



MAI 2022

FV. 130 KOLLEKTIVFELT RAKKESTADSVINGEN

PLANBESKRIVELSE
NASJONAL AREALPLANID: 3004 1175



Tittel: Planbeskrivelse fv.130 kollektivfelt Rakkestadsvingen

Type dokument: Planbeskrivelse

Eier/virksomhet: Viken fylkeskommune

Sist oppdatert/versjoner: 09.05.2022

Dato vedtatt: [Dato]

Saksnummer: 2021/38109

Fotograf: COWI AS Fredrikstad

Se flere dokumenter på www.viken.no/nn

Innhold

1 Sammendrag	5
2 Bakgrunn	6
2.1 Hensikten med planen	6
2.2 Forslagstiller, plankonsulent og eierforhold	6
2.3 Utbyggingsavtaler	7
2.4 Krav om konsekvensutredning	7
3 Planprosessen	8
3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart	8
4 Planstatus og rammeavtale	9
4.1 Overordna planer	9
4.2 Gjeldene reguleringsplaner	11
4.3 Tilgrensende planer	12
4.4 Temaplaner	12
4.5 Statlige planretningslinjer, rammer og føringer	16
5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	17
5.1 Beliggenhet	17
5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	17
5.3 Stedets karakter og landskap	18
5.4 Kulturminner og kulturmiljø	19
5.5 Naturverdier	19
5.6 Rekreasjonsverdi og uteområder	20
5.7 Trafikkforhold	21
5.8 Barn og unges interesser	21
5.9 Sosial infrastruktur	21
5.10 Universell tilgjengelighet	22
5.11 Teknisk infrastruktur	22
5.12 Grunnforhold	22
5.12.1 Geoteknikk	22
5.12.2 Grunnforurensing	22
5.13 Støyforhold	22
5.14 Luftforurensing	23
5.15 Næring	23

6 Beskrivelse av planforslaget.....	24
6.1 Planlagt arealbruk.....	24
6.1.1 Plankart.....	24
6.1.2 Reguleringsformål.....	25
6.2 Inngrep i eiendommer	27
6.3 Trafikkløsning.....	28
6.3.1 Stenging av Haugstelveien.....	28
6.3.2 Utforming av vei med kollektivfelt	29
6.3.3 Tilgjengelighet for gående og syklende	30
6.3.4 Anleggsfasen	30
6.3.5 Driftsfasen	31
6.4 Teknisk infrastruktur.....	31
6.5 Miljøoppfølging.....	31
6.6 Plan for avfallshenting/ søppelsug	32
6.7 Avbøtende tiltak og rekkefølgebestemmelser	32
7 Virkninger/konsekvenser av planforslaget	33
7.1 Planens forhold til overordnede føringer.....	33
7.1.1 Kommuneplanens arealdel for Fredrikstad 2020-2032	33
7.1.2 Reguleringsplaner	33
7.2 Risiko og sårbarhet	34
7.3 Miljøoppfølging.....	34
7.4 Kollektivtilbud og sosial infrastruktur.....	34
7.5 Trafikksikkerhet	34
7.6 Støy	34
7.7 Geoteknikk.....	35
7.8 Kulturminner og kulturmiljø	35
7.9 Naturmangfold	35
7.10 Friluftsliv	36
7.11 Landskap.....	36
7.12 Universell utforming	36
7.13 Barn og unges oppvekstvilkår	36
7.14 Samlet vurdering av planen og oppfølging av konsekvensvurdering	37
8 Vedlegg	38

Forord

Tidligere Sams (felles) veiadministrasjon innebar at Statens vegvesen utførte både riksveioppgaver for staten og fylkesveioppgaver for fylkeskommunen. Fra 1.januar 2020 ble ansvaret for planlegging og drift av fylkesveier overført fra Statens vegvesen til de nye fylkeskommunene. Som følge av dette vil planarbeid som er utført før 1.januar 2020 være omtalt og gjennomført av Statens vegvesen region øst. Arbeid etter 1.januar 2020 er utarbeidet av Viken fylkeskommune avdeling for Samferdselsplanlegging og forvaltning. Største delen av dette planforslaget er utarbeidet før 1.januar 2020 og det refereres derfor til Statens vegvesen.

1 Sammendrag

Viken fylkeskommune avdeling for samferdselsplanlegging for forvaltning har utarbeidet reguleringsplan for nytt kollektivfelt langs fv.130 Rakkestadsvingen. Prosjektet inngår i overordnede planer for å fremme økt bruk av gange, sykkel og kollektiv. Gjennomføring av tiltaket vil bidra til å øke trafikksikkerheten for myke trafikanter og bedre kollektivtransports fremkommelighet på strekningen.

I kommuneplanen for Fredrikstad 2020-2032 er planområdet avsatt til sitt nåværende formål, det vil si bebyggelse og anlegg, og parkeringsanlegg. Fredrikstad kommune har i kommuneplanens samfunnsdel mål om et effektivt og miljøvennlig transportsystem. Planen er utarbeidet i tråd med dette.



Figur 1. Planområdets beliggenhet i Fredrikstad er vist med rød sirkel.

2 Bakgrunn

Kollektivtrafikken i Nedre Glomma opplever i dag forsinkelser på fv. 130 ved rundkjøringen Rakkestadsvingen. Det er ønskelig å gi kollektivtrafikken mer forutsigbarhet ved å etablere kollektivfelt i dette området. Behov for tiltaket framkommer av "Kollektivstrategi Nedre Glomma – Behov for infrastruktur". Prosjektet er en del av Bypakke Nedre Glomma.

2.1 Hensikten med planen

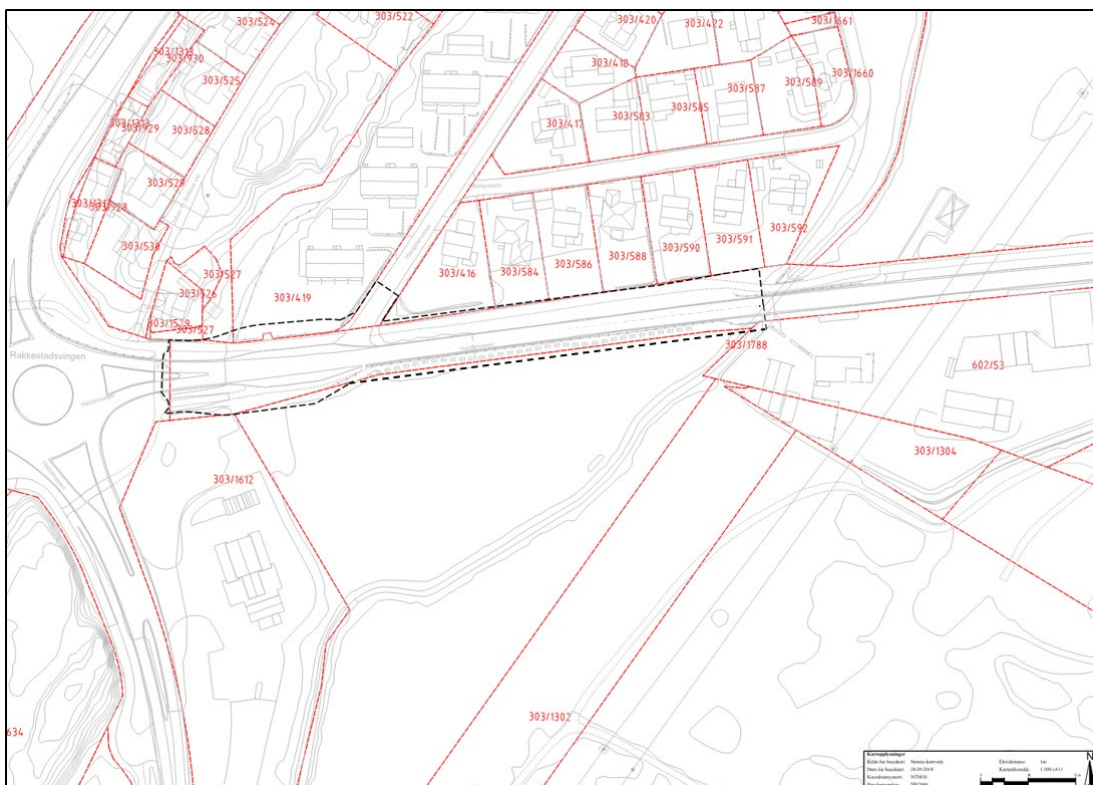
Hensikten med planarbeidet er å bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikk ved å tilrettelegge for en utvidelse av fv. 130 Haldenveien inn mot rundkjøring Rakkestadsvingen med et 200 m langt kollektivfelt. Etablering av kjørefeltet vil gi en positiv effekt for kollektivtrafikken med bedre flyt inn mot rundkjøringen.

2.2 Forslagstiller, plankonsulent og eierforhold

Forslagstiller er Viken fylkeskommune. Konsulent for arbeidet med reguleringsplanen er COWI AS, Fredrikstad.

Som et forprosjekt har COWI på oppdrag fra Statens vegvesen region øst gjennomført en modellberegning med transportmodellverktøyet AIMSUN for å etablere kollektivfelt med ulike lengder (se vedlegg 4).

Innenfor planområdet finnes følgende eiendomsstruktur:



Figur 2. Kart som viser eiendomsgrenser og planområdet (sort stiplet linje), retning nord. COWI AS, 2019.

2.3 Utbyggingsavtaler

Utbyggingsavtaler er ikke relevant for dette prosjektet.

2.4 Krav om konsekvensutredning

Konsekvensutredning (KU) har hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-10 første ledd, jf. § 4.2 med tilhørende *Forskrift om konsekvensutredninger* som trådte i kraft 01.07.2017. Etter § 4 i forskriften skal forslagsstiller vurdere om planen eller tiltaket omfattes av § 6, § 7 eller § 8, og om planen er KU-pliktig.

Forskriften skiller mellom planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram jf. § 6, planer og tiltak etter andre lover som alltid skal konsekvensutredes jf. § 7, og planer og tiltak i § 8 som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn etter § 10.

