

# MØTEINNKALLING

## Formannskapet

---

**Sted:** Formannskapssalen, Kulturhuset  
**Dato:** 28.8.2013  
**Tid:** 09.00

---

### SAKSLISTE

Saksnr.	Tittel
34/13	13/1616 <b>GODKJENNING AV PROTOKOLL - MØTE I FORMANNSKAPET DEN 12.6.2013</b>
35/13	13/1370 <b>GODKJENNING AV PROTOKOLL – MØTE I FORMANNSKAPET DEN 26.6.2013</b>
36/13	13/1613 <b>INVITASJON TIL Å DELTA I AKSJEEMISJON - RAKKESTAD FLYPLASS A/S</b>
37/13	11/2274 <b>OMRÅDEREGULERINGSPLAN RAKKESTAD SENTRUM - 1. GANGS BEHANDLING</b>
38/13	13/1474 <b>OMRÅDEREGULERINGSPLAN- BERGENHUSOMRÅDET - 1. GANGS BEHANDLING</b>
39/13	13/854 <b>TV-AKSJON NRK NASJONALFORENINGEN FOR FOLKEHELSEN 2013 – BIDRAG TIL AKSJONEN</b>
40/13	12/1492 <b>SAMARBEIDSALLIANSEN OSLOREGIONEN - ÅRSRAPPORT 2012</b>
41/13	13/1171 <b>MØTEPLAN HØSTEN 2013 - NY BEHANDLING</b>

**KS Folkevalgtopplæring kl. 13.00 – 15.00 v/Einar Evensen**

Eventuelt forfall meldes til Servicekontoret tlf. 69 22 55 00

Varamedlemmer møter etter nærmere avtale.

Rakkestad, 21. august 2013

Ellen Solbrække (s)  
Ordfører

**34-13 GODKJENNING AV PROTOKOLL - MØTE I FORMANNSKAPET DEN 12.6.2013**

---

Saksbehandler: May-Britt Lunde Nordli  
Arkivsaksnr.: 13/1616

---

Arkiv: **033**

**Saksnr.: Utvalg**  
34/13 Formannskapet

**Møtedato**  
28.08.2013

---

**Rådmannens forslag til vedtak**

Møteprotokoll – Formannskapet den 12.6.2013 godkjennes.

**Vedlegg**

Møteprotokoll Formannskapet 12.6.2013.

**35-13 GODKJENNING AV PROTOKOLL - 26.6.2013**

---

Saksbehandler: Ranveig Hansen  
Arkivsaksnr.: 13/1370

---

Arkiv: **020**

**Saksnr.: Utvalg**  
35/13 Formannskapet

**Møtedato**  
28.08.2013

---

**Rådmannens forslag til vedtak**

Møteprotokoll - Formannskapet den 26.6.2013 godkjennes.

**Vedlegg**

Møteprotokoll fra 26.6.2013.

**36-13 INVITASJON TIL Å DELTA I AKSJEEMISJON - RAKKESTAD FLYPLASS A/S**

Saksbehandler: Alf Thode Skog  
 Arkivsaksnr.: 13/1613

Arkiv: Q65

**Saksnr.: Utvalg**

36/13 Formannskapet  
 / Kommunestyret

**Møtedato**

28.08.2013

**Rådmannens forslag til vedtak**

Rakkestad kommunestyre stiller til rådighet (tar sikte på å bevilge) kr. 1 488 100 til ny aksjekapital i Rakkestad Flyplass AS i 2014.

Vedtaket bygger på følgende forutsetninger:

Deltakelse av andre eksisterende aksjonærer – minst i den størrelsesorden som nevnt i saksframlegget.

Rakkestad Flyplass må skaffe til veie ytterligere aksjekapital – fra eksisterende eller nye eiere – på kr. 272 100.

Rakkestad kommunestyre presiserer at Rakkestad kommune ikke er juridisk bundet av vedtaket før budsjett 2014 og økonomiplan 2014 – 2017 er vedtatt.

**Vedlegg**

1. Rakkestad kommunestyre – sak nr. 06/13 – «Rakkestad Flyplass AS – Finansiering av nytt fast dekke på flystripen».
2. Invitasjon til å delta i aksjeemisjon – Rakkestad Flyplass AS – av 29.06.13.

**Bakgrunn**

Rakkestad kommunestyre behandlet i møte 11. april d.å. – sak nr. 06/13 – en søknad fra Rakkestad Flyplass AS om kommunal finansiering av nytt fast dekke på landingsstripen. Tiltaket var kostnadsberegnet til kr. 3 000 000. Følgende vedtak ble til slutt gjort i saken:

*Rakkestad kommunestyre avslår Rakkestad Flyplass AS' nåværende søknad om kommunal finansiering av nytt fast dekke på rullebanen på Rakkestad Flyplass.  
 Kommunestyret er innstilt på å åpne for ny behandling av saken etter eiermøte.*

Med å initiere et eiermøte, ønsker Rakkestad kommune at gamle og nye aksjonærer – via en aksjeemisjon – reiser kapital til finansiering av nytt asfaltdekke på flyplassen. Ytterligere opplysninger framgår av kommunestyresak nr. 06/13 – «Rakkestad Flyplass AS – Finansiering av nytt fast dekke på flystripen».



Rakkestad Flyplass AS' styre vurderer en aksjeemisjon som den eneste måte å reise kapital til rullebanen på. Lånefinansiering er uaktuelt. Selskapet kan ikke betjene renter og avdrag av slike forpliktelser.

### Eiermøte

Ordføreren inviterte til eiermøte i flyplasselskapet den 16. mai 2013.

Til stede var:

- Rakkestad kommune: Ordfører Ellen Solbrække og rådmann Alf Thode Skog – representerer 64,7 prosent av eierskapet i Rakkestad Flyplass AS.
- Norrønafly Rakkestad AS: Styreleder Mads Korsvold – representerer 22,6 prosent av eierskapet i Rakkestad Flyplass AS.
- Aircraft Engineering AS: Daglig leder Oddvar Bøhn – representerer 1,13 prosent av eierskapet i Rakkestad Flyplass AS.
- Olav Kjeserud: Daglig leder Olav Kjeserud – representerer 0,23 prosent av eierskapet i Rakkestad Flyplass AS.
- Marker sparebank: Avdelingsleder Anne Grete Hansen – representerer 0,23 prosent av eierskapet i Rakkestad Flyplass AS.

Til sammen var 88,89 prosent av aksjene i flyplasselskapet til stede på eiermøtet.

Eiermøtet diskuterte Rakkestad Flyplass AS' invitasjon til å tegne nye aksjer selskapet – hvor det blant annet heter:

*Rakkestad Flyplass AS er et selskap som eier og driver en flyplass til «ikke allmenn bruk» - et lokalt næringsmessig tiltak og et tilbud for småflyaktivitet og luftsport på Østlandet. Den ble etablert i 1997 og tatt i bruk i 1998. I 2007 ble rullebanen forlenget med ca. 400 meter.*

*Rakkestad Flyplass AS hadde en aksjekapital på kr. 4 420 000. Som følge av akkumulerte underskudd, er egenkapitalen redusert til kr. 3 465 896 i løpet av fjorten år.*

*I 2012 var underskuddet på kr. 9 950.*

*Rakkestad Flyplass AS har hittil ikke delt ut utbytte til sine aksjonærer. Det er heller ikke utsikter til at det vil skje framover.*

*Rakkestad Flyplass AS' egenkapital utgjør ca. 88 prosent av totalkapitalen i selskapet.*

*Eiere er:*

<i>Rakkestad kommune,</i>	<i>64,7 prosent,</i>
<i>Norrønafly Rakkestad AS,</i>	<i>22,6 prosent,</i>
<i>Østfold Energi AS,</i>	<i>4,5 prosent,</i>

*Rakkestad Flyplass AS har besluttet å utvide sin aksjekapital med 2,3 millioner kroner innen 30. september 2013 – for å finansiere nytt fast dekke på flyplassens rullebane innen årets utgang.*

*Eksisterende aksjonærer inviteres herved til å tegne nye aksjer pålydende kr. 10 000 til finansiering av rullebaneforlengelsen.*

*Nye aksjonærer inviteres tilsvarende til å tegne aksjer pålydende kr. 10 000 til finansiering av det samme tiltaket.*

Ordfører Ellen Solbrække orienterte om kommunestyrets behandling av sak nr. 06/13, og uttalte at kommunen var forberedt på å tegne nye aksjer i Rakkestad Flyplass AS i samsvar med eierandelen som den i dag har i selskapet. Det innebærer i så fall en investering på kr. 1 488 100.

Norrønafly Rakkestad AS er likeledes villig til å skyte ny kapital med kr. 519 800 tilsvarende 22,6 prosent av dagens eierskap i Norrønafly Rakkestad AS.

Også Aircraft Engineering AS og Olav Kjeserud deltar i emisjonen, mens det er uklart hvordan Marker sparebank stiller seg til spørsmålet.

Eksisterende eiere stiller altså – ifølge eiermøtet – opp med kr. 2 027 900 i ny aksjekapital i Rakkestad Flyplass AS. Fortsatt mangler det kr. 272 100 på å finansiere det planlagte tiltaket. Dette må – sånn som rådmannen ser det – skaffes til veie av nye aksjonærer.

### **Rådmannens vurderinger**

Rådmannen står for egen del fast på sine vurderinger og konklusjoner i sak nr. 06/13, og mener at det ikke er korrekt å prioritere ytterligere knappe kommunale ressurser til nye investeringer i Rakkestad Flyplass AS. For begrunnelse, vises det til den aktuelle saken.

Rakkestad kommunestyre er like fullt å oppfatte slik at kommunestyret vil delta i en emisjon – forutsatt at andre – eksisterende eller nye – aksjonærer kommer på banen. Dette ser nå i en viss utstrekning ut til å la seg gjennomføre.

Rådmannen tar kommunestyret standpunkt til etterretning.

Rakkestad kommune kan skyte inn kr. 1 488 100 i ny aksjekapital i Rakkestad Flyplass, men det lar seg først gjøre i budsjett 2014 og økonomiplan 2014 – 2017. Mest sannsynligvis, har det konsekvenser for i alle fall framdriften i andre prosjekter.

I 2013 er ikke investeringsmidler disponible til formålet. De oppsparte midler (i hovedsak disposisjonsfondet) er det uforsvarlig å bruke til dette prosjektet. Emisjonen bør av den grunn ikke gjøres for til neste år.

## 37-13 OMRÅDEREGULERINGSPLAN RAKKESTAD SENTRUM - 1. GANGS BEHANDLING

Saksbehandler: Espen Glosli  
Arkivsaksnr.: 11/2274

Arkiv: 143

**Saksnr.: Utvalg**  
37/13 Formannskapet

**Møtedato**  
28.08.2013

### Rådmannens forslag til vedtak

- Områdereguleringsplan for Rakkestad sentrum legges ut til offentlig ettersyn.

### Vedlegg

1. Plankart, datert 14.05.2013, s. revideringsdato 19.06.13
2. Planbestemmelser, datert 13.05.2013, s.rev dato 19.06.13
3. Planbeskrivelse, datert 3.07.13

### Bakgrunn

Rakkestad kommune vedtok i 2011 å utarbeide områdeplaner for Rakkestad sentrum og Bergenhus.

Planprogrammet for områdereguleringene ble vedtatt 6.12.2012.

Kommunen har med utgangspunkt i vedtatt planprogram utarbeidet forslag til områdereguleringsplaner for sentrum og Bergenhus etter plan og bygningslovens § 12-2.

Rakkestad sentrum har gjennom flere år opplevd negativ utvikling ved at butikker og servicetilbud er lagt ned og flyttet ut av tettstedskjernen. Kommunen har sterkt ønske om å være en aktiv part for å revitalisere sentrum og tilrettelegge for tilflytting, økt handel, service og sosiale møteplasser.

Rakkestad kommune gjennomførte en "plansmie" i tidsrommet 31.januar – 4.februar 2011 hvor et hovedmål var aktiv medvirkning fra lokalsamfunnet for videre utvikling av Rakkestad sentrum. Plansmia var en kjempedugnad med stor og energisk deltagelse fra alle hold i Rakkestad Kommune. Mange av tiltakene fra plansmia er tatt inn i denne sentrumsplanen.

Kommunen fikk utarbeidet en stedsanalyse i 2010, og vedtok i 2011 en kommuneplan der sentrumsområdet fikk en klar inndeling med sentrumsformål og offentlig tjenesteyting øst for jernbanen og næringsformål vest for jernbanen. I arbeidet med kommuneplanen ble behovet for detaljplanlegging av sentrum og Bergenhus aktualisert. Det ble derfor vedtatt en bestemmelse i kommuneplanen om samtidig planlegging for disse områdene

Områdereguleringsplan for Rakkestad sentrum foreslås med dette lagt ut til offentlig ettersyn. Områdereguleringsplanen vil erstatte gjeldene reguleringsplan for Storgata (Vedtatt 18.02.1993) og Rakkestad sentrum (Vedtatt 14.09.1995).

