



Høringsutgave



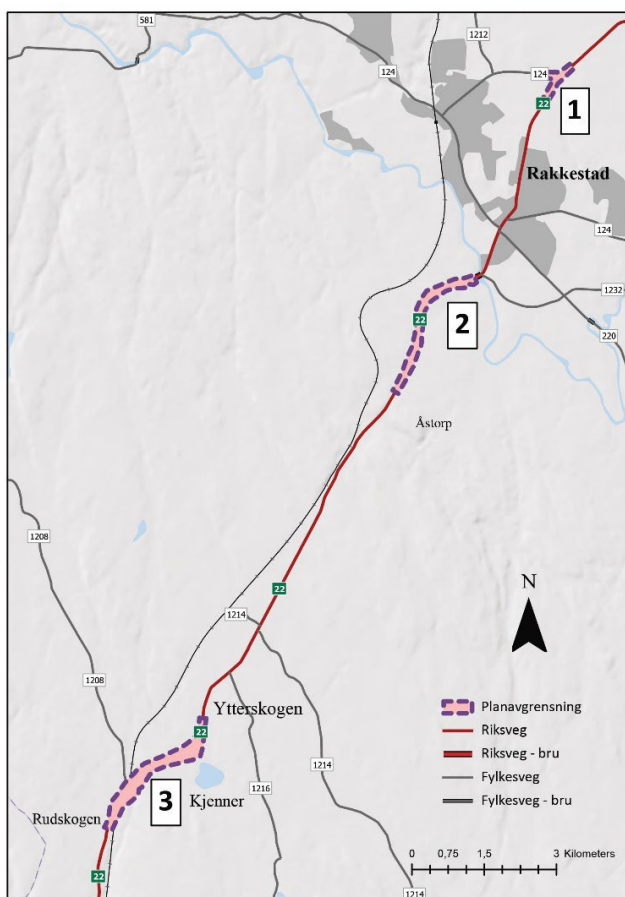
Merknadsrapport

Rv. 22 Lundkrysset og Rv. 22 Åstorp-Rakkestad



1 Innledning

Dette dokumentet omfatter merknadsbehandlingen etter varsel om oppstart for de tre reguleringsplanene på rv. 22 gjennom Rakkestad kommune, Lundkrysset, Åstorp–Rakkestad og Kjenner, inkl. Ruds bru. I tillegg er merknadene for varsel om utvidet planområdet for Lundkrysset, datert 13.06.2024, inkludert.



De tre strekningene er utredet og regulert i tre separate reguleringsplaner, men planoppstart ble varslet felles for alle tre. Som følge av dette, og at mange av innspillene ikke nødvendigvis bare handler om en av de tre strekningene, er det besluttet å gjennomføre felles merknadsbehandling for de tre planene.

Etter oppstart har imidlertid delstrekning 3 blitt utsatt noe i forhold til 1 og 2, da det er en mer kompleks strekning, både med tanke på grunnforhold og bru over jernbanen.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert i Rakkestad avis 18. september 2023. Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging ble sendt til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte.

Det er kommet inn til sammen 17 innspill, hvorav 5 fra myndigheter, 1 fra organisasjoner og 7 fra privatpersoner. Tabellen under viser en oversikt over innspillene.

Det følgende er en oppsummering av merknader som er kommet inn. Merknadene er ikke gjengitt ord for ord, men essensen er ivaretatt. Alle innspill i sin helhet legges også ved planforslagene.

| Navn/Instans | Dato | Gjelder følgende delstrekning | | |
|--|------------|-------------------------------|------------------|----------------------|
| | | Lundkrysset | Åstorp–Rakkestad | Kjenner/ Ruds bro |
| Offentlige instanser | | | | |
| Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) | 29.09.2023 | x | x | x |
| Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) | 29.09.2023 | x | x | x |
| Statsforvalteren i Oslo og Viken | 11.10.2023 | x | x | x |
| BaneNOR | 11.10.2023 | | | x |
| Viken fylkeskommune | 13.10.2023 | x | x | x |
| Organisasjoner | | | | |
| Rakkestad og Degernes bondelag | 15.10.2023 | x | x | x |
| Privatpersoner | | | | |
| Una Trageton | 05.10.2023 | | | x |
| Marit og Bernt Granaas | 11.10.2023 | x | | |
| Anders Knutsen | 13.10.2023 | | x | |
| Arthur Knutsen | 13.10.2023 | | x | |
| Roman Mitwicki og Marta Radwanska | 15.10.2023 | x | | |
| Arild Aaserud | 21.10.2023 | | | x |
| Una Trageton | 30.10.2023 | | | x |
| Utvidet planområde Lundkrysset | | | | |
| Offentlige instanser | | | | |
| Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) | 17.06.2024 | | | |
| Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) | 20.06.2024 | | | |
| Østfold fylkeskommune | 16.08.2024 | | | |
| Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus | 07.08.2024 | | | |
| Privatpersoner | | | | |
| Roman Mitwicki | 19.06.2024 | | | |
| Hans Kristian Granaas | 13.08.2024 | | | |

2 Offentlige instanser

Norges vassdrags og energidirektorat (NVE)

Flomfare

Eier av infrastrukturprosjekt er selv ansvarlig for at tiltakene oppfyller virksomhetens og samfunnets krav til sikkerhet for brukerne av anleggene. Når det kommer til tredjepart vil det imidlertid være sikkerhetskravene i TEK17 og plan- og bygningslovens §28-1 som kommer til anvendelse dersom det er fare for at tredjepart vil kunne bli negativt berørt eller skadelidende som følge av nye infrastrukturtiltak. Dere må derfor dokumentere at eventuelle tiltak i flomsonen ikke fører til konsekvenser i strid med TEK17 § 7-1, 2. ledd.

