

Sammendrag og rådmannens kommentarer til innkomne innspill –
forslag til kommunedelplan for ny bru over Glomma i Fredrikstad

Offentlige instanser	
Avsender	Dato
Norges vassdrags- og energidirektorat	13.03.2018
Fiskeridirektoratet	19.03.2018
Fylkesmannen i Østfold	12.04.2018
Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard	20.04.2018
Statens vegvesen	27.04.2018
Østfold fylkeskommune	27.04.2018
Avinor/Avinor flysikring	02.05.2018
Jernbanedirektoratet	03.05.2018
Forsvarsbygg	04.05.2018
Kystverket	07.05.2018
Bane NOR	16.05.2018
Foreninger og bedrifter	
Avsender	Dato
Omberg gårdsbarnehage v/ Magne Stene Omberg	02.05.2018
Torp lokalsamfunnsutvalg	03.05.2018
Forum for natur og friluftsliv Østfold (på vegne av DNT Nedre Glomma og Naturvernforbundet i Østfold)	04.05.2018
Privatpersoner	
Avsender	Dato
Johannes Thue	18.04.2018
Øystein Vesaas Crosby-Jones	01.05.2018
Karianne R. Hjørnevik Nes	01.05.2018
Ketil Johannessen	03.05.2018
Remi André Berg	03.05.2018
Crystal Leann Mascorro	03.05.2018
Turid og Trond Solskau	03.05.2018
Stine H. Bjørling Granlien	04.05.2018
G PLAN AS (på vegne av Johan M. Torp og Jorunn Aasgaard)	05.05.2018

Offentlige instanser:

Norges vassdrags- og energidirektorat	
Sammendrag av merknader	Rådmannens kommentarer
<p>NVE har tidligere varslet at de i sin høringsuttalelse vil fokusere på områdestabilitet.</p> <p>NVE er tilfreds med at det har blitt valgt et brualternativ/planområde som ble rangert høyt ved innledende vurderinger av faren for kvikkleireskred/områdestabilitet. NVE vil imidlertid påpeke at deres kvikkleirekart ikke avkrefter fare for kvikkleireskred innenfor planområdet, slik det er beskrevet i planbeskrivelsens kap. 3.6 om grunnforhold.</p> <p>Ifølge NGUs løsmassekart består planområdet i hovedsak av hav- og fjordavsetninger med tynt dekke. I alle områder med marine avsetninger kan det finnes kvikkleire.</p> <p>Statens vegvesen har påtruffet kvikkleire innenfor planområdet ved tidligere grunnundersøkelser, jf. NVEs kart over kartlagte kvikkleiresoner. Disse områdene er ikke fullverdige kvikkleiresoner, kun omriss av geotekniske rapporter fra Statens vegvesen sitt eget arkiv med påvist/antatt kvikkleire.</p> <p>NVE forsetter at NVEs veileder 7/2014 – <i>Sikkerhet mot kvikkleireskred. Vurdering av områdestabilitet ved arealplanlegging og utbygging i områder med kvikkleire og andre jordarter med sprøbruddsegenskaper</i>, legges til grunn i det videre arbeidet med utredning av grunnforhold i det videre planarbeidet. NVE minner også om at faren for kvikkleireskred (områdestabilitet) skal være avklart senest på reguleringsplannivå, jf. NVEs retningslinjer 2/2011 – <i>Flaum og skredfare i arealplanar</i>.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til etterretning. Tekst i planbeskrivelsen justeres.</p> <p>Tas til orientering. Planbestemmelsene inneholder krav om geotekniske undersøkelser og dokumentasjon av områdestabilitet i reguleringsprosessen.</p>
Fiskeridirektoratet	
Sammendrag av merknader	Rådmannens kommentarer
<p>Fiskeridirektoratet kan ikke se at denne saken kan medføre konsekvenser for de interesser direktoratet skal ivareta, og har derfor ingen merknader.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

Fylkesmannen i Østfold

Sammendrag av merknader

Fylkesmannen i Østfold påpeker at bruprojektet må sees i sammenheng med bypakkeløsningene, og inngå ved forhandling om byvekstavtale m.m. slik at man kan oppfylle målsettingene om nullvekst i bruk av privatbil i byområdene. Erfaring tilsier at utbygging av veikapasitet gir økt trafikk, noe som betyr at brua på denne måten på sikt vil kunne vanskeliggjøre målsettingene. Dette vil kunne gi økt behov for andre trafikkregulerende tiltak og en strengere arealbruk.

Fylkesmannen har allerede 10.12.2014 i innspill til konsekvensutredningen påpekt viktigheten av å ivareta hensynet til gående, syklende og økt kollektivbruk i det videre arbeidet med planen.

Store infrastrukturtiltak som dette fører normalt til utbyggingspress i nærliggende områder. Dette kan være problematisk med tanke på at bykommunene skal konsentrere utbyggingen i sentrum. Kommunen må derfor styre arealbruken strengt og ikke åpne for nye utbyggingsområder.

Ettersom planområdet krysser både eksisterende jernbane og trasé for framtidig dobbeltspor, i tillegg til å koble seg til fv. 109 og rv. 111, er det viktig med nødvendige avklaringer og koordinering.

Fylkesmannen har tidligere pekt på at kanskje hele trafikkplanen/problematikken skulle vært grundigere gjennomgått og oppdatert i henhold til nye arealplaner, trafikkutvikling og politikk på området. Da areal- og transportplan for Nedre Glomma for første gang ble utarbeidet for over 12 år siden var det mindre fokus på klimahensyn og mer fokus på økt veikapasitet pga. befolkningsvekst. Senere revisjoner bygger i stor grad på de samme løsningene.

Støy fra nytt veianlegg trekkes fram som problematisk, med i overkant av 100 berørte boliger, hvorav 20 er i rød støysone. Støy vil også ramme deler av Glommastien og turopplevelsen langs Glomma. Det er viktig

Rådmannens kommentarer

Tas til orientering. De påpekte forhold knyttet til selve planforslaget er ivaretatt i planbestemmelsene, og vil bli fulgt opp i senere reguleringsplaner.

Brutiltaket er en del av prosjektpakken i Bypakke Nedre Glomma. Det er under planarbeidet utarbeidet et eget målnotat der prosjektet drøftes mot bypakkas mål og bl.a. nullvekstmålet. Målnotatet er behandlet i bypakkeorganene og fastsatt av styringsgruppa i bypakka.

Ny kommuneplan, arealdelen, vil bli styrende for kommunens arealpolitikk. Denne problemstillingen tas inn i dette arbeidet.

Nødvendige avklaringer og koordinering har blitt gjort med Statens vegvesen og Bane NOR i faggruppemøter og i høringsperioden for planforslaget.

Det er tatt inn bestemmelser som sikrer at støypromblematikk utredes nærmere i reguleringsfasen.

<p>at støyproblematikken følges opp i videre planlegging.</p> <p>Fylkesmannen påpeker at deres hovedfokus, med bakgrunn i nasjonale hensyn, er at kryssingen over Glomma gjøres attraktiv for gående og syklende, spesielt for transportsykling. Dette inkluderer god koblinger/overganger til hovedsykkelnettet, eventuelt også utenfor planområdet.</p> <p>Feltbruken på veien må ikke være til skade for kollektivtrafikkens konkurransekraft og gjøre bussalternativet mindre attraktivt.</p>	
Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard	
Sammendrag av merknader	Rådmannens kommentarer
<p>Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) kan ikke se at det foreslåtte planområdet berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, gamle gruver eller masseuttak. DMF har derfor ingen merknader til planforslaget.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
Statens vegvesen	
Sammendrag av merknader	Rådmannens kommentarer
<p>Statens vegvesen påpeker at det er flere andre store samferdselsprosjekter under planlegging i området. Planprosessen for fv. 109 har blitt forsinket sammenlignet med hva som står i planbeskrivelsen for KDP Ny bru over Glomma. Det er per i dag usikkert når reguleringsplanen for fv. 109 kan legges ut på høring og offentlig ettersyn.</p> <p>I arbeidet med reguleringsplan for fv. 109 er det ikke tatt høyde for ny bru over Glomma. Avklaringer som f.eks. antall kjørefelt i Bjørnengveien og løsninger for gående og syklende ved krysset mellom fv. 109 og Bjørnengveien, må gjøres i reguleringsplanfasen for ny bru over Glomma.</p> <p>Det er viktig at kommunedelplanen ikke hindrer Bane NORs pågående planarbeid med nytt dobbeltspor mellom Fredrikstad og Sarpsborg. Bestemmelsen knyttet til hensynssone H710 kan være vanskelig for Bane NORs planarbeid og SVV foreslår at denne bestemmelsen ses nærmere på for å ivareta jernbanehensyn. Det har ikke vært</p>	<p>Planbeskrivelsen er justert i samsvar med merknaden.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>De påpekte forhold knyttet til selve planforslaget er ivaretatt i planbestemmelsene, og vil bli fulgt opp i senere regulering.</p> <p>Tas til etterretning. Planbestemmelsene er justert i samsvar med referat fra dialogmøtet med Bane NOR 08.05.18 på dette punkt.</p>

<p>intensjonen å legge hindringer for Bane NOR. Det er startet en egen dialog om denne problemstillingen mellom Bane NOR, SVV, Østfold fylkeskommune og Fredrikstad kommune.</p>	
Østfold fylkeskommune	
Sammendrag av merknader	Rådmannens kommentarer
<p>Østfold fylkeskommune (ØFK) påpeker at mye av ansvaret for deres veier ligger hos Statens vegvesen (SVV) som regional veiadministrasjon, og viser derfor til SVVs høringsuttalelse datert 27.04.2018.</p> <p>ØFK vil også nevne følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En utfordrende problemstilling i det videre arbeidet er at ny bru må vurderes i sammenheng med målene om nullvekst i personbiltrafikken, og veiens utforming og muligheten til å styre den funksjonen brua skal ha. • ØFK er opptatt av at det stilles krav til klimavennlige løsninger i det videre arbeidet og at de bygger en bærekraftig løsning langt framover i tid. • ØFK er opptatt av tett koordinering med Bane NOR i det videre arbeidet. • Det ble sent i 2017 påvist et forholdsvis omfattende forhistorisk bosetningsområde delvis innenfor planavgrensningen på jorden sør for godsterminalen på Valle. Lokaliteten er automatisk fredet og det bør vurderes om planbeskrivelsen og plankartet skal oppdateres med dette kulturminnet. • Det kan være hensiktsmessig å igangsette den arkeologiske registreringen allerede på kommunedelplannivået, siden det er stor sannsynlighet for å finne helleristninger som har spesielt vern. Dette vil kunne gi økt forutsigbarhet i reguleringsplanarbeidet. 	<p>Tas til orientering.</p> <p>De påpekte forhold knyttet til selve planforslaget er ivaretatt i planbestemmelsene, og vil bli fulgt opp i senere reguleringsplaner.</p> <p>Legges inn i plankartet med avgrensning som vist. Bevaring tas stilling til i reguleringsprosessen.</p> <p>Dette ligger ikke inne i vedtatt planprogram eller budsjett for kommunedelplanen. Planforslaget vil ikke hindre at arkeologiske registreringer foretas før et reguleringsarbeid igangsettes. Arkeologiske registreringer vil bli gjort under reguleringsplanarbeidet.</p>
Avinor/Avinor Flysikring	
Sammendrag av merknader	Rådmannens kommentarer
<p>Avinor/Avinor Flysikring har ingen installasjoner i det aktuelle området og tiltaket berører ingen av deres systemer.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner vises det til Forskrift om rapportering, registrering og merking av luftfartshinder (FOR-2014-07-15-980).	
Jernbanedirektoratet	
Sammendrag av merknader	Rådmannens kommentarer
Jernbanedirektoratet skal utrede mulig ny terminalstruktur i denne delen av Østfold, men Rolvsøyterminalen vil uansett være den eneste terminalen for håndtering av vognlast i lang tid framover. Jernbanedirektoratet forutsetter at kommunedelplanen ikke legger begrensninger på eventuell utvikling av jernbaneterminalen.	Vi kan ikke se at planen vil begrense eventuell utvikling av jernbaneterminalen. Dersom gods skal over på vei fra bane vil en ny bru med utbedret adkomstvei være en fordel for fremtidig utvikling.
Forsvarsbygg	
Sammendrag av merknader	Rådmannens kommentarer
Kommunedelplanen berører ikke Forsvarets eiendommer, bygg eller anlegg direkte. Forsvarsbygg forutsetter imidlertid at tiltakshaver er i kontakt med Forsvaret i forbindelse med dimensjonering av anlegget, slik at eventuelle operative forhold tilknyttet totalforsvarsaspektet kan ivaretas.	Tas til orientering.
Kystverket	
Sammendrag av merknader	Rådmannens kommentarer
Kystverket mener på generelt grunnlag at det er uheldig å fastsette vertikal klaring i reguleringsbestemmelser, og viser til planbestemmelsen om 34 meter klaring ved normalvannstand i Glomma. Dette fordi det på senere tidspunkt kan komme inn momenter som kan medføre behov for å endre vertikal klaring. Kystverket ber derfor kommunen om å vurdere hvorvidt det er ønskelig å ha med en slik bestemmelse. Kystverket minner igjen om at kryssing av farvann med bru er en type tiltak som alltid vil kreve tillatelse fra Kystverket i medhold av havne- og farvannsloven. Kystverket kan ikke se at det er foretatt vurderinger for konsekvensene for sjøverts ferdsel i anleggsperioden, og ber om at det tas inn bestemmelser som sikrer at disse vurderingene blir gjort i forbindelse med det videre planarbeidet.	Bru trenger tillatelse etter havne- og farvannsloven (HAV) § 27, det kan settes betingelser om høyder og utforming etter HAV § 29. Av hensyn til naboer, berørte og de som skal gjennomføre fremtidig regulering bør en kommunedelplan gi mest mulig forutsigbarhet. Dette tilsier at man fastsetter en grense for hva man kan forvente seg av høyde. Den aktuelle bestemmelsen justeres derfor til å si "minimum 34 m". Tas til etterretning. Forhold knyttet til drift av transportårer i anleggsfasen ivaretas i senere reguleringsarbeid, dette gjelder både jernbane og sjøvei. Det kan ikke settes inn bestemmelser knyttet til dette i en kommunedelplan.

Bane NOR	
Sammendrag av merknader	Rådmannens kommentarer
<p>Anleggsarbeider i forbindelse med bygging av ny bru og tilførselsveier må tilpasses kun korte opphold i togtrafikken dersom de berører eksisterende jernbane. Hvis gjennomføring av veiltaket vil medføre behov for stopp i togtrafikken, må det legges til perioder hvor Bane NOR selv har planlagt sportilgang og arbeider på samme strekning. Det er uaktuelt for Bane NOR å stenge en strekning utelukkende pga. eksterne behov.</p> <p>Bane NOR viser til deres krav til planlegging i nærheten av jernbane i deres veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging og i deres tekniske regelverk.</p> <p>Bane NOR anser at båndleggingsbestemmelser for ny bru over Glomma ikke innebærer søknadsplikt for deres oppgaver knyttet til drift, vedlikehold og utbedring av eksisterende infrastruktur innenfor planområdet.</p> <p>Bane NOR forventer at veiltaket ikke vil påvirke driften av Rolvsøy jernbaneterminal. Trafikken til og fra terminalen har økt betraktelig det siste året, og den kan bli utvidet i framtiden.</p> <p>Ved planlegging av en ny bru over jernbanen (Bjørnengveien) må det legges til grunn tilstrekkelig høyde og lengde for å ivareta den samlede bredden for nytt dobbeltspor, eksisterende linje og eventuelle avgreninger av sporet. Partene må samarbeide om planarbeidet og koordinere seg fram mot neste planfase. F.eks. bør de geotekniske undersøkelsene sees i sammenheng for å sikre optimalisert og effektiv utnyttelse av dette arbeidet.</p> <p>På side 9 i planbeskrivelsen (ikke planprogrammet som det står i høringsuttalelsen) vises det til KVVU for jernbanen. Bane NOR vil minne om det fastsatte planprogrammet som nå er utgangspunkt for videre InterCity-planarbeid. Under punkt 1.6.3 i planbeskrivelsen vises det til planarbeid for InterCity Fredrikstad – Sarpsborg. Riktig</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Søknadsplikt følger av plan- og bygningslovens §20-1. Dersom tiltakene ikke er søknadspliktige vil ikke planforslaget utløse en slik plikt på arealer tilknyttet jernbanen.</p> <p>Tas til orientering. Transport til og fra bedriftene i området i anleggsperioden må avklares i reguleringsprosessen hvor det utarbeides en plan for anleggsgjennomføring.</p> <p>Tas til orientering. Det vil være en stor fordel om reguleringsplanarbeidet kan samordnes, men det er ikke ønskelig å sette dette inn som et krav i kommunedelplanen da det vil hindre fremdriften av begge anlegg om det ene blir utsatt.</p> <p>Planbeskrivelsen endres på dette punktet.</p>

plannivå her er kommunedelplan, ikke områderegulering.

Planbestemmelsenes punkt 6 viser til forhold som skal avklares i videre regulering. Bane NOR mener forholdet til nytt dobbeltspor bør inn som et eget punkt i bestemmelsene.

Bane NOR er kritisk til båndleggingsbestemmelser som forbyr planlegging innenfor planområdet og kan vanskeliggjøre pågående planarbeid for nytt InterCity-dobbeltspor. I møte 8. mai 2018 mellom Bane NOR, Fredrikstad kommune, Østfold fylkeskommune og Statens vegvesen ble det avklart at det gjennomføres følgende planendringer for å hensynte jernbanen i planforslaget:

- Ordet "planlegging" fjernes fra planbestemmelser for hensynssone H710 punkt 2.C.
- Det legges inn en ny hensynssone for jernbanen som sammenfaller med varslet planområde for nytt dobbeltspor (H720).
- Det legges inn ny planbestemmelse knyttet til hensynssone H720 under punkt 2.C som sikrer at det ikke tillates tiltak som kan være til hinder for fremtidig jernbaneutbygging (båndlegging i påvente av vedtatt kommunedelplan for nytt dobbeltspor).

Bane NOR viser til referat fra møtet 8. mai 2018 med nøyaktig formulering av de avklarte planendringene. Bane NOR mener at endringene ivaretar jernbaneinteressene. Planforslaget kan egengodkjennes av kommunen dersom planforslaget endres i henhold til avklaringene. Dersom dette ikke skjer har Bane NOR innsigelse til planforslaget.

Det følger av planlovens bestemmelse om myndighet til å fremme innsigelse at jernbane skal ivaretas i planleggingen og det er derfor ikke behov for å sette inn en egen bestemmelse om dette.

Endringene det ble enighet om på møtet 08.05.18 er tatt inn i planbestemmelsene.

I følge kartforskriften kan H720 kun brukes til båndlegging etter naturvernloven. Derfor må H710 brukes. Ettersom det ligger to H710-soner oppå hverandre har denne fått navnet H710_2.

Foreninger og bedrifter

Omberg Gårdsbarnehage AS (v/ Magne Stene Omberg)	
Sammendrag av merknader	Rådmannens kommentarer
<p>Avsender er styreleder i Omberg Gårdsbarnehage AS. Barnehagen vil måtte flyttes eller legges ned om brua plasseres der den er tegnet i forslaget til plankart.</p> <p>Usikkerheten rundt hva som vil skje med barnehagen fører til at foreldre velger andre barnehager slik at barna kan være i den samme barnehagen fram til skolealder, og noen ansatte har begynt å lete etter jobb andre steder. Disse tendensene vil trolig øke i tiden framover, og er psykisk belastende for de som eier og driver barnehagen. Avsender lurte derfor på hvilke muligheter Fredrikstad kommune har til å sikre fortsatt drift av Omberg Gårdsbarnehage. De vil gjerne videreføre sitt konsept med "fra jord til bord".</p>	<p>Tas til orientering. Spørsmålet om kompensasjon behandles ikke i en kommunedelplan, men aktualiseres i en senere reguleringsprosess.</p>
Torp lokalsamfunnsutvalg	
Sammendrag av merknader	Rådmannens kommentarer
<p>Torp lokalsamfunnsutvalg ber om at brotraseen justeres noe på østsiden av Glomma og legges lenger mot nord, nærmere Leca, slik at påkjøringen til rv. 111 vil bli på Moum.</p> <p>Begrunnelse:</p> <ul style="list-style-type: none">• Bomiljøet vil bli bedre ivaretatt. Torp Nordre blir bevart og bomiljøet på Torpeberget blir ikke forringet.• Trafikksikkerheten blir ivaretatt på en bedre måte. Ny rundkjøring langs rv. 111 blir lagt et sted lenger unna boligområder og vil ikke berøre skoleveien for mange barn på Torp.• Vil redusere trafikkbelastningen på Torp i framtiden. En plassering nord i planområdet vil være en bedre løsning for framtiden med hensyn til videre tilknytning til en ny vei mot Tofteberg og Øra.• Det biologiske mangfoldet i området blir bedre ivaretatt. Man unngår de mest sårbare områdene og fjerning av rødlistede og truede arter.	<p>Tas til orientering.</p> <p>Planområdet er utformet slik at en trase lenger nord (f.eks. konsekvensutredningens alt. 1.2) kan utredes videre, og reguleres dersom det viser seg at denne er mer samfunnsmessig nyttig enn den illustrerte traseen i syd. De påpekte forhold må vurderes nærmere i det påfølgende reguleringsarbeidet.</p> <p>Det er ikke gitt at biologisk mangfold blir bedre ivaretatt ved en plassering lenger nord. De negative konsekvensene blir forskjellige. Dette må utredes videre i reguleringsprosessen.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Det er tryggere og kan kanskje bli billigere å bygge brua lenger nord. Resultater fra grunnboringer viser bedre grunnforhold der. 	<p>Det er ikke foretatt tilstrekkelige grunnboringer til å si at grunnforholdene i nord er bedre enn i sør, hvor det er fjell i dagen. Basert på brulengde er det lite sannsynlig at det blir rimeligere å bygge et alternativ i nord, uavhengig av grunnforhold.</p>
Forum for natur og friluftsliv Østfold (på vegne av DNT Nedre Glomma og Naturvernforbundet i Østfold)	
Sammendrag av merknader	Rådmannens kommentarer
<p>Forum for natur og friluftsliv Østfold påpeker viktigheten av at kollektivtrafikk, gående og syklende prioriteres i det videre planarbeidet, slik at personbiltrafikken ikke øker.</p> <p>Gang- og sykkelveier på tvers av Glomma må kobles sammen slik at det blir et helhetlig nett.</p> <p>Det bør ses på muligheten for å øke tilgjengeligheten for fritidsfiskere langs Glomma.</p> <p>Ved eventuelle fundamenter plassert i selve elven må man ta hensyn til vannkvalitet og fiskebestand, og eventuelt innhente ny kunnskap hvis den eksisterende er mangelfull.</p>	<p>Tas til orientering. Dette er et innspill til videre planarbeid.</p> <p>Planbestemmelsene tilsier at plassering av gang-/sykkelveier, fortau mv. vurderes i senere reguleringsplaner.</p> <p>Planbestemmelsene har krav om miljøoppfølgingsplan hvor vannmiljø er inkludert.</p>

Privatpersoner

Johannes Thue	
Sammendrag av merknader	Rådmannens kommentarer
<p>Avsender mener at det riktige stedet for kryssing av Glomma har blitt valgt, men mener det kunne vært vist større imøtekommenhet overfor beboerne på Torp.</p> <p>Thue mener det mangler en logisk forlengelse fra planområdet til E6 ved Solli. Denne forbindelsen burde være hovedforbindelsen fra Fredrikstad til/fra E6 nordover. Denne forbindelsen vil være kortere og dermed rimeligere enn en vei til E6 ved Råde, og for de fleste i Fredrikstad vil veien om Solli være den korteste og raskeste.</p> <p>InterCity-dobbeltsporet bør bygges i rett linje og krysse samme sted som ny veibru. Bygging av vei- og jernbanebru bør derfor koordineres, både av strategiske og økonomiske hensyn.</p> <p>Om ikke rett linje-alternativet blir en realitet, ligger fortsatt planene om høyhastighetsbane inne. Disse er imidlertid satt på vent pga. planlegging av dobbeltspor gjennom byene. Thue mener planene om høyhastighetsbane i rett linje fra Ski til riksgrensen bør tas fram igjen, for både gods- og persontransport til og fra utlandet. Da er det viktig å avklare planene for de neste 20-30 årene slik at man ikke bygger veier og bruer som kan forhindre eller fordyre en høyhastighetsbane til utlandet.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>De påpekte forhold er i hovedsak knyttet til tiltak som ikke ligger innenfor planområdet, ny jernbane og vegforbindelser ligger utenfor denne kommunedelplanen.</p> <p>Planens innvirkning på ny jernbane er vurdert av Bane NOR.</p>
Øystein Vesaas Crosby-Jones	
Sammendrag av merknader	Rådmannens kommentarer
<p>Avsender viser til at området Torpeberget er et etablert og trivelig boligstrøk, med bebyggelse fra 1880-tallet og framover. Torpebergveien, hovedveien i området, er skolevei opp til Torp skole og det ligger en barnehage nede mot elva.</p> <p>Avsender mener det er dårlig samfunnsplanlegging å plassere ny bru og tilhørende veianlegg inn i denne idyllen, og mener veitraseen bør legges nord i det båndlagte området, nær Leca-fabrikken. De</p>	<p>Konsekvenser for alle kulturmiljø, lokalsamfunn og boligområder som kunne bli berørte ble utredet før valg av trasé. Ulemper ble veiet opp mot fordeler og det ble valgt å illustrere denne traseen i plankartet da andre traseer medførte større kostnader og ulemper.</p> <p>Planområdet er utformet slik at en trase lenger nord (f.eks. konsekvensutredningens alt. 1.2) kan utredes videre og reguleres dersom det viser seg at denne er mer</p>

<p>merkostnadene dette vil medføre må sees i et hundreårsperspektiv og må også måles opp mot ringvirkningene og ettermålet denne satsningen vil få. Den inntegnede traseen i plankartet kan være effektiv på tegnebordet, men mangler bevisstheten om hva den vil påføre nærområdet av forringede bo- og livskvaliteter i uoverskuelig framtid.</p>	<p>samfunnsmessig nyttig enn den illustrerte traseen i syd (alt. 1.8).</p>
---	--

Karianne R. Hjørnevik Nes

Sammendrag av merknader	Rådmannens kommentarer
<p>Avsender er fornøyd med at beboere som er direkte berørt av planene har blitt delaktige i prosessen og at man ser resultater av dette i planforslaget, men hun savner vurderinger av konsekvenser for boligfeltet Nes med rundt 150 boliger nord for planområdet. Beboere der bruker Nesveien og Bjørnengveien for å komme seg til og fra skole, jobb, fritidsaktiviteter og ærender. De to veiene brukes også til hverdagsturer.</p>	<p>Tas til etterretning. Kommunen har i utgangspunktet vurdert det slik at ingen av de foreslåtte traseene berører dette området. Gang-/sykkeladkomst fra Nes vil etter etablering av ny bru og vei være sikret som i dag med gang-/sykkelvei langs Bjørnengveien. Ved senere reguleringsarbeid bør Rekustad LSU inkluderes i planarbeidet for å sikre at beboerne i dette området blir ivaretatt.</p>
<p>Avsender reagerer på at gang- og sykkelveien langs Nesveien foreslås trukket ned til ny rundkjøring før det er mulig å krysse over til gang- og sykkelvei langs Bjørnengveien. Dette vil gi en ganske stor omvei som kan føre til at færre går eller sykler, eller at folk velger å gå eller sykle i Vallehellene, hvor tungtrafikken kjører.</p>	<p>Dette er et innspill til videre planarbeid. Konkrete løsninger vil bli vurdert i det senere reguleringsarbeidet.</p>
<p>Avsender mener den beste løsningen vil være om ny gang- og sykkelvei langs Bjørnengveien legges på samme side som i dag (øst-/nordsiden). Om det ikke er mulig bør det være en undergang der Nesveien i dag kommer ut i Bjørnengveien. Avsender ber om at det tas hensyn til denne problemstillingen når det detaljplanlegges ny bruforbindelse.</p>	<p>Dette er et innspill til videre planarbeid. Planbestemmelsene tilsier at plassering av gang-/sykkelveier, fortau mv. vurderes i senere reguleringsplaner.</p>

Ketil Johannessen

Sammendrag av merknader	Rådmannens kommentarer
<p>Avsender viser til det som ble presentert som den mest aktuelle traseen (alternativ 1.3) og at dette vil medføre en stengning av Torpebergveien mot rv. 111. Dette vil føre til at all trafikk til og fra husstander vil måtte gå via Torpegata, Krokveien eller P.L. Kolstads vei, som alle er svært smale. Større biler vil ha problemer med å komme gjennom og klare svingene rundt gatehjørnene. Dette vil</p>	<p>Dette er et innspill til videre planarbeid. Forslag til kommunedelplan har en bred sone for mulig plassering av ny bru med tilhørende veianlegg, med illustrert alternativ 1.8. Endelig trase og konsekvensene av den vil bli vurdert i det senere reguleringsarbeidet.</p>

<p>kunne hindre fremkommeligheten for utrykningskjøretøy, og ved parkerte biler og brøytekanter kan det bli umulig. Avsender lurer på hva planene er for å bøte på dette.</p>	
Remi André Berg	
<p>Sammendrag av merknader</p> <p>Avsender synes det er forferdelig å tenke på at det kan komme en bru 10 meter fra huset sitt på Torp. Han lurer på hvorfor man ikke legger traseen nord for Leca, hvor det kun er jord og ingen hus som rammes. Han mener det vil gi en kortere og rimeligere bru, og oppfordrer til å tenke nøye gjennom traseen.</p>	<p>Rådmannens kommentarer</p> <p>En samlet vurdering av konsekvenser ligger til grunn for den illustrerte traseen. Planområdet er utformet slik at en trase lenger nord (f.eks. konsekvensutredningens alt. 1.2) kan utredes videre, og reguleres dersom det viser seg at denne er mer samfunnsmessig nyttig enn den illustrerte traseen. En trase lenger nord vil gi en lenger og dyrere bru ettersom terrenget i nord er lavere der brua treffer bakken.</p>
Crystal Leann Mascorro	
<p>Sammendrag av merknader</p> <p>Avsender mener båndleggingsområdet er forsvarlig og godt gjennomtenkt. Hun forstår at nøyaktig plassering av brua er en del av reguleringsplanen, men ønsker å uttale seg om den røde streken i planforslaget.</p> <p>Avsender mener grunnboringsprøver tilsier at Asplan Viaks kostnadsberegninger er basert på feil informasjon, og at kostnadsberegningene ikke har blitt justert på bakgrunn av disse undersøkelsene. Hun viser til argumentet med at en plassering nærmere Leca vil gi lengre og dermed dyrere bru, men lurer på om det er tatt med i beregningene at det vil koste mer å forankre brua i leire der den er tegnet i planforslaget. Hun stiller spørsmålstegn ved om det er ansvarlig å overlevere kommunedelplanen til Statens vegvesen når den har feil informasjon om priser og grunnforhold. Avsender mener kommunen bør be Asplan Viak utarbeide et nytt traséforslag innenfor planområdet. Denne bør være nærmere Leca, der grunnboringsprøvene viser at det er fjell. Avsender frykter at Statens vegvesen vil "fortsette i samme spor" dersom kommunen</p>	<p>Rådmannens kommentarer</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Dette må bero på en misforståelse. Kostnadsberegningene har vurdert begge traseene til å like dårlige/gode grunnforhold. Det er bruas lengde som gjør utslaget. Der brua er tegnet i planforslaget treffer den fjell i dagen, ikke leire som avsender beskriver.</p> <p>Formelt er dette kommunens plan, men den har vært utarbeidet i tett samarbeid med Statens vegvesen som har vært med i hele planprosessen og i utformingen av planprogrammet som konsekvensutredninger og kommunedelplanen bygger på. Kostnader er beregnet i et anslagsseminar arrangert av personer i Statens vegvesen med lang erfaring i dette.</p>

<p>leverer fra seg en kommunedelplan med en rød strek sør i planområdet.</p> <p>Avsender mener en plassering av gang- og sykkelvei på sørsiden av brua vil gi innsyn til mange hus og gårder i boligområdet på Torp. Dersom gang- og sykkelveien skal være på sørsiden av brua ønsker hun at støyskjermingen på denne siden også skjermer mot innsyn.</p> <p>Den inntegnede nye rundkjøringen langs rv. 111 ligger i et tett område mellom gården og boligområder på tre sider. Med en bruplassering nærmere Leca og Moum-krysset, ville det vært bedre plass til en rundkjøring som ikke er like tett inntil Torp barneskole. En slik plassering vil også gi bedre mulighet for eventuell utbygging ved brohodet i et lengre perspektiv.</p> <p>Avsender viser til fylkesplanen og at kommunen har endret ordlyden "skal ikke" til "bør ikke" når det gjelder utbygging av dyrket mark. Hun mener kommunen tidligere har forsøkt å minimere tapet av dyrket mark, men at man med denne endringen mener det ikke lenger er like viktig å verne slike områder. Avsender krever derfor at kommunen tar en revurdering av ikke-prissatte konsekvenser før kommunedelplanen leveres videre til Statens vegvesen.</p>	<p>Plassering av gang-/sykkelvei og utforming av bru vil avklares i senere reguleringsprosess. Avstand tilsier at innsyn ikke vil bli et spesielt stort problem.</p> <p>Dette stemmer. Mulighetene for en etablering ved bruhodene er en av grunnene til at alternativet i nord er mindre ønskelig da dette er i strid med kommunens ønsker for byutvikling.</p> <p>Statlige retningslinjer for bruk av dyrket mark sier at man alltid skal utrede alternativer dersom dyrket mark skal omdisponeres. Det skal dokumenteres at det ikke foreligger alternativer som tar mindre dyrket mark før en slik plan vedtas.</p>
Turid og Trond Solskau	
Sammendrag av merknader	Rådmannens kommentarer
<p>Avsender vil miste gården sin om brua legges der den er prosjektert i planforslaget. Dette er frustrerende ettersom de kjøpte en gård for å drive med hester/oppdrett/gårdsdrift. De tror det er vanskelig å finne en lignende gård i Fredrikstad, hvor de har sine tilknytninger og ønsker å fortsatt bo.</p>	<p>Tas til orientering. Arealet er på totalt 16 daa, den øvre delen er vurdert til å ha stor verdi som jordbruksareal. Ved vurdering av konsekvenser for jordbruket av et tiltak tar man også hensyn til driften. Det legges vekt på å ikke splitte jordbruksarealer som driftes samlet. Det er derfor foreslått å legge brua i dette området for å spare mest mulig av det sammenhengende jordbruksarealet på Omberg.</p>
Stine H. Bjørling Granlien	
Sammendrag av merknader	Rådmannens kommentarer
<p>Avsender ønsker at det vurderes et alternativ lenger nord mot Leca for å bevare naturområdet på Ombergfjellet og skjerme bebyggelse både på Omberg og Torp.</p>	<p>To traseer lenger nord (alt. 1.2 og 1.5) er vurdert i konsekvensutredningen og den politiske behandlingen av denne.</p>

<p>En plassering mellom Råbekken og Sandem, eventuelt enda lengre sør virker mer hensiktsmessig dersom brua skal kunne avlaste Fredrikstadbrua.</p>	<p>To traseer mellom Råbekken og Sandem er konsekvensutredet og man har valgt plasseringen lengst nord basert på en vurdering av samlede konsekvenser.</p>
<p>G PLAN AS (på vegne av Johan M. Torp og Jorunn Aasgaard)</p>	
<p>Sammendrag av merknader</p>	<p>Rådmannens kommentarer</p>
<p>G PLAN AS har sendt inn denne høringsuttalelsen på vegne av Johan M. Torp og Jorunn Aasgaard Grini, som er berørte grunneiere på henholdsvis østre og vestre side av Glomma.</p> <p>Avsender viser til det generelle planfaglige prinsippet om at detaljeringen skal øke gjennom de ulike planfasene, og dermed en forventning om at løsninger ikke skal låses i kommunedelplanen. I stedet skal denne planen gi et godt grunnlag for en endelig fastsetting av trasé i reguleringsplanen. Avsenderne mener at det i det pågående kommunedelplanarbeidet burde vært gjort mer dyptgående analyser under enkelte tema.</p> <p>Geoteknikk har vært en viktig faktor i kostnadsberegningene av ulike alternativer for ny Glommakryssing. Det har vært stor usikkerhet om kostnadene. Grunneierne stiller seg uforstående til hvorfor det da ikke er foretatt grunnundersøkelser for de ulike alternativene. Fredrikstad kommune har bekreftet at det ikke er satt av midler til grunnundersøkelser og at kommunedelplanen er basert på antatte grunnforhold. Grunneier Johan M. Torp fikk etter dette utført grunnundersøkelser i traséalternativ 1.8 og for en tenkt trasé nord på eiendommen. Geoteknisk rapport er vedlagt høringsuttalelsen, og viser at det ikke er beviselig bedre grunnforhold i alternativ 1.8 enn i traséalternativet lenger nord. Det forventes at det i påfølgende reguleringsplanprosess gjennomføres geotekniske undersøkelser slik at valg av trasé kan tas basert på faktiske grunnforhold.</p> <p>Planforslagets vurdering av naturverdier er basert på tilgjengelig informasjon i www.artsdatabanken.no. Johan M. Torp har engasjert biologisk kompetanse og gjennomført en egen naturtypekartlegging</p>	<p>Analysen og utredningen er utført i samsvar med vedtatt planprogram. Ytterligere undersøkelser vil bli gjennomført i den påfølgende reguleringsprosessen.</p> <p>Planprogrammet la føringer om at det ikke skulle foretas geotekniske undersøkelser på kommunedelplannivå. I kostnadsberegningene ved konsekvensutredningen ble usikkerheten ved geotekniske forhold ikke medtatt i beregningene i form av ulik enhetspris for vegtiltaket ved de ulike alternativene. Det er primært ulik lengde på brukonstruksjonen som medførte høyere kostnad på alternativet nord (alt. 1.2) for Torp sammenliknet med alternativ 1.8 som er illustrert.</p> <p>Planbestemmelsene inneholder krav om at geotekniske undersøkelser vil bli gjort i forbindelse med reguleringsarbeidet. Det store planområdet øst for Glomma gir et større mulighetsrom for å justere traseen i reguleringsplanen, f.eks. av hensyn til grunnforhold.</p> <p>Vurderingen av naturverdiene i konsekvensutredningen er utført i samsvar med planprogrammet. Naturtypekartleggingen på Torp gir supplerende informasjon som nå er tatt inn i</p>

for eiendommen. Rapporten er vedlagt høringsuttalelsen. I følge denne kartleggingen vil alternativ 1.8 berøre flere registrerte naturverdier, blant annet hule eiker, stor salamander og naturtypen store gamle trær. En trasé lenger nord på eiendommen vil ikke berøre registrerte naturverdier.

Hele gården Torp Nordre er anvist som framtidig byggeområde i fylkesplanen. Ved boligbygging med uteoppholdssoner og stille side mot sør, vil det med tanke på trafikkstøy være en fordel om ny bru bygges nord i planområdet framfor sør i planområdet. Nord for Moumgaten er det derimot satt av arealer til næringsformål i kommuneplanen, og dette lar seg lettere kombinere med veiformål.

En bru lengst syd i planområdet vil bli liggende tett på boligområder både på Torpeberget og på vestsiden av Glomma. Konfliktnivået vil bli lavere om brua plasseres nord i planområdet.

Den fremherskende vindretningen i området er sydvestlig. Støv og utslipp fra trafikken vil drive mot nordøst. Dette vil berøre færre boliger både vest og øst for Glomma ved en plassering nord i planområdet framfor alt. 1.8.

Ombergfjellet er utpekt som et lokalt viktig opplevelseselement og utsiktspunkt, hvor det er etablert en rasteplass/grillplass. Alternativ 1.8 vurderes å ha vesentlig negativ konsekvens for rasteplassen.

en revidert utredning av naturmangfoldet (datert 02.10.2018). Den illustrerte traseen (rød strek) vil ikke berøre eika eller gårdsdammen med salamander. Kommunen har foretatt ytterligere undersøkelser knyttet til storsalamander og dennes vandringer høsten 2018, selv om dette vanligvis gjøres i reguleringsprosessen. Det bør vurderes sikring rundt eika i anleggsperioden, dette kan legges inn miljøoppfølgingsplanen. En trasé lenger nord vil dele opp et område med viktige naturverdier. Det er lagt inn en hensynssone bevaring naturmangfold i plankartet, konsekvenser av den traseen som endelig blir regulert må vurderes nærmere i reguleringsprosessen sammen med forslag til kompenserende tiltak.

Tas til orientering. Fylkesplanen gir føringer på regionalt nivå. De endelige arealdisponeringer gjøres av kommunen, i kommuneplanens arealdel. Traseen i syd vil ta mindre jordbruksareal enn den i nord, og det er i samsvar med kommuneplanen.

Endelig plassering konsekvensutredes og fastsettes i senere reguleringsprosess.

Planbestemmelsene sier at støv og utslipp skal utredes i reguleringsprosessen. Dette innebærer beregninger av påvirkning på eksisterende boliger.

Kulturmiljø, nærmiljø og friluftsliv på Omberg er svært godt dokumentert og gjennomgått i medvirkningsprosessen og påfølgende konsekvensutredninger. Konsekvenser her er vurdert opp mot konsekvenser for andre alternativer, som totalt sett har større negative konsekvenser.

<p>Den foreslåtte alternative traseen nord i planområdet vurderes å tilfredsstille Statens vegvesens krav til veiklasse H6.</p> <p>På bakgrunn av ovenstående vurderes det alternative planforslaget illustrert i høringsuttalelsen å utløse minst mulig negativ konsekvens ved etablering av ny bru og vei innenfor planområdet.</p> <p>De berørte grunneierne ønsker å bli involvert i reguleringsplanarbeidet så tidlig som mulig.</p>	<p>Den foreslåtte traseen er svært lik alternativ 1.2 som er konsekvensutredet, men ikke valgt i den politiske silingen av alternativer.</p> <p>Planområdet er utformet slik at en trase lenger nord kan utredes videre, og reguleres dersom det viser seg at denne er mer samfunnsmessig nyttig enn den illustrerte traseen.</p> <p>Tas til orientering.</p>
---	---