



Statens vegvesen

PLANBESKRIVELSE



Detaljreguleringsplan for Fv. 599 Gang- og sykkelveg

Tveterveien-Sandbakken

Sarpsborg kommune

Region øst

Moss kontorsted

15. oktober 2013, revidert 03.10.2025.

Forenklet planendring datert:

- 26.02.2026 (oppdatert arealtabell i kap. 6.1 i henhold til endringer i plankart).

Innholdsfortegnelse **SIDE**

1	SAMMENDRAG	4
2	BAKGRUNN FOR REGULERINGSSAKEN	5
2.1	Hensikten med planen	5
2.2	Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold	5
2.3	Tidligere vedtak i saken	5
2.4	Krav om konsekvensutredning?	5
3	PLANPROSESSEN	6
3.1	Forhåndsvarsling	6
3.2	Innkomne innspill	6
3.3	Medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge ..	6
4	PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER.....	7
4.1	Fylkeskommunale planer	7
4.2	Kommuneplanens arealdel evt. også kommunedelplaner	7
4.3	Gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet	8
4.4	Tilgrensende planer	8
4.5	Temaplaner/andre planer av betydning for planarbeidet	8
4.6	Statlige planretningslinjer/rammer/føringer	9
5	BESKRIVELSE OG ANALYSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD	9
5.1	Beliggenhet	9
5.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	9
5.3	Stedets karakter	10
5.4	Eiendomsforhold	10
5.5	Landskap og fjernvirkning	10
5.6	Kulturminner og kulturmiljø	13
5.7	Naturverdier	13
5.8	Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder	14
5.9	Landbruk	14
5.10	Trafikkforhold	15
5.11	Barns interesser	15
5.12	Sosial infrastruktur	15
5.13	Universell tilgjengelighet	16
5.14	Teknisk infrastruktur	17
5.15	Grunnforhold	17
5.16	Støyforhold	17
5.17	Luftforurensing	17
5.18	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	17
5.19	Næring	23
5.20	Analysar/ utredningar/ alternativvurderingar	23
6	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET.....	23
6.1	Planlagt arealbruk	23

6.2	Tilknytning til infrastruktur.....	24
6.3	Trafikkløsning	24
6.3.1	Kjøreatkomst.....	24
6.3.2	Utforming av veier.....	24
6.3.3	Tilgjengelighet for gående og syklende	25
6.3.4	Felles atkomstveger, eiendomsforhold.....	25
6.4	Miljøoppfølging	25
6.5	Universell utforming	25
6.6	Terreng/Landskap.....	26
6.7	Landbruksfaglige vurderinger	28
6.8	Kollektivtilbud	28
6.9	Kulturminner	28
6.10	Sosial infrastruktur	28
6.11	Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett.....	28
6.12	Avbøtende tiltak/ løsninger ROS	29
6.13	Rekkefølgebestemmelser.....	29
6.14	Støy	29
7	VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET	29
7.1	Overordnede planer.....	29
7.2	Landskap/Stedskarakter.....	29
7.3	Kulturminner og kulturmiljø, evt. Verneverdi	29
7.4	Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven.....	30
7.4.1	Beskrivelse.....	30
7.4.2	Vurdering mht Naturmangfoldloven §§ 8-12 (LOV 2009-06-19 nr 100)	30
7.5	Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk	31
7.6	Uteområder.....	31
7.7	Trafikkforhold	31
7.8	Barns interesser	31
7.9	Sosial infrastruktur	32
7.10	Universell tilgjengelighet	32
7.11	Jordressurser/landbruk.....	32
7.12	Teknisk infrastruktur	32
7.13	Økonomiske konsekvenser for kommunen.....	32
7.14	Konsekvenser for næringsinteresser.....	33
7.15	Interessemotsetninger	33
7.16	Avveining av virkninger	33
8	AVSLUTTENDE KOMMENTAR.....	33

1 Sammendrag

Forslagsstiller er Statens vegvesen Region øst.

Utgangspunktet for prosjektet var å lage en reguleringsplan for en gang- og sykkelveg langs Rokkeveien fra Bodalsveien og frem til Skjebergveien. Fordi det ikke er noe tilbud for myke trafikanter langs Rokkeveien frem til avkjøringen til Tveterbanen, og denne strekningen føles lite trafikksikker, ble denne strekningen også tatt med i prosjektet. Tveterbanen blir brukt av barn i området til blant annet fotballtrening.

Nordsiden av Rokkeveien ble valgt som den beste løsningen. Sørsiden ville skape vanskelige adkomster til eiendommene, og på denne siden lå det noen hus veldig nære vegen. De fleste husene ligger på nordsiden og det er ønskelig å legge gang- og sykkelvegen på den siden det er flest hus for å få færre kryssinger av kjørevegen for å komme over til gang- og sykkelvegen. Tveterbanen og Tveterhytta barnehage ligger på nordsiden av fylkesvegen, og da slipper man å krysse kjørevegen for å komme dit.

Prosjektgruppen kom frem til at standarden på 3 m grøft + 3 m gang- og sykkelveg kunne brukes fra Tveterbanen og frem til Bodalsveien, men videre langs Rokkeveien og frem til Skjebergveien ble det problematisk med tilsvarende standard på grunn av for stor stigning på avkjørslene. Standard på denne strekningen ble da 1 m rabatt + 2,5 m gang- og sykkelveg. Fra Rokkeveien og opp Bodalsveien – koblingen til dagens gang- og sykkelveg som går inne i boligfeltet nord for fylkesveg 599 – vil det bli etablert et fortau på østsiden av vegen.

På strekningen skal bussholdeplassene oppgraderes med plattformer. På grunn av lav hastighet og lavt trafikk tall legges det opp til kantsteinstopp i forbindelse med bussholdeplassene fra Skjebergveien og frem til Bodalsveien.

2 Bakgrunn for reguleringssaken

2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å etablere en gang- og sykkelveg langs Rokkevegen for å skape trafikkssikker og trygg ferdsel for myke trafikanter slik at flere velger å gå eller sykle fremfor å bruke bil. Gang- og sykkelvegen skal også bidra til en trafikkssikker og trygg skoleveg. Med i prosjektet er også flytting og oppgradering av bussholdeplassene på strekningen. Oppgraderingen av bussholdeplassene innebærer at de skal ha en universell utforming, noe som betyr at det skal være tilgjengelig for alle.



2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagstiller er Statens vegvesen Region øst. Prosjektet ligger inne i handlingsprogrammet for fylkesveger 2011-2014.

2.3 Tidligere vedtak i saken

Ingen

2.4 Krav om konsekvensutredning?

Kravet om konsekvensutredning gjelder for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Hensikten med konsekvensutredninger (KU) er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer eller tiltak, og når det tas stilling til om, og på hvilke vilkår, planer eller tiltak kan gjennomføres. Den som fremmer forslag til plan etter plan- og bygningsloven skal vurdere om planen eller tiltaket faller inn under forskriftens saklige virkeområde.

Herunder er det aktuelle planforslaget vurdert i henhold til § 4, forskrift om konsekvensutredninger.

Det er ikke dokumentert at det innenfor planområdet finnes særlige verdifulle landskap, naturmiljø, kulturminner eller kulturmiljø som er vernet eller fredet, midlertidig vernet eller fredet eller foreslått vernet eller fredet. Reguleringsplanen forventes heller ikke å komme i konflikt med viktige inngrepsfrie naturområder, eller utgjør en trussel mot direkte truede eller

sårbare arter og deres leveområder eller mot andre områder som er særlig viktige for biologisk mangfold.

