



Statens vegvesen

Sarpsborg kommune
Postboks 237
1702 SARPSBORG

Behandlerenhet:
Region øst

Saksbehandler/telefon:
Per Inge Bjerknes / 90914145

Vår referanse:
18/77132-5

Deres referanse:

Vår dato:
05.06.2018

Uttalelse med innsigelse: Offentlig ettersyn – kommunedelplan sentrum 2018 – 2030 – Sarpsborg kommune

Vi viser til brev mottatt 05.04.2018 om offentlig ettersyn av kommunedelplan for sentrum 2018–2030 for Sarpsborg kommune. Vi viser også til vår uttalelse til varsel om oppstart og forslag til planprogram.

Statens vegvesen er vegadministrasjon for staten på riksveger og for fylkeskommunen på fylkesveger. Det innebærer at vi har ansvar for å ta vare på, planlegge, utvikle, drifte og vedlikeholde vegene på en optimal måte for brukerne og samfunnet for øvrig. Vi er også et fagorgan med sektoransvar på vegne av Samferdselsdepartementet. Gjennom sektoransvaret skal vi bidra til oppfølging av statlig politikk på egne veger og der andre enn staten har myndighet. Vi har sektoransvar for blant annet trafikksikkerhet, kollektiv, gange, sykkel, universell utforming, støy, luftforurensing og samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Kommunedelplan for sentrum 2018–2030 setter de fysiske rammene for utvikling av sentrumsområdet ut fra hovedmålet: «Sentrum er samlingspunktet og drivkraften for Sarpsborgs attraktivitet». Planen er et viktig dokument for utvikling av Sarpsborg, både sett ut fra målene kommunen selv har satt og de mål som følger av nasjonale føringer. Statens vegvesen støtter hovedgrepene i planen, og vi mener den kan bygge opp under en ønsket samfunnsutvikling, herunder også målet om nullvekst i personbiltrafikk. Vi har én innsigelse til planen som omhandler motstrid mot vedtatt reguleringsplan. Våre øvrige innspill er faglige råd. Disse står ikke i vegen for kommunal egengodkjenning av planen, men vi anmoder om at våre råd blir hensyntatt ved sluttbehandling av planen. Det viktigste av våre faglige råd er knyttet til befolkningsvekst og vårt sektoransvar for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Nedenfor følger en mer detaljert gjennomgang av Statens

Postadresse
Statens vegvesen
Region øst
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost-ost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Skoggata 19
1530 MOSS

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

vegvesens råd, først ut fra vårt sektoransvar og deretter ut fra vår rolle som vegeier på vegne av Østfold fylkeskommune når det gjelder fv.109, fv.118 og fv.553.

Innsigelse

I medhold av plan- og bygningsloven § 5-4 fremmer Statens vegvesen innsigelse til kommunedelplan for sentrum som følge av motstrid med vedtatte planer for aktuelle vegprosjekter.

Betingelser for kommunal egengodkjenning av sentrumsplanen: Plankart og bestemmelser må tilpasses vedtatt reguleringsplan Alvim-Torsbekkdalen, og sentrumsplanen må utformes slik at den heller ikke hindrer gjennomføring av prosjekt for St. Marie gate bru i tråd med vedtatt reguleringsplan. Endringene må forelegges Statens vegvesen før vår innsigelse kan trekkes.

Beskrivelse: Plankartet er ikke tilpasset vedtatt reguleringsplan for fv. 109 Alvim-Torsbekkdalen, og det er ikke tatt inn i bestemmelsene at reguleringsplanen gjelder foran sentrumsplanen ved motstrid. Det samme gjelder vedtatt reguleringsplan for fv.118 St. Marie gate bru.

Begrunnelse: Ved motstrid gjelder ny plan foran eldre plan med mindre annet er bestemt i ny plan, jf. plan- og bygningsloven § 1-5. Som forvalter av riks- og fylkesvegnettet må Statens vegvesen sørge for at nye planforslag ikke hindrer realisering av allerede planlagte prosjekter.