## Hjemmel

Områdereguleringsplaner er hjemlet i plan og bygningslovens § 12-2. Planforslaget skal etter plan-og bygningslovens § 4-2 inneholde en planbeskrivelse av formål, hovedinnhold og virkninger, samt planens forhold til rammer og retningslinjer som gjelder for området. Planbeskrivelsen skal også etter lovens bestemmelser inneholde en konsekvensutredning – av planens virkninger for miljø og samfunn.

## Helse- og miljøkonsekvenser

Formålet med sentrumsplanen er å skape et mer levende og triveligere sentrum i samsvar med nasjonale føringer for god areal- og transportplanlegging. Bokvalitet, trafiksikkerhet og godt utemiljø har stått sentralt i arbeidet. Planforslaget tar høyde for universell utforming i alle utomhusområder. Videre er utarbeidet retningslinjer for støy i videre planarbeider. Planforslaget åpner for en fortetting i sentrumsområdene og redusert bilbruk. Flere alternativer for omkjøring av tungtrafikk er vurdert. Tiltakene vil føre til økt støy og støv langs berørte traseer. Miljø- og helsemessige utfordringer knyttet til dette må løses med strekningsvise tiltak.

## Økonomi

Utarbeidelse av sentrumsplanen er gjennomført i samsvar med budsjett 2012 og 2013. Planforslaget inneholder ingen direkte kostnader for Rakkestad kommune. Ved regulering av ny adkomst fra Storgata via Løvveien til Industriveien må påregnes krav om innløsning. Planforslaget åpner for en revitalisering av sentrum med bl.a. felles gaterom, park- og torgområder. Det er også lagt opp til etablering av nye offentlige parkeringsplasser. Revitalisering av sentrum er tenkt som et spleiselag mellom gårdeiere, handelstand, regionale- og statlige myndigheter og kommunen. Kommunens kostnader søkes innarbeidet i budsjett- og handlingsplaner.

## Administrasjonens vurdering

Områdereguleringsplan for Rakkestad sentrum bygger på tidligere utredninger og plandokument som kommuneplanen, plansmia og stedsanalyse for Rakkestad sentrum. I forbindelse med sentrumsplanarbeidet er det utarbeidet følgende fagrapporter:

- *Estetikk og Vern*
- *Grønnstruktur*
- *Trafikk*

Fagrapportene har vært viktige underlagsdokumenter for arbeidet med sentrumsplanen. Hovedprinsippene fra utredningene er innarbeidet i planen.

Arbeidet med sentrumplanen har vært omfattende og godt organisert. Formannskapet har vært styringsgruppe for planarbeidet under hele prosessen.

I tillegg har det vært nedsatt administrative arbeidsgrupper for:

- *Trafikk, parkering og næring*
- *Uterom, grønnstruktur og miljø*

Planarbeidet har hatt to referansegrupper:

- *Referansegruppe offentlige etater - Statens vegvesen, Jernbaneverket, Østfold fylkeskommune, Fylkeskonservatoren og Fylkesmannen.*
- *Referansegruppe næringsutvikling- Gårdeierforeningen og handelstandsforeningen. Rakkestad Utvikling.*

Medvirkningen i lokalmiljøet og hos berørte offentlige instanser har vært omfattende og meget viktig bidrag til sluttresultatet.

Kommunens innbyggere har gjennom offentlig debatt og flere åpne møter deltatt aktivt og hatt stort mulighet til innsyn og innspill i planprosessen.

Planen har i stor grad hatt involvering av fagpersoner på alle temaer.

Gjennom referansegruppene er regionale- og statlige myndigheter tatt med på råd.

Hovedprinsippene i sentrumsplanen kan oppsummeres slik:

- Høy utnyttelse av sentrumsområdene, i samsvar med nasjonale føringer for god areal- og transportplanlegging.
- Sterk vekt på den historiske forankringen i Rakkestads utvikling, med fokus på "Stasjonsbyen" og utvikling av stasjonsområdet som et kollektivknutepunkt for sentrum
- Bokvaliteter i sentrum er vektlagt både i forhold til estetikk, bygningsvern, universell utforming, samt grønnstruktur og godt utemiljø.
- Planen legger opp til et forbedret kjøremønster for hovedvegssystemet i Sentrum og Bergenhus.
- Forbedring av trafiksikkerheten for myke trafikanter i og rundt Bergenhuskrysset, samt begrense tungtrafikken i Storgata.
- Fremkommelighet og parkering for videre utvikling av næring og handel i sentrum
- Transformasjon av nedlagt industrivirksomhet i sentrum (Diplom Is)
- Vilkårene for handel og næringsutvikling i sentrum skal styrkes. Detaljhandel søkes i størst mulig grad etablert i eller i tilknytting til Storgata
- Det skal ikke tilrettelegges utvikling i Bergenhusområdet som går på bekostning av utviklingen i sentrum
- Videreutvikling av grønnstruktur, torg, plasser og uteoppholdsarealer.
- Prinsippene for universell utforming (tilgjengelighet for alle) er lagt til grunn for videre utvikling innen planområdene.

Ett av hovedtemaene for sentrumsplanarbeidet var å løse tungtrafikkproblemet gjennom sentrum. Det er utredet flere alternativer - dette fremgår av trafikkutredningen.

Planfaglig mener rådmannen at en omkjøringsvei for tungtrafikken fra Storgata ned Løvveien og under jernbanen til Industriveien er den beste løsningen for å avlaste sentrum. Denne løsningen er av økonomiske årsaker ikke innregulert. Det er imidlertid foreslått et detaljplankrav på de berørte arealene for en slik trase. Kommunen må ta stilling til denne traseen som omkjøringsalternativ dersom bygging på de aktuelle områdene aktualiseres.

Et mer kortsiktig alternativ er en mulig utvidelse av krysset Storgata - Løvveien.

Denne løsningen vil bare løse tungtrafikkproblemet for deler av sentrum og vil øke tungtrafikken rundt jernbanen. Dette er ikke en fullgod løsning men gir muligheter for å starte arbeidet med å legge bedre til rette for «shared space» i Storgata.

Rådmannen er av den formening at selv om kommunen ikke har kommet fram til ett fullgodt alternativ til omkjøring for tungtrafikk er områdereguleringsplan Rakkestad sentrum et godt plandokument som svarer bra på de utfordringer lokalsamfunnet og berørte myndigheter har gitt kommunen.

Rådmannen mener også at forslag til områdeplan inneholder de konsekvensvurderinger og alternativsvurderinger som har vært nødvendig å gjennomføre i henhold til planprogrammet. I henhold til plan- og bygningsloven § 5-2 foreslår rådmannen at planforslaget sendes på høring til berørte statlige, regionale og kommunale myndigheter og andre offentlige organer, private organisasjoner og institusjoner og legges at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.

## 38-13 OMRÅDEREGULERINGSPLAN- BERGENHUSOMRÅDET 1. GANGS BEHANDLING

Saksbehandler: Espen Glosli  
Arkivsaksnr.: 13/1474

Arkiv: **143 L12**

**Saksnr.: Utvalg**  
38/13 Formannskapet

**Møtedato**  
28.08.2013

### Rådmannens forslag til vedtak

- Områdereguleringsplan for Bergenhusområdet legges ut til offentlig ettersyn.

### Vedlegg

1. Plankart, datert 22.04.13, s. rev. dato 19.06.13
2. Reguleringsbestemmelser, datet 13.05.13, s. rev. dato 19.06.13
3. Planbeskrivelse, datert 3.07.13

### Bakgrunn

Rakkestad kommune vedtok i 2011 å utarbeide områdeplaner for Sentrum og Bergenhus.

Planprogrammet for områdereguleringene ble vedtatt 6.12.2012.

Kommunen har med utgangspunkt i vedtatt planprogram utarbeidet forslag til områdereguleringer for sentrum og Bergenhus etter plan og bygningslovens § 12-2.

Rakkestad sentrum har gjennom flere år opplevd en negativ utvikling av sentrum ved at butikker og servicetilbud er lagt ned og flyttet ut av tettstedskjernen. Kommunen har sterkt ønske om å være en aktiv part for å revitalisere sentrum og tilrettelegge for tilflytting, økt handel, service og sosiale møteplasser.

Rakkestad kommune gjennomførte en "plansmie" i tidsrommet 31.januar – 4.februar 2011 hvor et hovedmål var aktiv medvirkning fra lokalsamfunnet med positive bidrag til videre utvikling av Rakkestad sentrum. Mange av tiltakene fra plansmia er videreført i sentrumsplanen og planen for Bergenhusområdet.

Kommunen fikk utarbeidet en stedsanalyse i 2010, og vedtok i 2011 en kommuneplan der sentrumsområdet fikk en klar inndeling med sentrumsformål og offentlig tjenesteyting øst for jernbanen, og næringsformål vest for jernbanen.

I arbeidet med kommuneplanen ble behovet for detaljplanlegging av sentrum og Bergenhus aktualisert. Det ble derfor vedtatt en bestemmelse i kommuneplanen om å utarbeide planer samtidig for disse områdene.

Det har vært ett mål med planarbeidet å legge til rette for videreutvikling av infrastrukturen rundt Bergenhuskrysset som et trafikknutepunkt både for biler og myke trafikanter. Bergenhuskrysset representerer et viktig og krevendekrysningspunkt for skoleelever og øvrige myke trafikanter.

Rakkestad Kommune har i tillegg ønsket å se videreutvikling av næringsarelene rundt Bergenhuskrysset i sammenheng med tilrettelegging for økt detaljhandel i sentrum.

Områdereguleringsplanen vil erstatte gjeldene reguleringsplaner for Kleven og Elveli, vedtatt 31.01.1991, Bergenhusområdet, vedtatt 10.11.2005 og del av Bergenhusområdet mellom Rv. 22 og rv. 111, vedtatt 02.04.1987.

Områdereguleringsplan for Bergenhus foreslås med dette lagt ut til offentlig ettersyn.

### **Hjemmel**

Områdereguleringsplaner er hjemlet i plan og bygningslovens § 12-2. Planforslaget skal etter plan- og bygningslovens § 4-2 inneholde en planbeskrivelse som beskriver planens formål, hovedinnhold og virkninger, samt planens forhold til rammer og retningslinjer som gjelder for området. Planbeskrivelsen skal også etter lovens bestemmelser inneholde en konsekvensutredning – av planens virkninger for miljø og samfunn.

### **Helse- og miljøkonsekvenser**

Formålet med planarbeidet har vært å legge til rette for videreutviklingen av infrastrukturen rundt Bergenhuskrysset som et trafikkknutepunkt både for biler og myke trafikanter, Bergenhuskrysset representerer et viktig og krevende krysningspunkt for skoleelever og andre myke trafikanter.

I tillegg har kommunen ønsket å se videreutvikling av næringsarelene rundt Bergenhuskrysset i sammenheng med tilrettelegging for økt detaljhandel og bokkvalitet i sentrum.

Planforslaget åpner for en rundkjøring i Bergenhuskrysset. Dette vil gi bedre trafikkavvikling, redusere farten og dermed bedre trafiksikkerheten samt sikre trygg kryssning av Rv. 22/111 for de myke trafikanter. Det planlegges å tilrettelegge for undergang.

Videreutviklingen av næringsarealene vil i henhold til planforslaget ikke medføre vesentlig vekst i stedets detaljvarehandel.

Planforslaget tar høyde for universell utforming i alle utomhusområder og retningslinjer for støy i planlegging.

### **Økonomi**

Utarbeidelse av Bergenhusplanen er gjennomført i samsvar med budsjett 2012 og 2013. Planforslaget inneholder ingen direkte kostnader for Rakkestad kommune. Dersom det blir aktuelt for Rakkestad kommune å forskuttede kostnader knyttet til rundkjøring og kryssning av Rv 22/111 for mye trafikanter må dette søkes innarbeidet i kommunens budsjett- og handlingsplaner.

Området rundt Stortorvet er gitt kombinert reguleringsformål, forretning – tjenesteyting som kan skape en forventning om offentlig oppkjøp.

### **Administrasjonens vurdering**

Områdereguleringsplan for Bergenhus bygger på tidligere utredninger og plandokument som kommuneplanen, plansmia og stedsanalyse for Rakkestad sentrum.

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en egen trafikkutredning for Bergenhus. Trafikkutredningen har vært et viktig underlagsdokument for områdeplanen og hovedprinsippene fra utredningen er innarbeidet i planen.



Formannskapet har vært styringsgruppe for planarbeidet. I tillegg har det vært nedsatt administrative arbeidsgrupper for:

- *Trafikk, parkering og næring*
- *Uterom, grønnstruktur og miljø*

Planarbeidet har hatt to referansegrupper:

- *Referansegruppe offentlige etater - Statens vegvesen, Jernbaneverket, Østfold fylkeskommune, Fylkeskonservatoren og Fylkesmannen.*
- *Referansegruppe næringsutvikling- Gårdeierforeningen og handelstandsforeningen. Rakkestad Utvikling.*

Medvirkningen i lokalmiljøet og hos berørte offentlige instanser har vært omfattende og et viktig bidrag til sluttresultatet.

