

Planbeskrivelse

Forslag til detaljreguleringsplan for Ramstadkrysset med ny rundkjøring Gnr./bnr.: 525/2 og 525/21 mfl. Eidsberg kommune

2013-06-28 Oppdragsnr.: 5013298



1	2013-06-28	Planbeskrivelse	MaSOd	RBI	RBI
0	2013-05-31	Foreløpig planbeskrivelse	MaSOd	RBI	RBI
Rev.	Dato:	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontroll	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Norconsult AS, Trøgstadveien 4 B, 1807 ASKIM

Innhold

1	Bakgrunn	5
2	Planstatus	6
2.1	Kommuneplanens arealdel 2005 – 2017	6
2.2	Kommunedelplan for Mysen sentrum 2006-2018	6
2.3	Reguleringsplan	7
2.4	Fylkesplan 2009 – 2012: Østfold mot 2050	8
3	Beskrivelse av planområdet	9
3.1	Bebyggelse og anlegg	10
3.2	NATURFORHOLD, LANDSKAP og vegetasjon	10
3.3	Grunnforhold	11
3.4	Miljøforhold og forurensing	11
3.5	Biologi	11
3.6	Trafikkforhold	12
3.7	Kulturminner og historiske anlegg	13
4	Planprosess og medvirkning	14
4.1	Varsel om oppstart og Kunngjøring	14
5	Beskrivelse av planforslag	17
5.1	Rammer og krav gitt i forslaget til plan med bestemmelser	17
5.2	Arealbruk	17
5.3	Samsvar med overordnede planer	18
5.4	Trafikk	19
5.5	Landskapstilpasning, utforming og grønnstruktur	19
5.6	Teknisk infrastruktur	19
5.7	Støytiltak	20
6	Konsekvenser av planforslaget	21
6.1	Planlagt gjennomføring og finansiering	21
6.2	Konsekvenser for natur og miljø	21
6.2.1	Trafikk, trafiksikkerhet og lokalisering	21
6.2.2	Støy	22
6.2.3	Flom og erosjon	22
6.2.4	Teknisk infrastruktur	23
6.2.5	Grunnforhold	23
6.2.6	Landskap og grønnstruktur	24
6.2.7	Biologisk mangfold	24
6.2.8	Miljø og forurensing	25
6.3	Konsekvenser for samfunn	26
6.3.1	Grunnerverv	26

6.3.2	Rekreasjonsinteresser	26
6.3.3	Barn og unge	26
6.3.4	Universell utforming	26
6.3.5	Kulturminner og historiske anlegg	27
6.3.6	Samfunnssikkerhet	27
7	VEDLEGG	28

1 Bakgrunn

Detaljreguleringsplanen er utarbeidet av Norconsult AS på vegne av Statens vegvesen Region Øst. Statens vegvesen har startet byggingen av ny E18 mellom Momarken og Melleby. Denne traseen inndeles i to entrepriser, og motorveiparsellene planlegges åpnet for alminnelig trafikk i 2014. Det er planlagt ramper fra ny E18 til fv. 123 Havnåsveien i Homstvedtkrysset. Ny E18 vil medføre økt trafikk på fv. 123 Havnåsveien/Smedgaten mellom Homstvedt og Mysen. For å få til en mer trafiksikker og effektiv løsning av trafikken gjennom Ramstadkrysset prosjekteres det ny rundkjøring her. Samtidig planlegges det for at gang- og sykkelveien fra Mysen til Ramstadkrysset forlenges og forbindes med prosjektert gang- og sykkelvei langs fv. 123 mot Homstvedtkrysset.

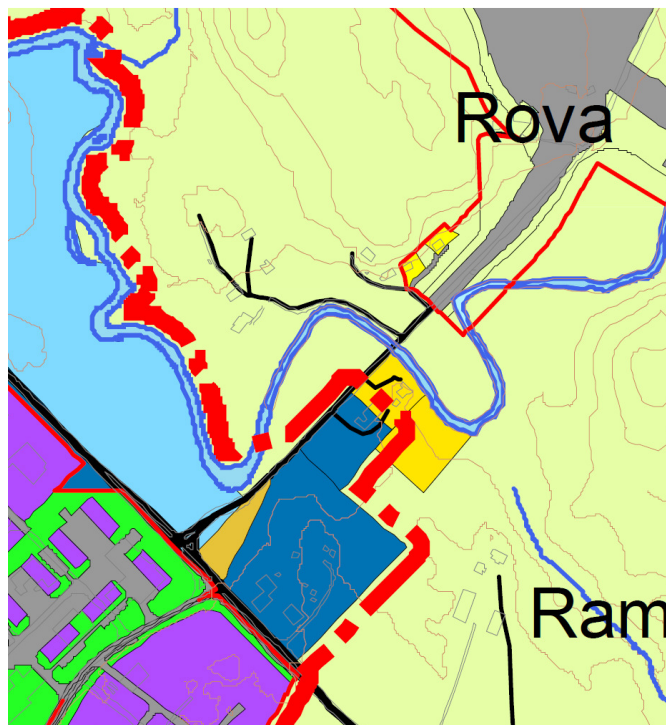
Denne detaljreguleringsplanen har til hensikt å legge til rette for utbedring av Ramstadkrysset med ny rundkjøring og å forbinde gang- og sykkelveiene langs fv. 123 (Havnåsveien) og fv. 123 (Smedgaten).

Statens vegvesen har gjort vurderinger for hvilke løsninger som er hensiktsmessige å utføre på veisystemet i området. Dette gjelder utforming av veien horisontalt og vertikalt. Vurderingen konkluderer med at det ikke er formålstjenlig å legge til grunn 200 års flom som dimensjonerende høyde for utbedring av eksisterende vei. Det er valgt å gå videre med prosjektet ved å forbedre dagens situasjon, som forholder seg til dagens linjeføring og de naturgitte og bygde omgivelsene rundt Ramstadkrysset. En dimensjonering for 200 års flom ville medført en heving av eksisterende vei med opptil 3,0 m med tilhørende store konsekvenser for naboer, naturmiljø, estetikk, tekniske anlegg og kostnader av en slik art at tiltaket vurderes som urealistisk.

2 Planstatus

2.1 KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2005 – 2017

I gjeldende kommuneplanens arealdel, vedtatt 16.februar 2006, er området avsatt til trafikkarealer, eksisterende og fremtidig næringsområde, bybebyggelse, grøntareal og forretning/industri. Elven Hæra er merket som naturområde i sjø og vassdrag.

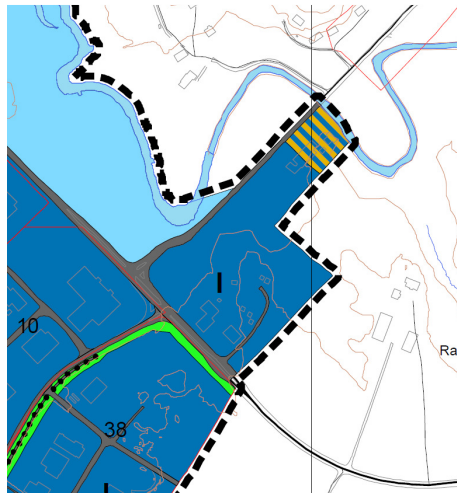


Utsnitt av kommuneplanens arealdel 2005 - 2017

2.2 KOMMUNEDELPLAN FOR MYSEN SENTRUM 2006-2018

Hele planområdet omfattes av kommunedelplan for Mysen sentrum vedtatt 7. juni 2006 og sist revidert 22. februar 2007 med den hensikt å legge føringer for utvikling av Mysen sentrum.

