

Sammendrag av varslingsuttalelser med forslagsstiller kommentarer:

Gang- og sykkelvei Skjebergbekken – Kvastebyen - detaljreguleringsplan

PlanID 3105 35029

Sarpsborg kommune

Datert: 10.12.2025

I dette dokumentet presenteres oppsummeringer av alle innkomne merknader knyttet til både varslingen om oppstart av planarbeidet den 3. desember 2020, og varslingen om utvidelse den 15. mars 2022. Flere av innspillene tar opp de samme temaene og problemstillingene. For de delene av innspillene som dette gjelder, henvises det til fellessvar A-G. Målet med dette er å unngå unødvendige repetisjoner i dokumentet. De mer spesifikke delene av innspillene er kommentert og besvart i kolonnen til høyre i tabellen.

Fellessvar A-G

A. Vurdering av sidevalg og trasé

Valget av sidevei langs Kvastebyveien og den generelle plasseringen av gang- og sykkelveien har blitt grundig vurdert tidlig i planprosessen. Viktige hensyn har inkludert landskap og terreng, stigningsforhold, inngrep i privat eiendom, trafiksikkerhet, brukervennlighet, inngrep i dyrket mark og beiteområder, samt hensyn til natur og naturreservater.

I vurderingen av de generelle plasseringene har alternative ruter blitt vurdert, inkludert en strekning langs Kvastebyveien (fra avkjørselen til Strandløkka i nord), gang- og sykkelvei via Halvorskogen, og et alternativ langs dyrket mark øst for Kvastebyen. Disse alternativene har imidlertid blitt forkastet.

Det er besluttet å sideforskyve en del av Kvastebyveien mot vest for å frigjøre areal til gang- og sykkelveien på østsiden, noe som vil bidra til å redusere inngrepene i berørte eiendommer. Denne vurderingen er nærmere utdypet i vedlagte silingsnotater datert 23. februar 2021 og 18. januar 2024, samt i planbeskrivelsen i kapittel 6.1.

B. Hovedløsning – fortau eller gang- og sykkelvei?

I planarbeidet har det vært diskutert om strekningen langs Kvastebyveien skal prosjekteres som gang- og sykkelvei, fortau, eller en kombinasjon av begge. Et fortau er mer plassbesparende, da det ikke krever grøft slik gang- og sykkelveien gjør. I den sørlige delen av strekningen, fra Halvorskogen 9, er det besluttet å etablere fortau. Dette skyldes at avstanden mellom dagens kjørebane og de nærliggende boligene mot vest er så smal at en sideforskyvning av veien ikke er mulig. En gang- og sykkelvei, som er mer arealkrevende, ville komme for nær bebyggelsen. Dessuten avtar trafikkmengden dess lengre man kommer mot sør. Etter en helhetlig vurdering anses denne

løøsningen som den mest hensiktsmessige. Dette er nærmere beskrevet i planbeskrivelsens kapittel 6.1.

C. Dimensjonering og bredder

De tekniske løøsningene i planarbeidet er basert på Sarpsborg kommunes veinormaler og Statens vegvesens håndbøker. Det er begrenset rom for avvik fra disse standardene. Det eneste avviket i prosjektet er ved Strandløkka, hvor deler av gang- og sykkelveien vil ha en stigning på 10 %, noe som er 2 % mer enn anbefalt. I dette tilfellet ble dette vurdert som det eneste reelle alternativet. Dette temaet er mer detaljert omtalt i kapittel 6.1, 6.11, 7.1 og 7.8 i planbeskrivelsen.

D. Løsning langs jorden i øst

Muligheten for å etablere gang- og sykkelvei lenger øst har blitt nøye vurdert, men dette alternativet ble ikke videreført. Dette skyldes blant annet at det ville medføre betydelige konflikter med dyrket mark og beiteområder. Det ble også vurdert at dette ikke ville være det mest logiske alternativet for brukerne. Dette er mer grundig forklart i planbeskrivelsens kapittel 6.1.

E. Inngrep i privat eiendom

Målet har vært å begrense inngrep i privat eiendom så mye som mulig. Imidlertid, gitt gjeldende prosjekteringskrav, er inngrep i privat eiendom uunngåelig. Tomteareal og materielle verdier som avstås vil bli kompensert i henhold til gjeldende prinsipper og praksis. For å minimere inngrepene i privat grunn, planlegges det en sideforskyvning av deler av Kvastebyveien mot vest for å frigjøre areal på vestsiden. Fra Valbergveien og sørover legges det opp til fortau i stedet for gang- og sykkelvei, ettersom fortau etableres uten grøft og krever mindre areal. Denne problematikken er nærmere vurdert i planbeskrivelsen kapittel 6.1 og 7.16.

F. Erstatning og istandsetting

Det har blitt varslet oppstart av planarbeidet, etterfulgt av en utvidelse av planområdet. Kartillustrasjonene som fulgte med varslene var grove og i liten målestokk, noe som gjør det utfordrende å sammenligne dette med de enkelte eiendommene og det faktiske arealbeslaget. Enkelte naboer har kanskje tolket plangrensen (den stiplede linjen) på varslingskartene som en indikasjon på de planlagte traséene, noe som kan ha gitt et inntrykk av at tiltakene er mer inngripende enn de faktisk er. Dette gjelder ikke alle, men det er mulig at flere naboer vil oppleve at eiendommene deres blir berørt og at de må avstå areal. For å motta erstatning for tapt bebyggelse, må denne være lovlig oppført. Det er ønskelig å skåne eiendommer så langt det er mulig. Den foreliggende reguleringsplanen viser imidlertid løsninger som forslagsstilleren mener balanserer alle hensyn på best mulig måte. Tomteareal som må avstås til prosjektet vil bli kompensert, og eiendommer som blir berørt under anleggsarbeidet, men som ikke skal avstås, vil bli istandsatt etter at arbeidet er avsluttet. Dette kan for eksempel omfatte gjenoppføring av gjerder, hekker, postkassestativ eller lignende. Dette vil bli gjennomført i samsvar med gjeldende regelverk og de prinsippene som gjelder for grunnnerv og erstatning. Reglene vil være gjeldende både ved frivillige avtaler og ved eventuell ekspropriasjon.

En gjennomføring av reguleringsplanen forventes ikke å medføre økt støy for de enkelte eiendommene sammenlignet med dagens forhold. Skulle gjennomføringen av prosjektet derimot føre til en forverring, for eksempel ved fjerning av støyskjermede elementer, vil det bli vurdert om det er nødvendig å iverksette kompenserende støyreducerende tiltak.

I forkant av eller i forbindelse med prosjektgjennomføringen vil det bli gjort skjønnsmessige vurderinger av hvilke områder som kan benyttes som midlertidige bygge- og anleggsområder. Det er ikke vurdert som hensiktsmessig å sprengne i fjell for å etablere slike områder.

En mer detaljert vurdering av disse forholdene finnes i planbeskrivelsens kapitler 7.14, 7.15 og 7.16.

G. Strekningen fra Walbergkrysset sørover og forholdet til Sykkelhovedplanen

Den aktuelle strekningen fra Walbergkrysset og sørover er ikke opprinnelig inkludert i Sykkelhovedplanen for Fredrikstad og Sarpsborg. Det er imidlertid viktig å merke seg at Sykkelhovedplanene er relativt generelle og bør betraktes som retningslinjer for ønskede tiltak, snarere enn som definitive løsninger. I denne sammenhengen ble det vurdert som mer hensiktsmessig å forlenge strekningen helt frem til rundkjøringen ved Feriehjemmet. Fra eiendommen Halvorskogen 9 og sørover vil strekningen bli utformet som fortau i stedet for gang- og sykkelvei.

Ettersom det allerede pågår arbeider med reguleringsplanen, vil kostnadene for å regulere hele veien frem til Feriehjemmet være relativt moderate. Dette er i kontrast til hva det ville medført dersom man senere skulle igangsatt en egen planprosess for denne delen av strekningen. En mer detaljert vurdering av dette finnes i planbeskrivelsen, spesielt i kapittel 4.4 og 6.1.

Innspill mottatt ved varsel om oppstart av planarbeidet den 03.12.2020	
Innsender og dato	Forslagsstillers kommentar
1. Direktoratet for mineralforvaltning, datert 14.12.2020 DMF kan ikke se at den foreslåtte planen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift. Dersom det i forbindelse med videre behandling av planen viser seg at noen av våre fagområder kan bli berørt, ber Direktoratet for mineralforvaltning om å få saken oversendt når den blir lagt ut til høring og offentlig ettersyn.	Tas til orientering.
2. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, datert 08.12.2020 DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder: • Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter • Transport av farlig gods • Brannsikkerhet herunder tunneller og underjordiske anlegg • Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene)	Reguleringsplanen berører ikke DSB's ansvarsområder.
3. Syklistenes landsforening, datert 11.01.2021 1: Dette tiltaket er lavest prioritert i Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad, og er en selvstendig satellitt langt fra sentrum. Det er ikke heldig om realisering av denne strekningen går på bekostning av høyere prioriterte strekninger i Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad hvor høyere prioriterte strekninger i mye større grad vil gi helårlig økning i antall syklist. 2: Allikevel kan Syklistenes landsforening i noen grad se nytten av oppgradering her, da både Høysand og Kvastebyen er populære utfarts- og turiststeder, og strekningen er en del av Kyststien. Det er godt kjent at det er et problem med for mange biler i omkringliggende områder i sommerhalvåret, spesielt i Høysand. 3: For å få ned andelen tilkjørende dagsturister, bør det også vurderes å opparbeides/tilbys parkeringsplass hvor en kan sette bilen og sykle/gå videre utover, selv om det nå er sammenhengende sykkelinfrastruktur fra Sandbakken. Strekningen (Høk - Høysand - Kvastebyen - Hornnes) er en populær "bakrute" i stedet for å sykle den sterkt trafikkerte Oldtidsveien via Solbergkrysset, og burde således vært skilta bedre - spesielt med tanke på turister og andre som ikke er lokalkjente.	1: Dette innspillet angår ikke selve reguleringsplanen, da den ikke tar stilling til økonomiske forhold og hvilke deler av Sykkelhovedplanen som skal gis prioritet. 2: Tas til orientering. Intensjonen med reguleringsplanen og en senere gjennomføring av denne, er å imøtekomme de nevnte svakhetene ved dagens situasjon. 3: Tas til orientering. Denne delen av innspillet er ikke spesielt relevant for dette planarbeidet.

4. Elvia AS, datert 08.01.2021 <u>1: Elektriske anlegg i planområdet</u> Elvia har elektriske anlegg i det aktuelle planområdet. Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere. Det er også viktig at det ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til nettselskapet sine anlegg. <u>Elektriske anlegg i planområdet - Anlegg etablert etter områdekonsesjon (normalt distribusjonsnett, opptil 22 kV)</u> Anlegg med spenning til og med 22 kV inngår i distribusjonsnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av områdekonsesjon. <u>2: Eksisterende høyspenningsluftledning</u> Det må tas hensyn til høyspenningsluftledninger som ligger innenfor planområdet. Ledningene har et byggeforbudsbelte på 6 meter fra ytterste strømførende ledning, jfr. forskrift om elektriske forsyningsanlegg anlegg med veiledning (FEF) § 6.4. Ingen bebyggelse kan tillates innenfor definert byggeforbudssone. Nettselskapet ber om at traseen med byggeforbudsbeltet registreres i planen som en hensynssone (faresone). Det må ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg. <u>3: Eksisterende høyspenningskabler</u> Elvia har høyspenningskabler innenfor planområdet. Kabelen følger blindveien i Kvastebyeveien og ut på hovedveien der gang- og sykkelveien er planlagt, før den går videre inn på Valbergveien. Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det er imidlertid viktig at fremtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler. <u>4: Forhold til eksisterende nettstasjoner (mastetrafo)</u> Elvia har en nettstasjon etablert som mastetrafo i nærheten av planområdet, på gnr. 1002 bnr. 14. Nettstasjoner er viktige komponenter i elektrisitetsforsyningen, og en eventuell flytting av nettstasjonene medfører store kostnader og tekniske konsekvenser for el nettet. Nettselskapet ber derfor om at forslagsstiller planlegger slik at det ikke er behov for flytting av disse.	1 og 2: For del deler av elektriske anlegg som kan bli berørt av reguleringsplanen, vil erstattes og gjenoppføres etter endt anleggsarbeid. Reguleringsplanen legger ikke opp til nye følsomme arealbruksformål innenfor planområdet. 2 og 3: Alle tiltak som berører elektriske anlegg, skal bekostes og erstattes av utbygger. Ved omlegging av etablerte luftstrekk, oppfordrer reguleringsplanen til at dette reetableres som nedgravde løsninger. 4: Reguleringsplanen berører ikke nettstasjonen direkte, men det er regulert tilkomst til nettstasjonen med egen adkomstpil i plankartet.
---	--

<u>5: Flytting/omlegging av eksisterende nett</u> Ved en eventuell flytting av nettet må det påberegnes minimum 6 uker til prosjektering. Omfanget og størrelsen på flyttingen vil videre være avgjørende for tidsaspektet for flyttingen av anlegget.	5: Tas til orientering.
5. Statens vegvesen, datert 22.01.2021 <u>Syklende og gående</u> 1: Normalt bør fortau bare unntaksvis være en løsning som inngår i hovednett for sykkeltrafikk. Anlegg som gir syklistegne arealer, er de beste for syklist. I tettbygde strøk bør sykkelfelt (og fortau for gående) være normalløsningen. Sykkelveg med fortau er best egnet utenfor tettbygd strøk eller i utkanten av by og tettsted. Langs strekninger med få syklist og/eller gående, er gang- og sykkelveg en aktuell løsning. 2: Ved bussholdeplasser bør det vurderes å legge til rette for sykkelparkering. Sykkelparkering bør ha tak og mulighet for å låse fast sykkelen. 3: Statens vegvesen anbefaler at alle offentlige trafikkarealer dimensjoneres etter Statens vegvesens håndbøker. Statens vegvesen tenker da spesielt på friskt i kryss og avkjørsler. <u>4: Universell utforming</u> Universell utforming er nedfelt i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven. I § 1-1 heter det at prinsippet om universell utforming skal ligge til grunn for planlegging og kravene til det enkelte byggetiltak. Reguleringsplanen må redegjøre for å vise hvordan universell utforming ivaretas. Transportsystemet skal være universelt utformet. Et universelt utformet transportsystem er en samfunns kvalitet med særlig betydning for personer med funksjonsnedsettelse, samtidig som det bidrar til økt mobilitet for alle. Regjeringen har satt av betydelige midler til bymiljøavtalene/byvekstavtaler og belønningsordningen i planperioden. Tilrettelegging for kollektivtransport, syklist og fotgjengere er viktige satsingsområder i avtalene, og det vil i den forbindelse bli gjennomført tiltak for universell utforming i de ni største byområdene.	1: Reguleringsplanen legger til rette for etablering av fortau langs en begrenset del av strekningen. Dette er grundig vurdert i planarbeidet. Se fellessvar B. 2: Det er avsatt tilstrekkelig areal for etablering av sykkelparkering i tilknytning til KH1-2. Ved KH3 kan dette imidlertid bli mer krevende, siden det kan komme i konflikt med forbigående myke trafikanter langs fortauet, FO4. 3 og 4: Trafikkarealene er dimensjoner etter Statens vegvesens håndbøker og Sarpsborg kommunes vegnorm. Et unntak fra dette gjelder for en del av strekningen GS4, som er brattere enn hva vegnormalene anbefaler, og vil ikke tilfredsstille kravene til universell utforming. Dette er omtalt i planbeskrivelsen kapittel 5.13, 6.11 og 7.8.

<u>5: Støy</u> Trafikkstøy må utredes tidlig i planprosessen for å få oversikt over støyutfordringene. Nødvendige avbøtende tiltak innarbeides i plan og bestemmelser, jf. Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016 og veileder M128/2014, jf. også kommuneplanens arealdel, bestemmelse § 4.7 om støy. Rene miljøtiltak og gang- og sykkelvegtiltak som ikke endrer støyforholdene merkbart (dvs. at støynivået ikke øker med mer enn 3 dB) bør som hovedregel kunne gjennomføres uten samtidig utbedring av støyforholdene.	5: En gjennomføring av reguleringsplanen forventes å ikke føre til at støysituasjonen endres merkbart sammenlignet med dagens situasjon. I de tilfeller støyskjermer e.l. må fjernes, vil dette erstattes etter alminnelige regler om erstatning. Støyforholdene er nærmere vurdert i planbeskrivelsen kapittel 5.16 og 7.9.
6. Statsforvalteren, datert 20.01.2021 1: Deler av det varslede planområdet ser ut til å komme innenfor Skjebergkilen naturreservat, og eventuelle tiltak her vil komme i konflikt med verneforskriften. Statsforvalteren viser også til omtalen av dette i mottatt rapport Hafslundsøy og Kvastebyen - Registrering av naturverdier og fremmede arter hvor det ser ut til å være planlagt tiltak innenfor verneområdet. Statsforvalteren vil signalisere at de tiltak det skal planlegges for må ligge på utsiden av vernegrensen. 2: Når det gjelder strekningen mellom Halvorskogen og Strandløkkaveien, jf. illustrasjon på side 7 i planinitiativet, ser Statsforvalteren det som viktig at gang- og sykkelveien legges slik at det blir skjermende vegetasjon mot det åpne kultur- og naturlandskapet i øst. Dette for å hindre menneskelig forstyrrelse av fuglelivet i verneområdet ved bruk av gang- og sykkelveien. Dette området er et verdifullt rasteområde for fugl og det er viktig at tiltak utenfor verneområdet ikke får negativ innvirkning på verneverdiene, jf. naturmangfoldloven § 49. Den skjermende vegetasjonen må sikres bevart i reguleringsplanen. 3: I vurderingene må arealressurskart (AR5, NIBIO) legges til grunn for vekting av hensynet til jordvern og matproduksjon i videre planlegging. Ifølge kartet omfatter den foreslåtte planavgrensningen kartlagt fulldyrka jord med svært god jordkvalitet. At arealet nå er i bruk til beite endrer ikke på dette. Disse arealene er også kartlagt som svært viktig naturtype, jf. Miljødirektoratets Naturbase. Det framgår at kommunen vil etterstrebe «at denne omdisponeringen blir minst mulig». Statsforvalteren mener at alternativ som ikke fører til omdisponering også må vurderes.	1: I det endelige planforslaget blir naturreservatet kun berørt med et grøfteareal helt nord i planområdets AVG2, syd for GS4. I dette området er det imidlertid allerede etablert en gangvei. GS4 vil bli gruset, og reguleringsplanen kan sees på som en videreføring av dagens arealbruk i dette området. 2: Alternativet via Halvorskogen er ikke lenger en del av reguleringsplanen. Når det gjelder hensynene knyttet til eksponeringen mot øst, så har det vært et viktig premiss i planarbeidet at reguleringsplanen skal føre til minst mulig inngrep i beiteområder, kultur- og naturlandskap. Vegetasjonen utenfor planområdet vil ikke berøres, og grøftesonen vil tildekkes med vekstmasser slik at dette kan revegeteres. 3: I planarbeidet har hensynet til beiteområdene/matjord vært tungtveiende. Det er vurdert alternativ som beslaglegger både mer-, men også mindre matjord. Ved etablering av gang- og sykkelvei langs Kvastebyveien, ville det totale inngrepet blitt mindre sammenlignet med foreliggende løsning. Imidlertid er løsningen som reguleringsplanen legger til rette for vurdert til å være den beste, samlet sett.

4: Behovet for avbøtende tiltak må vurderes, både for anleggsfasen og permanent. Behov for fyllinger, grøfter og anleggsareal kan føre til tap og forringelse av dyrka jord og naturverdier. Overflatevann og økt fare for erosjon på jordbruksarealet nedenfor, samt negative konsekvenser for naturmangfold og vannmiljø må vurderes. 5: Statsforvalteren er ellers enige i varslingsdokumentenes fokus på bevaring av de store trærne og at de fremmede skadelige artene i området må håndteres forsvarlig. Statsforvalteren ber om at det er tydelig i planforslaget hvordan gang- og sykkelveien vil ligge i terrenget, med tanke på terrengarbeider og bevaring av vegetasjon. Statsforvalteren legger videre til grunn at flomfare, grunnforhold og håndtering av overvann håndteres i samsvar med gjeldende veiledere. Deler av varslet planområde ligger under marin grense hvor det kan være kvikkleire. 6: Følgende statlige planretningslinjer ser ut til å være relevante føringer for planarbeidet: • Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018). • Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014). • Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2011). • Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995).	4: Reguleringsplanen stiller krav om utarbeidelse av en matjordsplan, som blant annet skal belyse kvaliteten på matjorda og sikre en hensiktsmessig etterbruk for matjord med god kvalitet. 5: Som en del av planarbeidet er det utarbeidet tekniske vegtegnninger (med blant annet snitt) som gir en god indikasjon på inngrepene planen vil legge opp til. Grøftene og skråninger skal tildekkes med vekstmasser, slik at vegetasjon kan reetablere seg på sikt. Som en del av planarbeidet er områdestabiliteten vurdert, og nødvendige hensyn ivarettatt. Øvrige relevante hensyn vil også ivaretas i fremtidig prosjektering og gjennomføringsfase. 6: Nevnte planretningslinjer er gjengitt i planbeskrivelsen, og reguleringsplanen vurderes å være i samsvar med dette.
7. Norges vassdrag- og energidirektorat, datert 14.12.2020 NVE legger til grunn at kommunen vurderer om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt. Statsforvalteren ber om at alle plandokumenter sendes elektronisk til nve@nve.no.	Som en del av planarbeidet er Rigeo AS engasjert for å vurdere områdestabiliteten. Konklusjonen fra dette arbeidet er at prosjektet kan gjennomføres uten at det skjer på bekostning av områdestabiliteten. Dette er omtalt i både planbeskrivelsen og vedlagt rapport «<i>Kvastebyen, Områdestabilitetsvurdering, datert 100622</i>»
8. Viken Fylkeskommune (Østfold fylkeskommune fom. 01.01.2024), datert 20.01.21 1: Planarbeidet må forholde seg til kystsoneplan for Østfold og område kartlagt som regionalt kulturlandskap. Statsforvalteren ber om at disse	1: I planbeskrivelsen er det belyst og vurdert hvordan reguleringsplanen

rammene tas inn som overordnede føringer for planarbeidet, og at forholdet til, og eventuelt konsekvenser for de vektlagte verdiene redegjøres for i planforslaget. 2: En mindre del av planområdet ligger innenfor regionalt verdifullt kulturlandskap av typen «viktige motorveilandskap». I dette ligger det at landskapet en ser fra veien har opplevelsesverdi. Eventuelle konsekvenser for det regionale kulturlandskapet må belyses. <u>Samferdselsplanlegging og forvaltning</u> <u>3: Teknisk plan</u> Det må utarbeides en teknisk plan som skal godkjennes av Viken fylkeskommune før planen legges ut til offentlig ettersyn. Statens vegvesens håndbok R700 «Tegningsgrunnlag» legges til grunn. Teknisk plan skal inneholde alle tekniske tegninger og beskrivelser som er nødvendige for å dokumentere at tiltaket er gjennomførbart og at det er avsatt tilstrekkelig areal i reguleringsplanen. Omfanget av teknisk plan avhenger av hvert enkelt tiltak, men minstekravet er C- og D-tegninger. <u>4: Rekkefølgebestemmelse</u> Det må lages en rekkefølgebestemmelse som sier at Viken fylkeskommune skal godkjenne byggeplan for alle tiltak som berører fylkesvei 1180 før arbeidet settes i gang. Statsforvalteren vil vurdere om det er behov for andre rekkefølgekrav på et senere tidspunkt i planprosessen. <u>5: Støy og luft</u> Statsforvalteren forutsetter at Klima- og miljødepartementets retningslinjer for behandling av støy (T1442/2016, tabell 3) og luftkvalitet (T-1520) i arealplanlegging legges til grunn for planarbeidet. <u>6: Avkjørsel og frisikt</u> Kryss og avkjørsler bør utformes (geometri og sikt) iht. Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming, kapittel E.1. Siktkrav i kryss og avkjørsler defineres som sikttrekanten. Innenfor sikttrekanten skal eventuelle sikthindringer (som for eksempel vegetasjon eller snø) ikke være høyere enn 0,5 m over primærveiens kjørebaneivå. Enkeltelement som trær, stolper eller liknende med en diameter mindre enn 0,15 m kan stå innen sikttrekanten.	forholder seg til gjeldende overordnede planer. 2: Hensynet til kulturlandskapet og konsekvensene ved gjennomføring av reguleringsplanen er vurdert i planbeskrivelsen kapittel 7.2. 3: Som en del av planarbeidet er det utarbeidet en teknisk plan. Plankartet og reguleringsplanen bygger på løsningene som fremkommer av den tekniske planen. Forslagsstiller har hatt løpende dialog med fylkeskommunen vedrørende dette. 4: Det er innarbeidet en rekkefølgebestemmelse som sikrer at Østfold Fylkeskommune (tidligere Viken Fylkeskommune) skal godkjenne byggeplan for tiltak som berører fv. 1180. 5: Se kommentar til Statsforvalteren sitt innspill. 6: Reguleringsplanens bestemmelser knyttet til frisikt er utformet i tråd med Fylkeskommunen sin anbefaling.
---	--

9. Viken fylkeskommune – Fylkeskonservator, datert 28.12.2020 <u>Potensialet for funn av automatisk fredet kulturminner innenfor tiltaksområdet</u> Det er registrert ett automatisk fredete kulturminne innenfor planområdet. Dette kulturminnet – en helleristning – ligger nær den nordlige avgrensningen av planområdet. Vår vurdering er at det er potensiale for å gjøre nye arkeologiske funn innenfor berørt areal. Statsforvalteren varsler derfor at det må gjennomføre en arkeologisk registrering i tiltaksområdet, jf. kulturminneloven § 9.	Fylkeskonservator har gjennomført en arkeologisk registrering innenfor planområdet. Reguleringsplanen berører ett kulturminne, og dette tillates fjernet ved gjennomføring av reguleringsplanen.
10. Halvorskogen 5 a, Tore Nistad, datert 20.01.2021 1: Nistad viser til mottatt underlag og kommer med et par kommentarer på vegne av seg selv som privatperson og ikke som medlem av styret for Kvastebyen Vel. 2: Nistad er for det første veldig positiv til at det kan komme en sykkelsti og noe skeptisk til evt. gjennomføring mellom Walbergkrysset og snuplassen for bussen. Hvis vei/ sti utvides på bolig-siden vil det berøre mange boliger som vil få forringet verdi og nytte av tomtene sine. 3: Nistad ber forslagsstiller derfor heller vurdere vest-siden av veien der det i dag er skog. Evt. å stoppe stien i Walbergkrysset og sette ned fartsgrense til 30km/t for kombinert bil og gående frem til rundkjøring eller gjennomføre gammel reguleringsplan der siste del av sykkelstien går gjennom Halvorskogen.	1: Tas til orientering. 2: Kvastebyveien vil sideforskyves mot vest, slik at det tilgjengeliggjøres mer areal til gangvei. Langs en del strekningen legges det opp til fortausløsning, som er mer skånsomt (mindre arealkrevende) for tilgrensende eiendommer enn gang- og sykkelvei. Se fellessvar E og F. 3: Se fellessvar A og G. En løsning via Halvorskogen er også studert, men etter en totalvurdering er ikke dette vurdert som et foretrukket alternativ. Dette er grundig beskrevet i planbeskrivelsen og vedlagte silingsnotat.
11. Halvorskogen 5b, Hege Bjerkemyr, datert 19.01.2021 Viser til varsel datert 08.12.2020, om oppstart - detaljreguleringsplan for gang- og sykkelvei i Kvastebyen, Sarpsborg kommune. Bjerkemyr støtter forslag/alternativ innsendt av Ronny Grøtvedt.	Se kommentarer til Grøtvedt sitt innspill.
12. Kvastebyveien 224, Trond Høimyr, datert 19.01.2021 1: Det er lenge arbeidet med trafiksikringstiltak i Kvastebyen, som har resultert i fartshumper og et innspill til SaKom vedrørende gang og sykkelvei. Bekymring har vært knyttet til området der det i dag	1: Tas til orientering.

ikke er fartshumper, og høyere tillatt fartsgrense enn 50km/t. 2: Deres ønske og prioritering var og er, denne strekningen og at så få eiendommer blir berørt. Dette ledet til det forslag som er tegnet inn som rute 15B.2. Litt avhengig av inngang etter jordene i nord, vil kun 1 til 4 eiendommer bli berørt. De er innforstått med at det i hovedsak ikke er ønskelig å kombinere g/s vei med tilførselsveier til eiendommer, men dette er et akseptabelt kompromiss beboerne kan akseptere her ute. 3: Håper virkelig dette og andre forslag som involverer bruk av det nedre veinettet i Kvastebyen kan vurderes på nytt, slik at en konfliktytalt prosess kan unngås. En befaring i felt med involverte parter anbefales.	2: Det er mange hensyn som skal forenes når valg trasee skal fastsettes. Hensynet til trafiksikkerhet er det mest tungtveiende i tillegg er det avgjørende at de løsningene som det legges opp til er logiske, slik at de blir benyttet. Se fellessvar D. 3: Det ble gjennomført en befaring med forslagsstiller og lokalbefolkning den 23.05.2022. Det ble skrevet et eget referat fra befaringen.
13. Kvastebyveien 255, Mona Delebekk og Kurt Johansen, datert 16.01.2021 1: Viser til samtale 11.12.20/12.01.21 der det ble oppfattet at det i den opprinnelige sykkelplanen fra fylket kun var beregnet gang - og sykkelvei fra Skjebergbekken og frem til Valbergveien. Delebekk/Johansen kan ikke se at Kvastebyen som er et lite samfunn / sted med få fastboende har behov for en omfattende gang - og sykkelvei som går helt ut til snuplassen ved Borregaardsarbeidernes Feriehjem. Dersom det hadde vært holdt telling så hadde det vært få gående / syklene per dag/time. 2: Delebekk/Johansen ønsker ikke at deres eiendom skal bli berørt av gang- og sykkelstien. Uti fra det de ser fra planen gjør dette et stort innhogg på deres tomt, og det er ikke ønskelig. 3: På grunn av liten trafikk (kun sommerstid det blir mer), fartsdumper, maksgrense på 40 km/t mener Delebekk/Johansen at det ikke er nødvendig med en gang- og sykkelsti lenger frem enn til bebyggelsen ved Kvastebyveien 222 / Valbergveien 8 / Halvorenge 11. Deretter kan man ta i bruk eksisterende veier og stier. 4: Delebekk/Johansen mener at gang- og sykkelsti på totalt 6,5 meter vil gjøre for stort inngrep på private eiendommer. Kvastebyen er kun et lite sted hvor de fleste benytter seg av å gå turer i skogen, rundt sjøen og rundt Valberg/ Bryggenveien. Det er kun sommerstid hvor det blir flere i hytter og campingvogner og da merker Delebekk/Johansen kun på litt økt biltrafikk. Hva med KOST <—> NYTTE <-> BRUK? BRUK?	1: Forslagsstillers vurdering er at det gode forutsetninger for å ta med hele strekningen frem til snuplassen. Det er sikret tiltak i planen som skal føre til minst mulig inngrep i privat eiendom. Se fellessvar G. 2: Se fellessvar E og F. Kvastebyveien 255 berøres kun med et begrenset areal som skal benyttes til midlertidig rigg- og anleggsområde. 3: Se kommentar til punkt 1 og fellessvar G. 4: Valg av dimensjonering og utforming av anleggene er i tråd med gjeldende veinormaler og krav som veieier Østfold fylkeskommune kan akseptere. Se fellessvar C.

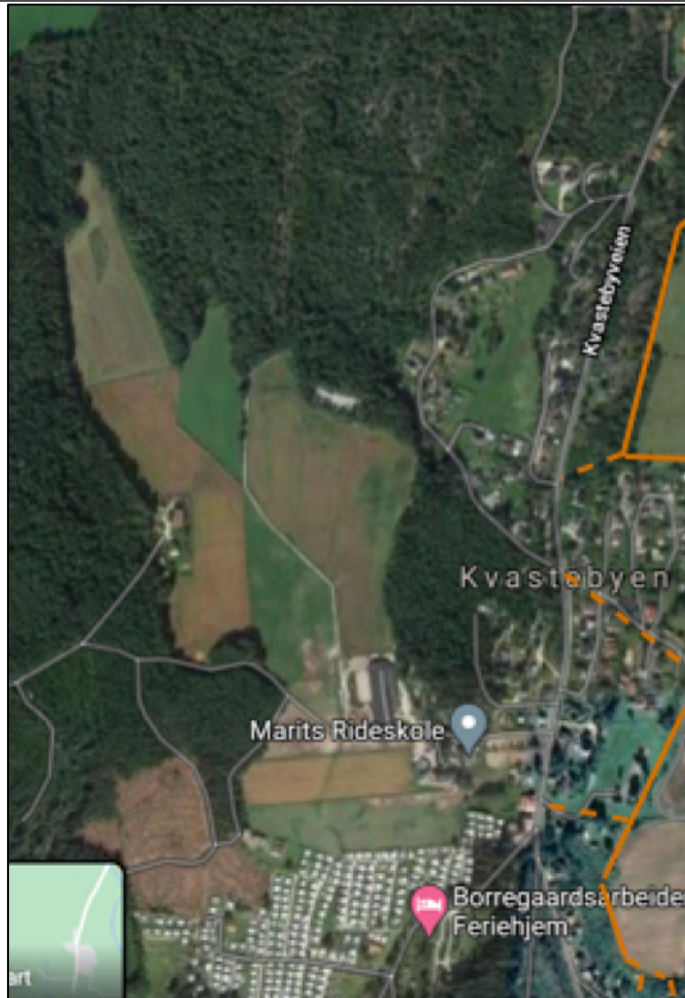
5: Delebekk/Johansen synes at gang og sykkelstien bør legges utenom «tettbebyggelsen».	5: Det konkrete forslaget fra velforeningen er grundig vurdert, og dessverre er det flere forhold som taler mot dette alternativet. Blant annet hensynet til dyrket mark og naturreservatet. Se fellessvar D.
14. Kvastebyveien 256, Berit og Armand Jacobsen, datert 19.01.2021 1: I forbindelse med utarbeidelse av ny reguleringsplan for angitt område vil Jacobsen sin eiendom bli berørt i betydelig grad dersom fortau eller gang og sykkelvei anlegges på østsiden av Kvastebyveien. Ut fra informasjon som har kommet frem stiller Jacobsen seg negative til etablering med 6.5 meters bredde. Dette vil beslaglegge store arealer på Jacobsen sin eiendom og medføre at gang og sykkelvei kommer svært tett på eksisterende bolig. 2: I tillegg vil det medføre at innkjøring til garasje vil bli bratt, ettersom gulv er etablert på et langt lavere kotehøyde. 3: Jacobsen er likevel innstilt på å bidra til å finne gode løsninger for å bedre sikkerheten for myke trafikanter. Jacobsen finner det derfor mer hensiktsmessig å vurdere alternativet med fortau, slik at inngripen og konsekvensene for deres eiendom blir begrenset. Dersom valg av trase faller på østsiden av Kvastebyveien, vil eksisterende beplantning og gjerde måtte flyttes/erstattes med tilsvarende kvalitet. 4: Når kommunen nå skal vurdere ny reguleringsplan, vil Jacobsen spille inn at kommunen i større grad ser på prosjektet med helhetsperspektiv, og også ivareta andre behov for området. • Kyststien går inn til Kvastebyveien og har behov for videre opparbeidelse for å få et helhetlig tilbud. • Sommerstid er det utstrakt parkering på veiskulderen langs Kvastebyveien, som skaper utfordrende trafikale forhold. • Høy fart fra biler som kommer fra Hauglundveien og Feriehjemmet skaper både støy og trafikkfarlige situasjoner i området der disse møtes. • Montering av en ekstra fartsdump vil bidra positivt.	1: Det er et gjennomgående ønske at privat eiendom skal berøres så lite som mulig, men samtidig ivareta gjeldende prosjekteringskrav. Se fellessvar C og E. 2: Eksisterende adkomst til Kvastebyveien 256 vil videreføres. 3: Langs denne delen av strekningen legger reguleringsplanen opp til bruk av fortau, nettopp for å begrense inngrepene i privat eiendom. Se fellessvar E og F. 4: Hovedmotivasjonen for prosjektet er å tilrettelegge for en funksjonell skolevei, økt trafiksikkerhet og en realisering som er i tråd med intensjonene i hovedsykkelplanen. Den planlagte traséen vil også ha en utstrakt funksjon som turvei.
15. Kvastebyveien 257, Inger og Ingar Helgerød, datert 19.01.2021	

1: I forbindelse med utarbeidelse av ny reguleringsplan for angitt område vil Helgerød sin eiendom bli berørt, uavhengig av om fortau eller gang og sykkelvei anlegges på østsiden eller vestsiden av Kvastebyveien. Sett fra Helgerød sin side vil et tiltak med etablering av gang og sykkelvei på vestsiden ha dramatiske følger og konsekvenser for dem, noe Helgerød derfor stiller seg sterkt motstridene til. Det anmodes å se på andre alternativer utenfor denne reguleringsplanen. 2: Ut fra oversendt brev og informasjonsmøte ble det opplyst om at gang og sykkelvei vil legge beslag på ca. 6-6.5 meter bredde. Under forutsetning av at Kvastebyveien fortsatt følger eksisterende trase, vil dette medføre at sentrale deler av boligen vil bli berørt. 3: For Helgerød er det uaktuelt å berøre deres eiendom fra 1910 som nylig er renoveret. Husene ligger allerede for nærme fylkesvei, noe det er gitt dispensasjon for. I forbindelse med byggesøknader var det sterkt fokus på biloppstillingsplasser i gårdstunet. I tillegg vil det estetiske ha store konsekvenser dersom man gjør endringer på stakitt etc. Vedlikehold av hus og gjerde vil også medføre store utfordringer. 4: Sett fra Helgerød sitt perspektiv vil det være mer hensiktsmessig å anlegge fortau på østsiden av Kvastebyveien. Gang og sykkelvei vil medføre unødvendig store inngrep i privat eiendom, men et fortau på østsiden av Kvastebyveien vil ha begrensede konsekvenser. 5: En ny reguleringsplan må også ivareta andre behov i området. Trafikk fra både Feriehjemmet og fra Hauglundveien medfører vesentlig støy og biler holder høy fart (anlegge en ekstra fartsdump). Parkeringsforbud langs fylkesveien mellom snuplass og Valbergveien vil også bidra til å sikre de myke trafikanter.	1: Kvastebyveien 257 berøres ikke av reguleringsplanen. Nye tiltak vil etableres på motsatt side av fylkesveien. 2: Se kommentar ovenfor 3: Se kommentar ovenfor 4: Valg av sidevei langs Kvastebyveien og plassering av gang- og sykkelvei er grundig vurdert med hensyn til landskap, terreng, eiendom, trafiksikkerhet, dyrket mark og natur. Kvastebyveien og øvrig planlagte samferdselsanlegg vil sideforskyves mot vest for å redusere inngrep i eiendommer. Se fellessvar A. 5: Gjennom reguleringsplanen vil det også tilrettelegges for stengning av enkelte avkjørsler samt oppstramming av enkelte kryss/frisiktsoner. Dette er tiltak, som i tillegg til ny gangvei, vil forbedre trafikksituasjonen i området.
16. Valbergveien 2, Lars og Janne Gustavsén, datert 15.01.2021 Gustavsén støtter nytt forslag til Gang og sykkelsti langs skogsområde/dyrket mark øst for kvastebyen som er utarbeidet av beboere og hytteiere her i Kvastebyen. Og som det er sendt inn forslag på. Det vil medføre til at få eller ingen eiendommer blir berørt og at flere byggefelt omfattes ordningen.	Dette forslaget vil blant annet berøre dyrka mark, som er privat eiet, men også naturreservatet. forslagsstillers vurdering er også at dette ikke vil være det mest logiske alternativet. Se fellessvar D.

17. Solheimsbakken 11, Ole Erik Thornquist, datert 18.01.2021 1: I forbindelse med ny reguleringsplan vil Thornquist sin eiendom bli berørt av fortau eller gang og sykkelsti dersom denne anlegges øst for Kvastebyveien. Thornquist er positivt innstilt til etablering av bedre tilrettelegging for myke trafikanter langs Kvastebyveien og ønsker å bistå med å finne gode løsninger som kan være i fellesskapets interesse. Det er derimot viktig at en ny reguleringsplan for angitt område omhandler og søker å finne løsninger på alle de behov og utfordringer som foreligger i området. Dette omhandler til tider høy fart på motoriserte kjøretøy, støy fra motoriserte kjøretøy, parkeringsforhold på veiskuldre og trafiksikkerhet for myke trafikanter. Til arbeidet med utarbeidelse av ny reguleringsplanen vil Thornquist derfor komme med følgende innspill: • 2: Ny standard for gang og sykkelsti med tilhørende belysning anser Thornquist som positivt for området fra gangbro ved våtmarksområdet og opp til Kvastebyveien. Når det gjelder langs med Kvastebyveien i området som berører Thornquist sin eiendom, vil derimot denne standarden skape utfordringer. Thornquist stiller seg noe undrende til krav om 6 – 6,5 meters bredde, ettersom dette vil legge beslag på store private arealer og gjøre at anlegget kommer svært tett på eksisterende bebyggelse med de følgende det vil få. Valg av fortau med god bredde, burde kunne gi en tilstrekkelig god løsning, forutsatt riktig utforming. Det vil medføre vesentlig mindre inngrep på private eiendommer, og betydelig mindre behov for tiltak for å tilrettelegge for god adkomst til og fra Solheimsbakken. • 3: Solheimsbakken er pr i dag relativt bratt. Dersom fortau eller gang og sykkelsti anlegges på østsiden av Kvastebyveien er det viktig at helning ikke øker slik at det blir mer utfordrende å komme opp bakken, eller at man må «ta fart», spesielt vinterstid. Dette vil langt på vei kunne skape farlige trafikale situasjoner. • 4: Dersom fortau eller gang og sykkelsti etableres på østsiden av Kvastebyveien, vil tiltak måtte planere og fylle ut området slik at man enkelt kan vedlikeholde plenarealet med stor redskap.	1: Tas til orientering. 2: Løsningene følger kommunens veinormaler og Statens vegvesens håndbøker, med unntak av 10 % stigning ved Strandløkka. Sørlig del (fra Halvorsbogen 9) etableres med fortau på grunn av begrenset plass og redusert trafikk, mens resten blir gang- og sykkelvei. Dette anses som mest hensiktsmessig. Inngrep er uunngåelig, men begrenset gjennom sideforskyvning og bruk av fortau der mulig. Erstatning gis i tråd med gjeldende regelverk. Se fellessvar B, C, E og F. 3: Det medfører korrekthet at Solheimsbakken er bratt, og at en gangvei vil kunne utfordre dette ytterligere. I forbindelse med endelig prosjektering av anlegget må det påses det sikres velfungerende løsninger. 4: Se fellessvar E og F.
--	---

• 5: Ved etablering av ny reguleringsplan for angitt område må man også ta inn og vurdere tiltak for å utbedre lokale trafikale utfordringer i området: ○ Parkering sommerstid. Ved varme sommerdager står det parkert biler langs med hele Kvastebyveien fra snuplassen for bussen og langt på vei helt frem til Walbergveien. Primært parkeres det på østsiden av Kvastebyveien. Dette skaper dårlig sikt når man kommer opp fra Solheimsbakken. Tiltak for å begrense parkering er ønskelig fra vår side. ○ Fart og støy. Besøkende på Borregaard arbeidernes Feriehjem og trafikk fra byggefelt sør i Kvastebyen har en tendens til kraftig fartsøkning i det de kommer ut på Kvastebyveien ved snuplassen. Dette genererer mye motorstøy. Det er i dag etablert 4 fartsdumper på Kvastebyveien, men det bør vurderes flere dumper, eller andre fartsbegrensende tiltak.	5: - Forbud mot å parkere langs veier er ikke forhold som avklares gjennom en reguleringsplan, selv om det kan være et reelt problem. - Tilsvarende som forrige kommentar, reguleringsplanen tar ikke stilling til eventuelle nye fartshumper, samtidig som planen heller ikke begrenser dette.
18. Kåre Prøitz på vegne av grunneier Per Torp gnr/bnr 1002/8, datert 20.01.2021 1: Prøitz/Torp er meget positive til å få til en gang- og sykkelvei til Kvastebyen. Prøitz/Torp har lagt ved en skisse der de mener denne veien bør gå. Ved å legge den dit får Prøitz/Torp en passasje som blir meget attraktiv å bruke pga. det finnes området salta på nedsiden. Dette blir jo en del av Kyststien, så Prøitz/Torp mener dette vil heve standarden på kyststien i Sarpsborg betraktelig. 2: Videre så er det en salamanderdam (merket i vedlagt kart) som Prøitz/Torp er i ferd med å få rensert opp i og tatt i bruk. Her kontakter Prøitz/Torp salamanderforeningen i Norge og får bistand der. Det vil i nær fremtid bli startet en ny søknadsprosess fra grunneiere om å etablere boliger på venstre siden av Kvastebyveien, fra «potetkjelleren» og sørover. 3: Dette mener Prøitz/Torp hadde hevet området rundt gang- og sykkelveien. Veldig mange beboere her ute ønsker å ha passasjen på venstre side av Kvastebyveien.	1: Alternativ østlig trasé forkastet på grunn av konflikt med dyrket mark og beite, samt mindre god brukerlogikk. Se fellessvar D. 2: Det er gjennomført kartlegging av naturverdier innenfor planområdet, og det er ikke kjent at det eksisterende salamanderdam innenfor- eller i nærheten av planområdet. 3: Gjennom planarbeidet har det blitt vurdert flere alternativ mot øst. Foreliggende planforslag legger imidlertid opp til den antatt beste løsningen. Dette er nærmere vurdert i vedlagte silingsnotat og planbeskrivelse.

	
19. Halvorskogen 9, Tom Sandbæk, datert 14.01.2021 Sandbæk støtter nytt forslag om Gang og Sykkelsti langs skogsområde/dyrket mark øst for Kvastebyveien, som er utarbeidet av beboere og hytteeiere her i Kvastebyen. Se vedlegg 1 og alternativt vedlegg 2 (nedenfor). Gang og sykkelsti er da vekk fra fylkesvei og bygges langs skogsområde og langs eiendommene. Dette vil medføre til at få eller ingen eiendommer blir berørt og at flere byggefelt omfattes ordningen.	Alternativ østlig trasé forkastet på grunn av konflikt med dyrket mark og beite, samt dårlig brukerlogikk. Valg av sidevei langs Kvastebyveien og plassering av gang- og sykkelvei er grundig vurdert med hensyn til landskap, terreng, eiendom, trafiksikkerhet, dyrket mark og natur. Veien sideforskyves mot vest for å redusere inngrep i eiendommer.



20. Palmetomta 2, Ronny Grøtvedt, datert 05.01.2021

Ønsker litt opplysninger ifht. hvordan forslagsstiller har tenkt (tanker/ideer) ifht. mulig etablering av g/s-vei rundt vår eiendom på Palmetomta 2. gjerne skisse(r):

1: Trasévalg, høyre eller venstre, om det bare holder med fortau, allerede etablert fartsdumper disse 450 meterne? forskyvning av vei?

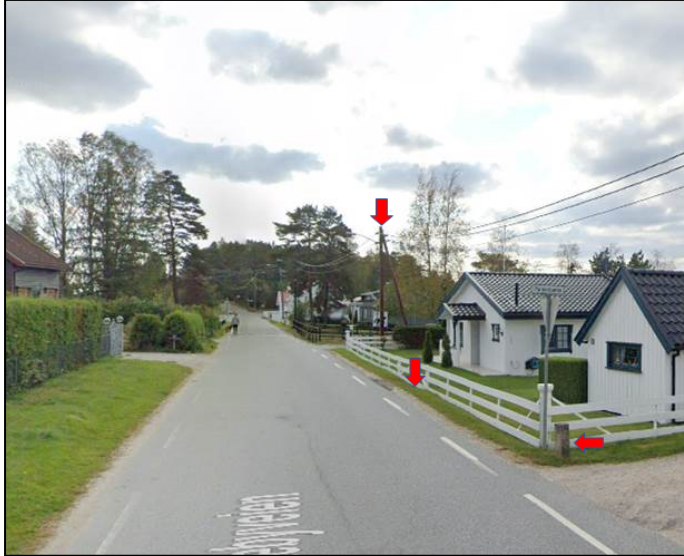
2: Forhold ifht. høyspent ledninger/ stolper.

3: Høydeforskjell fra Fylkesvei (som allerede er hevet) inn på tomt. Stor høydeforskjell pr. i dag hvor biler subber bakken ved pil.

1: Valg av sidevei langs Kvastebymoen og plassering av gang- og sykkelvei er grundig vurdert med hensyn til landskap, terreng, eiendom, trafiksikkerhet, dyrket mark og natur. Veien sideforskyves mot vest for å redusere inngrep i eiendommer.

2: Ved eventuell flytting av luftstrek/stolper, vil dette gjenoppføres på egnet sted, eventuelt at ledninger graves ned i bakken.

3: Ved enkelte kryss kan det oppstå behov for mindre tiltak for å optimalisere avkjørselsforholdene.

4: Stein/minnesmerke historisk? 	Dette vil vurderes mer grundig ved endelig prosjektering. 4: Det er ikke kjent at det er noen formell fredning knyttet til steinstolpen. Imidlertid vil inngrepene på denne siden av fylkesveien være veldig begrenset, og det er likevel en mulighet for at stolpen kan bevares.
Palmetomta 2, Ronny Grøtvedt, datert 19.01.2021 1: Grøtvedt registrerer at prosjektet fraviker allerede vedtatt (juni 2017) sykkelplan (15B.2.) og foreslår derfor en ny løsning. Se vedlagte forslag til nytt planområde som Grøtvedt mener forslagsstiller og Sarpsborg kommune bør vurdere. Grøtvedt mener at dette forslaget til løsning vil bære preg av en helhetlig fremtidsrettet trasé hvor man kan ha fokus på det grønne skiftet i stedet for lukten av eksos samt sikkerheten for de myke trafikantene. Landskapet er flat og lett fremkommelig for de fleste. Samtidig skape et rekreasjonsområde. 2: Ved denne løsningen så vil også det innerste boligfeltet med flest fastboende få en trygg skole/arbeidsvei eller handletur til Høysand. Ref. veistandard i Bryggenveien. Rent økonomisk så vil nevnte alternative forslag være mer kostnadseffektivt da man unngår uforholdsmessig høye kostnader ved å legge om fylkesveien og flytte trasé av høyspent.	1: Se fellessvar A. Det alternative forslaget som Grøtvedt viser til, er illustrert i planbeskrivelsen kapittel 6.1 2: Se fellessvar G. Se forslagsstillerens kommentarer til Grøtvedt sine innspill datert 05.01.2021 og Elvia for det som angår hensynet til høyspentledninger.
Innspill mottatt etter varsel om utvidelse av planområdet den 15.03.2022	
21. Susanne og Ingrid Wilberg, datert 22.02.2021 1: Wilberg ble svært kort tid i forkant informert om at det skulle avholdes et møte vedrørende varsel om oppstart av planarbeid i forbindelse med ny gang- og sykkelvei fra Skjebegbekken til Kvastebyen den 14.12.2020. Wilberg hadde ikke anledning til å være	1: Det kom noen innspill til møtet, og det ble skrevet et referat som ble gjort tilgjengelig på kommunens hjemmeside.

med på dette møtet. Wilberg ønsker derfor å høre om det kom inn noen spørsmål eller kommentarer, og om det eventuelt foreligger et referat fra møtet. 2: Wilberg ble informert om møtet av Liv Torp som er medeier av eiendommen gnr 1002/bnr 8, etter arveoppgjør etter hennes avdøde ektefelle, Erik Wilberg. Eiendommen er tinglyst i Torp navn og hun har konsesjon, men det er to eiere til, Ingrid Abelsnes Wilberg, henholdsvis datter av Erik Wilberg og enke etter Erik Wilbergs avdøde sønn; Erik G. Wilberg. Liv Torp eier 5/8, undertegnede 1/8 og Ingrid Wilberg 2/8. 3: Slik Wilberg tolker den tilgjengelige informasjonen, er gang- og sykkelstien lagt tvers over deres eiendom med en trasé som dekker både dyrket mark, skog og naturvernområde. 4: Planområdet båndlegger tilsynelatende uforholdsmessig stor del av deres eiendom. Wilberg ønsker derfor informasjon om hvilke vurderinger som ligger bak omfanget av planforslaget og valgene av trasé, ettersom gang- og sykkelveien kun vil oppta en liten del av det arealet som omfattes av planforslaget. 5: Slik Wilberg ser det vil dessuten en så stor båndlegging medføre en vesentlig verdiforringelse av deres eiendom, både med tanke på dagen utleie som beitemark og fremtidig utvikling. Det har tidligere vært motstand fra kommunens side til omregulering av eiendommen med henvisning til Kystsoneplanen. Slik Wilberg tolker planforslaget, sammen med den nye kystsoneplanen, kan det forventes en oppmykning med tanke på muligheten for fremtidig utvikling av eiendommen til boligformål. Dette mener Wilberg at må vektlegges ved en verdivurdering/taksering ved kjøp av en så stor del av eiendommen som planforslaget legger opp til.	2: Tas til orientering. Nabovarsel sendes kun til de som har tinglyste rettigheter. 3: Det medfører korrekthet at både skog og beiteområde blir berørt, ikke naturreservatet. Planområdet har blitt vesentlig redusert etter varsel om oppstart av planarbeidet. 4: Planområdet har blitt vesentlig redusert etter varsel om oppstart, selv om Torp sin eiendom fremdeles er vesentlig berørt. Det er gjort svært grundige analyser knyttet til de løsningene som reguleringsplanen legger opp til. Det henvises til planbeskrivelsen og silingsnotatene for nærmere informasjon. 5: Alt areal som skal benyttes til prosjektet vil erstattes. Verdifastsetting med mere er egne prosesser som gjennomføres ifm. grunnerverv, da vil også verdien på de aktuelle arealene vurderes grundig. Se fellessvar F.
22. Trond Høimyr v/Kvastebyen velforening, datert 05.04.2022 Ønsket fra beboere og berørte parter er at det gjennomføres en befaring i Kvastebyen, og at frist for innspill utsettes til dette er gjennomført. Dette for at innspill skal kunne gis på riktig grunnlag. Ved befaring kan det gis oppklarende informasjon om prosessen, og beboere/berørte gis mulighet til å komme med innspill.	Det ble gjennomført en befaring den 23.05.2022 og fristen for å gi merknad ble forlenget til den 15.06.2022

23. Viken fylkeskommune, datert 05.04.2022 Viken Fylkeskommune viser til deres merknader til varsel om oppstart, og har ingen flere merknader til denne utvidelsen.	Tas til orientering.
24. Felles naboer langs Kvastebyveien, datert 15.06.2022 1: Det gis et felles innspill fra alle med berørte eiendommer langs Kvastebyveien. 2: Det foreslåtte alternativ for gang og sykkelvei kan, slik det fremstår i dag, ikke aksepteres av noen. Dette med henvisning til: - Omfang/størrelse. - Valg av trasé. - Behov for dette på vei med 40km sone, og fartshumper. - Konsekvenser for eiendommene anses som altfor store og inngripende. 3: Det forventes at grunneierne tas med på felles møte før prosessen går videre, med ønske om å bidra med konstruktiv lokalkunnskap for å komme fram til en løsning. Eiendomsliste med underskrifter følger.	1: Totalt 16 grunneiere har signert til innspillet. Dette er hovedsakelig grunneiere som bor langs Kvastebyveien. 2: Valg av sidevei langs Kvastebyveien og plassering av gang- og sykkelvei er grundig vurdert med hensyn til landskap, terreng, eiendom, trafiksikkerhet, dyrket mark og natur. Inngrep er uunngåelig, men minimert gjennom sideforskyvning og bruk av fortau der mulig. Erstatning gis i tråd med gjeldende regelverk. 3: Det ble gjennomført en felles befaring og orientering med beboere i Kvastebyen den 23.05.2022.
25. Statens vegvesen, datert 29.03.2022 Ved opprinnelig varsel om planarbeid ga Statens vegvesen innspill i brev av 22. januar 2021. Statens vegvesen har ikke ytterligere merknader nå.	Tas til orientering.
26. Lund Larsen Kvastebyveien 252, datert 18.04.2022 1: Eiendommen til Lund Larsen, Kvastebyveien 252, er en tomt som er 46 m lang, og i snitt 22 m bred. Reguleringsplanen, slik den ligger nå, betyr at det tas 46x7 meter - 322 m² - dvs 30 % av tomt og mister det meste av hagen vår med nåværende arealbåndlegging. 2: Lund Larsen anser det som helt urimelig at det båndlegges areal til anleggsområde på vår tomt, da det båndlagte arealet utgjør en så vesentlig del av tomt og hagen. 3: Lund Larsen ber også om at vei + gang/sykkelvei flyttes betydelig vestover, for å fordele ulempene til eiere på begge sider av veien.	1: Planområdet har blitt redusert etter varsel om oppstart av planarbeidet. Det er imidlertid riktig at eiendommen blir berørt med et ikke-ubetydelig areal. Det skal samtidig legges til at mesteparten av arealet er midlertidig erverv, som istandsettes og tilbakeføres. 2: Inngrep er uunngåelig, men minimert gjennom sideforskyvning og bruk av fortau der mulig. Erstatning gis i tråd med gjeldende regelverk. Se fellessvar E. 3: Kjøreveien er flyttet litt vestover, der det er mulig, for å redusere inngrepet på eiendommene på østsiden.

4: Lund Larsen ber også om at det vurderes fortausløsning for den strekningen som går langs Kvastebyveien. Dette for å kunne skille myke og harde trafikanter, og samtidig minimere skadene som påføres grunneierne langs veien. 5: Lund Larsen gjør også oppmerksom på at Kvastebyen er et område med boplikt for de fastboende. Husprisene er betydelig lavere for hus enn hytter pr m2. Lund Larsen har derved en økonomisk ulempe i forhold til hytteeierne i bygda. Lund Larsen mener derfor at dette bør tas i betraktning, når grunnavståelse langs Kvastebyveien skal fordeles mellom eiendommer. En redusert tomtestørrelse får større økonomisk konsekvens for huseiere enn hytteeiere. Det ligger både hus og hytter langs Kvastebyveien.	4: Sørlig del (fra Halvorskogen 9) får fortau på grunn av begrenset plass og redusert trafikk, mens resten blir gang- og sykkelvei. Dette anses som mest hensiktsmessig. Se fellessvar B. 5: Erstatning vil gjennomføres i tråd med de regler og praksiser som gjelder for disse prosessene. Alt areal vil erstatte etter en fastsatt verdi. Se fellessvar F.
27. Statsforvalteren, datert 11.04.2022 Statsforvalteren har ikke spesifikke innspill til varslet utvidelse av planområdet, men viser til deres tidligere innspill.	Tas til orientering.
28. Elvia, datert 28.03.2022 Innholdsmessig var innspillet fra Elvia likt deres tidligere innspill datert 18.01.2021. Dette gjengis ikke på nytt.	Se kommentarer til innspill datert 18.01.2021.