Kommunens innbyggere har gjennom offentlig debatt og åpne møter hatt stort mulighet til innsyn og innspill i planprosessen.

Planen har i stor grad hatt en involvering av fagpersoner på alle temaer.

Gjennom referansegruppene er regionale- og statlige myndigheter tatt med på råd.

Hovedprinsippene i områdeplanen er som følger:

- Forbedret kjøremønster for hovedveisystemet gjennom Bergenhusområdet.
- Forbedring av trafiksikkerheten for myke trafikanter i og rundt Bergenhuskrysset, samt noe begrenset tungtrafikk i Storgata.
- Vilårene for handel og næringsutvikling i Rakkestad sentrum skal styrkes. Detaljhandel søkes i størst mulig grad etablert i eller i tilknytting til Storgata. Det er derfor ikke tilrettelagt slik utvikling i Bergenhusområdet.
- Videreutvikling av grønnstruktur, plasser og uteoppholdsarealer.
- Prinsippene for universell utforming (tilgjengelighet for alle) er lagt til grunn for videre utvikling innen planområdene.

Rådmannen mener at områdereguleringsplan for Bergenhus er et godt plandokument som svarer bra på de utfordringer lokalsamfunnet og berørte myndigheter har gitt kommunen oppsummert i planprogrammet.

Rådmannen mener også at forslag til områdeplan inneholder de konsekvensvurderinger og vurderinger av alternativer som har vært nødvendig å gjennomføre i henhold til planprogrammet.

I henhold til plan- og bygningsloven § 5-2 foreslår rådmannen at planforslaget sendes på høring til berørte statlige, regionale og kommunale myndigheter og andre offentlige organer, private organisasjoner og institusjoner og legges at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.

## 39-13 TV-AKSJON NRK NASJONALFORENINGEN FOR FOLKEHELSEN 2013 - BIDRAG TIL AKSJONEN

Saksbehandler: Ranveig Hansen  
Arkivsaksnr.: 13/854

Arkiv: X03

**Saksnr.: Utvalg**  
39/13 Formannskapet

**Møtedato**  
28.08.2013

### Rådmannens forslag til vedtak

1. Det bevilges kr 33 000 til årets TV-aksjon, hvor midlene øremerkes Nasjonalforeningen for folkehelsens arbeid med demens.
2. Beløpet dekkes av post 14719.11110.180 Tilskudd til andre (TV-aksjonen)

**Vedlegg** Ingen

### Bakgrunn

TV-aksjonen NRK 2013 går til Nasjonalforeningen for folkehelsens arbeid med demens. Den landsomfattende aksjonen gjennomføres søndag 20. oktober.

Demens er en alvorlig sykdom, både for dem som rammes og deres pårørende. Tross sykdommen er det mulig å ha god livskvalitet. De innsamlede midlene fra TV-aksjonen 2013 – Ingen tid å miste - skal bidra til å gjøre hverdagen bedre for alle som er berørt, og styrke forskning, slik at det kan utvikles kurerende behandling.

Nasjonalforeningen prioriterer 3 områder pengene skal gå til:

- Aktivitet som gir bedre livskvalitet og deltakelse
- Informasjon som skaper åpenhet og forståelse
- Forskning som bidrar til å løse demensgåten

Innenfor hvert av disse områdene har Nasjonalforeningen valgt ut flere prosjekter de ønsker å jobbe videre med.

### Kommunens ansvar for saken

Formannskapet oppnevnte i mai d.å. en kommunekomitee som har ansvar for innsamlingen i Rakkestad kommune. Ordføreren ble oppnevnt som leder for komiteen.

### Andre opplysninger

Rakkestad kommune bevilger årlig et tilskudd til TV-aksjonen. Bevilgningen de senere år har vært:

2008	kr 30 000	Blå Kors
2009	kr 30 000	CARE
2010	kr 30 000	Flyktningshjelpen
2011	kr 30 000	Norsk Folkehjelp
2012	kr 30 000	Amnesty Internasjonal

Fylkesaksjonskomiteen oppfordrer de kommuner som har hatt uendret bidrag i mange år om å vurdere muligheten for å øke bidragsbeløpet.

**Administrasjonens vurdering**

Da Rakkestad kommune de 5 siste årene har hatt uendret bidragsbeøp, vurderers det at bidragsbeløpet for 2013 økes med 10 % - til kr 33 000.

**40-13 SAMARBEIDSALLIANSEN OSLOREGIONEN - ÅRSRAPPORT 2012**

---

Saksbehandler: Laila Olsen Rode  
Arkivsaksnr.: 12/1492

---

Arkiv: 004

**Saksnr.: Utvalg**  
40/13 Formannskapet  
/ Kommunestyret

**Møtedato**  
28.08.2013

---

**Rådmannens forslag til vedtak**

Rakkestad kommunestyre tar «Årsrapport 2012 for Samarbeidsalliansen Osloregionen» til orientering.

**Vedlegg**

1. Årsrapport 2012 – Osloregionen

**Bakgrunn**

«Osloregionen» ble startet som en samarbeidsallianse i 2006. Rakkestad kommune har vært medlem siden starten. Østfold var i 2012 representert i Osloregionens styre med Fylkesvaraordfører Per I. Bjerknes, Ordfører i Spydeberg Knut Espeland, Ordfører i Moss Tage Pettersen, Ordfører i Halden Thor Edquist og Ordfører i Fredrikstad Jon-Ivar Nygård.

**Andre faktaopplysninger**

Osloregionens høyeste organ er Samarbeidsrådet somledes av styrets leder. Rådet fastlegger strategier for samarbeidet i Osloregionen. Styret er det utøvende organ og ivaretar Osloregionens interesser mellommøtene i samarbeidsrådet.

Samarbeidsalliansen Osloregionen har i 2012 prioritert prosjekter og tiltak innen areal, transport og internasjonal profilering. Samtidig har arbeidet med oppdatering av de strategiske føringene for samarbeidsalliansens virksomhet vært prioritert.

**41-13 MØTEPLAN HØSTEN 2013 - NY BEHANDLING**

Saksbehandler: May-Britt Lunde Nordli  
 Arkivsaksnr.: 13/1171

Arkiv: **033**

**Saksnr.: Utvalg**

41/13 Formannskapet  
 / Kommunestyret

**Møtedato**

28.08.2013

**Rådmannens forslag til vedtak**

Revidert forslag til møteplan, datert 16.8.2013 vedtas.

**Vedlegg**

Revidert forslag til møteplan datert 16.8.2013.

**Bakgrunn**

Forslag til møteplan for august-desember 2013 ble lagt frem til behandling i Formannskapet 12.6.2013 og Kommunestyret den 20.6.2013. Forslag om at saken skulle utsettes og behandles på nytt i Formannskapet og Kommunestyret etter sommerferiene ble enstemmig vedtatt. Basert på muntlig innspill er det lagt inn ett ekstra møte for hvert hovedutvalg.

**Andre opplysninger**

I tillegg til ekstra møte i hvert utvalg, er følgende endringer gjort:

- Fast byggekomité 23.8. utgår. (varslet i e-post datert 8.8.2013.)
- Administrasjonsutvalget flyttes fra 28.8 til 11.9.
- Formannskapet 3. og 4.9 flyttes til 11.9 (varslet i e-post datert 8.8.2013.)
- Kommunestyret 5.9 flyttes til 12.9 (varslet i e-post datert 8.8.2013.)
- Eldrerådet 9.9. flyttes til 12.9 grunnet Stortingsvalg samme dag.
- Fast byggekomite 20.09 utgår da det også er oppsatt møte den 13.09.
- Formannskapet 25.9 fremskyndes til 18.9 grunnet besøk av Fylkesmannen.
- Nye utvalgsmøter er satt opp den 15. og 16.10.
- Nytt kommunestyremøte 14.11 for behandling av Sentrumsplanen.
- Arbeidsmiljøutvalget 21.11 flyttes til 27.11 grunnet årlig konferanse hos Fylkesmannen.

**Valgstyret – Stortingsvalg 2013 – 9. september**

Valgstyret skal være tilstede under opptelling av stemmer etter at valglokalene stenger kl. 20.00 den 9. september 2013.

Behandling av Sentrumsplan

Høringsforslag behandles i Formannskapet 28.8., legges ut på høring i 6 uker med frist 10.10. Politisk sak sendes ut 23.10 for behandling 30.10 i Formannskapet og 14.11 i Kommunestyret. Dette under forutsetning av at det ikke er innkommet vesentlige høringsuttalelser eller innsigelser fra overordnede myndigheter.

Når det gjelder muligheter for evt. endringer i møteplanen, kan det gjøres når lederen finner det påkrevd eller minst 1/3 av medlemmene krever det.

Rådmannen anbefaler at evt. endringer i møteplanen gjøres så tidlig som mulig og i samarbeid med administrasjonen. Dette av hensyn til publikum og til administrasjonens muligheter til forsvarlig saksbehandling, samt mulighet for utsendelse av saker én uke før møtedato.

## SAMLET SAKSFRAMSTILLING

Arkivsak: 12/1593

### RAKKESTAD FLYPLASS AS – FINANSIERING AV NYTT FAST DEKKE PÅ FLYSTRIPEN

Saksbehandler: Alf Thode Skog

Arkiv: Q65

Saksnr.:	Utvalg	Møtedato
8/13	Formannskapet	27.02.2013
6/13	Kommunestyret	11.04.2013

#### Rådmannens forslag til vedtak:

Rakkestad kommunestyre avslår Rakkestad Flyplass AS' søknad om kommunal finansiering av nytt fast dekke på rullebanen på Rakkestad Flyplass.

#### Behandling/vedtak i Formannskapet den 27.02.2013 sak 8/13

##### Behandling:

Representanten Vidar Storeheier (Frp) ble erklært inhabil ihht forvaltningslovens § 6 første ledd, bokstav e. Hanne Bull Fladstad (H) tiltrådte som vararepresentant under behandlingen av saken.

Ordfører Ellen Solbrække ønsker å innkalle til et eiermøte i Rakkestad Flyplass AS for å avklare eiernes framtidig strategi mht drift av flyplassen. På bakgrunn av resultat fra eiermøtet kan det være grunnlag for Rakkestad Flyplass AS å fremme ny søknad.

Rådmannens forslag til vedtak enstemmig vedtatt

##### Formannskapets innstilling til kommunestyret:

Rakkestad kommunestyre avslår Rakkestad Flyplass AS' søknad om kommunal finansiering av nytt fast dekke på rullebanen på Rakkestad Flyplass.

#### Behandling/vedtak i Kommunestyret den 11.04.2013 sak 6/13

##### Behandling:

Representantene Svein Iver Gjøby (SP), og Vidar Storeheier (Frp) ble erklært inhabile etter forvaltningslovens § 6, første ledd, bokstav e. Under behandling av saken tiltrådte Ole Henrik Lauritzen (SP) og Hans Jørgen Fagereng (Frp) som varamedlemmer.

##### Følgende hadde ordet i saken:

Ellen Solbrække (AP), Hans Jørgen Fagereng (Frp), Villy Tjerbo (V), John Thune (Krf), Dagfinn Sørtorp (SP), Hanne Bull Fladstad (H), Stein Bruland (Krf), Peder Harlem (SP), Ole Henrik Lauritzen (SP).

Representantene John Thune (Krf) og Peder Harlem (SP) fremmet følgende endrings-/tilleggsforslag til formannskapetets innstilling:

*Rakkestad kommunestyre avslår Rakkestad Flyplass AS' nåværende søknad om kommunal finansiering av nytt fast dekke på rullebanen på Rakkestad Flyplass.  
Kommunestyret er innstilt på å åpne for ny behandling av saken etter eiermøte.*

Formannskapetets innstilling med Thune og Harlems endrings-/tilleggsforslag ble enstemmig vedtatt.

#### **Vedtak:**

Rakkestad kommunestyre avslår Rakkestad Flyplass AS' nåværende søknad om kommunal finansiering av nytt fast dekke på rullebanen på Rakkestad Flyplass.  
Kommunestyret er innstilt på å åpne for ny behandling av saken etter eiermøte.

#### **Saksopplysninger**

**Vedlegg** Ingen

#### **Bakgrunn**

Rakkestad Flyplass AS søker kommunal finansiering – kr. 3 070 000 – til nytt fast dekke på flystripen. Det eksisterer knapt andre måter å skaffe kapital til veie på. Hvis tiltak ikke blir satt i verk, er det risiko for at luftfartsmyndighetene ikke fornyer konsesjonene/tillatelsene for selskapet. I så fall kan flyplassen bli stengt for trafikk.

Søknaden er ikke kvalitetssikret – utover det Rakkestad Flyplass AS selv har gjort. Hvordan et slikt tiltak står seg etter regelverket om offentlig støtte til privat virksomhet, er rådmannen usikker på. Det er langt fra sikkert at det faller ned på riktig side av streken.

#### **Andre faktaopplysninger**

##### **Grunnlag:**

Rakkestad Flyplass AS ble etablert i 1997, og flystripen og de tilliggende bekvemmeligheter bygget ut i 1998 og 1999.