Under følger en vurdering av om planen er KU-pliktig etter forskriften.

§ 6 Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding

Vurdering: Av punktene i vedlegg I er punkt 7 som omhandler jernbane- og vegtiltak mest aktuell å vurdere nærmere. Tiltaket faller ikke inn under punkt 7 bokstav b) *motorvei eller avkjørselsfri vei*, eller bokstav e), *andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr*. Tiltakene i planen faller ikke inn under tiltak i vedlegg I og er derfor ikke omfattet av forskriftens § 6.

§ 7 Planer og tiltak etter andre lover som alltid skal konsekvensutredes, men ikke ha melding

Vurdering: Planen har ikke tiltak som må behandles etter annet lovverk enn plan- og bygningsloven, og som omfattes av forskriften vedlegg I og II. Tiltaket faller derfor ikke innenfor forskriftens § 7.

§ 8 Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn (etter § 10)

Vurdering: Av punktene i forskriftens vedlegg II er punkt 10 bokstav e), *bygging av veier*, aktuell å vurdere. I henhold til forskriftens § 10 skal det i vurderingen ses hen på egenskaper ved planen, tiltakets lokalisering og påvirkning på omgivelsene, samt virkningenes intensitet og kompleksitet mm. Tiltaket er en kort strekning med ensidig kollektivfelt og arealene som berøres permanent er eksisterende samferdselsanlegg og grøfteareal/grønt sideareal uten spesiell betydning for friluftsliv, naturmangfold eller kulturminner. Det vurderes derfor at planen ikke har vesentlig virkning for miljø eller samfunn (forskriftens § 10) og planen faller ikke innenfor forskriftens § 8.

Konklusjon:

Planen omfattes ikke av forskriftens virkeområde og skal derfor ikke konsekvensutredes.

3 Planprosessen

3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart

Det ble varslet oppstart 04.03.2019 ved annonse i Fredriksstad Blad, samt utsendelse av brev til grunneiere, naboer, gjenboere og offentlige myndigheter, interesseorganisasjoner. Frist for uttalelser til oppstartsvarsling ble satt til 05.04.2019.

I varslingsdokumentene ble det redegjort for formålet med planarbeidet og hvilke problemstillinger som anses som viktig i forhold til miljø og samfunn i denne sammenhengen.

Videre punkter i planprosessen har vært:

➤ **Behandling av innkomne merknader**

Det er redegjort for hvordan innkomne merknader er vurdert og ivaretatt i det endelige planforslaget i vedlegg V5.

➤ **Utarbeidelse av planforslag**

Utarbeidelse av forslag til plankart med tilhørende bestemmelser og planbeskrivelse.

Videre punkter som er aktuelle i planprosessen:

➤ **Behandling av planforslag**

Planforslaget skal oversendes til gjennomgang i Fredrikstad kommune før det legges ut til offentlig ettersyn. Etter fristen for offentlig ettersyn, skal innkommende merknader behandles før saken sendes til Fredrikstad kommune for vedtaksbehandling.

Viken fylkeskommune legger planforslaget ut til offentlig ettersyn og behandler de innkommende merknadene. Eventuell bearbeiding av planforslaget utføres før planen sendes til kommunen for vedtaksbehandling.

➤ **Medvirkning**

Loverket gir klare føringer for medvirkning i planprosesser. Naboer, offentlige myndigheter og andre sentrale parter i saken blir varslet om oppstart av planarbeid gjennom brev. I tillegg annonseres det i lokal presse og på kommunens nettsider, slik at også øvrige har mulighet til å følge med og/eller komme med innspill til planarbeidet.

Også ved offentlig ettersyn av utarbeidet planforslag vil berørte parter bli informert gjennom brev, og det annonseres i avis og på nett. Alle har mulighet til å sende inn uttalelse dersom man har innspill til planforslaget, eller det ønskes å gjøre forslagsstiller oppmerksom på eventuelle forhold.

4 Planstatus og rammeavtale

4.1 Overordna planer

Fylkesplan for Østfold 2050

Fylkesplanen er Østfoldsamfunnets viktigste strategiske dokument, og skal samordne statens, fylkeskommunens og kommunenes virksomhet i fylket. I plankartet til fylkesplanen ligger planområdet delvis innenfor område avsatt til nåværende tettbebyggelse, langsiktig grense for tettbebyggelse går langs kanten av fv. 130. Utenfor denne er det LNF-område.

Temakart kulturmiljø omfatter arealet på sørsiden og helt inntil fv. 130. Dette området inngår i det kulturhistoriske landskapet rundt festningsbyen Gamlebyen, der de åpne bymarkene rundt byen var viktige for at byen ble anlagt på akkurat dette stedet. Deler av bymarkene er fremdeles intakte og utgjør en viktig del av det kulturhistoriske landskapet. Landskapet inngår i KULA-registeret.

Hovedtemaer i fylkesplanens samfunnsdel er klima og miljø, verdiskaping og kompetanse, levekår og folkehelse.

Fylkesplanens arealstrategi skal sikre at vi forvalter arealene i fylket i tråd med målene i samfunnsdelen. Et hovedgrep er å fastsette de langsiktige fysiske grensene mellom by- og tettstedsområder og omlandet.

I retningslinjer for areal- og energibruk står følgende i pkt. 1.9 *Kollektivtilbud*:

1.9.3 Veieier skal sikre framføringshastigheten i kollektivtrafikkens stamnett ved egne traséer (bussgater, kollektivfelt/sambruksfelt og lignende), aktive prioriteringstiltak (trafikkstyring) og lignende.

1.9.4 Tiltak på kollektivtrafikkens stamnett skal ikke redusere framføringshastigheten for kollektivtrafikk.

I regionale strategier for Nedre Glomma står bl.a. at "*Vi legger til rette for et effektivt og miljøvennlig transportsystem*".

Regional transportplan for Østfold mot 2050

Samfunns mål:

Et transportsystem som fremmer helse, miljø og verdiskaping og bidrar til en bærekraftig regional utvikling med attraktive byer og bygder i Østfold.

Resultatmål:

Et effektivt, trafiksikkert, miljøvennlig og tilgjengelig transportsystem som møter befolkningens og næringslivets behov for lokale, regionale, nasjonale og internasjonale transporter.

Trafikksituasjonen i Fredrikstad preges av stor andel bilbasert trafikk, med de konsekvenser dette har for veinett og miljø, noe som hemmer byutviklingen.

Det er utarbeidet et sett av tiltak for å nå målene fordelt på kortsiktig, mellomlang og lang sikt.

Regional transportplan for Østfold mot 2050 ble vedtatt i oktober 2018.

Regional plan for folkehelse i Østfold (2012-2015/2024)

Det legges vekt på en bærekraftig utvikling, med økt livskvalitet for alle. Østfold skal bli et enda mer attraktivt fylke å bo i, med gode sentra og bomiljø, inkluderende møteplasser og helsefremmende arenaer. Hovedmålet for folkehelsearbeidet i Østfold er at det skal bidra til at forebyggende og helsefremmende arbeid gir positive resultater for den enkelte og for samfunnet. Østfold skal bli et ledende fylke i å utjevne sosiale helseforskjeller.

Kulturminneplan for Østfold (2010-2022)

Formålet med Kulturminneplanen er at den skal være et styringsredskap for vern og forvaltning av kulturminner og kulturmiljøer, og for videreutviklingen av museene i fylket. Selve planen (del 1) skal gi et grunnlag for beslutninger og valg innenfor kulturminnevernets arbeidsområde i årene fremover. Som et tillegg til og utdyping av planen gis det beskrivelser, bakgrunn og forutsetninger for kulturminnevernet i Østfold (del 2 med vedlegg).

Fylkesdelplan barn og unge (2009)

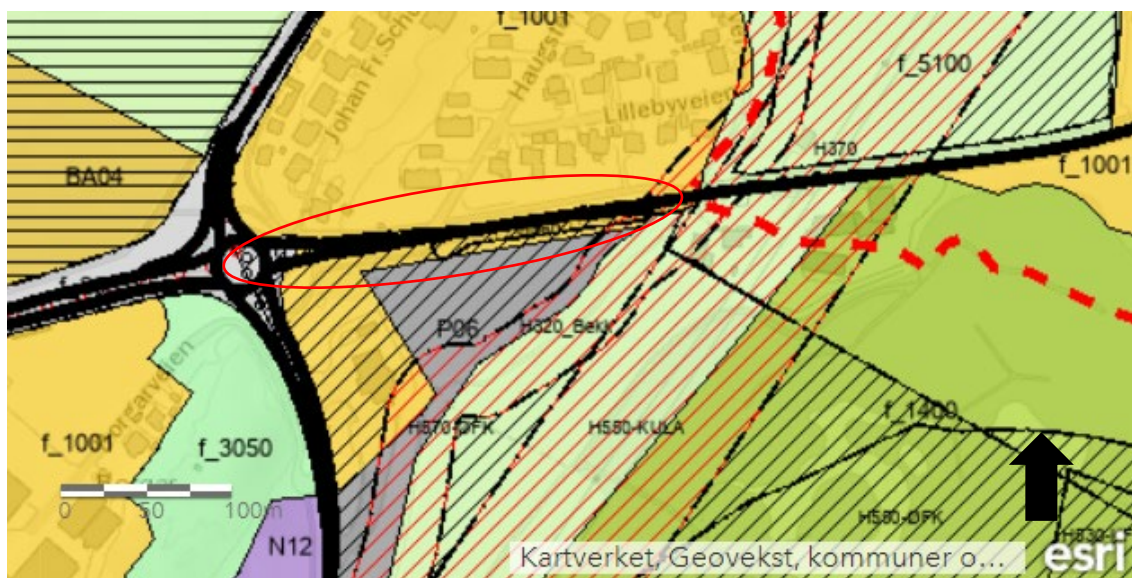
Hensikten med en egen Fylkesdelplan Barn og unge er først og fremst å:

- Bevisstgjøre Østfoldsamfunnet om status og utfordringer for denne viktige gruppen
- Synliggjøre viktige deler av det arbeidet som allerede gjøres av fylkeskommunen og andre
- Initiere tiltak for å bedre oppvekstvilkårene

Prioriterte tema er demokrati og medvirkning, fysisk planlegging, folkehelse og videregående opplæring. Det må tas spesielt hensyn til barn i trafikken. Det er viktig å utvikle et transportsystem som ivaretar hensynet til barn og unge på en god måte. Barn og unge går, sykler og bruker kollektivtransport i større grad enn voksne og det er spesielt viktig å ta hensyn til barns behov i utforming av infrastruktur.

Kommuneplanens arealdel for Fredrikstad 2020-2032

Kommuneplanens arealdel 2020-2032 ble vedtatt i bystyret den 18.juni 2020. Innenfor planområdet er arealene avsatt til formål nåværende bebyggelse og anlegg, samt noe LNFR lengst øst. Arealer lengst vest (rundkjøringa) er avsatt til veiformål. Tilgrensende område sør for fv. 130 er avsatt til fremtidig parkeringsanlegg (P06) i kommuneplanens arealdel



Figur 3. Utsnitt av kommuneplanens arealdel for Fredrikstad (Kommunens kartportal, 19.01.2021). Rød sirkel viser planområdet.

4.2 Gjeldene reguleringsplaner

Planområdets areal omfatter deler av tre gjeldende reguleringsplaner:

- "Del av Fjeldstadorrådet" PlanID: 010623, (07.02.1963).
- "Ny rv. 107, Habornveiens forlengelse" PlanID: 0106302, (09.11.1989).
- "Reg.endr. for en del av Begby, g/s-sti langs Rv 110" PlanID: 010684, (14.10.1976)



Figur 4. Reguleringsplaner i og rundt planområdet. Planområdet er vist med rød heltrukken strek. Illustrasjon: COWI AS, 2019.

4.3 Tilgrensende planer

Følgende planer ligger i nærhet av planområdet:

- "Rv. 110 undergang Rakkestadsvingen" PlanID: 01061139, (09.02.2017)
- "Kong Fredrik II Golfbane" PlanID: 0106577, (11.09.2008)

4.4 Temaplaner

Kollektivstrategi Nedre Glomma

Kollektivstrategi Nedre Glomma (2014) ble utarbeidet av Asplan Viak på vegne av Statens vegvesen og samarbeidsavtalen i Nedre Glomma. Rapporten gir anbefalinger for en helhetlig utvikling av infrastruktur i Nedre Glomma.

Kollektivstrategien har følgende hovedmål:

- Sikre forutsigbarhet og godt grunnlag for framdrift og forpliktelse i utviklingen av kollektivtransportens infrastruktur.

- Avklare hvordan utviklingen av kollektivtrafikkens infrastruktur må være for å nå de lokale målene for transportutvikling i Nedre Glomma i Bypakken og Belønningsordningen.

Kollektivstrategien fokuserer på to kriterier; framkommelighet og tilgjengelighet. For å oppnå god framkommelighet anbefales det utstrakt bruk av reserverte felt. Det foreslås tre varianter av feltbruk; sambruksfelt, kollektivfelt og tungtrafikkfelt. Det er også foreslått ombygginger av kryss for å sikre god framkommelighet for bussen. Bygging av holdeplasser som er universelt utformet og endring av holdeplasstrukturen til færre stopp er en del av framkommelighetstiltakene.

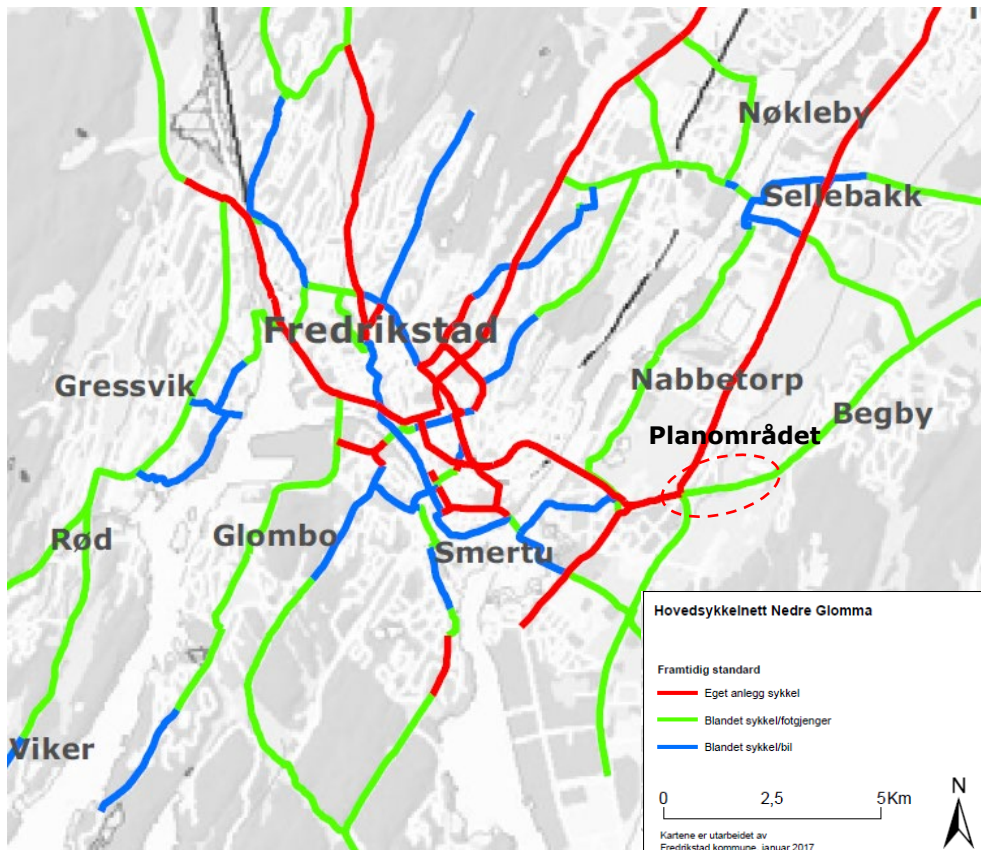
Kommunedelplan for klima 2019-2030 for Fredrikstad kommune

Planen har følgende hovedmålsettinger:

- Innen 2030 skal klimagassutslippene være redusert med minst 60 prosent, sammenliknet med 2016.
- Fredrikstad skal bidra til at Østfold-regionen oppnår netto null klimagassutslipp innen 2050 ved både kraftig å redusere utslippene og øke CO₂-opptakene i Fredrikstad.
- Fredrikstad skal bidra til å oppnå det globale lavutslippssamfunnet innen 2050

Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad (2017)

Planen er utarbeidet av partene i Bypakke Nedre Glomma, det vil si Fredrikstad og Sarpsborg kommuner, Østfold fylkeskommune og Statens vegvesen. Sykkelgruppa i Nedre Glomma har deltatt aktivt. Planen består av en strategidel og en handlingsdel. Strategidelen viser prinsipper for lokalisering og standard for hovedsykkelveinettet. Handlingsdelen viser tiltaksbehov og ansvarsfordeling mellom kommunene. Det er lagt vekt på hvilke suksesskriterier som må legges til grunn for å flere til å ønske å bruke sykkelen i sin hverdag. Dette er blant annet et sammenhengende og godt utbygd sykkelnett, høy kvalitet på vedlikehold og drift både sommer og vinter, sykkelkultur og sosial aksept, trafikkregulerende tiltak og fokus på hverdagssyklister.



Figur 5. Kartet viser framtidig standard på hovedsykkelveinettet i Fredrikstad sentrum. Rødt viser eget anlegg for sykkel, grønt viser blandet sykkel/fotgjenger og blått blandet sykkel/bil. (Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad 2017).

Av kartet kan vi se at gang- og sykkelvei som passerer planområdet (rød ring) er planlagt med standard *blandet sykkel/fotgjenger*, slik det er i dag.

Trafikksikkerhetsplan (2018-2021)

Hovedhensikten med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å øke og samordne kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet, for således å redusere antall ulykker og utrygghetsfølelsen, spesielt hos myke trafikanter. Området ved rundkjøringa i planområdet er registrert som ulykkespunkt, og strekningen hvor kollektivfeltet vil komme (og videre østover) er definert som ulykkesstrekning.



Figur 6: Ulykkespunkter og -strekninger i Fredrikstad i perioden 2012-2016. Planområdet er markert med rødsirkel (Trafikksikkerhetsplan 2018-2021).

Utredning av kollektivtilbudet i Nedre Glomma

Som en oppfølging av *Bypakke Nedre Glomma*, med økt satsing på kollektivtrafikk, er det utarbeidet et helhetlig kollektivtilbud i Nedre Glomma. Rapport 91/2017, *Utredning av kollektivtilbudet i Nedre Glomma* av Urbanet Analyse, ligger til grunn for et nytt rutetilbud som ser sammenhengen med en helhetlig virkemiddelpakke og som tar hensyn til nullvekstmålet.

Utredningen anbefaler en forenkling av tilbudet og en prioritering av de viktigste reisestrekningene. Det foreslås å basere det nye tilbudet på 11 hovedbusslinjer, som betjener områder med store reisestrømmer. Lokalbusslinjer og bestillingstilbud (Flexx) vil dekke områder med færre reiser og linjene vil variere med etterspørsel. I tillegg dekkes tilbudet av rushtidslinjer (Kalnes og Grålum), shuttlebuss, samt regionbusser og ekspressbusser.

Nytt tilbud ble innført i 2018.

4.5 Statlige planretningslinjer, rammer og føringer

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

Hensikten med retningslinjene for samordnet bolig-, og areal- og transportplanlegging er å oppnå en bedre samordning av arealplanlegging og transportplanlegging både i kommunene og på tvers av kommuner, sektorer og forvaltningsnivåer. Retningslinjene legger blant annet vekt på at infrastruktur og fremkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres i planleggingen. Sykkel og gange skal også styrkes som transportform. Effektivitet, sikker trafikkavvikling og god fremkommelighet for næringstransport, samt universell utforming og tilgjengelighet for alle skal vektlegges i planleggingen.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)

Formålet med disse statlige retningslinjene er å:

- Sikre at kommunene og fylkeskommunene går foran i arbeidet med å redusere klimagassutslipp.
- Sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i kommunene.
- Sikre at kommunene bruker et bredt spekter av sine roller og virkemidler i arbeidet med å redusere klimagassutslippene.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)

Viktige nasjonale mål for barn og unges oppvekstvilkår er å sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger.

5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet

Planområdet er lokalisert i Fredrikstad kommune, langs fv. 130 Haldenveien fra rundkjøringa ved Rakkestadsvingen østover mot Begby. Fv. 130 møter rv. 22 Sarpsborgveien og rv. 22 Habornveien i rundkjøringa, og fortsetter som rv. 130 vest for rundkjøringa som innfartsåre til Fredrikstad sentrum.



Figur 7. Ortofoto fra planområdet, med varslingsgrense (rød strek) (COWI AS, grunnlag: Google Maps).

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Området som blir berørt består i hovedsak av samferdselsarealer i form av kjørevei, en tosidig bussholdeplass, grøftearealer, og gang- og sykkelvei. I tillegg vil noe tilgrensende arealer til dagens fv.130 bli permanent berørt av tiltaket, disse arealene består i dag av hager og andre grøntarealer. Tiltaket har prøvd å begrense inngrepet til tilgrensende arealer til det minimale.

I tillegg vil tilgrensende arealer til dagens fv. 130 bli midlertidig berørt i anleggsfasen. Disse arealene består av private eiendommer med hager, grøntarealer og arealer som er avsatt til fremtidig parkeringsanlegg.



Figur 8. Fotografier tatt i og ved planområdet. Kilde: COWI AS, 2018.

5.3 Stedets karakter og landskap

Planområdet domineres av samferdselsfunksjoner og mye trafikk. Langs nordsiden av veien er det spredt småhusbebyggelse med hageareal. På sørsiden av veien er det grøntareal/golfbane/jordbruksareal. De store løvtrærne er dominerende i landskapet, der de står i rekke relativt tett på sørsiden av veien.

Bebyggelsen i nærområdet domineres av eneboliger og flerbolighus i 1-2 etg., med frodige grøntarealer/hager rundt.

Området rundt Oldenborgbekken fremstår som et frodig og grønt drag i overgangen mellom jordbruksareal og bebyggelse.

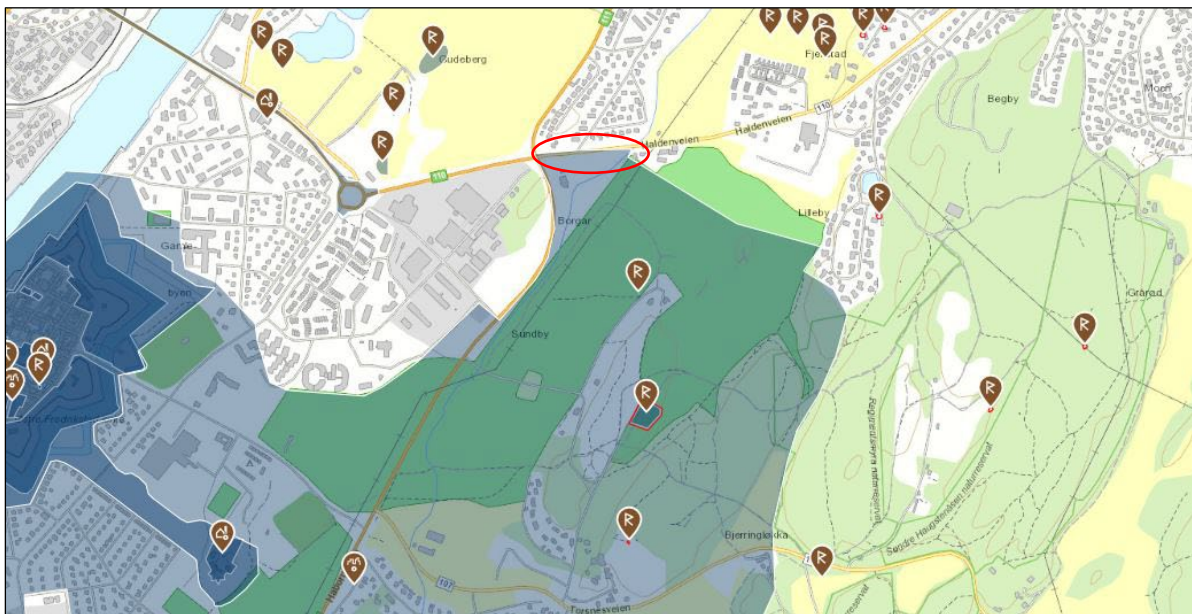
Dagens holdeplasser har lav standard (ikke universell utformet), og det er kun lehus på nordsiden av veien. I umiddelbar nærhet til planområdet, på sørsiden av veien, finnes næringsarealer med to bensinstasjoner, bilverksted, gatekjøkken og et lagerbygg. Syd for dette området ligger golfbanenes åpne gressarealer.

Terrenget i området er relativt flatt.

5.4 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke kjent automatisk fredete kulturminner som har behov for særlig vern i planområdet, jf. innspill fra Østfold fylkeskommune ved varsel om oppstart og kulturminnesok.no. Det tas inn fellesbestemmelse som sikrer ivaretagelse av funn som eventuelt gjøres i anleggsperioden.

Området sør for fv. 130 er av Riksantikvaren registrert som del av kulturmiljøet Fredrikstad festning, Gamlebyen og byens marker.



Figur 9. Status kulturminner i området rundt planområdet. (Kulturminnesok.no, 01.03.2019). Kulturmiljøet Fredrikstad festning, Gamlebyen og byens marker strekker seg inn i søndre del av planområdet. Planområdet skissert med rød strek.

5.5 Naturverdier

Vegetasjonen i området er i hovedsak kultivert grønnstruktur.

Løvtrærne, inklusive hule eiker langs sørsiden av veien er ifølge Miljødirektoratets Naturbase registrert som utvalgte naturtyper, med verdi A, *svært viktig*, verdi B, *viktig* eller verdi C, *lokalt viktig*. Området der trærne står er registrert som viktig naturtype "parklandskap" med verdien *viktig*. Trerekken utenfor planområdet består av fem hule eiker. Området langs Oldenborgbekken er registrert som naturtype "viktig bekkedrag" ved verdi C, *lokalt viktig*.

Det er registrert noen fuglearter av *særlig stor* og *stor forvaltningsinteresse* i nærhet av planområdet. Det er ikke registrert forekomster av svartelistede eller skadelige plantearter i området i kartløsningen til Miljøstatus, heller ikke i kommunekartet til Fredrikstad kommune. Det er likevel kjent at det er enkelte forekomster av fremmede arter da Statens vegvesen gjennomførte en kartlegging av fremmede arter sommeren 2019. Resultatene av disse kartleggingene er registrert i artsobservasjoner.no.



Figur 10. Registreringer av hule eiker markert med rød sirkel fra Naturbase.no (26.02.2019).



Figur 11. Fotografier av Oldenborgbekken. Kilde: COWI AS, 2018.

5.6 Rekreasjonsverdi og uteområder

Gang- og sykkel-veien legger til rette for gode forbindelseslinjer og god sykkeladkomst mellom områdene (Gamlebyen, Begby, Haugsten, Gudeberg). Det går i tillegg en sti fra gang- og sykkelveien, som kobler seg på det grønne draget og gir en god intern kommunikasjon inni boligområdet på nordsiden av veien. Utenfor planområdet er golfbanen og Gamlebyen sentral som rekreasjons-/aktivitetsområde.

5.7 Trafikkforhold

Det er utarbeidet en trafikkanalyse av COWI AS, se vedlegg V4.

Trafikkmengde:

Fylkesvei 130 er en tofelts vei gjennom planområdet, veien skifter status fra riksvei til fylkesvei i rundkjøringen vest for planområdet. Veistrekningen gjennom planområdet har en ÅDT på 11790 (2019, iflg. Statens vegvesens vegkart, 30.04.2021).

Myke trafikanter:

Det er separat gang-/sykkelvei langs nordsiden av veien, og fotgjengerkryssing (gangfelt) i plan før rundkjøring.

Trafikksikkerhet:

Området ved rundkjøringa i planområdet er registrert som ulykkespunkt i trafikksikkerhetsplanen for Fredrikstad (2014-2017), og strekningen hvor kollektivfeltet vil komme (og videre østover) er definert som ulykkesstrekning. Haugstenveien treffer fv. 130 i starten av busslomma, det er mye som skjer i samme punkt (gående/syklende/busser/biler og passasjerer som benytter ventearealet). Det antas at ca. 30-40 boenheter har adkomst via Haugstenveien.

Busslommen på sørsiden av veien kan representere en trafikksikkerhetsrisiko fordi den kan oppleves som et forbikjøringsfelt for de som venter på å svinge inn i Haugstenveien.

Kollektivtrafikk:

Rakkestadsvingen holdeplass har stopp både på rv.22 og på fv.130. Stoppestedene innenfor planområdet betjenes av bussrute 5, og 630. Flere andre busslinjer betjener de nærliggende stoppene på rv. 22. Busslinje 5 betjener stoppestedene innenfor planområdet med avgang hver halvtime i rush og har timesfrekvens resten av døgnet. I tillegg går det også mindre hyppige avganger, som for eksempel bussrute 630 mellom Fredrikstad og Halden.

Trafikkberegninger med dagens veinett og dagens trafikkmengder og fremtidig rutestruktur for buss viser tydelig at det er behov for tiltak i Rakkestadsvingen for å sikre god fremkommelighet for den nye rutestrukturen.

5.8 Barn og unges interesser

Barn og unges interesser i planområdet er i hovedsak knyttet til bruk av samferdselsanlegget, med kjørevei, kollektivtilbud og gang-/sykkelvei. Gang- og sykkelveien er en viktig ferdselsåre for å komme seg til å fra holdeplasser og fergetilbud, samt Kongstenhallen, Gamlebyen, skoler og fritidsklubb.

5.9 Sosial infrastruktur

Det er i dag sammenhengende gang- og sykkelvei i området og planområdet er et viktig koblingspunkt til hovedsykkelnettet for Fredrikstad kommune (*Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad 2017*).

5.10 Universell tilgjengelighet

Samferdselsanlegget er av eldre dato, og ikke utformet etter nye retningslinjer/krav for universell tilgjengelighet. Området er imidlertid relativt flatt, slik at det ikke vil være spesielt utfordrende å oppfylle slike krav ved prosjektering av nytt anlegg. Bussholdeplassene utvides til gjeldende standard og gis universell utforming.

5.11 Teknisk infrastruktur

Vann- og avløp

Det ligger kommunale vann- og avløpsledninger i eksisterende gang- og sykkelvei. Det kan bli behov for mindre høydejustering av eksisterende kumtopper, men det blir ikke nødvendig med noen omlegging av ledningene.

Elektro

Veistrekningen er utstyrt med fire veilysmaster med kabling i bakken. Det ligger også tredjepartskabler fra forskjellige kabeletater i området.

5.12 Grunnforhold

5.12.1 Geoteknikk

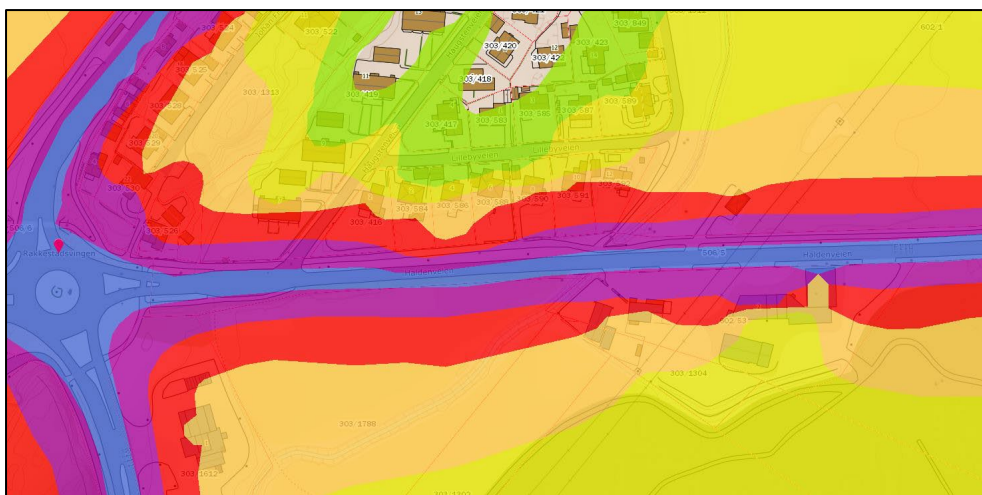
Planområdet ligger under marin grense. Ifølge NGU sitt løsmassekart ligger planområdet i område med tynn marin avsetning og tykk marin avsetning. Områder er i NVE Atlas markert som sammenhengende dekke hvor det svært ofte finnes marin leire. De ble utført grunnundersøkelser i 1990 av Noteby i forbindelse med Rv. 107, Habornveiens forlengelse. Det er behov for supplerende grunnundersøkelser for dette planarbeidet.

5.12.2 Grunnforurensing

Det er gjennomført noen undersøkelser mht. grunnforurensing i området. Det ble utarbeidet tiltaksplan og gjennomført noe opprydding i deler av planområdet i 2016. Undersøkelsene viser akseptable verdier for dagens bruk av området. Dette gjelder også bruk av områder til midlertidig bygge- og anleggsområde, så lenge det ikke graves/flyttes på masser. Det er ikke gjennomført supplerende miljøtekniske grunnundersøkelser i denne planfasen.

5.13 Støyforhold

Området er i eksisterende situasjon et støybelastet område, der boliger ligger i delvis rød og gul sone.



Figur 12. Dagens støysituasjon i planområdet (Fra Miljøstatus.no 01.03.2019)

5.14 Luftforurensing

Anses som ikke relevant da planforslaget ikke vil medføre større endringer i luftforurensningen i området ettersom andelen av trafikk som flyttes over i kollektivfeltet er så liten, sett i forhold til den store trafikkmengden som trafikkerer fv. 130 fra før.

5.15 Næring

Det er ingen næringsvirksomhet innenfor planområdet, men to bensinstasjoner og et gatekjøkken ligger nært inntil, sør for veien.

6 Beskrivelse av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk

Reguleringsplanen skal legge til rette for etablering av ensidig kollektivfelt langs fv. 130. Dette medfører noe forskyvning av gang- og sykkelvei nordover og justering av bredder på grøfteareal. Kollektivfeltet blir ca. 200 m langt, på nordsiden av fv. 130.

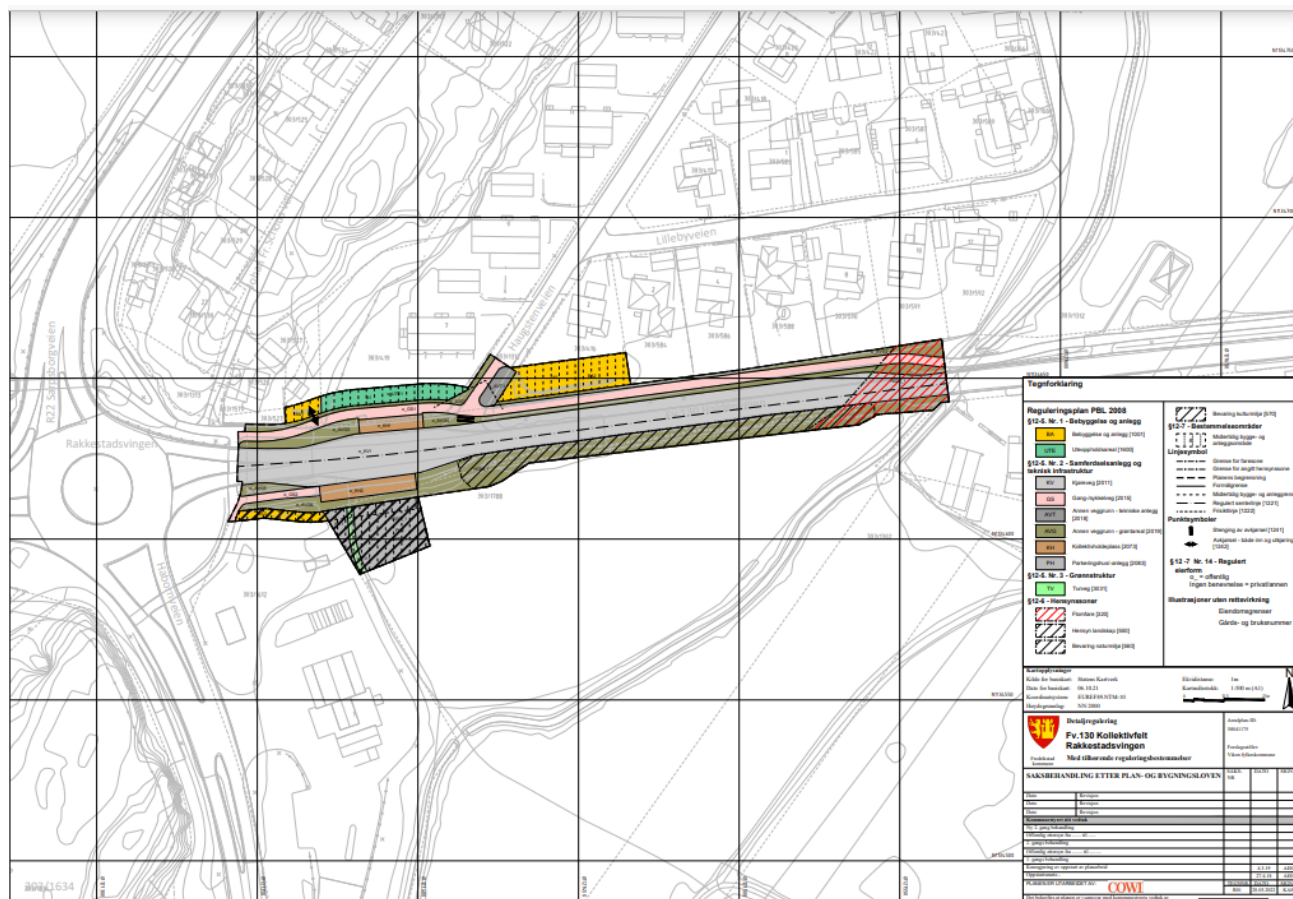
Bussholdeplassene utvides til gjeldende standard og gis universell utforming.

Haugstenvæien vil bli stengt for inn-/utkjøring til fv.130, for å bedre trafikksikkerhet for myke trafikanter og funksjonalitet for kollektivfeltet.

Tiltaket vil ikke direkte berøre Oldenborgbekken, eller trerekka på sørsiden av fv. 130.

6.1.1 Plankart

Nedenfor vises forminskert versjon av plankartet. Plankartet (i riktig målestokk) foreligger som eget dokument i plansaken.



Figur 13. Plankart utarbeidet av COWI AS, 2022, datert 28.03.2022.

6.1.2 Reguleringsformål

Planen skal tilrettelegge for fremkommeligheten for kollektivtrafikken langs fv.130 inn mot rundkjøringen Rakkestadsvingen, og sikre trafikksikkerheten for myke trafikanter. Planen regulerer også eksisterende kjørevei med sidearealer på motsatt side av tiltaket, samt bussholdeplasser.

I planen er det regulert midlertidig bygge- og anleggsområde utenfor deler av området som berører permanente tiltak. Bygge- og anleggsområdet er regulert for å sikre nødvendig areal for en hensiktsmessig anleggsgjennomføring. Områdene kan blant annet benyttes til midlertidig trafikkavvikling, riggområde, lagerplass for materialer eller masser, eller parkering for anleggsmaskiner. Bredden på beltet til midlertidig bygge- og anleggsområde langs strekningen varierer og er stedvis tilpasset behov og omgivelser.

Planområdet er redusert etter varsel om oppstart.

Tabellen under gir en oversikt over reguleringsformålene som planen omfatter, samt arealstørrelse til de ulike formålene. Feltnavnene under sammenfatter med feltnavnene i plankartets tegnforklaring

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (m²)
1001 - Bebyggelse og anlegg (3)	520,3
1600 - Uteoppholdsareal	217,1
Sum areal denne kategori:	737,4
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m²)
2011 - Kjøreveg	2328,5
2015 - Gang-/sykkelveg (2)	809,6
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg	68,6
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (6)	2007,1
2073 - Kollektivholdeplass (2)	236,4
2083 - Parkeringshus/-anlegg (2)	456,1
Sum areal denne kategori:	5906,2
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	Areal (m²)
3031 - Turveg	42,0
Sum areal denne kategori:	42,0
Totalt alle kategorier:	6685,7

Hensynssoner	
§12-6 - Hensynssoner	Areal (m²)
320 - Flomfare	583,1
550 - Hensyn landskap	581,5
560 - Bevaring naturmiljø	800,2
570 - Bevaring kulturmiljø	581,5
Sum areal denne kategori:	2546,3
Totalt alle kategorier: 2546,3	

Bestemmelsesområder	
§12-7 - Bestemmelsesområder	Areal (m²)
0 - Midlertidig bygge- og anleggsområde (5)	1235,5
Sum areal denne kategori:	1235,5
Totalt alle kategorier: 1235,5	

6.2 Inngrep i eiendommer

Planforslaget er utformet slik at minst mulig areal fra naboer blir berørt. Etablering av kollektivfelt, og flytting av gang- og sykkelvei, oppgradering av bussholdeplasser på begge sider av fv.130, samt midlertidig beslag i anleggsperioden medfører likevel behov for å erverve noe grunn. Se W-tegning som er vedlagt planforslaget for nøyaktige arealstørrelser for midlertidig beslag, permanent erverv og klausulert areal på hver enkelt eiendom.

Forskyving av gang- og sykkelvei nordover vil berøre gnr./bnr. 303/1313, 303/419, 303/1312, 303/416, 303/584 og 303/586. Oppgradering av bussholdeplass på sørsiden vil kreve permanent areal fra gnr./bnr. 303/1788.

Arealene som beslaglegges midlertidig vil bli istandsatt og tilbakeført til eiendommene etter anlegget er ferdig bygget. Utgangspunktet for formelt erverv er vedtatt reguleringsplan, og ev. erstatninger tas i forbindelse med grunnervet.

På eiendom gnr./bnr. 303/1788 legges det hensynssone i forbindelse med vern av trekke langs prosjektstrekningen. Arealet hvor hensynssonen ligger klausuleres for å verne om trekken og hindre terrenginngrep. Klausulert areal markerer arealer som grunneier beholder, men som det gis restriksjoner i bruken.

6.3 Trafikkløsning

6.3.1 Stenging av Haugstenveien

Lokalt trafikksikkerhetsarbeid er en svært viktig del av arbeidet for økt trafikksikkerhet. Haugstenveien foreslås derfor stengt for gjennomkjøring, mellom Sarpsborgveien rv. 22 og Haldenveien fv. 130.

I Haugstenveien, som består av 30-40 boenheter, er det i dag en del bilkjøring, til/fra boligområdene, og sannsynligvis også noe gjennomkjøring. Haugstenveien treffer fv. 130 i starten av busslommen, og kommer i konflikt med gående/syklende/busser/biler og passasjerer som benytter ventearealet på bussen. Det er derfor ønskelig å separere trafikanter i størst mulig grad. I tillegg er det en fotgjengerovergang noen meter etter at busser skal flette inn i kjørefeltet, som gjør at det blir en uoversiktlig situasjon for bilister som svinger venstre fra Haugstenveien. Ved å stenge Haugstenveien unngår man at kjøretøy fra Haugstenveien blir stående på g/s-veien når det er stillestående trafikk.

Med hensyn til beredskap er det avklart at utrykningskjøretøy kan benytte Anton Rosings vei, og ikke trenger en egen løsning gjennom Haugstenveien.

Planforslagets begrunnelse for å stenge ut-/innkjøring fra Haugstenveien er:

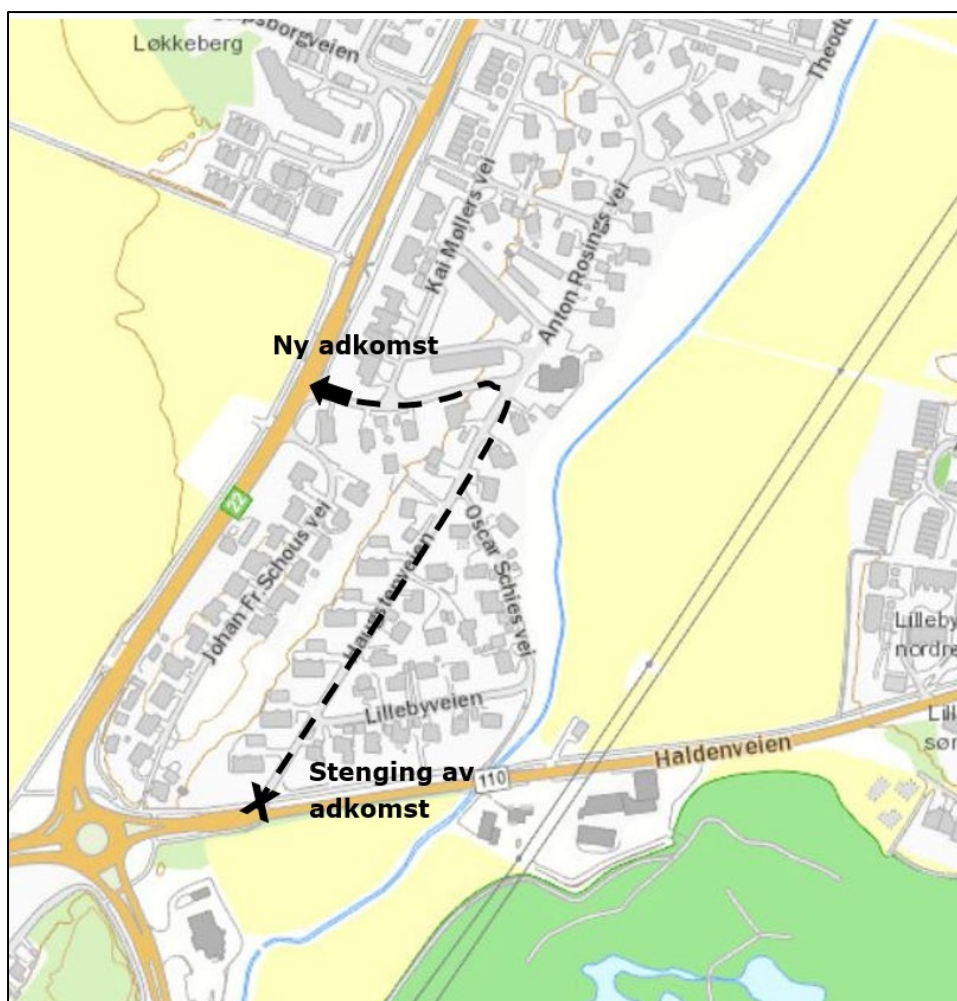
- Unngå at kjørende fra Haugstenveien kommer i konflikt med syklende og gående på gang- og sykkelveien.
- Unngå at kjørende fra Haugstenveien kommer i konflikt med busser i kollektivfeltet.
- Stenging av Haugstenveien resulterer i færre konfliktpunkter.

Trafikksikkerhetsmessige vurderinger ligger til grunn for alle vei- og trafikkløsninger.

6.3.1.1 Krysset Anton Rossingsvei x rv.22

Trafikkmengden på hovedveiene nær og ved planområdet ligger mellom 10 000 og 30 000 kjt/døgn (ÅDT) (jf. *Forprosjekt FV 130, vedlegg 4*). Årsdøgntrafikken gjennom rundkjøringen er i størrelsesorden om lag 32-34.000. Rundkjøringen er overbelastet under deler av rushperiodene og det medfører forsinkelser og køer i enkelte tilfarter mot rundkjøringene.

Krysset Anton Rosings vei x rv. 22 har god sikt, og kjørende til Fredrikstad vil bare måtte krysse ett kjørefelt. På rv. 22 er det etablert filterfelt utenfor sirkulasjonsarealet på rv. 22 Sarpsborgveien via et filterfelt utenfor rundkjøringen med rv.130. Når det er mye trafikk i retning Fredrikstad sentrum vil det i rundkjøringen oppstå saktegående trafikk og det oppstår en flettesituasjon. Planforslaget har vurdert at når dette inntreffer vil biler fra Haugstenveien med stor sannsynlighet slippes inn i køen.

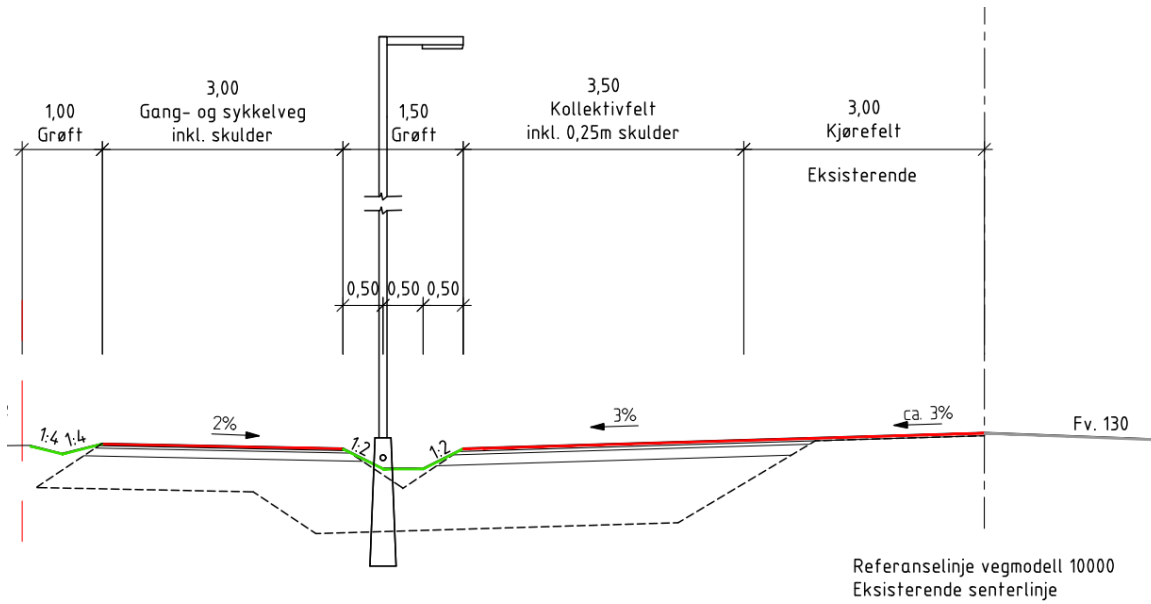


Figur 14. Illustrasjon som viser nytt kjøremønster. Kilde: COWI AS, 2019.

6.3.2 Utforming av vei med kollektivfelt

Det skal etableres 200 m kollektivfelt langs fv. 130, i retning mot Fredrikstad. Kollektivfeltet skal utformes som gate og skal bygges med åpen drenering mot gang- og sykkelvei. Kjørefeltbredde på dagens fv. 130 er ca. 3,0 meter, denne feltbredden beholdes og nytt kollektivfelt etableres som en breddeutvidelse fra hvit kantstripe ut mot dagens veigrøft. Nytt kollektivfelt etableres med 3,5 m bredde, hvorav 3,0 meter er kjørefelt og 0,5 m skulder. Kollektivfeltet avsluttes med kantstein og fysisk midtdeler på 1,5 m, som blir et fast dekke mot gang- og sykkelveien.

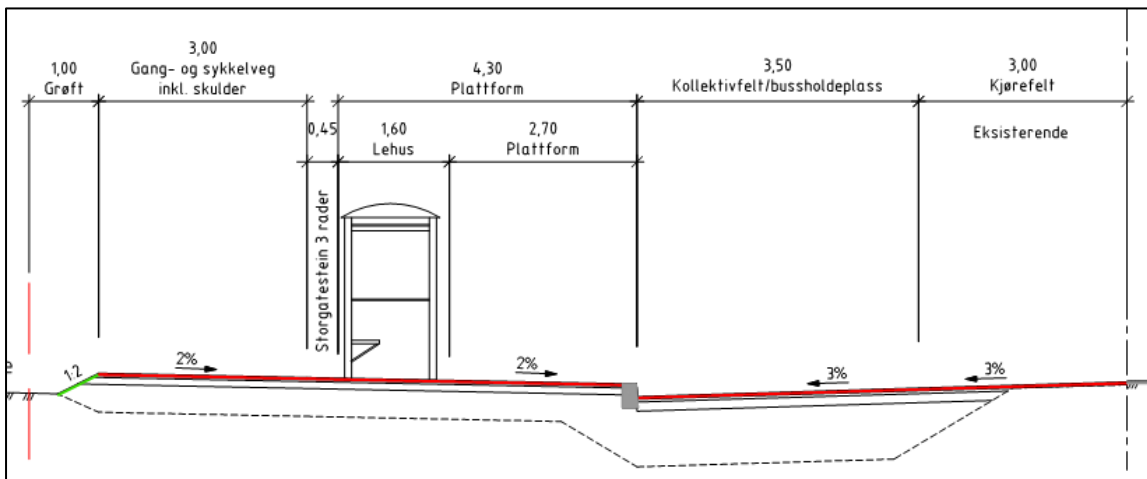
Dette profilet er i henhold til fylkeskommunens ønske om å gjøre minst mulig inngrep i tilgrensende arealer, samtidig som det oppfyller kravene håndbok N100.



Figur 15. Utklipp viser prinsipp for utforming av vei og nytt kollektivfelt. Kilde: COWI AS, 2022.

6.3.3 Tilgjengelighet for gående og syklende

Det er gang- og sykkelvei langs strekningen i dag. Denne reetableres med noe ombygging og omlegging på baksiden av kollektivholdeplassen. Reetablert gang- og sykkelvei er planlagt med 3,0 m bredde inkl. skulder, som er det samme som eksisterende bredde.



Figur 16. Utklipp av tegning som bl.a viser valgte løsning for gående og syklende. Kilde: COWI AS, 2019.

6.3.4 Anleggsfasen

Det er viktig at trafikksikkerheten ivaretas i anleggsfasen. Ettersom det er begrenset areal til disposisjon, kan det vurderes å lede gående og syklende via Lillebyveien i utbyggingsfasen. På den delen av strekningen, der det ikke er eksisterende støyskjerm, er det satt av et anleggsbelte som også kan benyttes til midlertidig omlegging for gående og syklende. Ved bygging av selve kollektivfeltet og den fysiske midtrabatten, kan det i perioder bli behov for lysregulering og enveis trafikk for å ivareta

sikkerheten for anlegget og trafikantene. Det vil også bli nødvendig med langsgående sikring mot anleggsområdet, samt redusert fartsgrense.

Begge stoppunktene for buss innenfor planområdet skal ivaretas under hele anlegget. Dette kan løses ved å etablere midlertidige busstopp på et egnet areal på strekningen.

Det er satt av et eget areal for mulig riggplass i reguleringsplanen. Dette området er på sydsiden av fv. 130 og er i plankartet vist med løpenummer #2.

6.3.5 Driftsfasen

På grunn av det smale tverrsnittet er det begrenset opplagsplass for snø. Ved større snøfall vil dette kunne generere behov for bortkjøring.

6.4 Teknisk infrastruktur

Vann- og avløp

Avvanning og drenering av nytt kollektivfelt gjøres med nye sandfangskummer og hjelpesluk, samt kombinerte drens-/overvannsledninger med tilkobling til eksisterende overvannsledning. Arealet mellom gang- og sykkelvei og kollektivfelt skal være åpen grøft for drenering og snølagring.

Elektro

Eksisterende veibelysning og skap flyttes til grøft mellom kollektivfelt og gang- og sykkelvei. Tredjepartskabler må ivaretas under graving.

6.5 Miljøoppfølging

YM-planen omhandler hvordan planforslaget påvirker det ytre miljøet. YM-planen er forankret i Statens vegvesens håndbok R760 og i Nasjonal transportplan (NTP), offentlig lovverk og de retningslinjer som gis av nasjonale, regionale og lokale myndigheter.

YM-planen gir en gjennomgang av miljøtemaer som kan berøres av prosjektet med påfølgende risikovurdering for bygge- og anleggsfasen. Vurderingene danner grunnlag for beskrivelse av risikoreducerende tiltak. Ny kollektivfelt planlegges hovedsakelig i eksisterende trasé. Det vil av den grunn ikke være store arealer som berøres, men det vil likevel være influensområder som kan bli berørt. Spesielle miljøutfordringer som det er spesielt fokus på i YM-planen er blant annet, naturverdier i form av fem eiker som inngår i naturtypen hule eiker, fremmede arter, hensyn til Oldenborgbekken, støy og andre relevante YM-tema.

6.6 Plan for avfallshenting/ søppelsug

Plan for avfallshenting er ikke relevant, da dette er et rent samferdselsprosjekt. Stenging av Haugstenveien kan imidlertid få konsekvenser for trafikk knyttet til renovasjon, ved at kjøremønster/ruter må legges om.

6.7 Avbøtende tiltak og rekkefølgebestemmelser

De forhold som fremkommer av plandokumentene som avbøtende tiltak er tatt inn i planbestemmelsene.

Planforslaget omfatter rekkefølgebestemmelser mht. permanent situasjon, anleggsfasen og godkjenning av planer.

7 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

Jf. § 4-2 i Plan- og bygningsloven er tiltaket vurdert til å ikke utløse krav om konsekvensutredning, men jf. samme § skal alle forslag til planer, ved offentlig ettersyn, ha en planbeskrivelse som beskriver planens formål, hovedinnhold og virkninger. I dette kapitlet vil tiltakets virkninger/konsekvenser bli vurdert, men da på en noe forenklet måte enn i en konsekvensutredning.

Følgende tema er vurdert:

7.1 Planens forhold til overordnede føringer

Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 (vedtak 15.06.2021) er det viktigste styringsdokumentet for utbygging av samferdselsanlegg.

Hensikten med planarbeidet er å bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikk ved å tilrettelegge for en utvidelse av fv. 130 Haldenveien, inn mot rundkjøring Rakkestadsvingen, med et 200 m langt kollektivfelt.

Kollektivfelt inn mot Rakkestadsvingen er et av mange Bypakkeprosjekt i Nedre Glomma, og som skal bidra til at målene i Bypakka nås. Kollektivfelt og gang-/sykkelvei etableres med tanke på å sikre en bedre framkommelighet for buss og gående/syklende. Bedret framkommelighet for disse trafikantgruppene kan bidra til overføring av trafikk fra privatbil til buss og sykkel, og dermed gi redusert trafikkmengde på strekningen. Dette er i tråd med målet om at veksten i persontransport i byene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

7.1.1 Kommuneplanens arealdel for Fredrikstad 2020-2032

I kommuneplanen for Fredrikstad 2020-2032 er planområdet avsatt til sitt nåværende formål, det vil si bebyggelse og anlegg, og parkeringsanlegg.

Fredrikstad kommune har i kommuneplanens samfunnsdel mål om et effektivt og miljøvennlig transportsystem. Planforslaget er i tråd med overordnet planverk og forventes ikke å ha innvirkning på overordnende planer.

7.1.2 Reguleringsplaner

Planområdet berøres av flere reguleringsplaner:

- "Del av Fjeldstadorrådet" PlanID: 010623, (07.02.1963).
- "Ny rv. 107, Habornveiens forlengelse" PlanID: 0106302, (09.11.1989).
- "Reg.endr. for en del av Begby, g/s-sti langs Rv 110" PlanID: 010684, (14.10.1976)

Planen for Rakkestadsvingen vil delvis overlape nevnte planer. Den største overlappingen er ved Fjeldstad området, hvor områder avsatt til bebyggelse og anlegg i gammel plan, erstattes av samferdselsformål vei i ny plan. I de overlappede områdene vil nyeste plan gjelde foran eldre plan.

Planforslaget forventes å ha liten innvirkning på omkringliggende eiendommer. I anleggsfasen må man imidlertid forvente at trafikk og støy vil oppfattes som negativ for nærmeste beboere.

Følgende planer ligger i nærhet av planområdet:

- "Rv. 110 undergang Rakkestadsvingen" PlanID: 01061139, (09.02.2017)
- "Kong Fredrik II Golfbane" PlanID: 0106577, (11.09.2008)

Planforslaget innebærer ingen endringer for disse planene. Forslaget har marginal påvirkning på andre planer i området.

7.2 Risiko og sårbarhet

Se vedlegg V2.

Gjennomgang av risikofaktorer viser at planen generelt sett ikke er risikopreget. De hendelsene som er registrert med noe risiko er knyttet til trafikk. Trafikksikkerhetstiltak vil vurderes fortløpende.

7.3 Miljøoppfølging

Det er utarbeidet YM-plan for prosjektet som følger planforslaget som vedlegg (V3). Denne benyttes og oppdateres gjennom prosjektets videre faser. Det stilles krav om dette i planbestemmelsene.

7.4 Kollektivtilbud og sosial infrastruktur

Kollektivtrafikken vil få bedre forhold gjennom etablering av kollektivfeltet, og utbedring av den tosidige holdeplassen langs fv. 130. Planforslaget har ingen betydning for sosial infrastruktur.

7.5 Trafikksikkerhet

Etablering av kollektivfelt i Rakkestadsvingen vil i permanent situasjon gi en trafikksikkerhetsmessig gevinst gjennom utbedring av kvaliteten på g/s-vei, kollektivfelt og fjerning av avkjørsel til Haugstensveien.

For å ivareta sikkerheten og redusere faren for trafikkulykker til myke trafikanter i anleggsperioden skal det opparbeides midlertidig g/s-forbindelse via Lillebyveien, samtidig som det arbeides med det nye kollektivfeltet. Trafikksikkerheten anses å være godt nok ivaretatt.

Denne midlertidige omleggingen medfører imidlertid økt reiseavstand (ca. 125 meter) og det er en risiko for at kjørebanelen langs fv.130 benyttes som g/s-forbindelse i anleggsperioden.

7.6 Støy

Som mål for vegtrafikkstøy benyttes Lden. Måleenheten for dette er desibel A, forkortet dB(A). Lden er et uttrykk for gjennomsnittlig lydnivå for tre forskjellige perioder av døgnet: dag, kveld og natt, der kveld og natt gis et tillegg på henholdsvis 5 og 10 dB. Lden beregnes som årsmiddelverdi (gjennomsnittlig støybelastning over et år).

Støynivået langs en vei er avhengig av bl.a. trafikkbelastningen oppgitt i antall kjøretøyer lette og tunge (over 3,5 tonn) pr døgn, hastighetsnivå, stigningsforhold og hvordan veien er plassert i terrenget i forhold til bygningene. En økning i støynivået på 8 – 10 dB(A) oppfattes som en fordobling av nivået, mens endringer på mindre enn 3 dB(A) er vanskelig å oppfatte.

Det er gjort støyberegning av fremtidig situasjon med kollektivfelt for år 2040 (se vedlegg V1). Framskrivninger av trafikkmengde er gjort på bakgrunn av årlig generell vekst frem til år 2040, basert på statistikk for Østfold fylke fra Veidirektoratet og prognoser fra Transportøkonomisk institutt. Nullvekstmålet i Bypakke Nedre Glomma er ikke hensyntatt.

Det tas ikke hensyn til at el-biler kan benytte kollektivfeltet, da tidsperspektivet er 20 år og det antas at el-bilfordelene vil forsvinne i løpet av få år. Det er kun beregnet støy fra fv.130 og kollektivfeltet. Øvrige veier inngår ikke i støyberegningene.

Nytt kollektivfelt medfører en støyøkning på mindre enn 3 dB, og utløser dermed ikke krav til avbøtende støytiltak, jf. Praktiserings notat fra Statens vegvesen – Veidirektoratet. Det anbefales at eksisterende støytiltak i størst mulig grad beholdes.

Årsaken til den marginale støyøkningen er at andelen av trafikk som flyttes over i kollektivfeltet er så liten, sett i forhold til den store trafikkmengden som trafikkerer på fv.130 fra før.

Det vil ikke være stor forskjell på fremtidig situasjon med eller uten kollektivfelt.

Støyvurderingen er gjennomført i 2019 og har forholdt seg til retningslinje T-1442/2016, men konklusjonen vil bli det samme med T-1442/2021.

7.7 Geoteknikk

Det planlagte kollektivfeltet forårsaker ikke store inngrep i det eksisterende terrenget.

Resultatene fra grunnundersøkelsene viser at det er ingen fare for kvikkleireskred innenfor planområdet. Det skal utføres mindre fyllinger/skjæringer langs strekningen, og det er uproblematisk for lokal- og områdetstabilitet. Se vedlegg V6.

7.8 Kulturminner og kulturmiljø

Planforslaget gir små konsekvenser for tema kulturminner og kulturmiljø. Det er ingen automatisk fredete kulturminner som berøres av tiltaket. En liten del av planområdet berører kulturmiljøet (KULA) Fredrikstad festning, Gamlebyen og Byens marker. Tiltaket omfatter imidlertid liten endring i visuell påvirkning av dette området, da tiltaket stort sett holder seg innenfor eksisterende samferdselsareal.

7.9 Naturmangfold

Vegetasjonen i området er i hovedsak kultivert grønnstruktur og planforslaget gir ikke konsekvenser for naturmangfold, da arealutvidelsen kun gjelder begrenset gressareal, i grøfter og mot boligområdet.

Planområdet grenser mot Oldenborgbekken, som er registrert som et viktig bekkedrag. Tiltaket vil ikke føre til inngrep i selve bekkeløpet eller bekkekanten. Det er imidlertid viktig å sikre at bekken ikke forurennes av partikler og avrenning som følge av anleggsarbeid.

De registrerte eiketrærne står også i en kartlagt naturtype med parklandskap, som inkluderer 10 mindre sommereik og fire asketrær. Det skal ikke gjøres tiltak ved på sørsiden av veien ved trerekka, men for sikret skyld skal det gjennomføres sikringstiltak for å bevare trerekka i anleggsperioden.

Det er ikke registrert forekomster av fremmede arter i Miljøstatus sin kartlegging, ei heller i kommunens kartlegging. Statens vegvesen gjennomførte en kartlegging av fremmede arter i planområdet sommeren 2019, og i den anledning ble det registrert fremmede arter. Det må derfor innarbeides tiltak knyttet til massehåndtering i anleggsfasen, for å hindre spredning av fremmede arter.

Naturmangfoldloven (§§ 8-12) og prinsippene i den er vurdert under arbeidet med reguleringsplanen, blant annet etter forskrift om fremmede arter og forskrift om utvalgte naturtyper.

Det er utformet bestemmelser for å hindre skader på naturverdier i anleggsperioden, inkludert uheldig avrenning til Oldenborgbekken. Det er også satt bestemmelser om håndtering av fremmede arter.

7.10 Friluftsliv

Tiltaket vil ikke ha noen påvirkning på friluftslivet.

7.11 Landskap

Planforslaget medfører lite konsekvenser for landskapet i området. Tiltaket omfatter kun en omstrukturering av samferdselsanlegget, i hovedsak innenfor dagens samferdselsareal. Tiltaket berører ikke trerekken langs fylkesveien. Kun kollektivfeltet, samt lehus på busstopp i østgående retning utgjør nye elementer i området.

7.12 Universell utforming

Planforslaget forbedrer tilgjengelighet for alle, da de myke trafikantene får universell utforming.

Det er lagt vekt på trygghet og ferdsel. Universell utforming og oppgradering av holdeplasser vil gjøre det mer attraktivt å ta buss. Planen er med på å bidra til en endring i reisevaner med overføring av trafikk fra bil til kollektiv, sykkel og gange.

7.13 Barn og unges oppvekstvilkår

Barn og unges oppvekstvilkår forbedres gjennom økt trafikksikkerhet i området, og bedre fremkommelighet for gående og syklende. Økt separering av trafikantgrupper kan gjøre området lettere "lesbart" for de som ferdes der. Retningslinjene for barn- og unge skal ivareta at arealer som brukes av barn og unge sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

For nærmiljø er konsekvensene i hovedsak positive for alle aldre. Det blir et forbedret tilbud til myke trafikanter langs Haldenveien, men fremkommeligheten i anleggsperioden vil være redusert, jf. trafikksikkerhetsvurderingen.

7.14 Samlet vurdering av planen og oppfølging av konsekvensvurdering

Planforslaget medfører lite konsekvenser for landskapet i området og konsekvensene knyttet til alle de ikke-prissatte temaene er små. Veiltaket er ikke i berøring av spesielle verdier for disse temaene.

8 Vedlegg

V1: Støyrapport

V2: ROS-analyse

V3: YM-plan

V4: Trafikkanalyse, forprosjektrapport

V5: Sammendrag av innkomne merknader

V6: Geoteknisk rapport