Det er vedtatt en detaljreguleringsplan for utbygging av fv.109 til firefelts veg mellom Alvim og Torsbekkdalen. Deler av denne ligger innenfor planområdet for sentrumsplanen, blant annet med ny rundkjøring, jf. detaljreguleringsplanen del 1 plankart R02. Det er planlagt byggestart i neste fase av bypakka, og det er vesentlig at det kan bygges etter vedtatt reguleringsplan. Plankart og bestemmelser i sentrumsplanen må endres i tråd med dette. I reguleringsplanen for fv.118 St. Marie gate bru inngår blant annet en ny adkomstveg som ikke fremkommer i plankartet til sentrumsplanen. Det er viktig at det ikke skapes usikkerhet om hvilket formål som gjelder for arealene og at reguleringsplanen fortsatt gjelder.

Hensynet til lokaldemokratiet: De aktuelle reguleringsplanene er vedtatt av Sarpsborg kommune, og vi mener at vår innsigelse til sentrumsplanen dermed ikke er i strid med lokalpolitiske hensyn.

Innspill ut fra Statens vegvesens sektoransvar

Vi mener planen er konsentrert om tydelige plangrep som i hovedsak følger opp våre innspill til varsel om oppstart og forslag til planprogram på en god måte. Først vil vi her omtale våre råd knyttet til boligbygging og vekst, og dernest følger vår vurdering av de ulike dokumentene i planen.

Dokumentasjon og virkemidler knyttet til kompakt byutvikling

I statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging § 4.3 står følgende:

«I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon.» Og: «Potensialet for fortetting og transformasjon bør utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk. Nye utbyggingsområder bør styres mot sentrumsnære områder med mulighet for utbygging med mindre arealkonflikter.»

Sarpsborg kommune har vedtatt at 50% av boligbyggingen skal skje innenfor 2 km fra torget. I sentrumsplanen omtales et ambisiøst mål for boligbygging, noe vi mener er en god oppfølging av de statlige føringene og målet om å ta halvparten av veksten i og nær sentrum. Planen mangler imidlertid en tydelig omtale av hvordan målet om 3500 flere innbyggere i sentrum skal nås. Dette handler dels om dokumentasjon av antall boenheter innenfor sentrumsområdet, dels om omtale av virkemidlene som skal benyttes for at sentrum skal ta ønsket andel av veksten, også sett opp mot kommuneplanens arealdel. Styring av utbygging er viktig for å nå målet om vekst. Sarpsborg baserer sine planer på en høyere befolkningsvekst enn det SSB legger til grunn for sitt middelalternativ. Dersom befolkningsveksten blir lavere, stiller det enda større krav til styring fra kommunen for å sikre at minimum 50% av veksten kommer sentralt i byen. Vi mener kommunen bør beskrive hvilke virkemidler som skal benyttes for å oppnå dette.

I henhold til byutredningen trinn 1 for Nedre Glomma kan det også være behov for ytterligere fortetting for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikk. Trinn 2 av byutredningen vurderer hva som kan være et realistisk fortettingsalternativ for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikk. Resultatet skal foreligge i oktober 2018. Dette er primært et grunnlag for bystrategier i Nasjonal transportplan 2022–2033, men funn kan også benyttes i den lokale arealplanleggingen. Dersom det kan anbefales en justert fortettingsstrategi i sentrum som følge av funn i byutredningen, er det uheldig om dette ikke kan innlemmes i Sarpsborgs planer. Ut fra dette bør kommunen vurdere om behandling av plankart og bestemmelser kan samordnes med andre viktige prosesser, også den forestående rulleringen av kommuneplanens arealdel.

Delrapport 4 fra Rodeo arkitekter som er en del av grunnlaget til sentrumsplanen, inneholder en romstudie basert på 2.000 boenheter, og vi mener sentrumsplanen bør beskrive hvordan endelig plan harmonerer med dette, også vurdert opp mot muligheten for ytterligere vekst i sentrum. For en del områder overlates endelig beslutning om byggehøyder og utnyttelsesgrad til reguleringsplanen, og dermed er det ekstra behov for en vurdering av minimumskrav som må oppfylles for at målet om vekst i sentrum skal nås.

Planbeskrivelse og konsekvensutredning

Det er positivt at planbeskrivelsen tydelig omtaler de hovedgrepene som er gjort i planen. Nedenfor kommenterer vi hvert av de syv hovedgrepene.

Kompakt by med gangavstand til dagligdagse gjøremål: Det er positivt med fokus på kompakt byutvikling, lokalisering av bolig og målpunkt knyttet til dagligdagse gjøremål og mer hverdagsgåing. Vi vil peke på at attraktivitet for gående ikke bare handler om avstand, men også om kvalitet og utforming for å gjøre gange til den foretrukne transportformen.

Kvalitet beskrives nærmere under andre plangrep, blant annet i planbeskrivelsens 6.2 og 6.7, og det er da viktig å se plangrepene i sammenheng for å oppnå ønsket effekt.

Det oppgis et tall for befolkningsvekst og arbeidsplassvekst. Vi finner ikke bakgrunnen for disse tallene i planbeskrivelse, konsekvensutredning eller rapport om alternativvurdering. I rapport om alternativvurderinger som bør inngå blant vedleggene i planen, omtales ulike konsepter for fortetting innenfor sentrum. Vi finner imidlertid ikke at dette baseres på tall på boenheter vurdert opp mot fremtidig befolkningsvekst. Dette gjør det vanskelig å vurdere om sentrumsplanen i stor nok grad bidrar til den fortettingen som er nødvendig, blant annet for å nå målet om nullvekst i privatbiltrafikk. Se for øvrig kommentar over om dokumentasjon og virkemidler knyttet til kompakt byutvikling.

Sentrumstriangel og nytt stasjonsområde: Det er positivt at planen vektlegger nytt stasjonsområde og gode forbindelser for gående mellom viktige målpunkt internt i planområdet, herunder valg av Rosenkrantzgate som hovedforbindelse mellom stasjonen og gågata. Det er viktig at dette følges opp i føringer for fremtidige saker i medhold av planen, herunder både områdereguleringer, detaljreguleringer og byggesaker.

Moderne by bygd på historisk identitet: Vårt inntrykk er at ulike hensyn her kombineres på en god måte. Det er viktig å være oppmerksom på mulige målkonflikter, for eksempel kan bevaring i noen sammenhenger komme i konflikt med universell utforming og tilgjengelighet. Bevaring kan også komme i konflikt med andre tiltak som isolert sett er ønskelig. Det er viktig at slike vurderinger gjøres i forkant av vern, samtidig som planen bør angi hvordan eventuelle fremtidige målkonflikter skal løses.

Urban bebyggelse: Her beskrives grep for fortetting og økt arealutnyttelse. Vi støtter dette som plangrep, og mer kompakt sentrumsutvikling er i tråd med samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og målene for bypakka i Nedre Glomma. I byutredningen er transportkonsekvenser av ulike fortettingsalternativer utredet. Vi savner en omtale av dette, samt en tallfesting av fortettingspotensialet i ny sentrumsplan. Med økt fortetting utover det som følger av kommuneplanen, viser beregninger at nullvekstmålet kan nås ved hjelp av arealgrep alene. Vi savner en vurdering av i hvilken grad sentrum kan planlegges for å ta en større andel av veksten enn det som følger av gjeldende overordnede planer.

Fleksibel kvartalsutnyttelse: Mange av grepene som beskrives her, bidrar til et levende sentrum som oppleves som attraktivt for brukerne av byens tilbud. Stor grad av fleksibilitet kan bidra til manglende sammenheng, blant annet når det gjelder brukervennlige gangakser og naturlige ledelinjer. Det er viktig at dette ivaretas i bestemmelser, samt i behandling av byggesaker og reguleringsplaner i medhold av sentrumsplanen.

Offentlige byrom: Her beskrives attraktivitet særlig knyttet til grøntstruktur og beplantning. Herunder omtales grupperinger, trekker og alleer langs gateløp, jf. også bestemmelsene § 6.8.1 bokstav b. Det er positivt med innslag av grønt i bybildet, men vi vil samtidig peke på mulig trafikksikkerhetsutfordringer knyttet til beplantning langs trafikkerte veier og gater. Vi mener det er viktig at trafikksikkerhet vektlegges ved endelig beslutning om beplantning,

og Statens vegvesen kan bistå i dette arbeidet. I fylkesvegprosjekter vil dette vurderes i en helhetlig sammenheng i dialog mellom prosjekteier og planmyndighet.