Rakkestad kommune er – med en eierandel på nærmere 70 prosent – største aksjonær i selskapet. Det ble investert til sammen 3 millioner kroner (kjøp av aksjer) i prosjektet for seksten år siden.

Norrønafly Rakkestad AS er nest største aksjonær i Rakkestad Flyplass AS.

Utbyggingen av flyplassen, ble finansiert av aksjekapital/egenkapital og fylkeskommunalt (kr. 500 000) og statlig tilskudd (kr. 7 000 000). Fra statens side, var motivasjon og begrunnelse for engasjementet å finne andre løsninger for småflyaktivitet og ulike former for luftsport på



Østlandet etter nedleggningen av Fornebu Lufthavn. På Oslo Lufthavn, Gardermoen, er det ikke noe tilbud for disse brukergruppene.

Rakkestad Flyplass er derfor en flyplass for såkalt «ikke allmenn bruk». Rådmannen mener det er riktig å si at tiltaket i det aktuelle perspektivet ikke har blitt det som forventningene og utsiktene var på slutten av nittitallet. Rakkestad Flyplass har neppe stor og avgjørende for disse miljøene i dag.

Så vidt rådmannen kjenner til, er det pr. 2013 ingen bindinger eller heftelser – som påvirker eiernes eller selskapets handlefrihet – som følge av de tilskudd som i sin tid ble gitt. Norrønafly Rakkestad AS er lokalisert til flyplassen. Fra kommunal side var en stor del av motivasjonen bak utbyggingstiltaket i 1998 og 1999 å styrke infrastrukturen for denne bedriften. Det har lyktes langt bedre. Norrønafly Rakkestad AS sysselsetter i dag ca. 20 årsverk.

I tillegg driver Norrønafly Rakkestad AS flystripen på kontrakt med Rakkestad Flyplass AS. Det er eneste måten kompetansemessig og faktisk å holde virksomheten i gang på. Rakkestad Flyplass AS har gått med røde tall i størrelsesorden kr. 100 000 pr. år hvert år etter åpningen i 1999.

Ennå har Rakkestad Flyplass AS solid egenkapital, men det er sånn som rådmannen ser det snakk om en kapital som ikke har noen alternativ kommersiell/økonomisk verdi. Det finnes ingen private aktører – utenom muligens Norrønafly Rakkestad AS – som er interessert i å plassere penger i tiltaket. Utsiktene til å hente utbytte eller høste gevinst av investeringen, er ikke til stede. Dette er de harde fakta i saken.

#### **Forlengelse av flystripen:**

I 2007 finansierte Rakkestad kommune en forlengelse av rullebanen på flyplassen med ca. 400 meter. Det kostet kr. 3 000 000.

Som et resultat av tiltaket flyttet Blom Geometrics AS arbeidsplasser og virksomhet til Rakkestad – uten at rådmannen tror at ringvirkningene for lokalsamfunnet som helhet er all verden. I alle fall ser det ikke ut til å ha slått ut på lønnsomheten til flyplasselskapet. Det var stor politisk uenighet om prosjektet som nevnt.

#### **Rådmannens vurdering:**

Rakkestad Flyplass er først og fremst et infrastrukturtiltak for en del av det lokale næringsliv, og det har opplagt sin store betydning i særdeleshet for Norrønafly Rakkestad AS og Blom Geometrics AS. Muligens er det også utsikter til noen nye etableringer. Ytterligere effekter er – sånn som rådmannen vurderer det – marginale.

Rakkestad kommune har både som samfunnsaktør og eier interesse i selskapet, og har tatt stort ansvar både ved etablering og utvikling av det i et par runder tidligere. Etter hvert blir et slikt opplegg mer problematisk. Rakkestad kommune kan ikke «stable penger på beina» hver gang ulike aktører på stedet enten trenger fornyelse av asfaltdekket eller forbedringer

av anlegget som sådant. Bedriftene nyter godt av og tjener forhåpentlig gode penger på bekvemmelighetene, og bør følgelig ved landingsavgifter og andre brukerbetaling svare for hva det koster å holde dem i orden. Dette gir i neste runde Rakkestad Flyplass AS finansiell bærekraft for sin virksomhet.

Fra Rakkestad kommunes ståsted som eier, bør disse forventningene til Rakkestad Flyplass AS og de private bedriftene ved flyplassen slås fast en gang for alle.

Rakkestad kommune er i en stram økonomisk og finansiell stilling, og har i tillegg mer enn nok drifts- og investeringsoppgaver å bruke tilgjengelige ressurser på. I 2013 – 2016 er utfordringene så mange og store at det vil være langt over grensen til det uforsvarlige å kanalisere ytterligere kapital til flyplassen. Rakkestad Flyplass AS er i posisjon til selv å reise nødvendig kapital – forutsatt at brukerne er villig til å betale det som det koster å drive anlegget.

Rådmannen anbefaler kommunestyret å avslå søknaden.

Hvis politisk nivå likevel går inn på tiltaket, bør det skje innenfor investeringsbudsjettets rammer. I så tilfelle kan påkostninger av veier og bygg utsettes i tid, og frigjorte ressurser brukes til aksjekjøp i Rakkestad Flyplass AS.

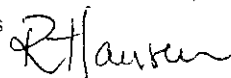
Rådmannen støtter ikke slike prioriteringer, og tilrår derfor ikke denne løsningen.

Melding om vedtak sendt: Rakkestad flyplass A/S, rådmann, ordfører .

RAKKESTAD KOMMUNE

Politisk sekretariat, den 16/4 - 2013

Rett kopi bekreftes



## Vedlegg 2 FSK sak 36/13

### RAKKESTAD FLYPLASS AS – AKSJEEMISJON

Rakkestad Flyplass AS er et selskap som eier og driver en flyplass til «ikke allmenn bruk» – et lokalt næringsmessig tiltak og et tilbud for småflyaktivitet og luftsport i Østlandsområdet. Den ble etablert i 1997 og tatt i bruk i 1999. I 2007 ble rullebanen forlenget med ca. 400 meter.

Rakkestad Flyplass AS hadde en aksjekapital på kr. 4 420 000. Som følge av akkumulerte underskudd, er egenkapitalen redusert til kr. 3 465 896 i løpet av fjorten år.

I 2012 var underskuddet på kr. 9 950.

Rakkestad Flyplass AS har hittil ikke delt ut utbytte til sine aksjonærer. Det er heller ikke utsikter til at det vil skje framover.

Rakkestad Flyplass AS' egenkapital utgjør ca. 88 prosent av totalkapitalen i selskapet.

Eiere er:

Rakkestad kommune,	64,7 prosent,
Norrønafly Rakkestad AS;	22,6 prosent,
Østfold Energi AS,	4,5 prosent,
Marker sparebank,	2,3 prosent,
DnB Bank ASA,	2,3 prosent,
Aircraft Engineering AS,	2,3 prosent,
Mindre aksjonærer,	2,5 prosent.

Rakkestad Flyplass AS har besluttet å utvide sin aksjekapital med 2,3 millioner kroner innen 30. september 2013 – for å finansiere nytt fast dekke på flyplassens rullebane innen årets utgang.

Eksisterende aksjonærer inviteres herved til å tegne nye aksjer pålydende kr. 10 000 til finansiering av rullebaneforlengelsen.

Nye aksjonærer inviteres tilsvarende til å tegne aksjer pålydende kr. 10 000 til finansiering av det samme tiltaket.

Spørsmål knyttet til denne invitasjonen til å tegne aksjer i Rakkestad Flyplass AS, rettes til styrets leder Vidar Storeheier – telefonnummer 909 14 244 – [vidar@storeheier.no](mailto:vidar@storeheier.no)

Vedlegg: Styrets beretning for 2012.

Årsregnskap for 2012.

Rakkestad, 29.06.13,

Vidar Storeheier,

Styrets leder

Navn:

Adresse:

Fødselsdato/organisasjonsnummer:

tegner seg herved for nye aksjer – pålydende kr. 10 000 – i Rakkestad Flyplass AS – jf invitasjon til å delta i aksjeemisjon av 20.06.13.

Rakkestad,







# Reguleringsbestemmelser

til områderegulering (PBL § 12-2) for

## SENTRUM, Rakkestad kommune

Planbestemmelser datert: 13.05.2013,

Dato for siste revisjon av bestemmelsene: 19.06.2013

Dato for kommunestyrets godkjenning:

DISSE REGULERINGSBESTEMMELSENE GJELDER FOR DET OMRÅDET SOM PÅ PLANKARTET ER VIST MED REGULERINGSGRENSE

### 1 Arealformål (PBL § 12-5)

Området er regulert til følgende formål:

#### 1.1 BEBYGGELSE OG ANLEGG, § 12.5 nr 1

- Bebyggelse og anlegg (Rp 1001)
- Frittliggende småhusbebyggelse (Rp 1111)
- Konsentrert småhusbebyggelse (Rp 1112)
- Sentrumsformål (Rp 1130)
- Tjenesteyting (Rp 1160)
- Barnehage (Rp 1161)
- Administrasjon (Rp 1166)
- Næringsbebyggelse (Rp 1300)
- Industri (Rp 1340)
- Bensinstasjon (Rp 1360)
- Energianlegg (Rp 1510)
- Lekeplass (Rp 1610)
- Bolig/ forretning (Rp 1801)
- Bolig/ kontor (Rp 1804)
- Næring/ tjenesteyting (Rp 1824)
- Sentrumsbebyggelse/ parkering (Rp 1900)

#### 1.2 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR, § 12-5 nr 2

- Veg (Rp 2010)
- Kjøreveg felles (Rp 2011)
- Fortau (Rp 2012)
- Torg (Rp 2013)
- Gatetun (Rp 2014)
- Jernbane (Rp 2021)
- Stasjons-/ terminalbygg (Rp 2024)
- Kollektivterminal (Rp 2072)
- Kollektivholdeplass (Rp 2073)
- Parkering (Rp2080)
- Torg/ sentrumsbebyggelse/ (Rp 2800)

#### 1.3 GRØNNSTRUKTUR, § 12-5 nr 3

- Grønnstruktur (Rp 3001)

- Park (Rp 3050)

## 2 Hensynssoner (PBL § 12-6)

- Hensyn grønnstruktur (H540)
- Bevaring kulturmiljø (H570)

## 3 Gjennomføringszone

- Omformingszone (H820)

## 4 Bestemmelser (PBL § 12-7)

### 4.1 *Utforming, estetiske krav, bruk av arealer, bygninger og anlegg (PBL § 12-7.1)*

4.1.1 **ESTETIKK:** Ved oppføring av nye bygninger og anlegg, samt tiltak, tilbygg, påbygg eller endring av eksisterende bebyggelse, skal det tas særskilt hensyn til strøkets egenart, med samspill mellom bygninger i samme strøk. Direkte stilkopiering skal unngås, dersom det ikke foreligger særskilte grunner for det (ved gjenoppføring etter brann eller annen større skade på bebyggelse med høy vernegrad). Det skal være godt samspill i nåtidens formspråk, som samtidig ivaretar Rakkestads egenart.

Ved byggemelding skal det vedlegges situasjonsplan i mål 1:200 eller større som, viser eksisterende og planlagt bebyggelse og den ubebygde del av tomtas utnyttelse. Ved oppføring av nybygg skal det utarbeides fasadeoppriss av nybygg og nabobebyggelse for bedømmelse av nybyggets virkning i gatebildet. Dette gjelder også ved større fasadeendringer.

Søknadsunderlag for ny sentrumsbebyggelse (S1-26) eller tiltak i deres tilhørende utomhusområde skal inneholde dokumentasjon av tiltakets estetiske sider. Herunder skriftlig estetisk begrunnelse og arkitektfaglig kompetanse.

4.1.2 **SKILT OG REKLAME:** Skilt og reklameinnretninger skal utføres slik at de tilpasser seg bygningen, bakgrunnen og omgivelsene på en god måte. Lyskasser tillates ikke. Det skal benyttes frittstående bokstaver eller malte fasadebokstaver. Belysning av skilt skal være nedadrettet og blendingsfri. Trafikkskilt og vegoppmerking skal utføres i tråd med lokal gjeldende skiltforskrift.

4.1.3 **MATERIALBRUK:** Materialbruk i bygninger skal baseres på gode kvaliteter som tre, mur og puss eller øvrige velprøvde og bestandige materialer. Detaljer skal være ekte (tilsvarende materiale som bygningen) og solide (bestandig kvalitet).

Materialbruk i uterom, gater, fortau, torg og parker skal være av god kvalitet, være bestandige, og estetisk tilpasset strøkskarakteren.

Bymøbler (benker, lysarmaturer, avfallsbeholdere, plantekasser etc) skal ha høy estetisk og bestandig kvalitet, og skal være enhetlige i sentrum.

#### 4.1.4 DEFINISJONER:

Detaljvarehandel: Dagligvare/matbutikker, klesforretninger, bokhandlere, parfymier, mindre elektroniske/elektriske varer, kiosker, isenkram/jernvarehandlere, utstyrsforretninger.

Plasskrevende varegrupper: Biler, motorkjøretøyer, bildeler og bilutstyr, fritidsbåter, landbruksmaskiner, møbler, større elektriske artikler, peiser og ovner, trelast og andre større byggevarer samt varer fra planteskoler/ hagesentre.

- Håndverks- og produksjonsbedrifter kombinert med detaljutsalg knyttet til virksomheten

Kjøpesenter: Med kjøpesentre forstås detaljhandel i bygningsmessige enheter og bygningskomplekser som etableres, drives og framstår som en klart avgrenset enhet/område med felles adkomst, parkering m.m.

#### **4.2 Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg (PBL § 12-7.2)**

4.2.1 BEREGNING AV BYGGEHØYDER: Med etasje menes 3m brutto etasjehøyde, regnet fra gjennomsnittlig eksisterende terreng rundt bygningen. For næringsbebyggelse regnes 4m brutto etasjehøyde. Kjeller regnes i bestemmelsene ikke som tellende etasje. Loft regnes som tellende etasje, dersom måleverdig areal overstiger 1/3 av underliggende etasje. For eksisterende bygninger som måtte overskride disse byggehøydene, er disse regulert med eksisterende byggehøyder.

4.2.2 FRITTLIGGENDE SMÅHUSBEBYGGELSE: I områder merket FS1-94 kan det oppføres eneboliger i inntil to etasjer (maksimalt 6m til gesims). Garasjer, uthus og boder kan oppføres i maksimalt 1 etasje. Parkering kan også løses som integrert del av bygning med boligformål. Maksimalt antall bygninger: 3. Det tillates innredet hybel på inntil 50 m<sup>2</sup> bruksareal. Maksimal grad av utnyttning BYA=30%. Parkeringsdekning skal løses på egen grunn.

4.2.3 KONSENTRERT SMÅHUSBEBYGGELSE: I områder merket KS1-14 kan det oppføres konsentrert småhusbebyggelse i form av rekkehus, kjedehus, flermannsboliger og tunløsninger i inntil 2 ½ etasje (maksimal knevegg 1,5m – totalt maksimalt 7,5m til gesims), med unntak av KS1-2. For KS1-2 er maksimal byggehøyde 3 etasjer, og minimums byggehøyde 2 etasjer. Parkering skal løses på egen grunn. Garasjer, uthus og boder kan oppføres i maksimalt 1 etasje. Minimum BYA= 40%, og maksimal grad av utnyttning BYA=60% - egendekning for parkering medregnet. For KS12 benyttes også parkeringsområde P18.

4.2.4 SENTRUMSFORMÅL: Områdene merket S1-26 benyttes til sentrumsbebyggelse, herunder forretninger, kontor, serveringssteder, overnattingssteder, service, boliger og formål som naturlig hører sentrum til. Minimums byggehøyde er 2 ½ etasjer. Bygninger skal ikke overstige 3 ½ etasjer, men kan eventuelt ha en tilbaketrukket 4. etasje – dersom tilbaketrukket etasje er trukket minimum 2,4 m fra bygningens fasadelinje mot fortau/gatetun. Fasade mot fortau/ gatetun for nye bygninger skal i Storgata ligge i fortauskant/ gatetun – altså i byggeområdets formålgrense mot Storgata. Det kan tillates mindre avvik for særskilt begrunnede små plassdannelser. Nye bygningers ubrutte fasadelengde bør ikke overstige 25m.

Minimums bebygd areal er 80% - maksimum 100% - med eventuelt krav til egendekning av parkering på egen grunn medregnet.

Første etasje/ gatenivå skal ikke benyttes til boligformål. Boliger/ leiligheter skal ligge i overliggende etasjer. Første etasjes fasade mot Storgata skal ha aktive fasader med inngangsdører/ -partier og utstillingsvinduer som utgjør minimum 30% av fasaden – lukkede fasader er ikke tillatt. Gulv 1.etasje skal være på fortausnivå i Storgata.

Områdene S12-15, 19-21 og 25-26 har krav til egendekning av parkering på egen grunn i tråd med § 4.6.2. Grad av utnyttning er BYA=100% - parkering medregnet.

Område S11 har delvis krav til egendekning av parkering på egen grunn i tråd med § 4.6.2, og deler kan også løses på P11. Grad av utnyttning er BYA=100% - parkering medregnet.



Områdene S1-10, 16-18 og 22-24 har ikke krav til egendekning av parkering på egen grunn – parkering løses på tiliggende avsatt parkeringsområde. Grad av utnyttning er BYA=100%.

Søknadsunderlag for ny sentrumsbebyggelse eller tiltak i utomhusområdene skal inneholde dokumentasjon av tiltakets estetiske sider. Herunder skriftlig estetisk begrunnelse og arkitektfaglig kompetanse.

**4.2.5 TJENESTEYTING:** Områdene OT1-3 er bygninger for offentlig tjenesteyting.

Byggehøyder i område OT1 (Midtstuen) er regulert tilsvarende byggehøyder som eksisterende bygning, og grad av utnyttning er BYA= 25%.

Område OT2 og OT3 (omsorgboliger og lignende) har maks byggehøyde 2 ½ etasjer og BYA= 40%. Garasjer, uthus og boder kan oppføres i maksimalt 1 etasje. Nødvendig parkering (beboere, besøkende og ansatte) skal skje på egen grunn. For OT3 kan også parkeringsområde P13 benyttes.

**4.2.6 BARNEHAGE:** Område OB1 skal benyttes til barnehage med tilhørende anlegg, boder og lekeområder. Byggehøyder for barnehage er 1 ½ etasje, og for boder/ uthus 1 etasje. Grad av utnyttning BYA= 25%. Minimum opparbeidet uteoppholdsareal/ lekeområde 50%. Parkering for ansatte og for levering/ henting av barn skal løses på egen grunn.

**4.2.7 ADMINISTRASJON:** Område OA1 er rådhus, kulturhus, brannstasjon og administrasjonssenter for Rakkestad. Område OA2 er utvidelsesmulighet. Maks byggehøyde er 3 etasjer, og BYA= 100%. Eventuelt rådhusårn kan oppføres i inntil 5 etasjers høyde.

**4.2.8 NÆRINGSBEBYGGELSE:** For område N1 er det krav om utarbeidelse av detaljreguleringsplan før utbygging kan skje, og endring eller tiltak i området er ikke tillatt før slik plan er utarbeidet, godkjent og gjeldende.

Det er ikke tillatt å etablere kjøpesenter eller detaljvarehandel i området. Det tillates etablert handel med plasskrevende varegrupper og kontor- og servicevirksomhet. Ut over dette kan det nærmere fastlegges hva som kan etableres av virksomheter i forbindelse med utarbeidelse av detaljreguleringsplan.

Parkeringsdekning for egen virksomhet (ansatte, varelevering og kunder) skal opparbeides innenfor området i forhold til virksomheten. Maksimal byggehøyde er 4 etasjer, og grad av utnyttning BYA=90% - parkeringsarealer medregnet.

**4.2.9 INDUSTRI:** I område I1 er det tillatt med kornsilo med tilhørende anlegg. Regulert maksimal byggehøyde er som eksisterende. Grad av utnyttning er 90% - markparkering medregnet.

For område I2 stilles det krav om utarbeidelse av detaljreguleringsplan før utbygging kan skje, og endring eller tiltak i området er ikke tillatt før slik plan er utarbeidet, godkjent og gjeldende. Parkeringsdekning for egen virksomhet (ansatte, varelevering og kunder) skal opparbeides innenfor området i forhold til virksomheten. Maksimal byggehøyde er 4 etasjer, og grad av utnyttning BYA=90% - parkeringsarealer medregnet.

**4.2.10 BENSINSTASJON:** I områdene BS1-2 tillates oppført bensinstasjon med tilhørende anlegg og biloppstillingsplasser. Bensinstasjonsbygning tillates oppført med byggehøyde inntil 5,5m, og pumpeoverbygg skal ha minimum frihøyde 4,5m – maksimum byggehøyde 5,5m. Det skal være tilstrekkelig med uteareal for sikker manøvrering og adkomst.

**4.2.11 ENERGIANLEGG:** I område T1 tillates oppført trafostasjon. Under forutsetning av at tilkomst er sikret, kan skjermende beplantning etableres på området.

4.2.12 LEKEPLASSER: Områdene L1-2 skal opparbeides for lek og opphold. Vegetasjon og beplantning er tillatt og ønskelig. Områdene skal opparbeides med lekeapparater og hvilebenker, men oppføring av bygninger er ikke tillatt.

4.2.13 BOLIG/ FORRETNING: I områdene BF1-5 kan det oppføres bygninger for boligformål og/ eller forretningsformål (handel og næringsvirksomhet) i minimum 2 etasjer, og maksimum 2 ½ etasje (maksimal knevegg 1,5m – totalt maksimalt 7,5m til gesims). Det tillates ikke støyende eller forurensende virksomheter (utslipp) som kan virke sjenerende for omkringliggende boligbebyggelse. Eventuelle garasjer, uthus og boder kan oppføres i maksimalt 1 etasje. I områdene BF 1 og BF4 er maksimal grad av utnyttning BYA=75% - egedekning parkering medregnet. I område BF3 er maksimal grad av utnyttning BYA=60% - egedekning parkering medregnet. I område BF2 og BF5 er maksimal grad av utnyttning BYA=45% - egedekning parkering medregnet. Parkeringsdekning for boliger og virksomhet (beboere, ansatte, varelevering og kunder) skal opparbeides innenfor området i forhold til antall boliger og virksomhetenes art.

4.2.14 BOLIG/ KONTOR: I områdene BK1-2 kan det oppføres bygninger for boligformål og/ eller kontorformål i inntil 2 ½ etasje (maksimal knevegg 1,5m – totalt maksimalt 7,5m til gesims). Eventuelle garasjer, uthus og boder kan oppføres i maksimalt 1 etasje. Maksimal grad av utnyttning BYA=45% - egedekning parkering medregnet. Parkeringsdekning for boliger og kontorvirksomhet (beboere, ansatte og kunder) skal opparbeides innenfor området i forhold til antall boliger og virksomhetenes art.

4.2.15 NÆRING/ TJENESTEYTING: I områdene NT1-2 (Bankgården) er det tillatt med offentlig og privat kontorvirksomhet og næringsvirksomhet. Grad av utnyttning er BYA=100%, og bygningene er regulert med eksisterende byggehøyder. Parkeringsområdene P1 og P19 benyttes som parkering for områdene.

4.2.16 SENTRUMSBEBYGGELSE/ PARKERING: Områdene SP1a og b er blandet formål for sentrumsbebyggelse og parkeringsanlegg. For bebyggelsens utforming og plassering gjelder § 4.2.4 (Sentrumsformål). Minimum 30% av samlet areal for SP1a og b skal benyttes til parkeringsformål og skal fungere som del av sentrums samlede parkeringstilbud. Dette skal løses om parkeringsplan eller parkeringskjellere sett i sammenheng med utbygging av sentrumsformålsbebyggelse (krav om samtidig utbygging). I forbindelse med byggemelding kreves detaljert situasjonsplan som viser parkering og bebyggelse, forstøtningsmurer og arrondering, adkomst/ avkjørsler med redegjørelse for tilstrekkelig manøvreringsareal for planlagt bruk og formål. Grad av utnyttning er BYA=100% - parkering medregnet.

4.2.17 BYGGEGRENSE MOT JERNBANELINJE: I område BS1 (bensinstasjon) er byggegrense mot jernbanelinje 15m fra midt spor. I områdene FS2 og er byggegrense mot jernbanelinje 20m fra midt spor. I områdene FS49-58 er byggegrense for bolighus mot jernbanelinje 20m fra midt spor – med unntak av mindre avvik som vist på plankartet. For garasjer/boder i områdene FS49-58 er byggegrense 15m.

### **4.3 Grenseverdier og miljøkrav (PBL § 12-7.3)**

4.3.1 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging – T-1442/2012, eller til en hver tid gjeldende retningslinje – skal brukes som retningslinje innenfor planområdet.

#### **4.4 Funksjons- og kvalitetskrav til bygninger, anlegg og utearealer (PBL § 12-7.4)**

4.4.1 UNIVERSELL UTFORMING: Krav om universell utforming skal ivaretas i henhold til plan- og bygningsloven med tilhørende forskrifter. Det skal sikres god tilgjengelighet for alle befolkningsgrupper, herunder bevegelseshemmede.

#### **4.5 Bestemmelse for å sikre verneverdier/ kulturminner (PBL § 12-7.6)**

4.5.1 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 fylkeskonservatoren varsles, jf lov om kulturminner av 9. juli 1978 nr.50 (Kulturminneloven) § 8.

4.5.2 VEREVERDIG BEBYGGELSE: Bygninger med skravur H570, merket BV1-14 er verneverdig bebyggelse, og tillates ikke revet. Bygningene BV1-8 har høyeste grad av verneverdi, og det er ikke tillatt med inngrep eller endringer som forringer historisk autentisitet. Bygningene BV9-14 har nest høyeste vernegrad, og tiltak og bygningsendringer som tilbakefører autentisitet og arkitektonisk verdi er tillatt og ønskelig. Alle inngrep eller tiltak på bygningene BV1-14 skal gjøres i samråd med fagkyndige og fylkeskonservatoren, og deretter godkjennes av kommunen. Bygninger med lavest vernegrad (BV15-19) tillates i utgangspunktet ikke revet, men kan etter særskilt begrunnelse – og under vilkår av at rammetillatelse for ny bygning på tomten er gitt – tillates revet. Saken skal på forhånd være forelagt fylkeskonservatoren.