Denne typen anlegg bør som minimum tilstrebe å oppfylle kravene til 200-års flom + klimapåslag og ev. sikkerhetsfaktor i tråd med bl.a. klimaprofilene, «Klima 2100» og de nye nasjonale forventningene til kommunal og regional planlegging.

Vi merker oss at en planlegger å skifte ut Ruds bru. Dersom det ved tiltaksrealisering ut i vassdrag (som i størst mulig grad bør unngås) anses nødvendig å etablere midlertidige fyllinger ut i vassdraget slik det ofte gjøres ved etablering av nye bruer, bør det utarbeides beredskapsplaner og det må være utstyr tilgjengelig for å ev. kunne gjennomføre raske avbøtende tiltak ved en flomsituasjon. Dette bør hjemles i bestemmelsene. Viser til NVEs nye veileder for utredning av flomfare i reguleringsplan og byggesak.

Overvannshåndtering

Viser til NVEs veileder for overvannshåndtering.

Erosjon

Tiltak i vassdrag vil kunne innebære økt vannhastighet og økt erosjon både i elvebunnen og på motsatt side av vassdraget. Forhold til ev. eksisterende sikringsanlegg, fare for økt erosjon og bunnsenking med potensiale for blakking med leirmasser og ev. behov for bunnforsterking, må i så fall vurderes nærmere i hvert tilfelle.

Skred i bratt terreng

Dersom skred i bratt terreng er en problemstilling i dette planarbeidet må dette utredes ifm. ROS-analysen. Viser til NVEs veileder for skredfareutredning i bratt terreng.

Kvikkleireskredfare

Positivt at det allerede er gjennomført grunnboringer. Forutsetter at dette følges opp med geotekniske vurderinger/rapporter som avklarer grunnforholdene, herunder områdestabiliteten. Disse rapportene/notatene må vedlegges planforslaget ved høring og må kunne svare ut hvorvidt sikkerhetskravene er oppfylt, ev. hvilke avbøtende/risikoreduserende tiltak som er nødvendige for å ivareta sikkerheten i tråd med vår kvikkleireveileder.

Masseproblematikk

Forholdet til masseproblematikk, herunder massebalanse og ev. behov for midlertidige massedeponier må avklares i planforslaget. Ev. massedeponier bør innreguleres og konsekvensene vurderes. Dersom det er behov for deponier, anbefaler vi at SVV selv tar hånd om massedeponeringen ved allerede nå å innregulere områder for midlertidige deponier.

Allmenne interesser i vassdrag

I flere vegprosjekter har vi opplevd at tiltakshaver har gjennomført betydelige tiltak og inngrep i kantsoner og ut i vassdragene som ikke er innregulert eller framgår tydelig av planforslaget. Dette innebærer da ofte behov for restaurerende tiltak eller at en ender opp med inngrep som det må dispenseres for. Vi ber derfor tiltakshaver ha et særlig fokus på dette.

NVE kjenner ikke til om det planlegges nærføring til vassdrag, men erfarer at tiltaket ofte kommer lenger ut i vassdraget enn forespeilet. Dersom dette er en aktuell problemstilling

ber vi derfor tiltakshavere om å være særlig oppmerksom på dette. Anbefaler at vegen breddes ut innover, bort fra vassdraget.

Det er viktig at planforslaget i minst mulig grad kommer i konflikt med hovedformålene bak vannforskriften, som innebærer sikring, beskyttelse, forbedring og gjenoppretting av vannforekomstene.

Kantskog

Kantsone langs vassdrag er ofte viktig for friluftsliv, utgjør sentrale landskapselementer, og er av avgjørende betydning for livet i vassdragene. Kantskog er også viktig for å unngå erosjon. Bevaring og ev. revegetering med stedegen vegetasjon er derfor sentralt for ivaretagelse av vassdragets økologiske funksjon.

Generelle råd

Anbefaler å bruke NVEs nettsider for arealplanlegging. Her er informasjon og veiledning lagt opp etter plannivå.

NVEs oppfølging av planarbeidet

Dersom planen berører NVEs saksområder skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det tydelig fremgå hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.

Statens vegvesens kommentar

Flomfare

Det er utført flomlinjeberegninger og veglinja er lagt med hensyn til 200 års flom med sikkerhetssone. Dette får mest konsekvenser ved Bodal bro over Rakkestadelva, som ikke inngår i dette planarbeidet. Men veglinja er lagt med tanke på en ev. framtidig erstatning av Bodal bro med hensyn til 200 års flom.

Overvannshåndtering

Tas til etterretning

Erosjon

Tas til etterretning

Skred i bratt terreng

Skred i bratt terreng er ikke en problemstilling i dette planarbeidet.

Kvikkleire

Grunnboringer er fulgt opp med geotekniske vurderinger. Resultatene omtales i planbeskrivelsen og rapporter og notater legges ved planforslaget.

Masseproblematikk

SVV planlegger for å håndtere matjord i planområdet. Ellers forventes det ikke særlig behov for deponier utover dette. Massehåndtering vurderes som regel konkret i byggeplanfasen. Avhengig av hvilken gjennomføringsmodell man benytter seg av, vil det enten være SVV selv eller entreprenør som konkretiserer hvordan dette håndteres.

Allmenne interesser i vassdrag

Prosjektet innebærer kryssing av noen mindre vassdrag som tidligere er lagt i rør med erstatning av tilhørende kulverter. Disse er så små at det ikke er behov for inngrep i selve vassdraget. Statens vegvesen har generelt fokus på å unngå tiltak i vassdrag og kantsoner i sine prosjekter.

Statens vegvesen forholder seg til kravene i vannforskriften.

Kantskog

Statens vegvesen har et generelt fokus på å unngå inngrep i kantsoner til vassdrag utover det som er strengt nødvendig. Dersom det blir inngrep i kantsoner, vil det sikres i bestemmelsene at kantsonen skal istandsettes og revegeteres med stedegen vegetasjon.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)

Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivarettatt i plansaker. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill dersom det er nødvendig.

Viser til DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.

Statens vegvesens kommentar

Tas til etterretning.

Statsforvalteren i Oslo og Viken

Landbruk

Veien er omgitt av jordbruksareal i alle tre delområder. Forventer at gjeldende statlige og regionale føringer for jordvern legges til grunn for reguleringsplanen. Minner om at en oppdatert nasjonal jordvernstrategi ble vedtatt av Stortinget i 2023. Jordvernhensynet er nå forankret i FNs bærekraftsmål og jordvernmålet er vesentlig skjerpet. Det betyr at jordvernhensynet må gis høy prioritet ved planlegging av samferdselstiltak.

Viser også til regional planstrategi for Viken, vedtatt desember 2020, og regional landbruksstrategi for Viken, vedtatt desember 2021. Av disse følger mål om at omdisponering av areal ikke skal gå på bekostning av matproduksjon, biologisk mangfold, friluftsinnteresser eller karbonlagring. Det er også vedtatt nullvisjon for nedbygging av matjord.

Vi ber om at tiltaket utformes på en måte som medfører minst mulig omdisponering av dyrka jord, og som legger minst mulig begrensninger på dagens matproduksjon innenfor området. Ber også om at arealbeslaget tallfestes, og at det utredes avbøtende tiltak i form av jordflytting dersom omdisponering ikke lar seg unngå.

Naturmangfold og vannmiljø

Strekningen Åstorp – Rakkestad grenser til Rakkestadelta i nord. Elva er registrert med naturtypen kroksjøer, flomdammer og meanderende elveparti og er vurdert som svært viktig. Elva har stor betydning for øyenstikkere og kreps. Ber om at det velges løsninger som ikke innebærer inngrep i elva og de nærmeste arealene inkludert kantvegetasjon.

Strekningen Kjenner inkludert Ruds bru krysser veien to bekker. Utforming av krysningspunkter mellom vei og vassdrag har betydning for naturverdier i og langs vassdragene. anbefaler derfor at det legges vekt på åpne bruløsninger. Planarbeidet berører også et mindre bekkedrag. Legger til grunn at bekkelukninger begrenses mest mulig. Ber også om at lokalkunnskap om eventuelle viltpassasjer benyttes og at disse ivaretas i planarbeidet.

Permanente inngrep i vassdrag må vurderes av NVE etter vannressurslovens bestemmelser. Dersom NVE ikke konsesjonsbehandler, må inngrep vurderes etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. I forskriften er Statsforvalteren myndighet for vassdrag med anadrom fisk og edelkreps, og fylkeskommunen er myndighet for øvrige vassdrag.

Det må legges vekt på å ivareta kantvegetasjon i vassdragene. Langs vassdrag med årssikker vannføring skal det opprettholdes et begrenset naturlig vegetasjonsbelte som motvirker avrenning og gir levested for planter og dyr, jft. Vannressursloven § 11, hvor Statsforvalteren er myndighet. Eventuell fjerning av kantvegetasjon forutsetter at vi har gitt dispensasjon etter søknad.

Overflatevann skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og god kjemisk tilstand. Utforming og gjennomføring av veianlegget må ta nødvendige hensyn til vannmiljøet og de miljømålene som er fastsatt.

Tiltak i område 2 vil kunne påvirke vannforekomsten 002–760–R Nedre deler av Rakkestadelta. Denne er registrert med moderat økologisk tilstand og dårlig kjemisk tilstand. I område 3 krysser veien to bekker som inngår i vannforekomsten 002–3486–R Spydevollbekken Kjennertjernet. Denne er registrert med moderat økologisk tilstand. Det er viktig at inngrep, aktiviteter og utslipp i områdene ikke fører til ytterligere belastning på vannforekomstene og gjør det vanskeligere å nå miljømålene. Effekter av planlagte tiltak må derfor i tilstrekkelig grad vurderes opp mot fastsatte miljømål.

Viser til regjeringens brev av 19. mars 2019 med nasjonale føringer til vannregionmyndighetene der det blant annet står at transportetatene og underliggende virksomheter skal minimere de negative effektene på naturmangfold og vannmiljø.

Avvrenning av veivann i driftsfase kan medføre en betydelig tilførsel av forurensning til vassdrag i form av partikler, tungmetaller, mikroplast og salt. For å beskytte resipientene må det gjøres en vurdering av hvilke rensetiltak det er behov for, og det må settes av tilstrekkelige arealer til renseløsninger for veivann, basert på vassdragenes sårbarhet.

Forurensningsregelverket

Statsforvalteren er myndighet for midlertidig anleggsvirksomhet. Større infrastrukturprosjekter vil ofte kreve tillatelse etter forurensningsloven. Hvorvidt det vil være behov for tillatelse etter forurensningsloven avhenger av en helhetsvurdering av påvirkninger, omfang av utslipp og ikke minst sårbarheten til resipientene. Behovet for tillatelse avhenger også av hvor detaljert reguleringsbestemmelsene setter krav til utslipp.

Masseforvaltning

Vi forventer at massehåndtering blir et tema i planprosessen i tråd med Viken fylkeskommune sin egen veileder for masseforvaltning i 2021. Det må vurderes om det er behov for masseregnskap. Plangrep som reduserer masseoverskudd må utredes. En eventuell massehåndteringsplan må sikre forsvarlig håndtering av eventuelle forurensete masser.

Overvannshåndtering

Det må tas hensyn til eksisterende og framtidige klimaendringer. Med mer intens nedbør vil det stille seg strengere krav til lokal overvannshåndtering. Det bør innarbeides konkrete tiltak for håndtering av overvann i reguleringsplanen.

Støy og luftkvalitet

Planforslaget må sikre at eksisterende boliger langs delstrekningene ikke får et støynivå som overstiger anbefalte grenseverdier under bygge- og anleggsperioden og i fremtidig driftsfase, jf. T-1442. Dersom utbedringen medfører overskridelse av støygrensene i retningslinjen for eksisterende boliger, må planforslaget vise hvilke avbøtende tiltak og eventuelle skjermingstiltak som skal etableres.

Ber om at planarbeidet avklarer behov for tiltak for å begrense luftforurensning i anleggsperioden, jf. T-1520.

Statens vegvesens kommentar

Landbruk

Statens vegvesen prioriterer jordvern høyt i våre prosjekter. I disse prosjektene ligger ny veglinje i stor grad i samme trase som dagens veglinje. Der den justeres for å rette ut utfordrende horisontal- og vertikalkurvatur, eller for å stramme opp kryss og avkjørsler, vil det i noen tilfeller måtte omdisponeres jordbruksareal. I disse tilfellene vil det ofte frigjøres areal i dagens veglinje, som vil tilbakeføres til jordbruksareal. Flere steder har SVV valgt å lage fyllinger med så slak helling at arealet kan inngå i tilgrensende jorder.

Til alle prosjektene vil håndtering av matjord omtales i bestemmelsene og i tilhørende plan for ytre miljø (YM-plan) som utarbeides i byggeplanfasen. Det vil også utarbeides arealregnskap som del av planbeskrivelsene til de tre reguleringsplanene.

Naturmangfold og vannmiljø

Rakkestadelva og dens kantvegetasjon vil ivaretas i størst mulig grad. Dette prosjektet legger opp til å møte dagens vei og bru over Rakkestadelva slik den er, men samtidig legge til rette for en mulig heving av brua i senere prosjekt.

I utformingen av kryssingspunkter over bekker vil det tas hensyn til kantvegetasjon og vannmiljø. Allerede lukkede bekker vil erstattes med nye stikkrenner/kulverter, og ingen nye bekker vil lukkes.

Permanente inngrep i vassdrag vil omsøkes etter gjeldende lover og regler.

Forurensning og avrenning til vann, vil håndteres i ytre miljøplanen i byggeplanfasen.

Forurensningsregelverket

Statens vegvesen forholder seg til gjeldende regelverk om forurensning.

Masseforvaltning

Det vil bli utarbeidet en massehåndteringsplan i anleggsplanleggingen. Prinsipper for massehåndtering er omtalt i planbeskrivelsen.

Overvannshåndtering

Overvann blir ivaretatt i planforslaget med hensyn til økte nedbørsmengder som følge av klimaendringer.

Støy og luftkvalitet

Det er utarbeidet en støyanalyse som viser støysituasjonen i dag og i fremtidig situasjon etter etablering av tiltaket. Støyanalysen følges opp i byggeplanfasen hvor det blir konkludert med hvilke boliger som skal ha støyreducerende tiltak, og hvordan disse skal gjennomføres.

Støy i anleggsfasen skal ikke overskride grenseverdiene i retningslinje T-1442. Avbøtende tiltak skal gjennomføres der grenseverdiene ikke kan overholdes. Konkrete tiltak skal spesifiseres i YM-planen og følges opp i anleggsfasen.

BaneNOR

Det er i dag kun persontrafikk på Østfoldbanen Østre linje mellom Ski og Rakkestad og ingen trafikk sør for Rakkestad. Den er imidlertid utrustet med ERTMS som er et moderne og fremtidig trafikksikringssystem for togtrafikk i Norge. På sikt skal linjen opprustes til å betjene godstrafikk til avlastning for Vestre linje.

Bruer over jernbanen må ha tillatelse etter jernbaneloven §10. Det samme gjelder endring eller breddeutvidelser av eksisterende bru. Frihøyde mellom skinneoverkant og underkant bru bør være 7,6 m. I spesielle tilfeller kan det vurderes mindre unntak fra dette i samråd med Bane NOR. Tiltakshaver må i slike tilfeller prosjektere løsning og dokumentere at det er plass nok til standard kontaktledningsanlegg under brua i henhold til teknisk regelverk. Plassering av brufundamenter o.l. skal godkjennes av Bane NOR.

Bane NOR mener forholdet til planoverganger med jernbanen blir et viktig tema som må belyses og ivaretas i planarbeidet. Arealbruk skal ikke øke risiko for ulykker ved eksisterende planoverganger. Nye planoverganger er ikke tillatt. Forutsetter at konsekvenser av endret bruk av planovergangen drøftes i ROS-analyse, og at ev. nødvendige tiltak for å forbedre sikkerhet ivaretas.

Positivt at fremkommelighet på vegnettet skal forbedres. Forutsetter at fremkommelighet til og fra jernbanestasjoner ivaretas også i anleggsperioden. Ev. anleggsarbeidet som berører jernbanen vil måtte tilpasses kun korte opphold i togtrafikken der dette blir aktuelt.

Minner om jernbaneloven §10 som krever tillatelse for tiltak innenfor 30 m fra spormidtd.

Rammebetingelsene for jernbanen er i endring og det kan derfor være vanskelig å forutse hvilke behov som kan oppstå. Vi er derfor opptatt av å sikre mulighetene for videre utvikling.

Viser til informasjon om krav til planlegging i nærheten av jernbane på Bane NOR sine nettsider.

Statens vegvesens kommentar

SVV viser til dialog med Bane NOR og notat jernbaneteknikk som har avklart premisser for frihøyde og bredde for ny bru.

Det endres ikke arealbruk ved planovergangen og konkret håndtering av planovergang vises i planbeskrivelsen for reguleringsplan Ruds bru, inkl. Kjenner.

Viken fylkeskommune

Fylkeskommunens kulturarvavdeling har vært i kontakt med SVV og det har vært gjennomført arkeologiske undersøkelser. Det er gjort funn av forhistorisk bosetting noen steder i delområde 2, og her må en vurdere om det er mulig å tilpasse reguleringsplanen slik at kulturminnene kan bevares, eller om det er nødvendig eller mer hensiktsmessig å søke om dispensasjon, slik at kulturminnene kan fjernes.

Landskap

Tiltaket gjennomføres i et regionalt interessant kulturlandskap for Glomma. Viktig at tiltaket ikke medfører endring av evjer, våtmarkssletter langs elvebreddene og raviner, eller Glommas løp.

Samferdsel

Viken fylkeskommune forventer dialog der tiltakene berører fylkesvei, og ber om at det legges inn bestemmelser som sikrer at vi skal godkjenne byggeplan før tiltakene igangsettes.

Jordvern

Det må redegjøres for hvordan omdisponering av jordbruksareal skal unngås og ev. holdes på et minimum i tråd med nasjonale og regionale føringer for jordvern.

Bekker og raviner

Planområdet for delstrekning 2 ligger nær Rakkestadelva, en av områdets viktigste raviner med tilhørende naturmangfold. Det må fremgå om tiltakene berører vannforekomsten og hvordan miljømålene skal ivaretas.

Ved offentlig ettersyn må det framgå hvordan ravinenes terrengformasjoner påvirkes, og illustrasjoner må synliggjøre skjæringer og fyllinger, og tilstrekkelig areal må avsettes i plankart.

Traseene bør synliggjøres i illustrasjoner, gjerne supplert med før-bilder slik at medvirkningen blir best mulig.

Det må redegjøres for de geotekniske forholdene og de må sees i sammenheng med økte nedbørsmengder.

Det er variert naturmangfold i området og det må redegjøres for hvordan naturmangfold og vilt skal ivaretas i prosjektet. Håndtering av masser er viktig for å unngå spredning av fremmede arter, og hvor raskt området revegeteres.

Barn og unge

Positivt at målet er å øke trafikksikkerhet. Ber om at det tas hensyn til barn og unge i anleggsperioden og at det vurderes om det er spesielle behov for sikring/bistand for skolebarn.

Statens vegvesens kommentar

Tiltaket vil ikke føre til endringer av evjer og våtmarkssletter. For å utbedre veien er det behov for å rette ut både horisontal- og vertikalkurvatur flere steder. I slike områder må det etableres større og mindre fyllinger og skjæringer. Det etterstrebes å påvirke landskapsbildet i minst mulig grad, og fyllinger og skjæringer vil revegeteres og i noen tilfeller reetableres som jordbruksareal.

Det er opprettet dialog med Østfold fylkeskommune angående fylkesveier og bussholdeplasser. Tiltakene er avklart med fylkeskommunen. Bestemmelse om godkjenning av byggeplan tas inn i bestemmelsene.

Matjord skal ivaretas i planforslaget. Matjord legges i ranker i anleggsperioden, og vil benyttes til å reetablere dyrka mark der veien legges om, og ellers for å forbedre kvalitet, arrondering eller terreng på samme jordbrukseiendom. Det utarbeides arealregnskap for prosjektet.

Prosjektet vil ikke berøre Rakkestadelva, men veilinja legges slik at det i framtiden kan etableres ny bru som er tilpasset 200 års flom i Rakkestadelva. Det innebærer noe terrengbearbeidelse nær brua. Dette illustreres i planforslaget.

Det er gjennomført geotekniske grunnundersøkelser og resultatet er oppsummert i rapporter vedlagt planforslaget. Tiltaket er planlagt og prosjektert med tanke på grunnforholdene.

Naturmangfold i området er kartlagt og hensyntatt i planforslaget. Fremmede arter skal håndteres forsvarlig i henhold til gjeldende regler.

Det skal utarbeides en arbeidsvarslingsplan for gjennomføringen av anlegget, som blant annet skal beskrive hensynet til trafiksikkerhet for myke trafikanter.

3 Organisasjoner

Rakkestad og Degernes bondelag

Ber om at det tas hensyn til vern av matjord. Kun 3% av arealet i Norge er dyrkbar jord, og dette må hensyntas i størst mulig grad, også ved utbedring av veier.

Statens vegvesens kommentar

Prosjektet etterstreber å berøre så lite matjord som mulig. Det er imidlertid behov for å berøre matjord flere steder for å sikre en god og trafiksikker vei. Selve matjorda tas da av og kan delvis brukes for å reetablere dyrka mark på steder der veien flyttes. Ev. overskudd vil grunneier kunne benytte til tiltak for å forbedre arrondering, nydyrking eller utbedring av terreng.

4 Privatpersoner

Una Trageton (2 innspill) – Kjenner/Ruds bru

Uttalelse datert 05.10.2023

Ruds bru er trafikkfarlig. Viser til at det er mange ulykker på brua, både mellom ulike kjøretøy og viltpåkjørsler. Brua er smal og med krappe svinger i begge ender.

Avkjørselen fra Trageton sin eiendom er farlig da det er lite sikt og stor fart på trafikken på riksveien forbi avkjørselen. Det gjelder både når man skal ut på riksveien fra avkjørselen, og når man skal inn i avkjørselen fra Rakkestad. Det er stor fare for påkjørsler bakfra når biler

står og venter på å kjøre inn i avkjørselen nordfra. På grunn av dårlig sikt og høy fart er det også fare for påkjørsler sørfra, da trafikken som skal inn i avkjørselen må redusere farten såpass at det kan oppstå farlige situasjoner dersom kjøretøy bak er uoppmerksomme. Avkjørselen har en så krapp vinkel at det ikke er mulig for lastebiler og biler med henger å ta svingen sørfra, så de må kjøre til Rakkestad og snu.

Tilkomst til bussholdeplassene er vanskelig. Man må krysse riksveien på et uoversiktlig sted for å komme til sørgående bussholdeplass. Det er smal veikulder og ingen steder å gjøre av seg når det kommer biler. Barna får taxi til skolen.

Håper at SVV retter ut strekningen og brua fra kurven ved Sarpsborgveien 721 og over til krysset på vestsiden av brua. Ønsker ikke en bru med bredere svinger, med så mye trafikk som er på denne veien, så vil det bli en dårlig løsning. Man kan beholde den gamle brua i anleggsperioden for å opprettholde framkommelighet.

Oppsummert:

- Ønsker en rett, bred nok og oversiktlig vei, fra krysset på sørsiden av Ruds bru og til svingen ved nr. 721.
- Trygg vei under brua slik at ungene kan ta buss fra begge sider. Bussholdeplass på begge sider. Slik kan vi trygt krysse under for å gå tur/sykle på andre siden av veien og jernbanen.
- En god og trygg avkjøring for oss.

Uttalelse datert 30.10.2023

Viser til flere ulykker på rv. 22 den 30. oktober. Ved kjenneringen, der SVV har gjennomført et utbedringstiltak, er svingen fortsatt alt for skarp og bakken er for bratt. Stiller spørsmål ved hva som ble utbedret. Det er gravd en stor grøft i vegkanten som fremstår som farlig da biler glir ut i svingen på glatte dager.

Gjentar punktene fra første innspill om ønsker for en utbedring ved Ruds bru.

Statens vegvesens kommentar

SVV er klar over utfordringene langs rv. 22 i området, inkludert Ruds bru, og prosjektet har som målsetning å etablere en god og trygg vei med god framkommelighet. I området ved Ruds bru skal veien rettes ut slik at det blir bedre sikt gjennom området. Avkjørsler som berøres av tiltaket vil reetableres eller flyttes. Nye avkjørsler vil etableres i tråd med krav i veinormalene N100, herunder med vinkel så nært 90 grader som mulig til rv. 22.

Det vil etableres bussholdeplasser med fortau/gangarealer slik at det er trygge områder for fotgjengere å vente i. Det er imidlertid ikke prioritert å sikre planskilt kryssing og gang- og sykkelvei, eller fortau fra alle eiendommer langs veien til bussholdeplasser. Dette vil være svært omfattende og kostbare tiltak, for relativt lite antall personer totalt sett.

Angående problemene innsender viser til den 30. oktober 2023, vil SVV påpeke at dette var årets første store snøfall og at det var problemer på svært mange veier på hele Østlandet denne dagen. Dette prosjektet har som målsetning å utbedre problempunkter på rv. 22, herunder krappe svinger og utfordrende vertikalkurvatur (bratte bakker), bl.a. i Kjennersvingen.

Marit og Bernt Granaas – Lundkrysset

Ønsker 60 km/t fartsgrense og forbikjøring forbudt ved Lundkrysset pga. høy fart, forbikjøringer og utforkjøringer.

Statens vegvesens kommentar

Kurven i Lundkrysset planlegges rettet ut slik at sikten blir bedre. Krysset mot fylkesveien blir også strammet inn og det etableres venstresvingfelt.

Gjennom disse tiltakene skal det bli mulig å øke fartsgrensen til 80 km/t.

Anders Knutsen – Åstorp – Rakkestad

Ønsker at så lite som mulig dyrka mark blir berørt av utbedringen.

Ber om en oppmåling av grensene mellom veieiendommen og naboeiendommer før vei-prosjektet settes i gang.

Ber om at dersom det kommer nye rekkverk, at inn- og utkjøringer til jordene er store nok til at større maskiner kommer gjennom. Det vises til inn- og utkjøringer markert i kart, se vedlegg 1. Det bes om at fartsgrensen ikke økes ved disse punktene.

Påpeker en kulvert som er gammel og bør byttes, og kommer med forslag til hvordan dette kan løses, herunder hvor nye rør bør gå. Viser til et annet rør som kan være gammelt og underdimensjonert.

Det vises til et område på jordet hvor rene masser kan fylles på for å jevne ut. Det ønskes at matjord og annen jord holdes adskilt slik at matjord kan legges på inn mot ferdig veikropp til slutt, for at jordet skal beholde mest mulig kvalitet. Det påpekes at det vil søkes om erstatning om omfanget av ulemper medfører store inngrep eller hindrer dyrkning pga. anleggsarbeid.

Det påpekes at det ville vært samfunnstjenlig at eiendommene samtidig kunne få fibertilknytning med punkter for påkobling ved respektive eiendommer.

Statens vegvesens kommentar

Viser til svar angående omdisponering og håndtering av matjord på tidligere merknader, bl.a. Statsforvalteren og fylkeskommunen.

Prosjektet har som mål å etablere en vei som tåler å øke fartsgrensen til 80 km/t der det er hensiktsmessig. Det er ikke avgjort i denne fasen hva fartsgrensen blir, men det blir ikke over 80 km/t. Innkjørsler til jorder vil tas hensyn til.

Prosjektet innebærer utbygging og oppgradering av flere kulverter under veien langs hele strekningen. Viser til planforslaget for mer beskrivelse av hvordan disse løses.

Ev. krav til erstatning kan fremmes skriftlig til Statens vegvesen, som vil vurdere hvert enkelt tilfelle basert på innsendt informasjon.

Etablering av fiber til eiendommer er ikke en del av prosjektet. Det er den enkelte grunneier som må ta ansvar og kostnader ved tilknytning av slik infrastruktur til sine eiendommer. Dersom det ønskes å legge fiber i vegggrøft må SVV kontaktes slik at dette ikke blir til hinder for drift og vedlikehold og ev. framtidige utbedringer.

Arthur Knutsen – Åstorp – Rakkestad

Ønsker at så lite som mulig dyrka mark blir berørt av utbedringen.

Ber om en oppmåling av grensene mellom veieiendommen og naboeiendommer før veiprojektet settes i gang. Viser til en konkret feil i vedlagt kart, se vedlegg 2.

Påpeker en kulvert som må vurderes. Påpeker at det er mye flomvann som skal gjennom her.

Ber om at matjord og andre masser holdes adskilt, og tilbakeføres med matjord på toppen.

Ber om at gårdsveier på begge sider får lik høyde som rv. 22 slik at det ikke blir høy kant. Sikt må ivaretas. Mulig fartsgrense skulle vært senket fra fotoboks mot sentrum. Må ha tilgang til gårdsvei under anleggsperioden pga. leveranser til og fra gården.

Ønsker ny drenering.

Det påpekes at det ville vært samfunnstjenlig at eiendommene samtidig kunne få fibertilnytning med punkter for påkobling ved respektive eiendommer.

Statens vegvesens kommentar

Viser til svar angående omdisponering og håndtering av matjord på tidligere merknader, bl.a. Statsforvalteren og fylkeskommunen.

Oppmåling av usikre grenser vil gjennomføres som en del av prosjektet, slik at grunnerverv baseres på faktiske grenser.

Prosjektet innebærer utbygging og oppgradering av flere kulverter under veien langs hele strekningen. Viser til planforslaget for mer beskrivelse av hvordan disse løses.

