



APRIL 2026

# DETALJREGULERINGSPLAN FOR GANG- OG SYKKELVEG FV. 119 DILLING – VANG

OPPSUMMERING OG KOMMENTARER TIL MERKNADER  
VED OFFENTLIG ETTERSYN FEBRUAR – MARS 2026



NASJONAL AREALPLAN-ID: 3103 437

Høring og offentlig ettersyn av forslag til reguleringsplan ble varslet 30.01.2026, med høringsfrist 16.03.2026. Det ble gitt utsatt frist ut uke 12 til to private grunneiere, samt Moss kommune som ønsket å komme med høringsinnspill. I denne høringsrunden ble det presisert at det kun var endringer siden forrige ettersyn som var gjenstand for høring. Endringene var forklart og tydelig markert i planmaterialet. Det kom totalt inn 11 merknader i høringsperioden.

I det følgende oppsummeres innspillene som har kommet inn, samt forslagsstiller Østfold fylkeskommune sine kommentarer til merknadene. Varslingsbrev samt fullstendige merknader er vedlagt bakerst i dokumentet.

Fra	Oppsummering av innspill	Forslagsstillerens kommentar
<b>Offentlige instanser</b>		
Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus	<p>Statsforvalter (SF) viser til innsendt innspill ved tidligere høring. Videre kommenteres det at tiltak innenfor Værne kloster landskapsvernområde må godkjennes av Statsforvalter gjennom egen søknad. Det er også gitt innspill om dette ved tidligere varslet utvidelse av planområdet.</p> <p>Statsforvalter anbefaler at tillatelse foreligger før endelig vedtak av reguleringsplanen, og anser dette som mer hensiktsmessig enn at dette tas inn som rekkefølgekrav i planen.</p>	<p>Merknaden tas til etterretning. I tidligere dialog med saksbehandler hos SF er det avtalt at en søknad først bør sendes inn etter avsluttet høring, og at denne behandles av SF før kommunens sluttbehandling av reguleringsforslaget. I høringsutkastet var det imidlertid også tatt inn et rekkefølgekrav som vil være unødvendig dersom det foreligger en dispensasjon. Rekkefølgekravet er tatt ut av planforslaget som oversendes til kommunen. Søknad om dispensasjon er oversendt Statsforvalter og det forventes at det skal foreligge svar på denne før saken sluttbehandles.</p> <p>Vedtatt plan oversendes SF.</p>
Statens vegvesen	<p>Statens vegvesen (SVV) minner om at ombygging ved gjennomføring av trinn 2 kan gi økte kostnader og ber om at dette vurderes nærmere i videre prosjektering.</p> <p>SVV støtter at strekningen fra Dilling/Fredheim til Hulveien prioriteres da denne er særlig utsatt. SVV anbefaler at det videre fokuseres spesielt på trafiksikkerhet og universell utforming både i anleggs- og driftsfase.</p> <p>Planforslaget legger opp til at kryssene fv. 119 x fv. 1064 og fv. 119 x fv. 1066 utbedres i trinn 2. Fordi tidspunktet for trinn 2 er uavklart, bør dagens kryssforhold vurderes nærmere med hensyn til trafiksikkerhet, kapasitet og driftsmessig robusthet. Det bør også</p>	<p>Merknaden tas til etterretning. En full ombygging av krysset Larkollveien/Klosterveien som foreslått i trinn 2 vil kreve en del ombygging. Forslagsstiller ønsker å holde kostnadene nede og det vil kunne være aktuelt å se på eventuelle forenklinger i forkant av gjennomføring av trinn 2.</p> <p>Tas til etterretning. Følges opp i videre prosjektering og gjennomføring.</p> <p>I trinn 1 så blir de nevnte kryssene værende som de er i dag. Dersom situasjonen forverres i en mellomfase så må utbedringer/tiltak vurderes.</p>

	<p>dokumenteres hvordan midlertidige løsninger skal ivareta sikt, konfliktnivå mellom trafikantgrupper og kollektivfremkommelighet på en måte som gjør at det ikke oppstår uheldige delløsninger i en lang mellomfase.</p> <p>SVV legger til grunn at trafiksikkerhet ivaretas som overordnet premiss i begge trinn, og at løsningene i trinn 1 utformes slik at de ikke skaper økt risiko for myke trafikanter eller forsterker eksisterende kryssutfordringer.</p> <p>SVV ber om at kollektivfremkommelighet og trafiksikkerhet ved midlertidige holdeplasser vurderes særskilt i trinn 1, slik at kollektivtilbudet ikke svekkes og myke trafikanter sikres trygg adkomst.</p>	<p>Hovedpremisset for utforming i begge trinn har vært økt trafiksikkerhet og at det skal gjøre situasjonen bedre enn i dag.</p> <p>Følges opp i videre arbeid med byggeplan og gjennomføring.</p>
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	<p>NVE viser til tidligere uttalelser og samordning, og forutsetter at siste revisjon ikke inneholder endringer vedrørende Evjeåa eller tidligere forutsetninger vedrørende geoteknikk og Flom.</p> <p>NVE minner om at planvedtak må oversendes slik at endelig vurdering tilknyttet Vannressurslovens § 20 d kan gjennomføres.</p>	<p>Merknaden tas til etterretning. Siste revisjon medfører ikke noen endring i de nevnte forholdene.</p> <p>Vedtatt plan vil bli oversendt til NVE for vurdering tilknyttet VRL §20 d.</p>
Bane NOR SF	<p>Bane NOR påpeker at utbygging av gang- og sykkelvei i området må koordineres godt med deres utbygging i henhold til gjeldende planer for dobbeltsporprosjektet Sandbukta-Moss-Såstad. Videre bes det om at det opprettes kontakt med Bane NOR om dette så tidlige som mulig.</p>	<p>Merknaden tas til etterretning og dialog og koordinering med Bane NOR videreføres i videre planleggings- og byggefase.</p>
Østfold fylkeskommune	<p>Østfold fylkeskommune viser til tidligere innspill og intern koordinering i saken og har ingen nye innspill til revisjonen.</p>	<p>Tas til orientering</p>
Landbruksforvaltningen i Moss og Råde	<p>Landbruksforvaltningen påpeker at planforslaget ved gjennomføring vil medføre tap av fulldyrka jord og midlertidige inngrep i pågående jordbruksdrift. Videre at tiltaket har stor samfunnsverdi, både når det gjelder trafiksikkerhet,</p>	<p>Merknaden tas til etterretning. Jordvern og minimering av inngrep og negative konsekvenser for landbruket vil og skal ha stort fokus i videre detaljering og gjennomføring.</p>

	<p>tilrettelegging for myke trafikanter og trygg skolevei.</p> <p>På bakgrunn av dette vurderer Landbruksforvaltningen at selv om planforslaget medfører negative og irreversible inngrep i dyrka jord, vurderes det som nødvendig å gjennomføre tiltaket. Forutsetningen er at alle mulige avbøtende tiltak gjennomføres, at matjordplanen følges opp strengt, og at midlertidig berørt jordbruksareal tilbakeføres til fullgod drift så raskt som mulig etter anleggsfasen. Videre forventes det at prosjektet gjennom hele detaljprosjekteringen arbeider etter prinsippet om minst mulig jordtap, og vurderer justeringer der dette fortsatt er mulig.</p>	
<p>Moss kommune</p>	<p>Moss kommune har valgt å sende høringsinnspill i og med at planprosessen kjøres etter pbl. §3.7 hvor fylkeskommunen som forslagsstiller «eier» planen frem til den sendes inn til sluttbehandling.</p> <p><i>Innspill fra Samferdsel:</i> Det bes om at kommunal vei Smedhuslia som er foreslått regulert til kombinert formål i stedet endres til vanlig kjørevei. Dette for å hindre at fremtidig infrastruktur blir lagt i veien, men at det heller blir lagt i grøftene langs veien.</p>	<p>Reguleringsplan for Dilling – Vang har vært på høring tre ganger tidligere, senest sommeren 2025. I fjerde høringsrunde ble det tydelig presisert at det var kun endringer etter sommeren 2025 som nå var gjenstand for høring. Endringene var tydelig markert i planmaterialet. Samtlige av kommunens innspill gjelder forhold som har vært på høring en eller flere ganger tidligere, men som ikke var på høring i denne runden. Innspillene kommenteres likevel her og det er tatt inn noen endringer i planmaterialet.</p> <p>Kommunal vei Smedhuslia er allerede regulert til kombinert formål i gjeldende reguleringsplan. Løsningen har også tidligere vært diskutert med kommunen. Forslagsstiller har ikke planer om å legge noen infrastruktur i veien og det er heller ikke noe i planforslaget som åpner for dette. I tillegg så er veien kommunal og eventuell graving/infrastruktur vil måtte godkjennes av kommunen. Endring som foreslått av kommunen vil medføre endring i både plankart, bestemmelser og planbeskrivelse, uten at det etter forslagsstillers mening har noen praktisk betydning i forhold til kommunen sitt ønske om å unngå infrastruktur i veien. Med bakgrunn i dette så anbefaler forslagsstiller å beholde kombinert</p>

	<p><i>Innspill fra VA:</i> Det planlegges ingen omlegging av kommunale vann- og avløpsledninger i trinn 1, men vi ser at dette må gjennomføres i trinn 2. Omleggingene må gjennomføres før vei flyttes og terrengdringer gjennomføres og det bør derfor legges inn rekkefølgekrav for dette.</p> <p>Omlegging av spillvannsledninger må foregå uten forurensing til bekk, det må tas inn som et plankrav.</p> <p>Kommunen presiserer at det må fremgå hvilke eventuelle avvik fra kommunal VA-norm planene er avhengige av.</p> <p>Kommunen fremhever at plassering av kabeltraséer og lysstolper må koordineres med vann- og avløpsledninger, både ved utbygging og med tanke på reparasjoner, drift og vedlikehold.</p> <p>Det vises i planbeskrivelsen at det legges opp til nytt overvannssystem eller benytte fylkeskommunens eksisterende. Det er viktig at det ikke slippes på større vannmengder til bekker som kan påvirke kommunens overvannsnett eller jordbruksdrenasje negativt.</p> <p><i>Innspill fra Natur, klima og bymiljø:</i></p> <p><i>Reguleringsbestemmelser</i> For forskriftsfredet eik ved Vang så påpeker kommunen at planen tillater inngrep nærmere enn ytterkant av sikkerhetssone som fremkommer av forskriften. Det stilles videre spørsmålstegn til hvilken fagkompetanse/ sertifisering som bør benyttes ved arbeider rundt eika.</p>	<p>formål. Forøvrig vises det til reguleringsbestemmelse for SK1.</p> <p>Forslagsstiller er enig i at omleggingene må gjøres før flytting av veien. Forslagsstiller mener videre at det er unødvendig å endre planmaterialet med et eget rekkefølgekrav på dette da vi anser det som en selvfølgelighet.</p> <p>Forslagsstiller er enig i dette, men mener det er unødvendig å endre planforslaget da ingen av de foreslåtte omleggingene er i nærheten av den åpne bekken.</p> <p>Tatt inn i beskrivelse og i reguleringsbestemmelser. Prosjektert avvik ble godkjent av kommunen i 2021.</p> <p>Følges opp i videre arbeid med byggeplan og detaljprosjektering, i samråd med eier av ledningsnett, avløpsledninger og øvrig infrastruktur.</p> <p>Det er i utgangspunktet ikke prosjektert løsninger som vil gi større vannmengder enn i dagens situasjon. Bane NOR har godkjent at deler av overvannet ledes til nyetablert fordrøyningsbasseng nord for Kirkeveien.</p> <p>Det er riktig at planen i utgangspunktet ikke "forbyr" inngrep i sikkerhetssonens ytterste 3,6 meter, men det betyr ikke at planen oppfordrer til inngrep. I tillegg er det stilt krav om at arborist skal involveres i både detaljprosjektering og utførelse for å sikre at eventuelle tiltak innenfor sikkerhetssonen skjer på så skånsomt vis som mulig. Vi mener at det ikke er gitt at et delvis inngrep i rotsonen er ensbetydende med å ikke bevare treet.</p>
--	---	---

	<p>Det påpekes også at det ikke er stilt krav om størrelse på røtter før arborist skal kontaktes.</p> <p><i>Merknader til naturmangfoldsrapport</i> Side3: Her står det: «Prosjektet er vurdert etter naturmangfoldlovens paragrafer 8-12. Prosjektet er vurdert til ikke å være i strid med forvaltningsmålene for naturtyper, ...». Å felle en hul eik er direkte i strid med forvaltningsmålet for naturtyper.</p> <p>Side 19: Kommunen mener at utvalgt naturtype hul eik – ID BN00094290 mangler konsekvensanalyse.</p>	<p>Justert i bestemmelse: I bestemmelse 8.2.1 er tekst med krav til kompetanse hos arborist er endret fra ISA sertifisert til "sertifisert, eller fagskoleutdannet med minimum 2 års arbeidserfaring" (dette samsvarer med kompetansekrav i NS3846:2024 Verdivurdering av trær)</p> <p>Det er i planforslaget stilt krav til at arborist skal involveres i detaljprosjektering og ved gjennomføring av tiltak innenfor hensynssone, uavhengig av rotstørrelse. Forslagsstiller mener derfor at direkte krav knyttet til rotstørrelse før involvering av arborist synes derfor unødvendig.</p> <p>I naturmangfoldlovens §4 (forvaltningsmål for naturtyper og økosystemer) er målet at mangfoldet av naturtyper ivaretas innenfor deres naturlige utbredelsesområde og med det artsmangfoldet og de økologiske prosessene som kjennetegner den enkelte naturtype. Målet er også at økosystemers funksjoner, struktur og produktivitet ivaretas så langt det anses rimelig. Vi viser også til Ot.prp nr. 52 (2008-2009 om forvaltning av naturens mangfold). Forslagsstiller er ikke enig i at prosjektet er i strid med forvaltningsmålene. Det er gjort en svært grundig konsekvensvurdering av tiltaket og naturtypen, som er forelagt Statsforvalter ifm. to ettersyn.</p> <p>Det er riktig at det ikke foreligger et eget dokument konsekvensanalyse som gjelder denne eika. Det er imidlertid gjort svært mye for å gjøre tiltaket så skånsomt som mulig. I opprinnelig reguleringsplan fra Rygge kommune var GS-trase lagt langs fv. 119 Larkollveien med forutsetning om å felle eika. I foreliggende planforslag er gang- og sykkelveien lagt på nedsiden av eika, så langt som mulig unna uten at det går ut over stigningsforhold og horisontalgeometri for GS-veien (universell utforming). Omleggingen går imidlertid på</p>
--	--	---

	<p>Side 22: Utvalgt naturtype hul eik – ID NINFP2210110191: Det burde vært satt en minstehøyde på hvor lav gjenstående stubbe kan være for å ha en funksjon. Det bør og beskrives at treet bør legges igjen så helt som mulig.</p> <p>Side 22: Uklart hva «skjøtsel minimum i en etableringsperiode på tre år» innebærer? Det burde presiseres vanning, oppbyggingsbeskjæring og at treet ikke skal plantes for dypt. Det bør og gjøres mottakskontroll av treet.</p> <p>Side 22: D12 – Store gamle trær: reguleres dette inn eller blir det sikret på annen måte?</p> <p>Side 23: Kantvegetasjon langs Evjeåa: her mener kommunen det bør stå «skal» og ikke «bør» gjøres utenom hekketid til fugl.</p> <p>Side 26: Vurderingene etter naturmangfoldloven § 8–12 er ikke gode nok. De har flere mangler, og flere steder svarer ikke ut lovteksten.</p>	<p>bekostning av stigningsforhold ved nødvendig omlegging av tilliggende gang- og sykkelsti ned mot pumpehus (ikke universelt utformet). Gang- og sykkelveien forbi eika er også lagt så høyt som mulig for å få minst mulig graving. Foreliggende løsning har ligget til grunn fra og med 1. ettersyn. I de tre første ettersynene er det ikke mottatt kommentarer eller innsigelse fra Statsforvalter eller Moss kommune på løsningen.</p> <p>Forslagsstiller mener at dette må vurderes under anleggsgjennomføring av hensyn til hva som er praktisk mulig å utføre. Håndtering av for store stykker av trestammen (evt. med grener) vil kreve veldig store anleggsmaskiner/kran som kan påføre området andre uønskede konsekvenser.</p> <p>Dette løses ifm. detaljplanlegging (byggeplan) og teknisk beskrivelse for tiltaket. Eksempelvis vil NS3420 eller vegvesenets prosesskode med evt. "spesiell beskrivelse" lages av arborist.</p> <p>Det er angitt i YM-planen at eksakt plassering skal bestemmes i byggeplanen. YM-planen er bundet opp i planbestemmelsene.</p> <p>Tiltak langs vassdrag må omsøkes til Statsforvalter i egen påfølgende prosess. Vilkår fra Statsforvalter ifm. søknad om tiltak i kantsone vil følges.</p> <p>Det er uklart for forslagsstiller om denne kommentaren gjelder forannevnte punkter. Dersom det er andre punkter som vurderes å ikke svare ut lovteksten så bes kommunen om å konkretisere hva som menes.</p>
<p><b>Lag og organisasjoner</b></p>		
<p>Moss kommunale foreldreutvalg (KFU), FAU ved Rygge ungdomsskole og FAU ved Vang barneskole</p>	<p>Moss kommunale foreldreutvalg, FAU ved Rygge ungdomsskole og FAU ved Vang barneskole støtter planforslaget. De kommer med mange gode argumenter for hvorfor tiltaket bør gjennomføres, herunder blant annet</p>	<p>Tas til etterretning.</p>

	trafikksikkerhet, manglende lenke i gang- og sykkelsystemet, overmodent prosjekt, økt trafikk, barrierer som gir sosiale skiller, samt smale og uoversiktlige veier.	
Ekholt og Dilling velforening	Velforeningen stiller seg bak planforslaget og fremhever viktigheten av å få gjennomført tiltaket nå. De stiller seg bak KFU og FAU sine innspill.	Tas til etterretning
<b>Privatpersoner/ grunneiere</b>		
Leif Ragnar Måleng, Klosterveien 9	<p>Måleng er enig i at dagens situasjon og trafikkmiljø er krevende, men han ønsker å protestere på planene slik de nå foreligger.</p> <p>Måleng beskriver at det er planlagt å ta 332 m2 fra hans tomt langs Klosterveien, og at dette er areal som brukes daglig.</p> <p>Måleng er bekymret for å få gående og syklende tett inntil huset sitt, og han mener at utbygger må sette opp et gjerde for å skjerme innsyn.</p> <p>Måleng hevder at forslagsstillers prosjektleder har tilbudt alternativ innkjøring og at forslagsstiller kunne kjøpe deler av naboeiendommene for å tillegge dette til Klosterveien 9, men at prosjektleder senere har gått tilbake på dette.</p>	<p>Estimert erverv på eiendommen er 137 m2 til permanent erverv, pluss inntil 99 m2 til midlertidig erverv i anleggsfase (Vedlegg 10, tegning W102). Det er i planforslaget allerede gjort tiltak for å gjøre inngrepet på eiendommen så lite som mulig (fjernet grøft og satt inn ekstra kantstein på innsiden av fortau for å ta opp høydeforskjell). Endelig omfang måles inn etter utbygging og legges til grunn for utbetalt erstatning. Det vil bli gitt en økonomisk kompensasjon for tap av eiendommen.</p> <p>Reguleringsplanen legger til rette for å etablere fortau langs/over eiendommen langs Klosterveien. Dette vil medføre at de som bruker fortuet vil komme 1-3 meter nærmere boligen enn det de gjør dersom de går langs veien i dag. Grunneier kan velge å bruke økonomisk kompensasjon for tap av eiendom til å sette opp skjerming eller hekk langs deler av eiendommen for å dempe innsyn. Plassering vil måtte sees opp mot nødvendig frisikt for atkomst til eiendommen.</p> <p>Dette medfører ikke riktighet. Forslagsstiller har gått med på å skissere alternativ innkjøring for å se hvilke konsekvenser dette vil ha. En innkjøring rundt eiendommen som ønsket av grunneier vil gi ytterligere inngrep i Værne kloster landskapsvernområde. Arealinngrepet av en ny avkjøring vil som Måleng beskriver henge</p>

	<p>Måleng mener at fortauet bør anlegges på motsatt side av Klosterveien slik det var tenkt i tidligere planforslag, og at dette vil bli både enklere og rimeligere.</p>	<p>sammen med hvor store kjøretøy denne skal dimensjoneres for. Dersom eksisterende atkomst beholdes for større kjøretøy så vil inngrepet bli noe mindre, men det går uansett inn i landskapsvernområdet og det er ikke noe forslagsstiller ønsker å gå videre med. Når det gjelder makeskifte av eiendom så har forslagsstiller ikke hjemmel til å legge dette inn i en reguleringsplan for et veiprojekt.</p> <p>Plassering av fortausløsningen er gjort ut fra trafiksikkerhetshensyn, se utfyllende forklaring i kapittel 3.4.3 i planbeskrivelsen.</p>
<p>Kjell Oliversen, Larkollveien 71 A</p>	<p>Oliversen mener at trinn 1 ikke er en midlertidig løsning så lenge det ikke er klart om trinn 2 kan finansieres, og at løsningene i trinn 1 fremstår som mer plasskrevende enn nødvendig dersom de kun var midlertidige. Oliversen mener videre at det er viktig at tiltaket inkludert kryssombygging som opprinnelig tenkt (trinn 2) blir gjennomført.</p>	<p>Reguleringsplanen bestemmer hva arealene kan brukes til og den gir føringer for hvordan dette skal gjennomføres. Planen bestemmer imidlertid ikke hva som skal bygges når, og finansiering er heller ikke en del av selve reguleringsplanen. I planforslaget er det forsøkt å gi fleksibilitet for å kunne løse den mest prekære strekningen først, og samtidig gi rom for en fullstendig utbygging inkludert kryssombygging når/dersom dette blir finansiert. Reguleringsplanen gir dermed ikke noen garanti for gjennomføring av noen deler av tiltaket, men den muliggjør gjennomføring når finansiering er på plass.</p> <p>Det er riktig som beskrevet at løsningene i trinn 1 ikke vil være av midlertidig art dersom trinn 2 ikke får nødvendig finansiering. Forslagsstiller har imidlertid sett det nødvendig å gjøre dette slik for å løse den mest utsatte strekningen i påvente av videre finansiering.</p>

«MOTTAKERNAVN»  
«ADRESSE»  
«POSTNR» «POSTSTED»

Vår ref.: 2025/9247-47

Deres ref.:«REF»

Dato: 30.01.2026

## Varsel om høring og offentlig ettersyn - detaljregulering for fylkesvei 119 gang- og sykkelvei Dilling - Vang - Moss kommune

Østfold fylkeskommune legger, i samarbeid med Moss kommune, forslag til detaljreguleringsplan for fylkesvei 119 Dilling – Vang, gang- og sykkelvei, ut på ny høring og offentlig ettersyn i perioden 30. januar 2026 til 16. mars 2026. Det er kun endringer siden forrige ettersyn som er gjenstand for høring.

Planen er tilgjengelig på nettsidene <https://ofk.no/tjenester/vei-og-kollektiv/fylkesvei/veiprosjekter/veiprosjektartikler/fv-119-dilling-vang.59915.aspx>

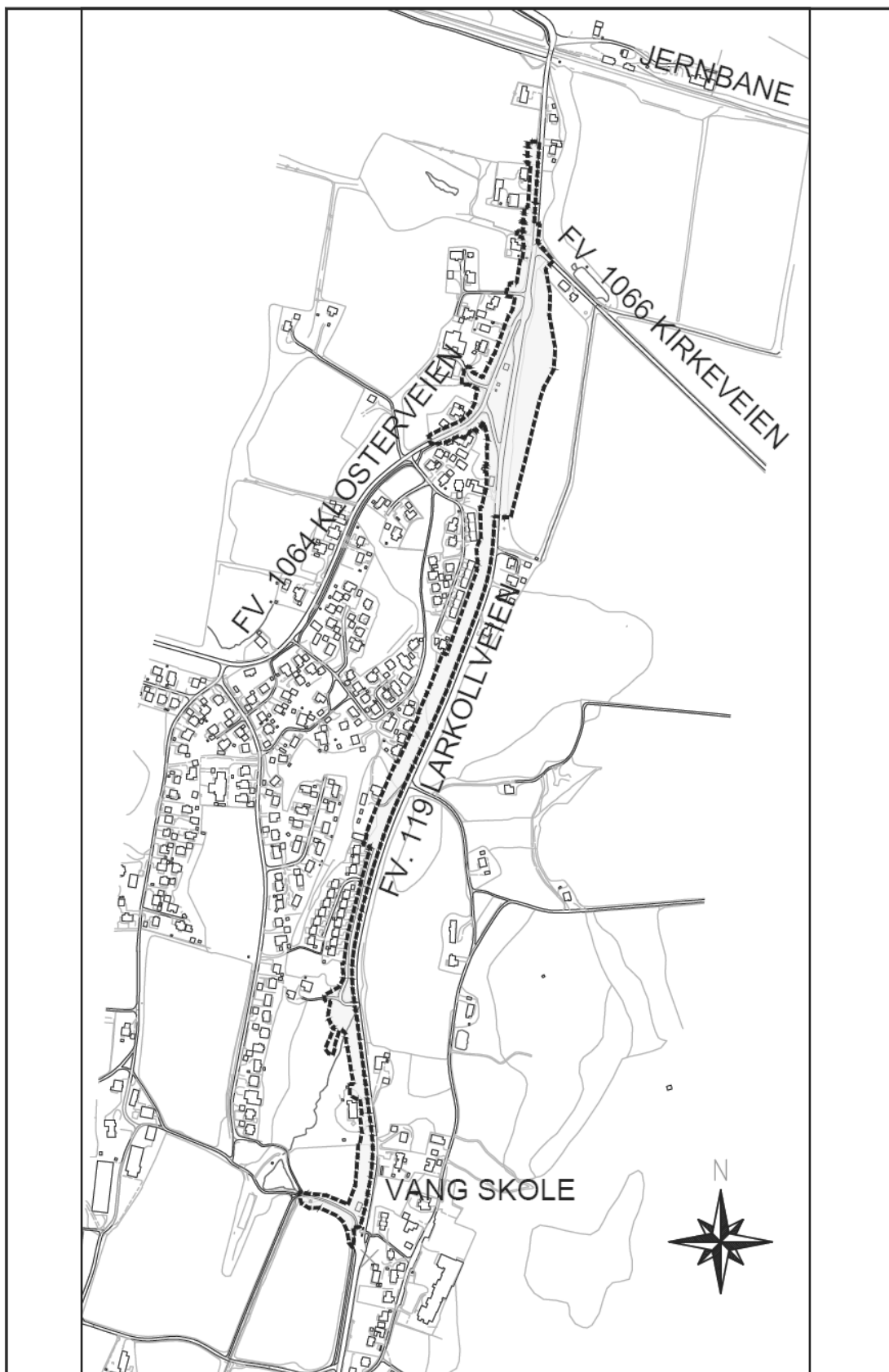
### Har du merknader til planen?

Har du merknader til planen, må du sende disse skriftlig til Østfold fylkeskommune på e-post: [post@ofk.no](mailto:post@ofk.no) eller per post til Østfold fylkeskommune, postboks 220, 1702 Sarpsborg. Du må merke innspillene med 2025/9247, fv. 119 gang- og sykkelvei Dilling – Vang. **Frist for innspill er 16.03.2026.**

Du finner mer informasjon om den formelle planprosessen i selve reguleringsplanen.

### Kort om planen

Planforslaget legger til rette for gang- og sykkelvei langs fv. 119 Larkollveien fra Dilling til Vang skole. I tillegg legger planforslaget til rette for utbedring av de to kryssene fv. 119 Larkollveien x fv. 1066 Kirkeveien, og fv. 119 Larkollveien x fv. 1064 Klosterveien. Planen er vurdert til å ikke utløse krav om konsekvensutredning.



Kartet viser reguleringsplanens avgrensning. Plankart, bestemmelser og planbeskrivelse finnes på ØFK sin nettside.

## Endringer siden høring i juni 2025

Etter høring sommeren 2025 er det vurdert utbyggingstakt, prioriteringer og fleksibilitet i planforslaget. På strekningen fra jernbaneovergangen ved Dilling/Fredheim og sørover til kryss med Klosterveien, samt videre opp langs Klosterveien til Hulveien, finnes ikke alternative ferdselsveier for gående og syklende. Denne strekningen er derfor vurdert å være mest utsatt, med et akutt behov for tilrettelegging for myke trafikanter. På bakgrunn av dette er planforslaget revidert for å sikre større fleksibilitet i deler av planen slik at det kan tilrettelegges for myke trafikanter ved utbygging i to trinn:

- Trinn 1: Det legges til rette for utbygging av et mindre omfattende tiltak for myke trafikanter på mest utsatte delstrekning; Gang- og sykkelvei fra Dilling/Fredheim langs eksisterende fv. 119 frem til Klosterveien, og fortau videre langs vestsiden av eksisterende Klosterveien mot Hulveien. Oppstart av byggeprosjekt for trinn 1 er planlagt tidligst vinter/vår 2027.
- Trinn 2: Det legges til rette for utbygging i henhold til det komplette planforslaget, med en helhetlig løsning med sammenhengende gang- og sykkelvei for myke trafikanter fra Dilling/Fredheim til Vang, samt utbedring av krysset fylkesveg 119 Larkollveien x fylkesveg 1064 Klosterveien. For å realisere Trinn 2 må deler av tiltaket i Trinn 1 bygges om (fra omkring Kirkeveien til og med fortaustrekningen langs Klosterveien). Realisering av Trinn 2 er uavklart.

Revisjon av planforslaget har medført oppdateringer og endringer i plankart / temakart, planbestemmelser, planbeskrivelse og følgende fagnotater:

Vedlegg 10: Tekniske planer

Vedlegg 11: Ytre miljø-plan

Vedlegg 12: Matjordplan

Vedlegg 13: Naturmangfold inkl. vedlegg om hul eik

Vedlegg 16: ROS-analyse

Tekst-endringer i dokumentene er vist med blå skrift. **Det er kun endringer siden forrige høring som nå er gjenstand for høring og ettersyn.**

### Aktuelt regelverk

Dette varselet er sendt ut i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-10. Planen er utarbeidet i samsvar med plan- og bygningsloven §§ 12-3 og 3-7.

### Ta gjerne kontakt med oss

Har du spørsmål om planen, kontakt prosjektleder Alf Louis Solvang på epost [alfso@ofk.no](mailto:alfso@ofk.no) eller telefon 909 37 564.

Vennlig hilsen

Alf Louis Solvang  
senioringeniør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Alf Louis Solvang  
ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE



## Statsforvalteren

i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Vår dato:

12.03.2026

Vår ref:

2019/7063

Deres dato:

30.01.2026

Deres ref:

2025/9247

ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE

Oscar Pedersens vei 39

1721 SARPSBORG

Saksbehandlere, innvalgstelefon

Torgeir Fagersand, 69247593

Aase Richter (naturforvaltning), 69247117

## Moss - Uttalelse til høring av detaljregulering for fylkesvei 119 med gang- og sykkelvei mellom Dilling - Vang

Vi viser til brev datert 30. januar 2026 med høring av detaljregulering for fylkesvei 119 med gang- og sykkelvei mellom Dilling og Vang.

### Bakgrunn

Det fremgår av oversendelsen legges ut på ny høring grunnet endringer i planen siden forrige høring. Det foreslås at det kan tilrettelegges for myke trafikanter ved utbygging i to trinn. Der det i trinn 1 legges opp til utbygging av et mindre omfattende tiltak på den mest utsatte strekningen fra gang- og sykkelvei fra Dilling/Fredheim langs fv. 119 frem til Klosterveien. Herfra legges det opp til fortau videre langs vestsiden av Klosterveien mot Hulveien. Det forespeiles oppstart av dette byggeprosjektet i 2027. Trinn 2 legger til rette for utbygging i henhold til det komplette planforslaget, men en helhetlig løsning med en sammenhengende gang- og sykkelvei. Når dette trinnet skal realiseres er uavklart.

Vi ga innspill til planarbeidet, i vårt brev datert 9. desember 2025.

### Statsforvalterens rolle

Vi skal bidra til at planer ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, barn og unges interesser, samfunnssikkerhet og gravplasser. Statsforvalteren skal arbeide for at Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innen våre ansvarsområder blir fulgt opp i kommunale planer. Kommunen er planmyndighet og har ansvaret for at plan- og bygningslovens formelle krav til innhold og planprosess oppfylles i planarbeidet.

### Vurdering

Vi har i [Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegging for 2026](#) og på vår nettside med oversikt over [føringer for kommunal planlegging](#) redegjort for viktige føringer innen vårt

E-postadresse:  
[sfospost@statsforvalteren.no](mailto:sfospost@statsforvalteren.no)  
Sikker melding:  
[www.statsforvalteren.no/melding](http://www.statsforvalteren.no/melding)

Postadresse:  
Pb 325  
1502 Moss

Besøksadresse:  
Moss: Vogts gate 17  
Drammen: Dr. Hansteinsgate 9  
Oslo: Stensberggata 27

Telefon: 69 24 70 00  
[www.statsforvalteren.no/os](http://www.statsforvalteren.no/os)  
Org.nr. 974 761 319



ansvarsområde. Kommunen har et stort ansvar for å ivareta nasjonale og viktige regionale interesser i planleggingen. Vi har følgende merknader til endringene i planforslaget:

#### *Værne kloster landskapsvernområde*

Utvidelsen av planområdet ved Klosterveien på gbnr. 188/6 ligger innenfor Værne kloster landskapsvernområde. Området er vernet mot inngrep som vesentlig kan endre eller virke inn på landskapets særpreg eller karakter. Det er blant annet forbud mot, bygging og utvidelse av vei, og sykkelvei eller gangvei.

I vårt innspill til planarbeidet opplyste vi om at tiltak innenfor verneområdet kreve tillatelse fra oss etter verneforskriften § 6. I denne søknaden må det fremkomme hvilke midlertidige og varige tiltak som er ønsket, og hvordan midlertidige tiltak kan tilbakeføres. Det må innhentes opplysninger om tiltaket vil påvirke kulturminner, og ha effekter på landskapet. Vi mente en tillatelse etter verneforskriften må foreligge før endelig vedtak av reguleringsplanen.

Arealer som blir berørt innenfor verneområdet er både av permanent og midlertidig beslag, på henholdsvis 80,5 m<sup>2</sup> og 62,5 m<sup>2</sup>. Planforslaget vil permanent omdisponere nåværende skråningsutslag fra kjørevei til fortau inkludert nytt skråningsutslag og ny eiendomsgrense utenfor skråningsfot. Fra naturmangfoldrapporten går det frem at arealet innenfor verneområdet nylig ble ryddet for trær og undervegetasjon, og det vurderes at planforslaget ikke vil utgjøre negative konsekvenser for naturkvalitetene innenfor verneområdet. Det vises til at trærne som ble hogd i hovedsak var lokalisert i kant mellom landbruk og det vegeterte arealet tilhørende privat bolig. Det legges til grunn at vil kunne vokse opp trær nye trær her, uavhengig av planforslaget.

Arealene innenfor verneområdet er foreslått regulert til LNF-formål og kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer ved felt SK2. Her åpnes det opp for blant annet kjørevei, fortau, gang- og sykkelvei og nødvendige sidearealer til tekniske anlegg. For LNF-arealet er det gitt et bestemmelsesområde #6 der det ikke tillates å lagre eller å legge masser. I rekkefølgebestemmelsene under punkt 10.3 er det stilt følgende krav: «Før igangsetting av bygge- og anleggstiltak innenfor bestemmelsesområde #6 skal det foreligge nødvendige tillatelser fra Statsforvalter for areal innenfor Værne Kloster landskapsvernområde.»

Vi vil oppfordre om at en tillatelse etter verneforskriften foreligger *før* planen endelig vedtas. Vi mener dette er en mer hensiktsmessig saksgang enn at disse avklaringene skal tas gjennom rekkefølgekrav i planen. Da vil man ha muligheten til å kunne gjøre eventuelle tilpasninger i planen som bedre ivaretar verneområdet. Hvis man går videre med at dette skal løses gjennom rekkefølgekrav må det fremgå at det ikke bare trengs tillatelse fra oss for arbeid innenfor #6, men også for felt SK2 som også omfattes av verneområdet. Vi imøteser nærmere dialog om dette.

Vi ber om å få tilsendt vedtaket i saken og eventuelt godkjent reguleringsplan.

Med hilsen

Carl Henrik Jensen  
fagleder  
Klima- og miljøvernavdelingen

Torgeir Fagersand  
seniorrådgiver



*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Kopi til:

Statens Vegvesen  
Bane NOR SF  
Moss kommune

Postboks 1010 Nordre Ål  
Postboks 4350  
Postboks 175

2605  
2308  
1501

LILLEHAMMER  
HAMAR  
MOSS



## Statens vegvesen

ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE  
Postboks 220

1702 SARPSBORG

Behandlende enhet:  
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:  
Jan Antonsen / 69243554

Vår referanse:  
20/183912-19

Deres referanse:  
2025/9247-47

Vår dato:  
05.02.2026

### Uttalelse – ny høring og offentlig ettersyn – detaljregulering for fylkesvei 119 gang- og sykkelvei Dilling–Vang – planID 3103\_437 – Moss kommune

Vi viser til fylkeskommunens brev av 30. januar 2026.

#### ***Bakgrunn***

Planforslaget åpner for etablering av gang- og sykkelveg langs Larkollveien (fv. 119) fra Dilling til Vang skole. Videre legger planen til rette for oppgradering av de to kryssene mellom fv. 119 og henholdsvis Kirkeveien (fv. 1066) og Klosterveien (fv. 1064).

Planforslaget er justert etter forrige høring i juni 2025. Strekningen fra Dilling/Fredheim til Klosterveien, og videre til Hulveien, er vurdert som mest kritisk for gående og syklende. Det legges derfor opp til utbygging i to trinn. Trinn 1 omfatter en enklere løsning med gang- og sykkelveg til Klosterveien og fortau videre til Hulveien. Byggestart er tidligst vinter/vår 2027. Trinn 2 er full løsning med sammenhengende gang- og sykkelveg til Vang og utbedring av krysset ved Klosterveien. Deler av trinn 1 må bygges om. Tidspunkt er uavklart.

Ved første, andre og tredje gangs offentlig ettersyn hadde vi merknader i brev av henholdsvis 11. november 2020, 20. september 2022 og 29. mai 2025.

#### ***Statens vegvesens ansvar***

Statens vegvesen er vegadministrasjon for riksveger. Dette innebærer at vi har ansvaret for å planlegge, utvikle, drifte og vedlikeholde riksvegene på en best mulig måte for brukerne og samfunnet. Samtidig er vi et fagorgan med sektoransvar på vegne av Samferdselsdepartementet. Gjennom sektoransvaret skal vi bidra til oppfølging av statlig politikk på det offentlige vegnettet og ivareta hensyn som trafiksikkerhet, kollektivtransport, gåing, sykling, luft, støy og universell utforming i områder hvor andre enn staten har myndighet.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Transport og samfunn  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

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

Kontoradresse  
Dronningens gate 19  
1530 MOSS

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Fakturamottak DFØ  
Postboks 4710 Torgarden  
7468 Trondheim

## ***Uttalelse***

### Trinnvis utbygging

Vegvesenet registrerer at planforslaget nå åpner for å gjennomføre tiltaket i to trinn, med et forenklet tiltak i trinn 1 og en komplett utbygging i trinn 2. Dette gir økt fleksibilitet og mulighet for raskere etablering av trafiksikre løsninger på den mest utsatte strekningen, noe som er i tråd med intensjonen i bestemmelser om fleksibilitet i bestemmelse § 1. Planen tydeliggjør at deler av trinn 1 må bygges om ved gjennomføring av trinn 2. Dette kan gi økte kostnader og bør vurderes nærmere i videre prosjektering.

### Trafikksikkerhet for gående og syklende

Strekningen fra Dilling/Fredheim til Hulveien er korrekt identifisert som særlig utsatt, da det ikke finnes alternative forbindelser for myke trafikanter. Vi støtter prioriteringen, men anbefaler at det i byggeplanfasen dokumenteres hvordan trafikksikkerheten ivaretas i både trinn 1 og overgangsfasene, jf. krav til universell utforming i bestemmelse § 3.3 og krav til trafikkomlegging i anleggsperioden i bestemmelse § 10.5.

### Kryssutbedringer

Planforslaget legger opp til at kryssene fv. 119 × fv. 1064 og fv. 119 × fv. 1066 utbedres i trinn 2. Fordi tidspunktet for trinn 2 er uavklart, bør dagens kryssforhold vurderes nærmere med hensyn til trafikksikkerhet, kapasitet og driftsmessig robusthet. Det bør også dokumenteres hvordan midlertidige løsninger skal ivareta sikt, konfliktnivå mellom trafikanter og kollektivfremkommelighet på en måte som gjør at det ikke oppstår uheldige delløsninger i en lang mellomfase.

### Teknisk standard og tilpasning

Det fremgår av planbestemmelsene (§ 5.1 og § 10.1) at tekniske planer og geotekniske forhold skal ligge til grunn, og planbeskrivelsen viser at både trinn 1 og trinn 2 innebærer ulike tekniske løsninger og betydelige geotekniske tiltak. Dette gjør det særlig viktig å sikre at prosjekteringen følger gjeldende normaler for veg, gang- og sykkelanlegg og kryssutforming. Vi legger til grunn at trafikksikkerhet ivaretas som overordnet premiss i begge trinn, og at løsningene i trinn 1 utformes slik at de ikke skaper økt risiko for myke trafikanter eller forsterker eksisterende kryssutfordringer. Videre bør utformingen i trinn 1 redusere behovet for senere ombygging, slik at sikkerheten opprettholdes gjennom hele mellomfasen frem til trinn 2 kan realiseres.

### Kollektivtilbud

Planen omfatter holdeplass og leskur (bestemmelsene §§ 5.7–5.8). I trinn 1 fjernes dagens busslomme langs Larkollveien, og en ny midlertidig bussløsning etableres før krysset med Klosterveien. Samtidig vil både Larkollveien og Klosterveien periodevis være lysregulert og berørt av anleggsarbeid, og Klosterveien må holdes åpen for tungtrafikk og buss gjennom hele anleggsfasen. Vi ber derfor om at kollektivfremkommelighet og trafikksikkerhet ved midlertidige holdeplasser vurderes særskilt i trinn 1, slik at kollektivtilbudet ikke svekkes og myke trafikanter sikres trygg adkomst.

### Oppsummering

Endringene i planen gir økt fleksibilitet gjennom trinnvis utbygging og muliggjør rask tilrettelegging for myke trafikanter på den mest utsatte strekningen. Endringen gir samtidig bedre miljø- og naturhensyn, blant annet ved bruløsning over Evjeåa, og bygger på oppdaterte tekniske og geotekniske vurderinger som styrker planens sikkerhet, gjennomførbarhet og kvalitet.

Statens vegvesen Transport og samfunn  
Med hilsen

Anders O. T. Hagerup  
seksjonssjef

Jan Antonsen  
sjefingeniør

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Kopi  
MOSS KOMMUNE, Postboks 175, 1501 MOSS  
STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS, Postboks 325, 1502 MOSS

ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE  
Oscar Pedersens vei 39  
1721 SARPSBORG

**Dato:** 26.02.2026  
**Saksref:** 201900706-13  
**Deres ref.:** 2025/9247-47  
**Side:** 1 / 2

**Vår saksbehandler:** Mathea Nybakke  
**Telefon:**  
**Mobil:** +4741568551  
**E-post:** mathea.nybakke@banenor.no

### **Moss kommune - Detaljregulering for fylkesvei 119 gang- og sykkelvei Dilling-Vang - Varsel om høring og offentlig ettersyn - Bane NORs uttalelse**

Vi viser til brev datert 30.01.2026. Planforslag for fylkesvei 119 gang- og sykkelvei Dilling-Vang i Moss er lagt ut på nytt høring og offentlig ettersyn. Bane NOR ga forrige gang uttalelse til saken i brev datert 06.06.2025.

Etter forrige høring er det gjort endringer for å sikre større fleksibilitet i deler av planen slik at det kan tilrettelegges for myke trafikanter i to trinn. Trinn 1 innebærer gang-/sykkelvei fra Dilling/Fredheim til Klosterveien og fortau videre mot Hulveien. Trinn 2 innebærer utbygging i henhold til det komplette planforslaget.

#### **Bane NOR har følgende merknader**

Planområdet ligger inntil reguleringsplan for Østfoldbanen VL Sandbukta-Moss-Såstad, Delstrekning Moss grense-Såstad med Overvannshåndtering på gbnr 67/11. Dobbelsporplanene regulerer nytt kryss med gang-/sykkelvei over eksisterende bane der denne skal legges ned.

Utbygging av gang- og sykkelvei i området må koordineres godt med vår utbygging i henhold til gjeldende planer for dobbeltsporprosjektet Sandbukta-Moss-Såstad. Vi ber om at det opprettes kontakt med Bane NOR om dette så tidlig som mulig.

Vi gjør oppmerksom på at det må søkes om tillatelse etter jernbaneloven § 10 for tiltak innenfor 30 meter fra nærmeste spormidt på jernbanen.

Dersom det er spørsmål vennligst ta kontakt med vår saksbehandler.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri  
assisterende sjef Planforvaltning  
Drift og vedlikehold

Mathea Nybakke  
arealplanlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

#### **Mottakere:**

MOSS KOMMUNE KOMMUNALAVDELING PLAN, MILJØ OG TEKNISK  
ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE

#### **Kopi:**





**NVE**  
Norges vassdrags-  
og energidirektorat

Østfold fylkeskommune  
Oscar Pedersens vei 39

1721 SARPSBORG

**Vår dato:** 12.03.2026

**Saksbehandler:** Maria Westrum

**Vår ref.:** 201900921-23 Oppgis ved henvendelse Solem/ 22959764/maws@nve.no

**Deres ref.:** 2025/9247

## **NVEs uttalelse- Offentlig ettersyn - Detaljregulering for fylkesvei 119 gang- og sykkelvei Dilling - Vang, Moss kommune**

Vi viser til brev datert 30.01.2026. Saken gjelder offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for fylkesvei 119 gang-sykkelvei Dilling-Vang. Formålet med planarbeidet er å tilrettelegge for myke trafikanter.

### **Om NVE**

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

### **NVEs konkrete uttalelse**

Planen har vært lagt ut på offentlig ettersyn i flere omganger. NVE har gitt både innspill og uttale til planforslagene. Vi hadde innsigelse til planforslaget i brev av 30.09.2022 og vi trakk innsigelsen i brev av 25.06.2025. Vår innsigelse omfattet tiltakene som berørte Evjeåa.

Planforslaget har til hensikt å sikre fleksibilitet på deler av strekningen, slik at det kan tilrettelegges for myke trafikanter ved utbygging i to trinn. Formålet med fleksibilitet i planforslaget er å prioritere tilrettelegging for gående og syklende på strekningen fra jernbaneanlegget ved Dilling/Fredheim og sørover langs Klosterveien og til Hulveien.

I trinn 1 er hensikten å legge til rette ferdsel for myke trafikanter på den mest utsatte delstrekningen, med gang- og sykkelvei fra Dilling/Fredheim langs eksisterende fv. 119



Larkollveien frem til Klosterveien, og med fortau videre langs vestsiden av eksisterende Klosterveien mot Hulveien.

I trinn 2 er hensikten å legge til rette for trygg ferdsel med sammenhengende gang- og sykkelvei mellom Dilling og Vang. I trinn 2 legges det i tillegg til rette for kryssutbedring fylkesveg 119 Larkollveien x fylkesveg 1064 Klosterveien.

Ut fra planbeskrivelse og tilhørende tegninger oppfatter vi at endringene gjelder strekningen fra jernbaneovergangen ved Dilling/Fredheim og sørover langs Klosterveien og til Hulveien, nord i planområdet.

### Evjeåa

Vi kan ikke se i hverken plankart, bestemmelser eller i planbeskrivelsen at det legges opp til endring av løsningen for gangbru over Evjeåa. Vi forutsetter derfor at endringene ikke fører til påvirkning av Evjeåa.

Vi minner om at samordning jf. vrl. § 20 d) kan bare skje i etterkant av vedtatt plan. For at NVE skal kunne gjøre en endelig vurdering av denne lovanvendelsen må derfor planvedtaket sendes over til oss slik dette ble spesifisert i vårt brev av 25.06.2025.

### Ros-analyse

Det er gjort en oppdatert ROS-analyse, datert 22.01.2026 utført av Cowi i forbindelse med det nye planforslaget. Vi forstår analysen slik at planendringene ikke endrer på forutsetningene i de ulike fagrapportene knyttet til geoteknikk og flom.

### **Ytterligere informasjon**

Dere finner mye informasjon på våre nettsider om arealplanlegging, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>. Vår uttalelse i saken er nødvendigvis ikke uttømmende. For å få en fullstendig oversikt viser vi til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#) som leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Dersom dere har spørsmål, eller det er noe i uttalelsen her som er uklart, kan dere ta kontakt pr. telefon eller e-post.

### **Meld inn fareutredninger**

Naturfareutredninger som er bestilt etter 01.01.2025 skal meldes inn til NVE i henhold til [pbl § 2-4](#) og [Forskrift om pliktig innmelding av grunnundersøkelser og naturfareutredninger](#). Vi ønsker også å få inn naturfareutredninger bestilt før denne datoen. Geotekniske grunnundersøkelser skal leveres inn til NGU via NADAG. Informasjon finnes her: [Meld inn naturfareutredninger - NVE](#).

### **Kommunens ansvar**

NVE minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelser og dispensasjoner. Dette gjelder uavhengig av om NVE har gitt råd,



uttalelse, eller innsigelse til saken.

Med hilsen

Øyvind Leirset  
Seksjonssjef

Maria Westrum Solem  
Senioringeniør

*Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.*

**Mottakere:**

Østfold fylkeskommune

**Kopimottakere:**

STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS  
MOSS KOMMUNE

Dato: 06.03.2026

## Notat

---

Til

Alf Louis Solvang

SAMF plan, prosjektering og utbygging

Kopi

### Innspill- offentlig ettersyn- Moss kommune - detaljregulering - 32015- fv. 119- Dilling-Vang- reguleringsplan for gang- og sykkelvei

I forbindelse med planarbeid for detaljregulering for fv. 119 Dilling- Vang har vi mottatt ny høring og offentlig ettersyn datert 30.01.2026 med frist for innspill 16.03.2026. Saken ble behandlet i fylkeskommunens hovedutvalg for samferdsel, klima og miljø i sak 1/2026 den 03.02.2026.

Revidert forslag innebærer i hovedtrekk endring av trafikk løsningen ved Klosterveien/Larkollveien for å sikre mest mulig trafikksikre og lesbare løsninger for trafikantene. I tillegg legges det til rette for trinnvis etablering av g/s, blant annet ved at teknisk plan nå er delt i trinn 1 og 2. Endringene framgår tydelig av både planbeskrivelse og planbestemmelser, så det er lett å sette seg inn i endringene.

Viken fylkeskommune og Østfold fylkeskommune har tidligere gitt interne innspill i saken. Vi har ingen nye innspill til revisjonen.

#### **Hensynet til automatisk fredete kulturminner:**

Kulturminneinteressene i planen er ivaretatt.

Avsender

Inger Kolseth

Seniorrådgiver

Medsaksbehandler: Kulturarv-  
arkeologi: Tryggve Csisar



Østfold Fylkeskommune

Postboks 220,

18.03.26

1702 Sarpsborg

### **Innspill om utbygging av FV. 119 gang- og sykkelvei Dilling – Vang**

Viser til Planbeskrivelse Detaljreguleringsplan for gang- og sykkelveg Dilling -Vang - PLAN 3103 437.

Landbruksforvaltningen i Moss og Råde vurderer at planforslaget for gang- og sykkelvei mellom Dilling og Vang vil ha konsekvenser for landbruksinteressene i området, spesielt knyttet til tap av fulldyrka jord og midlertidige inngrep i pågående jordbruksdrift.

Planområdet ligger i et av kommunens mest verdifulle og sammenhengende jordbruksområder, både som en del av Værne Kloster landskapsvernområde og som utvalgt kulturlandskap i jordbruket (UKL). Store deler av arealet langs strekningen for planforslaget er avsatt til LNF med hensynssone bevaring kulturmiljø. Langs deler av strekningen er dyrka mark av høy verdi.

Planforslaget innebærer permanent omdisponering av om lag 3,7 dekar fulldyrka jord, i tillegg til at ytterligere 6, 9 dekar berøres midlertidig som følge av anleggsarbeider og riggområder. Dette er arealer som i dag inngår i aktiv jordbruksdrift og som bidrar til matproduksjon og et helhetlig kulturlandskap.

Kommunen registrerer at det er gjort tiltak for å redusere omfanget av jordtap, blant annet ved å stramme inn fyllingsskråninger og ved å legge gang- og sykkelveien tett inntil eksisterende fylkesveg for å unngå unødvendige nye inngrep i jordbruksareal. Det er også positivt at det er utarbeidet en egen matjordplan med krav til skånsom håndtering, lagring og tilbakeføring av matjordlommer der dette er mulig. Disse tiltakene viser at hensynet til landbruket er forsøkt ivaretatt innenfor rammene av prosjektet.

Samtidig må det understrekes at tapet av den verdifulle matjorda i planområdet er uopprettelig. Tiltaket er derfor i strid med de overordnede nasjonale målene om redusert omdisponering av dyrka jord og nylig vedtatt jordvernstrategi for Moss, som har en visjon om å sikre det totale areal dyrka jord med høy kvalitet. Tiltaket vil også påvirke drift gjennom omlegging av flere landbruksadkomster, midlertidige beslag i dyrket mark og en mer krevende driftslogistikk i anleggsperioden. Slike konsekvenser for landbruksnæringa skal tillegges betydelig vekt.

Samtidig har tiltaket stor samfunnsverdi, både når det gjelder trafiksikkerhet, tilrettelegging for myke trafikanter og trygg skolevei. Den aktuelle strekningen er en viktig ferdselsåre for barn og unge, og mangelen på sikre alternativer for myke trafikanter er godt dokumentert i planbeskrivelsen. Samfunnsnyten er derfor betydelig.

På bakgrunn av dette vurderer Landbruksforvaltningen at selv om planforslaget medfører negative og irreversible inngrep i dyrka jord, vurderes det som nødvendig å gjennomføre tiltaket. Forutsetningen er at alle mulige avbøtende tiltak gjennomføres, at matjordplanen følges opp strengt, og at midlertidig berørt jordbruksareal tilbakeføres til fullgod drift så raskt som mulig etter anleggsfasen. Videre forventes det at prosjektet gjennom hele detaljprosjekteringen arbeider etter prinsippet om minst mulig jordtap, og vurderer justeringer der dette fortsatt er mulig.

Med vennlig hilsen

Stine Lilleby

Rådgiver,

Tlf. 411 75 575



Landbruksforvaltningen i Moss og Råde

Larkollveien 9, 1570 Dilling

Postboks 175, 1501 Moss

Østfold fylkeskommune

Deres ref.: 2025/9247

Vår ref.: 20/9316-58- SIKJ

Dato: 19.03.2026

## Uttalelse til høring av detaljregulering for gang- og sykkelvei Fv119 Dilling - Vang

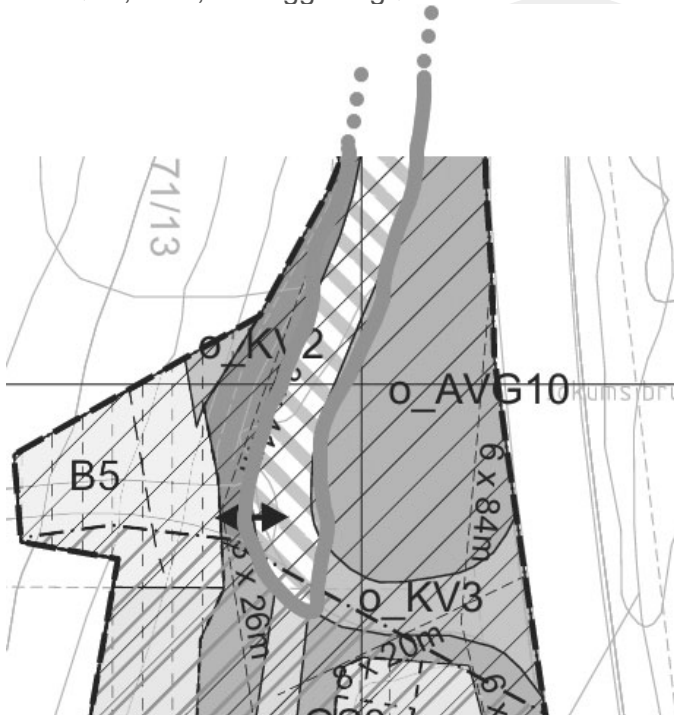
Viser til brev datert 30.01.2026 med høring av detaljregulering for gang og sykkelvei fylkesvei 119 Dilling – Vang.

Her er samlet innspill fra Moss kommune.

### *Innspill fra Samferdsel:*

Vi ønsker at denne stripereguleringen endes til vanlig «KV» Kjøreveg.

Dette for å hindre at all fremtidig infrastruktur blir lagt i veien. Ofte vil vi foretrekke at infrastruktur for strøm, fiber, VA legges i grøftene.



### *Innspill fra VA:*

Det planlegges ingen omlegging av kommunale vann- og avløpsledninger i trinn 1, men vi ser at dette må gjennomføres i trinn 2. Omleggingene må gjennomføres før vei flyttes og terrengendringer gjennomføres og det bør derfor legges inn rekkefølgekrav for dette. Omlegging av spillvannsledninger må foregå uten forurensing til bekk, det må tas inn som et plankrav.

Det vises i planbeskrivelsen at omlegging av vann- og avløpsledninger skal utføres i henhold til Moss kommunes VA-norm. Tegning GH002, 14.05.2025 viser fall på ledning som er mindre enn VA-normen tillater. Det må fremgå hvilke avvik fra VA-norm planene er avhengige av.

Tekniske tegninger viser ny kabeltrase og ny plassering av lysstolper langs vestsiden av Larkollveien, se bl.a. tegning IN101. Kommunen har sine vann- og avløpsledninger liggende på vestsiden av veien og vi ser at det kan bli noe konflikt med plassering. VA-traseen er ikke tegnet inn, så plasseringene er noe usikre, men for kommunen er det viktig å ivareta drift og vedlikehold av ledningsanleggene og man ønsker ikke plassering av annen infrastruktur som påvirker eller vanskeliggjør vedlikehold og reparasjon av ledningsnett.

Det vises i planbeskrivelsen at det legges opp til nytt overvannssystem eller benytte fylkeskommunens eksisterende. Det er viktig at det ikke slippes på større vannmengder til bekker som kan påvirke kommunens overvannsnett eller jordbruksdrenasje negativt.

### *Innspill fra Natur, klima og bymiljø*

**Side 3:** Her står det: «Prosjektet er vurdert etter naturmangfoldlovens paragrafer 8-12. Prosjektet er vurdert til ikke å være i strid med forvaltningsmålene for naturtyper, ...». Å felle en hul eik er direkte i strid med forvaltningsmålet for naturtyper.

**Side 19:** Utvalgt naturtype hul eik – ID BN00094290. Det mangler konsekvensanalyse her! Dette er i strid med naturmangfoldloven.

**Side 22:** Utvalgt naturtype hul eik – ID NINFP2210110191: Det burde vært satt en minstehøyde på hvor lav gjenstående stubbe kan være for å ha en funksjon. Det bør og beskrives at treet bør legges igjen så helt som mulig etc. Å regulere det inn blir sikkert vanskelig, men hvis treet er 200 cm i omkrets 1,3 meter over bakken, vil det være under 200 cm lenge opp på treet, og det som legges ut i terrenget er ikke hul eik lengre, og har ikke formelt vern.

**Side 22:** Uklart hva «skjøtsel minimum i en etableringsperiode på tre år» innebærer? Det burde presiseres vanning, oppbyggingbeskjæring og at treet ikke skal plantes for dypt. Det bør og gjøres mottakskontroll av treet.

**Side 22:** D12 - Store gamle trær: reguleres dette inn eller blir det sikret på annen måte?

**Side 23:** Kantvegetasjon: her mener jeg det bør stå «skal» og ikke «bør» gjøres utenom hekketid til fugl.

**Side 26:** Vurderingene etter naturmangfoldloven 8-12 er ikke gode nok. De har flere mangler, og flere steder svarer ikke ut lovteksten.

### **Bestemmelser:**

#### 8.2.1.

Forskriftseik med omkrets 200 cm har en sikkerhetssone på 7,6 meter (diameter x 12). Her tillates det i praksis inngrep så nære som 4 meter. Det samstemmer ikke med å bevare treet.

Også litt rart å ha med i bestemmelsene at det skal være en ISA-sertifisert arborist. Sertifisert arborist eller arborist med fagbrev hadde vært mulig å skrive her, da fagbrev veier tyngre enn ISA. Det mangler også konsekvensanalyse for tiltaket. Det er ikke så vidt jeg har sett, beskrevet hvor nært man kommer treet stamme, men jeg antar at man kommer så nære som 4 meter. Det er ensbetydende med inngrep i en utvalgt naturtype, og skal jf. Naturmangfoldloven § 53 vurderes i en konsekvensanalyse.

Det er heller ikke satt krav om størrelse på røtter før arborist skal kontaktes, og at inngrep i rotsone skal skje så skånsomt som mulig, sier i praksis lite.

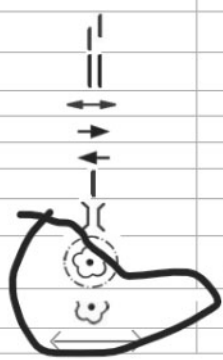
Hensynssone H560\_2 og 3: Naturlig revegetering: hva innebærer det? Naturlig foryngelse? Dersom det innebærer at prosjektet etterlater åpen svart jord som skal revegeteres av seg selv, er det stor sannsynlighet for at det er fremmede skadelige arter som etablerer seg der.

Hensynssone H560\_6: det bør suppleres med at treet skal ligge her til nedbryting, så helt med greiner og så stor stamme som mulig, og skal ikke fjernes eller forstyrres slik at naturlig nedbryting kan foregå.

Eksisterende trær som skal bevares bør merkes med eget symbol, se under:

#### PUNKTSYMBOL

RpJuridiskPunkt/ ..RPJURPUNKT						Tillatt geometri; .SYMBOL for å ta vare på symbolets retning.
Vegstengning/fysisk kjøresperr	1231					RGB 0-0-0
Stenging av avkjørsel	1241					RGB 0-0-0
Avkjørsel	1242					RGB 0-0-0
Innkjøring	1243					RGB 0-0-0
Utkjøring	1244					RGB 0-0-0
Brukar	1251					RGB 0-0-0
Tunnelåpning	1253					RGB 0-0-0
Eksisterende tre som skal bevares	1271					RGB 0-0-0
Regulert nytt tre	1272					RGB 0-0-0
Regulert møneretning	1273					RGB 0-0-0



Med hilsen

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent av*  
Sigrun Gulin Kjellsen  
Rådgiver  
Avdeling plan

# 2025/9247, fv. 119 gang- og sykkelvei Dilling – Vang

## 1 Gode planer bør iverksettes

Vi synes endringene i opprinnelig plan er blitt veldig bra og vi ser viktigheten av å få gjennomført den nå. Vi som bor i området setter pris på de ulike midlertidige tiltakene som fartshumper, redusert fart og gratis skoleskyss deler av året, og det gir oss forhåpninger om at en varig og tryggere løsning er på trappene. Spesielt er strekningen sør for Dilling planovergang ved Larkollveien og frem til Hulveien ved Klosterveien farlig. Det fikk politikere fra Frp, Høyre, Venstre, Sp og Rødt erfare da de var med på befaring i morgenrushet i fjor 2025. Vi er derfor positive til at det er satt av midler til å prioritere denne strekningen med gang- og sykkelvei.

At veien er utrygg, får ikke bare konsekvenser for barnas skolevei. Den skaper også et sosialt skille mellom barn som bor i Smedhusåsen og nærliggende boligområder, og barn som bor på den andre siden av toglinjen nærmere skolen. Barna i vårt område har redusert bruk av skoleområdet, bibliotek og redusert sosial omgang med barn som bor nærmere skolen enn det en kan forvente om skoleveien var trygg. I dag vil mange bli kjørt, og på vinteren er barna helt avhengig av å bli kjørt.

En sammenhengende gang- og sykkelvei langs Larkollveien og Klosterveien vil:

- Sikre trygg skolevei for barn og ungdom.
- Redusere behov for skoleskyss og bilbruk.
- Øke tryggheten for alle myke trafikanter.
- Gjenopprette noe av tilliten til politikere og planmyndigheter ved å vise at det faktisk handles.
- Fremme folkehelse og grønn trivsel

## 2 Mange år med tålmodig venting

Dette prosjektet er overmodent for å komme i gang. Det har vært mange årtier med venting

Det har i flere tiår vært snakk om gang- og sykkelvei på denne strekningen – uten at det har blitt realisert. Moss Avis skriver at debatten om gang- og sykkelvei har pågått i over 60 år. Moss avis skriver også at i 2018 var reguleringsplanene for bygging av gang- og sykkelvei skrinlagt fordi de var for gamle ([Nyheter, Moss | Sebastian \(13\) fikk pølse i vaffel på en litt tryggere skolevei](#)) Saken har også gått sin gang siden 2005 (se vedlegg).

Mange i nærmiljøet har derfor fått svekket tillit til politikere og myndigheter når det gjelder denne saken, fordi løfter og intensjoner ikke har blitt fulgt opp med

handling. Flere frykter dessuten at utkanten av Moss kommune, området som tilhørte gamle Rygge kommune blir nedprioritert som følge av at behov i byområdet der det bor flere folk blir prioritert. Hver ny runde med utredning og innspill blir møtt med økende skepsis. Det er viktig at prosessen nå resulterer i konkrete vedtak og faktisk bygging, ikke enda en runde med «planlegging uten fremdrift». Barnas sikkerhet i dette området kan ikke utsettes lenger.

Her er en avissak fra 2019 – hvor han da har ventet i 50 år!

<https://www.moss-avis.no/fornyhet-hap-etter-a-ha-dromt-om-gang-og-sykkelvei-i-50-ar/s/5-67-791284>



TÅLMODIGHETSPRØVE: Uno André Horn (59) har bodd i Larkollveien 96 i hele sitt liv og har ventet på gang- og sykkelvei mellom Dilling og Vang helt siden han selv var skolegutt på Vang skole, for 50 år siden. Foto: Terje Holm

Av Torgeir Snilsberg

Publisert: 23.01.19 05:30

Del

Artikkelen er over 6 år gammel

Både da han selv gikk på Vang skole i Rygge på slutten av 1960-tallet, og da barna hans gikk der på 80- og 90-tallet, har Uno André Horn (59) ønsket seg gang- og sykkelvei langs Larkollveien mellom Dilling og Vang.

### **3 Farlig gap i gang- og sykkelvei må tettes. Øke bruksverdien på allerede eksisterende gang- og sykkelvei.**

Vi støtter foreliggende planer der gang- og sykkelveien, som slutter ved Dilling planovergang, bindes sammen med gang- og sykkelvei, som ender ut i Klosterveien ved Hulveien. Per nå ender disse gangveiene i ingenting. Med en slik løsning vil man få økt utnyttelsen av allerede eksisterende investeringer av gang- og sykkelstier. Det er god ressursbruk og gjør den farligste strekningen trygg.

«Missing linken» representerer en særlig farlig etappe for mange trafikanter. Det resulterer også i at foreldre og andre ikke tør å gjøre noe annet enn å bruke bilen eller buss istedenfor for sine barn og seg selv.



Bane Nor har også lovet å fremskynde etableringen av ny gang- og sykkelsti på de omlag 200 meterne sør for dagens jernbanespor (overgangen på Dilling), et område som Bane Nor har ansvaret for. Disse 200 meterne skal stå ferdig til skolestart 2026 (merket gult på kartet nedenfor) har prosjektleder for Bane Nor bekreftet, på møte i hovedutvalget for BSN (Byutvikling, Samferdsel og Næring) i Moss den 26. november 2025. Dette bør øke motivasjonen ytterligere for å fylle resterende «the missing link», som denne reviderte planen omhandler.



#### 4 Økt trafikk

Trafikken gjennom Klosterveien har økt de siste årene. Klosterveien blir i økende grad brukt som avlastningsvei for en stadig voksende trafikkmengde på Høyda og langs Ryggeveien. Da finner bilistene seg alternative ruter for å slippe å stå i kø. Det har utviklet seg en gjennomgangstrafikk på fv 1064, noe som skaper unødvendig mye trafikk gjennom Klosterveien. Det pågår også en mangeårig utbygging av renseanlegget på Fuglevik der ekstra lange lastebiler med tilhenger kjører bort stein. Disse store og tungt lastede lastebilene deler Klosterveien og Larkollveien med våre barn. Dette bidrar til at Klosterveien – og Larkollveien er ytterligere forverret for mye trafikanter. Særlig etappen merket med blå strek.

Nettopp på grunn av det smale veistrekket og trafikken som ferdes der er det mange som nekter barna sine å sykle/gå til skolen. Det fører igjen til at foreldre velger å skyss barna til Rygge ungdomsskole, noe som medfører trafikktrøkk i området rundt skolen. Trafikken langs Klosterveien og Larkollveien er økende. Det er bygget nye boliger på Fuglevik, i Årefjorden og andre steder, og det er en generell økning i bruk av bil i samfunnet. Smale byggedeveier i området, som Klosterveien, håndterer mer trafikk enn før. Det siste året ble fartsgrensen langs deler av Klosterveien redusert fra 80 til 60 kilometer i timen, noe som samsvarer bedre med økt trafikk på en smal vei.

## 5 Gratis skoleskyss som avbøtende tiltak

Høsten 2024 ble det innført en ordning der elever som bor nært Rygge ungdomsskole kan søke gratis skoleskyss deler av året pga farlig skolevei. Ordningen omfatter en strekning som vanligvis ikke medfører gratis skyss. Det nyter elever i området Smedhusåsen godt av, den perioden det gjelder. I tillegg er det innført gratis skoleskyss fra Kirkeveien pga 80-sone ved Løkensletta. Disse tiltakene er positive og nødvendige, men gjelder kun vinterhalvåret. Resten av året forventes det at barna går eller sykler på samme vei – til tross for at forholdene er utrygge. Skoleskyss løser heller ikke problemet for andre gående og syklende, foresatte med barnevogn, eldre og mosjonister. Et eksempel på behovet for trygg ferdsel er Smedhusåsen barnehage. Dersom det fantes gang- og sykkelvei langs denne strekningen, kunne barna der trolig brukt nærområdet mer aktivt. Gratis skoleskyss løser ikke problemet, men er en anerkjennelse av at kommunen vurderer skoleveien som farlig.

## 6 Smale og uoversiktlige veier

Langs Klosterveien og Larkollveien deler myke trafikanter veibanen med biler, busser og tungtrafikk. Strekningen på Larkollveien fra Klosterveien til jernbanen har ingen tilrettelagt veiskulder, grøft eller gangfelt. Veien går også noen meter over en liten bro over et bekkefar. Der er alle trafikanter, både barn og tungtransport, tvunget til å dele veibanen. Det er guffent å se busser og store lastebiler med tilhenger side om side med myke trafikanter. Om biler, buss eller lastebiler ikke viker, så er det opp til barna å hoppe ut i kratt eller gresset langs veien. På den lille broen kan de ikke en gang gjøre det. Veistrekket har to kryss nært hverandre, med avkjøring til Kirkeveien og til Klosterveien. Det gjør at trafikkbildet er komplisert. Det skjer ulykker i disse kryssene. I det siste året skjedde et alvorlig sammenstøt med personskade mellom en bil og moped i krysset til Kirkeveien.

Det må være en tung belastning også for sjåfører dersom ulykken først skjer. Det er ikke utenkelig at en myk trafikanter kan havne i blindsonen på et større kjøretøy.

Klosterveien som går opp fra Larkollveien starter med en bakke som følges av en krapp sving på toppen. Det er smal veibane uten grøfter eller sidekanter, særlig i svingen på toppen, der veien rammes inn av gjerde på den ene siden og kant på den andre siden. Det er ingen sikt forbi toppen og vi opplever at biler likevel velger å kjøre forbi syklistene opp bakken eller i svingen. Om det da kommer møtende biler opplever vi nesten-kollisjoner og skvis mellom harde og myke trafikanter.

I vinterhalvåret er veibanen i svingen og ned bakken fra Klosterveien til Larkollveien tidvis veldig glatt, noe som medfører at biler sklir og får vansker med

å stoppe for eller styre unna myke trafikanter. Vinterføret gjør myke trafikanter ekstra utsatt på denne veien.

## **7 Ingen grunn til å vente når prosjektet er klart**

Av mosseprosjekter samferdsel for fylket for årets budsjett så passer det godt å la dette prosjektet bli prioritert nå.

Vi vet at det skal gjennomføres en folkeavstemning ifht bompenger, for å komme videre med samferdselsprosjekter for fylket når det gjelder sentrum Moss. Når det gjelder Østfold fylkeskommune sin bruk av økonomiske midler, så regner vi med en viss geografisk spredning hva gjelder bruk av disse økonomiske midlene – og at mosseregionen skal få sin del. -Desember 2025 ble de nødvendige 20 millionene satt av på budsjettet på fylket samferdsel, som er estimert kostnad. Nå står det ikke på penger lenger. Og fylkespolitikere er meget klare på at nettopp dette prosjektet bør prioriteres. Det har de vist i både ord og faktiske beslutninger til å bevilge nødvendige midler. -Sett i lys av punkt 2 og et ellers så stort fokus på Moss sentrum sine samferdselsutfordringer hva gjelder bl.a. fylkesveier, men hvor de detaljerte tekniske planene ikke ligger så ferdig, så passer det godt at denne delen av Moss blir prioritert i denne runden.

## **8 Gjør Herregårdslandskapet tilgjengelig for alle**

Åpne opp mulighetene for flere fra Fuglevik, Årefjorden til å gå og sykle. Og at hele regionen kan tørre å ta turen ut i det unike Herregårdslandskapet syklende og gående.

Med vennlig hilsen

Kommunale Foreldreutvalg Moss (KFU Moss)

FAU Rygge ungdomsskole

FAU Vang barneskole



## Ekholt og Dilling velforening Moss

[post@ekholtogdillingvel.no](mailto:post@ekholtogdillingvel.no)

[www.ekholtogdillingvel.no](http://www.ekholtogdillingvel.no)

Moss, 15.mars 2026

Østfold Fylkeskommune

### Høringsinnspill 2025/9247, Fv. 119 gang- og sykkelvei Dilling – Vang i Moss kommune

Ekholt og Dilling velforening synes endringene i opprinnelig plan er blitt veldig bra og vi ser viktigheten av å få gjennomført den nå.

Vi som bor i området setter pris på de ulike midlertidige tiltakene som er gjort på deler av strekningen, slik som fartsdumper, redusert fart og gratis skoleskyss deler av året. Vi setter pris på at både fylket og Moss kommune har erkjent at strekningen sør for Dilling planovergang på Larkollveien og Klosterveien frem til Hulveien trafikkfarlig. Vi er derfor svært positive til at det er satt av midler til å prioritere denne strekningen med ny gang-og sykkelvei.

Barna i vårt område har en redusert bruk av nærmiljøområdet og redusert sosial omgang med barn som bor nærmere skolen, enn det en kan forvente om skoleveien var trygg. Det kan vi ikke akseptere.

Vi er enig med KFU Moss og lokale FAU at en sammenhengende gang- og sykkelvei langs Larkollveien og Klosterveien vil:

- Sikre trygg skolevei for barn og ungdom.
- Redusere behov for skoleskyss og bilbruk.
- Øke tryggheten for alle myke trafikanter.
- Gjenopprette noe av tilliten til politikere og planmyndigheter ved å vise at det faktisk handles etter mange årtier med venting
- Fremme folkehelse og grønn trivsel i nærmiljøet i Dilling

Bane Nor har også lovet å fremskynde etableringen av ny gang- og sykkelsti på de omlag 200 meterne sør for dagens jernbanespor (overgangen på Dilling), et

område som Bane Nor har ansvaret for. Disse 200 meterne skal stå ferdig til skolestart 2026. Dette har prosjektleder for Bane Nor bekreftet i møte i hovedutvalget for BSN (Byutvikling, Samferdsel og Næring) i Moss den 26. november 2025. Vi setter stor pris på at også Bane Nor er med på å prioritere en snarlig løsning på denne farlige delen på FV. 119.

Det pågår også en mangeårig utbygging av renseanlegget på Fuglevik der ekstra store, tunge og lange lastebiler bidrar i anleggsutbyggingen. Dette bidrar til at Klosterveien – og Larkollveien er blitt ytterligere forverret for mye trafikanter. Nettopp på grunn av det smale veistrekket og trafikken som ferdes der er det mange som nekter barna sine å sykle/gå til skolen. Det fører igjen til at foreldre velger å skyss barna til Vang skole og Rygge ungdomsskole. Dette skaper unødvendig trafikk.

Smale kulturhistoriske veier som Klosterveien, som har sin opprinnelse fra midten av 1700-tallet, må slippe å håndtere mer trafikk. Vei-alléene i Klosterveien er spesielt sårbare og derfor er området blitt vernet. Etter påtrykk fra velforeningen valgte Østfold fylkeskommune for et par år siden å sette ned fartsgrensen langs det meste av Klosterveien, fra 80 til 60 kilometer i timen.

Veistrekket langs fv 119 Larkollveien har tre kryss nært hverandre, med avkjøring til Kirkeveien og to til Klosterveien. Det gjør at trafikkbildet på stedet komplisert, og derfor skjer det skjer ulykker i disse kryssene. I vinterhalvåret er veibanen ned bakken fra Klosterveien til Larkollveien tidvis veldig glatt, noe som medfører at biler sklir og får vansker med å stoppe for eller styre unna myke trafikanter. Vinterføret gjør myke trafikanter ekstra utsatt på denne veien.

Når det gjelder Østfold fylkeskommune sin bruk av økonomiske midler, registrerte vi at det i desember 2025 ble satt av 20 millioner kroner til dette prosjektet Dette er estimert kostnad for gang- og sykkelvei langs deler av Fv.119 og deler av Fv. 1064. Vi registrerte også at fylkets samferdselspolitikere var meget klare på at nettopp dette prosjektet bør prioriteres.

**Vi støtter foreliggende planer der gang-og sykkelveien, som i dag slutter ved Dilling planovergang, bindes sammen med gang-og sykkelvei, som ender ut i Klosterveien ved Hulveien.**

Bjørn Boge

Leder Ekholt og Dilling velforening i Moss kommune

Fra: Heintz, Janne-Therese[janne-therese.heintz@arbeidstilsynet.no]  
Sendt: 19.03.2026 14:07:31  
Til: Alf Louis Solvang[alfso@ofk.no]  
Kopi: Postmottak Østfold fylkeskommune[post@ofk.no];  
Tittel: sak 2025/9247 - svar på høring

---

Hei!

Vedlagt ligger høringssvar fra Leif R. Måleng, etter avtale på telefon tidligere i dag.

19.03.2026.docx

Østfold fylkeskommune  
v/senioringeniør Solvang  
Postboks 220  
1702 Sarpsborg

Deres ref.; 2025/9247

19.03.2026

Innsigelser mot planer om gang- og sykkelvei fv 119 Dilling – Vang

Det er planlagt å etablere gang- og sykkelvei langs Klostervegen, som henvist til i deres høringsbrev fra 30.01.2026. I utgangspunktet synes jeg det vil være en fin måte å lede myke trafikanter i et trafikkmiljø som med dagens utfordring kan oppleves som krevende, men jeg vil allikevel komme med innsigelser på planene slik de foreligger nå.

Det er planlagt at det skal tas 332 m<sup>2</sup> fra min tomt langs Klostervegen til gang- og sykkelvei. Dette er deler av eiendommen min som jeg bruker daglig (innkjøring til eiendommen generelt og til garasje, parkeringsplasser og oppsett for renovasjon (plast, restavfall etc.).

Ved å få gang- og sykkelvei helt inn på deler av eiendommen min, vil alle som går eller sykler forbi, gå rett ved inngangsdøra mi, med mindre privatliv for meg på min egen eiendom. Dette fordi veien trekkes 3 meter inn mot inngangen min, noe som i dag er opparbeidet plen.

Jeg mener utbygger må kompensere meg for tap av størrelse på eiendom, enten ved å kjøpe deler av en LNF-tomt på sørsiden av tomten min (bak dagens garasje), og/eller å kjøpe deler av tomta til min nabo Berit Zakariassen. Hennes tomt ligger vest for min eiendom. Disse tomteområdene er i dag udyrket utmark. Andre deler av samme LNF-tomt vil uansett bli tatt av utbygger for å etablere gang- og sykkelvei.

Dagens planer viser at det skal settes opp kantstein som skille mellom gang- og sykkelveien, og min eiendom. Kantsteinen er foreslått til 16 cm. i høyde. Jeg mener dette ikke vil gi en opplevelse av tydelig skille mellom privat eiendom og offentlig vei.

Da jeg kjøpte eiendommen i 1995 fikk jeg ikke sette opp gjerde langs plenen mot veien, på grunn av utfordringer med sikten for alle trafikanter. Jeg har derfor i dag kun store stener som avgrensning mellom offentlig vei og privat eiendom. Ved at svingen flyttes 3 meter inn mot mitt hus, vil oversikten for alle trafikanter bli mye bedre. Jeg mener at utbygger må sette opp et gjerde mellom gang- og sykkelveien for tydelig å etablere en grense mellom privat eiendom og allmennferdsel, og for å skjerme for innsyn i mitt privatliv på min eiendom.

I samtaler med Solvang har han og jeg kommet med forskjellige løsninger. Han foreslo at dere kunne kjøpe opp deler av nabotomten, dersom naboforholdet tillater dette. Jeg har et godt forhold til nabo Zakariassen og ser ingen problemer med en henvendelse til henne om denne saken. Jeg foreslo oppkjøp av deler av LNF-tomta, samt endre min innkjøring slik at den blir på baksiden av eksisterende garasje (legges da til LNF-tomten som evt. kjøpes som erstatning for tapt eiendom).

Dette har Solvang i senere samtaler gått tilbake på, og ment det bare var «ting vi snakket om uten å bestemme noe». Endring av innkjøring til tomta mi begrunnes med at lastebiler (brannbiler) vil få for bratt svingradius på evt. ny innkjøring. Jeg har vanskelig for å se at det vil være et problem, da tomtene rundt min eiendom er udyrket utmark uten hinder for store kjøretøy. Dette argumentet må ses i sammenheng med dagens innkjøring, og 90 graders sving fra offentlig vei inn på min eiendom. I tidligere planer viser man at gang- og sykkelvei kan legges på den andre siden av Klostervegen, mot min nabo i Klostervegen 4. Ved å gå tilbake til denne planen, vil utbygger slippe å grave opp

høyspentkabler og fiberkabler som ligger i bakken på min tomt/side av vegen. Utbygger slipper også å flytte eksisterende lys- og strømstolper. På den andre siden av vegen, er det i dag opparbeidet plen og hekk, og vil gjøre etablering av gang- og sykkelvei rimeligere for utbygger. Ved å opprettholde denne planen, har man også tilrettelagt for siste del av utbedring av vegen mellom Dilling og Vang med tanke på at gang- og sykkelvei da enkelt kan kobles på samme type vei som er planlagt ned avkjøring fra Klostervegen ned på Larkollvegen.

Dersom utbygger allikevel overser de økonomiske gevinstene ved å opprettholde første plan (med gang- og sykkelvei mot Klostervegen 4), og gjennomfører siste plan (med gang- og sykkelvei mot min eiendom), mener jeg at utbygger må etablere gjerde mot min tomt, og etablere ny innkjøring bak eksisterende garasje. Gjør utbygger dette, vil jeg lage en 5 meter bred port mot veien langs dagens innkjøring til min eiendom, slik at evt. store lastebiler (brannbiler) enkelt får tilgang til min eiendom.

Vennlig hilsen  
Leif R. Måleng

Med vennlig hilsen  
Janne-Therese Heintz  
rådgiver

Arbeidstilsynet  
Avdeling organisasjon  
Seksjon HR

Mobil: +47 954 62 003  
Telefon: +47 73 19 97 00

Postadresse: eDialog  
Internett: arbeidstilsynet.no

Fra: Kjell A. Oliverson[kjelloliverson@hotmail.com]  
Sendt: 20.03.2026 23:30:06  
Til: Postmottak Østfold fylkeskommune[post@ofk.no]  
Tittel: 2025/9247-47

---

Hei!

Jeg takker for befaring sammen med 2 representanter for fylkeskommunen.

Det fremstår veldig klart at trinn 1 ikke er en midlertidig løsning før trinn 2 kommer på plass. Trinn 1 er ment å være en permanent løsning og trinn 2 er ment å aldri bli gjennomført fordi det ikke er penger til det.

Imidlertid er det et opprinnelig vedtak på at trinn 2 skal gjennomføres så da ser jeg ikke at det kan være mulig å gjennomføre trinn 1 da det i praksis vil annullere trinn 2. Trinn 2 skal gjennomføres fordi det er bestemt og er det beste.

At trinn 1 nå erstatter trinn 2 blir spesielt synlig ved at 3 meters bredde mellom vei og gangsti og 3 meters bredde for overvann på andre siden gangsti blir planlagt som om det var en permanent løsning. Jeg mener at hvis trinn 1 virkelig var en midlertidig løsning ville ikke det være nødvendig med så store bredder på disse områdene. Det vil også ødelegge en viktig del av min eiendom som ikke ville bli ødelagt hvis trinn 2 ville bli gjennomført.

Krysset som skal forandres på er et av de værste i hele Mossedistriktet og må bli gjennomført slik som planlagt.

Jeg setter spørsmålstegn ved legitimiteten av det politiske vedtaket ved trinn 1

Hilsen

Kjell Oliversen

Larkollveien 71A