Ved reparasjon og vedlikehold av verneverdige bygninger skal de opprinnelige materialer og konstruksjoner i størst mulig grad beholdes. Hovedkravet ved endringstiltak er at bygningen skal beholde eller øke sin vernegrad.

4.5.3 VERNEVERDIGE ENKELTTRE: Enkeltstående trær merket TV1-30 vist med stiplet sirkelsymbol som "Tre som skal bevares" tillates ikke fjernet – med mindre det foreligger særlige grunner (akutt fare eller dødt tre). Disse trærne skal beholdes og skjøttes, og det tillates ikke omfattende inngrep i nærheten som kan føre til skade på rotsystem, stamme eller krone.

4.5.4 HENSYN GRØNNSTRUKTUR: I grønnstruktursoner med skravur H540, merket H540 B1-4 og H540 T1-10 skal det tas særlige hensyn for å bevare eksisterende trær og vegetasjon. I disse sonene kan det også etableres supplerende vegetasjon – under forutsetning av at dette ikke medfører sikthinder for ferdsel på fortau og i gater.

#### **4.6 Trafikkregulerende tiltak og parkeringsbestemmelser (PBL § 12-7.7)**

4.6.1 PARKERING: Parkeringsområdene P1-19 er offentlige parkeringsområder. Etter særskilt begrunnelse og søknad kan det for deler av disse parkeringsområdene inngås nærmere avtale med kommunen om leide og skiltede/ reserverte plasser. Dette gjelder ikke for P2, P3 og P4, som til enhver tid fritt skal kunne benyttes av tilreisende/ besøkende. Parkeringsområde P6 skal benyttes til arbeidsreiseparkering/ langtidsparkering. P5 skal benyttes av ansatte på rådhuset/ brannstasjonen. P8 og P9 er korttidsparkering for stasjonsområdet. P10 er pendlerparkering for kollektivreisende. P12, 14, 15 og 16 er sentrumsparkering, og P13, 17, 18 og 19 benyttes som angitt i øvrige reguleringsbestemmelser så langt det er behov for dette. P11 er delvis sentrumsparkering og kan delvis benyttes av område S11 til parkeringsdekning. Minimum 5% av nye parkeringsplasser skal være tilrettelagt med EL-billading. Dette gjelder også for tiltak som berører eksisterende parkeringsområder, eller ved endringer av parkeringsområder.

#### 4.6.2 PARKERINGSDEKNING:

**Detaljvarehandel:** Kundeparkering minimum 1 plass pr. 100 m<sup>2</sup> bruksareal, og maksimum 1 plass pr. 50 m<sup>2</sup> bruksareal på egen grunn, samt minimum 1 plass, maksimum 3 plasser for ansatte pr. handelsenhet. Det skal videre avsettes nødvendig lasteareal for vare- og lastebiler.

**Kontor, administrasjon:** Minimum 1 plass pr. 150 m<sup>2</sup> kontorareal, og maksimum 1 plass pr. 100 m<sup>2</sup> kontorareal.

**Service, tjenester:** Minimum 1 plass pr. 100 m<sup>2</sup> bruksareal, og 2 plasser for ansatte pr. service-/ tjeneste-enhet. For øvrig tilpasses egendekning etter forventet tilstrømning i hvert tilfelle.

#### **Boliger:**

**FRITTLIGGENDE SMÅHUSBEBYGGELSE (FS1-94):** 2 plasser på egen grunn (kan løses som garasje og/eller markparkering).

**KONSENTRERT SMÅHUSBEBYGGELSE (KS1-14) og SENTRUMSBOLIGER (S1-26)** og der boligformål inngår i blandet formål. Minimum:

- 4-5 roms leilighet: 1,25 plass pr. leilighet
- 3 roms leilighet: 1 plass pr. leilighet
- 2 roms leilighet: 0,75 plass pr. leilighet
- 1 roms hybler og omsorgsboliger: 0,3 plass pr. leilighet/ hybel
- I tillegg skal det være 0,25 gjesteparkering pr boenhet

Minimum 5% av parkeringsplasser for alle formål skal være tilrettelagt for handicappede (HC-parkering).

Parkering skal i størst mulig grad løses i bygning (garasjer, parkeringskjeller, parkeringsplan, integrert som del av bebyggelsen) – og i minst mulig grad som åpen markparkering.

For fellesprosjekter/ samarbeid mellom flere bedrifter/ næringsdrivende større boligprosjekter kan kravene reduseres med 25% ved dokumentert sambruk/ fungerende fellesløsninger – under forutsetning av at dette ikke er åpen markparkering.

For omfattende tilbygg/ påbygg til eksisterende bygningsmasse, slik at tiltaket samlet sett blir å regne som hovedombygging, regnes gammelt og nytt areal sammen i arealberegningen for fastsettelse av parkeringskravene. Kravene gjøres også gjeldende ved bruksendring.

4.6.3 VEG: Områdene er offentlige trafikkområder for biltrafikk. Fotgjengerfelt skal opparbeides som vist på plankartet.

4.6.4 FELLES KJØREVEG: Områder merket KF1-12 er felles adkomstveger for flere eiendommer/ brukere: KF1 er felles for FS2-4. KF2 er felles for rådhus, kulturhus og brannstasjon. KF3 er felles for SP2, S10 og P12. KF4 er felles for BK1, P13 og OT3. KF5 er felles for KS14, FS13 og FS15. KF6 er felles for BK2, FS21 og FS28. KF7 er felles for FS22-26. KF8 er felles for virksomhetene i I1 og I2. KF9 er felles for KS12 og FS80-82 og FS86. KF10 er felles for FS84, FS85 og FS87. KF11 er felles for BF2, BF3, BF5 og FS60-61.

4.6.5 FORTAU: Områdene er offentlige trafikkområder for fotgjengere. Det tillates ikke oppsatt verken midlertidige eller varige ferdselshindre på disse områdene.

4.6.6 TORG: Områdene T1-3 skal opparbeides med fast dekke som torg/ byrom for rekreasjon og opphold. Områdene skal gis en tiltalende utforming med hvilebenker og urban møblering for øvrig.

På torg T1 er det tillatt med kjøreadkomst via ST1 eller P7 for handicappede, til anviste og oppmerkede HC-parkeringsplasser. Torgområdet T1 må utformes på en generell måte slik at manøvrering for disse ikke blir vanskeligjort.

T2a og b er rådhusplassen, som er tenkt endelig opparbeidet i forbindelse med fremtidig utvidelsesmulighet OA2. Rådhusplassen skal gis en urban utforming og utførelse – i tråd med funksjon som rådhusplass og inngang til kulturhus. Inntil bygningsutvidelse foretas, beholdes plassen som den er, med nødvendig vedlikehold.

T3 beholdes som torg slik det er utformet i dag, inntil realisering av nytt byggeprosjekt på område SP1. Omarbeiding og fremtidig utforming av T3 skal skje som en del av tiltaket i SP1, og skal byggemeldes samtidig som del av prosjektet. Ferdigstillelse av T1 og bygninger i SP1 skal skje samtidig.

4.6.7 GATETUN: Områdene G1-6 er avsatt som offentlige trafikkområder delt mellom gående, syklende og kjørende. Områdene skal gis en fysisk utforming som klart signaliserer at myke trafikkanter (gående og syklende) prioriteres fremfor kjørende. Tekniske detaljer og materialbruk skal være av høy kvalitet med bymessig/ urbant preg. Rabatter og grøntanlegg beplantes på en slik måte at siktforhold ivaretas (for eksempel høystammede allétrær).

I område G1 (Storgata nordre) er tungtrafikk ikke tillatt – kun personbiler, samt lastebiler for nødvendig varelevering. Varelevering skal her skje til tider fastsatt av kommunen. Sentral/ midtstilt kjørbanebredde er 5m som vist på plankartet med linjesymbol for regulert kjørefelt. I sidearealene (mellom kjørefelt og husvegg) tillates etablert parkeringslommer (2,5m målt fra kjørefelt) for kortvarig stopp, samt allétrær og bymøblering. På sidearealene i en sone målt inntil 3m fra husvegg kan det også foregå uteservering og utesalg for tilliggende forretninger/ serveringssteder i sommerhalvåret (1.mai - 15.september) – såfremt dette ikke utgjør ferdselshinder eller fare for svaksynte. Det forutsettes nærmere avtale mellom den næringsdrivende og kommunen om hvor disse arealene kan ligge, og lokale tilpasninger må påregnes.

I område G2 er all vanlig biltrafikk – herunder også for tungtrafikk og busser tillatt, men området skal opparbeides med annet dekke enn tilliggende veg for å få lav hastighet og høy aktsomhet. Det skal også opparbeides en tydelig markering av overgangen mot G1 – på en slik måte at trafikkanter forstår at G1 er stengt for tungtrafikk.

Område G3, G5 og G6 (i Johs. C Liensgate og Skoleveien) skal utformes slik at kjørehastighet dempes, som et tydelig signal om at myke trafikkanter har prioritet.

Område G4 (ved Bankgården) kan benyttes til korttidsparkering for handicappede, adkomst og manøvrering, samtidig som området utgjør en viktig ferdselstrasé for gående og syklende. Området skal gis en utforming som underbygger dette.

4.6.8 JERNBANE: Område J1 skal sikres med gjerde mot tilliggende områder.

4.6.9 STASJONS-/ TERMINALBYGG: Område JB1 er regulert med eksisterende byggehøyder og BYA=100%. I område JB2 kan det oppføres tilhørende bygning for formål som naturlig tilhører stasjonen/ kollektivterminalen. Det kan være hvilerom for sjåførere, offentlige toaletter, kiosk, sykkelstall/ -verksted eller lignende.

4.6.10 KOLLEKTIVTERMINAL: Området skal opparbeides som et jernbanetorg/ kollektivterminal, med drosjeholdeplasser, sittebenker og tilhørende anlegg. Området skal gis en estetisk høyverdig utforming, som står i forhold til stasjonsbygningen og området for øvrig. Sonen vist med linjesymbol regulert kjørefelt skal til enhver tid være fri for ferdslshinder og være åpen for uhindret og enkel gjennomkjøring.

4.6.11 KOLLEKTIVHOLDEPLASSER: Områdene KH1a-c er øyer for av- og påstigning for reisende med buss. Områdene KH2-3 er busslommer for av- og påstigning til tilliggende fortau.

4.6.12 SENTRUMSBEBYGGELSE/ TORG: For område ST1 skal det i 1.etasje være åpen adkomst til torg T1. Overliggende etasjer kan bebygges med sentrumsformål (jf § 4.2.4) – koblet til S2.

4.6.13 UTBYGGINGSREKKEFØLGE for G1: Opparbeidelse av gatetun i Storgatas nordre del som vist på plankartet kan ikke skje før utvidelser av Løvveien, Nygata og krysset Nygata x Møllergata er gjennomført som vist på plankartet, eller omkjøring for tungtrafikk via Lundskrysset og Johs C Liensgate er etablert.

#### **4.7 Retningslinje for særlige drifts- og skjøtselstiltak av grønnstrukturen (PBL §12-9)**

4.7.1 GRØNNSTRUKTUR: I områdene skal eksisterende trær og vegetasjon beholdes, og suppleres i nødvendig grad for å oppnå ønsket estetisk effekt, eller ønsket skjermende funksjon der dette er formålet. Dette må ikke gjøres på en slik måte at det kan føre til sikthinder for trafikken.

Det skal utarbeides egen drifts- og skjøtelsesplan for disse områdene avsatt til grønnstruktur, som nærmere fastlegger utforming og driftsansvar.

4.7.2 PARKER: Områdene skal opparbeides som høykvalitets bymessige/ urbane offentlige rekreasjons- og oppholdsarealer med høyt innslag av bytrær og vegetasjon. Velhaven skal også ha stort innslag av lekearealer og innretninger for barn – og slik sett være en kombinasjon av park og lekeområde. For de mindre parkarealene rundt stasjonsbygningen/ kollektivterminalen skal det lages en samlet plan for opparbeidelse – sett i sammenheng med opparbeidelsen av kollektivterminalen.

#### **4.8 Krav om detaljregulering (PBL § 12-7.11)**

4.8.1 For byggeprosjekter eller tiltak som avviker fra områdeplanens formål og dens bestemmelser kreves utarbeidet detaljregulering etter Plan- og bygningslovens § 12-3. Kommunen vil nærmere fastsette planområdets utstrekning i forhold til hvilke konsekvenser byggeprosjektet/ tiltaket har for området og omkringliggende infrastruktur.

4.8.2 For områder merket med skravur som omformingszone (H820 Gjennomføringssone) stilles det krav om utarbeidelse av detaljreguleringsplan før utbygging eller tiltak kan gjennomføres.

4.8.3 For områder merket med skravur (BA1 og 2 og del av mellomliggende jernbaneområde) som infrastrukturezone (H410) stilles det krav om utarbeidelse av detaljreguleringsplan før utbygging eller tiltak kan gjennomføres. Områdene BA1 og 2 er inntil videre avsatt med arealformål bebyggelse og anlegg av hensyn til fremtidig veiforbindelse (kulvert under jernbanelinjen) mellom Nygata og Industriveien som en forlengelse av Løvveien. Detaljreguleringen kan også skje samtidig med/ samordnes med regulering av N1 og I2 som del av reguleringen av omformingssoner.



# PLANBESKRIVELSE

til områdereguleringsplaner for

## SENTRUM og BERGENHUS

Rakkestad kommune



Rakkestad kommune

**3.juli 2013**





# Innhold

BAKGRUNN .....	5
KORT HISTORIKK .....	10
Stasjonsbyen .....	10
UTREDNINGSTEMA .....	15
Trafikk og parkering .....	16
Kollektivtrafikk.....	16
Ferdsmønster myke trafikkanter .....	16
Gater, torg og plasser .....	17
Grøntstruktur.....	17
Arkitektur og vern .....	17
Boliger i sentrum.....	17
Næringsvirksomhet.....	17
FOLKEHELSE OG LEVEKÅR.....	18
PLAN- OG UTREDNINGSGRUNNLAG .....	20
Overordnet trafikksituasjon.....	20
Storgata .....	24
Gang- og sykkelveier.....	26
Jernbanen.....	27
Trafikk og parkering i sentrum .....	28
Grøntstruktur.....	32
Gater, torg og plasser .....	35
Estetikk og bygningsvern.....	39
Boliger i Sentrum .....	40
Handel og næring .....	41
Kommunale tjenester.....	47
TRAFIKKUTREDNING SENTRUM .....	48
Trafikkmengder – dagens situasjon .....	48
Omkjøringsalternativ for tungtrafikk.....	50
Alternativ 1: Omkjøring via Møllergata - Jernbanegata .....	50
Alternativ 2: Omkjøring om Lundskrysset.....	54

Støyutredning for omdirigering av tungtrafikk.....	61
Alternativ 3: Forlengelse av Løvveien .....	65
Alternativ 4: Forlengelse av Industriveien sørover til rv.22 .....	69
Kostnadsestimater .....	70
Vurdering av alternativene.....	72
Rundkjøring i Bergenhuskrysset .....	73
Vurdering av forlengelse av Heggveien .....	76
PARKERING.....	82
KOLLEKTIVTRAFIKK.....	87
STORGATA .....	90
Behov for en ny og oppgradert løsning – trinn II .....	90
Visjonsskisser .....	92
Shared Space .....	94
GRØNNSTRUKTUR.....	100
Betydningen av grønne områder .....	101
Dagens grønnstruktur.....	102
Trær i sentrum .....	102
Busker.....	103
Stauder .....	104
Sommerblomster .....	104
Forhager .....	104
Dagens artsvalg i sentrum.....	105
Biologisk mangfold .....	106
Rakkestads ”markaområder” - store grøntområder.....	106
Nære, mindre skoger – inntil 1 km fra sentrum .....	107
Parker og gangavstand .....	108
Mellomstore parker .....	108
Små parker .....	109
Korridorer .....	109
Innfartsveger til sentrum.....	109
Villabebyggelse .....	109
Sikring og vern av verdifull grønnstruktur.....	110

ARKITEKTUR OG VERN .....	111
Estetikk, arkitektur og byggeskikk .....	111
Gamle foto .....	113
Kulturhistorisk hjemmevern .....	116
Verneverdivurdering .....	117
Kriterier .....	118
Bygninger med vernegrad 1 .....	119
Bygninger med vernegrad 2 .....	121
Bygninger med vernegrad 3 .....	122
Anbefalinger i Sentrumsplanen - boliger .....	123
UTVIKLINGSOMRÅDE .....	125
RULLERING .....	127
VEDLEGG .....	128

# BAKGRUNN

Planbeskrivelsen redegjør for grunnlaget for områdeplanenes utforming og innhold, sammen med flere øvrige rapporter (se liste over samtlige delrapporter – vedlegg bakerst).



Rakkestad kommune gjennomførte en "plansmie" i tidsrommet 31.januar – 4.februar 2011 – der målet var aktiv medvirkning fra lokalsamfunnet når det gjaldt visjoner og konkrete idéer for videre utvikling av Rakkestad sentrum. Kommunen har også fått utarbeidet en stedsanalyse i 2010, og har vedtatt samfunnsdel og arealdel til kommuneplanen (26.mai 2011). Kommunen har tidligere også vedtatt og gjennomført en miljøgateplan for sentrum.

Rakkestad kommune har vedtatt at områdeplanene for Sentrum og Bergenhus skal utformes på bakgrunn av dette, og deler av dette tidligere planmaterialet er også innarbeidet i denne planbeskrivelsen.

Formannskapet vedtok organiseringen av planarbeidene i møte 26.oktober 2011. Det er utarbeidet og behandlet felles planprogram som omhandler de to områdeplanene etter Plan- og bygningslovens § 12-2: Sentrum og Bergenhus. Arbeidene med områdeplanene for Sentrum og Bergenhus er samordnet. Planprogrammet for planarbeidene ble etter en høringsperiode vedtatt av formannskapet 21.11.2012, og i kommunestyret 06.12.2012.

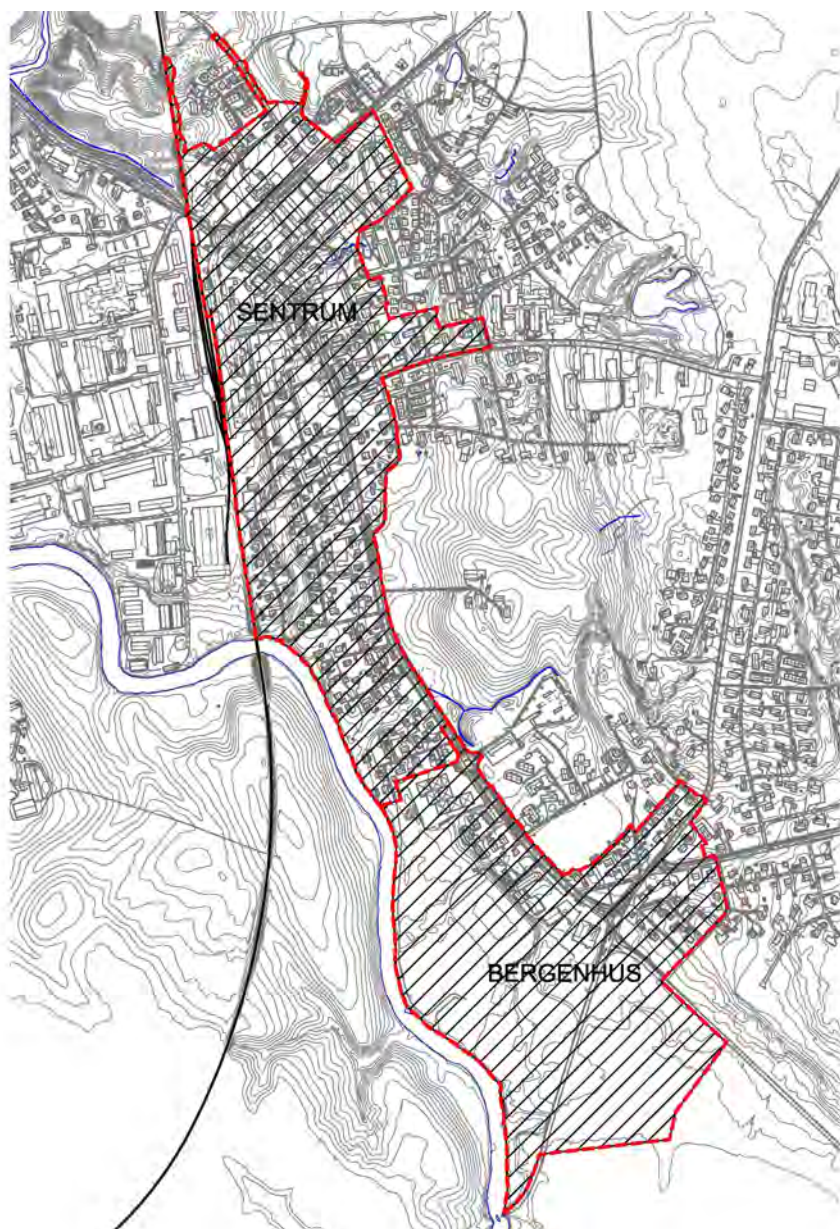
Planbeskrivelsen inneholder de konsekvensvurderinger og alternativsvurderinger som har vært nødvendig å gjennomføre i forhold til planprogrammet, og for å kunne utforme en gjennomarbeidet og forsvarlig plan for utviklingen av Rakkestad. Planbeskrivelsen utgjør også et referansemateriale for etterprøving av prosessen, og en evaluering av om forslag til tiltak har fått ønsket effekt.

Den 16.juni 2011 fattet kommunestyret følgende vedtak vedrørende premisser for sentrumsplanarbeidet:

*Rakkestad kommunestyre viderefører følgende anbefalinger og tiltak eksplisitt fra plansmia til reguleringsplanprosessen for Rakkestad Sentrum:*

- 1. Tilrettelegging for sentrumsnær fremfor spredt boligbygging – ved økt fortetting i og rundt sentrum med høy boligandel.*
- 2. Konsentrere større publikumsrettet næring og service i sentrum – på en slik måte at handelsmangfold og sosialt liv styrkes i Storgata. Dette gjelder også mulig flytting av virksomheter som nå er lokalisert utenfor sentrum.*
- 3. Storgata forbedres som miljøgate. Tungtrafikk dirigeres utenom sentrum og lokaltrafikk gis mulighet for omkjøring. Samtidig invitere besøkstrafikk til gjennomkjøring med best mulig parkeringstilbud.*

4. *Prioritere bruk av offentlige arealer – ved å gjøre dem attraktive for møter, opphold og lek. Fotgjengere og syklister får prioritet i trafikken – med sammenhengende fortau forbundet med gang- og sykkelveier og ny sti med park langs elven.*
5. *Videreutvikle Rakkestads opprinnelige småbykarakter – som en landsby der nye bygninger er innpasset med funksjonsblanding, dimensjoner og form på en tilpasset måte som skaper harmonisk helhet.*



*Planområdene*

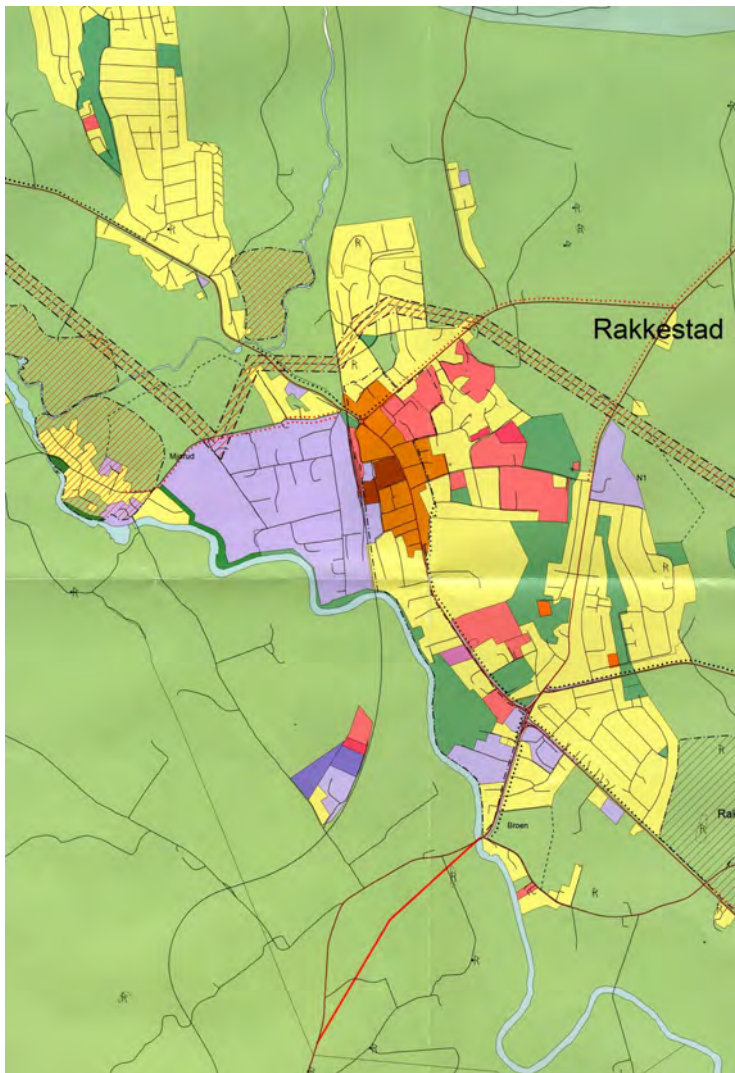
Dette har, sammen med vedtatt planprogram, vært overordnet "bestilling" fra kommunestyret, som er lagt til grunn for styringsgruppens, referansegruppens og arbeidsgruppens arbeider med områdeplanene.