Alle avkjørsler som berøres langs strekningen vil reetableres i tråd med krav i vegnormalen N100, herunder så nært vinkelrett på riksveien som mulig, og med hensiktsmessig vertikalkurvatur.

Etablering av fiber til eiendommer er ikke en del av prosjektet. Det er den enkelte grunneier som må ta ansvar og kostnader ved tilknytning av slik infrastruktur til sine eiendommer. Dersom det ønskes å legge fiber i vegggrøft må SVV kontaktes slik at dette ikke blir til hinder for drift og vedlikehold og ev. framtidige utbedringer.

Roman Mitwicki og Marta Radwanska – Lundkrysset

Vil vite hvordan utbedringen vil påvirke deres tomt.

Ønsker fortau eller sykkelvei til Rakkestad ettersom det er mye tungtransport på riksveien. Foreslår en omvei bak husene i rekka ved Lundkrysset, for å løse avkjørsler med dårlig sikt.

Statens vegvesens kommentar

Viser til plankartet og planbeskrivelsen for en nærmere beskrivelse av hvordan deres tomt blir berørt.

Gang- og sykkelvei eller fortau er ikke en del av dette prosjektet. Det begrunnes i at det har svært liten nytteverdi sett i forhold til etableringskostnadene.

Avkjørslene til disse eiendommene langs Lundkrysset, vil saneres, og det vil etableres en ny felles avkjørsel. Se plankart og planbeskrivelsen for nærmere redegjørelse for dette.

Arild Aaserud – Kjenner/Ruds bru

Foreslår en trase for ny bru over jernbanen, se vedlegg 3.

Planlegger en større godsterminal på ca. 20 000 m² på østsiden av jernbanen. Dette er inne i kommuneplanen. Tilkomst til næringsområdet er ikke avklart enda. Det planlegges enten over jernbanen eller over skinner med bom.

Statens vegvesens kommentar

Ny trase for bru over jernbanen er utredet og avklart i planprosessen. Viser til planbeskrivelse og plankart for nærmere redegjørelse.

Avkjøring til ev. nytt næringsområde på østsiden av jernbanen må avklares i egen reguleringsplan for næringsområdet. Rv. 22 vil få en utforming som muliggjør påkobling, men det er ikke tatt konkret stilling til dette i dette prosjektet.

5 Varsel om utvidet planområde Lundkrysset

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

Viser til uttalelse til planoppstart 29.09.2023, og ber SVV forholde seg til denne også for utvidelsen.

Statens vegvesens kommentar

Tas til etterretning.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)

Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill dersom det er nødvendig.

Viser til DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.

Statens vegvesens kommentar

Tas til etterretning.

Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Viser til innspill til varsel om oppstart datert 11.10.2023. Påpeker at utvidelsen også er omgitt av jordbruksarealer og ber om at Statsforvalterens innspill om hvordan dyrka jord hensyntas i planarbeidet også legges til grunn for utvidelsen.

Statens vegvesens kommentar

Tas til etterretning.

Østfold fylkeskommune

Viser til innspill til varsel om oppstart datert 13.10.2023. Fylkeskommunen har ingen ytterligere merknader til utvidelsen.

Statens vegvesens kommentar

Tas til etterretning.

Roman Mitwicki

Foreslår en ny løsning for krysset, med rundkjøring, fortau/sykkelvei langs fylkesvei 124, og avkjørsel til boligene fra rundkjøring via en adkomstvei på baksiden av boligrekka. Se vedlagt tegning.

Statens vegvesens kommentar

Foreslått løsning er omfattende og kostbar. Rv. 22 planlegges som nasjonal hovedveg iht. Statens vegvesens vegnormaler (N100). Retningslinjer i N100 anbefaler at rundkjøringer ikke skal bygges på nasjonale hovedveger. Løsning for gående og syklende er heller ikke en del av dette prosjektet, da det vil måtte anlegges på en sammenhengende strekning som går utover omfanget i denne planen. Løsning for gående og syklende langs fylkesvei er heller ikke Statens vegvesens ansvar, men Østfold fylkeskommune.

Vi foreslår imidlertid en samlet adkomstvei for husrekka, fra mellom Mysenveien 163 og 165, se plankart for Lundkrysset.

Hans Kristian Granaas

Som nevnt i tidligere innspill, foreslås en felles vei bak husrekka med tilkomst fra Mysenveien 163. Uthus i Mysenveien 173 rives og flyttes østover, slik at det retter seg opp slik dere ønsker. Da berøres minst mulig dyrka mark.

Statens vegvesens kommentar

Det foreslås en løsning med adkomst fra mellom Mysenveien 163 og 165, se plankart. Mysenveien 173 foreslås innløst i sin helhet slik at vegen kan rettes ut på østsiden av dagens veg. På den måten reduseres behovet for omdisponering av dyrka mark.

6 Vedlegg

1. Kart vedlagt uttalelse fra Anders Knutsen
2. Kart vedlagt uttalelse fra Arthur Knutsen
3. Kart vedlagt uttalelse fra Arild Aaserud
4. Skisse vedlagt uttalelse fra Roman Mitwicki til utvidelse av planområdet for Lundkrysset



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag