

1. SEPTEMBER 2020
MOSS KOMMUNE

DETALJREGULERINGSPLAN FOR GANG- OG SYKKELVEG DILLING - VANG

NASJONAL PLANID: **0136 18 M293**
PLANBESKRIVELSE

SEPTEMBER 2020
MOSS KOMMUNE

DETALJREGULERINGSPLAN FOR FYLKESVEG 119 GANG- OG SYKKELVEG DILLING – VANG



Fylkesveg 119 Larkollveien. Foto: COWI AS, nov. 2019.

INNHold

Forord 7

1	Sammendrag	8
2	Bakgrunn	9
2.1	Formålet med planen	9
2.2	Avklaringer underveis i planprosessen	9
3	Planprosess og medvirkning	10
4	Planstatus og rammebetingelser	14
4.1	Statlige planretningslinjer, rammer og føringer	14
4.3	Regionale planer	15
4.4	Kommunale planer	16
5	Dagens situasjon	21
6	Beskrivelse av planforslaget	23
6.1	Planlagt arealbruk	23
6.3	Beskrivelse av planforslaget	30
6.4	Forholdet til omgivelsene	33
7	Virkninger/konsekvenser av planforslaget	35
7.1	Virkninger for miljø og landskap	35
7.2	Andre tema	47
7.3	Kostnader (Anslag) og tidsplan for gjennomføring	52
7.4	Avveining av virkninger og anbefaling	52

8	Vedlegg	53
9	Referanser	54

Forord

Forslagstiller er Viken fylkeskommune, ved kontaktperson Hoshang Fatah (hoshangf@viken.no).

COWI har vært rådgiver og forslagsstillers plankonsulent. Prosjektleder i COWI er Anders Svanekil, avdeling Veg (aesv@cowi.com).

Prosjektet er planlagt og skal bygges med midler fra Viken Fylkeskommune, og byggestart er planlagt høsten 2021.

1 Sammen drag

Planen legger til rette for gang- og sykkelveg langs fylkesveg 119 Larkollveien fra Dilling til Vang skole i tidligere Rygge kommune, nå nye Moss kommune. I tillegg legger planen til rette for utbedring av de to kryssene fylkesveg 119 Larkollveien x fylkesveg 1066 Kirkeveien, og fylkesveg 119 Larkollveien x fylkesveg 1064 Klosterveien.

Ny reguleringsplan er i tråd med overordnede planer, og vil samle tidligere vedtatte reguleringsplaners mål om sammenhengende gang- og sykkelveg langs strekningen.

Planen er vurdert til å ikke utløse krav om konsekvensutredning. Virkninger av planen er vurdert og beskrevet, og avbøtende tiltak er foreslått og innarbeidet i planen. Gang- og sykkelvegen er i sør ved planovergangen til Vang skole, lagt vest for et eiketre av naturtype huleik, slik at eika blir bevart. Det er utarbeidet en plan for ytre miljø (YM-plan) som gir føringer for å ivareta hensyn til natur og miljø i anleggsfasen.

Tiltaket gir trygg skoleveg fra Vang til Rygge ungdomsskole på Bredsand, og fra Dilling til Vang barneskole. Tiltaket gir svært positive virkninger for barn og unge. Planforslaget vil gi en vesentlig forbedring av dagens framkommelighet og trafiksikkerhet, for alle trafikantgrupper.

2 Bakgrunn

Det er i dag gang- og sykkelveg langs fylkesveg 119 Larkollveien fra Rygge Rådhus og til jernbanen ved gamle Dilling stasjon. Ny reguleringsplan skal bygge på to tidligere politisk vedtatte reguleringsplaner for gang- og sykkelveg på strekningen, " Gang- og sykkelvei Dilling stasjon - Vesteråsveien " (ID M219) og "Gang- og sykkelvei langs Larkollveien" (ID M192), der sistnevnte gjelder strekningen Vesteråsveien – Vang. Disse to tidligere vedtatte reguleringsplanene imøtekommer ikke Viken Fylkeskommune sine krav til areal til sideterreng og til anleggsgjennomføring. En av reguleringsplanene er eldre enn 10 år.

I 2019 vedtok Moss og Rygge kommune «Plan for hovednett for sykkeltrafikk i Moss/Rygge», og strekningen Dilling – Vang inngår i flere av hovedrutene skissert i planen.

2.1 Formålet med planen

Hovedmålsettingen for prosjektet er å etablere et tilbud til gående og syklende langs fylkesveg 119 fra Dilling til Vang skole. Planen skal legge til rette for etablering av ny gang- og sykkelveg langs fylkesveg 119 Larkollveien i Moss kommune på strekningen fra Dilling til Vang, en strekning på omtrent 1,8 km. Tiltaket skal legge til rette for sikker skoleveg til Vang Barneskole. Sammen med eksisterende gang- og sykkelveg fra Dilling og til Bredsand, vil tiltaket legge til rette for sikker skoleveg på strekningen og til Rygge ungdomsskole.

I tillegg er det foreslått utbedring av de to kryssene fylkesveg 119 Larkollveien x fylkesveg 1066 Kirkeveien, og fylkesveg 119 Larkollveien x fylkesveg 1064 Klosterveien. Planen vil sikre nok areal til sideterreng og anleggsgjennomføring av veganlegget.

2.2 Avklaringer underveis i planprosessen

Som del av planarbeidet er det vurdert om gang- og sykkelvegen skal kobles mot den planlagte gang- og sykkelvegen i BaneNors reguleringsplan for dobbeltspor i området ved Dilling Stasjon. Det er vurdert å forbedre valgt løsning for myke trafikanter, ved å etablere en forbindelse mellom gang- og sykkelveg langs Larkollveien og driftsvegen langs jernbanen ved gamle Dilling stasjon, da driftsvegen kan nyttes for gående og syklende. Dette vil imidlertid medføre endring av gjeldende områdereguleringsplan for Østfoldbanen VL-Delstrekning Moss grense – Såstad (ID M258), og ble derfor valgt bort i reguleringsplanfasen.

3 Planprosess og medvirkning

Planprosess

Diagrammet til høyre gir en skjematisk oversikt over trinnene i en planprosess, i henhold til plan- og bygningsloven.

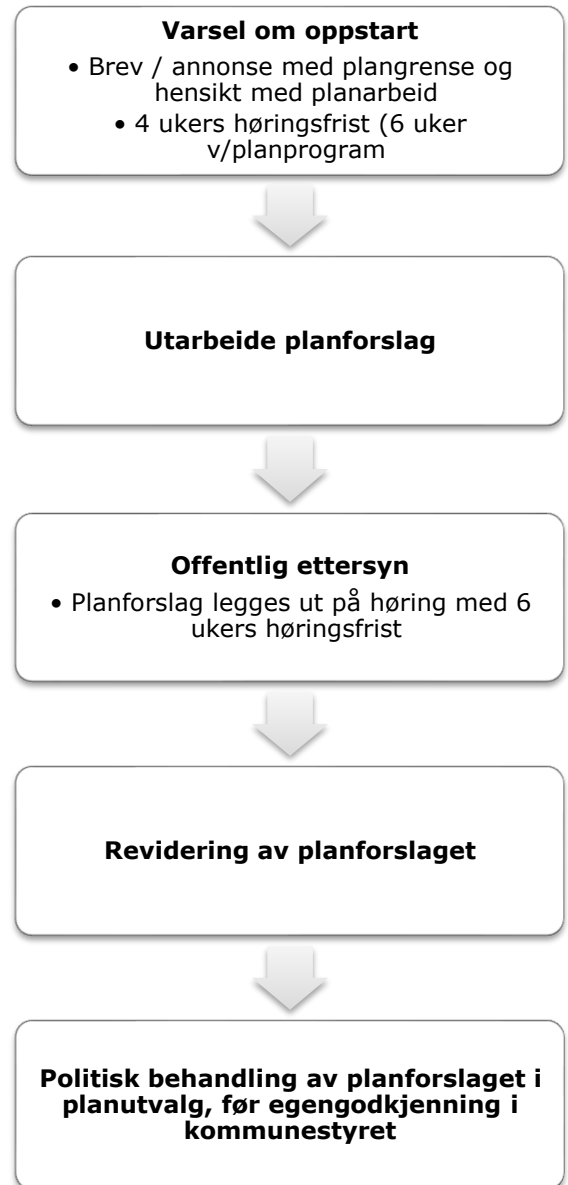
Oppstartsmøte ble avholdt hos Rygge kommune 10.12.2018. Referatet ligger ved planbeskrivelsen som vedlegg 1. Etter varsel om oppstart er det utarbeidet et planforslag, som skal til 1.gangsbehandling i Utvalg for plan, bygg og teknisk, og vedtas til slutt av kommunestyret i Moss kommune. Dersom det kommer inn merknader av en karakter som tilsier at planen skal justeres eller endres, vil planforslaget bli revidert før det vil bli sendt til 2.gangsbehandling.

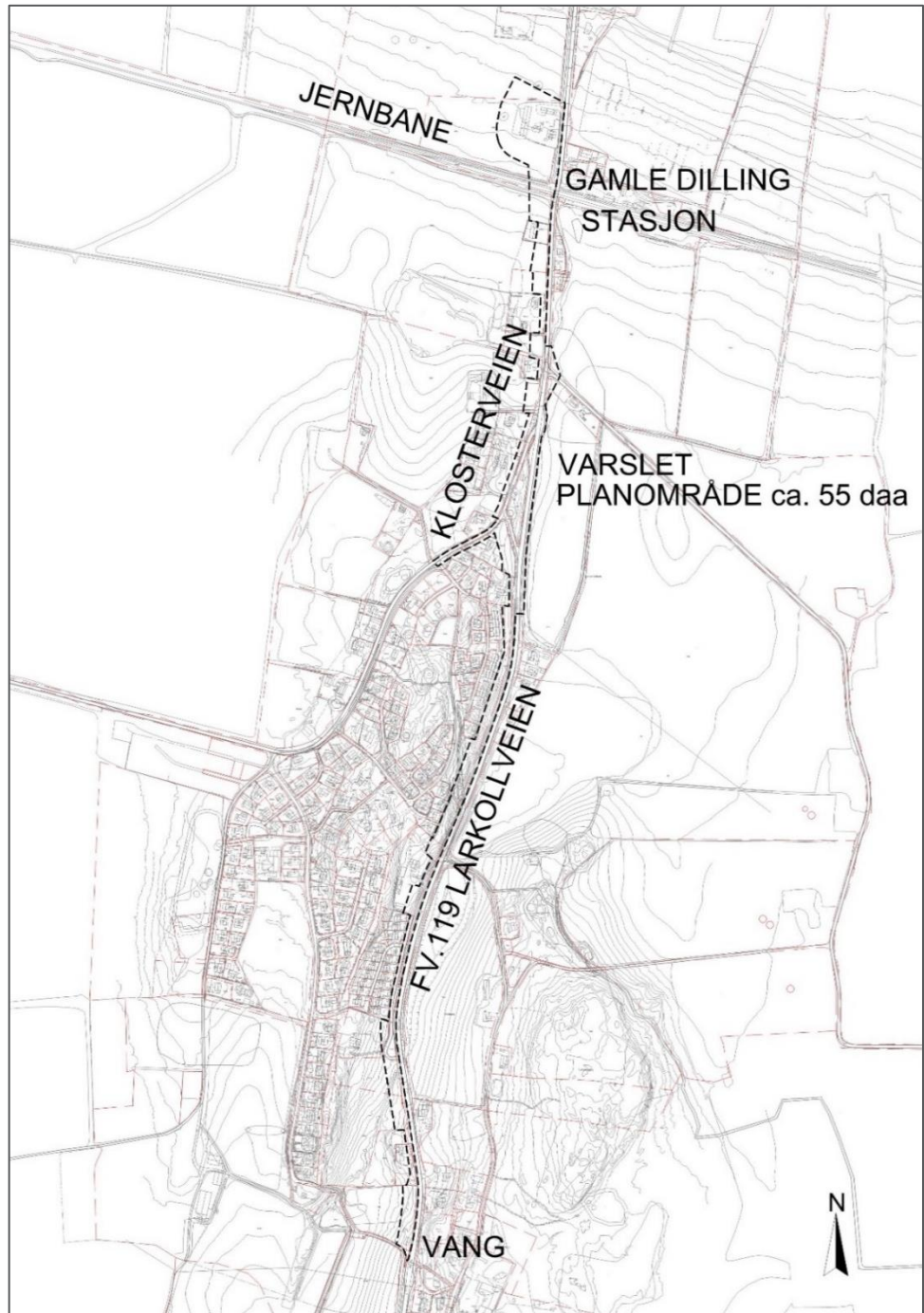
Varsel om oppstart av planarbeid

Oppstart av planarbeidet ble varslet per brev datert 11.01.2019. Arbeidet ble også annonsert i Moss avis og på Rygge kommunes hjemmesider. Frist for innsending av merknader var 11.02.2019.

