres et areal mellom turvegen til Stasjonsstranda og adkomsten/GS-vegen mot jernbanebrua. Arealet tenkes brukt til lekeplass/balløkke/møteplass. Det er videre sikret et areal langs Haugerbakken som vil kunne benyttes til lokal lekeplass samt gi adkomst til skogområdet i bakkant.

Stasjonsstranda opprettholdes som friområde. En videreutvikling av området med enkle grep som utplassering av bord/krakker, tilrettelegge for grillplasser, sandvolleybane, etablering av lekestativer etc. vil gjøre området mer attraktivt å bruke for flere. Mer omfattende utvikling som bedre tilgjengelighet via ny undergang, flytte båtslipp til en lokalitet som er mindre i konflikt med øvrig bruk av området og å anlegge gjestebrygge er tiltak som bør vurderes.

Det avsatt plass til flomvoll med parallell strandpromenade mot Glomma (GTD_F_1). Strandpromenaden vil bli del av et attraktiv turveinnett som vil binde sammen Stasjonsstranda med planlagt friområde syd for Holvevja (GKG_F_1). Detaljplaner for flomvollen med strandpromenaden er under utarbeiding, og forventes ferdig i løpet av 2011.

4.2.7 Energi og klima

Med grunnlag i konklusjonen i kapittelet om energibruk og klima i rapport "Vedlegg til planbeskrivelse" legger ikke kommunedelplanen for Fetsund sentrum føringer mht til energibruk (varmeløsning). Til tross for at bestemmelsene til planen ikke setter krav om tilrettelegging for felles varmeløsning, bør dette ikke forhindre at det legges til rette for vannbåren varme i de enkelte bygg. Planen legger opp et kompakt

sentrum som vil medføre mindre bilbruk. Større andel boliger med sentrumsnærhet bygger opp under dette. Dette er virkemiddel som sammen med tilrettelegging for økt sykkelbruk og fokus på videreutvikling av Fetsund stasjon og økt bruk av tog, bidrar positivt i for redusert energibruk og dermed et positivt bidrag til de globale klimaendringene.

5. ROS-ANALYSE

Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse som vedlegg til planen. For nærmere beskrivelse av metodebruk, analyse etc. henvises til denne rapporten. Risiko- og sårbarhetsanalysen for Fetsund sentrum gir en overordnet og grovmasket oversikt over risiko og sårbarhetsbildet i planområdet. På grunnlag av ROS-analysens generelle karakter og i henhold til Plan- og bygningsloven § 4-3, må det gjennomføres ROS-analyse som del av forslag til område- eller detaljregulering. I kapittel 3.1 i denne analysen er det angitt forslag til avbøtende tiltak, herunder forslag til planbestemmelser som bør inkluderes i bestemmelsene til Kommunedelplan for Fetsund sentrum. Risiko- og sårbarhetsanalysen har identifisert 10 aktuelle farer og hendelser som kan inntreffe ved gjennomføring av kommunedelplanen:

1. Radongass
2. Geoteknisk ustabilitet/ras
3. Forurensning i grunn
4. Flom
5. Hendelser på jernbane
6. Hendelser på veinettet
7. Farer ved bruk av transportnett for myke trafikanter
8. Høyspentledning i luftstrek
9. Trafikkstøy
10. Farlige terrengformasjoner

Det er foreslått gjennomføring av avbøtende tiltak for alle identifiserte farer og uønskede hendelser. Ved å gjennomføre de foreslåtte tiltakene vil risikonivået reduseres eller holdes uendret når planforslaget gjennomføres og følges opp i fremtidige reguleringsplaner.

Forslag til risikoreducerende tiltak og konsekvens for kommunedelplanen:

#	Hendelse/Tiltak	Beskrivelse
1	Radongass Følge opp forskrift om tekniske krav til byggverk.	Forskrift om tekniske krav til byggverk § 13-5. Radon (TEK 10) 1) Bygning skal prosjekteres og utføres med radonforebyggende tiltak, slik at innstrømming av radon fra grunn begrenses. Radonkonsentrasjon i inneluft skal ikke overstige 200 Bq/m ³ 2) Følgende skal minst være oppfylt: a) Bygning beregnet for varig opphold skal ha radonsperre mot grunnen. b) Bygning beregnet for varig opphold skal tilrettelegges for egnet tiltak i byggegrunn som kan aktiveres når radonkonsentrasjon i inneluft overstiger 100 Bq/m ³ 3) Annet ledd gjelder ikke dersom det kan dokumenteres at dette er unødvendig for å tilfredsstillende kravet i første ledd
2	Geoteknisk ustabilitet/ ras Fremtidig kartlegging av grunnforholdene. Planbestemmelser i forslag til kommunedelplan for Fetsund sentrum.	Behovet for supplerende geotekniske undersøkelser avklares. Krav til grunnundersøkelse og eventuelt prøveboringer ved gjennomføring detaljreguleringsplaner. Det er stilt krav om dokumentasjon til tilfredsstillende sikkerhet i forhold til geoteknisk stabilitet gjennom kommunedelplanens bestemmelser.
3	Forurensning i grunn Krav til grunnundersøkelse ved gjennomføring av område- eller detaljregulering	Ved utbygging av bolig, næring eller transformasjon av ulike type arealformål til friluftsområde eller andre formål der menneskelig opphold skal skje over lengre tid, må det gjennomføres lokale undersøkelser. Det stilles krav til grunnundersøkelser ved gjennomføring av område- eller detaljregulering, gjennom bestemmelsene gitt i kommunedelplanen for Fetsund sentrum.

4	Flom Etablering av permanent flomvoll	Flomvoll bør etableres for å verne Fetsund sentrum mot flom. Etableringen av flomvoll bør gjennomføres innen en 5 års periode. Areal for flomvoll er sikret gjennom kommunedelplanen.
5	Hendelser på jernbane Ingen, subsidiært planbestemmelse om tilstrekkelig avstand til senterlinje spor.	I utgangspunktet ingen tiltak, men ved avsetting av områder til utbygging må bebyggelse ikke plasseres nærmere enn 30 meter uten særlig godkjenning fra JBV. Kravet ivaretas i kommunedelplanens bestemmelser.
6	Hendelser på veinettet Rullering av trafikksikkerhetsplan som oppfølging av kommunedelplan for Fetsund sentrum	Oppstramming av veikryss og avkjørsler på fylkesvei. Identifiseres ved rullering av kommunens trafikksikkerhetsplan.
7	Farer for bruk av transportnettet for myke trafikanter Rullering av trafikksikkerhetsplan og oppstramming/sanering av veikryss.	Oppstramming og sanering av eksisterende avkjøringer/veikryss med fotgjengeroverganger i plan og utvidelse/etablering av g/s-vei. Opparbeidelse av en gjennomgående løsning for myke trafikanter. Kommunedelplanen gir løsninger som prioriterer myke trafikanter.
8	Høyspentledning i luftstrekk Innregulering av hensynssone i kommunedelplanen	Høyspenttrase i luftstrekk er innregulert i plankart og planbestemmelser.
9	Trafikkstøy Planbestemmelser i forslag til Kommunedelplan for Fetsund sentrum	Ved gjennomføring av reguleringsplan bør det gjennom krav i planbestemmelsene sikres at grenseverdiene i Miljøverndepartementets veileder T- 1442 ikke overskrides. Kravet ivaretas i kommunedelplanens bestemmelser.
10	Farlige terrengformasjoner Innregulering av hensynssone i kommunedelplanen	Det bør avsettes hensynssone (hensynssone_sikringszone) med angivelse av fareårsak. Kravet ivaretas i kommunedelplanens bestemmelser.

6. FORMINGSVEILEDER

For at ambisjoner om estetisk kvalitet og god byggeskikk skal gi konkrete resultater må de sikres en formell forankring. Det henvises til planbestemmelsene som gir føringer for de ulike formålene i kommunedelplanen. En formingsveileder vil derfor kun være en veileder, som har til hensikt å belyse grunnlaget for de planbestemmelsene som er gitt. Den gir videre noe utdyping av hva framtidige reguleringsplaner må ta hensyn til.

6.1.1 Generelt om arkitektonisk kvalitet

Arkitektonisk kvalitet blir bestemt av:

- materialbruk
- fargevalg
- form og skala (høyde, bredde, bebyggelsesstruktur)

Det er et mål for Fet kommune at Fetsund sentrum utvikles samtidig som stedets identitet bevares. Alle store byggeprosjekter skal derfor i reguleringsfasen/søknadsfasen dokumentere hvordan stedstilpassingen er ivaretatt gjennom materialbruk, fargevalg og skala.

6.1.2 Bolig- og næringsbebyggelse i sentrum

Bolig- og næringsbebyggelse i sentrum kan ha en relativt høy utnyttelse. Parkering skal primært løses på egen tomt. Bygningene kan ha store volum med kvartalsstruktur på nordsiden av Gamle Fetvei og i utgangspunkt ha lamellstruktur på sørsiden av Gamle Fetvei for ikke å stenge utsikten helt til Glomma og åsen på andre siden.

Med store volum menes inntil 4 etasjer, eventuelt med en inntrukket 5. etasje. Bygningene kan gjerne variere i høyde der dette gir et godt arkitektonisk uttrykk og funksjon. Bygningenes høyde og form må begrunnes ut fra beliggenhet, utsikt, og sol/skygge-forhold. Dette må dokumenteres gjennom bruk av 3D-illustrasjoner / modeller.

Bygningene bør ha et arkitektonisk uttrykk som passer inn og "snakker med" eksisterende bebyggelse både i materialbruk og farge - jordfarger vil være en fin fellesnevner. Bygningene bør også være tidstypiske og med en kvalitet som står seg gjennom tid.

6.1.3 Sentrumsnære boligområder og konsentrert småhusbebyggelse

Det bør bygges tett i de områdene som tåler høy utnyttelse. Dette kan være i form av lavblokker med eller terrengtilpassede terrasseblokker. Det må stilles høye arkitektoniske krav til bygninger med høy utnyttelsesgrad. Sol/skyggevirkninger må illustreres og hensyntas for både ny og eksisterende bebyggelse.

I begrepet småhusbebyggelse menes her rekkehus og kjedete eneboliger. Husene bør ha et arkitektonisk uttrykk som passer til villaområde og ikke typiske tunge betongblokker. Materiale bør være tre, teglstein i jordfarger og eventuelt hvit. Husene bør ikke ha flere enn 3 etasjer med parkering på egen tomt. Blir byggene høyere, vil de være dominerende og skille seg veldig ut fra eksisterende bebyggelse og bli mer synlige i fjernvirkning. Med 3 etasjer vil ikke utsikten for eksisterende bebyggelse forringes i vesentlig grad.

Boliger lenger opp vil være mer synlig i fjernvirkning. Utnyttelsen må ikke være så stor at den forringer stedets karakter, men det må være tettere utnyttelse enn eksisterende villa-område, for eksempel som to- og tremannsboliger i 2,5 etasje med et arkitektonisk uttrykk tilpasset eksisterende villaområde og med materialer, farge og form som nevnt over.

6.1.4 Universell utforming

Prinsippet om universell utforming skal legges til grunn for all planlegging i området, både for uterom og bebyggelse. Universell utforming er utforming av produkter og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpasning og spesiell utforming. Dette betyr at planlegging skal ta utgangspunkt i brukbarhet for blant annet barn, eldre og ulike grupper funksjonshemmede. De funksjonelle hensynene skal integreres tidlig i planarbeidet slik at løsningene kan bli både estetiske og funksjonelle.

7. Gjennomføring

Planen er inndelt i mange byggeområder hvor det er påkrevd å se utbyggingen i sammenheng for hele området. Ny utbygging vil kreve at det utarbeides en reguleringsplan for det aktuelle utbyggingsområdet. Det vil også kunne bli aktuelt å regulere flere delområder samtidig, men dette vil ikke være et krav. Det vil imidlertid bli krav om å se det aktuelle utbyggingsområdet i sammenheng med omkringliggende delområder og sentrumsstrukturen forøvrig.

Det er viktig å unngå at en anstrengt kommuneøkonomi bremser opp utviklingen i sentrum. Planens rekkefølgebestemmelser skal sikre en fornuftig rekkefølge på utbyggingen i sentrum, uavhengig av hvem som forestår selve investeringene og arbeidene. Utbyggingstakten vil måtte avhenge av den generelle økonomiske situasjon og ønsker og behov for å investere, i tillegg til kapasiteten på infrastruktur og offentlig tjenestetilbud.

Kommunen må påta seg koordineringsansvaret som planmyndighet, men også bidra med å innløse arealer og opparbeide disse der det er påkrevd. Utbyggingen i sentrum må tilpasses utbygging av teknisk infrastruktur og de mest aktuelle og nærliggende eksemplene pr. i dag, er bygging av nytt renseanlegg og ny fv.279 fra Støvin til Fetsund sentrum, som begge er en forutsetning for den utbygging planforslaget legger opp til.

Det er viktig at kostnadene ved å utvikle fellesarealer i sentrum blir jevnt fordelt på fremtidige utbyggingsprosjekter. Dette gjelder spesielt ved erverv og opparbeidelse av friområder og sentrale lekefelt, men også offentlig tilgjengelige parkeringsplasser.

Det er sterkt ønske fra både innbyggere, næringsdrivende og politikere i Fet, at kommunedelplanen blir vedtatt for å kunne sikre at utviklingen i Fetsund sentrum skjer i en positiv retning.