

Innspill	Planforslagstillers vurdering
Statsforvalteren – Fredrikstad – innspill til varslet oppstart av detaljregulering for ny gang- og sykkelvei i Leiegata – 04.02.2021 Statsforvalteren skal bidra til at planer ivaretar nasjonale og vesentlig regionale interesser innen landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, samfunnssikkerhet, samt barn og ungesinteresser. De er positive til at det legges til rette for å øke framkommeligheten for gående og syklende på en sikker og effektiv måte, slik at dette kan bli et mer reelt alternativ til bilbruk. Dette er viktig av både klima- og folkehelsehensyn. Slike tiltak vil også være viktig for å imøtekomme nasjonale mål om å løse transportutfordringene uten vekst i personbiltrafikken. Det ser ut til at de tema er fanget opp i planinitiativ og referat fra oppstartsmøte. Vi ser universell utforming, overvann, grunnforhold og hensynet til barn og unge som viktige tema i det videre planarbeidet. Videre vil det være viktig at det legges opp til et forsvarlig anleggsarbeid med tanke på støy. Det må sikres at arbeidet ikke medfører spredning av fremmede arter. Statlige planretningslinjer som er relevant: - Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning - Statlige planretningslinjer for samordnet bustad areal og transportplanlegging - Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen	Universell utforming er en premissgiver for den løsningen som er prosjektert og foreslått i planforslaget, og det er prosjektert etter veinormen som også har dette innbakt i normen som en premiss. Det er utarbeidet egen VAO-plan som ivaretar overvannshåndteringen. Det er utarbeidet geoteknisk rapport som ivaretar områdestabiliteten for planforslaget. Vedr. barn og unge er hele prosjektet initiert av å skape et bedre tilbud til barn og unge på deres reiser til skolen og til fritidsreiser på en trygg måte. Anleggsstøy er gitt egen bestemmelse i planforslaget. Fremmede arter skal behandles etter egen bestemmelse som ligger i forslag til reguleringsbestemmelsene § 2.5. Alle statlige planretningslinjer som Statsforvalter nevner er ivaretatt i planforslaget og nevnt i planbeskrivelsen.

**NVEs uttalelse til varsel om oppstart -
Detaljreguleringsplan for ny
gang- og sykkelvei for Leiegata - Fredrikstad
kommune, 10.02.2023**

Det vises til brev av 18.01.2021. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for en sammenhengende gang-/sykkelveg på den ene siden av Leiegata, og fortau på den andre siden på en strekning som er ca. 1000 meter.

NVE har følgende merknader til planarbeidet:

Grunnforhold

Planområdet ligger under marin grense, og består ifølge løsmassekart fra NGU (jfr. NVE Atlas) av marine avsetninger. Det er utført flere grunnundersøkelser i området tidligere. Vi er ikke kjent med at det er funnet kvikkleire i området, men det kan ikke utelukkkes at det finnes lommer av kvikkleire eller leire med sprøbruddmateriale.

Det må utarbeides en geoteknisk vurdering i forbindelse med planarbeidet. Vurderingen må være av en slik kvalitet at kravene til sikkerhet i henhold til plan- og bygningsloven § 28-1 og TEK 17 kap. 7 kan anses oppfylt. Prosedyre for vurdering av områdestabilitet er beskrevet i NVEs veileder 1/2019, Sikkerhet mot kvikkleireskred.

Klimatilpasning og overvannshåndtering

Hyppigere episoder med ekstremnedbør vil føre til økte skader fra overvann og større utfordringer med overvannshåndteringen.

NVE anbefaler at det utarbeides en overvannsplan i forbindelse med planarbeidet. Planforslaget bør beskrive metoder for lokal overvannshåndtering i henhold til tretrinnsstrategien (infiltrasjon, fordrøying og sikker bortledning av overflatevann). Overvannstiltak, som for eksempel flomveier, bør reguleres med et eget formål eller med hensynssone og tilhørende bestemmelser.

Grunnforhold – det er utarbeidet egen geoteknisk rapport – vedlegg 05 – Områdestabilitetsvurderinger i henhold til NVE-veileder 1/2019. Rapporten konkluderer med at det ikke er planlagt stabilitetsforverrende tiltak og at områdestabiliteten anses som ivaretatt.

Klimatilpasning og overvannshåndtering – det er utarbeidet egen overvannsplan – vedlegg 06a-06d - og gjort overvannsberegninger i tråd med Fredrikstad kommunes overvannsrammeplan og kommunens VA-norm. Fra kommunens VA-avdeling er det kommentert at detaljløsninger for overvann vil avklares i detaljprosjekteringen. Rammeplanen gir de overordnede føringene, og det er ikke identifisert nye flomveier som skal reguleres.

Bane NORs uttalelse til oppstart av planarbeid - detaljreguleringsplan for ny gang- og sykkelvei for Leiegata, 05.02.2021

Vi viser til brev, datert 18. januar 2020.

Hensikten med planarbeidet er å etablere en sammenhengende gang- og sykkelvei langs Leiegata og den østligste delen av Sølunds vei på Lisleby. Planområdet strekker seg fra fv. 109 Rolvsøyveien i vest til Østfoldbanen i øst. Bane NOR mener det er et positivt tiltak som er i tråd med intensjonene i statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Rett utenfor planområdet finnes det en jernbaneplanovergang på Dr. Opsands vei (vår km 97,633). Planovergangen er sikret med veisikringsanlegg med helbom. Bane NOR er opptatt av sikkerheten ved sine jernbaneanlegg, og planoverganger er det største risikomomentet knyttet til jernbanetrafikken.

Vi forventer derfor at endret trafikkbilde og sikkerhet rundt planovergangen på Dr. Opsands vei vurderes i planarbeidet. Dersom trafiksikkerheten ved planovergangen kan bli forverret, f.eks. på grunn av økning i trafikken som krysser jernbanen, må nødvendige risikoreduserende tiltak sikres i planen.

Planområdet berører kommunedelplan for InterCity Østfoldbanen dobbeltspor og rv. 110 Simo-St.Croix på strekningen Seut-Rolvsøy. Forslag til kommunedelplanen har vært på høring i årsskifte 2019/2020. Framtidig dobbeltspor er planlagt i tunnel i dette området og vår foreløpig vurdering er at etablering av ny gang- og sykkelvei langs Leiegata ikke vil kunne påvirke planen for ny jernbane.

Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen. Informasjon om disse finnes i vår veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging: <https://www.banenor.no/Omoss/sikkerhet2/Veileder-for-god-planlegging/> samt i vårt tekniske regelverk: <http://www.banenor.no/Marked/Leverandorinfo/Teknisk-regelverk/>.

Vi forventer at forslagsstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides planforslag.

For tiltak i nærheten av planovergangen er det i utgangspunktet tenkt at fortau strammes og kjørevei strammes opp, det legges ikke opp til store endringer i nærheten av jernbanen. De endringene som gjøres vil skape en bedre og mer oversiktlig situasjon og vi ser ikke at tiltakene vil forverre situasjonen. En økning av sykkeltrafikk og gangtrafikk er usikkert om vil følge av tiltakene. Det som er sikkert, er at tiltakene vil medføre en ny løsning som gjør at oversikten og lesbarheten i trafikkbildet bedres som følge av tiltakene. Det er derfor ikke gjennomført konkrete vurderinger av selve planovergangen som ligger utenfor tiltaksområdet.

Vi registrerer at tiltaket med ny gang- og sykkelløsning ikke vil påvirke planene for ny Intercity.

Nærmeste tiltak for fortau og sykkelveitiltak er ca. 10 meter fra spormidt og dette er i tråd med teknisk regelverk. Egen søknad om tillatelse etter jernbaneloven § 10 må innhentes i forkant av byggesak for nytt fortau, dette følger av jernbaneloven.

Viken fylkeskommunes innspill - Reguleringsplan - Leiegata - Gang- og sykkelvei - 09.02.2021

Vi viser til oversendelse datert 18. januar 2021 med varsel om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for gang- og sykkelvei i Leiegata, og den østlige delen av Sølunds vei. Varslet planområde omfatter ca. 1000 meter vei fra fv. 109 i vest til jernbanetraséen i øst. Formålet er å tilrettelegge for gående og syklende i Leiegata, og å løse utfordringer med trafiksikkerhet. Planforslaget skal være med på å sikre gående- og syklende et sammenhengende nettverk som vil gjøre transportformene mer attraktive, samt at tilgjengeligheten til kollektivholdplasser blir bedret.

Fylkeskommunens rolle

Fylkeskommunen skal bidra til og sørge for at nasjonale og regionale føringer blir fulgt opp i alt planarbeid. Vi skal vurdere planarbeidet som regional planmyndighet, forvalter av fylkesvei, fagmyndighet for kulturminnevern, forvalter av miljøvern hensyn og utøvende myndighet etter vannforskriften.

FNs bærekraftsmål skal være en del av grunnlaget for samfunns- og arealplanleggingen. Vi ber kommunen vurdere hvordan dette kan ivaretas i planarbeidet.

Fylkesplanen «Østfold mot 2050» skal ligge til grunn for planarbeidet. Planen gjelder inntil det er vedtatt en felles plan for Viken fylkeskommune, og er tilgjengelig på Viken fylkeskommunes nettsider sammen med andre regionale planer.

Planstatus

Kommuneplan Fredrikstad 2020-2032 går foran eldre reguleringsplaner, og ble vedtatt 18.06.2020. Arealene er avsatt til bebyggelse og anlegg. Deler av området omfattes av hensynssone H710 Båndlegging til veiprosjekter etter plan- og bygningsloven og H710 Båndlegging til InterCity etter plan og bygningsloven. I bestemmelse 38.2 d) vises det til at søknader om tiltak innenfor båndleggingssonen skal forelegges Bane NOR

Generelt er tiltaket i tråd med alle overordnede planer og lovverk. På denne måten svares FNs bærekraftsmål også ut. Etablering av trygg skolevei fremmer gange og sykkel som er bra for miljøet og for folkehelsen og legger til rette for gode møteplasser på skoleveien.

Bane NOR har vurdert at tiltaket ikke er i strid med kommunedelplan for ny intercity, se kommentar fra Bane NOR.

for uttalelse før vedtak fattes, med mindre tiltaket vurderes som et mindre tiltak.

I gjeldende kommuneplan er det vist en samferdselslinje (1131 -sykkelvei) langs Leiegata. Samferdselslinjen viser at det er vedtatt at Leiegata skal være en fremtidig sykkelvei.

Detaljregulering for omregulering av Nøkleby Skole gjelder da den er vedtatt i 06.03.2014. Der er områder avsatt til fortau på begge sider av Leiegata. Tiltaket er i tråd med den vedtatte Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad. Ifølge planen skal den fremtidige standarden for planområdet være blandet sykkel/fotgjenger, og strekningen er vurdert til nest høyeste nivå som høyt prioriterte tiltak for gjennomføring.

Innspill

Samferdselsplanlegging og forvaltning

Plan for hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad Planområdet vil omfatte rute 5.11 Leiegata – Sørlands vei i rutenettet som inngår i «Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad». Fra Rosenlund til Evjeveien beskrives tiltaket som følgende: «*Etablere sammenhengende GSV på en side og fortau på andre siden, ca. 400 m nyetablering av GSV*»

Trafikksikkerhet

Det bør være et sentralt tema at nytt gang- og sykkelanlegg vil bli en del av skoleveien for mange barn. Det bør utarbeides løsninger for gående og syklende på bakgrunn av kunnskap om hvordan denne trafikantgruppen oppfører seg i trafikken og legges til rette for at gang- og sykkelpassasjer blir utformet slik at det oppleves logisk å bruke det tilrettelagte tilbudet. Det er viktig at skoleelever blir ledet til områder der kryssing av veier kan foregå trafikksikkert.

Det er flere eiendommer langs strekningen som har hver sin avkjørsel. Gjennom planarbeidet bør det vurderes om det kan være mulig å sanere enkelte avkjørsler, slik at antallet konfliktpunkter med kryssende trafikk reduseres for gående og syklende. For de avkjørslene som blir igjen er det viktig at det sikres tilstrekkelig sikt mellom avkjørsel og gang- og

Trafikksikkerhet og universell utforming vil bli hensyntatt i det videre planarbeidet. Det vil bli lagt vekt på utforming av tiltaket med spesielt fokus på at dette er en skolevei. Sykkelvei og fortausløsninger er prosjektert slik at lesbarheten for løsningene er lette å forstå også for barn, ved skolen er det lagt opp til at fotgjengeroverganger skal være opphøyet for trygg kryssing av vei. Hastigheten for kjøretøy settes til 30 km/t forbi skolen.

Det er sett på antall avkjørsler til private tomter og foreslått å sanere flere av disse, samt at enkelte veier foreslås stengt for å redusere konfliktpunktene langs strekningen. Sikten er ivaretatt i bestemmelsene og ikke i kart, dette for å øke lesbarheten i kartet da det er mange avkjørsler. Frisiktsoner for alle veier er tegnet inn i reguleringskartet.

sykkelvei/fortau. Sikt bør sikres både i plankartet (hensynssone frisikt) og gjennom planbestemmelsene. Forskjellen på avkjørsler og kryss på strekningen bør tydelig fremgå av teknisk utforming slik at det ikke blir tvil om hvilke vikepliktsregler som er gjeldende for brukerne av anlegget. <u>Universell utforming</u> Universell utforming er et av målene i Nasjonal Transportplan 2018-29 og gjelder alle transportformer. Universell utforming skal oppnås gjennom hovedløsningen i de fysiske omgivelsene og målgruppen er befolkningen i sin helhet. Tiltak for å ivareta universell utforming er en del av den generelle kvalitetshevingen av transportsystemet, og kan blant annet bidra til at flere får muligheten til å velge miljøvennlige transportformer til sine daglige gjøremål. Universell utforming skal etter lovverket ivaretas i alle nye anlegg og ved oppgradering av eksisterende anlegg, også der det i utgangspunktet ikke er universell utforming som er hovedformålet. Planarbeidet må redegjøre for å vise hvordan universell utforming ivaretas. Universell utforming sikres gjennom plankart og bestemmelser. <u>Utbedring av holdeplasser – ivaretagelse av kollektivtrafikk</u> Holdeplassen Lisleby Snippen ligger innenfor planavgrensningen. I planinitiativet står det at reguleringsplanen vil inkludere kollektivholdeplasser, og at utforming og lokasjon skal vurderes i samråd med aktuelle busselskaper. Vi forutsetter derfor at Østfold kollektivtrafikk og Avdeling for Samferdselsplanlegging og forvaltning involveres i disse vurderingene som beskrevet i planinitiativet. Vi mener at holdeplassen må bli universelt utformet og bør bygges i henhold til Statens vegvesens håndbøker N100 Veg- og gateutforming og V123 Kollektivhåndboka. Valg av holdeplassstype (kantstopp eller lomme) må vurderes i planarbeidet.	Trafikksikkerhet og universell utforming er hensyntatt gjennom prosjekteringen av forslaget og ligger til grunn for de løsningene som er valgt og følger av plan- og bygningslovens bestemmelser. Alle løsninger for bussholdeplasser er diskutert med Østfold kollektivtrafikk samt med skolen for planlegging av plassering og løsninger. Holdeplassene er universelt utformet og skal detaljprosjekteres i en senere fase, her vil taktile løsninger prosjekteres og diskuteres med kollektivselskapet som skal trafikere strekningen. I dag kjører bussene ned Lisleby allé og holdeplass ved skolen er derfor fjernet.
--	---

<u>Geoteknikk</u> Det må redegjøres for de geotekniske forholdene. NGUs løsmassekart viser at det er svært stor sannsynlighet for marin leire i området. <u>Kulturminner</u> Hensynet til automatisk fredete kulturminner: Det er ikke kjent automatisk fredete kulturminner som har behov for særlig vern i planområdet. Vi ber om at følgende tekst blir tatt inn i reguleringsplanens fellesbestemmelser: <i>Dersom det under anleggsarbeider treffes på automatisk fredete kulturminner, eksempelvis i form av helleristninger, brent leire, keramikk, flint, groper med trekull og/eller brent stein etc., skal arbeidet øyeblikkelig stanses og Viken fylkeskommune varsles, jf. Lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50, (Kulturminneloven) § 8.</i> Vi har ingen videre innspill på det nåværende tidspunkt. Vi vil komme tilbake til planforslaget i forbindelse med offentlig ettersyn og vil da vurdere om regionale hensyn blir tilstrekkelig ivaretatt.	Det er gjort en geoteknisk vurdering for områdestabilitet, se vedlegg 05. Bestemmelse om kulturminner er lagt inn i bestemmelsene.
Lisleby lokalsamfunnsutvalg Lisleby lokalsamfunnsutvalg er positive til at det gjøres oppgraderinger av gang- og sykkelveinettet i området vårt. Utvalget har fått med seg at det kan være delte oppfatninger om hvor og hvordan ny gang- og sykkelvei i Leiegata skal anlegges. Vi ønsker derfor fortsatt å være høringsinstans når reguleringsplanen skal konkretiseres.	Lisleby lokalsamfunnsutvalg vil motta informasjon videre ved offentlig ettersyn av planforslaget.
Gorm Jorreng Ruud, Lislebyveien 188, gbnr. 203/35 I og med at vi driver dagligvare er vi helt avhengig av p plassene mot dagens fortau. Vi forventer derfor at våre p-plasser ikke blir sanert.	Det er forståelse for at parkeringsplassene er viktige for handelen ved dagligvaren. Innspillet tas med i det videre arbeidet med å utarbeide et forslag til løsning. Innkjøringen til butikken er stammet opp og får felles avkjøring med Sølunds vei 26. Det legges ikke opp til at butikken mister p-plasser ved at p-plassene blir skråstilt inn mot nytt fortau.

Ole Tenstad Lorentzen, Leiegata 22, gbnr.203/441

Hei! Vi bekrefter å ha mottatt planinitiativ for detaljregulering for Leiegata i Fredrikstad kommune. Vi bor ved Leiegata 22 og er en av de nærmeste nabo til Nøkleby skole og Lislebyhallen. Til nå stiller vi oss avventende for utbyggingen av veien. Vi føle det er mangel på informasjon og derfra ønsker vi å holde oss avventende til prosjektet. Generelt for oss som beboere ved Leiegata 22 er - sikkerhet for de myke trafikanter - og få ned trafikken ved gaten, som er det VIKTIGSTE PUNKT. Vi ønsker ikke en økt trafikk men at de tiltakene som gjøres har med hensikt å dempe trafikken. Veien fra Leiegata til Rosenlund/Lislebyhallen er ekstrem utsatt. Og vi som beboere frykter en ulykke der. Her kommer biler fra R.v 109 i høy hastighet og skal ned til Lisleby. Her blir ikke vikeplikten overholdt.. og rett etter er det overgangsfelt. I henholdt til plankartet så blir byggingen følge i samme gaten som Leiegata går nå..

Slik jeg ser så er det en 'knekk' i veiens retning fra nøklestadveien 1 og nedover Leiegata. Fortsette man 'buen' til Leiegata.. Altså å føre veien nærmere Nøkleby skolen. Vil det medføre mindre inngrep i husene langs Leiegata. Dette er mitt forslag som en løsning for utbyggingen. Deler av skolens eiendom er plen og gress, som kommunen er svært dårlig til å vedlikeholde. Det er bedre å bruke den delen av eiendommen til vei/fortau/sykkelvei enn at det bare gror over.. Slik vi ser på plankartet ser vi at deler av tomten våres vil bli påvirket og det er selvfølgelig leit. Vi håper på at tomten blir minst mulig påvirket av utbyggingen. Er det slik at kommunen ser seg nødvendig i å benytte deler av tomten har vi noen foreløpig ønsker:

- Kjøpe ut deler av tomten.
- Bygge nytt gjerde
- Nytt gress lagt der det blir berørt.
- Legge ny ledningsnett inn til eiendommen (strøm og data)
- Legge ny vann og avløp inn til eiendommen
- Legge ny asfalt/ brostein eller lignende ved innkjørsel. - Eventuelt utgifter for advokat.

Grunneier ønsker at de tiltak som gjøres har til hensikt å dempe trafikken langs Leiegata. Det uttrykkes bekymring for potensielle trafikkulykker i kysset ved innkjøringen til Rosenlund/Lislebyhallen.

Planforslaget skal legge til rette for trygg trafikk for myke trafikanter som i stor grad vil bestå av barn som skal til skolen og til Lislebyhallen. Hovedfokus har derfor vært å prosjektere en løsning som svarer ut bedret og tryggere skolevei. Dette er gjort ved å få til gode og brede fortausløsninger med eget sykkelfelt nord for Leiegata. Veien er trukket så langt mot syd som mulig for å unngå unødvendige inngrep på private eiendommer. Kryss er strammet opp og nye fotgjengeroverganger skal etableres.

Noen eiendommer vil likevel bli direkte berørt, og det er tegnet ut egne tegninger for inngrep på privat eiendom. For Leiegata 22 vil inngrepet kunne bli å erverve 65 m² fra eiendommen, samt at det må midlertidig erverves 96 m² i forbindelse med bygging. I tillegg vil 4 m² bli klausulert slik at frisikt ved avkjørsel skal kunne være i tråd med krav. Dersom det må fjernes gjerder eller vegetasjon skal dette erstattes. Alle midlertidige skader ved etableringen av ny løsning skal repareres.

Alle inngrep på privat eiendom vil følges opp på en skikkelig måte slik at alles interesser blir ivaretatt ved utbyggingen. Dette kommer kommunen tilbake til ved byggingen av anlegget.

Vi vil takke for opplysninger om opprettelsen av Leiegata Velforening. Foreningen vil legges inn på listen over interessenter i saken, og vil bli informert videre.

- Eventuelt erstatning for andre ting som blir tjernet fra eiendommen. (Lekestativ, frukttrær og postkasser osv.) Igjen. Vi venter med å være mer aktive til vi er lengre ut i prosessen. Det kan hende at vi hyre inn advokat for å sikre våres interesser i fremtiden. Det er opprettet en egen nabolagsgruppe som vil ha fokus på denne utbyggingen. 'Leiegata Velforening'	
Luljeta Hasani, Nøklestadveien 2, gbnr. 203/453 Vi ønsker konkret å bli opplyst angående planen. Vår eiendom er med grense nær veien og Leiegata. Støy og støv er høyt spesielt til tider og blir enda høyere ifølge plan som er sendt, eiendommen spesielt uteareal blir mindre attraktiv og mister verdi ved endring. Vi ønsker at det tas hensyn og ønsker ikke at eiendommen Nøklestadveien 2 ikke blir endret eller berørt i følge reguleringsplan fra Fredrikstad kommune.	Reguleringsplanen vil ikke resultere i store inngrep på eiendommen, men fortauet kommer noe nærmere boligen enn i dag. Ca. 30 m² inngår i permanent erverv spesielt i det sørvestre hjørnet av tomten.
June Cathrin Gundersen-Engsmyr, Leiegata 14, gbnr. 204/90 Vi er bekymret hvordan innkjøring og parkeringen på våres tomt blir påvirket av prosjektet. Men vi er positive til ut bedringen av Leiegata og tryggere vei for barn og myke trafikanter.	Vi har forståelse for bekymringen, tilbakemeldingen vil tas med i den videre planleggingen. Kun en smal stripe langs eiendommen vil bli ervervet, vi ser ikke at eiendommen vil få forringet bruksverdi som følge av tiltaket.

**Ida-Kristin Torp Haslerud, Alexander Andresen
(Leiegata 6, gbnr. 204/137), Astrid og Gunnar Klipper
(Leiegata 8, gbnr. 204/92) og Morten Klipper
(Leiegata 10, gbnr. 204/91)**

Beboerne har gjennomgått tilsendt materiale med stor interesse. Våre merknader er fordelt i 5 temaer:

1. Feil i Varslingsbrevet.
2. Feil og unøyaktigheter i Planinitiativet som ligger til grunn for varslingen.
3. Feil og unøyaktigheter i Oppstartsmøte som ligger til grunn for varslingen.
4. Manglende definert behov for tiltaket.
5. Krav om at alternative utforminger av tiltaket blir utredet på strekningen mellom Rosenbuen og Gamle Kirkevei.

1 Feil i Varslingsbrevet.

Henviser til avsnittet «Planområdet er i tråd med Planområdet er i tråd med avsatte arealer i Detaljregulering for omregulering av Nøkleby skole». Dette er feil, se punkt **B** under.

2 Feil og unøyaktigheter i Planinitiativet som ligger til grunn for varslingen.

A På side 1 står det at en av målene med planen er «at tilgjengeligheten til kollektivholdplasser blir bedret». Til informasjon er det i dag bare bussrute fra Jernbanen/Snippen fram til Lisleby Allé, hvor det allerede er gang- og sykkelvei.

Leiegata 6, 8 og 10 har likelydende uttalelse. Kommentarene under gjelder derfor for alle disse adressene.

Formålet med å varsle et reguleringsplanarbeid er å gjøre omgivelsene oppmerksomme på at det skal jobbes med arealene innenfor en planavgrensning. Varslingskart med grense for hvor en ny reguleringsplan skal utarbeides følger varsel om oppstart. Når en jobber med en ny reguleringsplan vil det bli endringer av regulerte formål innenfor den nye reguleringsplanens avgrensinger, og disse vil trolig ikke være identiske med gjeldende reguleringsplan. Reguleringsplangrensen for den nye reguleringsplanen kan også flytte seg for å gi plass til nye tiltak innenfor planens avgrensning. Det er ikke nødvendig å lage en ny reguleringsplan hvis tiltakene skal følge eksisterende reguleringsplaner. Samferdselsformålet i gjeldende plan videreføres og utvikles, og danner grunnlag for ny reguleringsplan. At grensene for hvor fortau og vei flytter på seg er en naturlig del av reguleringsplanarbeidet, også at ny løsning kan ta større eller mindre plass enn dagens reguleringsplaner viser er en naturlig del av reguleringsplanarbeidet. Det er riktig at gjeldende reguleringsplan ikke har avsatt mer areal til vei og fortau enn til tomtegrensen, derfor ble det varslet at grunnnerverv kan bli nødvendig i den nye reguleringen. Hvorvidt grunnnerverv vil bli nødvendig eller hvor mye areal dette ville være snakk om ved tidspunktet for varsling var ikke avklart eller bestemt. Den skisserte løsningen i varslingskartet var kun ment som nettopp det, en skisse og noe å starte dialogen ut i fra. Løsningen var med andre ord ikke utarbeidet.

B I Planinitiativet står det på side 3 «*Detaljregulering for omregulering av Nøkleby Skole gjelder da den er vedtatt i 06.03.2014. Der er områder avsatt til fortau på begge sider av veien slik at tiltaket vil være i tråd med reguleringsplanen.*» At tiltaket er i tråd med reguleringsplanen er i beste fall en grov overdrivelse. Fortauet som i planen er vist på nordsiden av gata, er kun et lokalt tiltak over en delstrekning på ca 55 meter, og gir ingen holdepunkter for at «fortauet» er «starten» på en senere videreføring som en gjennomgående fortausløsning på gatas nordside. «Fortauet» i reguleringsplanen er primært en innsnevring av kjørebanelen til ett kjørefelt for å trygge gangkryssingen foran skolen. Planen har heller ikke avsatt nødvendige bredder til tiltaket siden planen for Nøkleby skole stoppet ved tomtegrensene nord for Leiegata.

Tiltaket kan derfor ikke sies å være i tråd med vedtatt reguleringsplan.



C Påstanden fra forslagstiller om at tiltaket er i tråd med reguleringsplanen for Nøkleby skole, brukes som argument for at tiltaket ikke er avhengig av politisk avklaring. På bakgrunn av vår argumentasjon over, synes dette å være feil, og taler for at tiltaket bør få politisk avklaring. I tillegg har tiltaket store konsekvenser for de berørte og vi mener dette absolutt krever en politisk behandling.

Konklusjon: Planinitiativet har flere mangler og var følgelig ikke et fullgodt grunnlag for Oppstartsmøtet og senere varsling, samt at planinitiativet burde medført politisk avklaring.. De nevnte avvik må bringes i orden og ny varsling må sendes ut.



Figur 1: Arealformålet Gate med fortau er markert med turkis linje rundt rosa felt. Hentet fra <https://arcgis.fredrikstad.kommune.no>

Ved å tilrettelegge for en sammenhengende gang- og sykkelvei langs gata vil en av de påfølgende godene være at gående sin fremkommelighet til kollektivstopp blir forbedret ettersom de kan ferdes på trygge arealer til og fra stoppene. Reguleringsplanen vil se på en helhetlig løsning for hele gata og alle trafikantgrupper, derfor er kollektivholdeplass nevnt. Bedret fremkommelighet vil kunne føre til økt bruk ettersom reisemåten oppleves som mer behagelig, tilgjengelig og attraktiv.

Kommunestyret i Fredrikstad har vedtatt at gang- og sykkelveier skal etableres og/eller oppgraderes i kommunen. Gjennom kommuneplanen og Hovedsykkelplanen for Sarpsborg og Fredrikstad er det bestemt at Leiegata skal være en av gatene som skal prioriteres i dette arbeidet.

Utredninger og begrunnelser for løsningene til tiltaket kommer i neste fase som er utarbeidelsen av et planforslag. Det vil være mulighet til å komme med uttalelser til planforslaget når det er til offentlig ettersyn. Tilbakemeldingene fra varsel om oppstart tas med i utarbeidelsen av planforslaget.

Vi er uenige i kommentaren om at ny varsling er nødvendig og at planinitiativet burde vært behandlet politisk. Det er politisk konsensus om at Leiegata skal være en hovedsykkelvei, slik som denne planen legger opp til.

3 Feil og unøyaktigheter i Oppstartsmøtet.

Avsnittet «*Kommuneplanens arealdel*» på side 5 i Oppstartmøtereferat er vi uenig i konklusjonen: «*Leiegata vist som et nåværende boligområde, samtidig er det merket med stiplet linje som viser at Leiegata skal være en fremtidig sykkelvei. Alle/mange veier er kun vist som bolig, og vi ser ikke at sykkelvei vil være i strid med boligformål.*»

Denne påstanden er vi dypt uenig i. Når etablering av sykkelvei medfører store inngrep i allerede små hager, går etableringen klart på bekostning av kvaliteten til boligformålet. Det er dermed motstrid mellom boligformålet på den ene siden og samferdselsformålet på den annen side.

4 Manglende behov for tiltaket

Det er ikke referert til konkrete behov for tiltaket. Antall kjøretøyer pr. døgn og hastighetsnivå. Ingen tall på antall syklist og gående pr. døgn. Heller ingen predikering av mulig økning av antall syklist basert på erfaring ved tilsvarende tiltak. Dessuten ser vi ikke behovet for «en motorvei» av en sykkelvei fra Lisleby Allé til Rolvsøyveien. Gata har allerede 30km/t på deler av strekningen, fartshinder og forbud mot tyngre kjøretøy. Trafikkbelastningen er lav med kun ÅDT 2500 kjøretøy (NVDB) i vestre del og ÅDT 3000 i østre del av planområdet. Sykling i blandet trafikk er derfor også en mulig løsning.

Vi stiller også spørsmål ved i hvilken grad Leiegata vil være en attraktiv trasé for syklist uavhengig av valg av løsning, blant annet på grunn av utfordrende stigningsforhold. Fra Rolvsøyveien og opp til Gamle Kirkevei er det en bratt bakke med gjennomsnittlig stigning på ca 7% og med partier med stigning på ca 10%. Dette er vesentlig brattere enn angitt i Sykkelhåndboken, maks 5% (Statens vegvesen V122) og vil ha en avvisende effekt på syklist. Også i motsatt retning er det en betydelig stigning fra Lisleby Allé til Gamle Kirkevei (ca 17 m). Leiegata vil derfor neppe bli en attraktiv forbindelse mellom sykkelveien langs Rolvsøyveien og andre deler av byen lenger øst. Eventuelle sykkeltiltak i Leiegata vil derfor primært kun dekke lokale behov.

Reguleringsplanen medfører minimale inngrep på private eiendommer, kun smale striper av eiendom må erverves for å kunne gjennomføre tiltakene i tråd med planen.

Det foreligger en sykkelstrategi i Sarpsborg og Fredrikstad kommuner, sykkelvei i Leiegata er en del av denne sykkelstrategien for utvikling og tilrettelegging for miljøvennlig trafikk. Leiegata er pekt ut som en hovedsykkelveitrasé i denne sykkelstrategien.

5 Krav om at alternative utforminger av tiltaket blir utredet

Negative konsekvenser

Varslingskartet viser en løsning for ny gang- og sykkelvei på nordsiden av gata der all nødvendig breddeutvidelse er gjort på nordsiden av gata. For strekningen mellom Leiegata 2 og Nøklestadveien 1 har dette dramatiske konsekvenser for boligeiendommene. Fra Leiegata 2 til Nøklestadveien 1 tar dere fra 57 til 67% av arealet foran boligene. Dette arealet på solsiden brukes i dag til parkering, oppholdsarealer og grøntområder.

Leiegata er mer enn hundre gammel og er den første gata som ble etablert i området, som en tverrforbindelse til Lisleby. Mange av eiendommene er også fra den tiden og de har beholdt sitt særpreg. Husenes opprinnelige form er ivaretatt og tomtene har vært udelte slik at helheten gir et godt tidsbilde på forholdene fra gatens etablering.

Angående verneinteresser kan vi opplyse at i Leiegata 2 og Leiegata 8 er hekkene fra eiendommenes etablering fortsatt i live. Sjelden sort av Hagtorn, eplefamilien! Dere nevner selv noen trær vest i gaten.

Alternativer må utredes

Fordi konsekvensene av planskissen i varslingskartet er så dramatiske for bebyggelsen på nordsiden, må det også utredes andre løsninger for gata.

Alternativ 1 På strekningen mellom Rosebuen og Rosenlund er det på store deler av strekningen store åpne areal er på sørsiden av gata. Det må derfor utredes et alternativ der veiutvidelsen primært gjøres på sørsiden av gata. Dette vil gi noe dårligere kurvatur, men i en gate hvor man tilstreber lav kjørehastighet, er dette bare positivt.

Alternativ 2 Her bør det vurderes alternativer med smalere tverrsnitt. Eksempler kan være enveisregulering, kun fortau på en side, smalere kjørebane mm. Dere utaler også; blir det prioriteringer av trafikanter skal det gå på bekostninger av motorisert trafikk.

Senterlinjen for Leiegata er flyttet sørover for å minimere inngrep på privat eiendom nord for Leiegata. For Leiegata 6 (areal ca. 497 m²) vil permanent erverv tilsvare 21 m² (ca 4,2 %), for Leiegata 8 (areal ca 556 m²) vil permanent erverv tilsvare ca. 15 m² (ca 2,6 %) og for Leiegata 10 (areal ca. 499 m²) vil permanent erverv tilsvare 14 m² (ca. 2,8 %). I tillegg er det mange usikre grenser med lav grad av kvalitet innenfor planområdet, og det må gjøres oppmålingsarbeid for fastsetting av eiendomsgrenser der dette er nødvendig. Planforslaget legger opp til at eiendommene kan brukes og benyttes som i dag.

Hekker og annet skal erstattes og Parkavdelingen i kommunen skal bistå i dette arbeidet.

Da senterlinjen for veien flyttes mot sør, vil i all hovedsak inngrep på eiendom utenfor gaten tas på sydsiden av Leiegata.

Det er valgt en løsning som betyr fortau på sydsiden og gang- og sykkel på nordsiden, dette for å begrense inngrep, men samtidig tilby en trygg skolevei. Det er ikke valgt å legge sykkeløsning på begge sider av gaten for å spare arealer.

Ole Petter Martinsen, Leiegata 4, gbnr. 204/95	Tom uttalelse er registrert.
Astrid og Gunnar Klipper, Leiegata 8, gbnr.204/92 Heil Her kommer våre merknader, se vedlegget. Vi har også en merknad til hvordan dere har sendt ut varselet til de berørte. Jeg antar at dere har fulgt lovens minste krav, dette er for dårlig i disse tider. Har vært i kontakt med flere langs gata hvor dette ikke har nådd fram og de har heller ikke skjønt hva det handler om. Dette er eldre og borgere av utenlandsk opprinnelse og det burde vært orientert utover lovens minste krav. Dere bør følge opp dette å gi disse en ny mulighet til å sende inn merknader etter fristens utløp. Jeg har gjort det jeg kan gjøre for å orientere, men dette burde vært deres ansvar. Kan også vise til Fredrikstads kommune Levekårs undersøkelse, hvor dette er RØD sone og det burde vært tatt hensyn til.	<i>Som en ekstra informasjon ble det avholdt informasjonsmøte der alle var invitert. Dette møtet var godt besøkt og alle fikk mulighet til å komme med innspill.</i>
Henriette Marie Knutsen, Leiegata 12, gbnr.204/124 Knutsen nevner ekspropriasjon som en vanskelig vei for å få ervervet grunn. Knutsen nevner at utvidelse av gaten mot nord for å innpasse sykkeløsning ikke er ønskelig. Ved å «ta» unødig store arealer fra eiendommene reduseres verdien for eiendommene og brukbarheten i hager som lekeareal.	Det er valgt en løsning som innebærer at den absolutte største ervervet av grunn tas på sydsiden mot skolen for å spare boligtomtene. Det er gjort mye på prosjekteringssiden for å få til en god løsning uten å måtte ta store arealer fra tilgrensende naboer på nordsiden av Leiegata.

Bega Afredita, Nøklestadveien 1, gbnr. 204/475 Vi godtar ikke planlagt sykkel/gangvei. 1. Dette berører oss veldig. Det er planlagt at kommunen går inn mot huset ca fire meter. Det er fem meter fra hus til vei pr i dag. Dette betyr: - folk kan se rett inn- - mer støy - innsyn i privatliv/hjem 2. Det er planlagt at vi mister 50-60% av hagearealet. Hva er tankegangen her? Vi er en familie med tre barn, så dette er uaktuelt. 3. Det vil føre til STORT økonomisk tap for vår del, da ingen ønsker å kjøpe hus "midt i veien", og være til utstilling for forbigående. 4. Det er ingen kollektivholdeplasser her, slik det blir lagt frem. Eneste holdeplassen i området som berøres av den planlagte gang/sykkelvei, er holdeplassen for sykler utenfor skolen, og den er allerede på plass. For oss eiere av Nøklestadveien 1 vil denne planen kun føre til tap og dermed ikke akseptabelt.	Varslingskartet har til hensikt å markere hvilke eiendommen som vil kunne bli påvirket av tiltaket, og derfor inkluderer grensen i hovedsak hele eiendommer. Hvorvidt grunnnerverv vil bli nødvendig eller hvor mye areal dette vil være er ikke avklart eller bestemt på dette tidspunktet. Den skisserte løsningen i varslingskartet var kun ment som nettopp det, en skisse og noe å starte dialogen ut ifra. Det er prosjektert for at eiendommene på nordsiden ikke skal miste mer areal enn strengt nødvendig. For Nøklestadveien 1 betyr det at 32 m² inngår i løsningen for ny trygg skolevei. Disse arealene omfatter i første rekke grøfteareler, slik at ny asfalt ikke skal legges på mange kvadratmeter av eiendommen. Bussholdeplassen som tidligere var prosjektert i Leiegata utenfor Nøklestadveien 1 er fjernet.
Billacaku Fatmir, Nøklestadveien 1, gbnr. 204/475 Kommunen velger å ta over halvparten av vår tomt. Dette er ikke aktuelt da vi allerede ligger så nær veien. Huset mister verdi/tomt/privatliv.leke område. Evt kompensasjon ville vært 3,5/4 millioner.	Se svar over.
Al-Sammer Mahmod Shaker, Gisles vei 4A, gbnr. 205/12 Jeg forstår ikke saken, derfor kan jeg ikke uttale meg om saken, jeg tar ikke noe juridisk ansvar her og vil ha forklaring direkte på min tlf.	Etter telefonsamtale juli 2023 med grunneier har vedkommende fortalt at han har solgt eiendommen og ikke lenger har noen interesse i prosjektet.

Stefan Kjønigsen, Lisleby alle 108, gbnr. 205/116 Dette ser ut som at jeg for store problemer med parkering og bygge planer, da jeg har planer om å bygge på eksisterende næring. Legger ved tegninger.	 Grunneier sin eiendom vil med forelagt forslag få et permanent erverv på ca 60 m ² . Dette er mot Leiegata, og vil i første rekke være grøftearealer. Det vil ikke være mulig å bygge nærmere Leiegata enn dagens bebyggelse. Utbygging av eiendommen må ses i sammenheng med byggegrenser mot veien, og disse endres ikke ut fra gjeldende begrensinger.
Reza Gaznawi, Fredenlund 22, gbnr. 207/38 Hei! Dette høres ut som en god plan, men vi er bekymret for vår eiendom. Dere nevner i brevet at "Dette vil kunne bety at hekker og deler av hager vil kunne inngå som et utbyggingsareal for ny gang- og sykkeløsning". Vi lurar på hva det betyr for vår bolig som ligger i Fredenlund 22. Vi ønsker ikke å miste areal som parkeringsplass eller hagen ettersom vi allerede ligger nær veien. Vår parkeringsplass grenser rett ved gangveien akkurat nå, og dersom vi mister en del av det, vil vi også miste muligheten for parkering av bilene våre. Vi ønsker dermed ikke at vår eiendomsareal skal bli berørt under denne ombyggingen.	 Grunneier ønsker en tydeligere avklaring om planens betydning for deres eiendom. Forslaget slik det ligger nå betyr at for Fredenlund 22 vil det bety permanent erverv av 26 m ² og midlertidig erverv av 84 m ² . Tilrettelegging for p-plass må tilpasses den nye gang- og sykkelveien.
Jan Erik Hansen, Emil Holters vei 10, gbnr. 205/80 Har henvendt seg til kommunen via telefon, og lurar på hvordan tiltaket vil påvirke hans eiendom.	 Hansen er satt opp på listen over interessenter i saken og vil motta informasjon videre.
Dag Olaf Simensen, Nøklestadveien 25, gbnr. 204/138 Simensen er bekymret for konflikt mellom utkjøring fra eiendommer dersom sykkelveien kommer på nordsiden av Leiegata.	 Simensen vil motta mer informasjon fremover i prosessen med planforslaget. Innspillet tas med i det videre arbeidet med å utarbeide forslag til løsning