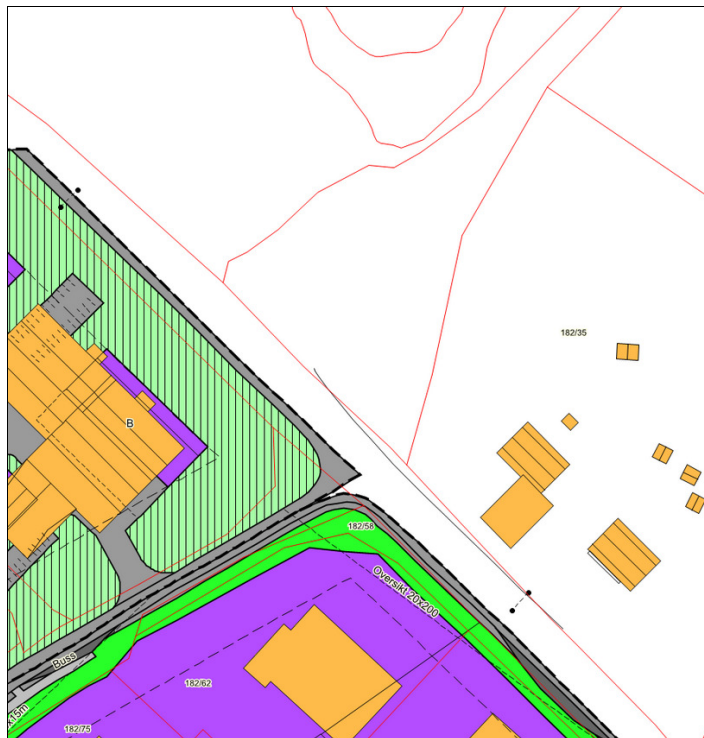
I plankartet til kommunedelplanen er planområdet avsatt til trafikkformål, eksisterende og fremtidig næring og grøntarealer



Utsnitt av kommunedelplan for Mysen sentrum 2006 – 2018.

2.3 REGULERINGSPLAN

Planområdet er delvis regulert gjennom reguleringsplan. "Mysensiden" av eksisterende E18 er regulert, mens det for motsatt side av E18 ikke er regulerte arealer. De regulerte arealene er avsatt til trafikkformål, friområde, område for industri/lager og parkbelte i industripark.



Utsnitt av gjeldende reguleringsplaner for området.

2.4 FYLKESPLAN 2009 – 2012: ØSTFOLD MOT 2050

Fylkesplan for Østfold 2009-2012: "Østfold mot 2050", ble vedtatt 26. februar 2009 og godkjent 11. mars 2011.

Arealstrategien i fylkesplanen har til hensikt å forvalte arealene på en effektiv og arealbesparende måte, og slik at målene om bærekraftig utvikling legges som premiss for arealbruken.

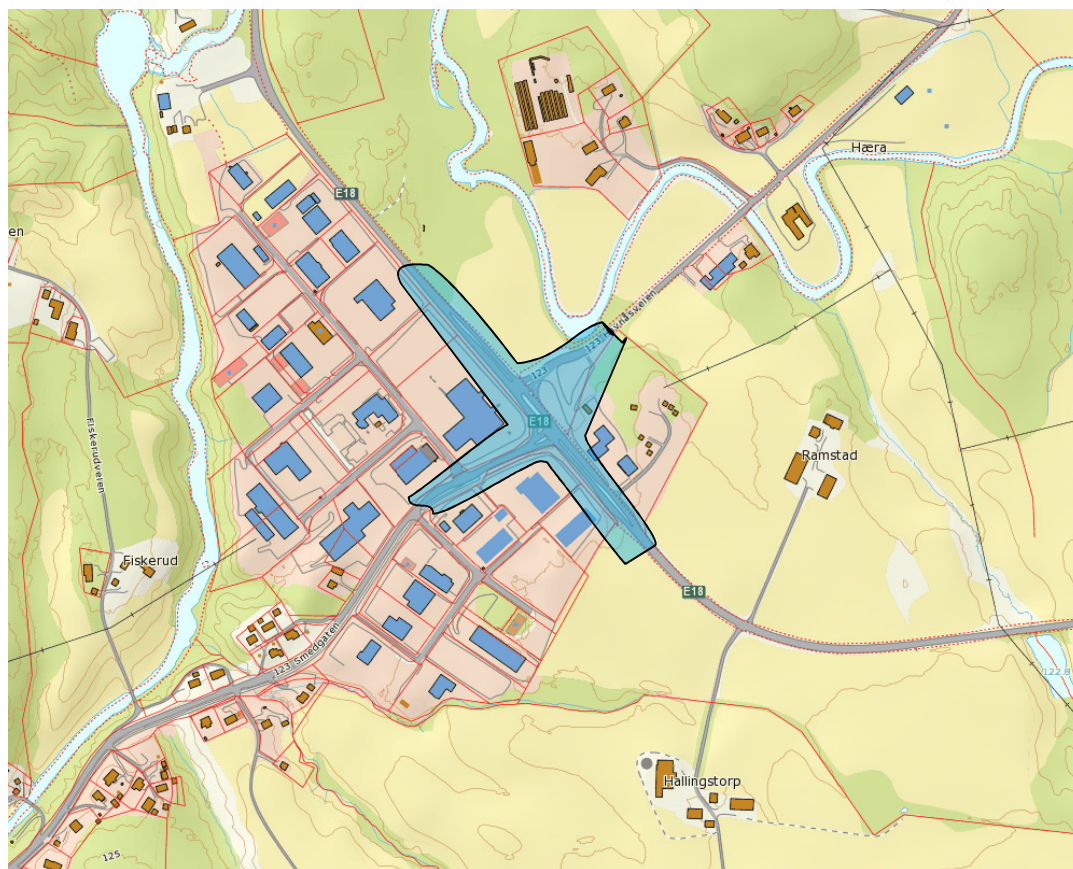
Transporteffektivitet er viktig, og utbyggingsmønsteret skal bygge på nærhet mellom viktige målpunkt. Det skal legges opp til økt bruk av kollektivtrafikk og legges til rette for flere gående og syklende.

I fylkesplanen er området avmerket som nåværende tettbebyggelse.

3 Beskrivelse av planområdet

Ramstadkrysset er i dag veikrysset mellom E18 og fv. 123 Havnåsveien og Smedgaten. Krysset er i dag regulert ved bruk av STOPP-skilt fra fv. 123, slik at trafikken på E18 skal kunne gå uforhindret. I Ramstadkrysset er det avkjøring fra E18 mot Mysen sentrum og Havnås. Ved krysset er det lokalisert en bensinstasjon og en veikro. I tillegg finnes en campingplass med campinghytter. Videre er arealkrevende virksomheter rettet mot transport- og landbrukssektoren lokalisert i nærhet til krysset. Staten vegvesens Mysen trafikkstasjon er lokalisert i området.

Fra Mysen sentrum mot Ramstadkrysset er det etablert gang- og sykkelvei. Denne er ikke ført helt opp til krysset, og det finnes ingen etablerte og sikrede kryssingsmuligheter for gående og syklende over E18 i dag.



Den blå markeringen viser omtrentlig beliggenhet av det aktuelle planområdet.

Oversikt over hvilke eiendommer/deler av eiendommer planområdet består av.

Gnr/Bnr	Adresse	Eier
525/2	Fv. 123	Statens vegvesen
525/21	E18	Statens vegvesen
182/1	Ørjeveien 347, 1850 MYSEN	Thor-Egil Opsahl Kjær
182/21	Ramstadveien 2, 1850 MYSEN	Mysen Eiendomsutvikling AS
182/22	Ramstadveien 1, 1850 MYSEN	Hss eiendom as
182/28	Uten adresse	Mysen Eiendomsutvikling AS
182/35	Havnåsveien 2, 1850 MYSEN	Thor Anders Gjulem
182/41	Ramstadveien 6, 1850 MYSEN	Nettbuss Østfold as
182/43	Ramstadveien	Eidsberg kommune
182/58	Veiareal langs fv. 123 og E18	Eidsberg kommune
182/62	Ramstadløkka 5, 1850 MYSEN	Mauritz Eiendom as
182/75	Ramstadløkka 1, 1850 MYSEN	Teien Eiendom as
182/82	Ramstadløkka 7, 1850 MYSEN	Toca luft og kjøleteknikk as

3.1 BEBYGGELSE OG ANLEGG

Rundkjøringen er tenkt som en erstatning for eksisterende kryss. Noe areal som i dag er asfaltert vil kunne bli grønne arealer, og noe areal som i dag er grønne arealer vil måtte tas i bruk som fremtidige veiarealer.

Etablering av ny rundkjøring på stedet vil også medføre ny situasjon for ledninger og rør i bakken, omlegginger må påregnes som følge av tiltaket. Ny gatebelysning og nye veiskilt er tenkt plassert i veikant.

Gang- og sykkelveien fra Mysen skal forbindes med nylig regulert gang- og sykkelvei langs fv. 123 Havnåsveien. Det prosjekteres nye veigrøfter og en god løsning for overvannshåndtering etableres. Endringer av avkjørsler må påregnes som følge av tiltaket og fremgår av planforslaget.

Nødvendige veisikringstiltak som rekkverk etableres der situasjonen krever det. Spesielt mellom kjørevei og gang-/sykkelvei.

3.2 NATURFORHOLD, LANDSKAP OG VEGETASJON

Landskapet innenfor planområdet preges av veiarealer med servicefunksjoner tilknyttet veitransport. Åpne sidearealer langs veiene er gresskledd og dyrket mark er lokalisert innenfor planområdet. Elven Hæra ligger nordøst for planområdet og meandrerer rolig mot Mysen. Ramstadkrysset er en del av tettstedet Mysen og er i dag et naturlig stoppested for trafikken på E18. Terrenget er forholdsvis flatt og er preget av åpne flater.

3.3 GRUNNFORHOLD

Det er utført noen grunnundersøkelser i området langs Havnåsveien, fv. 123. Det er utført totalsonderinger. Det er registrert varierende dybder til berg i borpunktene, mellom ca. 2 m og 14 m. Det er registrert størst løsmassemektighet nær planlagt rundkjøring. Det er ikke tatt opp prøver av løsmassene ved rundkjøringen eller utført fasthetsmålinger in-situ. Nærmeste prøvetaking er utført ved Havnåsveien like nord for broen over Hæra. Basert på sonderingene som er utført antas løsmassene å bestå av silt og leire, muligens dels med sand. Sonderingene viser varierende bormotstand, fra lav til middels fast. Det ser ut til at det er sammenlignbare forhold der prøvetakingen er utført ved broen og der sonderingene er utført i området nærmere rundkjøringen. Prøvene som der er tatt opp viser at massene består av sand, silt, leirig silt og sandig leirig silt over siltig leire. Skjærstyrkemålingene viser at leira er middels fast til fast. Videre viser laboratorieundersøkelsene at leira er middels til lite sensitiv. Ut fra laboratorieundersøkelsene er leira ikke kvikk.

3.4 MILJØFORHOLD OG FORURENSING

Det aktuelle området ligger i nærhet til en bensinstasjon og et industriområde med blant annet verksteder og bilforretninger. Forurensinger fra bensinstasjonen og bilverkstedene vil blant annet kunne innbefatte lekkasje fra tanker, utslipp fra bilparken (olje og annet) og søl fra påfylling av drivstoff. Ved nedbørhendelser vil forurensinger fra de tette flatene transporteres med regnvannet til jord- og vannresipient. Det anses som sannsynlig at jordmassene i området med industri- og bensinstasjonsdrift kan være mer eller mindre påvirket av forurensning.

I følge NGU sitt løsmassekart er det i hovedsak havavsetninger på området. I forbindelse med tidligere anleggelse av bebyggelse og vei er det imidlertid ikke usannsynlig at det er benyttet ulike typer masser til oppfyllingsformål. Bruk av forurensete fyllmasser er en vanlig kilde til forurenset grunn.

Ved mistanke om forurenset grunn skal det tas prøver av jordmassene for å undersøke forurensingsstatus på området. En tiltaksplan for forurenset grunn må utarbeides og godkjennes av kommunen dersom massene viser seg å være forurenset. Gravearbeider i forurenset grunn skal skje i henhold til godkjent tiltaksplan.

3.5 BIOLOGI

Lokaliteten Hæra ble registrert i forbindelse med naturtypekartleggingen i Eidsberg kommune som ble utført som flere delprosjekter av Wergeland Krog Naturkart i perioden 2003-2005 (naturbase.no). Hæra har et sterkt meanderende elveløp og har stor verdi som sammenhengende elvelandskap med rike botaniske-, zoologiske- og landskapsmessige verdier. Elven utgjør et viktig landskapselement med potensiale for stort biologisk mangfold. Elven med sideterreng kan se ut til å utgjøre en god forbindelseslinje mellom skogsområder med potensiale for beite, først og fremst for rådyr. Det er kjent at det er fiskeoppgang og kreps i Hæra. Det er flere lokaliteter langs elven som er registrert som egne naturtyper, men hele elvestrekningen vurderes i en helhetlig sammenheng som svært viktig på grunnlag av lengde og økologisk funksjon. Flere sjeldne arter er registrert langs elven. Fossekall og vintererle hekker årvisst flere steder langs elven.

Biologiske undersøkelser i forbindelse med E18 Melleby-Momarken viser at det er edelkreps i Hæra. (Norconsult AS, 2010: Kartlegging av naturverdier i tilknytning til ny E18 Melleby-Momarken. Krepseforekomster i Vitebekken/Hæra, inspeksjon av deponiområder og verdifulle fugleområder).

De akvatiske naturverdiene anses som høye, selv om tettheten er relativt lav. Den stensatte bunnen i Hæra er et viktig område for krepsbestanden. Bunnstrukturen i Hæra berøres ikke i dette prosjektet.

3.6 TRAFIKKFORHOLD

Veisystemet innenfor det aktuelle planområdet innebefatter deler av fv. 123 Havnåsveien og deler av fv. 123 Smedgaten, samt deler av eksisterende E18. Nord for planområdet har Statens vegvesen under opparbeidelse ny motorvei for E18 mellom Momarken (Laslett) i vest og Melleby i øst. Det blir et nytt kryss mellom fv. 123 og ny E18, Homstvedtkrysset.

Fv. 123 Havnåsveien er i dag utformet med ca 6 m asfaltert kjørebane og 0,5 m skulder. Veibanen er kantmerket uten oppmerket senterlinje. Nord i planområdet er det anlagt busslommer i begge retninger, samt avkjøring til eksisterende bensinstasjon og gatekjøkken. Det er ikke gang- og sykkelvei eller fortau langs Havnåsveien. Pr. d.d. er det registrert en ÅDT på 1500 kjt/d langs fv. 123 Havnåsveien (Nasjonal Veidatabank, 25. september 2012).

I løpet av de siste ti år har det vært 2 lettere skader i Havnåsveien.