Å sette miljøvennlig transport i fokus: Parkering gis her en bred omtale. Byutredningen for Nedre Glomma viser at restriktiv parkeringspolitikk er et effektivt virkemiddel for å nå nullvekstmålet og økt overgang til gange, sykkel og kollektiv. Gjennomgang av parkeringstilbudet viser også at det er stor overdekning av parkeringsplasser i Sarpsborg sentrum. Det er viktig at planverktøy benyttes aktivt, særlig siden mange av parkeringsplassene er i privat eie. Det er positivt at planen legger opp til redusert flateparkering i sentrum, økt bruk av boligsoneparkering og prioritet til korttidsparkering sentralt i planområdet. Det kunne her være ønskelig med en omtale av funn fra byutredningen, samt sentrumsplanens oppfølging av dette.

Det er positivt at barnetråkk benyttes aktivt i planarbeidet. Barns opplevelse av bybilde gir viktig informasjon om hva som skal til for å gjøre byrom mer attraktive for gående generelt og barn spesielt. Av planbeskrivelsen fremgår det at informasjon fra barnetråkk blant annet skal benyttes i trafiksikkerhetsarbeidet. Her vil vi påpeke at det er viktig å skille mellom sikkerhet og trygghet. Sikkerheten handler om faktisk risiko, mens trygghet handler om trafikantens opplevelse av risikoen. Trafiksikkerheten kan dermed være god selv om trafikanten føler utrygghet. Det motsatte er en stor utfordring, nemlig situasjoner der trafikanten føler stor trygghet der risikoen faktisk er stor. Forholdet mellom sikkerhet og trygghet bør ha særlig oppmerksomhet når det gjelder barn. Det er derfor viktig å kombinere informasjon om trygghetsfølelse med objektive vurderinger av trafiksikkerhet.

Det er en utfordring at avgrensning av sentrumsplanen ikke sammenfaller med området som skal ta 50 % av veksten. I alternativvurderingen ser vi at ulike modeller for vekst innenfor hele sentrumsområdet er vurdert, og det er da viktig at det blir god sammenheng mellom valg av modell i sentrumsplanen og valg som gjøres i rullering av arealplan for Sarpsborg.

Plankart, bestemmelser og retningslinjer

Vi opplever at det er gjort en grundig jobb med bestemmelser og retningslinjer. Generelt vil vi påpeke at en del retningslinjer er formulert som skal-krav, og det kan da skapes usikkerhet om disse er retningsgivende eller bestemmende, blant annet retningslinjer knyttet til hensynssoner. Kommunen bør vurdere om enkelte av disse bør gis en annen språklig utforming for å tydeliggjøre deres retningsgivende funksjon.

Vi støtter at det legges opp til helhetlig planlegging av nytt stasjonsområde, men er åpne for at dette kan ivaretas på flere måter enn det som fremgår av § 3.6 bokstav a. Det er positivt at hensynet til gående, syklende og kollektivreisende vektlegges. Kommunen bør vurdere om forbindelsen til Glengshølen bør formuleres som et funksjonskrav på dette nivået og ikke som krav om en konkret løsning. Vi vil vurdere krav til en plan for stasjonsområdet nærmere når planarbeidet varsles, samt som del av det videre planarbeidet. Det er viktig med godt samarbeid i slike omfattende planer, og Statens vegvesen vil bidra til god dialog og samordning ut fra våre ansvarsområder.

Det er formulert en retningslinje til bestemmelsenes § 3.6 bokstav b. Slik vi leser det, er dette en retningslinje til bokstav c om Borregårdsjordet og ikke b om ny bru over Glomma.

I plankrav § 4.1 bokstav c mener vi det er utydelig hva som skal forstås som «større konsekvenser for sentrumsområdet». Dette bør tydeliggjøres i de endelige bestemmelsene.

I rekkefølgebestemmelse § 4.4 savner vi omtale av bl.a. krav til teknisk infrastruktur. Dette bør kommunen ta inn før sluttbehandling, eventuelt bør det presiseres at det i reguleringsplan i medhold av sentrumsplanen kan tas inn krav om rekkefølge, jf. plan og bygningsloven § 11–9 nr. 8.

Normene for parkering i § 5.3 vurderer vi som i hovedsak å være i tråd med målene for planen og føringene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Det er særlig positivt at sykkelparkeringsplasser prioriteres. Vi oppfatter imidlertid at maksnormen for bilparkering knyttet til forretning og kontor økes sammenlignet med gjeldende sentrumsplan, noe vi fraråder av hensyn til å oppnå ønsket sentrumsutvikling. Det er også inkludert 3 forbehold knyttet til parkering: dokumentasjon av annet behov, formål som avklares i reguleringsplan og avvik når plasser etableres under bakken. Det er ønskelig at eventuelle avvik fra normen defineres tydeligere, og det bør presiseres at dette vil praktiseres strengt for å unngå forskjellsbehandling og en utvikling i strid med formålet med parkeringsnormene. Retningslinje II til parkering bør gjøres til bestemmelse for å være tydelig på kravet om tilstrekkelig manøvreringsareal. Det bør imidlertid være åpning for å løse parkeringskravet felles for flere utbyggere, både for å samle parkering på færre steder og gjøre kravet enklere å oppfylle for utbyggere. Det bør presiseres at normene for parkering fortsatt gjelder selv om opparbeidelse av parkering unntas fra plankrav, jf. bestemmelsene § 6.3 bokstav e.

Det er positivt at gange, sykkel og kollektiv prioriteres i § 6.8.1. I bokstav c bør det fremkomme at klipping av vegetasjon ikke bare er av hensyn til gående og syklende, men av hensyn til sikt og trafiksikkerhet.

Vi savner en bestemmelse om universell utforming, blant annet når det gjelder minste uteoppholdsareal og presisering av kommunens krav ut over det som følger av gjeldende teknisk forskrift. Universell utforming beskrives kun i tilknytning til ramper, men det er viktig at dette ivaretas gjennomgående for de ulike delene av planen og for andre forhold, blant annet ledelinjer, vegfinning, allergi knyttet til beplantning og så videre.

Plan for hovednett for sykkeltrafikk er ikke omtalt i planen. Vi mener rutene som inngår i sykkelplanen bør synliggjøres i plankartet, jf. også vårt innspill til varsel om oppstart. Hvis dette blir for detaljert å få frem i plankartet, bør rutene fremkomme i bestemmelsene for å synliggjøre mulig fremtidig arealbehov.

Innspill som vegforvalter

Statens vegvesen skal påse at foreslått arealbruk ikke er i konflikt med hensynet til utvikling, drift og vedlikehold av riks- og fylkesvegene. For denne planen gjelder dette fylkesveg 109,

118 og 553. Dette innebærer blant annet at arealbruken ikke skal være i konflikt med vedtatte planer for utvikling av vegnettet. Siden arealbruken er i konflikt med planlagte prosjekter, fremmes innsigelse på dette punktet, jf. beskrivelse innledningsvis. Nedenfor følger øvrige merknader ut fra Statens vegvesens rolle som vegeier for Østfold fylkeskommune.

Avkjørselsspørsmål

Det foreslås fortetting i store deler av sentrumsområdet, også langs fylkesveg 109, 118 og 553. I uttalelse til varsel om oppstart pekte vi på behovet for å ivareta avkjørselsspørsmål i det videre planarbeidet.

Slik planen er utformet, vurderer vi at det i svært liten grad vil være aktuelt med nye avkjørsler. Vi mener det likevel er behov for en bestemmelse der det presiseres at Statens vegvesen skal uttale seg til endret bruk av eksisterende avkjørsler, samt ha avgjørelsesmyndighet om det er aktuelt med nye avkjørsler til fylkesveg. Gjeldende rammeplan for avkjørselsspørsmål i Østfold legges til grunn. Dette bør også presiseres i retningslinje til § 6.3 bokstav e om unntak for plankrav knyttet til adkomst og parkering.

Byggegrenser

Byggegrenser langs fylkesveger skal ivareta hensynet til vedlikehold, drift og utvikling av vegnettet. I tillegg skal byggegrensene ivareta hensynet til sikt, trafiksikkerhet og miljø langs vegen. Byggegrensene skal også sikre at det ikke etableres bebyggelse som vil bli utsatt for uheldig mye støy og luftforurensing. Dette er både ut fra hensynet til beboere og brukere og ut fra hensynet til at arealbruk inntil veg ikke skal komme i konflikt med og vanskeliggjøre framtidig utvikling av vegnettet.

Der byggegrenser ikke er fastsatt i en arealplan etter plan- og bygningsloven, er det veglovens bestemmelser som gjelder. Dispensasjon fra byggegrenser må i slike tilfeller behandles av Statens vegvesen etter vegloven § 29.

Byggegrenser langs offentlig veg er ikke omtalt i forslag til sentrumsplan for Sarpsborg. Dette er heller ikke hjemlet i gjeldende kommuneplan. Der byggegrense ikke er regulert, gjelder i utgangspunktet dermed en byggegrense på 50 meter langs fv. 109 og 118, mens det er 15 meter som gjelder langs fv. 553. Dersom sentrumsplanen angir disse byggegrensene langs fylkesveger der dette ikke er fastsatt i annen arealplan, blir hjemmelsgrunnlaget plan- og bygningsloven. En slik bestemmelse vil i så fall gjøre at det er Sarpsborg kommune som behandler dispensasjoner med hjemmel i plan- og bygningsloven § 19-2. Statens vegvesen skal få uttale seg før det gis dispensasjon, i henhold til plan- og bygningsloven § 19-1. Dispensasjon kan ikke gis dersom hensynene bak byggegrensen det dispenseres fra blir vesentlig tilsidesatt.

Statens vegvesen mener det er mest hensiktsmessig at Sarpsborg kommune behandler dispensasjoner fra byggegrensene i sentrum, og vi anbefaler derfor at det tas inn en bestemmelse som angir en byggegrense på 50 meter for fv. 109 og 118, samt 15 meter for fv. 553. Dersom kommunen ønsker å fravike dette, må Statens vegvesen konsulteres.

Ny stasjon

Vi registrerer at kommunen peker ut Rosenkrantzgate som hovedadkomst til nytt stasjonsområde, jf. bestemmelsenes § 3.6 bokstav a. Vi er positiv til at kommunen gjør et slikt tydelig valg, og det er da viktig at kommunen er konsekvent mot dette valget i oppfølgingen. Dette gjør det enklere å konsentrere mulige tiltak for å redusere fv.118 som barriere innenfor rammen av tilgjengelige ressurser. Statens vegvesen vil som del av det konkrete planarbeidet ta stilling til nødvendige krav som må innfris i regulering av stasjonsområdet, herunder hensynet til fremkommelighet på berørte fylkesveger.

Fremtidige fylkesvegprosjekter

Det pågår et felles planarbeid knyttet til ny Sarpsbru over Glomma. Det er viktig at sentrumsplanen ikke står i veien for ulike alternativer som inngår i dette arbeidet. Vi opplever at dette blir ivaretatt i bestemmelsene § 3.6 bokstav b.

Det er positivt at bestemmelsene er tydelig på kommunens prioriteringer for innholdet i fremtidige fylkesvegprosjekter, jf. § 6.8.1. Det bør presiseres at dette gjelder for prosjekter som ikke har vedtatte regulerings- eller byggeplaner, slik at det ikke oppstår usikkerhet knyttet til behov for omregulering/fornytt byggeplanlegging som vil være forsinkende og fordyrende.

Kravene gir prioritet til gående, syklende og kollektivreisende, og det gjøres presiseringer knyttet til materialvalg, universell utforming og beplantning. I fylkesvegprosjekter vil dette vurderes i en helhetlig sammenheng i dialog mellom prosjekteier og planmyndighet.

Krav til søknader

I retningslinjer med krav til søknad § 7 bør trafikkfaglig kompetanse også fremgå som et krav for tiltak som kan ha trafikale konsekvenser som bør vurderes i en helhetlig sammenheng.

Avsluttende kommentarer

Vi opplever at det er stor grad av enighet knyttet til hva som er viktig å ivareta i sentrumsområdet. Vi mener også at vår innsigelse og øvrige innspill ikke bryter med kommunens intensjoner med planarbeidet, og disse hensynene håper vi det er mulig å ta høyde for i sluttbehandling av planen. Vi ser frem til videre samarbeid om oppfølgingen.

Vegavdeling Østfold

Med hilsen

Elisabeth Bechmann
fungerende avdelingsdirektør

Siri Rolland

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

Fylkesmannen i Østfold, Postboks 325, 1502 MOSS

Østfold fylkeskommune, Postboks 220, 1702 SARPSBORG