Planområdet er videre ikke lokalisert i et større naturområde, vassdragsnært område eller overordnet grønnstruktur for viktige friområder hvor planen kommer i konflikt med friluftslivsinteresser.

Det skal i forbindelse med planarbeidet utføres en arkeologisk registrering for å se om det finnes kulturminner i planområdet som pr i dag ikke er avdekket og registrert.

Det konkluderes dermed med at det ikke er krav om konsekvensutredning for reguleringsplanen.

3 Planprosessen

3.1 Forhåndsvarsling

Oppstart av planarbeidet ble annonsert 31. august 2012 i Sarpsborg Arbeiderblad og på Sarpsborg kommunes nettside www.sarpsborg.com. Forlengelse av prosjektet ble annonsert 8. oktober 2012.

Det ble sendt varsel om oppstart i form av brev til følgende:

- Fagmyndigheter
- Grunneiere
- Naboer

3.2 Innkomne innspill

Det kom inn flere innspill i forbindelse med varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet. Det er laget et kort sammendrag av disse. Til hvert innspill er det beskrevet hvordan dette er lagt til grunn i planarbeidet. Dette sammendraget er utarbeidet som eget notat til planen. Se vedlegg 1.

3.3 Medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge

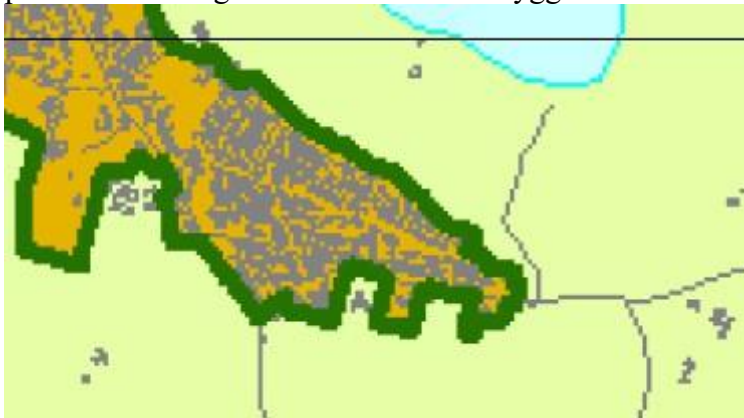
Gang- og sykkelvegen og bussholdeplassene skal være universelt utformet, noe som betyr «tilrettelegging for alle». Håndboken som Statens vegvesen følger er utarbeidet av blant annet representanter fra organisasjoner for funksjonshemmede.

Det er gjennomført en registrering av Sarpsborg kommune kalt «Barnetråkk». Denne viser barns skoleveg, hvor de liker å gå, hvor de synes det er skummelt osv. i nærområdet til Sandbakken skole. Denne registreringen er tatt med i planarbeidet.

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Fylkeskommunale planer

Vedtatt av Fylkestinget 26. februar 2009 og godkjent i Statsråd 11. mars 2011. Deler av planområdet inngår i nåværende tettbebyggelse.



Fylkesplan for Østfold; Østfold mot 2050

Delmål: Klima og energi

«Overføre transportaktivitet fra bil til gange og sykkel på korte turer, bl.a. ved økt satsing på et godt utbygd nett av gang- og sykkelveger.»

Prioriterte oppfølgingsområder; transport og fysisk aktivitet;

«...Transport over kortere avstander bør i størst mulig grad skje til fots eller på sykkel.

Overgang fra privatbilisme til kollektivtrafikk og gange/sykling vil øke folks fysiske aktivitet og være viktige bidrag til så vel utslippsreduksjon som folkehelse. Fortettingsstrategien vil, kombinert med utbygging av gang- og sykkelveger, legge til rette for en slik utvikling.»

4.2 Kommuneplanens arealdel evt. også kommunedelplaner

Kommuneplanens arealdel 2011-2020, vedtatt 17.02.2011.



- Boligområde - nåværende
- Boligområde - framtidig
- Erverv - nåværende
- Offentlige bygninger - nåværende
- Offentlige bygninger - framtidig
- Bygninger med særskilt angitt aln
- Kommunalteknisk anlegg - nåværende
- Kommunalteknisk virksomhet - nåværende
- Frilandsområde - nåværende
- Idrettsanlegg - nåværende
- LNF-område
- Områder som skal reguleres etter
- LNF-område i sjø og vassdrag - nåværende
- Vegareal - nåværende
- Parkering - nåværende
- Parkering - framtidig
- Gang- og sykkelareal - nåværende
- Grense for restriksjonsområde
- Nedslagsfelt for drikkevann
- Felles for kommuneplan PBL 1985 og 2006
- Planens begrensning
- Grense for arealformål
- Hovedveg - nåværende
- Jernbane - nåværende

4.3 Gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet

Reguleringsplan for Værnåsen. Vedtatt 28.10.1966, revidert 20.05.1976, 25.05.1984. Formålene er trafikkområde og boligområde.

Reguleringsplan for Gang- og sykkelveg langs Rokkeveien. Strekning Bodals vei – Rakleivkrysset, vedtatt 24.10.1991. Formål til gang- og sykkelveg og kjørevei. (Planen blir opphevet og erstattet av ny plan.)



Reguleringsplan fra 1991

4.4 Tilgrensende planer

Reguleringsplan for Værn (gnr. 1026/ bnr. 2) til omsorgsbolig/bofellesskap. Planen er under arbeid, men kommer ikke i direkte berøring med reguleringsplanen for gang- og sykkelvegen.

4.5 Temaplaner/andre planer av betydning for planarbeidet

Hovedveinett for sykkel i Sarpsborg. Rapport utarbeidet av Statens vegvesen, vedtatt i Bystyret 12.03.2009.



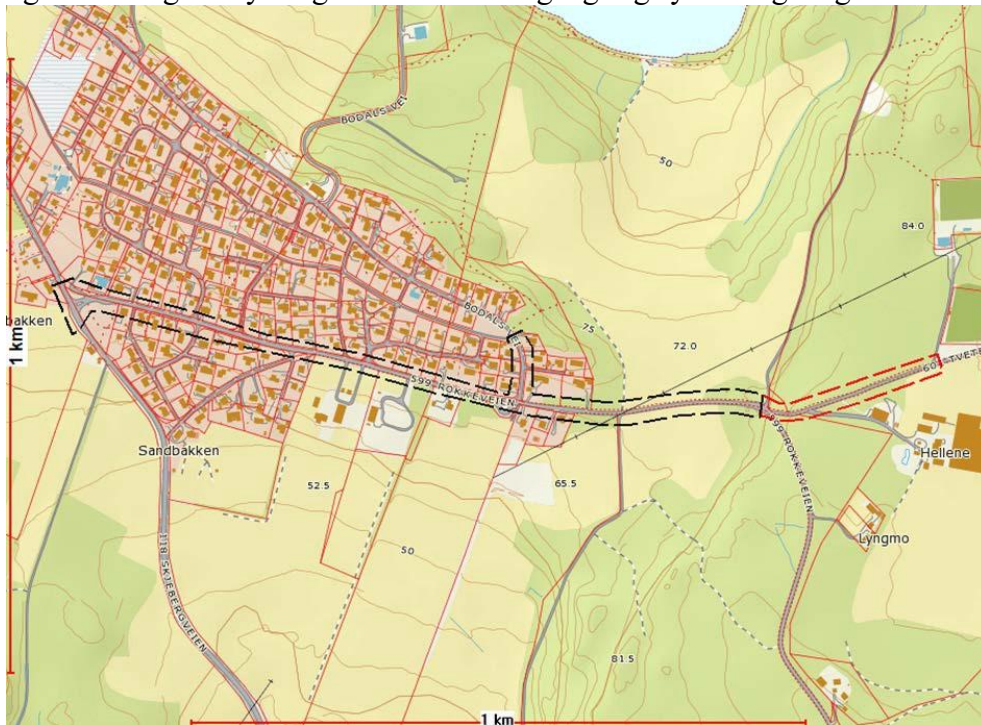
4.6 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

Aktuelle rikspolitiske retningslinjer og bestemmelser for dette prosjektet er «Samordnet areal- og transportplanlegging» (T-5/93), «Styrke barn og unges interesser i planleggingen» (T-2/08) og «Barn og unge og planlegging etter plan- og bygningsloven» (T-1513).