Det ble varslet en strekning på omtrent 1,8 km, og et planområde med størrelse på omtrent 55 daa. Det ble mottatt 9 merknader og innspill til varsel om oppstart.

Dokumentene som ble sendt ut som varsling av oppstart, er lagt ved som vedlegg 2, og oppsummering av merknader samt de innkomne er lagt ved i vedlegg 3. Det er i løpet av planprosessen, forsøkt å ta hensyn til innkomne merknader så langt det har vært mulig eller hensiktsmessig for målsettingen med planarbeidet.





Figur 1 Illustrasjonen viser kart med området det ble varslet oppstart av planarbeid for den 11.01.2018.

Begrenset varsel om utvidet planområde

Det ble den 25.10.2019 varslet en utvidelse av planområdet. Utvidelsen var på omtrent 12 daa, og gjaldt hovedsakelig jordbrukseieendommen ved Fredheim / Løken, gbnr. 188 /6.

Det ble ikke mottatt merknader til varselet om utvidet planområde. Varslingsdokumenter for utvidet varsling, er lagt ved som vedlegg 4.

Det er gjennomført flere møter med grunneiere i løpet av planprosessen.

Vurdering om krav om konsekvensutredning (KU)

Under oppstartsmøte med Rygge kommune ble det avklart at planen er vurdert til ikke å komme inn under krav til konsekvensutredning (KU) i henhold til Forskrift om konsekvensutredninger (2017). I forbindelse med oppstart av planarbeidet ble det gjort en vurdering av forholdet til forskriften i eget notat, "KU-vurdering for regulering av gang- sykkelveg langs fylkesveg 119 Larkollveien, Dilling -Vang". Notatet er lagt ved planen i vedlegg 5.

I henhold til KU-forskriftens §§ 8 og 10 er planen vurdert til ikke å omfattes av krav om konsekvensutredning (KU) etter forskriften. Dette begrunnes i følgende forhold:

- > Tiltaket ligger i hovedsak innenfor gjeldende reguleringsplaner. Arealutvidelsen gjelder midlertidig anleggsområde som også vil kunne ha nødvendig fleksibilitet til å tilpasse tiltaket til verdifulle kultur- eller naturmiljøer.
- > Det foreligger også til dette planarbeidet en uttalelse fra Fylkeskonservator datert 19. april 2018 som konkluderer med at det ikke vil være behov for arkeologisk registrering i området.
- > Fylkesmannens miljøvernavdeling har i tidligere planarbeid konkludert med at de aksepterer de begrensede inngrep i landskapsvernområdet som gang- og sykkelvegen vil medføre.

4 Planstatus og rammebetingelser

Retningslinjer og planer i det følgende er lagt til grunn for planforslaget.

4.1 Statlige planretningslinjer, rammer og føringer

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

(2018) Hensikten med retningslinjen er at kommunene, fylkeskommunene og staten gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse skal stimulere til, og bidra til å redusere klimagassutslipp, og øke miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen klimatilpasninga av samfunnet.

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. Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikk sikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. 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.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

(1995)

Retningslinjene skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Viktige nasjonale mål for barn og unges oppvekstvilkår er å sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger. Oppvekstmiljøet skal ha de fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som til enhver tid er i samsvar med eksisterende kunnskap om barn og unges behov. Det skal også ivareta det offentlige ansvar for å sikre barn og unge de tilbud og muligheter som samlet kan gi den enkelte utfordringer og en meningsfylt oppvekst uansett bosted, sosial og kulturell bakgrunn.

4.3 Regionale planer

Frem til nye planer er vedtatt i Viken fylkeskommune gjelder de planene som er vedtatt i tidligere fylke. Regionale planer for Østfold er i det følgende beskrevet med ordlyd slik de står.

Fylkesplan for Østfold "Østfold mot 2050", vedtatt 22.08.2018.

Samfunnsdelen definerer mål og strategier for å sikre en bærekraftig utvikling i fylket. Hovedtemaene er klima og miljø, verdiskaping og kompetanse, levekår og folkehelse.

Et mål for fylkesplanen er å sikre barn og unge en trygg oppvekst. Det er en strategi at det skal tas særlige hensyn til barn og unge i arealplanleggingen, og at en gjennom arealplanlegging skal skape økt trivsel og mer fysisk aktivitet.

For tema *Klima og miljø* er hovedmål å ivareta klima, natur, kulturminner og kulturlandskap, samt ta miljøhensyn. Planen har et uttalt delmål om at all transport i Østfold skal være fossilfri innen 2030, der en av strategiene for å nå dette er å "(...) stimulere til overgang fra privatbil til gange, sykkel, el-sykkel og kollektive løsninger" (Fylkesplanen s.19). Av fylkesplanens regionale strategier Mossregionen (kommunene Moss, Våler, Rygge og Råde), fremkommer det at "*Regionen skal prioritere trafikk og miljøtiltak (kollektiv, sykkel, gange, innfartsparkering), som bygger opp under regionens bolig- og senterstruktur*". (Fylkesplanen s. 34).

Det inngår flere temakart i fylkesplanen, som ble utarbeidet som del av fagrapporten Datagrunnlag for Fylkesplanens arealstrategi, av Østfold Fylkeskommune og Fylkesmannen i Østfold i juli 2007. Temakartene dekker temaene friluftsområder, naturvernområder, kulturmiljøer, kulturlandskap, jordressurser og illustrerer regionale og nasjonale interesser og verdier. Kartene skisserer områder med stor regional verdi for temaene. Det er vist utsnitt fra disse temakartene, hentet fra fylkets kartløsning, under beskrivelsen av noen av temaene i kap. 7.1 i denne planbeskrivelsen. I det videre der det henvises til temakartene, er det skrevet *Fylkesplanens temakart (2007)*.

Regional kystsoneplan for Østfold, vedtatt des. 2014.

Planen skal være et hensiktsmessig verktøy for kommunene, og skal utgjøre et grunnlag for felles forvaltning av Østfoldkysten, med felles mål og regionale føringer for en bærekraftig bruk av Østfoldkysten.

Regional transportplan for Østfold mot 2050, vedtatt juni 2018.

Transportplanen tar utgangspunkt i mål og strategier i fylkesplanen "Østfold mot 2050", og gir strategiske retningsvalg for at transportsystemet skal bidra til å nå samfunnsmålene i fylkesplanen. Fylkesplanens mål om at Østfold skal ha et transportsystem som fremmer miljø, kultur og verdiskaping er lagt til grunn for planen. Planen har som mål at det skal være attraktivt for alle å gå, og attraktivt å velge sykkel. Planen har også mål for trafiksikkerhet at Østfold skal ha et transportsystem hvor trafiksikkerhet har høy prioritet, og at antall drepte og hardt skadde i skal reduseres med 1/3 frem mot 2030.

Andre relevante regionale planer er:

- > Regional plan for folkehelse i Østfold 2012- 2015
- > Regional plan for fysisk aktivitet 2018 – 2029 - Østfold i bevegelse
- > Regional plan for kulturminner i Østfold 2010 – 2022
- > Regionalplan kultur 2018- 2029
- > Fylkesdelplan barn og unge, vedtatt 2009

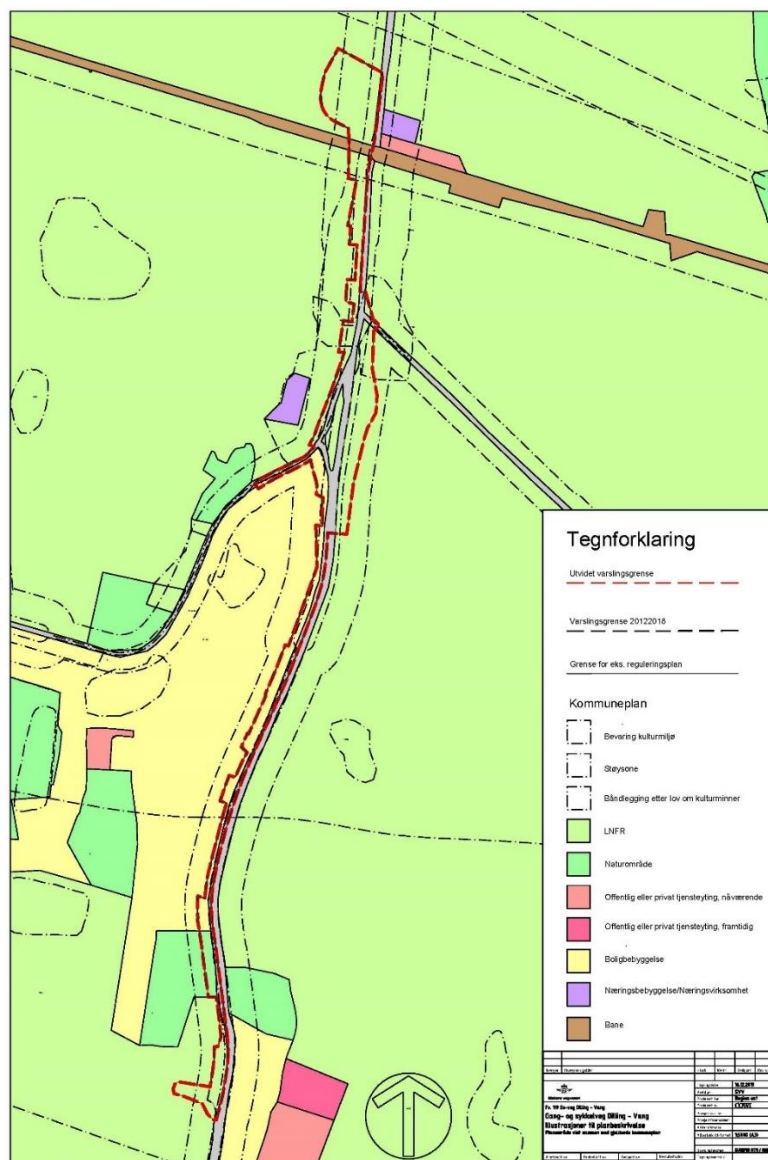
4.4 Kommunale planer

Kommuneplan

Kommuneplanen er det overordnede styringsdokumentet for Moss kommune. Gjeldende arealdeler er vedtatt i bystyret i gamle Moss og kommunestyret i Rygge juni 2011.

Kommuneplanens arealdel (2011-2022), vedtatt i kommunestyret i Rygge 16.06.2011.

Store deler av arealet langs strekningen for planforslaget er avsatt til LNFR (landbruk-, natur- og friluftsmål samt reindrift) med hensynssone bevaring kulturmiljø. Det ligger også en båndleggingssone, «Værne kloster» (H700), etter lov om kulturminner på vestsiden av fylkesveg 119 Larkollveien. Planområdet er vist med gjeldende kommuneplan på fig 3.



Figur 3 Illustrasjonen viser utsnitt fra gjeldende kommuneplan i området.

Kilde: Moss kommune.

Ny kommuneplan for nye Moss kommune, høringsutgave.

Oppstart av arbeidet med ny kommuneplan for nye Moss kommune ble kunngjort i desember 2017. Planprogrammet for kommuneplan til nye Moss kommune ble vedtatt i bystyret i Moss 10. april 2018 og kommunestyret i Rygge 23.mars 2018. Forslag til ny arealdel ble behandlet i Kommunestyret 11.06.2020, og det ble da vedtatt å legge planen ut på ny høring og offentlig ettersyn.

Hovednett for sykkeltrafikk i Moss og Rygge, vedtatt 2019

Gang- og sykkelvegstrekingen Dilling-Vang ligger inne som del av en av flere hovedruter i «Plan for hovednett for sykkeltrafikk i Moss/Rygge» som ble vedtatt av Moss og Rygge kommune i 2019. I denne planen er den kalt «R5-Dillingruta». Strekingen har også tilrettelagt sammenheng med fylkesveg 1064 Klosterveien som i sykkelplanen har navnet «R2-Landskapsruta».

Gjeldende reguleringsplaner

Gang- og sykkelvei Dilling stasjon- Vesteråsveien PlanID M219, vedtatt 4.3.2010.

Planen har satt av areal til gang- og sykkelveg på strekningen fra Dilling til Vesteråsveien. Planen har i tillegg til gang-og sykkelveg, arealformål til kjørevege, annen veggrunn og bevaring kulturminner.

Gang- og sykkelvei langs Larkollveien PlanID M192, vedtatt den 13.12.2007.

Planen har avsatt areal til gang- og sykkelveg langs Larkollveien fra Vestråsveien til Vang. I tillegg til gang- og sykkelveg, har planen arealformålene kjørevege, kombinert gang- og sykkelveg, og annen veggrunn.

Planforslaget vil erstatte plan M219 og plan M192.

Områdesreguleringsplan Østfoldbanen VL, Sandbukta-Moss-Såstad, delstrekning: Moss grense – Såstad PlanID M258, vedtatt 2016.

Planen legger til rette for ny Østfoldbane og har på bakkenivå arealformålene bebyggelse og anlegg, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, grønnstruktur og landbruks- natur- og friluftsfomål samt reindrift.

Varslet planavgrensning inkluderte deler av områdereguleringsplanen. I planforslaget er planavgrensningen tilpasset områdeplanen, slik at denne ikke blir berørt av planforslaget.

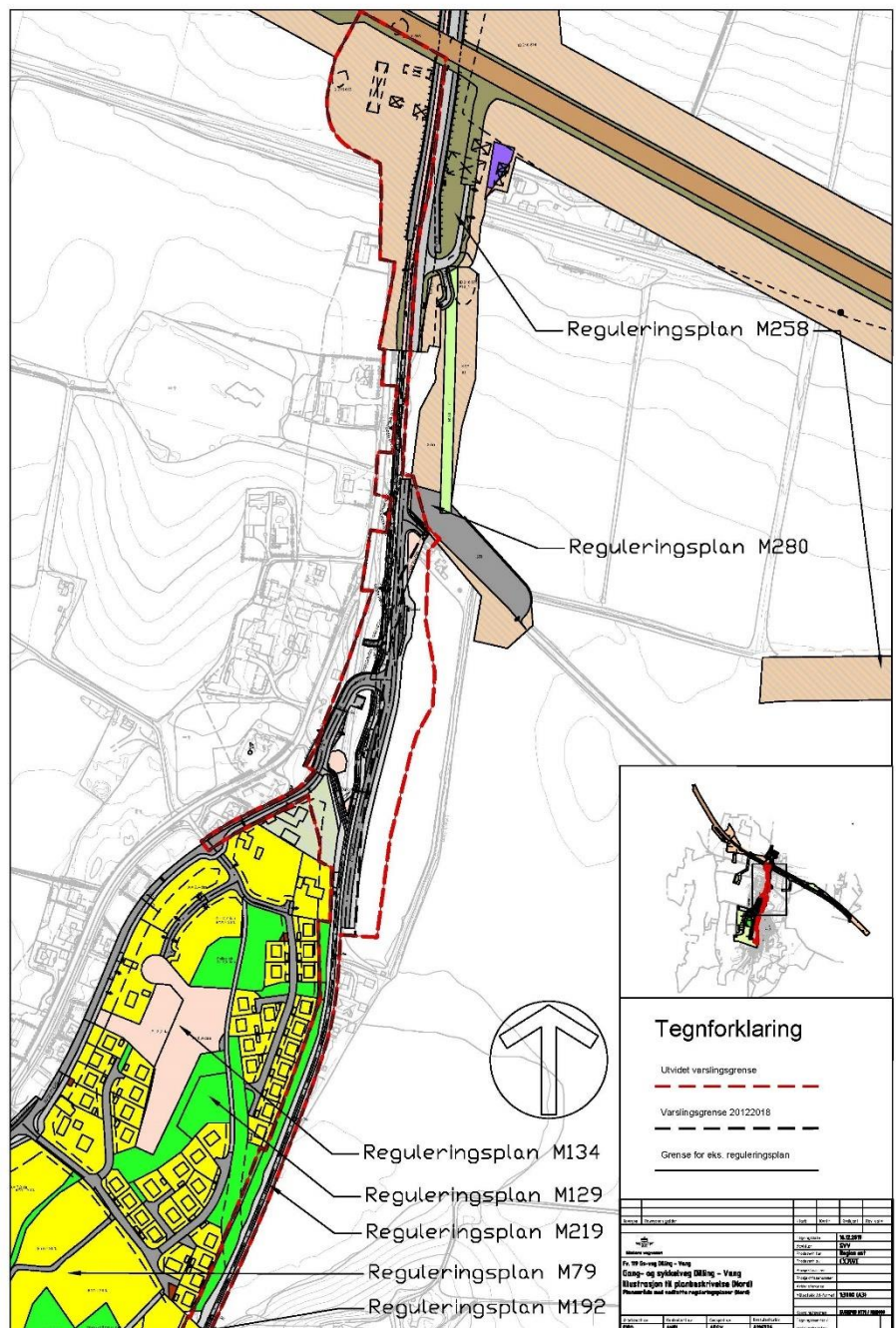
Reguleringsplaner i tilknytning til planområdet

Langs strekingen som skal reguleres er det flere gjeldende reguleringsplaner som har avsatt områder til boligbebyggelse, med tilhørende arealformål.

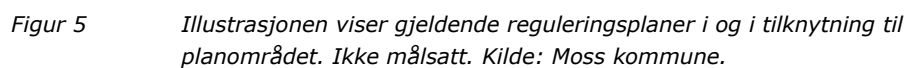
Gjeldende reguleringsplaner er:

- > Smedhusåsen II PlanID M134, vedtatt 21.11.1996.
- > Del av Smedhusåsen II PlanID M129, vedtatt 25.09.2001.
- > Bebyggelseplan felt B16-17 "Smedhusåsen PlanID M185 vedtatt 30.05.2006
- > Smedhusåsen PlanID M79, vedtatt 21.11.1996.

Gjeldende reguleringsplaner og denne planens varslede planområde, er vist på de to følgende kart, i figur 4 og 5.



Figur 4 Illustrasjonen viser gjeldende reguleringsplaner i og i tilknytning til planområdet. Ikke målsatt. Kilde: Moss kommune.



Figur 5

5 Dagens situasjon

Beliggenhet og arealbruk



Figur 6 Planområdets beliggenhet. Kilde: Finn kart.

Planområdet ligger i Moss kommune (tidligere Rygge kommune) og omfatter strekningen langs fylkesveg 119 mellom Dilling og Vang. Området har noe spredt bebyggelse, og stedvis boligbebyggelse i boligfelt på vestsiden av fylkesveg 119 Larkollveien. Sør i planområdet ligger barneskolen Vang. Strekningen er preget av det åpne kulturlandskapet i drift til jordbruksformål. Området har generelt stor forekomst av kulturminner, og innenfor planområdet er det en gravhaug og en hulveg som er automatisk fredede kulturminner. Ferdselsåren Pilegrimsleden krysser planområdet.



Figur 7 Jordbrukslandskapet gir området en åpen og langstrakt karakter. Foto: COWI AS, nov. 2019.

Dagens veg og trafiksikkerhet

Det har vært økt utbygging av boligområder ved Smedhusåsen og Fuglevik de senere årene, som har gitt økt trafikkmengde langs Larkollveien fra Dilling til Klosterveien, og langs Klosterveien. I 2018 hadde Larkollveien en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 5644 (kilde Nasjonal vegdatabank).

Dagens veg i planområdet er ikke rettelagt for myke trafikanter. Vegen har smale vegskuldre, og er ikke egnet for å romme både kjørende og gående. Å ferdes til fots langs strekningen vil kunne oppleves som farlig. Det eksisterende krysset mellom Klosterveien og Larkollveien er uoversiktlig. Fremkommelighet og trafiksikkerhet er redusert langs strekningen.

For fagspesifikke tema er dagens situasjon beskrevet i kapittel 7.



Figur 8 Overgangsfelt sør i planområdet, ved Vang skole. Til venstre i bildet er eiketreet som er bevart i planforslaget. Foto: COWI AS, nov. 2019.

6 Beskrivelse av planforslaget

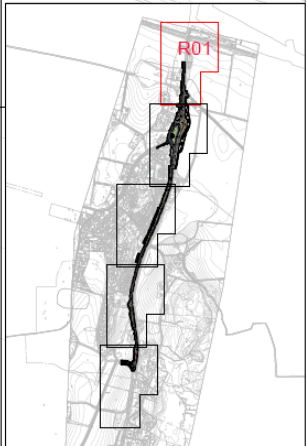
6.1 Planlagt arealbruk

Reguleringsformålene framgår av tabellen under.

Reguleringsformål	Feltkode	Areal
Nr. 1 Bebyggelse og anlegg		1,2 daa
Boligbebyggelse – 1110	B	0,5 daa
Bolig/forretning – 1801	BKB	0,7 daa
Nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		31,8 daa
Kjøreveg – 2011	SKV	5,3 daa
Fortau - 2012	SF	0,6 daa
Gang- og sykkelveg – 2015	SGS	5,4 daa
Annen veggrunn – grøntareal - 2019	SVG	20,0 daa
Annen veggrunn – tekniske anlegg -2019	SVT	0,3 daa
Kollektivholdeplass/plattform - 2025	SH	0,2 daa
Nr. 3 Grønnstruktur		2,3 daa
Friområde – 3040	GF – GF2	2,3 daa
Nr. 5 Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift		1,9 daa
LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag - 5001	L	1,6 daa
Vern av kulturmiljø eller kulturminne – 5600	LKM	0,3 daa
§ 12–6 Hensynssoner		45,5 daa
Frisikt	H140	0,2 daa

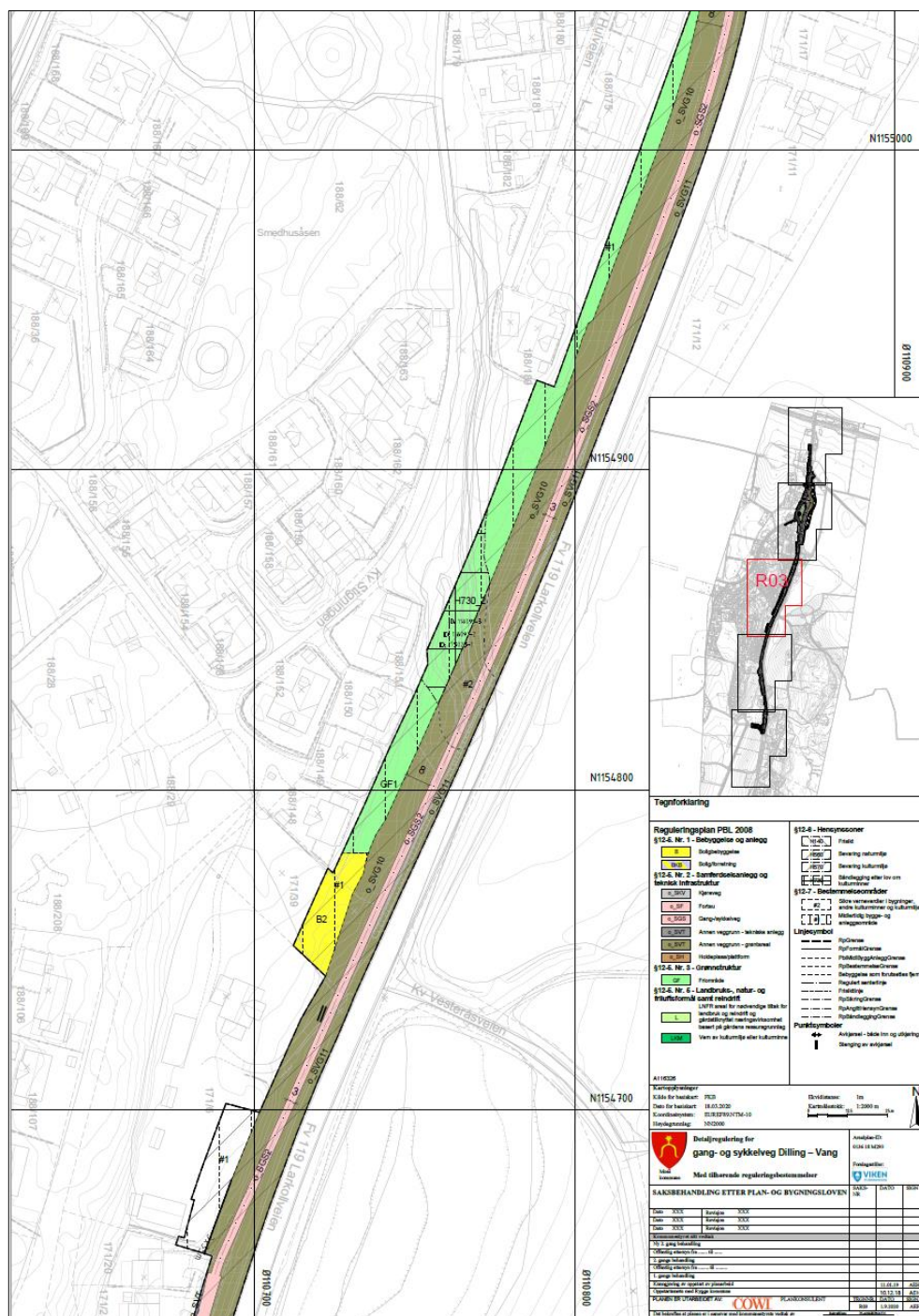
Bevaring av kulturmiljø	H570	44,0 daa
Bevaring av naturmiljø	H560	0,7 daa
Båndlegging etter lov om kulturminner	H730	0,8 daa
§ 12-7 Bestemmelsesområder		10,9 daa
Midlertidig bygge- og anleggsområde	#1	10,3 daa
Sikre verneverdier i bygninger, andre kulturminner og kulturmiljøer	#2	0,6 daa
SUM planområde		37,1 daa

Plankartene er vist i figur 9 – 13.



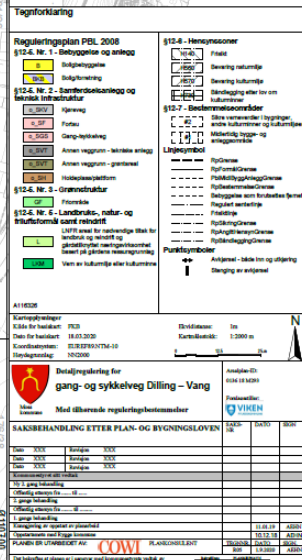
Figur 9 Illustrasjonen viser reguleringsplankart 1/5. Ikke i målestokk.





Figur 11 Illustrasjonen viser reguleringsplankart 3/5. Ikke i målestokk.





Figur 13 Illustrasjonen viser reguleringsplankart 3/5. Ikke i målestokk.

6.3 Beskrivelse av planforslaget

6.3.1 Generell beskrivelse

Løsning for myke trafikanter

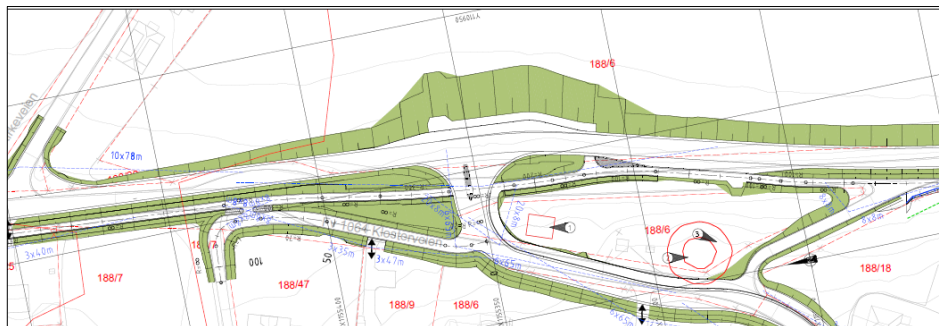
Planforslaget legger til rette for myke trafikanter og trygg skoleveg, med sammenhengende gang- og sykkelveg langs fylkesveg 119 Larkollveien på strekningen Dilling – Vang skole. En strekning på 230 meter av den eksisterende vegen ved Smedhuslia (fra profil 1170 til 1400), som ligger vest for fylkesveg 119 vil utgjøre gang- og sykkelveg slik vegen er bygget i dag. Denne strekningen er dermed planlagt bredere enn gang- og sykkelvegen ellers i planområdet. Strekningen vil bli skiltet som gang- og sykkelveg med underskilt "Kjøring til eiendommene tillatt".

Gang- og sykkelvegen er utformet med gode stigningsforhold ut ifra det eksisterende terrenget, med så store horisontal- og vertikalkurver som mulig. Dagens fortau på vestsiden av Klosterveien ved Gullfunnet / Smedhusåsen er planlagt forlenget langs fylkesveg 1064 Klosterveien og til Larkollveien, slik at det tilrettelegges for myke trafikanter til planlagte bussholdeplasser langs fylkesveg 119 Larkollveien. Den søndre av dagens to armer av kjørevegen, er planlagt som ny gang- og sykkelveg fra fortauet langs fylkesveg 1064 Klosterveien og til den langsgående gang- og sykkelvegen langs Larkollveien. Gang- og sykkelvegen utgjør en snarveg til gang- og sykkelveg som er planlagt langsmed fylkesveg 119. Den delen av gang- og sykkelvegen som utgjør snarvegen, reguleres slik vegen er i dag, og vil dermed tilpasses og brukes slik den er.

Nytt kryss

Planen legger til rette for utbedring av de to kryssene fylkesveg 119 Larkollveien x fylkesveg 1066 Kirkeveien, og fylkesveg 119 Larkollveien x fylkesveg 1064 Klosterveien. Nytt kryss fylkesveg 119 Larkollveien x fylkesveg 1064 Klosterveien blir etablert som T-kryss.

Fylkesvegen vil bli utbedret i området rundt nytt kryss. Fylkesveg 119 legges omtrent 13 meter lenger øst enn midtlinjen på dagens fylkesveg, og har en breddeutvidelse for passeringslomme for å lette avviklingen av trafikken i T-krysset. Ved T-krysset etableres bussholdeplasser med lehus for begge kjøreretninger. Holdeplass er også passeringslomme. Fotovergang er planlagt sør for Klosterveien.



Figur 14 Illustrasjonen viser utdrag fra O-tegningene med foreslått nytt T-kryss fylkesveg 119 Larkollveien x fylkesveg 1064 Klosterveien. Illustrasjon: COWI.

Frisikt

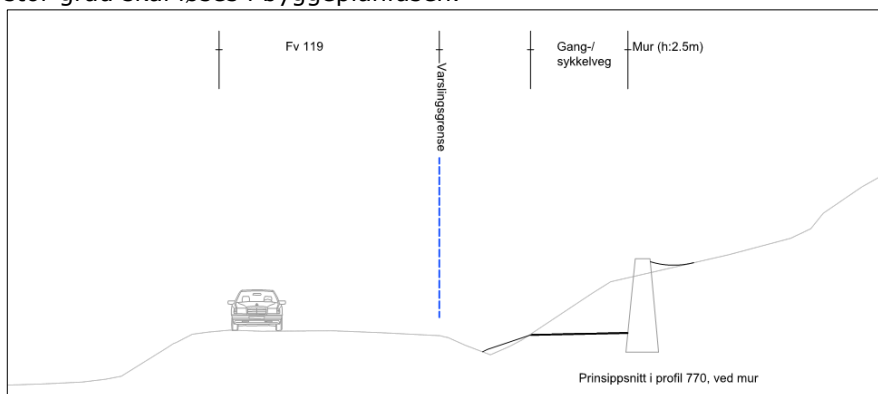
Krav til frisikt er ivarettatt i planforslaget. I planforslaget er de fleste frisiktsonene innenfor vegformålet og er derfor ikke regulert med hensynssone. Det er kun siktlinjene som er vist. Det er imidlertid to mindre hensynssoner for frisikt utenfor vegformål som er regulert med hensynssone H140_1 og H140_2.

Omlegging og sanering av avkjørsler

Avkjørsler er lagt om, og det er i planen sikret adkomst til eiendommene i planområdet. Planen legger opp til stenging av enkelte eksisterende avkjørsler. De tre eiendommene Larkollveien 85 (gbnr. 188/20), Stigningen 27 (gbnr. 171/6 og 171/39) og Klosterveien 1 (gbnr. 188/9) vil få endrede avkjørselsforhold. Planens bestemmelser sikrer at avkjørsler ikke kan stenges før ny avkjørsel er opparbeidet. Det er planlagt at flere av de eksisterende eiendommene langs fylkesveg 119 Larkollveien får avkjørsel fra fylkesvegen og over den nye gang- og sykkelvegen til eiendommene. Det er tilpasset tilkomst for renovasjonsbil ved eiendom gbnr. 188/47.

Terrengtilpasning

Det er utarbeidet landskapstegninger (O-tegninger) og veganlegget er tilpasset omkringliggende terreng. O-tegningene gir føringer for opparbeiding av veganleggets sidearealer, og premisser for tilbakeføring av noe av arealet som vil bli benyttet som midlertidig bygge- og anleggsområde. Der private eiendommer ligger tett på planlagt tiltak, er det foreslått mur mot private hus og hager for få et minst mulig arealbeslag. Det legges opp til at terrengtilpasning i stor grad skal løses i byggeplanfasen.



Figur 15 Illustrasjonen viser prinsippsnitt for opparbeiding av mur mot private hus og hager. Kilde: COWI AS.

Anleggsgjennomføring

Det legges opp til etappevis utbygging av gang- og sykkelvegen. Fylkesveg 119 Larkollveien vil bli tidvis stengt med lysregulering.

Planen sikrer areal som kan benyttes som midlertidig bygge- og anleggsområder. Det er krav om at områder som benyttes til bygge- og anleggsområder, istandsettes, senest et halvt år etter at anlegget er ferdigstilt. Størrelsen på arealet er varierende, og er tilpasset topografiske forhold langs veganlegget og de eksisterende veger og bebyggelse i planområdet. Omfanget av midlertidig bygge- og anleggsområder er gitt for å sikre plass til etablering av nødvendig terrengtilpasning i bratt terreng rundt vegen. Alle arealer som er regulert til samferdselsformål kan benyttes til riggplass og bygge- og anleggsområde i forbindelse med utbygging av prosjektet.

6.3.2 Teknisk beskrivelse

Tiltaket er dimensjonert etter Statens vegvesens håndbøker.

Gang og sykkelveg

Ny gang - og sykkelveg etableres med asfaltert bredde på 2,5 m, og med grusskulder på 0,25 meter på hver side i henhold til Statens vegvesens håndbok N100. Unntaket er Hasleveien, der gang- og sykkelveg er lagt med asfaltert bredde på 2 meter. Det er planlagt en 3 meter åpen grøft mellom gang- og sykkelveg og kjøreveg. Det er planlagt oppført gatelys langs hele strekningen, samt rekkverk langs gang- og sykkelvegen der topografien tilsier det.

Gang- og sykkelvegen er prosjektert med bredde og stigningsforhold gitt i håndbøkernes anbefalinger. Det er unntak ved Haslevegen, og opp mot Larkollveiens gangfelt ved Vang skole, der gang- og sykkelvegen er forholdsvis bratt, med stigning på 15%.

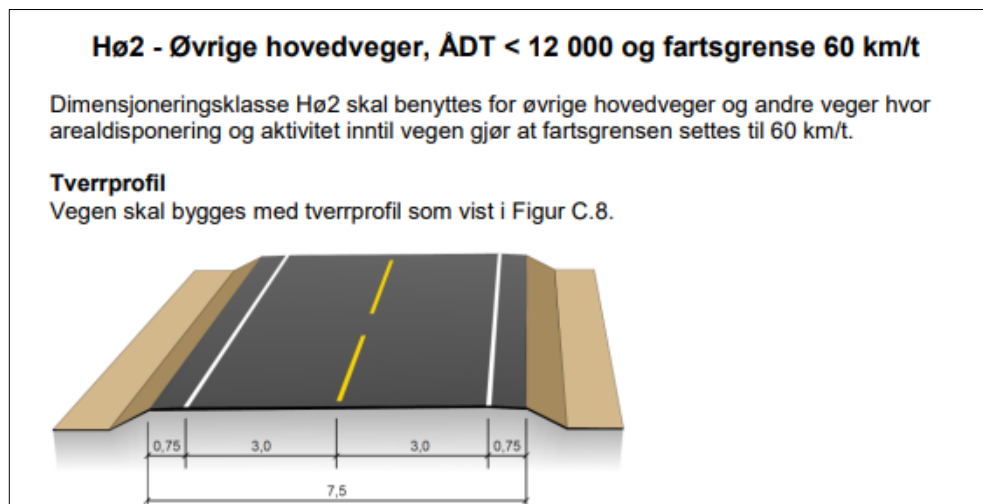
Fortau

Fortau skal etableres med 3 meter asfaltert bredde.

Veg

Kjøreveg, fylkesveg 119 Larkollveien, dimensjoneres etter trafikkgruppe C i henhold til Statens vegvesens håndbok N200 og klasse Hø2 i henhold til Statens vegvesens håndbok N100. For denne dimensjoneringsklassen er tverrprofilen på bredde 7,5 meter og inneholder 0,75 meter asfaltert skulder på hver side.

Deler av strekningen har også rekkverk i henhold til Statens vegvesens håndbok N101. Der vegen ligger med fyllingsutslag, er fyllingene lagt med helning 1:3 for å unngå behov for rekkverk. Skiltet hastighet vil bli som i dag, med 60 km/t langs Larkollveien og 50 km/t i Klosterveien, og siktlinjer er dimensjonert etter fartsgrensene. Hø2 har tverrprofil som vist i figuren under.



Figur 16 Illustrasjonen viser tverrprofil for Hø2. Kilde: Statens vegvesens håndbok N101.

Andre tekniske forutsetninger

Strømforsyning

Det er planlagt etablering av tennskap for strøm.

Vegbelysning

Det vil bli etablert vegbelysning langs strekningen.

Drenering og overvann

Veger, fortau samt gang- og sykkelveger bygges med fall slik at overvann ledes mot sluk og grøfter. Bestemmelsene sikrer at overvann fra planområdet skal håndteres lokalt med fordrøyning og/eller føring til terreng, og at tekniske tegninger for overvann skal foreligge som grunnlag for dimensjonering og detaljprosjektering. Disse skal legges fram for kommunen for teknisk gjennomgang. I planen er det også foreslått en løsning med overvannsledning til Løkenbekken. Der overvannsledning planlegges lagt utenfor plangrensen, vil forholdet løses med privatrettslige avtale. Det har vært dialog mellom Viken fylkeskommune og BaneNor for å samordne håndteringen av overvann i forbindelse med BaneNors reguleringsplan for dobbeltspor i området ved Dilling Stasjon. Dialogen vil bli videreført i byggeplanfasen, og drenering og overvann vil prosjekteres videre i byggeplanfasen.

6.4 Forholdet til omgivelsene

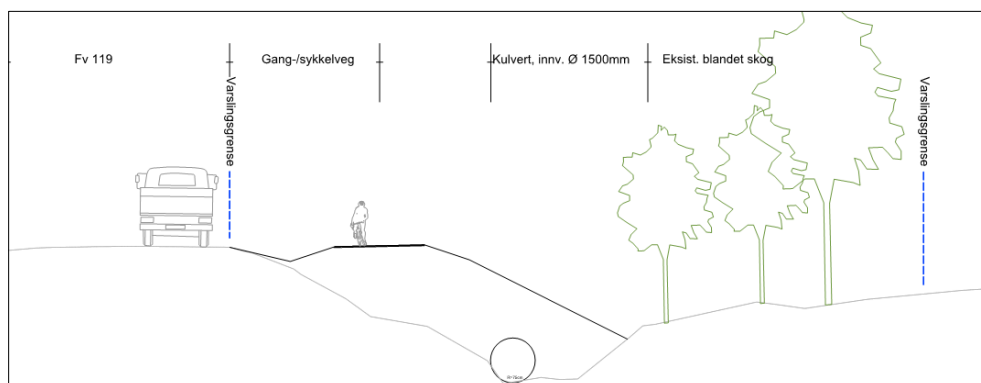
Det er gjort tilpasninger i planen for å ivareta miljø og landskap. Veganlegget er tilpasset for å ivareta naturmangfold med stor verdi i planområdet. Eksisterende kulturminner innenfor planområdet er også hensyntatt i planen.

Det er utarbeidet en Ytre Miljø (YM-plan) som er dekkende for prosjektet. Reguleringsplanen setter krav om at YM-planen skal legges til grunn for anleggsgjennomføringen av tiltaket. YM-planen er forankret i Statens Vegvesens håndbok R760. YM-planen beskriver miljømålene, miljøkrav og tiltak, og gir føringer for hvilke tiltak som skal gjelde for å minimere negative virkninger ved

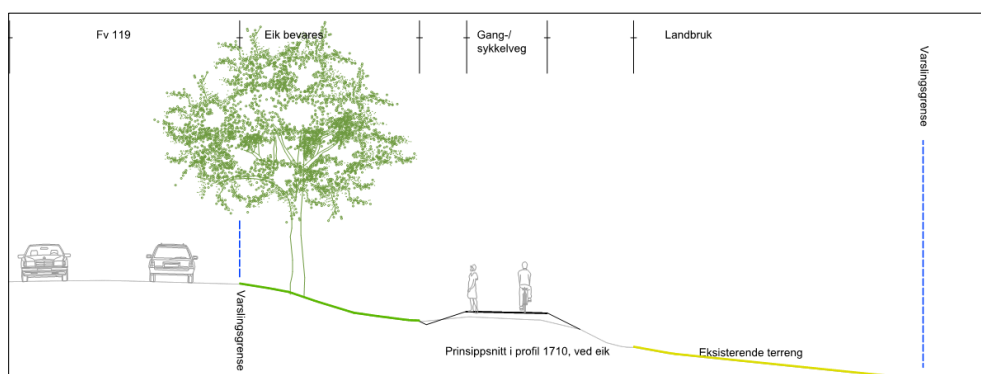
anleggsgjennomføring, for flere miljømomenter. Generelle forhold som forurensning, herunder støy, klima og avfallshåndtering er håndtert i planen. YM-planen for seg følgende kjente utfordringer i planområdet:

- > Gravhaugen ved krysset fylkesveg 119 og fylkesveg 314 og andre kulturminner i planområdet.
- > Eiketre som søkes bevart lengst sør i området ved Vang.
- > Evjeåa (også kalt Vangsbekken) som krever spesiell varsom håndtering i drifts og anleggsfasen.
- > Klimavernskog og revegetering av denne.

I løpet av planprosessen er det gjort befaringer av fagpersoner for naturmangfold og utarbeidet anbefalte tiltak som gir en god ivaretagelse av Evjeåa i driftsfasen og i anleggsperioden. Tiltakene er innarbeidet i YM-planen.



Figur 17 Illustrasjonen viser prinsippssnitt for opparbeiding sideareal ved Evjeåa. Sett mot syd. Kilde: COWI AS.



Figur 18 Illustrasjonen viser prinsippssnitt for bevaring av eksisterende eik i området. Sett mot syd. Kilde: COWI AS.

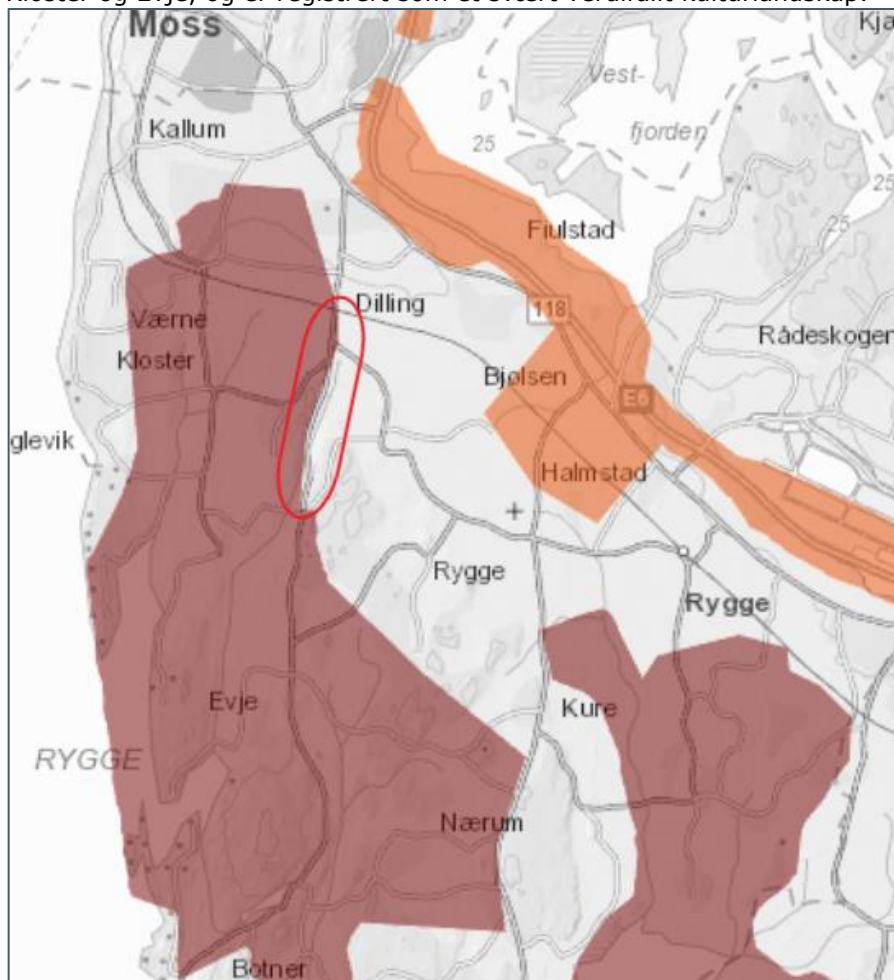
7 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

7.1 Virkninger for miljø og landskap

7.1.1 Landskap

Dagens situasjon

Området har et kulturlandskap som ansees som viktig i regional sammenheng, og det har vært gjenstand for omfattende feltundersøkelser allerede i forbindelse med Nordisk ministerråds miljørapport fra 1987. Planområdet går inn i deler av Værne kloster landskapsvernområde. Arealet på vestsiden av Larkollveien er vist som verdifulle kulturlandskap på Fylkesplanens temakart (2007). Det sammenhengende området inkluderer områdene rundt Værne Kloster og Evje, og er registrert som et svært verdifullt kulturlandskap.



Figur 19 Fylkesplanens temakart (2007). De mørke feltene viser viktige kulturlandskap. Rød strek viser plassering av planområdet. Kilde: Viken fylkeskommune.

Landskapet langs strekningen som skal reguleres har et landlig preg med en stedlig estetikk gitt av jordbrukslandskapets kulturlandskap med gjentagende skjøtsel av jordbruksområdene. Enkelte større løvtrær gir særpreg til omgivelsene. Terrenget i planområdet er forholdsvis flatt, og fremstår i hovedsak som åpent mot øst, langs den største delen av strekningen. Den eksisterende fylkesvegen er plassert langs et høydedrag som går fra nord mot sør, og ligger på ei fylling mot kulturlandskapet. Ved Smedhusåsen er det en ås med skrint jordsmonn og en del berg/fjell.

Virkninger

I planprosessen er det lagt vekt på å få til en god tilpasning av tiltaket til omgivelsene og overgangen til det nære terrenget. Det er utarbeidet landskapstegninger, med fokus på god opparbeiding av anleggets sidearealer. Det er lagt opp til at det stedvis må prosjekteres nærmere løsninger for tilpasning til eksisterende terreng i byggeplanfasen. Dette gjelder der tiltaket krysser Evjeåa, samt tilrettelegging fra gang- og sykkelveg til Hulvegen, som del av Pilegrimsleden som krysser planområdet.

Bygging av gang- og sykkelvegen vil medføre etablering av murer, fjellskjæringer og løsmassefyllinger. Det planlagte tiltaket vil dermed medføre endring av det eksisterende terrenget langs hele strekningen. Det åpne kulturlandskapet gir vidt utsyn, og i disse områdene vil tiltaket bli mest eksponert. I de åpne områdene vil disse inngrepene/nye landskapselementer fremstå som fremmede den første tiden, og avbøtende tiltak bør vurderes for å dempe inntrykkene av løsmassefyllinger, murer og fjellskjæringer. Spesielt vil endringen av terrenget være synlig ved det nye krysset, da fylkesvegen med tilhørende busslomme er planlagt på fylling øst for dagens fylkesveg, ut mot det åpne landbruksarealet på eiendommen gbnr. 188/6.

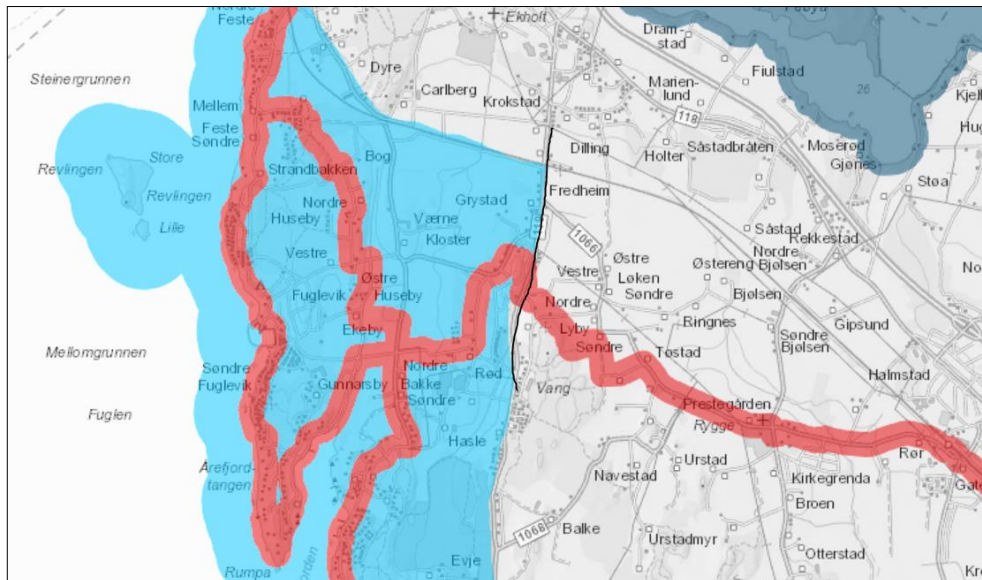
Tiltaket følger eksisterende fylkesveg, og er vurdert til å ikke vesentlig påvirke landskapsrommet. Tiltaket er derfor vurdert til å ikke endre det vernede landskapets særpreg eller karakter vesentlig. Der tiltaket berører landskapsvernområdet, må det søkes om tillatelse.

7.1.2 Nærmiljø og friluftsliv

Forhold som angår nærmiljøet, slik som tilrettelegging for myke trafikanter og forhold for skoleveg, er beskrevet under trafikkforhold 7.2.3 og Barn og unges interesser 7.2.3.

Dagens situasjon

Området vest for planområdet ligger i et større sammenhengende område, Østfoldkysten, som er svært viktig for friluftsliv i regional sammenheng. Området fremgår av Fylkesplanens temakart (2007) og er vist med blå farge i illustrasjonen under. Pilegrimsleden er en regional viktig turforbindelse, som går gjennom Østfold fra Elgåfossen langs svenskegrensen i Halden til Akershus og Eidsvoll. Pilegrimsleden sin verdi som kulturminne er beskrevet i kapittel 7.1.5 om kulturminner. Pilegrimsleden krysser planområdet (vist med rød strek).



Figur 20 Illustrasjonen er utsnitt fra Fylkesplanens temakart (2007), friluftsliv. Blå farge markerer området som er svært viktig for friluftsliv, og rød strek markerer sti (Pilegrimsleden). Kilde: Viken fylkeskommune.

Strekningen for planforslaget går gjennom et landlig terreng med flere markerte turruter, målpunkt og løyper. Vest for Larkollveien er det populære turområder mot strandsonen generelt, og Årefjorden og Fuglevik spesielt, og målpunktene Værne Kloster og Telemarkslund naturreservat nås via Kosterveien og Østre Årefjordsvei. Vest for strekningen ligger turområder i Lybyskogen og Tøstadskogen rett øst for Vang skole, og videre turmål i området rundt Balke og Rygge kirke. Det lokale vegnettet og Larkollveien er mye brukt til sykkel, og strekningen for planforslaget inngår i den populære sykkelruta Larkollen rundt.

Virkninger

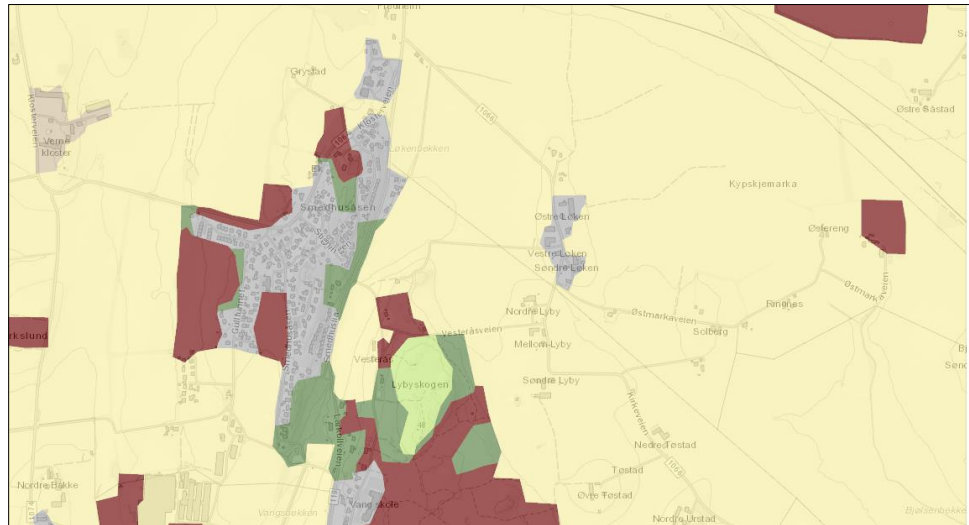
Tiltaket vil ivareta ferdselsforbindelsen Pilegrimsleden, og vil medføre en tilpasning av dagens pilegrimsled til det nye veganlegget. Dette skal detaljeres i byggeplanfasen. Pilegrimsleden skal opprettholdes for ferdsel på tvers av anleggsområdet i hele anleggsperioden. Prosjektets YM-plan gir føringer om at det under anleggsarbeidet skal sikres god fremkommelighet og skilting av midlertidig led.

Planen bidrar til økte kvaliteter langs strekningen, og vil ha svært positive virkninger for temaet nærmiljø og friluftsliv.

7.1.3 Naturressurser

Dagens situasjon

Det er flere sammenhengende områder med dyrka mark langs strekningen. Temakartet fra fylkesplanen angir hovedtrekkene for naturressursene i området, der dyrka mark er angitt med lys gul farge, jf kartutsnittet under. Dyrkbar mark er vist med rødbrun farge.



Figur 21 Illustrasjonen viser utdrag fra Fylkesplanens temakart, naturressurser (2007). Gul farge viser dyrka mark, og mørk rød farge viser dyrkbar jord. Kilde: Viken fylkeskommune.

Virkninger

Det er gjort tiltak for å begrense tiltaket på dyrkbar mark. Ved Fredheim og Vesterås er plangrensen lagt i kant med dagens veglinje for å unngå omdisponering og midlertidig påvirkning av jordbruksland. Ved Løken er det på vestsiden av dagens fylkesveg planlagt utvidelse av vegtiltaket på mark som dyrkes i dag. Planlagt ny kryssløsning fylkesveg 119 Larkollveien x fylkesveg 1064 Klosterveien fører til omdisponeringen av jordbruksareal ved Løken.

Lengst sør i planområdet fører planforslaget til noe omdisponering av jordbruksarealer ved Hasle. For å ivareta naturtype huleik i området, er gang- og sykkelvegen lagt øst for det eksisterende eiketreet, og gir dermed noe beslag av mark ved tilslutningen til eksisterende gang- og sykkelveg.

Samlet fører tiltaket til omdisponering av omtrent 5,87 daa dyrka mark. Eiendommer og arealbeslag fremgår av tabellen under:

gbnr 188/17	0,27 daa
gbnr 188/5	0,31 daa
gbnr 188/7	0,26 daa
gbnr 188/6	4,98 daa
gbnr 181/37	0,04 daa

Av prosjektets YM-plan fremkommer det hvilke føringer som skal gjennomføres for at tiltaket gir minst mulig arealtap av dyrket mark, og færrest ulemper for landbruksdriften.

7.1.4 Naturmangfold

Temaet er utarbeidet i egen rapport, "Ny gang- og sykkelveg langs fylkesveg 119, Dilling – Vang, fagnotat naturmangfold", COWI, utgitt 6.5.2020. Funn med verdi for temaet har vært styrende for planarbeidet og tilpasning av veglinjen og anlegget. Verdifullt naturmangfold er beskrevet i rapporten, blant annet er Evjeåa en stor verdi for naturmangfoldet i planområdet, og samtidig sårbar for påvirkning. I rapporten er det gitt en rekke anbefalinger og tiltak for å ivareta naturmangfold. Disse anbefalingene er innarbeidet i YM-planen.

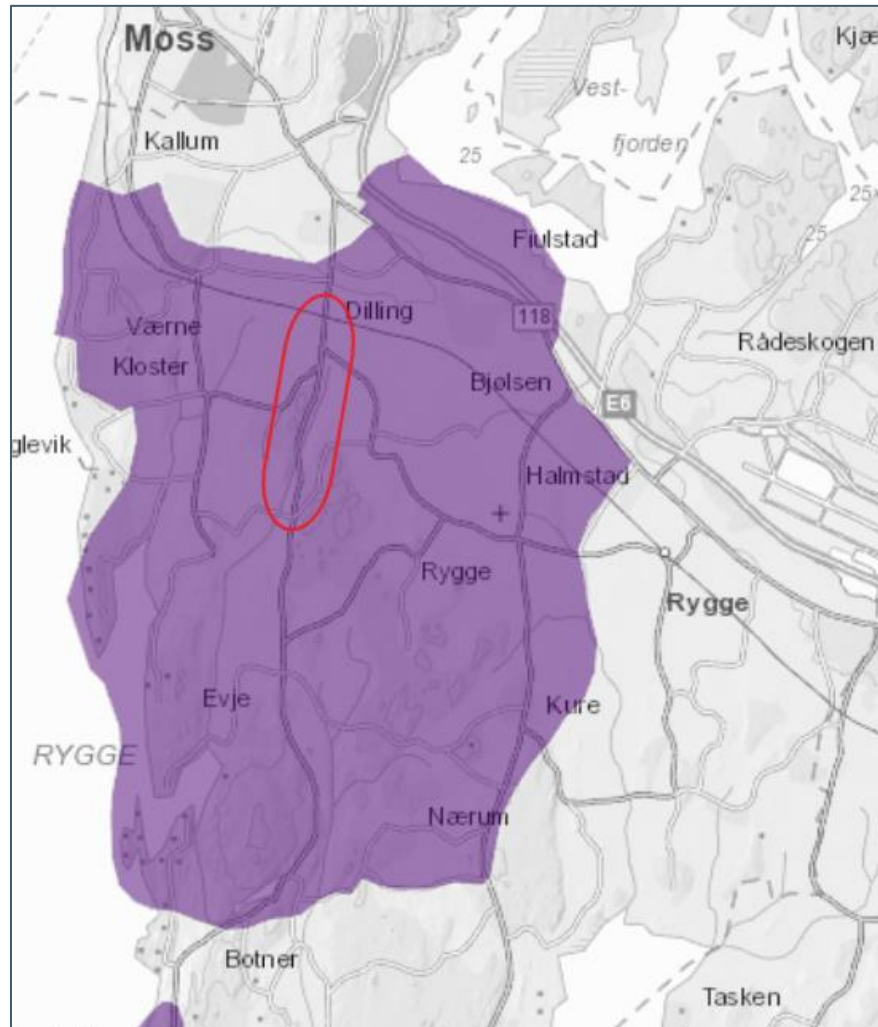
Rapporten for naturmangfold redegjør for tiltaket i forhold til kravene i kapittel II §§ 8-12 i Naturmangfoldloven. Prosjektet er vurdert til å ikke være i strid med forvaltningsmålene for naturtyper, økosystemer og arter så langt forutsetninger og anbefalinger for anleggsfase opprettholdes.

Det har i planprosessen vært dialog med kommunen for å ivareta eksisterende trær og vegetasjon i klimavernskogen vist i gjeldende kommuneplan. Det er i planforslaget krav om revegetering dersom området vil bli brukt til anleggsbelte. Dette gjelder området GF1 og GF2 i planforslaget, som planen legger opp til at kan benyttes til midlertidig bygge- og anleggsbelte.

7.1.5 Kulturarv / Kulturminner og kulturmiljø

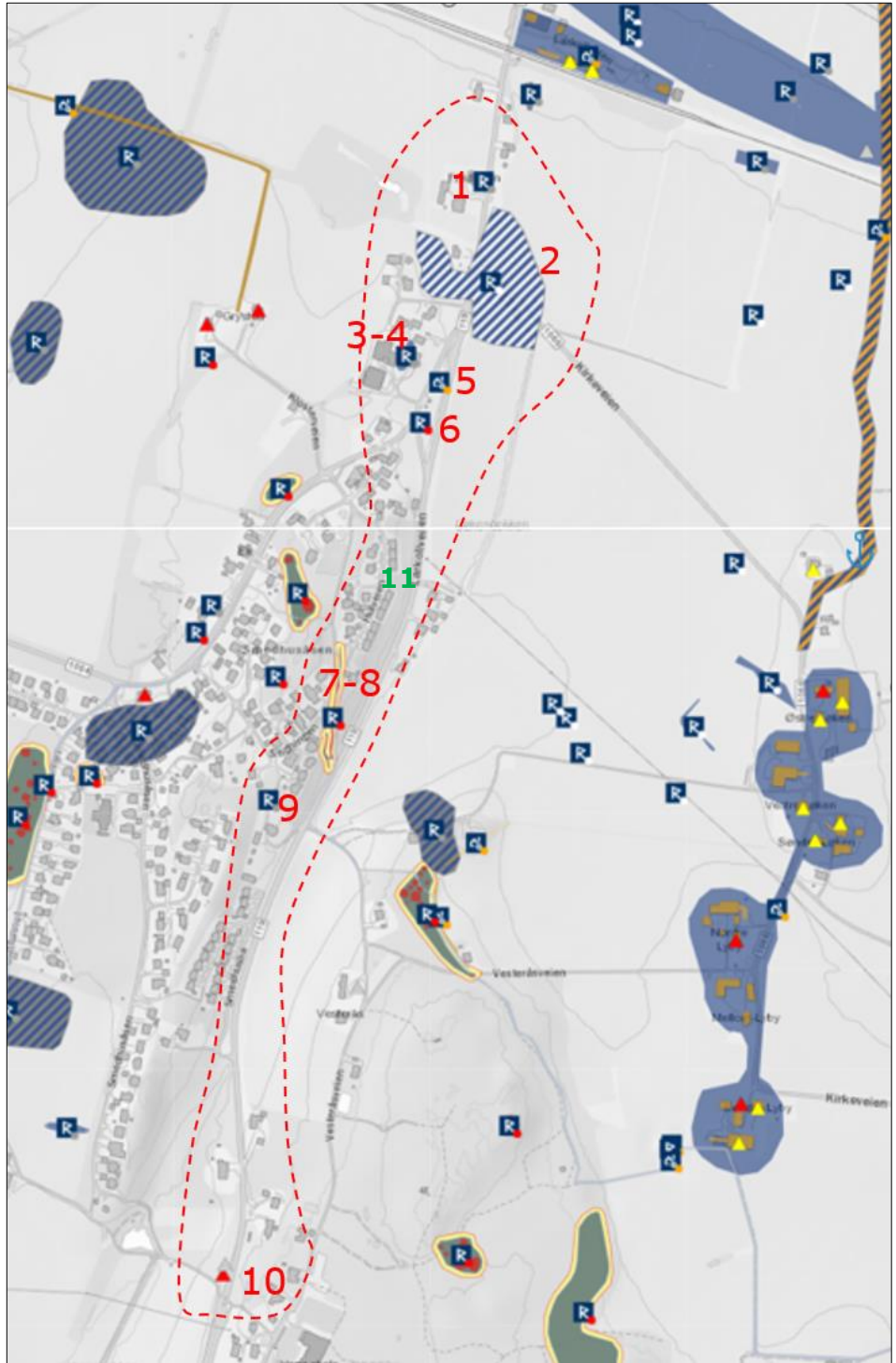
Dagens situasjon

Strekningen for planforslaget inngår i et større sammenhengende kulturmiljø, og er et landskap med et bredt spenn av kulturminner. Store deler av landskapet er vernet som landskapsvernområde fra 2013. Området er utvalgt som et kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse av Riksantikvaren (KULA). Planområdet ligger i et kulturlandskap som bærer preg av det frodige herregårdslandskapet og lang kontinuitet i bosetting og jordbruksdrift. Innenfor planområdet er det flere kjente arkeologiske funn. Det er i det følgende beskrevet arkeologiske kulturminner innenfor, og i umiddelbar nærhet til planområdet.



Figur 22

Illustrasjonen viser utdrag fra Fylkesplanens temakart kulturmiljøer, der strekningen for planforslaget inngår i en stor sammenhengende sone for kulturmiljø. Strekningen Dilling – Vang er markert med rød sirkel.
Kilde: Viken fylkeskommune.



Figur 23 Oversikt over kulturminner registrert i Askeladden, 08.11.2019. Rød stiplet linje viser planområdet og planens influensområde. Nr 11. viser en nyregistrering utført 2020, og er en hulveg.

Tabellen under viser en samlet oversikt over kjente registrerte kulturminner, automatisk fredete og nyere tids:

Kulturminne ID	Datering	Informasjon	Vernetype
KULA	Nyere tids kulturminne	Området er utvalgt som et kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse av Riksantikvaren	Ikke fredet
1) 136864-1	Arkeologiske kulturminner Før-romersk tid, 60 BC – 5 AD	Ildsted, bosetnings- og aktivitetsområde	Automatisk fredet, men fjernet
2) Grystad 118089-1	Yngre stenalder	Løsfunn. Arkeologisk kulturminne, funnet i 2008.	Automatisk fredet
Grystad 3) 28964-1 4) 28964-2	Jernalder	To gravhauger. På området er det oppført en trevarefabrikk og haugene er helt rasert.	Automatisk fredet
5) 247751-0	Nyere tids	Hønsehus.	Vedtatt revet i gjeldende reguleringsplan.
6) 38958-1	Jernalder	Gravminne, rundhaug, steinblandet og med noe berg i dagen.	Automatisk fredet
7) 118091-2 og 3	Hulveg fra bronsealder-jernalder	Funn av automatisk fredete kulturminner i skogsterreng. I området er det registrert en hulveg.	Automatisk fredet
8) 175025-1	Pilegrimsleden i Østfold		Arkeologisk minne, men ikke fredet
Smedhusåsen 9) 38944-1	Yngre stenalder	Løsfunn av flintøkt	Automatisk fredet, arkeologisk kulturminne
10) 0136-0203-016	1800-tallet	Rødt SEFRÅK-bygg, Eldre hus "Lia"-	Nyere tids kulturminne
11) 267628	Hulveg, uviss alder	Hulveg, registrert av fylkeskonservator 2020	Automatisk fredet

Arkeologiske kulturminner

Innenfor og i umiddelbar nærhet til planområdet er det registrert ni arkeologiske kulturminner. To av disse er løsfunn dokumentert som fjernet, to gravhauger ved Grystad som fremstår rasert, to hulveger, en pilegrimsled samt en rundhaug. Innenfor planområdet finnes ni arkeologiske kulturminner, nr. 1, 2, 3, 4 6, 7 (2 stk.), 9 og 11, jf. tabellen over.

Hulveg

Hulveger er gamle ferdselsveier som er karakteristiske ved sine nedsunkne U-former i terrenget. Formen er et resultat av erosjon som har oppstått etter lang tids ferdsel av folk og hester. Hulveger er vanskelig å tidfeste, da de ofte er brukt over et langt tidsspenn. Hulvegene innenfor planområdet har retning Ø-V, er bred og dyp og kan følges helt ned til Larkollveien. Den ene hulvegen ligger rett ØNØ for gravfelt ID 38959. Hulvegen er automatisk fredet. Området er i dag utbygd, og trolig er det meste av hulvegen fjernet. I tillegg ble det vinteren 2020 registrert en annen hulveg. Denne ligger mellom Hulveien og Larkollveien, ved eiendom gbnr 188/175. Hulvegen ble registrert vinteren 2020.



Figur 24 Hulvegen utgjør en klar form i landskapet. Hulvegen utgjør en del av Pilegrimsleden gjennom planområdet, sett mot Larkollveien i øst. Foto: COWI AS, nov. 2019.

Pilegrimsleden

Pilegrimsleden krysser planområdet. Pilegrimer på veg til Nidaros var et vanlig innslag i middelalderen. Dagens Pilegrimsled er bygd på ideen om en sti til Nidaros, basert på gamle vegfar og stier de gamle pilegrimene fulgte på sin vei nordover. Hovedledene i Norge går i to strekk mellom Oslo og Trondheim, men også i Østfold finnes det rester av ferdselsvegene som pilegrimene benyttet. Vest for Larkollveien sammenfaller pilegrimsleden et strekke av hulvegen.



Figur 25 Pilegrimsleden følger i dag Larkollveien et lite stykke, før den er ført videre mot vest. I dag er det skiltet til vest, der det går et smalt og bratt tråkk opp mot den eksisterende hulvegen. Foto: COWI AS, nov. 2019.

Nyere tids kulturminner

Innenfor og i umiddelbar nærhet til planområdet er det registrert to bevaringsverdige bygninger, den eldre stua "Lia", og et hønsehus.

1 Den eldre stua har SEFRAK- nummer 0136-0203-016, og ligger i krysset ved Larkollveien og avkjørselen til Smedhusåsen. Bygningen er ubeboelig og fremstår som dårlig vedlikeholdt. Stua er SEFRAK-registrert og oppført før 1849. Rød trekant er høyest bevaringsverdig i SEFRAK-registreringen. Ifølge SEFRAK-registreringen i 1990, var bygningen ikke i bruk den gang heller. Eldre fotografier viser at det tidligere også stod en låve på eiendommen, nord for bygningen. Deler av grunnmuren til denne står fortsatt, og man kan se spor etter kjørevegen frem til låven. Tvers over Lia står det et steingjerde.



Figur 26 Øverst: Fotografier av bygningen fra 1990. Kilde: SEFRAK-registeret.
Nederst: Lia, COWI AS, nov. 2019.



Figur 27 Grunnmur/ stenmur rett nord for Lia. Foto: COWI AS, nov. 2019.

2 Hønehuset ligger på en liten eiendomsteig i krysset mellom Larkollveien og Klosterveien, nord i planområdet, og er en rødmalt enetasjes bygning med saltak. Ifølge Askeladden er bygningen "gammel". Bygningen er forutsatt revet i gjeldene reguleringsplan med PlanID M219, og dette er videreført i dette planforslaget.



Figur 28 Hønsehuset sett fra sør, beliggende mellom Larkollveien i øst og nordre del av Klosterveien. Foto: COWI AS, nov. 2019.

Eldre fotografier fra 1955 viser at hønsehuset tidligere lå i et mer helhetlig bygningsmiljø og det kan med rimelighet antas at det tilhørte gården tvers over gata. Området bar den gang preg av å være et helhetlig jordbruksareal.



Figur 29 Flyfoto fra 1955. Kilde: Finn.no

Samlet vurderes området til å ha stor verdi.

Av innspillet sendt ved varsel om oppstart, sendt fra Østfold fylkeskommune (ØFK), fremkommer det at flere av de kjente arkeologiske funn innenfor planområdet ble registrert i forbindelse med registreringer for tidligere planarbeid, og at ØFK ikke ser behov for ny arkeologisk registrering av området. ØFK har i desember 2019 foretatt en kontrollregistrering av beliggenheten til gravhaugen (38958-1) som ligger i planområdet, og planen er utarbeidet ut fra data mottatt etter denne kontrollmålingen. Det har også vært dialog med

fylkeskonservatoren underveis i planprosessen, og bestemmelser er skrevet i samråd med fylkeskonservatoren.

Virkninger

Gravhaugen (ID: 38958-1) er sikret som automatisk fredet kulturminne i plankart gjennom båndleggingssone H730_1. Tilbakeføring av asfalt på eksisterende veg til grønt på noe av haugens utstrekning, slik det fremkommer av planens landskapstegninger, vil måtte søkes om. Søknadsprosessen vil bli håndtert av ØFK.

Pilegrimsleden vil gå på ny gang- og sykkelveg i strekningen den i dag går langs Larkollveien. Planforslaget sikrer at tilkomst til hulvegen skal opparbeides fra ny gang- og sykkelveg langs Larkollveien. Pilegrimsleden går parallelt med hulvegen (ID: 118091-2 og 3), rett vest for dagens fylkesveg og planlagt ny gang- og sykkelveg. I planforslaget ligger både leden og hulveg i hensynssone med båndlegging etter lov om kulturminner (H730_2), der det er planlagt midlertidig bygge- og anleggsbelte. De deler av hulvegene (ID: 118091-2 og 3, og ID: 267628) som er planlagt til samferdselsanlegg, er regulert til bestemmelsesområde #2, og kan frigis dersom det er i konflikt med planforslaget.

Kulturminnefeltet i nord, bosetningsområdet Grystad (ID136864-1) vil bli noe berørt av planforslaget, men det er etter dialog med Fylkeskonservator avklart av lokaliteten ikke bør hensyntas.

Selv om planen hensyntar kulturminner i planområdet, vil det SEFRAK-registrerte huset "Lia", samt deler av hulvegene som ligger innenfor planområdet trolig ikke bli bevart.

7.2 Andre tema

7.2.1 Forhold til overordnede planer og føringer

Ny reguleringsplan er i tråd med overordnede planer. Ny reguleringsplan vil samle tidligere vedtatte reguleringsplaners mål om sammenhengende tilrettelegging for gang- og sykkelveg langs strekningen. Det er planlagt mindre formålsbredde på gang- og sykkelvegen enn i tidligere vedtatte planer for gang- og sykkelvegen samt enn i tilstøtende planer.

7.2.2 Forurensning

Støy

Det er støyfølsom bebyggelse, boligbebyggelse, langs strekningen som skal utbygges. Støy er beskrevet i egen rapport, "Detaljreguleringsplan fylkesveg 119 G/S-vei Dilling – Vang, støyvurdering", COWI 6.5.2020.

Støy i driftsfasen

Planen vil ikke gi vesentlige endringer i eksisterende støyforhold. Tiltaket er vurdert til ikke å medføre vesentlige endringer av dagens støyforhold. Det er gjort støyberegninger av det planlagte tiltaket som konkluderer med en økning på støy på mindre enn 3 db, og det er dermed vurdert at tiltaket ikke utløser krav om avbøtende støytiltak.

Støy i anleggsfasen

Området vil få økt støybelastning i anleggsfasen. Bygging av ny gs-veg kan medføre aktiviteter som spunting, tipping av masser, graving av stein og sprengning av fjell. Planens bestemmelser har fastsatt grenseverdier for støy utendørs i anleggsperioden. Utendørs støy skal ikke overskride følgende grenseverdier:

Bygningstype	Bolig	skole	Bolig	skole	Bolig	skole
Anleggsperiode	0-6 uker		7- uker - 6 mnd		Mer en 6 mnd	
Støykrav på dagtid (LpAeq12h 07-19)	65	60 i bruks- tid	68	63 i bruks- tid	70	65 i bruks- tid
Støykrav på kveld (LpAeq4h 19-23) eller søn-/helligdag (LpAeq16h 07-23)	60		63		65	
Støykrav på natt (LpAeq8h 23-07)	45		45		45	

For arbeidsoperasjoner hvor det ikke er mulig å overholde grenseverdiene, skal det gjennomføres avbøtende tiltak. Konkrete tiltak skal spesifiseres i YM-plan, og følges opp i anleggsfasen.

Luftforurensning

Tiltaket vurderes til ikke å gi en økning i ÅDT, og vil ikke medføre større endringer i luftforurensning i driftsfasen. Føringer for håndtering av luftforurensning i forbindelse med anleggsgjennomføring er håndtert i prosjektets YM-plan, og det legges opp til at anbefaling gitt i retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520/2012 skal følges.

Jord- og vannforurensning

YM-planen gir føringer for tiltak mot forurensning av jord og vann i anleggsfasen. Potensiale for negativ påvirkning i anleggsfasen på Evjeåa er stor.

YM-planen presiserer at det under anleggsarbeidet er viktig å sikre at bekken ikke blir forurenset av partikler og avrenning, og at elvens kvalitet bør overvåkes. Planen setter krav om at det før anleggsstart må utarbeides/identifiseres tiltak som ivaretar bekkens tilstand gjennom anleggsperioden.

7.2.3 Trafikkforhold

Dagens fylkesveg 119 Larkollveien er ikke tilrettelagt for myke trafikanter, og vegskuldrene er så smale at fylkesvegen ikke er egnet for sykkel og gange ved samtidig biltrafikk på vegen. Fartsgrensen langs fylkesveg 119 Larkollveien er 60 km/t fra Dilling og 50 km/t fra litt nord for Vang skole. Det går buss langs strekningen i dag, og det er busslommer langs fylkesvegen.



Figur 30 Fylkesveg 119 Larkollveien er i dag uten tilrettelegging for myke trafikanter, med minimalt skulderareal til gående og syklende. Foto: COWI AS, nov. 2019.

Kryss

Kryssene fylkesveg 119 Larkolleveien x fylkesveg 332 Kirkeveien og fylkesveg 119 Larkollveien x fylkesveg 314 Klosterveien er i dag uoversiktlige.



Figur 31 Bildene viser eksisterende kryss fylkesveg 119 Larkollveien x fylkesveg 314 Klosterveien. Til høyre er den nordre armen av Klostervegen, bilde et tatt fra Klostervegen i retning nord. Til venstre er den søndre armen av Klostervegen, bilde tatt fra Klosterveien i retning sør-øst. Foto: COWI AS, nov. 2019.

Det er gjennomført trafikkteellinger, og utarbeidet et fagnotat med vurdering av T-kryss under arbeidet med planen. Vurderingen gjelder T- kryss for fylkesveg 119 Larkolleveien x fylkesveg 332 Kirkeveien og fylkesveg 119 Larkollveien x fylkesveg 314 Klosterveien.

Fra NVDB foreligger det følgende ÅDT-tall:

- > ÅDT 5644 for fylkesveg 119 Larkollveien nord for T-kryssene
- > ÅDT 3354 for fylkesveg 119 Larkollveien sør for T-kryssene
- > ÅDT 1014 for fylkesveg 332 Kirkeveien øst for T-krysset med Larkollveien
- > ÅDT 2070 for fylkesveg 314 Klosterveien vest for T-krysset med Larkollveien.

Ved nytt T-kryss fylkesveg 119 Larkollveien x fylkesveg 314 Klosterveien, er det stedvis breddeutvidelse av fylkesveg 119 Larkollveien. Dette har gitt en mindre forflytning av Larkolleveien i en begrenset strekning ved ny kryssløsning. Prognoseåret har vært lagt til grunn for dimensjonering av veg, i henhold til vegnormalen. For plankryss og avkjørsler er prognoseåret satt til 2030, 10 år etter forventet åpningsår 2020. Samlet vektet trafikkvekst er på ca. 12,5 % fram til 2030. For detaljer rundt prognoser og dimensjonering, vises det til notatet "Trafikkvurdering".

Tiltaket vil føre til et mer oversiktlig kryss, og økt fremkommelighet for alle trafikantgrupper langs strekningen.

7.2.4 Trafikksikkerhet

Gjennomføring av tiltaket gir en vesentlig forbedring av trafikksikkerheten langs strekningen.

Boligfeltene langs fylkesvegen blir knyttet sammen med ny gang- og sykkelveg. Utbedring av kysset vil også gi bedre trafikkforhold og økt trafikksikkerhet.

I anleggsfasen bør det sikres trafikksikker ferdsel for myke trafikanter, spesielt slik at strekningen kan brukes som skoleveg i anleggsfasen.

Avbøtende tiltak

Det bør foreligge en generell risikovurdering av trafikksikkerheten under anleggsarbeidet, og da spesielt på myke trafikanter som benytter seg av den eksisterende bilveien, særskilt de som benytter den som skoleveg.

7.2.5 Barn og unges interesser

Tilrettelegging for myke trafikanter gagnar barn og unge. Barn og unge ferdes alene til fots eller på sykkel, og tiltaket legger til rette for økt framkommelighet med vesentlig forbedret trafikksikkerhet for myke trafikanter i området. Sikker skoleveg gir mulighet for barn og unge og ta seg til skolen og fritidsaktiviteter uten av å være avhengig av å bli kjørt i bil, større fleksibilitet.

Planforslaget vil med tilrettelegging for myke trafikanter i egen trase gi en vesentlig økning også i opplevd trygghetsfølelse. Tiltaket gir svært positive virkninger for barn og unge.

7.2.6 Universell tilgjengelighet

Utforming av anlegg skal tilfredsstillende gjeldende lover og forskrifter sine krav til universell utforming. Dette er også sikret i planens bestemmelser.

7.2.7 Grunnforhold Geoteknikk

Det er foretatt både undersøkelser og vurderinger av geotekniske forhold undervegs i planprosessen. Statens vegvesen har gjennomført geotekniske undersøkelser for dette prosjektet, som er redegjort for i egen rapport, "Geoteknisk datarapport fylkesveg 119 Gs-veg Dilling- Vang, B11501-GEOT_1", 23.3.2020. Geotekniske vurderinger fremgår i egen rapport, "FV119 GS-veg Dilling-Vang geoteknisk vurderingsrapport, reguleringsplan", COWI 2020. Rapporten presenterer både vurderinger av de geotekniske grunnundersøkelsene som Statens vegvesen utførte i mars 2020, samt geoteknisk vurdering av forhold som områdestabilitet, gjennomførbarhet og setningsvurdering.

Rapportens anbefalinger for prosjekteringsforutsetninger er lagt til grunn for reguleringsplanen og vil også ligge til grunn for den videre detaljeringen av veganlegget i byggeplanfasen. Det skal i byggeplanfasen vurderes av geotekniker om det er krav for ytterligere geotekniske undersøkelser.

7.2.8 Samfunn og folkehelse

Tiltaket legger til rette for transport som er gunstig for klima og miljø, og i planen er det innarbeidet hensyn for å ivareta natur, kulturminner og kulturlandskap, og hensyn til miljø under anleggsfasen. Tiltaket er i tråd med målsettingen i fylkesplanen om at all transport i Østfold skal være fossilfri innen 2030, der en av strategiene for å nå dette er å "(...) stimulere til overgang fra privatbil til gange, sykkel, el-sykkel og kollektive løsninger" (Fylkesplanen s.19)

Samtidig er det heldig, ut fra et folkehelseperspektiv, å tilrettelegge for sykkel og gange. Tiltaket kan slik sett stimulere til at flere vil gå eller sykle til og fra jobb og til skole, men også i fritiden.

7.2.9 ROS

Det er gjennomført en risiko og sårbarhetsanalyse i henhold til bestemmelsene i [plan- og bygningsloven § 4-3](#). Analyse bygger metodisk beskrevet i veileder "Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging" (DSB 2017). ROS-analysen omfatter i hovedsak følgende forhold:

- > Risiko- og sårbarhetsforhold som er vesentlig for å ivareta samfunnssikkerhet.
- > Forhold i omkringliggende områder som kan få konsekvenser for planområdet.
- > Endringer i risiko- og sårbarhetsforhold som følge av planlagt utbygging.
- > Risiko- og sårbarhetsforhold i kombinasjon, herunder vurdering av endrede konsekvenser når det legges på klimapåslag for relevante naturforhold.
- > Mulige konsekvenser av utbyggingen for omkringliggende områder.
- > Vurderinger av om kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig for å vurdere risiko og sårbarhet, eller om ROS-analysen må følges opp gjennom nærmere kartlegginger.

13 av de 14 analyserte hendelsene er vurdert til akseptabel risiko. En hendelse, masseras/leirskred/kvikkleire, er satt til liten risiko. Denne risikoen er vurdert i geoteknisk vurdering. Gjennomgangen av risikofaktorene viser at planen generelt sett ikke er risikopreget. Hendelser med restrisiko er knyttet til grunnforhold.

I forhold til ROS-analysens hovedfokus, er området godt egnet for det foreslåtte tiltaket i planforslaget.

7.3 Kostnader (Anslag) og tidsplan for gjennomføring

Byggestart er planlagt høst 2021, og anslag er planlagt gjennomført medio juni 2020.

7.4 Avveining av virkninger og anbefaling

Hovedmålsettingen for prosjektet er å etablere et tilbud til gående og syklende langs fylkesveg 119 fra Dilling til Vang skole. Bakgrunnen for dette er å skape mulighet for trygg ferdsel for myke trafikanter slik at flere velger å sykle og gå fremfor å bruke bilen i nærmiljøet. Prosjektet fører til økt framkommelighet, og har vesentlige positive virkninger for samfunnet. Tiltaket gir trygg skoleveg og vil gagne barn og unges interesser.

Planforslaget er utformet slik at hensyn til landskap og miljø vil bli hensyntatt i driftsfasen og anleggsfasen. Prosjektet vil føre til økt trafiksikkerhet for myke trafikanter og øvrig trafikk og anbefales gjennomført.

8 Vedlegg

Vedlegg 1: Referat fra oppstartsmøte

Vedlegg 2: Varslingsdokumenter oppstart

Vedlegg 3: Oppsummering innkomne merknader og mottatte merknader

Vedlegg 4: Varslingsdokumenter ved utvidet varslings

Vedlegg 5: KU-vurdering for regulering av Dilling

9 Referanser

Lov om planlegging og byggesaksbehandling (PBL)

<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/>

Statens vegvesen

<https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker>

Viken fylkeskommune:

<https://viken.no/>

<https://viken.maps.arcgis.com/apps/webappviewer>

Fylkesplanens temakart (2007).

<https://ostfoldfk.maps.arcgis.com>

Moss kommune:

<https://www.moss.kommune.no/>

BaneNor

<https://www.banenor.no/contentassets/9eac907f17454cbb9dacff4abf2df461/m258-planbestemmelser.pdf>