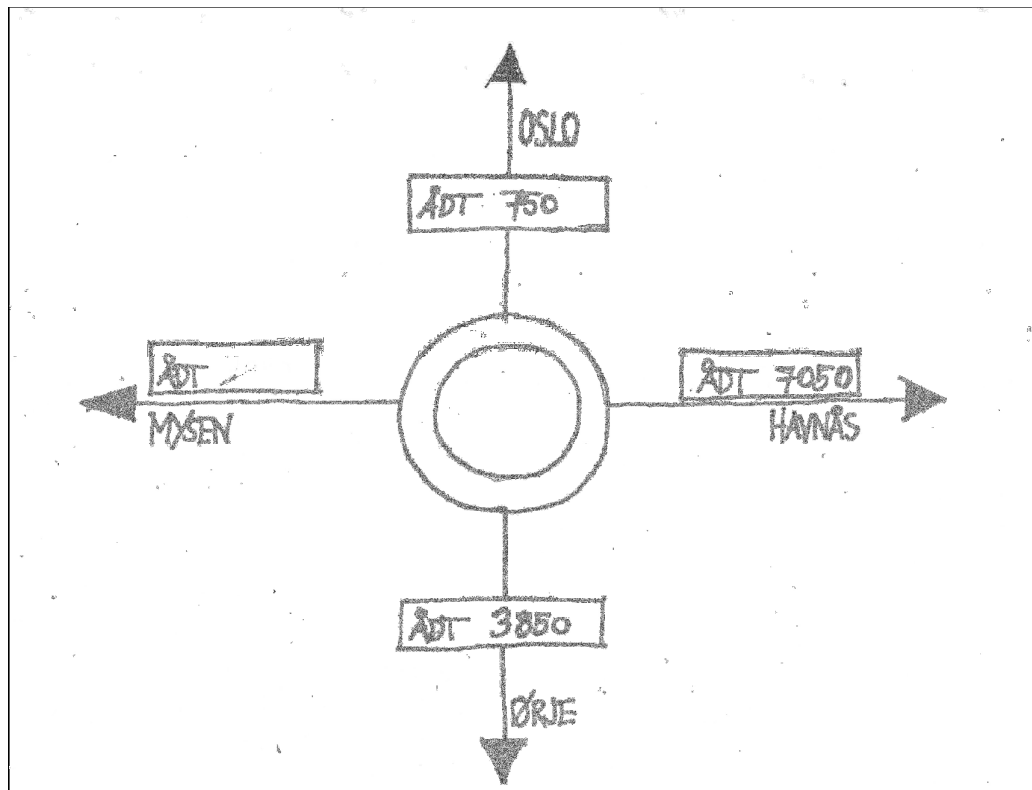
Fretidig trafikk i planområdet etter at ny E18 er etablert er beskrevet i «E18 Melleby – Momarken Trafikknotat» datert 2010-06-03 (Rambøll). Forventet ÅDT på fv. 123 på strekningen mellom Homstvedtkrysset og Ramstadkrysset i år 2014 etter åpning av ny E18 er ca 3650 kjt/d forutsatt 1,4 % årlig trafikkvekst og strekningsvise bomstasjoner (alternativ 2 i rapporten). ÅDT dim år 2033 er ca 7050 kjt/d forutsatt 1,4 % årlig trafikkvekst og ingen bomstasjoner (alternativ 3 i rapporten).

Nye trafikkmengder langs fv. 123 etter etablering av ny E18, samt ønske om å øke trafikksikkerheten for myke trafikanter langs traseen er bakgrunnen for reguleringsplanen. I tillegg er det mulig at fv. 123 blir stamveitrasé opp til Homstvedtkrysset for rv. 22 mellom Hvam i Skedsmo kommune og Rakkestad. Denne går i dag via Mysen sentrum.

Fv. 123 Smedgaten er hovedveien fra Mysen sentrum til Ramstadkrysset og videre mot Havnås. Dette er en tofelts vei med gang- og sykkelvei langs den ene siden av veien. Den samme trafikkutviklingen antas for denne delen av fv. 123.

Den største forandringen blir likevel for selve krysset, her har E18 hatt forkjøringsrett ved at trafikken fra fv. 123 har hatt full stopp før påkjøring til E18. Trafikkmengden langs E18 Ørjeveien vil forventes å bli vesentlig mindre enn dagens situasjon. Det har derfor vært naturlig å se på hvordan trafikken i krysset kan loses gjennom på den mest hensiktsmessige måten. Det har vært sett på trafikksikkerhet og trafikkflyt, og anbefalingene har entydig vært etablering av en rundkjøring til erstatning for dagens situasjon.

Sammenføyingen av gang- og sykkelveien fra Mysen sentrum og videre mot Homstvedtkrysset har vært et viktig tiltak for å trygge denne trafikkgruppen. Det finnes i dag ingen trygge overgangsmuligheter over dagens E18.



Forventet trafikkmengde i år 2033. ÅDT for Smedgaten er ikke tilgjengelig fra trafikkrapporten til Rambøll.

3.7 KULTURMINNER OG HISTORISKE ANLEGG

Iht. Fylkeskonservatorens uttalelse er det ikke kjent automatisk fredete kulturminner i planområdet. Det er heller ikke registrert kulturminner i kommunens digitale kartsider for kulturminner. Iht. *miljostatus.no* er det ikke registrert eldre bygninger (SEFRAK-registrerte bygninger) eller andre viktige kulturmiljøer innenfor planområdet.

Fylkeskonservator ser ikke behov for flateavdekking i marken som omfattes av dette reguleringsplanforslaget.

4 Planprosess og medvirkning

4.1 VARSEL OM OPPSTART OG KUNNGJØRING

Oppstart av planarbeidet ble annonsert i Smaalenenes avis. Det ble sendt varsel om oppstart i form av brev datert 23. mars 2013 til grunneiere, offentlige etater og andre berørte parter.

Det kom inn 3 merknader i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet. Nedenfor er sammendrag av merknadene samt forslagsstillers kommentar.

Liste over innspill til oppstart av detaljreguleringsplanarbeid:

- 1) Fylkesmannen i Østfold, brev av 08.05.2013
- 2) Østfold fylkeskommune, brev av 26.04.2013
- 3) Norges vassdrag og energidirektorat (NVE) Region Øst, e-post av 10.05.2013

Fylkesmannen i Østfold

- 1) Peker på hensynet til naturmiljø og biologi i Hæra-vassdraget permanent og i anleggsfasen.
- 2) Elveskråninger mot Hæra må utføres skånsomt for å unngå tilslamming.
- 3) Intensive regnvær, økt vannføring og erosjon av elveløpet må hensyntas for å redusere risiko for erosjon av jordmasser og tilslamming av Hæra.
- 4) Det bør være fokus på etablering av grønnstruktur i planleggingen av tiltaket.

Forslagsstillers kommentar

- 1) Det skal tas hensyn til naturmiljø langs Hæra permanent og i anleggsfasen. Dette er ivaretatt i reguleringsbestemmelsene.
- 2) Sikring av vegetasjon og elveskråning vil skje ved bruk av gjerder.
- 3) Ved utforming av terreng som berører elveskråninger skal dette utføres skånsomt og det skal tilsås raskt slik at tilslamming av elva minimeres.
- 4) I prosjekteringsgruppen er landskapsarkitekt engasjert for å sikre at en grønnstruktur blir etablert i prosjektet.

Østfold fylkeskommune

- 1) Planarbeidet må forholde seg til gjeldende fylkesplan.
- 2) Minner om at det skal utarbeides egen ROS-analyse for å finne ut om området egner seg for utbygging.
- 3) Jordvern – planen må utformes slik at forbruket av produktiv mark unngås eller holdes til et minimum.
- 4) Støy – Miljøverndepartementets veileder T-1442 (2012) skal følges.

- 5) Trafikkforhold – trafikksikkerhet skal ivaretas.
- 6) Kollektivtrafikk – det må tilrettelegges for kollektivtrafikk.
- 7) Estetikk og tilpasning til landskapet – egne reguleringsbestemmelser som omhandler estetikk skal inn i planen.
- 8) Grønnstruktur – det skal legges til rette for hensiktsmessig grønnstruktur i veianlegget.
- 9) Hensyn til natur- landskapsverdier – fjernvirkning må vurderes.
- 10) Universell utforming – prinsippene for universell utforming må legges til grunn.
- 11) Grunnforhold – grunnforholdene må undersøkes og hensyntas.
- 12) Flomfare – Risiko for flom må vurderes og tiltaket må utformes slik at skade kan unngås.
- 13) Kulturminner – det er ikke kjente kulturminner som har behov for vern innenfor planområdet, ber om at egen bestemmelse vedr. kulturminner blir tatt med i reguleringsbestemmelsene.

Forslagsstillers kommentar

- 1) Fylkesplanen ligger til grunn for forslaget.
- 2) Det utarbeides ingen ROS-analyse som legges ved planen.
- 3) Planforslaget forholder seg til overordnede planer som kommuneplan og fylkesplan. Videre er rundkjøringen planlagt for å ta så liten plass som mulig arealmessig.
- 4) Egen støyrapport er utarbeidet og følger planforslaget.
- 5) Planforslaget er utarbeidet med særlig henblikk på trafikksikkerhet, og atskilt gang- og sykkelvei er en del av prosjektet.
- 6) Det er seks bussholdeplasser innenfor planområdet.
- 7) Egen bestemmelse om estetikk tas inn i reguleringsbestemmelsene.
- 8) Det er foreslått store grøntsoner som en del av forslaget.
- 9) Fjernvirkning er vurdert.
- 10) Universell utforming er en del av plan- og bygningsloven, og prinsippene om dette er ivaretatt i prosjekteringen av tiltaket.
- 11) Grunnforholdene er egen prosjekteringsdisiplin i prosjektet, dette er ivaretatt.
- 12) Flom – NVE er høringspart i saken, og det er en forutsetning for et eventuelt vedtak i saken at NVE kan anbefale planforslaget.
- 13) Kulturminner – kulturminner er ivaretatt gjennom kulturminneloven, og egen bestemmelse vedr. kulturminner er lagt inn i forslaget til reguleringsbestemmelser.

Norges vassdrag og energidirektorat (NVE)

- 1) Vassdrag - Det kan se ut som om deler av det nordøstlige planområdet tangerer Hæra. Eventuelle tiltak i vassdrag må avklares i henhold til vannressurslovens bestemmelser, jf vrl §§ 8, 18 og 20. Om eventuelle tiltak kommer i berøring med vassdrag anbefaler NVE at bevaring av kantvegetasjon langs vassdrag nevnes bestemt i reguleringsbestemmelsene. Inngrep i vannstrengen bør søkes utført på en så skånsom måte som mulig. Kantsoner bør gjensettes og reetableres (jf. vannressurslovens § 11). Dette bør innarbeides i bestemmelsene. Bredden på kantsoner kan også tas inn som et eget punkt.
- 2) Kvikkleire/marine avsetninger - Planområdet ligger i sin helhet på marine avsetninger (jf. www.ngu.no). Vi ber om at NVE's Retningslinjer "Flaum- og skredfare i arealplaner 2/2011" vil bli lagt til grunn i det videre planarbeidet. Retningslinjene beskriver blant annet hvordan skred bør utredes på reguleringsplannivå.

Forslagsstillers kommentar

- 1) Elven skal i minst mulig grad og om mulig unngås å berøres av tiltaket, dette gjelder både elvebunn og kantsonen. Det er lagt inn egen bestemmelse som skal ivareta elven og kantsonen til denne.
- 2) I forhold til flom- og skredfare henvises det til dette dokumentet pkt. 6.2.5. Det er konkludert med at det ikke er forbundet med fare for skred i området, og at etablering av ny rundkjøring er trygt.

5 Beskrivelse av planforslag

5.1 RAMMER OG KRAV GITT I FORSLAGET TIL PLAN MED BESTEMMELSER

Hovedformålet med reguleringsplanen er å tilrettelegge for etablering av rundkjøring i Ramstadkrysset til erstatning for dagens kryssløsning. Rundkjøring vil skape en tryggere og mer smidig trafikk i krysset når den nye E18 er ferdig. For gående og syklende fra Mysen og over dagens E18 Ørjeveien mot Homstvedtkrysset vil det bli etablert kryssingsmulighet i plan. Med økt trafikk langs Smedgaten og Havnåsveien blir veistandarden utbedret samt at det etableres gang- og sykkelvei på strekningen i atskilt trasé. Trafikken langs dagens E18 forventes å gå betraktelig ned, og det etableres ingen trafikksikkerhetstiltak for gående og syklende langs Ørjeveien.

Med realisering av planforslaget vil veitraseen mellom Ramstad og Homstvedt oppgraderes til å tåle økt trafikkmengde, samt at det tilrettelegges for myke trafikanter opp til Park & Ride anlegget på Homstvedt.

5.2 AREALBRUK

Området foreslås regulert til disse arealformålene:

- ❖ Bebyggelse og anlegg (Pbl. § 12-5, nr. 1)

Næringsbebyggelse	Felt N1-N3	3,5 daa
-------------------	------------	---------

- ❖ Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (Pbl. § 12-5, nr. 2)

Kjøreveg	Felt o_KV1	8,3 daa
Gang-/sykkelveg	Felt GS1-GS2	0,8 daa
Annen veggrunn – tekniske anlegg	Felt AVT	14,1 daa
Annen veggrunn – grøntareal	Felt AVG1-AVG2	2,4 daa
Holdeplass/plattform	Felt HP1-HP6	1,6 daa

- ❖ Grønnstruktur (Pbl. § 12-5, nr. 3)

Vegetasjonsskjerm	Felt VS1-VS2	2,2 daa
-------------------	--------------	---------

❖ Landbruks- natur- og friluftsliv samt reindrift (Pbl. § 12-5, nr. 5)		
Landbruksområder	Felt L1-L2	1,2 daa
Området foreslås regulert med disse hensynssonene:		
❖ Faresone (Pbl. § 12-6)		
Flomfare	Felt H320	1,0 daa
❖ Sikringssone (Pbl. § 12-6)		
Frisikt	Felt H140	0,2 daa
Sikkerhetssone	Felt H130	13,1 daa
Området foreslås regulert med disse bestemmelsesområdene:		
❖ Områder for bestemmelser (Pbl. § 12-7)		
Anleggs- og riggområde		6,6 daa

5.3 SAMSVAR MED OVERORDNEDE PLANER

Kommuneplanens arealdel 2005 - 2017

Detaljplanforslag samsvarer i stor grad med gjeldende kommuneplan. Veitraseen er ikke avsatt i kommuneplanens arealdel med eget formål.

Områdene nord for E18 Ørjeveien samsvarer i hovedsak med kommuneplanens arealdel. På sørøstsiden av fv. 123 Havnåsveien er Statens vegvesens eiendom avsatt med byggeområde i kommuneplanens arealdel uten nærmere definisjon. Innenfor planforslaget er det kun trevegetasjon i dette området i dag, og på grunn av at gang- og sykkelveien føres frem til eksisterende parkeringsplass i området vil det ikke være plass til bebyggelse på denne eiendommen, innenfor planavgrensningen. Det vil av hensyn til flom og byggegrensener mot veien ikke være aktuelt å bygge ut denne delen av planforslaget, og detaljplanforslaget har derfor ikke tilrettelagt for bebyggelse i dette området.

Kommunedelplan for Mysen sentrum 2006 - 2018

Detaljplanforslaget samsvarer med kommunedelplanen for Mysen sentrum.

Fylkesplanen for Østfold 2009 - 2012: Østfold mot 2050

Detaljplanforslaget er i tråd med Fylkesplanen for Østfold.

5.4 TRAFIKK

Hovedelementer i nytt trafikksystem

Planforslaget omfatter følgende hovedelementer:

- Erstatte dagens kryssløsning med en ny rundkjøring.
- Breddeutvidelse av eksisterende fv. 123 Havnåsveien til veistandard S1, 8,5 m. bredde.
- Forbindelse av gang- og sykkelvei i fv. 123 Smedgaten med regulert gang- og sykkelvei langs fv. 123 Havnåsveien

Rekkefølger og anleggsgjennomføring

Ny E18 bygges i to entrepriser med entreprisegrense langs eksisterende fv. 123 Havnåsvei. Planlagt ferdigstilling av E18 er i 2014.

Fremdrift for bygging av nytt Ramstadkryss og gang- sykkelvei mellom Ramstad og Homstvedt er ønsket bygget og ferdigstilt samtidig med E18.

Dimensjonerende forutsetninger

Fv. 123 Havnåsveien og Smedgaten er dimensjonert for fremtidig trafikkøkning, veistandardklasse S1, dimensjonerende hastighet 60 km/t og veibredde 8,5 m. Planforslaget legger til rette for noe bedre flomsikkerhet langs Havnåsveien og Ramstadkrysset, men det er ikke dimensjonert for 200 års flom. Dette er for øvrig behandlet og avklart i reguleringsplan for fv. 123 Havnåsveien.

Dagens E18 Ørjeveien er i dag dimensjonert for en stor mengde trafikk, og skiltet hastighet er 70 km/t. Fremtidig trafikk vil være vesentlig lavere enn dagens trafikkmengde. Dagens store utflytende trafikkarealer i Ramstadkrysset blir derfor strammet opp og delvis sanert bort i dette planforslaget.

5.5 LANDSKAPSTILPASNING, UTFORMING OG GRØNNSTRUKTUR

Sideterreng tilsås med gressfrø så fort skråningene er klargjort og slik at vegetasjonsetablering skjer raskt med minimal avrenning av jord til vassdrag.

Kantvegetasjonen langs Hæra skal sikres med beskyttelsesgjerder slik at inngrepet i eksisterende vegetasjon blir minimal.

5.6 TEKNISK INFRASTRUKTUR

Overvannshåndteringen av ny vei og gang- og sykkelvei gjøres ved at det etableres sandfang i grøfter med fall mot overvannledninger med utløp i Hæra. Der hvor veien ligger i fylling avvannes de deler av veien og gang- og sykkelveien som har fall mot fyllingen ved avrenning direkte til omkringliggende terreng og Hæra. Ved behov etableres avskjærende grøfter og eventuelt

stikkrenner under vei. Stikkrenner anlegges under sideveier i veikryss. Det antas at det ikke er noe stort behov for drenering av veioverbygningen da denne stort sett ligger i fylling.

Det skal bygges et nytt belysningsanlegg i krysset (rundkjøringen), og omlegging av lavspentkabler og linjer samt telekabler. Det må graves ny grøft for å etablere kabler for strømforsyning til nye lysmaster.

5.7 STØYTILTAK

I henhold til vedlagt støyrapport anses det at det må ytterligere utredninger til for å finne ut om det skal etableres støytiltak i området ved campinghytter øst for planområdet.

Se for øvrig pkt 6.2.2.

6

Konsekvenser av planforslaget

6.1 PLANLAGT GJENNOMFØRING OG FINANSIERING

Utbedringen av fv. 123 Havnåsveien mellom Homstvedt og Ramstad med gang- og sykkelvei planlegges utført som en del av anlegget E18 Melleby-Momarken. Tiltakene planlegges finansiert gjennom Østfoldpakka og midler tildelt til traseen Momarken - Melleby i Nasjonal Transport Plan (NTP) 2010-2019.

Rundkjøring Ramstadkrysset finansieres med avsatte midler fra Vegavdeling Østfold.

6.2 KONSEKVENSER FOR NATUR OG MILJØ

6.2.1 Trafikk, trafiksikkerhet og lokalisering

Planforslaget vil i seg selv ikke generere ny trafikk. Økt fremtidig trafikk er generert av ny E18 mellom Laslett og Melleby. Planforslaget legger derimot til rette for å håndtere denne trafikkveksten på en god og sikker måte.

Eksisterende veier innenfor planområdet prosjekteres og bygges ut som veier i standardklasse S1 (Statens vegvesen Håndbok 017), dimensjonerende fartsgrense 60 km/t, ÅDT opp mot 7050 kjt/d og bredde 8,5 m.

Den nye gang- sykkelveien etableres på østsiden av fv. 123 for å minimalisere antall kryss mellom gang- og sykkelvei og trafikkerte veier på strekningen, samt for å gi et mest mulig sammenhengende tilbud uten sideskift. For beboere langs vestsiden av fv. 123 innebærer det kryssing av fv. 123 for å komme av/på gs- veien. Ved plassering av gs- vei på vestsiden ville disse likevel måtte krysse fv.123 ved Ramstadkrysset. Totalt sett vurderes en plassering av gs- veien på østsiden av fv. 123 å være den mest trafiksikre løsningen.

Generell standardheving og separering av trafikkgrupper vil også bedre forholdene for utrykningskjøretøy.

Totalt sett anses planforslaget å ha positiv konsekvens for trafikk og trafiksikkerhet.

6.2.2 Støy

I vedlagt støyrapport er det redegjort ytterligere for konsekvenser knyttet til støy. Det er gjennomført støyberegninger for fremtidig situasjon, i tillegg til beregninger som viser det totale støybildet fra ny rundkjøring, ny E18 og den avlastede eksisterende E18.

Støy fra planområdet viser at campinghyttene på gnr. 182 bnr. 32 ligger innenfor gul støysone. Utenom disse hyttene er det ingen andre støyfølsomme bygninger som ligger innenfor støysonene. Det må derfor i en senere fase gjøres mer detaljerte utredninger om behov for avbøtende tiltak for uteplass for campinghytter på gnr. 182 bnr. 32 for at retningslinje T-1442 skal kunne tilfredsstilles. Ved tiltaksvurderingene vil sumstøynivåene legges til grunn.

6.2.3 Flom og erosjon

Dagens Ramstadkryss ligger nær elven Hæra og når Hæra årlig flommer over, medfører dette at forholdsvis store arealer og deler av fv. 123 blir oversvømt, det er likevel en sjeldenhet at selve krysset blir oversvømmet.

I forbindelse med oppdraget E18 Melleby-Momarken har Norconsult utført en modellering av vannføring og flomnivå i Hæra. Ved kryssing av Hæra rett øst for det nye Homstvedtkrysset, er nivået for 200års-flom 119.09 m.o.h. Denne vannstanden er 4,4 meter høyere enn beregnet nivå ved middelvannføring. En slik flom ville satt store deler av området, inkludert eksisterende E-18 vest for Ramstadkrysset under vann.

I og med at ny utbedret vei ligger i samme trasé som dagens fv.123, vil den nye veien også ha en forholdsvis høy risiko for oversvømmelse. Den nye veigeometrien er hevet 40 cm i lavpunktene sammenlignet med dagens vei, noe som helt klart vil bedre situasjonen, men risikoen er fortsatt stor. En 200 års flom vil oversvømme også ny vei og området rundt.

Ny veistrekning har flere omkjøringsmuligheter, blant annet via ny E-18, som er dimensjonert etter krav om 200års-flom. Dette medfører at stengt vei som følge av flom, vil ha relativt små konsekvenser for andre enn de direkte berørte beboerne, mellom eksisterende og den nye E-18. De har også tidligere møtt utfordringer knyttet til fremkommelighet ved høy vannstand i Hæra.

Overvannssystemene i ny vei vil ligge med liten overhøyde i forhold til Hæra og dermed bli fylt opp med flomvann fra Hæra før vannivået når opp til veien. Dette vil medføre mindre kapasitet i overvannssystemet og dermed økt risiko for oppstuvning i grøfter ved mye nedbør. Hvis deler av ledningsnettet blir stående fylt med vann fra Hæra i lengre perioder kan dette medføre sedimentering og tilslamming av ledningene og dermed mindre kapasitet i overvannssystemet.

Fritt tverrsnitt under bru økes i forbindelse med tiltaket som beskrevet tidligere slik, og klimatilpasningen blir således ivaretatt i større grad enn tidligere. Tiltaket berører forøvrig vassdraget Hæra i liten grad. Der hvor Hæra meandrerer med ytterkant elveløp inn mot fyllingsfot må erosjonssikring vurderes. Overvannssystemene har også utløp i samme område og erosjonssikring av disse må også vurderes.

6.2.4 **Teknisk infrastruktur**

Overvannshåndtering

Ramstadkrysset har i dag et fåtall sluk som samler en del av overvannet fra krysset, og leder det i rør til utløp i Hæra. Det eksisterende overvannssystemet utgår i sin helhet som følge av den nye rundkjøringen.

Det skal bygges grøft mellom krysset og gang- og sykkelveien. Overvannet på arealet sør-øst for senterlinje havner i denne grøfta. Dette vannet blir tatt hånd om av sandfang og ledes i lukket system til Hæra. Dette gir igjen mindre avrenning direkte til terreng enn dagens situasjon. Overvannet fra sandfangene videreføres til Hæra uten noen form for rensing, utenom sedimentasjon i sandfang. Fordrøyning og/eller sedimentasjon før utløp i Hæra vil være naturlig for det vannet som ledes ut på fyllinger og til terreng. Bygging av systemer for fordrøyning og/eller sedimentasjon vil være vanskelig, da disse må anlegges på areal som vil oversvømmes jevnlig.

Plastring med stein og annen erosjonssikring av flomutsatte deler av infrastrukturen vil måtte vurderes.

For alle deler av overvannssystemet gjelder at dimensjonering og utforming må gjøres etter gjeldende retningslinjer og med hensyn på klimatilpasning.

VA-ledninger

Det er i dag kommunale vann- og avløpsledninger i området hvor ny rundkjøring skal bygges. Rett nord for rundkjøringen ligger det en spillvannspumpeledning fra Nortura. Denne må være i kontinuerlig drift frem til den erstattes av nytt anlegg langs ny E-18.

Midt igjennom rundkjøringen ligger det også flere vannledninger, størsteparten er ute av drift. Det er imidlertid en viss usikkerhet rundt hvor godt ledningskartet stemmer i med den faktiske situasjonen. Vannledningen som i dag er i drift gjennom krysset vil erstattes av ny 250 mm vannledning vist i gang- og sykkelvegen. For å sikre vannforsyning til alle berørte parter under anleggsperioden, vil det være fordelaktig om denne omleggingen kan gjøres ferdig så tidlig som mulig.

6.2.5 **Grunnforhold**

Ny fv. 123 inn mot rundkjøringen fra nord innebærer dels breddeutvidelse og oppfylling i forhold til eksisterende veg. Det kan bli aktuelt å gjøre geotekniske tiltak for oppfyllingen av stabilitets- og setningshensyn. Behov bør vurderes nærmere. Der veien ligger nær Hæra bør det vurderes nærmere behovet for erosjonssikring av elveskråningen.

Vurderinger vedrørende områdestabilitet

Det er avdekket løsmasser av leire ved prøvetaking nær planområdet. Det gjelder prøver tatt langs Havnåsveien like nord for brua over Hæra. Laboratorieundersøkelser av prøvene viser at det for én måling, dvs. i én dybde, er det påvist materiale som er definert som sprøbruddmateriale, det kan da være potensiell fare for området. Flyteskjemaet i «Kvikkleireveilederen», fig. 4.1, er benyttet for å vurdere potensiell skredfare i området. De samme vurderingene som tidligere ble gjort i forbindelse med reguleringsplanarbeid for fv. Homstvedt – Ramstad, gjelder også for dette planområdet Ramstadkrysset med rundkjøring:

- Ligger hele planområdet innenfor en eksisterende faresone?

Svar: Nettstedet Skrednett.no er sjekket. Området ligger ikke innenfor eksisterende faresone. Det er ikke registrert skredhendelser i planområdet.

- Finnes det marin leire i planområdet?

Svar: Kvartærgeologisk kart viser dels bart fjell og dels løsmasser av hav- og fjordavsetninger med usammenhengende eller tynt dekke og sammenhengende dekke, oftest med stor mektighet. Planområdet ligger lavere enn marin grense. Grunnundersøkelsene viser for én prøve, dvs. i én dybde, at materiale har sprøbruddkarakter iht. NVEs «Kvikkleireveileder»

- Er terrengforholdene slik at det kan være fare for skredfare?

Svar: Planområdet er relativt flatt. Der terrenget stiger opp viser grunnundersøkelser at det er grunnere til berg og løsmassene er relativt faste. Ved høydedrag er det synlig berg. Det er ikke ravedaler i området. Basert på dette anses det ikke å være skredfare ut fra terrengforholdene i området. Der veg og g/s-veg skal etableres nær Hæra, vurderes erosjonssikring slik at elva ikke vil grave i yttersving inn mot tiltaket.

- Ligger planområdet innenfor utløpsområdet for skred?

Svar: Planområdet med løsmasser av materiale med sprøbruddkarakter er relativt flatt. I de høyere liggende områdene inntil det flate området består av løsmasser av faste masser med liten mektighet eller bart fjell. Basert på dette mener vi at planområdet ikke ligger innenfor utløpsområde for skred.

- Området er klarert med hensyn til fare for kvikkleireskred.

Kommentar: Det er derfor ikke nødvendig med videre utredning av reell skredfare for planområdet.

6.2.6 Landskap og grønnstruktur

Tiltaket har liten konsekvens for landskap og grønnstruktur. Gang- og sykkelveien bygges langs eksisterende vei og berører eksisterende terreng og vegetasjon i beskjeden grad. Det er ikke kjent at verdifull vegetasjon går tapt.

Konsekvens for landskap blir liten også under anleggsarbeidene.

6.2.7 Biologisk mangfold

Den nye veien passerer i ett punkt svært tett inntil elvekanten, men her ligger dagens vei i samme trasé. Graving i eller nær elva vil kunne føre til økt spredning av suspendert stoff og andre forurensinger. Dette kan påvirke biologi i elva på ulike måter. I vannresipienten kan suspendert materiale blant annet medføre forandring i yngelforholdene, oksygenmangel i vannmassene og endring i næringstilgang til bunndyrene.

Partikler som spres på denne måten vil ofte være naturlig avrundede partikler, og således føre til mindre skader på f.eks. fiskegjeller sammenlignet med spisse sprengsteinspartikler. Ved graving i og nær elva bør det iverksettes tiltak for å hindre tilslamming nedstrøms. Dette kan for eksempel være forsiktig graving, bruk av filterposter etc. Ved eventuell bruk av siltgardin, må det sikres at tiltaket ikke virker som stengsel for fisk.

Kantvegetasjon langs elva og naturlig vegetasjon bør bevares i størst mulig grad.

Grumsende arbeid i Hæra bør unngås i krepsens parringsperiode (oktober-november) samt under krepsens klekkingsperiode, som er i juni-juli.

Av hensyn til fisk bør arbeid i vann unngås i oktober - november da en stor del av laksen og ørreten vandrer opp i elva, samt i april - mai da hoveddelen av smolten vandrer ut fra elva.

Ved drift av veien vil overvann drenere til Hæra. Det er ikke lagt opp til spesiell sikringstiltak i forhold til dette. Spesielt aktuelt her er suspendert stoff fra vei- og dekkslitasje, tungmetaller, PAH og oljeforbindelser. Det må påregnes noe påvirkning fra denne avrenningen, men det er lite sannsynlig at avrenningssituasjonen blir vesentlig forverret sammenlignet med dagens situasjon. På store deler av strekningen vil overvannet infiltrere i grunnen før det når resipient.

I vinterperioder vil det kunne være nødvendig å salte veien. Saltkonsentrasjonene vil sannsynligvis ikke bli så store i bekkene at det har toksisk effekt på vannlevende organismer. Salt er et større problem ved direkte avrenning til innsjøer, hvor det fører til sjiktning av vannet og dårlig sirkulasjon, noe som igjen kan føre til oksygenfattig bunnvann. Det er antatt at fortyningen ved Hæra/Lekumelvas utløp i Glomma er så stor at saltpåvirkning fra dette prosjektet ikke vil medføre store problemer. Statens vegvesen har utført et prosjekt kalt «Salt SMART». Salt SMART konkluderer med at ved et generelt lavt strekningsvis saltforbruk vil en kunne unngå miljøskader på store deler av veinettet og at spesielle tiltak bør settes i verk der miljøet er særlig følsomt for veisalt. Med en god vinterdrift med et lavt saltforbruk kan det oppnås en hurtig opptørking og lite slaps og snø på veibanen, noe som også vil være positivt for fremkommelighet og sikkerhet på veien.

Det er registrert trekkvei for elg og rådyr øst for planområdet. Elveområdet kan se ut til å utgjøre en god forbindelseslinje mellom skogsområder med potensiale for beite, kanskje først og fremst for rådyr. Eventuelle viltgjerder og belysning langs veiene vil minske faren for viltpåkjørsler.

Generelt sett vil tiltaket i anleggsfase ha noe negativ påvirkning på ytre miljø. I driftsfasen er det antatt at påvirkningen vil ligge på et mindre konfliktfylt nivå enn dagens kryss.

6.2.8 Miljø og forurensing

Ved graving i og nær elva bør det iverksettes tiltak for å hindre tilslamming nedstrøms. Dette kan for eksempel være forsiktig graving, bruk av filterposter etc. Ved eventuell bruk av siltgardin, må det sikres at tiltaket ikke virker som stengsel for fisk.

Kantvegetasjon langs elven og naturlig vegetasjon bør bevares i størst mulig grad.

Grumsende arbeid i Hæra bør unngås i krepsens parringsperiode (oktober-november) samt under krepsens klekkingsperiode, som er i juni-juli.

Av hensyn til fisk bør arbeid i vann unngås i oktober - november da en stor del av laksen og ørreten vandrer opp i elva, samt i april - mai da hoveddelen av smolten vandrer ut fra elva.

Området må undersøkes med hensyn på forurenset grunn.

Generelt sett vil tiltaket i anleggsfase sannsynligvis ha noe negativ påvirkning på ytre miljø. I driftsfasen av veien er det antatt at påvirkningen vil ligge på omtrent samme nivå som dagens vei eller noe lavere dersom forurensete masser fjernes fra området.

Det skal legges til rette for rask vegetasjonsetablering på området og i skråning ned mot elvekanten. Arbeidene skal ikke foregå i perioder viktige for fisk og kreps, som nevnt over.

6.3 KONSEKVENSER FOR SAMFUNN

6.3.1 Grunnerverv

Tiltaket vil medføre midlertidig og permanent grunnerverv for tilliggende eiendommer langs berørte veier.

Selv om det etableres gang- og sykkelvei langs hele strekningen langs fv. 123 vil tiltaket ikke ta unødig mye arealer, da dagens kryss tar uforholdsmessig stor plass. Rundkjøringen vil kun ha en fil inn og ut fra hver retning, mot dagens doble kjørefelt i krysset langs Ørjeveien.

6.3.2 Rekreasjonsinteresser

Sidearealene langs dagens E18 og fv. 123 Smedgaten og Havnåsveien har i dag begrensede muligheter for rekreasjon og det er begrensede ferdselsmuligheter langs Hæra i området. Det er ikke etablerte stier i området som benyttes i utstrakt grad.

Ved etablering av ny gang- og sykkelvei i området legges det til rette for mer fysisk aktivitet langs en trygg trasé. Gangveien vil også supplere eller erstatte et på strekningen planlagt stisystem langs Hæra.

Planforslaget vil dermed ikke ha negative konsekvenser for rekreasjonsinteresser.

6.3.3 Barn og unge

Det finnes ingen lekeplasser eller naturlige lekesteder for barn og unge i planområdet. Gang- og sykkelveien vil heve trafiksikkerheten for myke trafikanter, og derav barn og unge som beveger seg langs traseen. Gang- og sykkelveien kobles til fremtidig bussholdeplass med ny parkeringsplass.

Det anses at tiltaket vil ha positiv konsekvens for dagens barn og unge, ettersom trafiksikkerheten langs fv. 123 Havnåsveien blir vesentlig bedre.

6.3.4 Universell utforming

Iht. vedlagt detaljplanheftets plan- og profiltegninger for veitraseen og gang- og sykkelveien utformes tiltakene i planforslaget iht. krav om universell utforming i plan- og bygningsloven med tilhørende forskrifter og veiledere.

Det planlegges ingen bebyggelse i planområdet.

Ny infrastruktur tilrettelegger for universell utforming i motsetning til dagens veiløsninger. Tiltaket vil dermed gi positive virkninger for universell utforming.

6.3.5 *Kulturminner og historiske anlegg*

Iht. kapittel 3.7 er det ikke kjent automatiske fredete kulturminner, SEFRAK-registrerte bygninger eller andre viktige kulturmiljøer i området. Dersom det skulle bli truffet på automatisk fredete kulturminner skal arbeidet øyeblikkelig stanses og Fylkeskonservatoren varsles iht. kulturminnelovens § 8.

Planforslaget vil ikke representere negative konsekvenser for kjente kulturminner og historiske anlegg.

6.3.6 *Samfunnssikkerhet*

Det er utarbeidet egen ROS-analyse til detaljplanforslaget. Ingen spesielle risiko eller sikkerhetsmomenter som tilsier at etablering av en rundkjøring til erstatning for dagens kjøremønster ikke bør gjennomføres. Analysen er vedlagt forslaget.

7 VEDLEGG

REGULERINGSPLANKART 04-R002

REGULERINGSBESTEMMELSER

STØYRAPPORT

ROS-ANALYSE