5 Beskrivelse og analyse av planområdet, eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i Sarpsborg kommune, og går fra Tveterveien ved innkjøringen til Tveterbanen og vestover til krysset fylkesvei 118 (Skjebergveien) / Rokkeveien. Planen tar også med seg tilknytning til eksisterende gang- og sykkelveg langs Bodalsveien.



Planområdet. Rød stipling viser strekningen som ble varslet i etterkant, Tveterhytta-Rakleivkrysset.

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Dagens arealbruk er vegareal, grøfter og boligtomter.

Arealtype/Dagens arealbruk	Areal (daa)
Boligområde	10,29
Vei	6,35
Landbruk, dyrket mark	5,366
Skog	4,15

5.3 Stedets karakter

Planområdet går gjennom bolig-, jordbruks- og skogsområder. Boligbebyggelsen er en samlet feltutbygging med både sammensatt og enhetlig eneboligbebyggelse og opparbeidete hager. Det ligger en gård med stall og hestebeiter på sørsiden av fylkesvegen.

5.4 Eiendomsforhold

Oversikt over hvilke eiendommer/deler av eiendommer planområdet består av, slik det framkommer i kommunens eiendomsregister: Se vedlegg 2.

5.5 Landskap og fjernvirkning

Planområdet ligger i sin helhet på det store Østfoldraet.

Lengst vest utgjøres planområdet av hager/boligeiendommer på begge sider av fylkesvegen, sentralt i planområdet er et åpent jordbrukslandskap og i øst utgjøres planområdet av tett granskog.

Terrenget er slakt skrånende forbi Sandbakken, med en helning mot sør. Lave murer/steinkjeder tar opp høydesprang på begge sider av eksisterende veg. Over dyrka mark og gjennom Tveterskogen flater terrenget ut. På grunn av det flate landskapet er eksisterende veg ikke særlig dominerende i landskapet.



Sandbakken, sett mot Skjebergveien (vest).



Sandbakken, sett mot øst.



Lave murer og store trær.



Dyrka mark øst for Sandbakken, sett mot krysset for avkjøring til Tveterbanen.



Tett skog lengst øst i planområdet.

Sarpsborg kommune har utarbeidet temakart for verdifulle kulturlandskap. Her er kulturlandskapet sør for Rokkeveien innenfor kategori 1, mens jordene nord for veien er i kategori 3 (1 er høyeste verdi), og det er angitt en siktlinje fra Værn/Bussholdeplassen ut mot Skjebergkilen.



Utsikt fra Bodalsveien, over bussholdeplassen og ut mot Skjebergkilen.



Bussholdeplass/snuplass ved Bodalsveien.

5.6 Kulturminner og kulturmiljø

Det er registrert flere arkeologiske lokaliteter innenfor og nær planområdet. Ved Tveterveien er det registrert en hulvei som er automatisk fredet.

Langs Rokkeveien er det tidligere gjort til dels omfattende funn av kulturminner fra flere perioder av forhistorien. Flere fredete lokaliteter ligger tett på plangrensen. Lokalitetene består hovedsakelig av gravhauger, gravrøyser og rester etter bosetning.

Under den arkeologiske registreringen (vedlegg 4) foretatt høsten 2012 ble det funnet 114 automatisk fredete kulturminner, i form av bosetningsspor og mulige gravminner. Antakelig er flere av disse rester etter et stort sammenhengende gravfelt, samt rester etter et bosetningsområde som har vært i bruk over en lang tidsperiode. Funnene er rester etter aktivitet fra bronsealder og jernalder.

5.7 Naturverdier

I naturbasen til Direktoratet for naturforvaltning (www.naturbase.no) er det ikke markert registreringer for rød- eller svartelista arter innenfor planområdet. Det er gjort en artsobservasjon på piggsvin på Sandbakken, denne er ikke rødlistet.

Sarpsborg kommunes temakart Verdisatt naturkart gir skogsområdene mot dyrka mark, mellom Rokkeveien og Isesjøen svært høy verdi. Skogsområdet mot boligfeltet Sandbakken er også angitt å ha verdi.



T.v.: Skogsområde med høy verdi, til høyre for veien, mellom Sandbakken og dyrka mark.
T.h.: Bjørkerekke langs hestebeite.

Langs sørsiden av Rokkeveien finnes en rekke av store, gamle bjørketrær (4 stk. langs hestebeitet) og et eiketre (ca. 70 m fra Skjebergveien). Dette eiketreet er av en slik størrelse at det faller innenfor naturtypekategorien «Hule eiker». På nordsiden av vegen står en trerekke med lind (6 stk., ca. 50 m fra Skjebergveien). Videre østover finnes enkeltstående store bjørke- og furutrær, og noen store, eldre einerbusker. Skogen vest for Tveterveien er tett granskog med noe løvinnslag (hovedsakelig bjørk).



Linderekke ved krysset Skjebergveien/Rokkeveien.



Eik (høst og sommer)

Vegkantvegetasjon består av nitrogen- og skogsveggkant med få interessante karplanter.

5.8 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Planområdet berører ingen statlig sikra friluftslivsområder.

I Sarpsborg kommunes temakart er Tveterskogen angitt som Rekreasjonsareal med svært høy verdi. Det samme er også et mindre skogsareal i krysset mot Skjebergveien.

Det finnes noen stier i grøntarealet ved krysset mot Skjebergveien. Utover dette er det ikke registrert stier innenfor planområdet, men traktorveier på begge sider av jorden kan benyttes for å komme seg til/fra Isesjøen.

5.9 Landbruk

Det er i dag dyrket mark på begge sider av Rokkeveien fra krysset Tveterveien (fylkesveg 601) / Rokkeveien (fylkesveg 599) og 600 m videre østover.

I Sarpsborg kommunes temakart er all dyrka mark innenfor planområdet vist som Kjerneområde landbruk.

5.10 Trafikkforhold

Fylkesveg 599, Rokkeveien, har i dag en årsdøgntrafikk på 2000, med en andel på 6% lange kjøretøyer. Fartsgrensen er på 50 km/t fra Skjebergveien og frem til cirka 100 meter etter krysset Bodals vei/Rokkeveien. Videre er fartsgrensen 70 km/t.

På hele strekningen er det i dag fem buss-stopp på sørsiden av vegen, hvorav det ene også er snuplass for bussene. På nordsiden er det fire buss-stopp.

Det er i dag ingen tilbud for myke trafikanter langs strekningen.

Det er registrert to trafikkulykker med til sammen 3 lettere skadet på strekningen.

Bodals vei fra Rokkeveien og opp til eksisterende gang- og sykkelveg, cirka 120 meter, har i dag ingen tilbud for myke trafikanter.

5.11 Barns interesser

Gang- og sykkelvegen vil være en del av skolevegen for barn som går eller sykler på Rokkeveien til skolen i dag.

Ifølge kommunens Barnetråkkregistrering anses strekningen fra Tveterbanen og forbi jordene langs Rokkeveien som skumle. Registreringen viser at barn som kommer fra Raklev går, sykler eller blir kjørt til skolen.



På Tveterbanen har barna i nærområdet mulighet til å holde på med fritidsaktiviteter som fotball osv.

Tveterskogen er angitt som Markaområde i Sarpsborg kommunes temakart for Nærturterreng og korridorer.

5.12 Sosial infrastruktur

Sandbakken barne- og ungdomsskole ligger nordvest for Rokkeveien. Tveterhytta barnehage ligger ved Tveterbanen, Tveterveien 20.



Tveterhytta barnehage.

5.13 Universell tilgjengelighet

Ingen av bussholdeplassene langs Rokkeveien tilfredsstiller krav til universell utforming. De fleste er kun stopp punkter markert med skilt. Ved snuplassen ved Bodalsveien er det smale perronger med vanlig kantsteinshøyde.



Dagens stopp-punkter markert med skilt



Bodalsveien er bratt, og tilfredsstiller ikke krav til stigning i forhold til universell utforming.

5.14 Teknisk infrastruktur

Eksisterende anlegg består av følgende:

- Det er veilys på deler av strekning, men plassering veksler fra side til side. Vegbelysningen er av dårlig beskaffenhet og må skiftes ut i sin helhet.
- Det ligger strømforsyning til en del av bebyggelsen via veilysstolpene.
- Telenor forsyner også en del av husene med signaler.
- Fortum har en nettstasjon som ligger på sørsiden av veien. Den vil ikke bli berørt av utbyggingen.

5.15 Grunnforhold

Det er utført grunnundersøkelser for prosjektet. Disse viser at det er sand og sandig siltig materiale og noe stein og grus, i planområdet. Geologisk kart viser også denne type masser. Det er mer enn 20 m løsmasser i de fleste borpunktene, men et par punkter viser 3-5 m dybde til berg. Det er ikke stabilitets- eller setningsproblemer for dette prosjektet og det foreslås at overbygningen dimensjoneres for bæreevnegruppe 6, det vil si meget telefarlige masser. Rapport fra grunnundersøkelsene vedlegges planen (vedlegg 3).

5.16 Støyforhold

Støy fra biltrafikken i Røkkeveien er beskjedne på grunn av lav årsdøgntrafikk, tungtrafikkandel og fart. Støyberegninger for dagens situasjon viser at de fleste boligene ligger i ytterkant av gul støysone.

Gul sone betyr et støynivå mellom 55 og 65 dB. En gang- og sykkelveg er et miljøtiltak, og vil ikke utløse krav (T1442) om støyskjerming før lydnivået ligger i rød sone, det vil si et støynivå høyere enn 65 dB.

5.17 Luftforurensing

Det ble foretatt en beregning for luftforurensning, og det viser seg at det ikke vil være noen personer som vil være eksponert for luftforurensning i området. Ettersom ÅDT (årsdøgntrafikk) og fartsgrense er såpass lav, vil det ikke være fare for overskridelser, hverken av PM10 eller NO2.

5.18 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Risiko- og sårbarhetsanalyse

I henhold til plan- og bygningsloven § 4-3, samfunnssikkerhet, risiko- og sårbarhetsanalyse, skal planmyndigheten påse at ROS-analyse gjennomføres som en del av planforslaget. Dette er også et krav fra Fylkesmannen. En ROS-analyse skal kartlegge uønskede hendelser knyttet til den foreslåtte arealbruken som kan representere en fare for mennesker, miljø og økonomiske verdier. ROS-analysen baserer seg på foreliggende kunnskap om planområdet, og det er i denne sammenheng ikke foretatt noen spesielle undersøkelser eller analyser utover det som er gjennomført i forbindelse med reguleringsplanen.

Hendelse/Situasjon	Kons for planen	Kons av planen	Sanns	Kons	Risiko	Kommentar/Tiltak
NATUR- OG MILJØFORHOLD						
Ras/skred/flom						
1. Masseras/-skred	Nei	Nei				Rapport fra grunnundersøkelser med eventuelle tiltak vedlegges planbeskrivelsen
2. Snø-/isras	Nei	Nei				
3. Flomras	Nei	Nei				
4. Elveflom	Nei	Nei				Ingen bekker som anlegget krysser
5. Tidevannsflom	Nei	Nei				
6. Radongass	Nei	Nei				
Vær, vindeksponering						
7. Vindutsatte områder	Nei	Nei				
8. Nedbørutsatte områder	Nei	Nei				
Natur- og kulturområder						
9. Sårbar flora	Nei	Nei	2	3		Temakart Verdisatt naturkart; berører hage-/tomteareal «med verdi». Temakart Naturtyper; ingen Ved krysset med Skjebergveien står det en eik i naturtypekategori «Hul eik».
10. Sårbar fauna/fisk	Nei	Nei				Naturbase, biologisk mangfold; piggsvin, leveområde påvist
11. Verneområder	Nei	Ja	3	2		Beslagleggelse av dyrket mark. Planområdet ligger innenfor «Kjerneområdet for landbruk» i henhold til Sarpsborg temakart.
12. Vassdragsområder	Nei	Nei				
13. Fornminner	Ja	Ja	4	3		Langs traseen finnes en hulvei som er fredet, og det er registrert gravminner på jorden langs Isesjø. Arkeologisk registrering fant 114 automatisk fredete kulturminner på arealet med dyrka mark. Et gravminne (gravhaug) på sørsiden av Rokkeveien, ved Værn,

						er fredet og må tas hensyn til.
14. Kulturminne/-miljø	Ja	Ja	4	2		Temakart Verdifulle kulturlandskap; tangerer kategori 1 på sørsiden, berører kategori 3 på nordsiden og sørsiden i øst. Viktig siktlinje fra buss-snuplassen ut til Skjebergkilen.
15. Område for idrett/lek	Nei	Nei				Tveterbanen
16. Park; rekreasjonsområde	Ja	Ja	4	1		Temakart Rekreasjonsarealer; Berører «Svært høy verdi» i øst – sammenhengende skogsområdet krysser vegen. Temakart Naturterreng og korridorer; skogen er registrert som markaoområde.
17. Vannområde for friluftsliv	Nei	Nei				
MENNESKESKAPTE FORHOLD						
Risikofylt industri mm						
18. Kjemikalie/eksplosiv	Nei	Nei				
19. Olje- og gassindustri	Nei	Nei				
20. Radioaktiv industri	Nei	Nei				
21. Avfallsbehandling	Nei	Nei				
22. Elforsyning	Nei	Nei				
Strategiske områder						
23. Vei, bru, knutepunkt	Nei	Nei				
24. Havn, kaianlegg	Nei	Nei				
25. Sykehus/-hjem, kirke	Nei	Nei				
26. Brann/politi/SF	Nei	Nei				
27. Forsyning kraft, vann	Nei	Nei				
28. Forsvarsområde	Nei	Nei				
29. Tilfluktsrom	Nei	Nei				
30. Spesialindustri	Nei	Nei				

Forurensningskilder						
31. Industriforurensning	Nei	Nei				
32. Boligforurensning	Nei	Nei				
33. Landbruksforurensning	Nei	Nei				
34. Akutt forurensning	Nei	Nei				
35. Støv og støy; industri	Nei	Nei				
36. Støv og støy; trafikk	Ja	Nei	2	2		Gang- og sykkelvegen utgjør ingen endring i støy/støv. Fartsgrensen økes ikke og det blir ingen økning i trafikk, så tiltaket ses derfor på som et miljø- og sikkerhetstiltak.
37. Støy; andre kilder	Nei	Nei				
38. Forurensning i sjø	Nei	Nei				
39. Forurenset grunn	Nei	Nei				Det vil bli tatt hensyn under anleggsperioden for å unngå grunnforurensning.
Andre farlige/spesielle områder/forhold						
40. Industriområde	Nei	Nei				
41. Høyspentlinje og trafostasjon	Ja	Ja	2	4		Høyspent på sørsiden av vegen.
42. Oljekatastrofeområde	Nei	Nei				
43. Spesielle forhold ved utbygging/gjennomføring	Nei	Ja	3	2		Begrenset fremkommelighet for kjørende under bygging.
ØVRIGE FORHOLD; STEDSSPESIFIKKE HENDELSER						
Transport						
44. Ulykke med farlig gods	Nei	Nei				
45. Vær/føre begrenser tilgjengelighet til området	Nei	Nei				
Trafikksikkerhet						
46. Ulykke i av-	Nei	Nei				En gang- og sykkelveg vil bli et

/påkjørslar						nytt element i trafikkbildet, men planen utarbeides i hht. gjeldende regelverk for krav til sikt, og vil medføre en forbedring av eksisterende siktforhold.
47. Ulykke med gående/syklende	Nei	Nei				Gang- og sykkelveg vil øke sikkerheten for de myke trafikantene betraktelig da myke og harde trafikanter blir skilt. Om gang- og sykkelvegen legges på sørsiden, må det være kryssing over til nordsiden på minst et sted. Avkjørselssanering? (Reduserer mulige kryssingspunkter)
48. Andre ulykkespunkter	Ja	Ja	2	2		Murer og bratte skråninger.

Figur 7. Tabell for risiko- og sårbarhetsanalyse

Hendelser som er vurdert å være sannsynlige til svært sannsynlige og ha alvorlige til svært alvorlige konsekvenser, krever tiltak.

Konsekvens:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
Sannsynlighet:				
4. Svært sannsynlig				
3. Sannsynlig				
2. Lite sannsynlig				
1. Usannsynlig				

Figur 8. Tabell for sannsynlighetsvurdering

- Hendelser i røde felt: Tiltak nødvendig
- Hendelser i gule felt: Tiltak vurderes ut fra kostnad i forhold til nytte
- Hendelser i grønne felt: "Billige" tiltak gjennomføres

Spesifisering/tiltak

Under er spesifisert og kommentert hendelser i gul og rød sone. For hendelser i grønn sone, se kommentarer i skjemaet.

Natur- og kulturområder

Hendelse nr. 9

Tiltak:

Henviser til Handlingsplan for fremmede arter.

Det gjøres ingen tiltak på den siden av vegen som eika står. Under anleggsarbeidet skal det påses at eika ikke skades.

Hendelse nr. 11

Tiltak:

Begrense inngrep ved å ta minst mulig areal til gang- og sykkelvegen. Under anleggsperioden skal det påses at spredning av floghavre unngås.

Hendelse nr. 13

Tiltak:

Traseen legges ikke om pga. funnene. De registrerte kulturminnene som berøres er vist med rune-R og ID-nummer i reguleringsplanen, og det skal utføres arkeologisk registrering av disse før anleggsarbeidet settes i gang. Det reguleres til hensynssone kulturminne på sørsiden av vegen. Dette innebærer at arealet ikke kan benyttes i anleggsperioden.

Blir det under anleggsarbeidet oppdaget fortidsminner som ikke allerede er registrert, må arbeidet stoppes og Riksantikvaren kontaktes.

Eventuelle funn under arkeologisk registrering blir innarbeidet i planen.

Hendelse 14:

Tiltak:

Begrense inngrepet.

Unngå å sperre for siktlinjen (utsikten) med lehus og vegetasjon.

Hendelsen nr. 16

Tiltak:

Begrense inngrepet.

Hendelse nr. 27

Tiltak:

Det vil bli tatt hensyn under anleggsperioden for å unngå brudd i vann- og kraftforsyningen.

Hendelse nr. 36

Tiltak:

Alle eiendommene ligger i gult område. Det vil da si at det ikke er behov for støytiltak.

Hendelse nr. 41

Tiltak:

Høyspent må flyttes dersom gang- og sykkelvegen blir lagt på sørsiden.

Hendelse nr. 43

Tiltak:

Faseplaner lages under byggeplanen for å gi best mulig fremkommelighet for kjørende.

Hendelse nr. 48

Tiltak:

Høye murer og bratte skråninger sikres med gjerde.

5.19 Næring

Det er ingen næring innenfor planområdet.

5.20 Analyser/ utredninger/ alternativvurderinger

Ved oppstart av planarbeidet var det ikke bestemt hvilken side gang- og sykkelvegen skulle legges på. Sidevalget ble diskutert av prosjektgruppen etter befaring av strekningen og fastlåst etter «Åpen kontordag» med grunneierne.

Av trafiksikkerhetsmessige hensyn er det mest riktig å anlegge gang- og sykkelveg på den siden av vegen hvor det er flest boliger. Da blir det mindre kryssing over til gang- og sykkelvegen. Langs Rokkeveien ligger de fleste boligene på nordsiden. I tillegg er det enkelte steder på sørsiden av Rokkeveien veldig trangt. En gang- og sykkelveg ville ikke fått plass mellom kjørevegen og boligene. Innkjøringene til eiendommene er i noen tilfeller allerede vanskelige på grunn av høydeforskjell fra kjørevegen og ned til eiendommen. En gang- og sykkelveg ville gjort situasjonen mye vanskeligere.

Et annet element for sidevalget var Tveterbanen, som ligger på nordsiden av Tveterveien. Om gang- og sykkelvegen ble lagt på sørsiden langs Rokkeveien, ville de gående og syklende måtte krysset Rokkeveien for å komme til Tveterbanen, Sidebytte er mindre trafiksikkert og er en ikke ønskelig løsning.

Profilen for gang- og sykkelvegen var i utgangspunktet en «fullverdig» profil, det vil si 3 m grøft, 0,25 m skulder, 3 m gang- og sykkelveg og 0,25 m skulder.

På grunn av plassmangel og høy stigning på flere innkjørsler til eiendommene, har profilen blitt redusert for strekningen mellom krysset Bodals vei / Rokkeveien og frem til Skjebergveien. På denne strekningen er profilen på 1 m rabatt, 2,5 m gang- og sykkelveg og 0,25 m skulder.

I forbindelse med gang- og sykkelvegen langs jordene, ble det sett på om det var mulig å få en smalere profil enn 3m grøft og 3,5 m gang- og sykkelveg. Men på grunn av trafiksikkerhet er 3,0 m mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg et minimum.

6 Beskrivelse av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk

Benevning	Formål	Areal (daa)
	Boligbebyggelse	6,58
	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	
	Vei	2,43
	Gang- og sykkelveg	4,15
	Fortau	0,26
	Veggrunn grønt	6,4
	Veggrunn teknisk	0,07

	Kollektivholdeplass	0,27
	Landbruks-, natur- og friluftsmål	
	Landbruk, dyrket mark	4,05
Sum		24,21

6.2 Tilknytning til infrastruktur

Plassering av beholdere for avfall må stå på den enkelte eiendommen og ikke på arealet for gang- og sykkelvegen. Det vil si at avstanden mellom veg og plassering av beholder vil bli minimum 3,75 m på strekningen mellom Bodals vei og Skjebergveien. På resten av strekningen, som vil gjelde for to eiendommer, vil avstanden bli på minimum 6,5 m. Beholderen kan ikke plasseres i rabatten mellom gang- og sykkelvegen og kjørevegen eller inne på arealet for gang- og sykkelvegen da det vil bli både fysiske hindringer og sikthindringer for syklister og gående.

6.3 Trafikkløsning

6.3.1 Kjøreatkomst

Atkomstveier til eiendommene justeres i forhold til gang- og sykkelvegen. Fire avkjørsler har i dag for bratt stigning i forhold til kravet om universell utforming, og vil få en liten økning grunnet gang- og sykkelvegen. Eiendommene dette gjelder er 1023/2/2, 1023/2/1, 1023/2/5 og 1025/2/4.

6.3.2 Utforming av veier

Gang- og sykkelvegen vil få to forskjellige profiler.

Profiltype 1, strekning Tveterbanen – Bodals vei:

3,0 meter grøft + 3,5 m gang- og sykkelveg (skuldre på 0,25 m gruses, 3,0 m asfalteres).

Profiltype 2, strekning Bodals vei – Skjebergveien:

1,0 m rabatt + 2,5 m gang- og sykkelveg (asfaltert) + 0,25 m skulder (gruset mot skråning/asfaltert mot mur).

Det er foreslått en fortausløsning på strekningen langs Bodals vei fra Rokkeveien og opp til eksisterende gang- og sykkelveg. Begrunnelsen er at det er bebyggelse for tett på vegen til å kunne få opprettet en gang- og sykkelveg på denne delen.

Se også F-tegning som følger planen.

Langs gang- og sykkelvegen med profil 2, er det ikke plass til lagring av snø. Her må snøen kjøres bort.

6.3.3 Tilgjengelighet for gående og syklende

Gang- og sykkelvegen og bussholdeplassene utformes til universell standard. Det vil si at alle, uansett handicap eller annet, skal kunne ta seg frem på gang- og sykkelvegen samt til bussholdeplassene-/stoppene.

6.3.4 Felles atkomstveger, eiendomsforhold

Atkomstsanering ble vurdert i planarbeidet. Det ble konkludert med at det var for vanskelig å finne tilfredsstillende nye, gode alternativer til dagens atkomster.

6.4 Miljøoppfølging

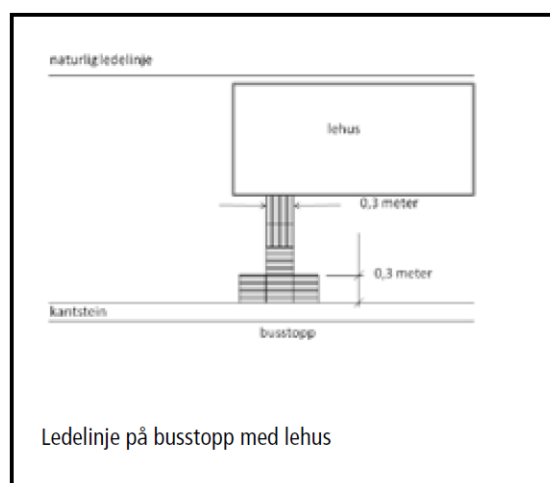
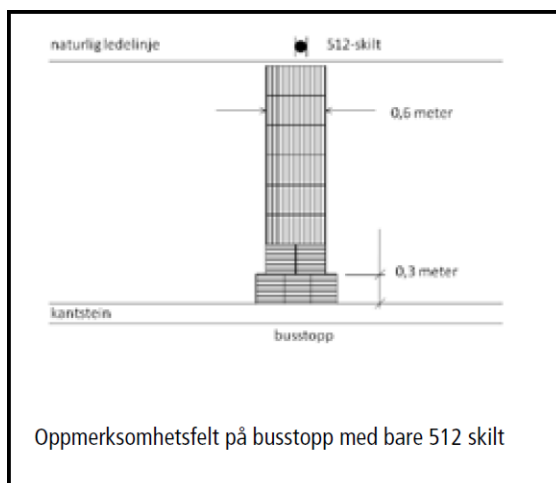
Det er ikke nødvendig å gjøre andre miljøtiltak enn de som tidligere er nevnt i planbeskrivelsen og reguleringsbestemmelsene.

6.5 Universell utforming

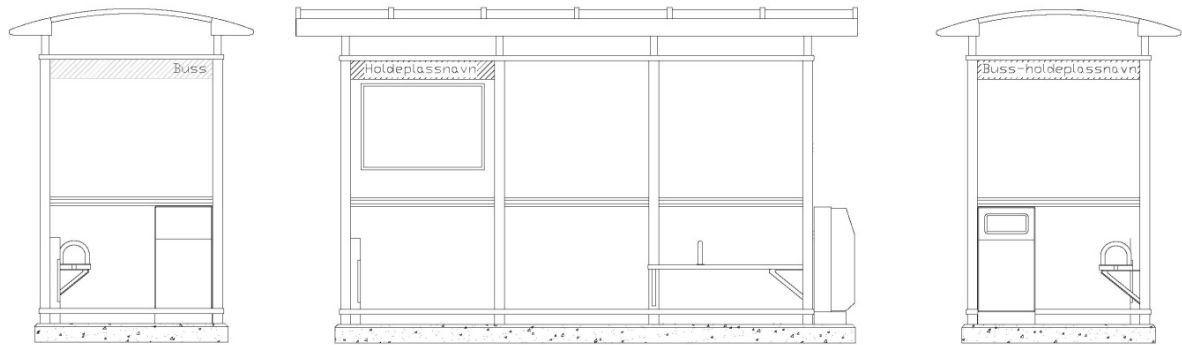
Alle bussholdeplassene skal bygges i samsvar med krav til universell utforming.

Lehus skal tilfredsstille krav til universell utforming og skal være av type Norfax City 90 Standard eller tilsvarende, som kjennetegnes ved å ha buet tak og transparente bak- og endevegger. Lehuset skal tilpasses til mur ved de kantsteinsstoppene der dette er aktuelt, og det bør vurderes om lehuset i slike tilfeller kan integreres i muren. Lehusets bredde er 1400 mm, lengde 3750 mm og høyde 2550 mm. Lehuset skal ha sort farge, RAL 9005. Det skal monteres avfallsbeholder og veggfestet benk med støttehåndtak i lehuset.

Det skal benyttes ledelinjer ved bussholdeplassene i henhold til figurene under. Belegning og taktile heller skal tilfredsstille krav til lyshetskontrast. Taktile heller skal være i støpejern. Det skal benyttes grå betongheller i hele gang-/sykkelvegens bredde, 20 m lengde, som vist på O-tegninger.



Prinsipptegninger for utforming av kollektivholdeplass.



Norfax City 90 Standard

6.6 Terreng/Landskap

Ny gang- og sykkelveg legges på nordsiden av eksisterende kjørevege. For å unngå å ta for mye av hager og uteplasser skal det benyttes smal rabatt forbi boligene som ligger tette på vegen. Rabattene skal ha avvisende kantstein både mot kjørevegen og gang- og sykkelvegen, og det skal benyttes belegningsstein som dekkemateriale. Rabattens overflate skal ha en krumming på 3-5 %, tilsvarende som i fotoet under.



Eksempel på rabatt med smågatestein.

Det er enkelte steder behov for å etablere lave støttemurer mot boligtomter. Disse murene er godt synlig fra vegen og skal gi et enhetlig uttrykk. Det skal benyttes naturstein i støttemurer, og som kantstein og belegningsstein.



Snitt som viser løsning med steinbelagt rabatt mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg. Det blir behov for lave murer, og det skal asfalteres helt inn til muren.

Dagens snuplass for buss (nedenfor utkjøringen fra Bodalsveien) skal oppgraderes. Tiltakene innebærer at eksisterende «øy» fjernes og erstattes av en ny, med bredere kantstein omkring et plantebed med lave busker. Eksisterende lehus fjernes.

Fyllinger og løsmasseskjæringer er generelt planlagt med helning 1:2. Unntak er fyllinger over dyrka mark, her benyttes 1:3. Det skal benyttes grunne grøfter mellom veg og gang- og sykkelveg, helning 1:3. Fyllinger og skjæringer avrundes og tilpasses til eksisterende terreng. Utbygging skal ellers skje mest mulig skånsomt slik at vegetasjon ikke raseres unødvendig.

Det gis økonomisk erstatning for eksisterende busker og gjerder som berøres av tiltaket. Nye hekker og busker skal settes opp utenfor siktlinjer.

Skogsbeltet langs eiendommene 1023/2/1 og 1023/2/2 skal beholdes i så stor grad som mulig. Arealet må sikres mot inngrep under anleggsfasen.

Etter bygging skal anleggsbeltet som benyttes i byggeperioden få tilbake dets opprinnelige funksjon. Skråninger/grøfter og arealer mot hage såes med gress, øvrige arealer mot jorder tilbakeføres til dyrket mark.

Det skal benyttes naturlig revegetering (tilbakelegging av toppmasser) på berørte arealer gjennom skog.

For øvrig forutsettes at det ikke skal brukes fremmede arter ved beplantning av sideterreng. Fremmede skadelige arter skal behandles i tråd med Statens vegvesens Handlingsplan for

fremmede arter, Region øst (2011). Nødvendige undersøkelser (registrering av fremmede arter) må skje i neste planfase, før bygging.

6.7 Landbruksfaglige vurderinger

Strekningen langs jordene anses for å være den mest utrygge delen av prosjektet på grunn av høy hastighet og økende tungtrafikkandel. Med en tillatt hastighet på 70 km/t må gang- og sykkelvegen være adskilt fra kjørevegen med en grøftebredde på 3 meter for å være trafiksikker.

Matjord som blir fjernet på grunn av prosjektet, kan tilføres annet areal etter avtale med grunneier.

Under anleggsperioden skal det påses at spredning av floghavre unngås.

6.8 Kollektivtilbud

Plassering av dagens bussholdeplasser endres noe. Bussholdeplassen ved Bodals vei, på nordsiden av Rokkeveien, gjøres om til kun snuplass for buss. På grunn av krav til geometri og plass for holdeplasser legges holdeplassen noe lenger vest i stedet. Eksisterende lehus som står på snuplassen skal fjernes, da det ikke er behov for det der lenger. Det vil i tillegg bedre utsikten på stedet. Bussholdeplassene mellom Bodals vei og Skjebergveien reduseres med en på hver side. Bussholdeplassene skal ha plattform. Fordi man regner med at det vil være venting på buss i retning Sarpsborg, skal det settes opp lehus på bussholdeplassene som ligger på nordsiden av Rokkeveien. Det forventes at de sørlige bussholdeplassene for det meste kommer til å bli brukt til avstigning.

Se for øvrig opptegninger av bussholdeplassene på C-tegningene.

6.9 Kulturminner

Østfold fylkeskommune har gjennomført arkeologisk sjakting i dyrka mark i forbindelse med dette prosjektet. I den forbindelse er det funnet 114 automatisk fredete kulturminner.

Gang- og sykkelvegen legges på nordsiden av vegen, og berører både tidligere registrert gravfelt og hulvei, samt nye funn av gravminner, kulturlag, stolpehull. Traseen legges ikke om på grunn av funnene.

6.10 Sosial infrastruktur

Ingen endring på infrastrukturen.

6.11 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Det skal være lukket drenering på strekningen med rabatt mellom kjørevegen og gang- og sykkelvegen. Åpen drenering der kjørevegen og gang- og sykkelvegen er atskilt med grøft. Statens vegvesen legger nye ledninger langs strekningen og kobler ledningene på eget nett langs Skjebergveien. Med denne løsningen vil man unngå konflikter i grensesjiktet mellom privat, kommunalt og statlig overvannssystem.

6.12 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

Avbøtende tiltak/løsninger gjøres som beskrevet under ROS-analyse tidligere i beskrivelsen.

6.13 Rekkefølgebestemmelser

Ingen rekkefølgekrav.

6.14 Støy

Støyberegninger for fremtidig situasjon viser at de fleste boligene fremdeles ligger i ytterkant av gul støysone.

Gul sone betyr et støynivå mellom 55 og 65 dB. En gang- og sykkelveg er et miljøtiltak, og vil ikke utløse krav (T1442) om støyskjerming før lydnivået ligger i rød sone, det vil si et støynivå høyere enn 65 dB.

Fordi boligene ligger i gul sone, vil det ikke bli foretatt støytiltak langs strekningen i forbindelse med gang- og sykkelvegen.

7 Virkninger av planforslaget

7.1 Overordnede planer

Prosjektet er ikke i konflikt med overordnede planer.

7.2 Landskap/Stedskarakter

Landskapet er fra Bodalsveien og østover forholdsvis flatt og storskala og utvidelse av vegsystemet medfører liten grad av skjæringer og fyllinger.

Det skal etableres nye støttemurer mot boligtomtene, disse vil ha en litt større høyde enn eksisterende mur/steinkjeder, men skal ikke være høyere enn 1 meter. Murene utformes i naturstein og gis et enhetlig uttrykk langs hele traseen. Bolighusene kommer tettere på veganlegget, og et bredere veganlegg med steinrabatter mellom veg og gang- og sykkelveg vil gi et mer bymessig preg på boligområdet. Gjennom skogen vil et bredere veganlegg gi et åpnere inntrykk.

Oppgradering av trafikkøya ved bussenes snuplass bidrar til en standardheving i området. Når lehuset fjernes oppnås en bedre utsikt ut til kulturlandskapet.

Fjerning av en del større trær i boligområdet vil også gi et noe åpnere inntrykk. Samlet vil inngrepene som følger av tiltaket gi små endringer i landskapsbildet i planområdet.

7.3 Kulturminner og kulturmiljø, evt. Verneverdi

Det vil bli søkt om frigivelse for hulveien og de øvrige funnene som berøres av tiltaket.

De registrerte kulturminnene som berøres er vist med rune-R og ID-nummer i reguleringsplanen, og det skal utføres arkeologisk utgraving av disse før anleggsarbeidet settes i gang. På grunn av kulturminner på sørsiden av vegen kan ikke dette arealet benyttes i anleggsperioden.

Dersom det under arbeid i området treffes på flere automatisk fredete kulturminner, eksempelvis i form av brent leire, keramikk, flint, groper med trekull og /eller brent stein osv., skal arbeidet øyeblikkelig stanses og fylkeskonservatoren varsles.

7.4 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven

7.4.1 Beskrivelse

Det er gjennomført ROS-analyse og det skal skrives Ytre Miljø-plan for byggeplanfasen, som følger opp aktuelle natur og miljøtiltak.

Det er ikke registrert verneområder, prioriterte naturtyper eller trua arter innenfor planområdet, og det viktigste temaet knyttet til naturmiljø i planområdet er å unngå spredning av fremmede skadelige arter.

Av det følgende fremgår det at planområdet og antatte aktiviteter på anlegget er vurdert etter Naturmangfoldlovens §§ 4-12.

7.4.2 Vurdering mht Naturmangfoldloven §§ 8-12 (LOV 2009-06-19 nr 100)

§ 8. (kunnskapsgrunnlaget)

Vår vurdering:

Kunnskapsgrunnlaget er basert på innhenting av opplysninger fra Direktoratet for naturforvaltning (DN) sine databaser Artskart, Naturbase, Utvalgte naturtyper. Videre er det hentet data fra Skog og landskaps database Markslag (AR5), Sarpsborg kommunes temakart, Klima og forurensningsdirektoratets (KLIF) database (Miljøstatus.no) om kulturlandskap, friluftslivsområder (statlig sikra), kulturminner, flomrisiko, erosjonsrisiko samt Askeladden. Det er ikke prioriterte arter eller foreslåtte verneområder å ta hensyn til i planområdet, eller tilgrensende dette. En eik (utvalgt naturtype Hule eiker) står på sørsiden av vegen, men berøres ikke av tiltaket.

Etter Statens vegvesen sin vurdering er det innhentet tilstrekkelig kunnskap sett i forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

§ 9. (føre-var-prinsippet)

Vår vurdering:

Føre-var-prinsippet vil bli tillagt vekt i prosessen videre, blant annet ved utarbeidelse av ytterligere risikovurderinger i byggeplanfasen, plan for ytre miljø samt rigg-, mark- og istandsettingsplan som en premiss for selve anleggsarbeidet.

§ 10. (økosystemtilnærming og samlet belastning)

Vår vurdering:

Etter Statens vegvesens oppfatning har ikke tiltaket negativ effekt på naturmangfoldet i en slik grad at tiltaket ikke bør gjennomføres.

Tiltaket medfører inngrep i eksisterende skog. Berørt sideterreng vil bli revegetert ved tilbakelegging av toppmasser fra dette skogsområdet. Ellers berøres kun dyrka mark og hager.

§ 11. (kostnadene ved miljøforringelse skal være av tiltakshaver)

Vår vurdering:

Eventuelle tiltak vil bli beskrevet i Ytre Miljø-planen som utarbeides under byggeplanleggingen. Eventuelle avbøtende tiltak vil bli satt i verk før anleggsstart.

§ 12. (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

Vår vurdering:

Utbygging skal skje mest mulig skånsomt slik at vegetasjon ikke raseres unødvendig. Før anleggsstart vil bevaringsverdig vegetasjon bli målt inn og avmerket, og det skal settes opp sikringsgjerde gjennom skogholtet for å hindre anleggsaktivitet utenfor avsatt anleggssone.

7.5 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk

Gang- og sykkelvegen vil gi bedre tilgjengelighet til Tveterskogen og Tveterbanen.

7.6 Uteområder

Eksisterende veg ligger sør for boligtomtene og vegen ligger flere steder forholdsvis tett på bolighusene. De mest attraktive utearealene er gjerne de sør- og vestvendte delene av tomta og tiltaket har derfor noe negativ virkning på boligtomtenes uteområder. For å unngå å ta for mye av slikt areal er det planlagt smal rabatt i stedet for grøft forbi boligområdet.

Tiltaket berører ingen offentlige uteområder/fellesområder.

7.7 Trafikkforhold

Gang- og sykkelvegen forårsaker ingen endringer i trafikkmengden, men på grunn av rabatten mellom kjørevegen og gang- og sykkelvegen kan vegen føles smalere og mange kjørende senker da automatisk hastigheten.

Kollektivtilbudet blir bedre i og med at bussholdeplassene vil ha universell utforming. Noe som tilsier at kollektivtilbudet skal være tilgjengelig for alle. Leskur og benker vil gjøre kollektivtilbudet mer brukervennlig og attraktivt.

7.8 Barns interesser

Gang- og sykkelvegen gir en trygg skoleveg for barn og andre myke trafikanter. Fritidsaktiviteter på Tveterbanen blir lettere tilgjengelig med gang- og sykkelveg helt frem til avkjøringen til Tveterbanen. Barna vil få en tryggere ferdsel til og fra Tveterbanen på sykkel eller til fots, og behøver da ikke å bli kjørt på grunn av utrygghet langs Rokkeveien og Tveterveien.

7.9 Sosial infrastruktur

Prosjektet fører ikke til endringer i skolekapasitet, barnehagekapasitet osv.

7.10 Universell tilgjengelighet

Gang-/sykkelvegen er utformet etter prinsipper for universell utforming der det blant annet er tatt hensyn til følgende:

- Gangarealer har tilstrekkelig bredde.
- Gangarealer skal være uten hinder eller trinn
- Kantstein skal være nedsenket i forbindelse med kryssing av veg.
- Stigningsforhold tilfredsstiller krav til UU
- Kantstein i busstopp ivaretar krav for høyde.
- Ledelinjer skal benyttes på busstopp.
- Lehus skal tilfredsstille krav til størrelse og utforming.

7.11 Jordressurser/landbruk

3,065 daa med dyrket mark går med til gang- og sykkelvegen. God matjord flyttes til annet sted på eiendommen etter grunneiers henvisning, slik at matjord ikke går tapt.

7.12 Teknisk infrastruktur

Nytt elektroanlegg vil bestå av:

- Nytt veilys som også benyttes til belysning av nytt fortau. (Ca 30-35 m mellom mastene.)
- Fortum vil forsyne aktuell bebyggelse med nytt kabelanlegg. Gjelder for en del av strekningen.
- Vi berører ikke høyspenningstrasé eller trafo for området.
Telenor blir med i grøftene med sitt nett der det er behov. Gjelder for en del av strekningen.

7.13 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Når det gjelder vedlikehold og drift av gang- og sykkelvegen, står følgende i Regional transportplan for Østfold mot 2050, handlingsprogram for fylkesveger og kollektivtransport 2014-17 (s.5):

«Spørsmål rundt klassifisering har oppstått etter gjennomføring av forvaltningsreformen i 2010 da størstedelen av den tidligere kategorien «Øvrige riksveger» ble overført til fylkene. Her fulgte også gang-/sykkelveger med, mens slike anlegg langs de opprinnelige fylkesvegene fremdeles er kommunale. Disse har en utstrekning på ca. 47 km. Dette skillet anses uhensiktsmessig, og det legges opp til at fylkeskommunen påtar seg et helhetsansvar her.»

Planen regulerer en ny gang- og sykkelveg langs fylkesveg 599. Det forstås da slik at det er, etter vedtatt RTP, fylkeskommunen som får ansvar for drift- og vedlikehold av gang- og sykkelvegen.

7.14 Konsekvenser for næringsinteresser

Ingen konsekvenser for næringsinteresser.

7.15 Interessemotsetninger

Det ønskes at dyrket mark skånes mest mulig i forbindelse med utbygging.

7.16 Avveining av virkninger

De berørte eiendommene vil miste en del av sin sydvendte hage, men gang- og sykkelveg forbi eiendommen blir ofte sett på som et pluss, spesielt for barnefamilier. Gang- og sykkelvegen vil gjøre det mer attraktivt å gå og sykle langs Rokkeveien og frem til Tveterbanen.

Området får en oppstramming med støttemur og rabatt. Dagens luftbårne kabler blir lagt i bakken, noe som forskjønner området.

8 Avsluttende kommentar

Prosjektgruppen mener å ha kommet frem til en god løsning for en gang- og sykkelveg langs strekningen basert på tilgjengelighet til areal, trafiksikkerhet og stedets karakter.

Vedlegg:

Vedlegg 1: Innkomne innspill til oppstart av planarbeidet

Vedlegg 2: Oversikt over grunneiere

Vedlegg 3: Geoteknikk, grunnundersøkelser for gs-veg

Vedlegg 4: Arkeologisk registrering



Statens vegvesen
Region øst
Ressursavdelingen
Postboks 1010 2605 LILLEHAMMER
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-ost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen