



Sarpsborg
kommune

Planbeskrivelse til detaljreguleringsplan for Gang- og sykkelvei Skjebergbekken - Kvastebyen



Datert: 10.12.2025

Revidert:

Innholdsfortegnelse **SIDE**

1	SAMMENDRAG	4
2	BAKGRUNN FOR REGULERINGSSAKEN	4
2.1	Hensikten med planen.....	4
2.2	Forslagsstiller og konsulent	4
2.3	Beliggenhet	4
2.4	Tidligere vedtak i saken	6
2.5	Utbyggingsavtaler	6
2.6	Krav om konsekvensutredning?.....	7
3	PLANPROSESSEN	7
3.1	Oppstartsvarsel.....	7
3.2	Innkomne innspill	8
3.3	Medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge.....	8
3.4	Medvirkning fra naboer	8
4	PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER	9
4.1	Fylkeskommunale planer	9
4.2	Kommuneplanens arealdel og kommunedelplan for kystsonen	9
4.3	Gjeldende reguleringsplaner	10
4.4	Temaplaner/andre planer av betydning for planarbeidet	12
4.5	Statlige planretningslinjer	13
5	BESKRIVELSE OG ANALYSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD	13
5.1	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.....	13
5.2	Stedets karakter.....	15
5.3	Eiendomsforhold.....	17
5.4	Landskap og fjernvirkning.....	18
5.5	Kulturminner og kulturmiljø.....	19
5.6	Naturverdier	19
5.7	Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder.....	20
5.8	Landbruk	21
5.9	Trafikkforhold.....	23
5.10	Kollektivtilbud	24
5.11	Barns interesser.....	24
5.12	Sosial infrastruktur.....	25
5.13	Universell tilgjengelighet.....	25
5.14	Teknisk infrastruktur.....	25
5.15	Grunnforhold	26
5.16	Støyforhold	27
5.17	Luftforurensing	28
5.18	ROS – risiko og sårbarhetsanalyse	29
6	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	29

6.1	Alternativvurderinger.....	29
6.2	Planlagt arealbruk	33
6.3	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål.....	34
6.4	Gjennomgang av hensynssoner:	36
6.5	Gjennomgang av bestemmelsesområder	37
6.6	Bebyggelsens plassering og utforming	37
6.7	Boligmiljø/ bokvalitet.....	38
6.8	Tilknytning til infrastruktur	38
6.9	Trafikkløsning.....	38
6.9.1	Utforming av gang- og sykkelveier og fortau	38
6.10	Planlagte offentlige anlegg	39
6.11	Universell utforming.....	39
6.12	Kollektivtilbud	40
6.13	Kulturminner.....	40
6.14	Avbøtende tiltak/ løsninger ROS.....	40
6.15	Rekkefølgebestemmelser	42
6.16	Behandling av overvann	43
6.17	Plan for avfallshenting	43
7	VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET	43
7.1	Overordnede planer.....	43
7.2	Landskap og stedets karakter	44
7.3	Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi.....	44
7.4	Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven.....	44
7.5	Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk.....	46
7.6	Trafikkforhold.....	46
7.7	Barns interesser.....	47
7.8	Universell tilgjengelighet.....	47
7.9	Støyforhold	47
7.10	Jordressurser/landbruk	47
7.11	Teknisk infrastruktur.....	48
7.12	Teknisk infrastruktur.....	50
7.13	Behov for grunnnerverv.....	50
7.14	Tiltak som berører eksisterende bygg.....	51
7.15	Økonomiske konsekvenser for kommunen.....	51
7.16	Avveining av virkninger	51
8	RAPPORTER OG ANDRE DOKUMENTER	52

1 Sammendrag

Reguleringsplanen tilrettelegger for etablering av nytt anlegg for gående og syklendesom strekker seg fra Skjebergbekken til snuplass ved Feriehjemmet. Mesteparten av tiltaket vil etableres som gang- og sykkelvei, mens i syd vil en mindre del være fortau. Dette planarbeidet er en videreføring av en del av planen Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad, referert til som *hovedsykkelplanen*. De aktuelle strekningene tilsvarer deler av rute 15B.2 i denne planen. Den totale lengden på gang- og sykkelveien samt fortauet er omtrent 1,2 km.

Reguleringsplanen omfatter også oppgradering av eksisterende kollektivholdeplasser langs Kvastebyveien, samt arealer til midlertidige bygge- og anleggsområder.

Som en del av planprosessen har det blitt gjennomført kartlegging av biologisk mangfold, geotekniske undersøkelser og arkeologisk registrering. Anbefalingene fra disse vurderingene er ivarettatt i reguleringsplanen.

2 Bakgrunn for reguleringssaken

2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å tilrettelegge for å få flere til å benytte sykkel og gange som foretrukne transportalternativer, samt å tilrettelegge for en trygg og god skolevei for barn og unge som ferdes mellom Kvastebyen og Høysand, og videre til Hornnes. Bruk av sykkel og gange medfører en rekke positive effekter, inkludert bedre helse, redusert slitasje på offentlige veier, mindre forurensning, tryggere skoleveier og økt bevissthet om klima og miljø, blant annet.

2.2 Forslagsstiller og konsulent

Forslagsstiller er Sarpsborg kommune ved Virksomhet eiendom.

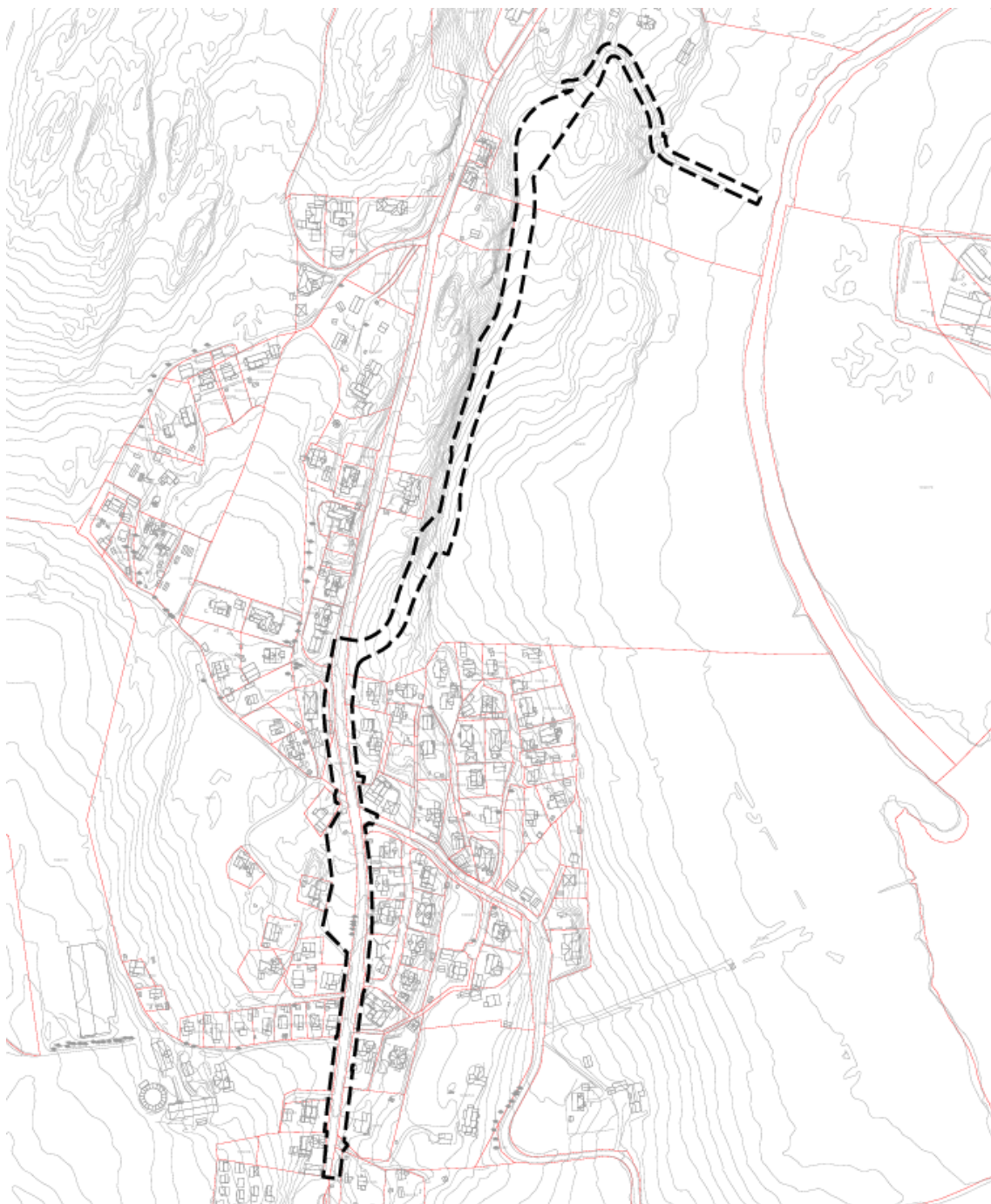
HS Arealplan AS er engasjert som plankonsulent. Ingeniørfirmaet Svendsen & Co AS har bistått med tegningsunderlag/prosjektering av veianlegget som reguleringsplanen bygger på.

2.3 Beliggenhet

Planområdet strekker seg fra Skjebergbekken i nord til snuplassen ved Feriehjemmet.



Figur 1: Planområdet beliggenhet i Sarpsborg, fremhevet med rød sirkel.



Figur 2: Planområdet er fremhevet med sort stiplet linje. Arealet utgjør 21,7 daa.

2.4 Tidligere vedtak i saken

I Utvalg for plan, miljø og teknikk sitt møte den 06.05.2024 (saksnr. 15/24) ble det fattet vedtak om samtykke til gjennomføring av arkeologiske registreringer innenfor planområdet. Utover dette er det ikke fattet tidligere vedtak i saken.

2.5 Utbyggingsavtaler

Det er ventet at det planlagte samferdselsanlegget langs Kvastebyveien vil bli overført til Østfold fylkeskommune, mens resten av strekningen sannsynligvis vil bli overdratt til

Sarpsborg kommune, ettersom denne delen ikke har direkte tilknytning til Kvastebyveien eller fylkeskommunens veiareal. Det kan være behov for utbyggingsavtaler i forbindelse med gjennomføringen av prosjektet. I forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet ble det samtidig annonsert oppstart av forhandlinger om utbyggingsavtale. Det ble ikke mottatt noen innspill som angår arbeidet med utbyggingsavtale.

2.6 Krav om konsekvensutredning?

Alle detaljreguleringsplaner skal vurderes opp mot forskrift om konsekvensutredninger, siste versjon (2017-07-01).

Tiltaket fanges opp av vedlegg II punkt 10. jfr. § 8 (utdrag):

Bygging av

- veier [inkludert gang- og sykkelveier],

Planarbeidet er derfor vurdert etter § 10. Nedenfor er en oppsummering av vurderingen etter § 10:

Reguleringsplanen berører ikke verneområder, prioriterte arter eller vernede vassdrag, men kan komme i konflikt med et sterkt truet asketre. Tiltak ved Skjebergbekken kan medføre noe overvannsavrenning, men uten negativ påvirkning. De største forventede virkningene gjelder omdisponering av beiteområder og inngrep i skog og økosystemer, særlig i anleggsfasen. For å begrense påvirkningen er gang- og sykkelveien lagt slik at den berører minst mulig beiteområde. Virkningene vurderes som enkeltstående hendelser og vil ikke påvirke områder over landegrenser.

Reguleringsplanen er utformet for å minimalisere konflikter med beiteområder, naturverdier og naturreservatet. Oppsummert vurderer forslagsstiller at kriteriene i forskriften ikke er oppfylt, og at planområdet derfor ikke utløser krav om konsekvensutredning.

Konklusjonen er at planarbeidet ikke utløser behov for konsekvensutredning.

En komplett vurdering av forholdet til konsekvensutredning ligger vedlagt reguleringsplanen.

3 Planprosessen

3.1 Oppstartsvarsel

Opprinnelig oppstart av planarbeidet ble annonsert 08.12.2020 i Sarpsborg Arbeiderblad og på Sarpsborg kommunes nettside www.sarpsborg.com.

Det ble sendt varsel om oppstart i form av brev til fagmyndigheter, grunneiere og naboer.

I løpet av planprosessen har det blitt identifisert et behov for å utvide planområdet. Dette førte til at et nytt varsel om utvidelse ble offentliggjort, og berørte naboene og sektormyndigheter ble informert den 15. mars 2022. Utvidelsen ble begrunnet med nødvendigheten av å tilrettelegge for midlertidige rigg- og anleggsområder.

I tillegg til de lovbestemte kravene til medvirkning iht. Plan- og bygningsloven, ble det avholdt et digitalt orienteringsmøte i starten av planprosessen. Deltakerne fikk mulighet til å stille spørsmål både før og under presentasjonen. Det har også vært kontakt via e-post og telefon, samt befaringer med flere grunneiere i løpet av prosessen.

Det har vært en kontinuerlig dialog med Østfold fylkeskommune (tidligere Viken fylkeskommune) for å avklare enkelte prinsipielle spørsmål knyttet til veitekniske løsninger i prosjektet og teknisk plan, spesielt i de områdene som berører Kvastebyveien.

3.2 Innkomne innspill

Det har totalt kommet inn 28 høringsinnspill i forbindelse med planarbeidet, fordelt over begge varslingsrundene. Et sammendrag av disse innspillene er vedlagt reguleringsplanen, og under hvert enkelt innspill er det redegjort for hvordan det er blitt håndtert i planprosessen. Flere av innspillene fremsetter lignende synspunkter. For å unngå unødvendige repetisjoner er det derfor utarbeidet fellessvar (A-G) for de temaene som går igjen i innspillene.

3.3 Medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge

En av de primære motivasjonene bak planarbeidet er å skape gode forhold for myke trafikanter, og spesielt barn og unge som skal til-/fra skolen. Planen har som mål å ha en utelukkende positiv innvirkning på denne gruppen ved å legge til rette for bedre trafiksikkerhet og stimulere til økt fysisk aktivitet.

3.4 Medvirkning fra naboer

Den 14. desember 2020 ble det avholdt et orienteringsmøte for naboer og andre interessenter. Møtet ble streamet, og det var tilrettelagt for å stille spørsmål underveis. Opptaket av møtet ble også gjort tilgjengelig på Sarpsborg kommunes nettsider etter møtets slutt. I oppstartsfasen av planarbeidet, den 21.10.2020, ble det også arrangert et orienteringsmøte med representanter fra Kvastebyen velforening, der intensjonene bak prosjektet og planprosessen ble presentert.

Den 7. november 2022 ble det gjennomført en felles befarings med beboerne i Kvastebyen, der omtrent 20 beboere deltok.

Flere grunneiere har uttrykt at de ikke ønsker å avstå areal til prosjektet. Samtidig er det mange som viser forståelse for og støtte til tiltaket. Generelt er det ønskelig å minimere arealbeslag, og løsningene er utformet i samsvar med minimumskravene fra veimyndighetene og gjeldende vegnormaler. Det har vært dialog med grunneiere på gnr/bnr 1002/6,14 (Strandløkka 15) og 1002/8 (landbrukseiendom), som vil måtte gi fra seg mest areal til prosjektet. Det er blandede holdninger til arealavståelse, noe som er forståelig, da prosjektet innebærer betydelige inngrep spesielt i de to nevnte eiendommene. Det kan spesielt nevnes at grunneier på gnr/bnr. 1002/6,14 ikke ønsker avståelse av grunn. Dette begrunnes med at den foreslåtte traseen vil passere bolighuset til grunneier, og grunneier ønsker ikke mer gangtrafikk enn hva som er der i dag. Når det gjelder eiendommen gnr/bnr. 1002/8, så har de vært forholdsvis positive til tiltaket,

men de ønsker å tilrettelegge for fremtidig boligbebyggelse på en del av eiendommen der gang- og sykkelveien planlegges (i skråningen mellom Kvastebyveien 204 og 222).

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Fylkeskommunale planer

Fylkesplan for Østfold (2018)

I den gjeldende fylkesplanen er området anvist som landbruks-, natur- og friluftsmål (LNF). Den neste illustrasjonen viser fylkesplanen sammen med plangrensen. Store deler av planområdet er bebygde områder med boliger og samferdselsanlegg med mere. Fylkesplanen er imidlertid overordnet, og områder som Kvastebyen er kun anvist med et generelt LNF-formål.

Opprettelsen av nye samferdselsanlegg vil medføre en omdisponering av landbruksarealer, noe som er i strid med fylkesplanens mål om å bevare matjord. Samtidig understreker fylkesplanen viktigheten av å forbedre tilbudet for myke trafikanter, også utenfor byene. Det kan argumenteres for at de foreslåtte tiltakene er i tråd med fylkesplanens intensjoner, selv om dyrka mark blir berørt. En grundigere vurdering av hensynet til dyrka mark vil bli presentert i kapittel 5.



Figur 3: Utklipp av Fylkesplan for Østfold. Planområdet berører arealer anvist som LNF-områder.

4.2 Kommuneplanens arealdel og kommunedelplan for kystsonen

Kommunedelplan for kystsonen (2022-2034)

I kommunedelplan for kystsonen er de aktuelle arealene anvist som følgende arealformål:

- Eksisterende bebyggelse og anlegg
- LNFR areal for spredt bolig- fritids- eller næringsbebyggelse mv.

Planområdet berører også følgende hensynssoner:

- Hensynssone bevaring naturmiljø
- Hensynssone landskap
- Støysone – gul sone

Kommuneplanens arealdel (2024-2036)

Planområdet berører også et lite areal som inngår i kommuneplanens arealdel. Dette er begrenset til en liten del av området lengst i syd, som er avsatt til følgende formål:

- LNFR areal for spredt bolig- fritids- eller næringsbebyggelse mv.
- Fritids- og turistformål



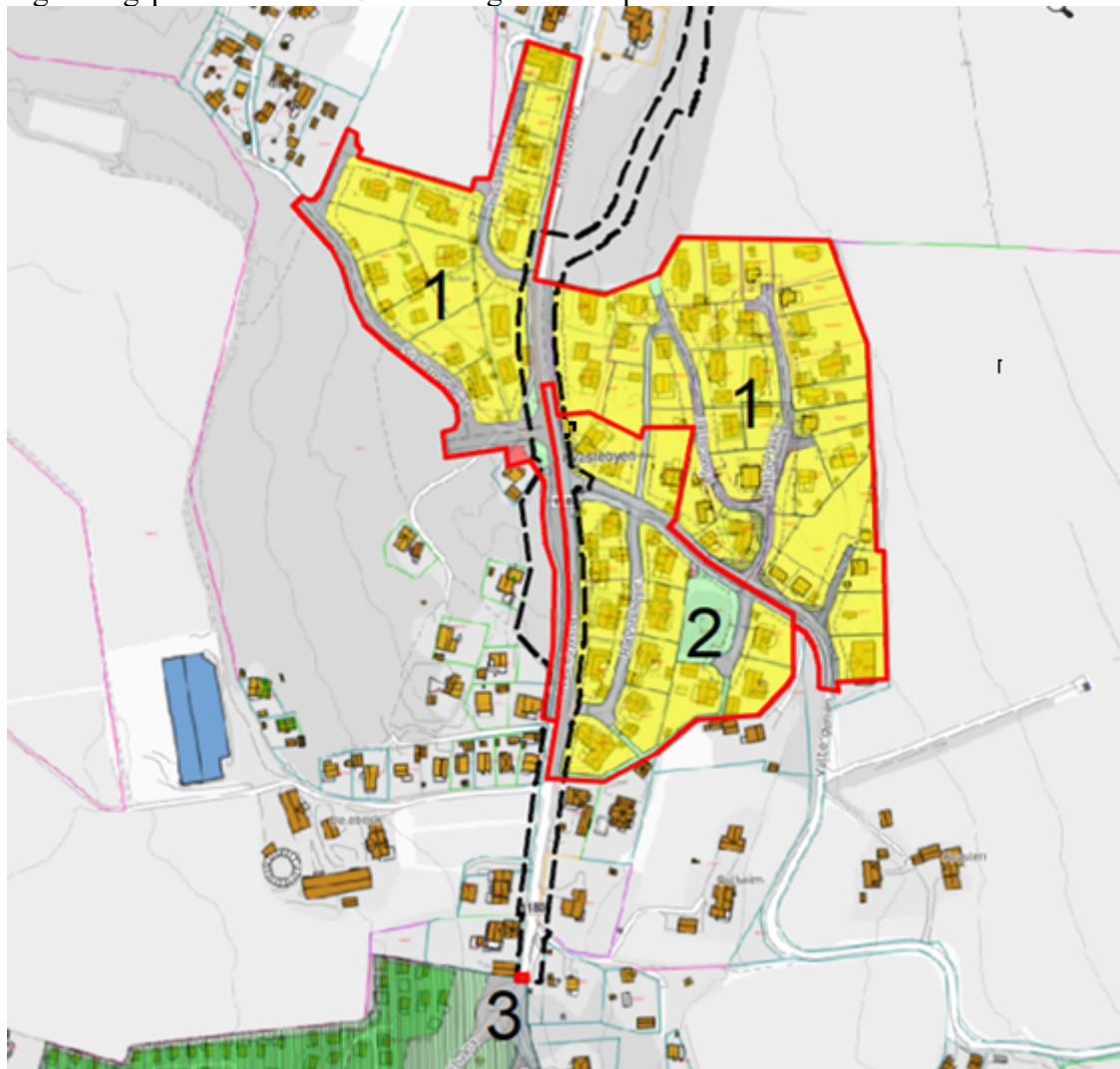
Figur 4: Gjeldende kommuneplan og kommunedelplan for kystsonen sammen med plangrensen (blå linje).

4.3 Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet berører og vil delvis erstatte deler av tre eksisterende reguleringsplaner. For de delene av reguleringsplanen som omfatter boligeiendommer, legges det til grunn

at hovedprinsippene i de gjeldende planene skal videreføres. Dette gjelder uavhengig av om det er snakk om en reguleringsplan tilknyttet den enkelte eiendommen eller kommuneplanens arealdel. Spesifikasjoner som utnyttelsesgrad, boligtyper og takform vil bli opprettholdt.

Den følgende illustrasjonen viser plangrensen i forhold til de gjeldende reguleringsplanene som berøres eller grenser til planområdet.



Figur 5: Planområdet sammen med gjeldende reguleringsplaner. Legg merke til nummerering 1-3 og se i neste tabell.

Nummer i kart Plannavn (planID) Vedtatt dato	Kommentar
Nr. i kart: 1 Kvastebyen (35005): Vedtatt 26.09.1984, sist endret 07.04.2005.	Reguleringsplanen vil medføre noen mindre justeringer i formålene knyttet til offentlig samferdselsanlegg. Noen eiendommer får en reduksjon i regulert boligformål, samtidig som reguleringen av samferdselsanlegg vil øke, og omvendt. Dagens kollektivholdeplass, som vil bli oppgradert, vil bli stadfestet gjennom reguleringsplanen, da den ikke er spesifisert i den nåværende planen. Generelt antas det at reguleringsplanen ikke vil medføre betydelige endringer eller skape konflikter med den eksisterende planen for Kvastebyen.
Nr. i kart: 2 Halvorskogen (35007): Vedtatt 27.08.1987	Som i planen for Kvastebyen, vil reguleringsplanen føre til noen mindre endringer av eksisterende formålsgrenser. Disse endringene vil ha begrenset betydning for de nærliggende boligene. Ved vendehammeren i Halvorskogen er det i kart og bestemmelser sikret etablering av et fysisk stengsel for å forhindre at området brukes som biladkomst til Kvastebyveien.
Nr. i kart: 3 Borregårdsarbeidernes feriehjem (35010): Vedtatt 05.09.1991	Berørt areal er på omtrent 3 m ² og planarbeidet vil ikke føre til noen praktisk betydning for den gjeldende reguleringsplanen.

4.4 Temaplaner/andre planer av betydning for planarbeidet

Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad (2017)

Det foreslåtte tiltaket er en del av Hovedsykkelveiene i Sarpsborg og Fredrikstad (sykkelplanen), spesifikt rute 15B.2. Som vist i den kommende kartillustrasjonen, er den aktuelle strekningen markert med grønn linje. Sykkelplanen beskriver plassering av trasé over beiteområde og inn til veien Halvorskogen, parallelt med Kvastebyveien. Sykkelplanen anbefaler gang- og sykkelveistandard. Tverrprofilene og breddene som benyttes i dette planarbeidet er blitt avtalt i samarbeid med Sarpsborg kommune.

Kart	Merknader
	Etter en grundig gjennomgang i tidlig fase i planarbeidet (se vedlagt silingsnotat) legges til grunn at den skisserte strekningen ikke er ideell, siden det vil gå kraftig på bekostning av dyrket mark, komme i konflikt med verneområder for natur, medføre inngrep i privat eiendom og vil betinge store terrenginngrep. Traseen som reguleringsplanen legger opp til vil etter forslagsstillers skjønn ivareta nevnte hensyn på en bedre måte.

Sarpsborg kommunes veinormal

Sarpsborg har en egen veinorm som skal benyttes ved utarbeidelse av reguleringsplaner. For fylkeskommunale veier skal Statens vegvesens håndbøker legges til grunn. Samferdselsanleggene er prosjektert av Svendsen & Co AS, og ivaretar gjeldende vegtekniske føringer og anbefalinger.

Det forventes at mesteparten av arealene innenfor planområdet vil bli offentlige og overdras til Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune.

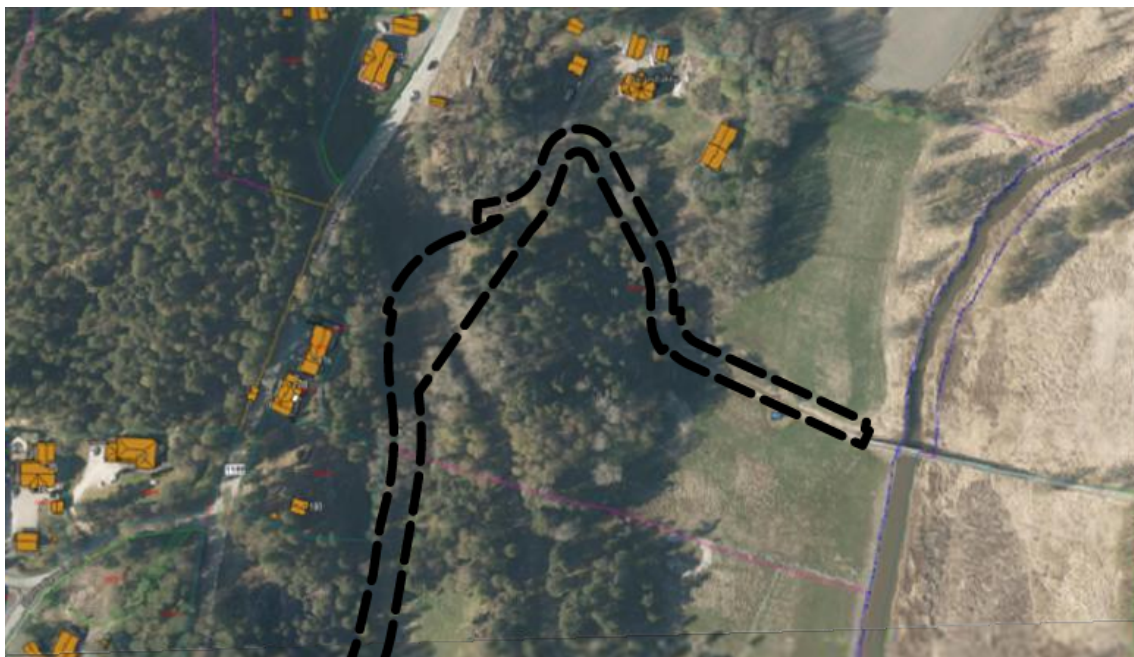
4.5 Statlige planretningslinjer

- Statlige planretningslinjer for klima og energi (2024).
- Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025).
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2021).
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995).

5 Beskrivelse og analyse av planområdet, eksisterende forhold

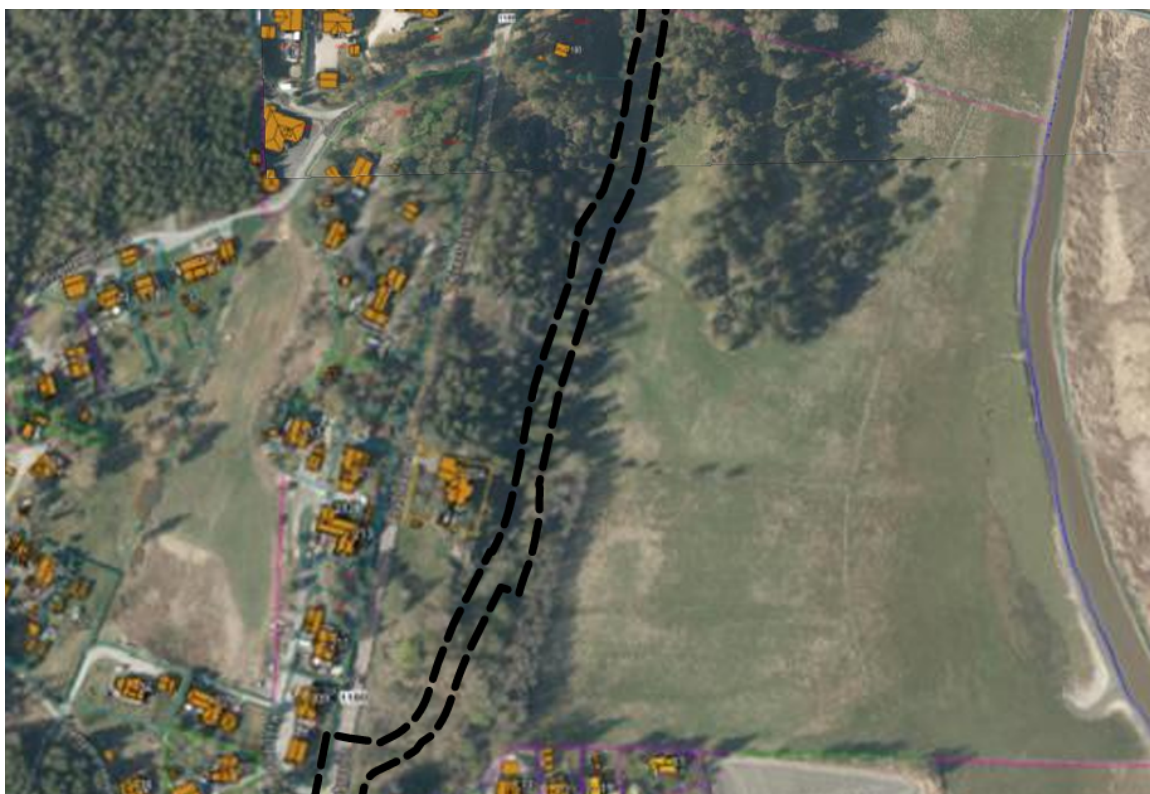
5.1 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Dagens arealbruk i planområdet består primært av beiteareal, skogsområde, samferdselsanlegg og en liten andel boligtomter. Området begynner i nord, der det avgrenses av Skjebergbekken, hvor en bro inngår som del av gangveien. Her følger gangveien den eksisterende turveien opp mot Strandløkka, før den svinger mot sør over et område som i dag er dekket av skog, men som tidligere angivelig har vært et beiteområde. Den aktuelle veien er i dag en del av kyststien i Sarpsborg. Se neste figur for mer informasjon.



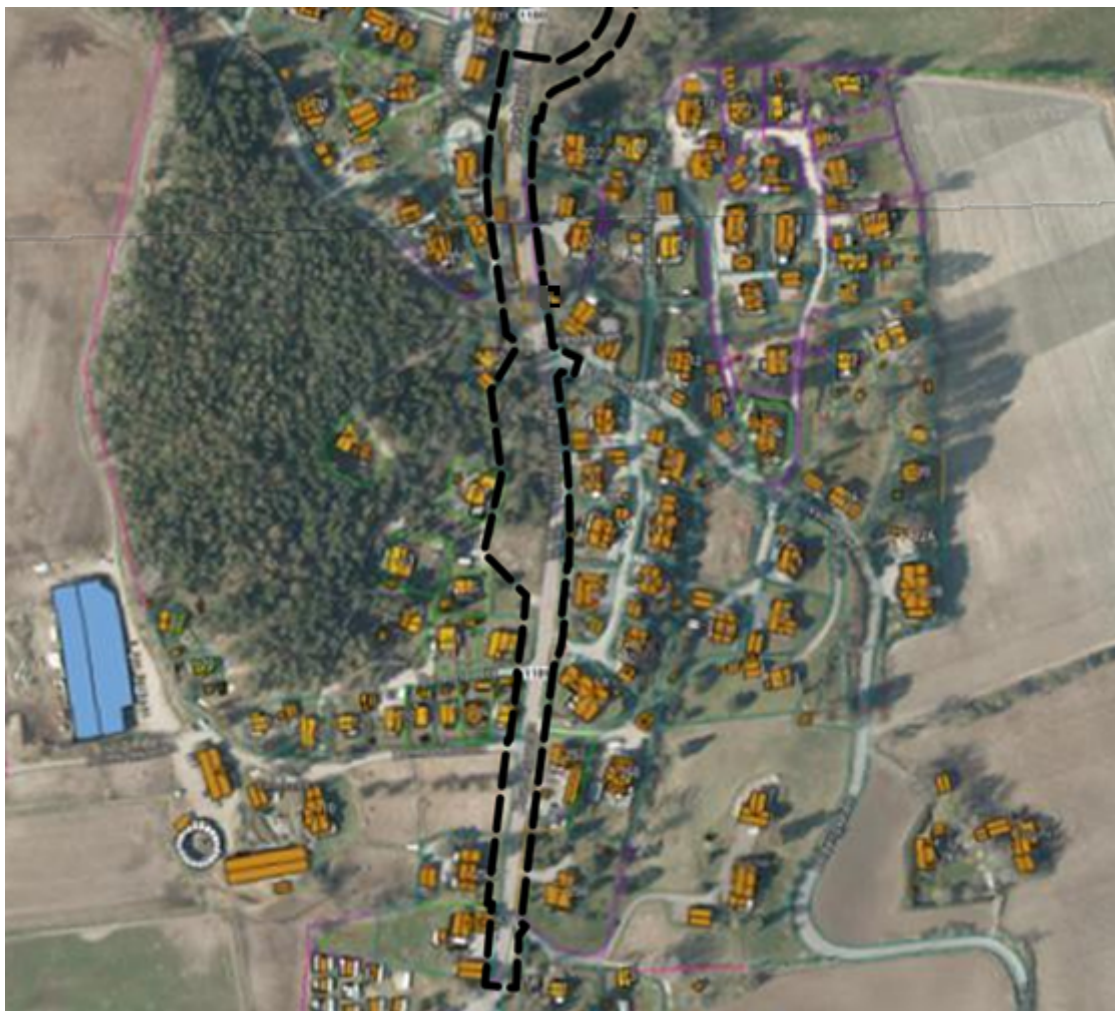
Figur 6: Flyfoto som viser området ved Skjebergbekken i nord og nærmeste skogsområde. For helt nøyaktige avgrensninger i terrenget henvises det til plankartet.

Lenger sørover krysser traséen et lite beiteområde, før den følger en markert fjellrygg mot vest, der nevnte beiteområde ligger på østsiden. Mot Kvastebyveien er det en markert skråning med et relativt jevnt fall mot øst.



Figur 7: Flyfoto som viser den delen av planområdet som omfatter skogs- og landbruksareal. For helt nøyaktige avgrensninger i terrenget henvises det til plankartet.

Den sørlige delen av planområdet strekker seg langs Kvastebyveien og de nærliggende boligeiendommene. Planområdet dekker store deler av eksisterende samferdselsanlegg, men inkluderer også områder fra tilgrensende boligeiendommer som vil bli delvis berørt. Mot sør avsluttes planområdet ved snuplassen ved Feriehjemmet.



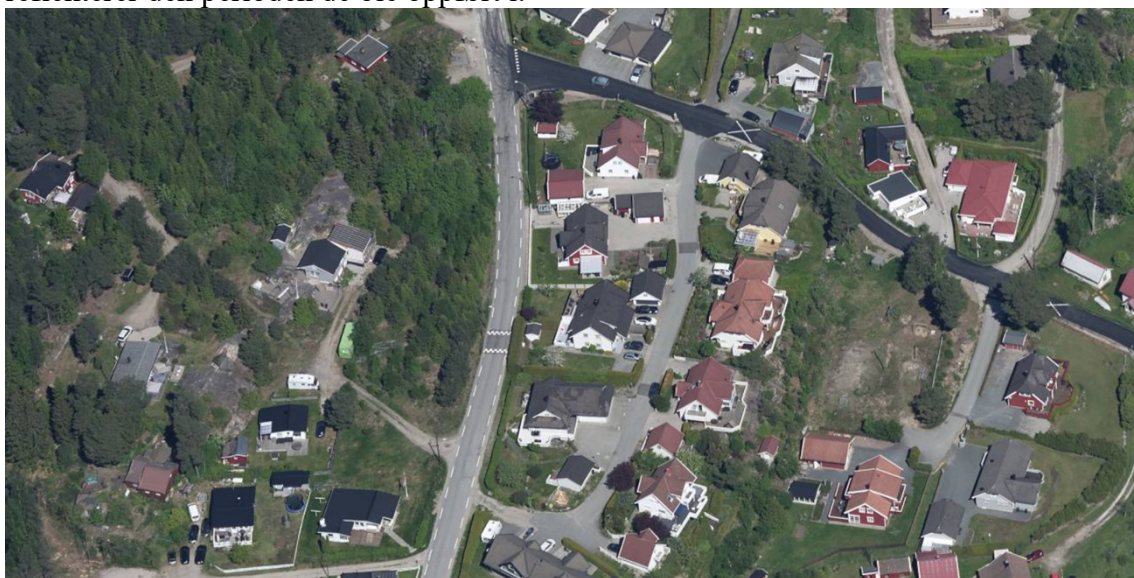
Figur 8: Flyfoto som viser den søndre og mest bebygde delen av planområdet. For helt nøyaktige avgrensninger i terrenget henvises det til plankartet.

Arealtype/Dagens arealbruk	Areal (daa)
Beitemark	2,0
Skogsområder	9,7
Samferdselsareal / grøfter	8,1
Boligområde/hageareal	1,9
Sum	21,7

5.2 Stedets karakter

Kvastebyen har et variert landskap bestående av skog, jordbruksarealer og spredt boligbebyggelse. Beliggenheten nær sjøen gjør området til en del av et maritimt miljø,

og det er betydelige innslag av fritidsboliger i områdene rundt Kvastebyen. Eldre flyfoto viser at de tidlige eiendommene i stor grad var knyttet til landbruket. Etter 1950-tallet har Kvastebyen gjennomgått en gradvis utvikling mot eneboligbebyggelse, slik vi kjenner det i dag. Det er utfordrende å fastsette nøyaktige tidspunkter for denne utviklingen, men basert på tilgjengelige flyfoto og tidspunktet for når reguleringsplanene ble innført, er det rimelig å anta at mesteparten av veksten skjedde før år 2000. Boligbebyggelsen består hovedsakelig av tradisjonelle trehus som reflekterer den perioden de ble oppført i.



Figur 9: Bilde som viser et utsnitt av dagens boligbebyggelse i Kvastebyen. Sentralt i bildet kan man se Kvastebyveien og Valbergveien (sistnevnte med sort, ny asfalt).

Nord for planområdet ligger et naturreservat som omfatter både vannområder tilknyttet Skjebergbekken og nærliggende beiteområder. Dette området har verdifulle naturressurser, som både maritime elementer og landbruksarealer.



Figur 10: Bilde tatt ved broen over Skjebergbekken, sett mot vest.

5.3 Eiendomsforhold

I neste tabell er en oversikt over hvilke eiendommer planområdet berører.

Gnr/Bnr	Adresse	Kommentar
0/0/0		Boliggate – Halvorskogen
505/21		Fv. 1180, eies av Østfold fylkeskommune
1001/1	Mangler adresse	Landbrukseiendom
1001/1/37	Palmetomta 1	Fritidsbolig
1001/28	Kvastebyveien 258	Annet
1001/55	Seimbakken 1	Boligbebyggelse
1001/145	Palmetomta 2	Fritidsbolig
1001/96	Slettemyrveien 45	Fritidsbolig
1002/4	Delebukta 12	Feriehjemmet
1002/5	Kvastebyveien 257	Boligbebyggelse – berøres kun ved stadfesting av adkomst
1002/6,14	Strandløkka 15	Landbrukseiendom
1002/8	Mangler adresse	Landbrukseiendom
1002/10	Delebekkveien 10	Landbrukseiendom
1002/22	Kvastebyveien 222	Boligbebyggelse
1002/26	Kvastebyveien 224	Boligbebyggelse
1002/28	Slettemyrveien 7	Boliggate – Kvastebyveien (stikkvei) samt boligbebyggelse

1002/31	Valbergveien 2	Boligbebyggelse
1002/56	Slettemyrveien 48	Boligbebyggelse
1002/58	Kvastebyveien 255	Boligbebyggelse
1002/64	Kvastebyveien 180	Boligbebyggelse
1003/63		Boliggate – Valbergveien
1002/68	Slettemyrveien 46	Boligbebyggelse
1002/71	Halvorskogen 5 A/B	Boligbebyggelse
1002/72	Halvorskogen 3	Boligbebyggelse
1002/73	Halvorskogen 1	Boligbebyggelse
1002/82	Halvorskogen 7 A/B	Boligbebyggelse
1002/83	Halvorskogen 9	Boligbebyggelse
1002/88	Kvastebyveien 209	Boligbebyggelse
1002/93		Sideareal til Valbergveien
1002/95	Kvastebyveien 255	Boligbebyggelse
1003/5	Solheimsbakken 11	Adkomstvei til boligbebyggelse
1003/8	Solheimsbakken 11	Adkomstvei til boligbebyggelse
1003/11	Kvastebyveien 252	Boligbebyggelse
1003/55	Kvastebyveien 256	Boligbebyggelse

Etter en vurdering foretatt av Sarpsborg kommune, er det konkludert med at det ikke finnes usikre eiendomsgrenser som krever oppmåling innenfor det aktuelle planområdet. I de tilfellene hvor reguleringsplanen angir områder med offentlige formål (indikert med «o_» foran feltkode i plankartet), men som i dag er private, vil disse områdene bli fradelt i samsvar med de angitte formålsgrensene og overført til Sarpsborg kommune eller Østfold fylkeskommune.

5.4 Landskap og fjernvirkning

Planområdet omfatter et område som inkluderer ulike arealkategorier. I nærheten finnes landbruksarealer, små skogklynger, boligområder og samferdselsanlegg. Landbruksarealene ligger i den nordlige delen av området, mens de største boligkonsentrasjonene befinner seg sentralt i Kvastebyen, i den sørlige delen av planområdet.

Planområdet omfatter arealer langs den eksisterende fylkesveien og nåværende landbruksarealer samt skogsterreng.



Figur 11: Bilde som viser en del av strekningen. Bildet er tatt ved Kvastebyveien 257 mot nord.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

Fylkeskonservatoren gjennomførte registrering av arkeologiske kulturminner i planområdet sensommeren 2024. Under registreringen ble det avdekket flere automatisk fredede kulturminner både innenfor og rett utenfor planområdet, inkludert kokegroper og et dyrkingslag. Disse funnene antas å være mer enn 3400 år gamle, og stammer fra bronse- eller jernalder. Funnområdene er registrert med ID-nummer i Riksantikvarens kulturminnedatabase, Askeladden.

Det er imidlertid kun ett kulturminne som vil bli påvirket av reguleringsplanen, og dette er tildelt ID 323 232. I denne lokaliteten ble det gjort funn av 3 kokegroper, et kulturlag og minst 1 kokegrop i kulturlaget. Disse funnene antas å være datert til tidsrommet 1873-1625 f.Kr.

De funnene som er gjort forekommer relativt ofte i Østfold, og hverken funnene eller dateringene er spesielt overraskende. Fylkeskonservatoren har derfor signalisert at kulturminnet kan bli fjernet. For mer informasjon henvises det til rapporten vedlagt reguleringsplanen.

5.6 Naturverdier

I de tilgjengelige kartdatabasene er det registrert flere naturverdier i planområdet, spesielt i nord, nært Skjebergkilen naturreservat. Skjebergkilen naturreservat er et viktig verneområde med varierte marine og kystnære habitater som fungerer som gyte- og oppvekstområder for fisk og andre marine organismer. Reservatet er også betydningsfullt for sjøfugler og vadefugler, som bruker området til hekking og som rasteplass. I tillegg finnes det sjeldne og truede arter både i sjøen og på land, som har høy verneverdi.

I neste tabell vises en oversikt over registrerte arter med behov for vern, som er enten innenfor eller i nærheten til planområdet.

Grønnfink	VU	Sårbar
Vipe	CR	Kritisk truet
Rapphøne	RE	Regionalt utdødd
Ask	EN	Sterkt truet
Kildegras	NT	Nært truet
Cantharis nigra	NT	Nært truet
Gråspurv	NT	Nært truet

Som en del av planprosessen har det blitt gjennomført kartlegging av det biologiske mangfoldet innenfor planområdet. Ved befaringen ble det imidlertid kun gjort funn av en rødlistet art, nemlig ask, som ble oppdaget sør i området. Det er viktig å merke seg at feltarbeidet ble utført om høsten, som er sent eller delvis utenfor vekstsesongen, noe som kan ha påvirket antall funn. Funnene kan forventes å være mer omfattende om sommeren. Likevel er det ingen konflikter mellom reguleringsplanen og de tidligere kartleggingene samt de registrerte naturverdiene. For mer detaljert informasjon henvises det til rapporten "Biologisk notat 011124".

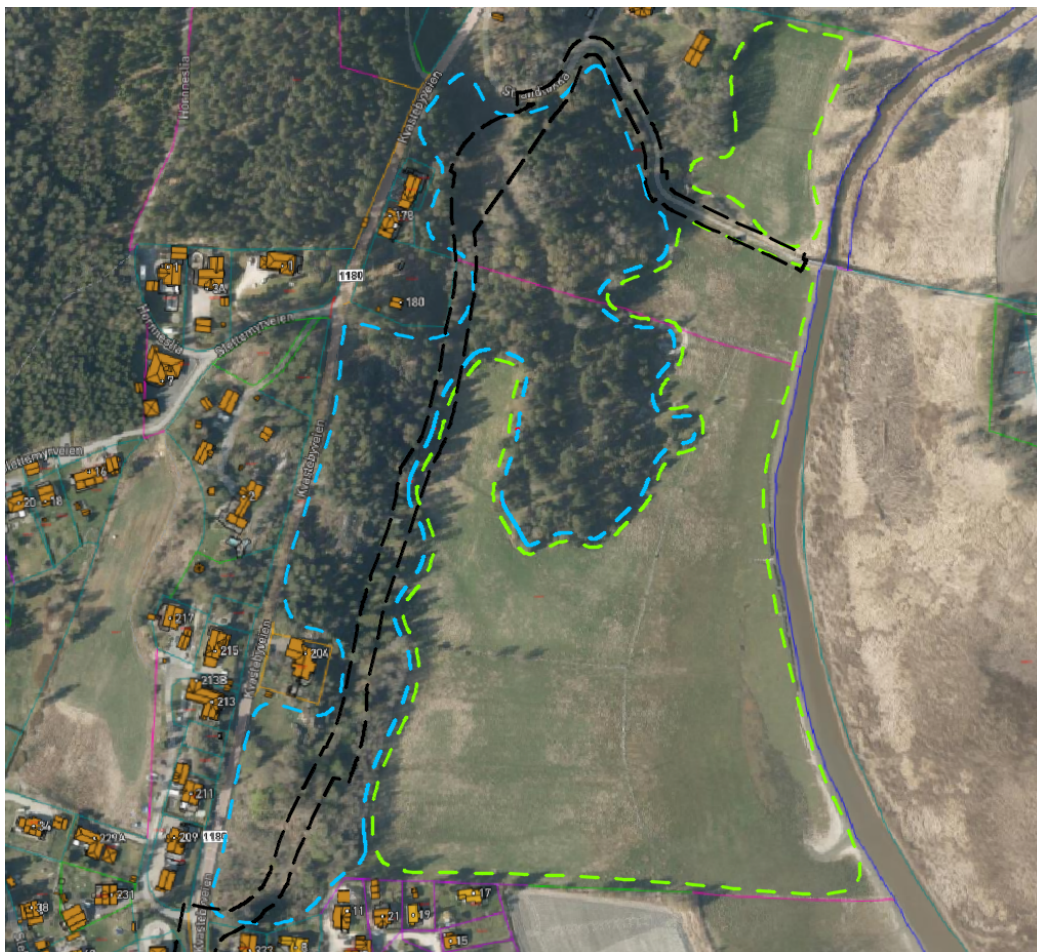
I tillegg er det registrert flere fremmede arter som forekommer sporadisk langs Kvastebyveien. Dette inkluderer kanadagullris, høstberberis og mongulspringfrø. I rapporten anbefales det å utarbeide en tiltaksplan for korrekt håndtering av fremmede arter i forbindelse med gjennomføring av reguleringsplanen.

5.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Planområdet er langstrakt og omfatter både landbruksarealer, skogsarealer, private boligeiendommer og samferdselsanlegg. En del av strekningen Strandbakken, som ligger nord i planområdet, er i dag en del av Kyststien. Denne delen, sammen med andre deler av den planlagte traséen, vil bli integrert som en del av kyststien.

Hele Kvastebyen er registrert som et kartlagt friluftsområde i henhold til Miljødirektoratets kartverk. Det er imidlertid viktig å merke seg at denne kartleggingen er ganske grov og inkluderer mesteparten av arealene langs hele Sarpsborgs kystlinje.

Ifølge tilgjengelige registreringer av barnetråkk benytter barn og unge strekningen langs Kvastebyveien og videre østover langs Strandløkka mot Høysand. Dette er trolig knyttet til at strekningen fungerer som skolevei for flere barn som skal til Hornnes skole. Utover dette er det lite kjent om området brukes til rekreasjon eller andre aktiviteter.



Figur 12: Bildet viser skogsarealer (blått omriss) og beiteområder (grønt omriss) som berøres av planområdet nord. En del av Kyststien følger Strandløkka, som går videre østover mot Høysand over Skjebergbekken.

5.8 Landbruk

En del av planområdet inneholder landbruksarealer, inkludert beiteområder og skogsareal, spesielt i den nordøstlige delen.

Den forrige figuren viser jordbruksarealene som vil bli berørt. Ifølge Skog- og landskaps gårdskart er størstedelen av disse arealene registrert som produktiv skog og annet markslag, mens en mindre del er klassifisert som fulldyrka jord. Reguleringsplanen omfatter arealer som er angitt som fulldyrka jord og produktiv skog, men den faktiske bruken av disse arealene er i dag som beiteområde for kyr. Derfor omtales de i reguleringsplanen som beiteområde. Se neste figur for fordelingen av arealene.



Figur 13: Utdrag fra Skog og landskaps gårdskart som viser arealene som berøres på eiendommene gnr/bnr 1002/8 (nederste bilde) og 1002/6,14 (øverste bilde). Grønn farge er produktiv skog, oransje er fulldyrka jord, grå farge er annet markslag og gult er innmarksbeite.

5.9 Trafikkforhold

En del av planområdet strekker seg langs Kvastebyveien. Det finnes ingen fortau langs denne veien, noe som fører til at både myke og harde trafikanter må dele veibanen. Dette skaper særlig utfordringer om sommeren, når antallet feriegjester og besøkende i Kvastebyen øker. Den delen av planområdet som er langs Kvastebyveien har en total lengde på cirka 450 meter, langs denne strekningen er fartsgrensen 40 km/t. Ifølge den nasjonale veidatabasen var det registrert 1136 ÅDT (Årsdøgntrafikk) langs Kvastebyveien i 2023.



Figur 14: Bilde som viser dagens kjørevei, Kvastebyveien. Bildet er tatt ved Kvastebyveien 211, sett mot syd.

Planområdet avsluttes i sør ved snuplassen ved Borregaardarbeidernes feriehem, som ofte omtales som «Feriehjemmet». Lenger sør avtar tettbebyggelsen, og trafikken til og fra Feriehjemmet stopper ved dette punktet. Kjøreveien Bryggenveien, som fortsetter sørover, har en betydelig lavere trafikkbelastning (ÅDT). Snuplassen anses derfor som et logisk sted for å avslutte det planlagte tiltaket.

Ifølge Nasjonalvegdatabank (NVDB) er det rapportert to trafikkulykker innenfor strekningen som planområdet omfatter. Begge ulykkene skjedde i veikrysset Kvastebyveien – Valborgveien, henholdsvis i 1998 og 2009. Basert på tilgjengelig informasjon resulterte ingen av ulykkene i personskader.

5.10 Kollektivtilbud

I planområdet finnes det for tiden to kollektivholdeplasser. Den nordligste holdeplassen, «Valberg Marine Service», er anlagt som et kantstopp. Den sørligste holdeplassen, «Kvastebyen», er plassert som en del av snuplassen ved Feriehjemmet og har et eget leskur, som vist i neste figur.



Figur 15: Bilde av snuplassen ved Feriehjemmet og kollektivholdeplassen «Kvastebyen». Innerst på snuplassen kan man skimte et leskur.

Med unntak av holdeplassen ved Feriehjemmet, der bussen stopper i snuplassen, er holdeplassene langs Kvastebyveien utformet som kantstopp. Per i dag stiger passasjerene av på det eksisterende fortauet, som er noe utvidet. Flere av kollektivholdeplassene er imidlertid utformet på en måte som ikke oppfyller dagens krav til prosjektering etter gjeldende veinormaler. Den sydligste holdeplassen, ved Feriehjemmet, er den eneste som har leskur.

Kollektivholdeplassene betjenes av rute 157 og 131. Rute 157 er en skolerute, men er åpen for alle passasjerer. Denne ruten har avganger mellom Hornes skole, Kvastebyen og Skjeberg folkehøyskole. Rute 131 går mellom Kvastebyen og Sarpsborg sentrum, med regelmessige avganger fra sentrum mellom kl. 05.10 og 22.10 på hverdager. I helgene er det færre avganger.

5.11 Barns interesser

I forbindelse med revidering av kommuneplanens arealdel, har det blitt utført registreringer av barnetråkk i området. Selv om registreringene er begrenset, viser tilgjengelig informasjon at barn ofte beveger seg langs Kvastebyveien og videre nedover Strandløkka mot Høysand. Dette er sannsynligvis relatert til at dette utgjør en naturlig skolevei for mange barn som går til Hornnes skole, i tillegg til å være en rute for fritidsaktiviteter i områdene rundt Høysand og Stasjonsbyen.

Tilbudet til barn og unge er i dag utilfredsstillende, spesielt for de som skal til og fra skolen. I neste bilde vises et utdrag av en strekning langs Kvastebyveien (parallelt med planområdet), hvor fartsgrensen er 60 km/t.



Figur 16: Bildet som viser et utklipp av dagens skolevei langs Kvastebyveien. Bildet er tatt ved eiendommen Kvastebyveien 178, sett mot syd.

5.12 Sosial infrastruktur

Tilgangen på sosial infrastruktur i Kvastebyen er begrenset. Den nærmeste barnehagen er Askeladden barnehage Borg AS, som ligger i Skjeberg omtrent 3,5 km i bil fra kollektivholdeplassen Walberg Marine Service. Hornnes skole befinner seg 3,3 km fra samme holdeplass, og den korteste gangavstanden til skolen er 3,1 km, hvis man tar veien via Strandløkka. I Stasjonsbyen er det legesenter, dagligvareforretning, frisør og flere andre tilbud. Avstanden til Stasjonsbyen er cirka 3 km, målt mellom Feriehjemmet og Askeladden barnehage. Om sommeren er Feriehjemmet et populært sted for både barn og voksne, og her finnes blant annet en kiosk.

5.13 Universell tilgjengelighet

Området langs Kvastebyveien er relativt flatt, med milde terrengvariasjoner. Når det gjelder de andre delene av planområdet, inkludert skogsarealene og Strandløkka-veien, vurderes disse som utilgjengelige for personer som ikke kan gå selv.

5.14 Teknisk infrastruktur

Eksisterende teknisk infrastruktur i området inkluderer VA-anlegg, elektrisk forsyning og avfallsløsninger for eiendommene langs Kvastebyveien. I dag er det vanlig praksis at de fleste eiendommer benytter beholdere som rulles frem til veikanten for tømning. Noen eiendommer har også mindre stativer for beholdere plassert i nærheten av Kvastebyveien. Det er ingen nedgravde anlegg innenfor planområdet. Det er oppstilt en kontainer beregnet for hytterrenovasjon i området.



Figur 17: Bilde som viser eksempel på oppstillingsplass for renovasjonsbeholder.

5.15 Grunnforhold

Forurenset grunn

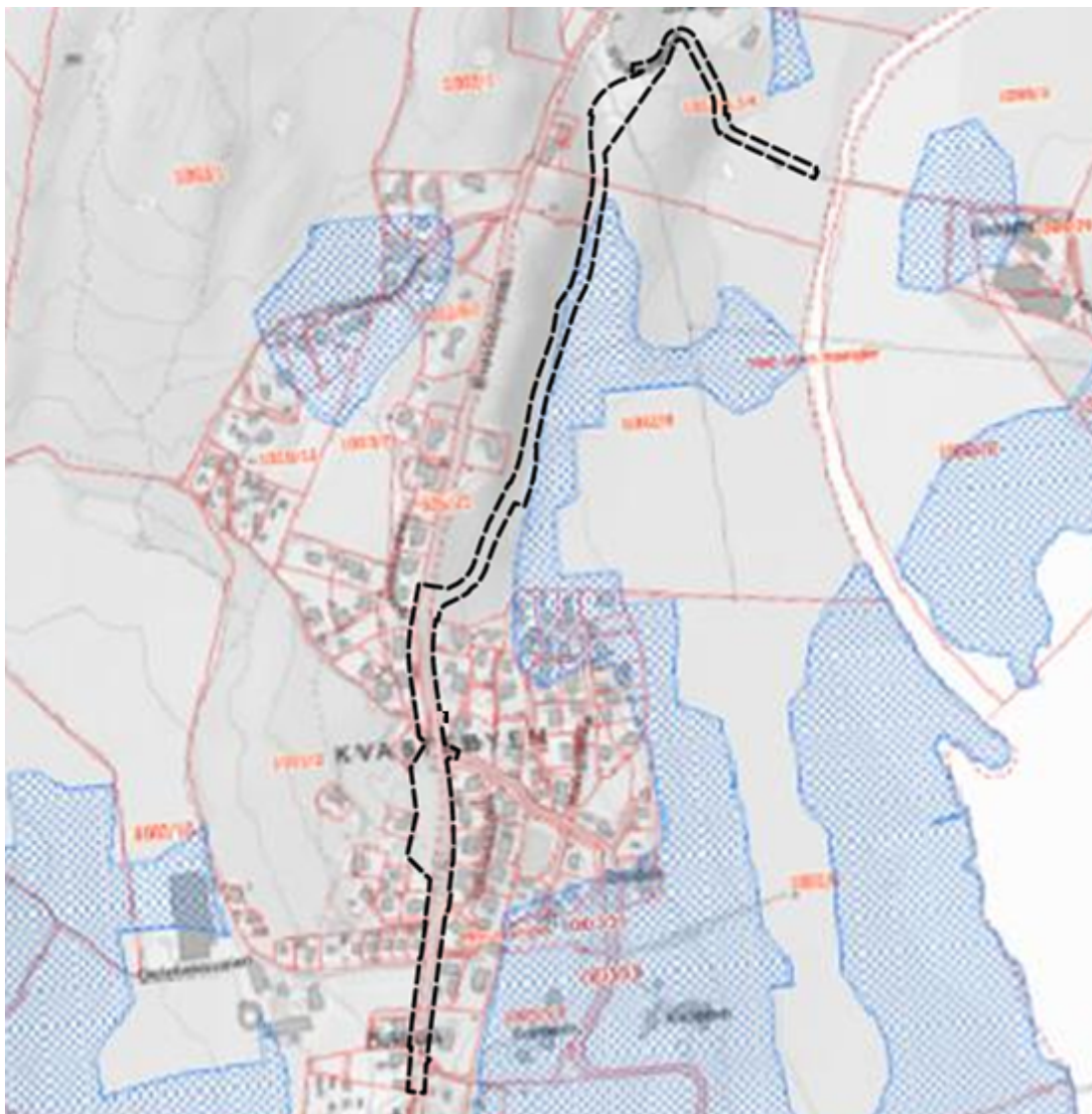
I henhold til Miljødirektoratets database er det ikke registrert noen forurenset grunn verken innenfor eller i nærheten av det aktuelle planområdet. Området består hovedsakelig av eneboligtomter, skog, dyrket mark og infrastruktur for samferdsel. Gitt nåværende og tidligere aktiviteter i de områdene reguleringsplanen omfatter, finnes det heller ingen indikasjoner på at grunnen skulle være forurenset.

Områdestabilitet

I henhold til NVE's kartbaserte veileder er enkelte områder innenfor planområdet klassifisert som aktsomhetsområder for kvikkleireskred. Som følge av dette har konsulentselskapet Rigeo AS blitt hyret inn for å evaluere grunnforholdene i forbindelse med det foreslåtte prosjektet. Nedenfor følger et utdrag fra deres notat:

«Grunnforholdene og terrengforholdene langs traseen og det omkringliggende området viser at det ikke er grunnlag for å etablere aktsomhetsområder for områdeskred i planområdet. Tiltaket vil ikke påvirke områdestabiliteten. Vår geotekniske vurdering har tatt utgangspunkt i NVE veileder nr. 1/2019. I henhold til kriteriene angitt i denne, anser vi ikke at det er fare for områdeskred som kan ha utbredelse inn i planområdet.»

For nærmere detaljer henvises det til rapporten som ligger vedlagt reguleringsplanen.



Figur 18: Utdrag av kartløsningen til NVE. Blå farge aktsomhetsområder for kvikkleireskred er markert med blå farge.

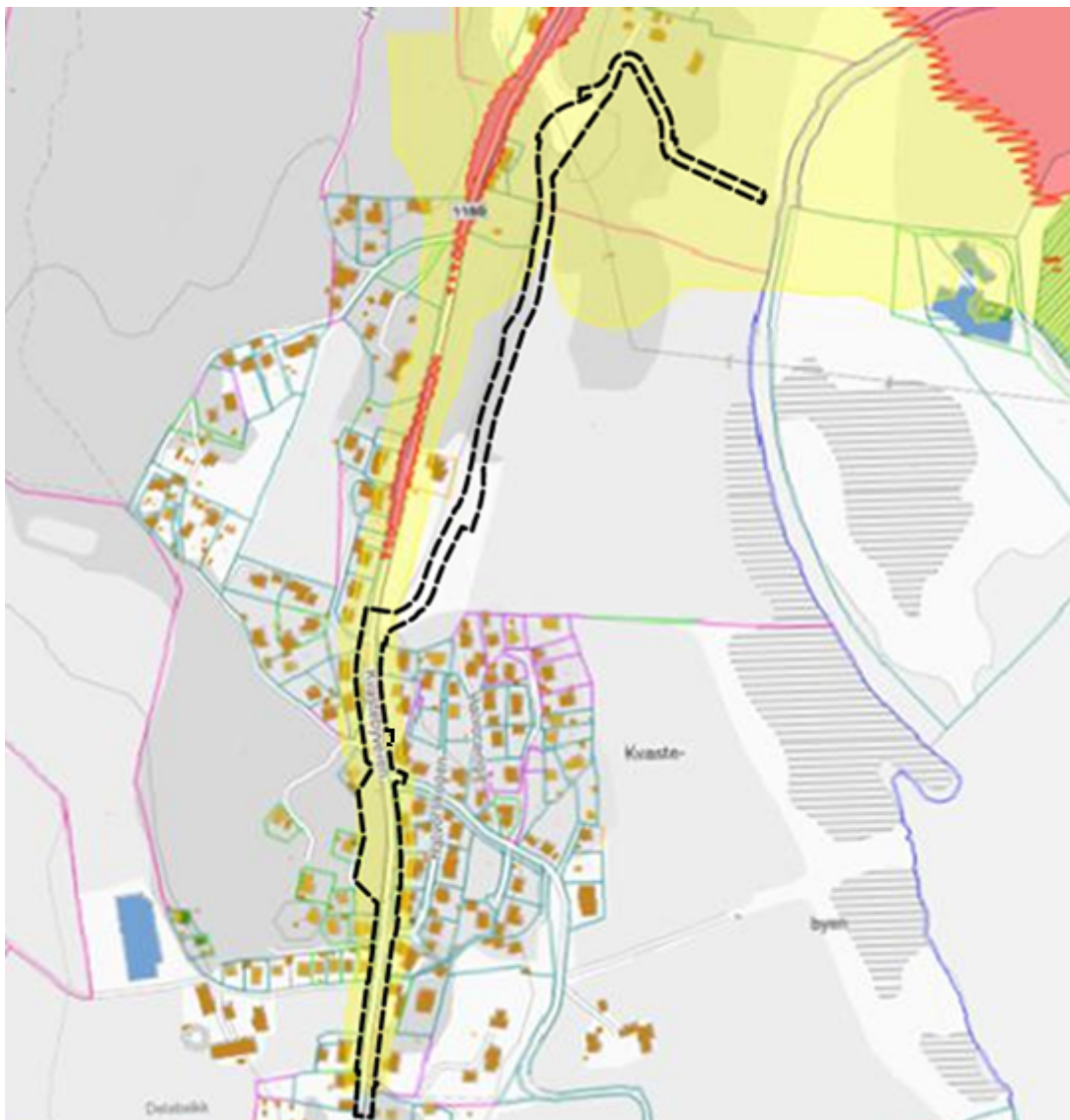
Radon

Jfr. NGUs kartdatabase er mesteparten av planområdet anvist med høy aktsomhet av radon. Dette har imidlertid ingen relevans for det planlagte prosjektet.

5.16 Støyforhold

Planområdet ligger nært Kvastebyveien, som er en kilde til trafikkstøy. Ifølge Sarpsborg kommunes kartportal, som viser støysoner, avtar den røde støysonen omtrent der den foreslåtte gang- og sykkelveien kobles til Kvastebyveien. Dette kan trolig forklares med at trafikkhastigheten reduseres fra 60 til 40 km/t i dette området.

Det er også viktig å merke seg at den nordlige delen av planområdet påvirkes av trafikkstøy fra E6, som klassifiseres som gul støysoner. Retningslinjene for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021, gir anbefalinger for håndtering av nye «støyende» virksomheter og støyfølsom bebyggelse.



Figur 19: Støysonekart som viser de delene av planområdet som berøres av gul støysone (kilde: Sarpsborg kommunes kartportal).

5.17 Luftforurensing

I den delen av planområdet som grenser til Kvastebyveien, kan det oppstå en viss grad av luftforurensning fra biltrafikken. Basert på årlig døgntrafikk (ÅDT) langs strekningen, vurderes luftforurensning fra kjøretøy å være begrenset.

I situasjoner der det er en målkonflikt mellom sentrale retningslinjer, kan hensynet til de Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet prioriteres over anbefalingene i Retningslinjer om luftkvalitet i arealplanlegging (jf. T-1520, pkt. 4.1). Derfor er det ikke utført ytterligere utredninger om luftforurensning.

5.18 ROS – risiko og sårbarhetsanalyse

Det er utført en risiko- og sårbarhetsanalyse som identifiserer relevante risikofaktorer knyttet til dagens situasjon. For mer detaljert informasjon, henvises det til den fullstendige analysen som er vedlagt reguleringsplanen.

I den følgende tabellen presenteres en oppsummering av identifiserte uønskede hendelser/situasjoner og eventuelle tiltak for dagens situasjon.

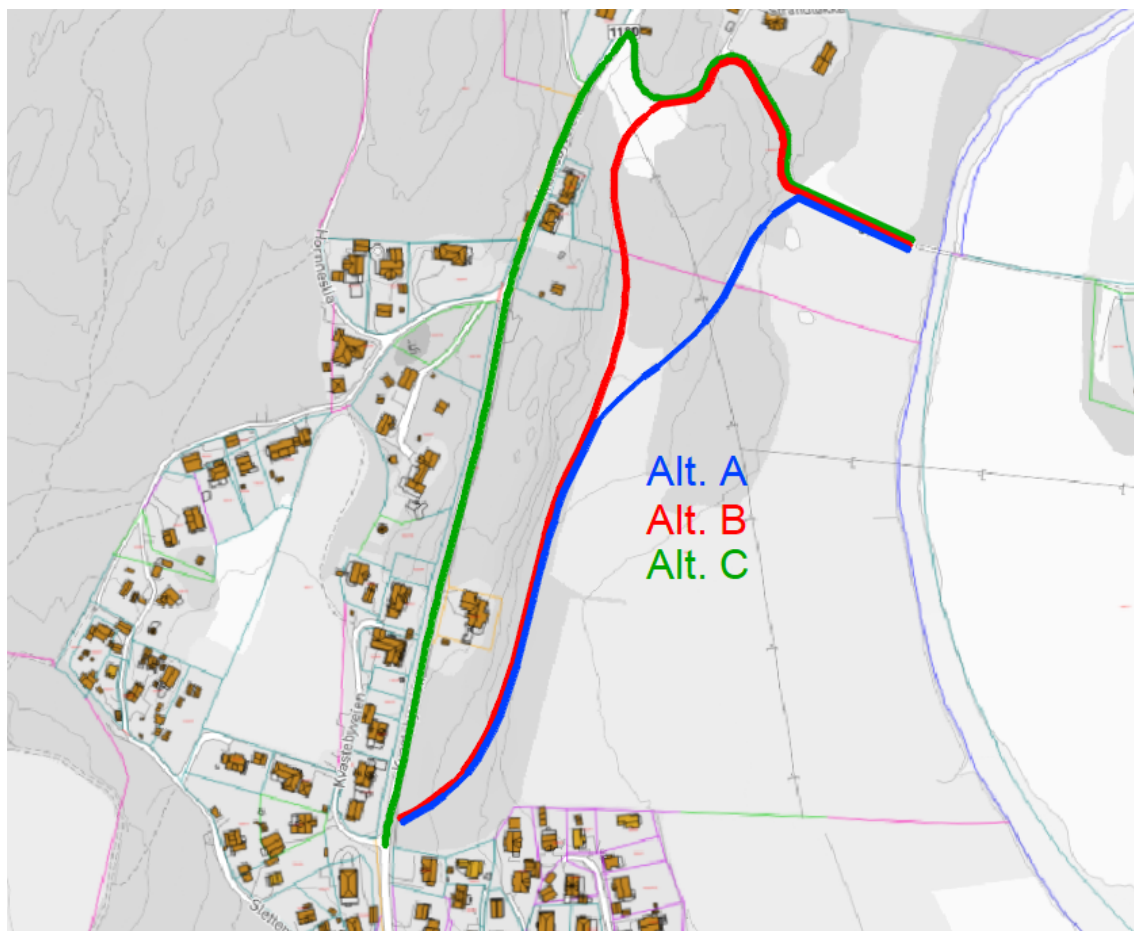
Hendelse	Beskrivelse av uønsket hendelse/situasjon og tiltak
Nr. 29: Støy og støv: trafikk	Planområdet er berørt av gul støysone. Tiltak: Det planlegges ikke støyavbøtende tiltak i dagens situasjon. Private grunneiere kan imidlertid gjøre skjermingstiltak på egne eiendommer.
Nr. 45: Ulykke med gående/syklende	I dagens situasjon er det blandet trafikk langs hele Kvastebyveien. Dette medfører risiko for sammenstøt mellom biler og myke trafikanter. Dagens gangforbindelse til Høysand er via Strandløkka, som må ankommes ved ferdsel langs Kvastebyveien. ÅDT er 1120, og det er mest trafikk i enkelte perioder (spesielt ferier) på sommerhalvåret. Tiltak: Etablering av gang- og sykkelvei langs strekningen.

6 Beskrivelse av planforslaget

6.1 Alternativvurderinger

Valg av plassering av gang- og sykkelvei i den nordre delen av prosjektet

I tillegg til silingsnotatet (datert 23.02.2021), ble det utført en egen vurdering av ulike plasseringer for trasé mellom Skjebergbekken og koblingspunktet til Kvastebyveien, nord i planområdet. Denne vurderingen utgjorde en oppfølgingsstudie til den tidligere kartleggingen/silingsnotatet fra 23. februar 2021. De tre delstrekningene A-C er vist i den følgende figuren.



Figur 20: Illustrasjon som viser de tre alternativene som ble vurdert i nord.

Alternativ A ligger lengst mot øst og følger delvis en jordekant. Denne er ikke videreført på grunn av konflikt med naturreservatet. Forslagsstiller har utfordret Statsforvalteren i denne saken, men fikk tilbakemelding om at naturreservatet ikke kan berøres, selv om det dreier seg om et begrenset areal. En annen ulempe ved dette alternativet er at det vil kreve betydelige terrenginngrep i fjellpartiet for å oppfylle Sarpsborg kommunes krav til maksimal stigning i henhold til vegnormen. Det ville også ført til oppdeling av et større sammenhengende beiteområde, og det kunne oppstått behov for beitende dyr å krysse gang- og sykkelveien.

Alternativ B innebærer en delvis bruk av Strandløkkaveien, der gang- og sykkelveien dreier mot sør og følger beiteområder, skog og en markert skråning. En fordel med dette alternativet er at det gir en mer skånsom tilnærming til terrenget og beiteområdene. Ulempen er at den første delen av strekningen opptil Strandløkkaveien blir brattere enn anbefalt i vegnormalen. Alternativ A og B overlapper delvis i plassering.

Alternativ C viser en løsning langs Strandløkka og Kvastebyveien. I likhet med alternativ B vil også dette alternativet være bratt i starten. I tillegg vil det være bratt den siste delen av Strandløkka frem til Kvastebyveien (der den ikke overlapper med B). En betydelig ulempe er at det vil medføre store inngrep i privat eiendom, spesielt for eiendommene gnr/bnr 1002/18 og 1002/63 (Kvastebyveien 178 og 176).

Etter en grundig vurdering ble det konkludert med at alternativ B har færrest konflikter, og er derfor det mest hensiktsmessige alternativet. For mer detaljer, henvises det til vedlagte silingsnotat.

Sidevalg og krysningspunkter

For å sikre best mulig tilknytning til eksisterende gangveier og maksimere antall brukere, har sidevalg og krysningspunkter vært viktige temaer. Dette ble vurdert i det vedlagte dokumentet «GS Skjebergbekken - Kvastebyen - silingsnotat 230221».

Trafikksikkerhet er en avgjørende faktor i vurderingen av de mest foretrukne løsningene. Det er derfor en fordel å samle hele anlegget på samme side av Kvastebyveien, slik at myke trafikanter unngår å krysse veien. Gang- og sykkelveien bør derfor plasseres på østsiden av Kvastebyveien frem til snuplassen ved Feriehjemmet for å unngå krysningspunkter.

Å samle hele anlegget på én side vil også gjøre bruken mer effektiv, da det sparer tid og forkorter avstanden for mange brukere, noe som kan være mer attraktivt for de det gjelder. Tiltaket vil medføre inngrep i privat eiendom, men dette er forsøkt minimert. På deler av strekningen vil fylkesveien sideforskyves mot vest for å frigjøre mer plass på offentlig veieiendom.

Standard – fortau eller gang- og sykkelvei

Fra Halvorskogen 2 og sørover foreslår reguleringsplanen at traséen overgår fra gang- og sykkelvei til fortau. Her er bebyggelsen tettere på kjøreveien, noe som gir mindre tilgjengelig areal for nye samferdselsanlegg. Dette gjelder spesielt eiendommene Kvastebyveien 257 og Palmetomta 2, som ligger nær veien. Et fortau medfører generelt mindre inngrep, ettersom det ikke krever grøft, og derfor blir den totale bredden smalere. Normalprofilene for gang- og sykkelvei og fortau er henholdsvis 6,5 og 4,45 meter (se vedlagte teknisk plan).

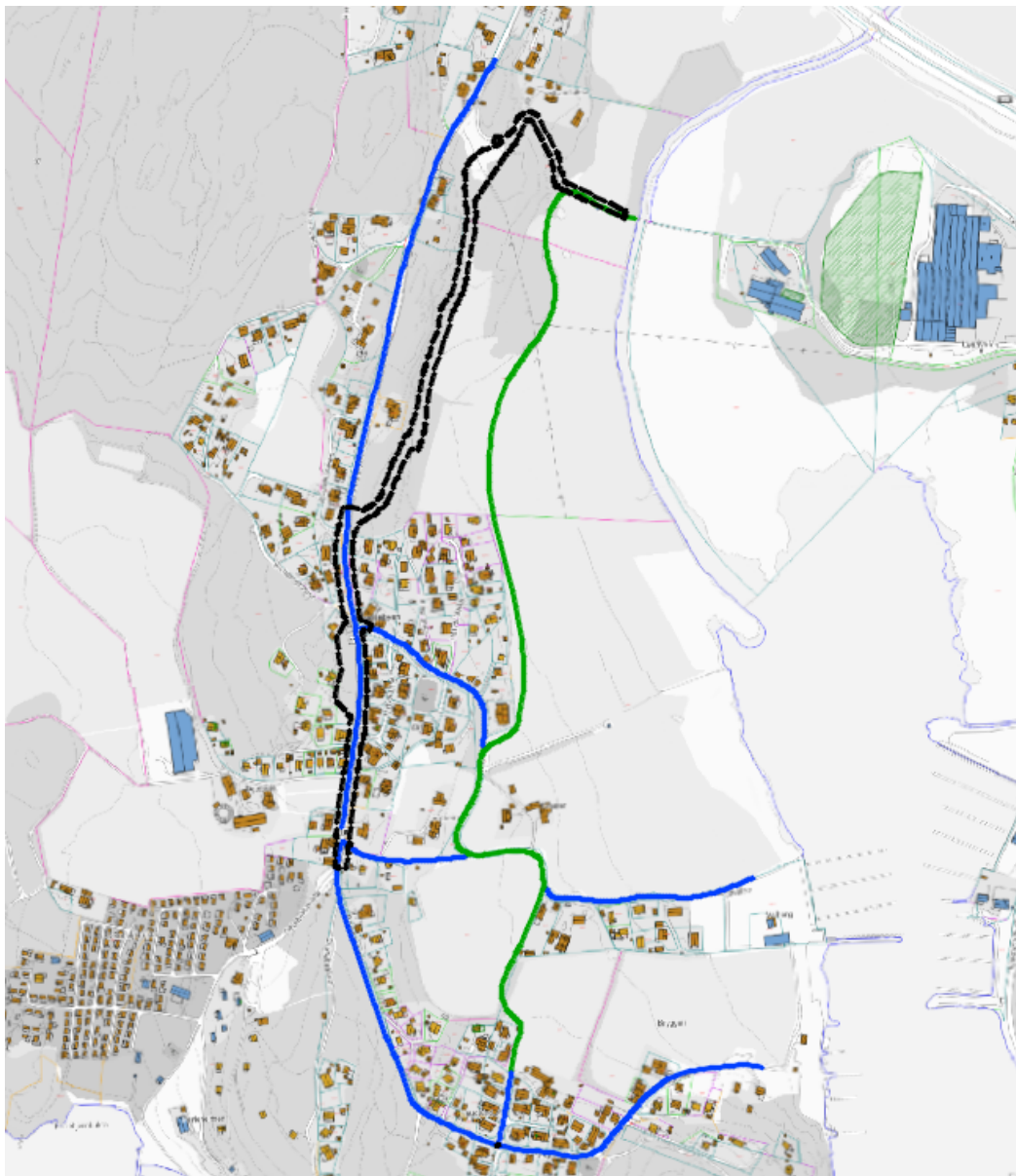
Generelt, av hensyn til trafikksikkerheten, er det ønskelig med løsninger som skiller gående og syklende. I dette tilfellet vurderes det riktig å prioritere hensynet til private eiendommer ved å etablere deler av strekningen som fortau, som er mindre arealkrevende enn gang- og sykkelveier. Fortausløsning for en avgrenset del av strekningen vil også være et godt tilbud for myke trafikanter og lokalbefolkningen.

Vurdering av alternative traseer mot øst – forslag fra velforeningen

I forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet ble det sendt innspill fra Kvastebyen velforening, som foreslo at det burde vurderes å etablere en gangvei lengre mot øst, som illustrert i den følgende figuren. Det sorte planområdet representerer den nye gang- og sykkelveien, mens de blå linjene viser tilførselsveier til Kvastebyveien samt et forslag til en ny trasé (grønn). Innspillet fremhever flere fordeler ved dette alternativet:

- Betydelig mindre inngrep i privat eiendom.
- En mer trafikksikker løsning, ettersom myke trafikanter vil holde seg lenger unna Kvastebyveien, noe som også reduserer eksponeringen for støy og eksos.
- Mulighet for å tilrettelegge rasteplasser, noe som kan bidra til økt friluftsliv.

- Den nye gang- og sykkelveien vil naturlig knytte seg til eksisterende lavtrafikkerte veier og snarveier.
- Landskapet er lett tilgjengelig og fremkommelig for de fleste.
- Løsningen vil være mer kostnadseffektiv.



Figur 21: Illustrasjon som viser Kvastebyen velforening sin foreslåtte alternativ til trasé. Grønn linje viser forslag til ny gang- og sykkelvei og blå er eksisterende veinett og gangforbindelser (inkludert Kvastebyveien) som ny (grønn) trasé vil knytte seg til. Planområdet for denne reguleringsplanen er vist med sort stiplet linje.

Forslagsstilleren har vurdert den foreslåtte løsningen nærmere:

- En betydelig del av anlegget vil komme i konflikt med naturreservatet. Dette kunne imidlertid vært unngått ved å flytte den nordlige delen av strekningen mot vest, noe som igjen vil kreve omfattende terrenginngrep i fjellområdene.

- Den foreslåtte strekningen vil beslaglegge store arealer av landbruksjord, inkludert både dyrket mark og beiteområder.

- Forslagsstiller er ikke nødvendigvis enig i at den foreslåtte traséen vil ha mindre innvirkning på privat eiendom. Selv om den berører færre eneboligtomter, vil den samtidig medføre betydelige inngrep på enkelte landbrukseiendommer. Det er imidlertid ikke beregnet nøyaktig hvor mye areal det er snakk om. Store deler av strekningen som Kvastebyen velforening foreslår avviker fra varslet planområdet, og aktuelle grunneiere har ikke uttalt seg til planarbeidet. Det er heller ikke kjent at Velforeningen har innhentet innspill fra de som ville blitt mest berørt.

- Det vurderes at alternativet kan oppfattes som et ulogisk valg av mange, hvis man ser for seg Skjebergbekken og snuplassen som start- og slutt punkt. Dette kan i verste fall føre til at flere velger å ferdes i kjørebanen langs Kvastebyveien.

- Deler av strekningen langs Valbergveien opp til Kvastebyveien, samt snarveien mellom Valbergveien og snuplassen, har en viss stigning. Selv om disse strekningene sannsynligvis har akseptable stigningsgrader i henhold til vegnormalene, vil det være misvisende å hevde at området er «flatt» og dermed lett fremkommelig for de fleste.

- Alternativet som er indikert med grønn trasé, vil være et betydelig avvik fra anbefalt trasé i Sykkelhovedplanen.

Forslagsstiller setter pris på at lokalbefolkningen engasjerer seg og kommer med forslag til løsninger. Men med henvisning til punktene ovenfor konkluderes det med at de løsningene som reguleringsplanen foreslår, er det foretrukne alternativet.

6.2 Planlagt arealbruk

Planen legger til rette for opprettelse av nye gang- og sykkelveier samt fortau. Dette tiltaket vil bidra til delvis gjennomføring av hovedsykkelplanen. Som en del av prosjektet vil også eksisterende kollektivholdeplasser langs Kvastebyveien bli oppgradert. For å sikre nødvendige arealer for gjennomføring av reguleringsplanen, er det avsatt midlertidige bygge- og anleggsområder som skal brukes i forbindelse med anleggsarbeider. Disse områdene vil bli tilbakeført til sin opprinnelige arealbruk når arbeidene er ferdige.

Tiltakene vil innebære inngrep i tilgrensede private eiendommer, og reguleringsplanen foreslår at de regulerte veiformålene overføres til offentlig eierskap. De midlertidige bygge- og anleggsområdene vil ikke bli overdratt, men kun benyttet i anleggsperioden.

De løsningene som reguleringsplanen foreslår, har blitt nøye vurdert og diskutert i samarbeid med Sarpsborg kommune. Østfold fylkeskommune har også fått teknisk plan til gjennomsyn parallelt med planutarbeidelsen, og det har vært en konstruktiv dialog gjennom hele planprosessen.

Feltbenevnelse	Formål	Areal (daa)
Reguleringsformål		
	Bebyggelse og anlegg	
BA1-3	Bebyggelse og anlegg	0,2
B1-5	Boligbebyggelse	1,2
RA	Renovasjonsanlegg	0,1
	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	
KV1-8	Kjørevei	2,8
FO1-4	Fortau	0,5
GS1-4	Gang/-sykkelveg	3,6
AVG1-14	Annen veggrunn – grøntareal	6,1
AVT	Annen veggrunn – tekniske anlegg	0,1
KH1-3	Kollektivholdeplass	0,2
	Landbruks, natur- og friluftslivsformål	
LNFR1-5	LNFR – areal for spredt bolig-, fritids- eller næringsbebyggelse mv.	6,9
Totalt		21,7
Hensynssoner		
H140	Sikringssone friskt	0,4
H220	Hensynssone gul støysone	10,2
H370	Høyspenningsanlegg (inkl kabler)	0,7
Bestemmelsesområder		
#1	Automatisk fredet kulturminne	0,1
#2-11	Midlertidig bygge- og anleggsområde	8,4

6.3 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

Bebyggelse og anlegg BA1-3

Arealene innen BA1-3 er avsatt til midlertidige rigg- og anleggsområder som en del av gjennomføringen av reguleringsplanen. Hensikten med bebyggelse og anlegg er å videreføre formålene angitt i kommunedelplanen for kystsonen.

Den eksisterende avkjørselen mot Kvastebyveien, som skal opprettholdes, er markert med en adkomstpil i plankartet.

Boligbebyggelse B1-5

Arealene innen B1-5 utgjør deler av allerede regulerte boligeiendommer langs planlagte samferdselsanlegg. Disse områdene vil bli brukt som midlertidige rigg- og anleggsområder under gjennomføringen av reguleringsplanen, og vil bli tilbakeført og istandsatt etter bruken. Det er ingen spesifikke bestemmelser i reguleringsplanen angående utnyttelsesgrad, tillatte byggehøyder, med mer. De gjeldende føringene fra eksisterende reguleringsplaner eller kommuneplanens arealdel vil være gjeldende for de berørte eiendommene.

De eksisterende avkjørslene mot Kvastebyveien som skal videreføres, er også markert med adkomstpil i plankartet.

Renovasjonsanlegg RA

RA skal fungere som hytterenasjon. Området RA og de løsningene som det legges opp til, er avklart med Sarpsborg kommunes renovasjonsavdeling. Løsningene for området er beskrevet i en egen renovasjonsteknisk plan (RTP), vedlagt reguleringsplanen. Kommunen kan godkjenne mindre avvik fra RTP, dersom for eksempel føringer knyttet til avfallstyper endres. De endelige løsningene skal godkjennes av kommunens renovasjonsetat.

Kjørevei KV1-8

Kjøreveiene KV1 og KV2-8 representerer en videreføring av eksisterende veiarealer og avkjørsler innenfor planområdet. Reguleringsplanen opprettholder dagens arealbruk og utforming av veiarealene, og det er inntegnet frisiktsoner ved eksisterende veikryss. Overholdelse av frisiktsonene vil bidra til en forbedring, ettersom tilstøtende vegetasjon tidligere har hindret sikten.

KV2, som refererer til Kvastebyveien, skal i hovedsak videreføres. Imidlertid vil deler av dagens- og det planlagte samferdselsanlegget sideforskyves mot vest. Dette vil frigjøre areal mot øst, slik at behovet for inngrep i boligeiendommene på østsiden av Kvastebyveien begrenses.

Fortau FO1-3

FO1 og FO3 er en forlengelse av gang- og sykkelveien GS3 mot sør.

FO2 er planlagt for å forbedre krysningpunktet over KV2 mot den regulerte kollektivholdeplassen KH2.

Gang- og sykkelvei GS1-4

GS1-4 omfatter regulerte gang- og sykkelveier. Disse anleggene skal være offentlige, og nødvendige arealer vil bli overdratt til henholdsvis Østfold fylkeskommune (GS2-3) og Sarpsborg kommune (GS1 og GS4). Normalprofil for disse strekningene, som er illustrert i figur 22 og den tekniske planen, danner grunnlaget for opparbeidelsen av anlegget. Reguleringsplanen spesifiserer ingen krav om rekkefølgen i etableringen av de ulike strekningene.

Annen veggrunn grøntareal AVG1-14

AVG1-14 omfatter grøftesoner og sideareal langs regulerte samferdselsanlegg. Disse områdene kan benyttes til grøfter, skjæringer, nødvendige fundamenter og opparbeidelse av tilstøtende samferdselsanlegg.

Det er tillatt å etablere støyskjerming etter behov, samt eventuelle leskur og sykkelparkeringsplasser innenfor AVG1-14 i tilknytning til kollektivholdeplassene. Høydeforskjeller kan håndteres med forstøtningsmurer eller lignende innenfor dette formålet.

Annen veggrunn tekniske anlegg AVT

AVT skal være oppstillingsplass for renovasjonsbil som betjener renovasjonsanlegget innenfor RA. AVT tillates også benyttet for personbiler som skal kaste avfall. AVT må sees i sammenheng med omtalen av RA og vedlagt renovasjonsteknisk plan.

Kollektivholdeplass KH1-3

KH1-3 representerer en videreføring av eksisterende kollektivholdeplasser innenfor planområdet, men med justerte plasseringer tilpasset planlagte samferdselsanlegg. KH1-3 skal videreføres som kantstopp, og reguleringsplanen legger til rette for oppgradering og ivaretagelse av universell utforming i henhold til gjeldende byggt teknisk forskrift. Det er blant annet planlagt en forbedret ventesone sammenlignet med dagens forhold.

KH1-3 vil sikre at holdeplassene får et eget avsatt areal, i motsetning til dagens praksis hvor veikanten benyttes som holdeplass. KH2 er siste holdeplass før endeholdeplassen, og det vil være svært få påstigninger herfra. Ved KH3 og snuplassen er det i dag et leskur som er plassert på sydsiden av snuplassen. Reguleringsplanens bestemmelser stiller ikke krav om etablering av leskur. Leskur er eventuelt kun aktuelt ved KH3, da KH1 er for trangt og KH2 antas å ikke ha ventende passasjerer (sydgående retning er endestasjon). I forbindelse med fremtidig detaljprosjektering vil det avklares hvorvidt det skal etableres leskur ved KH3. I dette området finnes det et leskur allerede (i sydenden av snuplassen, like utenfor planområdet), så et eventuelt nytt leskur vil i så fall være en erstatning av det eksisterende.

LNFR – Areal for spredt bolig-, fritids- eller næringsbebyggelse mv. LNFR1-5

LNFR1-5 omfatter primært områder som skal benyttes som midlertidige bygg- og anleggsområder, men som er klassifisert som LNFR i gjeldende kommuneplan og kommunedelplan for Kystsonen. Innenfor LNFR1-5 er det identifisert to større områder som skal brukes som midlertidig rigg- og anleggsområder, LNFR4 og den nordre delen av LNFR2.

LNFR1-5 skal forvaltes som LNF-områder når de ikke er i bruk som bygg- og anleggsområder. Etter avsluttet anleggsvirksomhet skal det sikres at dyrket mark innenfor LNFR1-5 blir tilbakeført til landbruksareal, noe som er fastsatt i reguleringsplanens bestemmelser.

6.4 Gjennomgang av hensynssoner:

Frisiktsone H140

I området H140 må det opprettholdes en frihøyde på minimum 0,5 meter over overflaten på nærliggende veier. Enkeltstående stolper eller trær med høy oppstamming er tillatt innenfor frisiktsone.

Gul støysone H220

En del av planområdet er klassifisert som gul støysone i henhold til kommunens kartportal. Det finnes ingen rød støysone i planområdet. Ny støyfølsom bebyggelse er vanligvis ikke tillatt i rød støysone, men i gul sone kan det gis tillatelse dersom nødvendige forholdsregler er ivarettatt i samsvar med gjeldende forskrifter.

Etableringen av gang- og sykkelveier vurderes ikke som en støyende aktivitet, og det forventes ikke at dette tiltaket vil øke støynivået for eksisterende bebyggelse. Derfor er det ikke utført ytterligere analyser av trafikkstøy i forbindelse med plansaken.

Faresone høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler) H370

I området H370 er det ikke tillatt å etablere bebyggelse eller anlegg med følsomme bruksformål. Dersom det skulle skje en omlegging av høyspenningsanlegget, vil restriksjonene knyttet til sonen H370 bortfalle.

6.5 Gjennomgang av bestemmelsesområder

Innenfor planområdet er det totalt 11 bestemmelsesområder. Område #1 markerer et automatisk fredet kulturminne, mens områdene #2-11 omhandler områder som er avsatt for midlertidige bygge- og anleggsformål. Nedenfor følger en kort beskrivelse av hvert bestemmelsesområde:

- #1: Inneholder et automatisk fredet kulturminne, et ildsted datert til middelalderen (1162-1266 e.Kr.), med ID 323 232 fra Askeladden. Kulturminnet kan fjernes uten spesifikke vilkår.
- #2: Området omfatter LNFR1, som ligger nordøst i planområdet, nær GS4.
- #3: Omfatter LNFR2 i nord og inkluderer et større midlertidig rigg- og anleggsområde ved Strandløkka. Området vil bli brukt til riggplasser for anleggsbrakker, oppstillingsplasser for anleggsmaskiner, osv. Det fremstår som et lite skogsområde, men har tidligere vært brukt til beite.
- #4: Inkluderer LNFR3 i den nordlige delen av planområdet, sør for KV3.
- #5: omfatter områder regulert til boligbebyggelse B1. Bakgrunnen for regulerte boligformål B1-5 er en følge av at deler av flere boligtomter skal benyttes til midlertidig rigg- og anleggsområde.
- #6: Området reguleres til boligbebyggelse B3.
- #7: Området reguleres til boligbebyggelse B2.
- #8: Området reguleres til bebyggelse og anlegg BA1 samt LNFR4. LNFR4 fremstår i dag som et lite skogsområde.
- #9: Området reguleres til boligbebyggelse B4.
- #10: Området reguleres til bebyggelse og anlegg BA3. Bakgrunnen for formålet bebyggelse og anlegg BA1-3 er en følge av at deler av flere fritidsboligtomter/eneboliger skal benyttes til midlertidig rigg- og anleggsområde.
- #11: Området reguleres til boligbebyggelse B5.

Reguleringsplanens bestemmelser forbyr sprenging innenfor midlertidige bygge- og anleggsområder. Dette er for å unngå irreversible terrenginngrep i områder som skal tilbakeføres til sin opprinnelige bruk.

6.6 Bebyggelsens plassering og utforming

Reguleringsplanen legger ikke til rette for ny boligbebyggelse eller andre bebyggelses- og anleggsformål. Likevel berører planen deler av flere boligeiendommer.

Byggegrensene fra gjeldende reguleringsplaner er videreført i denne reguleringsplanen. Dette gjelder for en mindre del av områdene B2 og B3. Det er viktig å merke seg at de øvrige delene av berørte boligtomter ligger utenfor regulerte byggegrenser mot

Kvastebyveien, noe som innebærer at de ikke kan anses som byggbare. Utover dette er ingen spesifikke bestemmelser for disse områdene i reguleringsplanen, og bestemmelsene i de gjeldende reguleringsplanene legges til grunn for hva som tillates.

6.7 Boligmiljø/ bokvalitet

Hovedmålet med reguleringsplanen er å legge til rette for samferdselstiltak som ivaretar myke trafikanter behov. Dette vil bidra til å øke trafikksikkerheten for alle, med særlig fokus på skolebarn - gående og syklende. For lokalbefolkningen vil dette kunne skape en opplevelse av større trygghet når de ferdes langs Kvastebyveien.

I tillegg vil reguleringsplanen medføre omdisponering av tomteareal for flere boligeiendommer langs Kvastebyveien, samt to landbrukseiendommer som vil bli mest berørt. Dette kan føre til en redusert bokvalitet for de som blir berørt. For landbrukseiendommen gnr/bnr 1002/6,14 (Strandløkka 15) vurderes konsekvensene å være mest betydelige, ettersom de nye samferdselsanleggene vil grense til eiendommens private hageareal. Boligen til gnr/bnr 1002/6,14 vil ha samme adkomst som i dag, via Strandløkka. En del av Strandløkka vil reguleres til gang- og sykkelvei, som derfor vil bli kjørbær for blant annet nevnte eiendom.

Mellom Halvorskogen 7 og 9 er det en opparbeidet adkomst, i strid med gjeldende reguleringsplan som anviser dette som gang- og sykkelvei. Adkomsten er imidlertid stengt med en provisorisk bom. Ny reguleringsplan stadfester dette som en ikke-kjørbær trasé, med krav om permanent stenging.

Reguleringsplanen vil føre til sanering av flere enkeltbygg. I kapittel 7.14 er en oversikt over hvilke bygninger dette gjelder.

Det er et mål at reguleringsplanen i størst mulig grad skal unngå å berøre eksisterende (lovlig oppført) bygninger, selv om enkelte godkjente bygninger vil bli direkte påvirket.

En grundigere vurdering av reguleringsplanens konsekvenser for bokvalitet finnes i kapittel 7.

6.8 Tilknytning til infrastruktur

Kollektivholdeplasser

Reguleringsplanen omfatter tre kollektivholdeplasser. To av disse er en videreføring av eksisterende kantstopp, der bussen stopper i kjørebane med egen plattform/ventesone for passasjerer. Den tredje er en holdeplass ved dagens snuplass lengst syd i planområdet, der dagens praksis er at busser stopper i selve snuplassen, dette fungerer derfor også som et slags kantstopp. De planlagte tiltakene vil representere en forbedring av dagens standard.

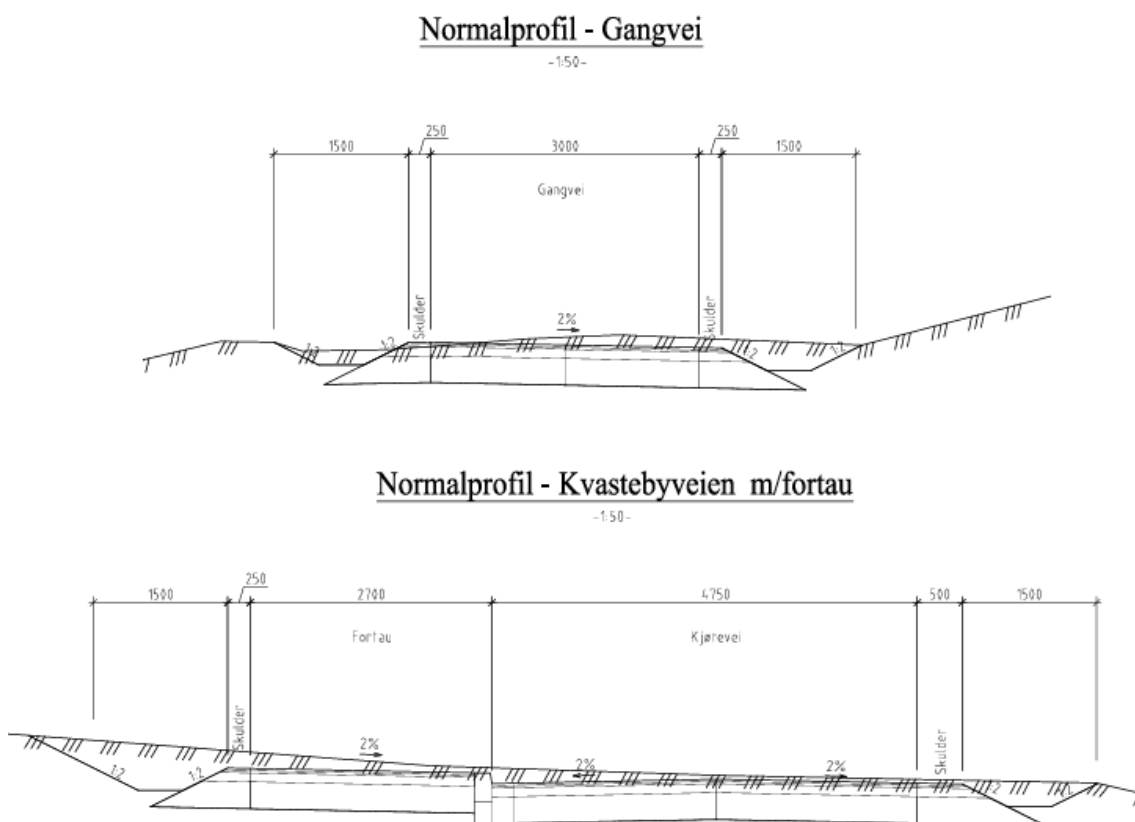
6.9 Trafikkløsning

6.9.1 Utforming av gang- og sykkelveier og fortau

Veiarealene innenfor det aktuelle planområdet er utformet i samsvar med retningslinjene fra Statens vegvesens håndbøker, Sarpsborg kommunes vegnormaler og

kommunens preferanser for utforming av nye transportanlegg. Reguleringsplanens løsninger er prosjektert av Ingeniørfirmaet Svendsen & Co AS.

I den følgende figuren presenteres et utdrag av normalprofilen for gang- og sykkelveien. Som hovedregel er det på innsiden av veien mot Kvastebyveien inkludert en grøft på 1,5 meter (AVG). På motsatt side og i skogsområdet varierer grøftebredden avhengig av hvor mye areal som kreves for å håndtere høydeforskjellen mot nærliggende områder, men som en hovedregel skal ikke være mindre enn 1,5 meter. For normalprofiler knyttet til strekninger med fortau og kollektivholdeplasser, vises det til illustrasjonene i den tekniske planen.



Figur 22: Normalprofil som viser gang- og sykkelvei og fortau (ved kjørevei) (Svendsen & Co).

6.10 Planlagte offentlige anlegg

Reguleringsplanen legger opp til etablering av nye samferdselsanlegg. Foruten arealene anvist som midlertidig bygge- og anleggsområde, skal mesteparten av samferdselsanleggene være offentlig eiet. Dette forutsetter at fremtidig veieier skal etablere, drifte og vedlikeholde arealene.

6.11 Universell utforming

Planområdet har utfordrende terrengvariasjoner, noe som i dagens situasjon fører til dårlig tilgjengelighet for personer som ikke kan gå. Det vil bli utarbeidet nye gangforbindelser med fokus på funksjonalitet, samt hensyn til områdets topografi og naturverdier.

For det meste av strekningen vil det bli stilt krav til universell utforming, i samsvar med byggeteknisk forskrift og kommuneplanens arealdel. Det tillates et unntak nord i planområdet, hvor stigningen på deler av Strandløkkaveien vil være cirka 10 % på det bratteste. Denne situasjonen er grundig vurdert, og etter en helhetlig analyse av alternative traséer og løsninger, er dette det alternativet som gir best funksjonalitet for brukerne. Samtidig minimeres påvirkningen på terrenget, naturreservater, landbruksområder og naturverdier. For mer informasjon om disse vurderingene, vises det til vedlagte silingsnotat.

6.12 Kollektivtilbud

Planarbeidet forventes ikke å påvirke dagens rutetilbud. Men en gjennomføring av reguleringsplanen vil forbedre brukervennligheten og øke tilgjengeligheten for både reisende og bussjåfører.

6.13 Kulturminner

For gjennomføring av reguleringsplanen forutsettes det at et registrert kulturminne fjernes. Fylkeskonservator har signalisert at funnet tillates fjernet uten vilkår. Dette begrunnes hovedsakelig med at denne typen funn- og datering forekommer ganske hyppig i Østfold. Området er avmerket med et eget bestemmelsesområde (#1) i plankartet med ID fra Askeladden (ID 323 232).

6.14 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

Det er utført en risiko- og sårbarhetsanalyse som identifiserer relevante risikofaktorer knyttet til gjennomføringen av planarbeidet. For mer detaljert informasjon, henvises det til den fullstendige analysen som er vedlagt reguleringsplanen.

I den følgende tabellen presenteres en oppsummering av de avbøtende tiltakene som skal sikres i forbindelse med gjennomføringen av reguleringsplanen, i samsvar med den vedlagte ROS-analysen.

Hendelse	Beskrivelse av uønsket hendelse/situasjon og tiltak
Nr. 1. Masseras/skred	Det er registrert marine avsetninger innenfor planområdet. Tiltak: Det forutsettes at planarbeidet gjennomføres i tråd med NVEs veileder. Notatet fra Rigeo angir ingen spesifikke anbefalte avbøtende tiltak og konkluderer med at områdestabiliteten ikke vil påvirkes av tiltaket.
Nr. 5. Tidevannsflom	Ved stormflo vil deler av gangveien stå under vann. Tiltak: Det er få tiltak man kan gjøre ved slike tilfeller. Å heve terrenget er ikke aktuelt av hensyn til de stedlige omgivelsene ved naturreservatet. Aktuelle tiltak kan være å

	stenge de delene av gangveien der stormflo inntreffer. Samt utbedre eventuelle skader som kan oppstå.
Nr. 14. Kulturminne/-miljø	Det er registrert kokegrop og kulturlag innenfor området merket #1 i plankartet. Tiltak: Ingen avbøtende tiltak i selve reguleringsplanen. Kulturminnet vil fjernes fra stedet. Nødvendig registreringsarbeid vil sikres i forbindelse med dette, i samråd med Østfold fylkeskommune.
Nr. 23. Områder for idrett/lek	Reguleringsplanen legger opp til midlertidig rigg- og anleggsområde, som innebærer omdisponering av deler av et skogsområde. Tiltak: Reguleringsplanen stiller krav om at arealet skal reetableres etter endt anleggsarbeid. Markerte fylling skal tildekkkes med vekstmasser slik at vegetasjon kan reetableres og fyllinger på sikt vil fremstå med tilnærmet naturlig overflate.
Nr. 29: Støy og støv: trafikk	Planområdet er berørt av gul støysone. Tiltaket i seg selv vil imidlertid ikke være en kilde til økte støyverdier. Tiltak: Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021 med dets anbefalinger, gjøres gjeldende for planarbeidet. Ved fjerning av eksisterende støyskjermer e.l. vil dette erstattes i tråd med gjeldende regelverk.
Nr. 40: Forurensing i sjø	Det planlagte anleggsområdet innenfor bestemmelsesområde #1 ligger forholdsvis nære sjøen/Skjebergbekken. Det vil forekomme at overvann fra området ledes til sjøen. Tiltak: Ved anleggsarbeidene skal det sikres at utilsiktet avrenning med potensielt forurenset vann ikke forekommer. Ved permanent situasjon forventes det av eventuelt overvann ikke vil være forurenset eller skadelig for sjøen. GS4, som berører dette området, forutsettes etablert med gruset dekke. Grus er mer skånsomt enn asfalt, og dette er i et sårbart område. Grus har også permeable egenskaper som fører til bedre infiltrasjon av overvann, selv om det kan forekomme at grus også skylle med overvannet ut i sjøen ved store nedbørsmengder eller stormflo. Overvann er mer omtalt i vedlagt VAO-notat.
Nr. 45: Ulykke med gående/syklende	Reguleringsplanen legger til rette for bedre forhold for myke trafikanter, selv om det fortsatt vil være biler som krysser de planlagte gang- og sykkelveiene til og fra avkjørsler og stikkveier.

	Tiltak: Generelt vil reguleringsplanen gi en betydelig forbedring i forhold til dagens situasjon. I tillegg stiller planen krav om at en avkjørsel skal stenges. Etter at tiltakene er gjennomført, vil det fortsatt være mulig for nærliggende boligeiendommer å snu på egen tomt, noe som vil bidra til å unngå rygging ut i fylkesveien.
Nr. 46. Ulykke ved anleggsgjennomføring	Ved gjennomføring av byggetiltak, kan det alltid være enn viss fare for ulykker. Tiltak: For å unngå ulykker er det viktig at relevante retningslinjer og HMS-reglement som gjelder for byggeplasser følges.
Nr. 53. Vannforsyning og avløp	Ved gjennomføring av byggetiltak kan det oppstå konflikt med eksisterende VA-anlegg som fører til en redusert kapasitet på anlegget for en kortere periode. Tiltak: Gjennomføre en grundig kartlegging og påse at nødvendige sikkerhetsprosedyrer ivaretas ved både prosjektering og anleggsgjennomføring. Ved inngrep i eksisterende anlegg må det sikres fullverdige midlertidige løsninger. Dette forutsettes ivaretatt som en del av søknadsprosessen.

6.15 Rekkefølgebestemmelser

Reguleringsplanen skal gjennomføres i tråd med følgende rekkefølgebestemmelser (gjengitt fra planbestemmelsene):

«8.1 Frisiktsonene H140 skal etableres samtidig med tilliggende veianlegg.

8.2 Det skal kontrolleres om jordmassene innenfor beiteområdet innehar matjordkvalitet, og eventuelt utarbeides en matjordplan i henhold til § 3.7 a-b. Dette skal gjennomføres av noen med jordbruksfaglig/agronomisk fagkompetanse. Matjordplanen skal godkjennes av landbruksmyndigheten i kommunen før tiltak igangsettes.

8.3 Arealer som benyttes til midlertidig bygge- og anleggsområder skal settes i stand og tilbakestilles til sine regulerte formål senest 6 måneder etter endt anleggsarbeid. Grøfteområder og fyllinger skal tildekkes med vekstmasser, slik at disse kan revegeteres.

8.4 Veibelysning skal etableres samtidig med veianlegget, og skal før etablering godkjennes av kommunal- og fylkeskommunal veimyndighet.

8.5 Østfold fylkeskommune skal før gjennomføring godkjenne byggeplan for alle tiltak som berører fylkesvei 1180.

8.6 Avkjørsel med symbol «stenging av avkjørsel» i plankartet skal være fysisk stengt før tilliggende gang- og sykkelvei gis brukstillatelse.»

6.16 Behandling av overvann

Hovedmålsetting for overvannshåndteringen er opprettholdelse av vannbalanse innenfor nedbørsfeltet som planområdet berører.

Reguleringsplanen legger opp til etablering av nye samferdselsanlegg i form av gang- og sykkelveier, fortau, kollektivholdeplasser og grøfter. Et grøftesystem vil ha gode forutsetninger til å håndtere det forholdsvis beskjedne overvannet som oppstår ved nye harde flater. De endelige løsningene må godkjennes av Sarpsborg kommune.

6.17 Plan for avfallshenting

Gjennom reguleringsplanen legges det opp til flytting av dagens tømme punkt for hytterrenovasjon. Løsningene for dette tiltaket, er grundig beskrevet i en egen renovasjonsteknisk plan som ligger vedlagt reguleringsplanen.

Tiltaket vil også berøre løsninger for privat husholdningsavfall, for de som har ordinære dunker langs strekningen. Etter en vurdering, vises det at de eiendommene som berøres har enkeltstående flyttbare dunker på hjul. De aller fleste har dunkene i nært tilknytning til boligene på privat tomt, men det kan også forekomme etablert avfallsinnhegning langs veien. Det er ikke kjent at dette eksisterer per dags dato, men det er noe som kan oppstå i påvente av at reguleringsplanen blir realisert.

Innhengninger for avfallsdunker kan bli påvirket ved gjennomføring av reguleringsplanen, avhengig av hvordan de er plassert. Imidlertid anses dette inngrepet å være av en slik karakter, at det uten store problemer lar seg reetablere et annet egnet sted på den enkelte beboers eiendom. Ved spørsmål om erstatning, vil gjeldende regelverk angående dette komme til anvendelse.

7 Virkninger av planforslaget

7.1 Overordnede planer

Kommuneplanens arealplan

Reguleringsplanen dekker et omfattende geografisk område og påvirker flere eksisterende planer. Når det gjelder kommuneplanen, er enkelte deler av planområdet avsatt til andre formål som ikke kan knyttes til hovedformålet *samferdsel og teknisk infrastruktur*. Likevel er en betydelig del av området avsatt til eksisterende bebyggelse og anlegg, samt landbruks, natur og friluftslivformål (LNF). Det er viktig å merke seg at kommuneplanen har et overordnet nivå, og de formålene som er angitt, gjenspeiler ofte nåværende arealbruk uten nødvendigvis å ta høyde for fremtidige tiltak. I reguleringssammenheng er det ikke uvanlig at ulike planformål blir omdisponert til samferdselsformål.

Det har vært en generell målsetting å begrense omdisponering av landbruksarealer. For å kunne etablere en tilfredsstillende løsning for den planlagte gang- og sykkelveien, har det imidlertid vært nødvendig å berøre en del av et beiteområde nord i planområdet.

Utformingen av tiltakene må være i samsvar med gjeldende retningslinjer og veiledninger, og reguleringsplanen er derfor utviklet i henhold til minimumskravene. Når det gjelder GS4, som berører Strandløkka, er denne strekningen brattere enn anbefalingene fra Statens vegvesens håndbøker og Sarpsborg kommunes vegnormal. Likevel, etter en helhetlig vurdering, anses dette som den beste løsningen for å ivareta landskapet og minimere terrenginngrep. De planlagte tiltakene vurderes å ha høy samfunnsnyttig verdi, noe som tillegges stor vekt i prosessen.

7.2 Landskap og stedets karakter

De foreslåtte tiltakene vil påvirke både landskapet og karakteren til området. Dette gjelder spesielt langs Kvastebyveien, det nordlige skogsområdet, samt landbruksarealene mot øst. I den nordlige delen av planområdet finnes det beiteområder og skogsklynger. En utbygging av de eksisterende samferdselsanleggene langs Kvastebyveien vil medføre en økning i utbygde arealer, noe som vil gå på bekostning av terreng, vegetasjon og hageareal.

I det nordre delen av planområdet er det innslag av terreng og vegetasjon der inngrepene vil være betydelige. Det har vært et viktig premiss for planarbeidet å begrense inngrepene mest mulig, men krav til maksimale stigningsforhold og bredder på den planlagte gang- og sykkelveien fører til at større terrenginngrep er uunngåelig. Reguleringsplanen stiller krav om at fyllinger skal tilføres vekstmasser og revegeteres slik at disse på sikt vil oppnå en naturlig overflate. Dette gjelder hovedsakelig de delene av strekningen som krysser skogsterrenget mellom Strandløkka og Kvastebyveien.

Tiltakene vil også påvirke opplevelsen av de ulike landskapsrommene mot øst, selv om de fysiske inngrepene i landbruksområdene der er relativt begrensede.

Enkelte av boligeiendommene langs Kvastebyveien vil også berøres av fyllinger, som må ta opp høydeforskjellen mot ny gang- og sykkelvei og fortau. Private boligeiendommer som berøres, vil istandsettes etter endt tiltak.

7.3 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi

Som omtalt i kapittel 6, berører reguleringsplanen ett automatisk fredet kulturminne. Gjennomføringen av reguleringsplanen vil medføre at dette kulturminnet må fjernes. Dette vil ha en viss negativ konsekvens, ettersom kulturminnet vil bli fjernet fra sin opprinnelige kontekst. Likevel, etter en samlet vurdering, anses fordelene ved å gjennomføre tiltaket som mer betydningsfulle enn ulempene ved å fjerne kulturminnet.

7.4 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven

Vurdering i forhold til Naturmangfoldloven (19.06.2009) §8 til § 12

§ 8. (kunnskapsgrunnlaget)

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

Vår vurdering:

Det er registrert ask innenfor planområdet som vil bli berørt av de planlagte tiltakene. Med tanke på utførte kartlegginger, områdets karakter og beliggenhet anses kunnskapsgrunnlaget å være tilstrekkelig godt. Se vedlagt rapport Biologisk notat Kvastebyen 011124.

§ 9. (føre-var-prinsippet)

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

Vår vurdering:

I nord er det to asketrær som kan bli berørt av de planlagte tiltakene. Disse er imidlertid rammet av askeskuddsyke, de er døende og har derfor begrenset levetid. Utover dette foreligger det ikke risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, begrunnet i § 8.

§ 10. (økosystemtilnærming og samlet belastning)

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Vår vurdering:

Se kommentarer til §§ 8-9.

Overvann vil ledes til etablerte vannveier i terrenget via stikkrenner og grøfter.

Overvannet vil ikke være forurensset, og det vil heller ikke påføre skader på økosystemet. Dette er omtalt i vedlagt VA-notat.

§ 11. (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

Vår vurdering:

Tiltaket representerer ingen betydelig skade på naturmangfoldet.

En håndtering av fremmede skadelige arter vil sikres i tråd med gjeldende regelverk i forbindelse med massehåndteringen.

§ 12. (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av

tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

Vår vurdering:

Planlagt tiltak innebærer etablering av gang- og sykkelvei med tilhørende anlegg. Med vanlig byggeteknikk representerer dette miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder. Det legges derfor til grunn at det planlagte tiltaket kan gjennomføres uten at det kommer i konflikt med kjente naturverdier utover hva som er kommentert.

Reguleringsplanen har sikret bestemmelser for hvordan fremmede arter skal håndteres i anleggsfasen og avbøtende tiltak for å motvirke spredning. I reguleringsplanen er det innarbeidet bestemmelse om utarbeidelse av en tiltaksplan for korrekt håndtering av fremmede arter i forbindelse med de fysiske inngrepene. Dette skal være i henhold til naturmangfoldloven § 28 og forskrift for fremmede arter §§ 18, 21 og 24

7.5 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk

Arealene innenfor planområdet er registrert som friluftsområde i henhold til Miljødirektoratets kartbase, tilgjengelig på www.miljostatus.no. Innenfor planområdet finnes det både private og offentlige eiendommer. Private boligeiendommer som må avgi areal kan oppleve en svak reduksjon i muligheten for å utøve rekreasjon på egen eiendom. Reduksjonen av skogsareal vil også føre til mindre areal tilgjengelig for rekreasjon og lek.

Boligeiendommene vil fortsatt ha romslige tomter som gir gode forhold for trivsel og opphold. Basert på en grov vurdering antas det at alle boligeiendommene oppfyller kravene i kommuneplanen om minst 150 m² MUA på egen grunn, selv om deler av arealet kan være påvirket av gul støysone. Det er imidlertid forventet at de planlagte tiltakene ikke vil ha en betydelig innvirkning på støyforholdene.

Gjennomføringen av prosjektet vil føre til bedre tilgjengelighet og mobilitet, noe som vil ha en positiv innvirkning for alle myke trafikanter samt for friluftsliv, aktivitetsmuligheter og rekreasjon. I dag er strekningen langs Kvastebyveien ikke tilrettelagt for myke trafikanter, men ifølge barnetråkkregistreringene ferdes likevel mange her. Den aktuelle strekningen vil bli betydelig mer innbydende og tilgjengelig for allmennheten, og det vil også bli anlagt en helt ny trasé frem til Skjebergbekken.

7.6 Trafikkforhold

Reguleringsplanen er utformet for å forbedre forholdene for myke trafikanter, noe som også vil ha en gunstig innvirkning på biltrafikken og det generelle trafikkbildet. Ved å separere kjørende og myke trafikanter, kan tiltaket bidra til at flere velger å sykle eller gå, noe som potensielt kan redusere trafikkbelastningen over tid.

Det er viktig å merke seg at reduksjon av privat tomteareal kan påvirke snu- og manøvreringsmuligheter for enkelte eiendommer. Likevel er de berørte tomtene romslige, og arealet som må avstås er begrenset. Det vurderes derfor at mulighetene for å manøvrere på boligeiendommene fortsatt vil være gode etter prosjektets gjennomføring. Reguleringsplanen legger opp til stenging av en vei som kan fungere

som snarvei for noen eiendommer. Dette anses uproblematisk da det aktuelle arealet er regulert til gang- og sykkelvei i gjeldende reguleringsplan, og er derfor ikke ment til bruk av biler.

Reguleringsplanen inkluderer også en oppgradering av nåværende kollektivholdeplasser, noe som vil forbedre fremkommeligheten for forbipasserende og øke tryggheten for de som venter.

7.7 Barns interesser

Gjennomføringen av prosjektet vil føre til opprettelsen av nye gang- og sykkelveier samt fortau. Dette vil ha en betydelig positiv innvirkning, da barn og unge vil kunne ferdes mer lokalt til fots eller på sykkel, for eksempel til skolen eller ulike fritidsaktiviteter. Dette bidrar til at de blir mindre avhengige av skyss, samtidig som det gir dem økt mobilitet og bedre forutsetninger for utøvelse av aktiviteter.

7.8 Universell tilgjengelighet

I den nåværende situasjonen er området lite egnet for personer som har nedsatt bevegelsesevne eller ikke kan gå selv. Dersom prosjektet blir gjennomført, vil ny bebyggelse og anlegg bli oppført i samsvar med byggetekniske forskrifter som krever universell utforming. Et unntak gjelder Strandløkka, hvor den nåværende stigningen på cirka 10 % vil videreføres. Denne stigningen vil fremdeles oppleves som bratt for mange brukere.

7.9 Støyforhold

I løpet av gjennomførings- og anleggsfasen vil det foregå aktiviteter som kan skape støy og påvirke nærliggende bygninger og boligtomter. Det planlagte prosjektet vil imidlertid ikke føre til økt støynivå sammenlignet med dagens forhold. Dersom prosjektet medfører at eksisterende støyskjerming eller tilsvarende tiltak må fjernes, vil utbygger sørge for å erstatte dette i henhold til gjeldende retningslinjer for økonomisk kompensasjon og oppussing av privat eiendom. Dette vil ivaretas i tråd med gjeldende regelverk for erstatning etter ekspropriasjonserstatningsloven.

7.10 Jordressurser/landbruk

Reguleringsplanen påvirker et beiteområde i nordøst, og gjennomføringen av planen vil resultere i varige beslag av dette området. På tilsvarende måte berører planområdet også skogsareal. Deler av planområdet omfatter arealer som kun er midlertidige anleggsområder, det innebærer at deler av de områdene som berøres vil frigjøres/tilbakeføres etter endt anleggsarbeid. I neste tabell vises en oversikt over beite- og skogsområdene som berøres. Dette er basert på flyfoto og arealene er omtrentlige.

	Midlertidig	Permanent	Totalt
Beitemark	0,7	1,3	2,0
Skogsarealer	4,5	5,2	9,7

Det er imidlertid lagt vekt på å finne løsninger og plasseringer for den nye gang- og sykkelveien som minimerer omdisponeringen av beiteområder og skog.

Langs Kvastebyveien er det regulert nye samferdselsanlegg i tråd med eksisterende veitrase, noe som ikke vil berøre landbruksarealer i området. Et unntak er et skogsområde på eiendommen gnr/bnr. 1001/1 (landbrukseiendom), som berøres av formålsområdet LNFR4. Dette området vil bli brukt som et midlertidig rigg- og anleggsområde under byggingen, men forholdene ligger til rette for at skogen kan reetableres her på sikt.

7.11 Teknisk infrastruktur

Dagens VA-anlegg vil bli bevart og eventuelt tilpasset det nye anlegget. I løpet av planprosessen har det vært en konstruktiv dialog med både planavdelingen og veimyndighetene i Sarpsborg kommune, samt veieier Østfold fylkeskommune. Løsningene i reguleringsplanen er utarbeidet gjennom en enighet mellom alle involverte parter. Østfold fylkeskommune har godkjent den tekniske planen som ligger til grunn for de foreslåtte løsningene.

Når nye gang- og sykkelveier etableres, vil det også bli sørget for tilstrekkelig belysning. Det finnes allerede veibelysning langs Kvastebyveien, men det er forventet at denne må delvis omlegges for å tilpasses de nye samferdselsanleggene. Belysning vil bli etablert som en del av prosjektet i de områdene som berører skog, beite og Strandløkka. Der reguleringsplanen berører luftstrek som må flyttes, bør det samtidig vurderes å reetablere dette under bakken.

Gjennomføringen av reguleringsplanen vil kreve erverv fra flere eiendommer, noe som vil påvirke dagens renovasjonspraksis og plasseringen av avfallsbeholdere for enkelte eiendommer. Forslagsstillers vurdering er imidlertid at de berørte beholderne og stativene kan flyttes, omorganiseres eller erstattes utenfor planområdet uten større problemer.

Ved iverksettelse av nye tiltak må entreprenør og andre involverte utvise ekstra forsiktighet for å unngå skade på eksisterende vannforsynings- og avløpssystemer. Det er viktig å sikre at nye anleggsarbeider ikke medfører utilsiktede skader på eksisterende anlegg, og det må gjøres en grundig kartlegging av disse før arbeidet begynner. Skulle det bli nødvendig med midlertidig omdisponering av eksisterende anlegg, skal det legges ut provisoriske ledninger som en midlertidig løsning i anleggsperioden, slik at alle brukere fortsatt har tilfredsstillende tilgang til vann og avløp.

Det er opprettet hytterrenovasjon ved veikrysset Kvastebyveien – Slettemyrveien. Denne ordningen kan videreføres innenfor formålet RA. Løsningene for dette fremgår av vedlagt renovasjonsteknisk plan.

Risiko- og sårbarhet (ROS)

Ved utarbeidelse av nye reguleringsplaner stilles det krav til at det skal utarbeides ROS-analyse for planarbeidet.

Nedenfor er en kort oppsummering av hvilke punkter fra sjekklisten som blir fanget opp ved gjennomføring av reguleringsplanen, jfr. ROS-analysen som ligger vedlagt.

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sanns	Kons.	Risiko	Kommentar/tiltak
1. Masseras/skred	Ja	1	4		Det er registrert marine avsetninger innenfor planområdet. Det er gjennomført geotekniske vurderinger som konkluderer med at tiltakene kan gjennomføres.
5. Tidevannsflom	Ja	2	3		Deler av gangveien kan bli liggende under vann ved høy vannstand. Ved et slikt tilfelle må bruk av gangveien opphøre frem til vannstanden normaliseres. Dette gjelder i området lengst mot nord, ved Skjebergbekken.
14. Kulturminne/-miljø	Ja	5	2		Det er gjort funn av et kokegrop/kulturlag innenfor planområdet. Det er gjennomført arkeologisk registrering, og fylkeskonservator tilrår de planlagte tiltakene kan gjennomføres.
23. Områder for idrett/lek	Ja	2	1		Omdisponering av en del av et skogsområde som beslaglegges av nye samferdselsanlegg.
29. Støv og støy; trafikk	Ja	1	1		Planområdet berøres av trafikkstøy. En gjennomføring av prosjektet vurderes imidlertid ikke å endre dagens støysituasjon nevneverdig.
40. Forurensning i sjø	Ja	1	1		Det kan være fare for avrenning/forurensning i sjøen ved bestemmelsesområde #1. Det forventes at dette overvannet ikke vil være forurenset, men ordinært regnvann.
45. Ulykke med gående/syklende	Ja	1	3		Det vil alltid være en risiko i møte mellom harde- og myke trafikanter. Totalt 7 eiendommer har utkjørsler som betinger kryssing av gang- og sykkelvei/fortau. I

					slike tilfeller må det vises aktsomhet.
46. Ulykke ved anleggs-gjennomføring	Ja	2	3		For å unngå ulykker er det viktig å vise aktsomhet på byggeplasser, samt følge gjeldende regelverk og anbefalinger knyttet til helse, miljø og sikkerhet.
53. Vannforsyning	Ja	2	2		Ved anleggsgjennomføring må det påses at det ikke oppstår skader eller andre situasjoner som påvirker eksisterende vannforsyningsanlegg negativt. Eksempel på dette kan være å skade ledninger eller annet anlegg.

7.12 Teknisk infrastruktur

Som beskrevet vil nye anlegg koble seg til eksisterende infrastruktur i området. Bortsett fra at det vil være nødvendig med enkelte oppgraderinger, er det ikke kjent at dette skal være problematisk.

7.13 Behov for grunnerverv

Gjennomføringen av reguleringsplanen for gang- og sykkelvei mellom Skjebergbekken og Kvastebyen vil medføre inngrep i flere private eiendommer. Tiltaket har som formål å forbedre trafikksikkerheten, særlig for barn og unge, samt å fremme gange og sykling som bærekraftige transportformer. Dette er i tråd med nasjonale og lokale målsettinger om nullvekst i biltrafikken og bedre folkehelse. Gjennomføring av planen vil videre føre til tryggere skolevei og redusere trafikkulykker. Det er i pkt. 6.1 vist til hvilke alternativer som er vurdert, og valgte løsning er den som gir minst konflikt med naturverdier og privat eiendom, samtidig som den oppfyller tekniske krav. På bakgrunn av dette vurderes tiltaket å ha en klar overvekt av fordeler for allmennheten, og eventuelle ekspropriasjoner vil være nødvendige og forholdsmessige for å realisere planen. Det skal etterstrebes å oppnå frivillig avtaler før ekspropriasjon vurderes.

I neste tabell vises en oversikt over de totale arealene som må erverves ved gjennomføring av reguleringsplanen. Arealene vil være fordelt på både midlertidig og permanent erverv.

	Midlertidig erverv	Permanent erverv	Totalt
Bolig-/fritidsboligtomter	1607 m2	1119 m2	2726 m2
Landbruksarealer	6636 m2	7741 m2	14337 m2

7.14 Tiltak som berører eksisterende bygg

Gjennomføring av reguleringsplanen vil føre til at flere enkeltbygninger vil saneres. Bakgrunnen for enkelte bygninger må fjernes er hovedsakelig at de opptar areal som er nødvendig for å gjennomføre de planlagte tiltakene. I neste tabell er en oversikt over hvilke eiendommer dette gjelder med en kort beskrivelse.

Eiendom gnr/bnr	Adresse	Beskrivelse
1002/68	Slettemyrveien 46	Garasje som forutsettes fjernet
1002/26	Kvastebyveien 224	Bod/anneks som forutsettes fjernet
1001/1	Landbrukseiendom	Avfallskontainer som må fjernes
1002/71	Halvorskogen 5 a	Et drivhus som forutsettes fjernet

På eiendommen gnr/bnr 1002/26 (Kvastebyveien 224) har det i løpet planprosessen blitt oppført en ny bygning sydvest på eiendommen. Denne bygningen står delvis innenfor den varslede avgrensningen av planområdet. Bygningen bør fjernes for å frigjøre areal til midlertidig rigg- og anleggsområde. I reguleringsplanen er derfor hele bygget tatt med og markert med linjesymbol «bebyggelse som forutsettes fjernet». Den delen av bygget som er utenfor varslet planområde utgjør cirka 20 m², og en utvidelse av dette arealet vil gjennomføres som en del av høringen.

Det tas også høyde for at flere andre bygninger kan ha bli oppført i løpet av- eller i etterkant av planprosessen, og dermed ikke fanges opp av reguleringsplanen. Dette må i så fall behandles som separate saker.

7.15 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Gjennomføringen av prosjektet vil medføre økonomiske konsekvenser for kommunen, og muligens også for fylkeskommunen, avhengig av hvem som står for gjennomføringen. Dette er foreløpig ikke avklart. I tillegg til kostnadene knyttet til nye samferdselsanlegg, vil reguleringsplanens iverksetting også kreve erverv av privat eiendom. Dette omfatter både tomteareal og eventuelle bygninger som må rives.

7.16 Avveining av virkninger

Reguleringsplanen danner et viktig fundament for å fremme trafiksikkerhet og øke bruken av sykkel og gange som foretrukne transportalternativer. Både sykling og gange har mange positive synergieffekter, som for eksempel bedre helse, redusert forurensning, økt mobilitet for personer som ikke kan kjøre, og mindre slitasje på offentlige veier.

En gjennomføring av reguleringsplanen vil derfor også bidra til å oppnå nullvekstmålet. Det vil si at veksten i personbiltrafikken skal stoppes eller holdes på dagens nivå. Reguleringsplanen legger opp til flere virkemidler som kan bidra til å nå målet, i hovedsak oppgradering av kollektivholdeplasser og etablering av gang- og sykkelvei.

Planen inkluderer også omdisponering av beiteområder. Det er et overordnet mål å minimere inngrep i landbruksarealer. Likevel vurderes de foreslåtte løsningene i reguleringsplanen som de mest hensiktsmessige for å oppnå gode forbindelser for gange og sykling.

Implementeringen av reguleringsplanen vil medføre behov for grunnnerverv fra flere eiendommer. Målet er å gjennomføre arealoverføringene gjennom frivillige avtaler, men det kan ikke utelukkes at ekspropriasjon kan bli nødvendig.

Basert på de nevnte argumentene anser forslagsstilleren at det er en overvekt av positive effekter som taler for gjennomføringen av prosjektet.

8 Rapporter og andre dokumenter

- Sammenndrag av innkomne merknader, datert 10.12.2025
- Risiko og sårbarhetsanalyse, datert 10.12.2025
- Teknisk plan, datert 02.09.2025
- Kvastebyen, Områdestabilitetsvurdering, datert 10.06.2022
- Arkeologisk registreringsrapport, datert 03.02.2025
- Biologisk notat Kvastebyen, datert 01.11.2024
- GS Skjebergbekken - Kvastebyen – silingsnotat, datert 23.02.2021
- GS Skjebergbekken - Kvastebyen – silingsnotat, datert 18.01.2024
- Renovasjonsteknisk plan, datert 12.11.2025
- Notat VA, datert 07.10.2025
- Vurdering av behovet for konsekvensutredning:
 - o Etter vedlegg 1, datert 23.09.2025
 - o Etter vedlegg 2, datert 23.09.2025
 - o KU-notat, datert 23.09.2025
 - o Vurdering etter § 10, datert 23.09.2025