**Kommuneplanen** (Samfunnsdel og Arealdel) for Rakkestad ble vedtatt av kommunestyret 25.mai 2011, og er å anse som førende for områdeplanarbeidene. Imidlertid er arealdelen en plan for hele kommunen, uten detaljert vurdering og bestemmelser for sentrumsområdene. Derfor er sentrumsområdet på arealdelskartet avsatt som egen hensynssone, med bestemmelse (§ 6.3) om at dette skal planlegges som områdeplaner (Sentrumsplanen + Bergenhusplanen).

Visjon for Rakkestad "MANGFOLD OG SAMHOLD" ble vedtatt av kommunestyret 13.november 2011, og er lagt inn i samfunnsdelen.

Rakkestad sentrum (med nærområder) som kommunesenter omfatter om lag 4.000 innbyggere – man regner her med en vekst i planperioden, til ca 4.500 innbyggere. Folketallet den 31.12.09 i kommunen var 7.517 innbyggere, hvorav 58 % bor i tettbygde strøk. Tilsvarende for Østfold og landet er henholdsvis 83 og 77 % - noe som illustrerer at det er et betydelig spredt bosettingsmønster i kommunen.



Det pekes også i samfunnsdelen på at det i Rakkestad sentrum er knapphet på arealer til næringsformål. Videre beskrives det kollektive transporttilbudet som svakt utbygget – både for arbeidsreisende og øvrige trafikkanter.

Utfyllende bestemmelser til arealdelen stiller kvalitetskrav (universell utforming, estetikk, buffersone), samt vurdering av samfunnssikkerhet og risiko – og sårbarhetsanalyser.

I § 1.1 stilles det krav om en utnyttelse for nye boliger på minst 4 boenheter pr daa i sentrum. Det stilles videre krav til fellesarealer, lek, uteopphold og støy.

Det heter videre at arbeidsintensiv virksomhet og detaljhandel lokaliseres i sentrum (§ 1.3), og at eksisterende sammenhengende grønnstruktur i sentrum skal bevares (§ 3).

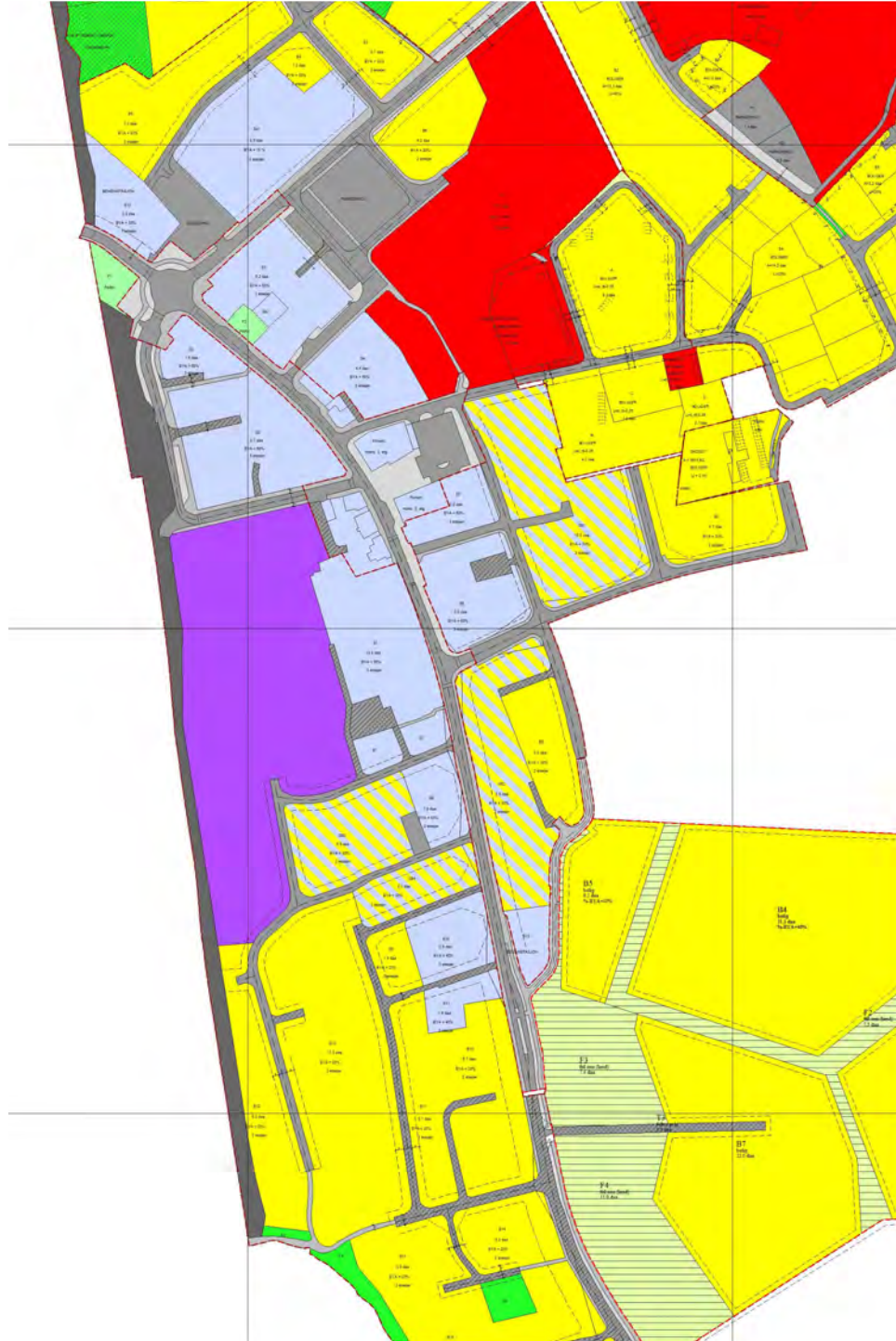
*Utsnitt fra kommuneplanens arealdel*

For planområdet i sentrum foreligger det allerede godkjente og gjeldende reguleringsplaner. Dette er:

Rakkestad Sentrum, 22.11.1994 (sist revidert 19.12.1995)

"Miljøgata" Storgata, 18.02.1993

Disse planene er også med som grunnlag for ny sentrumsplan.



*Gjeldende reguleringsstatus Sentrum*



For planområdet Bergenhus foreligger det allerede godkjente og gjeldende reguleringsplaner. Dette er:

Del av Bergenhusområdet mellom riksvei 22 og riksvei 111 (vedtatt 02.04.1987)

Kleven og Elveli (vedtatt 31.01.1991).

Bergehusområdet (vedtatt 10.11.2005)

Disse planene er også med som grunnlag for ny områdeplan.



*Bergehusområdet (vedtatt 10.11.2005)*



*Del av Bergenhusområdet mellom riksvei 22 og riksvei 111 (vedtatt 02.04.1987)*

*og  
Kleven og Elveli (vedtatt 31.01.1991).*



## KORT HISTORIKK

*(Hentet fra Stedanalysen 2010)*

Marine avsetninger har gitt gode landbruksforhold i Rakkestad og har allerede fra steinalderen av vært et grunnlag for bosetninger i området. Rakkestad er en av Norges største jordbrukskommuner. Noen av de beste forholdene finner vi Nordvest i området der tettstedet Rakkestad i dag ligger. Her lå også møtepunktet mellom hovedferdselveiene fra Trondheim og Oslo mot Fredrikstad, i Bergenhus, og det er her de viktigste gårdene i området har ligget siden forhistorisk tid.



Utviklingen av sentrumsområdet satte fart for alvor mot slutten av 1800-tallet etter åpningen av Smaalensbanens Østre Linje og Rakkestad jernbanestasjon (Åpnet i 1882). Stasjonsbyen vokste raskt på tomter fradelt fra gårdene Fladstad, Gudim og Mjørud (gnr. 7, 8 og 9), med meieri, sagbruk, sparebank, landhandlere og etter hvert flere spesialforretninger for sykler, landbruks-

maskiner, håndverksarbeid o.l. Fra 1920 til 1930 steg antallet bygninger i Stasjonsbyen fra 87 til 455. En stor andel av bygningene i Rakkestad er fra denne tiden og er oppført i tidens rådende arkitektoniske stil, Jugend. Blandt disse kan nevnes Bankbygningen, Midtstuen, Liensgården og Sentrumsgården. Etter 2. verdenskrig har befolkningen i tettstedet vært jevnt økende, mens de spredtbygde områdene i Rakkestad har hatt en jevn nedgang.

Økt privatbilisme har åpnet for nye handelsformer hvor bilen står i fokus. Dette har medført at butikker bedre tilpasset bilister har etablert seg sør i sentrum ved Bergenhus og langs riksveg 22/111. Dette truer i dag Rakkestads historiske handelssentrum ved jernbanestasjonen.

Rundt årtusenskiftet har flere av de store tradisjonelle industribedriftene i sentrumsområdet blitt nedlagt (teglverket, høvleriet/saga) eller gjennomgått omstruktureringer (Diplom-Is, siloen). Stasjonen ble stengt i 1997 og passasjertrafikken til og fra Rakkestad har gått kraftig ned. En stor del av Rakkestads innbyggere pendler nå til jobber utenfor kommunen. Sentrumsområdet har fortsatt en svak befolkningsvekst. Denne består i hovedsak av eldre og til dels også av nyetablerte familier.

### **Stasjonsbyen**

Beslutningen om å bygge Smaalensbanen ble fattet av Stortinget i 1874, og Vestre linje skulle bygges først. Stasjonen ble bygget i 1881, og banen åpnet i 1882.



Lokalt ble det dannet "Interesseselskab" for utvikling av tomter og næringsbebyggelse rundt jernbanen. Rakkestad Handelsbolag oppførte også næringsbygg. Teglverk ble opprettet, og høykonjunkturen og sentrumsutviklingen fortsatte fremover mot århundreskiftet. Utviklingen av Stasjonsbyen fortsatte også videre første halvdel av 1900-tallet, blant annet steg antall bygninger fra 87 til 455 i perioden 1920-30.

Etter 2.verdenskrig var befolkningen i sentrum jevnt stigende, men stagnasjonen kom på 1980/-90-tallet – blant annet markert ved nedleggelse av stasjonen i 1997. Mange av de store tradisjonelle industribedriftene var ved årtusensskiftet lagt ned.



På folkemunne het sentrum tidligere "Stasjon" – noe som illustrerer den sentrale stilling jernbane-etableringen hadde for utviklingen av Rakkestad. Det unike for Rakkestad – som er en av Norges største jordbrukskommuner - er utviklingen av et svært utbant og omfattende sentrum, med mangfold og alle tilbud. Faktisk ganske moderne og langt fremme for sin tid. Også veitrafikkmessig lå og ligger Rakkestad sentralt, der alle de viktige riks- og fylkesveier møtes (på Bergenhus).



Dette gjenspeiles i bygningsmassen, med en rekke store bygråder – som vitner om den økonomiske velstand og næringsutvikling. Det er bevart sentrumsgårder fra de ulike periodene, som gir et spenn i visuelt inntrykk og historisk lesbarhet.

Det er dermed et sentralt poeng for planarbeidene – også i et historisk perspektiv og i forhold til stedets egenart og sjel - å reetablere Storgata til fordums storhet og betydning, og ikke minst få tilbake Stasjonsområdet som et sentralt byrom.





Gamle bilder fra det urbane Rakkestad – bilen har gjort sitt inntog.

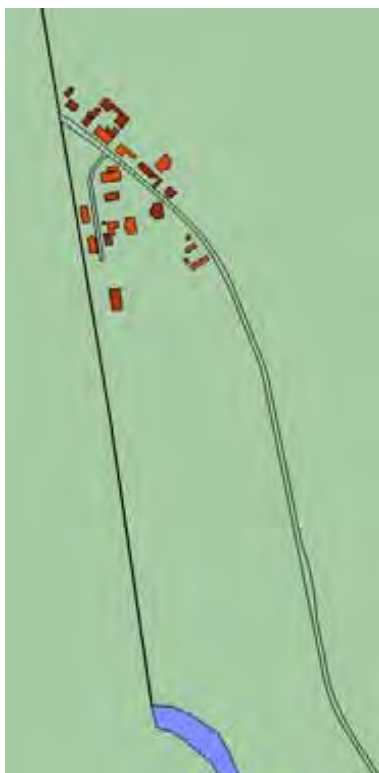


Østfold Meieri – senere Diplom-Is

Illustrasjonene viser stedsutviklingen i 10-års-perioder fra 1876 til 1925.



1876 – 1885



1886 – 1895



1896 - 1905



1906 – 1915



1916 – 1925



Etter 1925



Morfologisk kart som viser dagens situasjon med bygninger, vann og jernbanen. Her fremkommer tydelig hvordan bygningsvolumer er fordelt i forhold til størrelse og funksjon i strøk/ områder – definert av jernbanen, elva og hovedveier. Storgatas slyngede form (omvendt slakk S) er stedstypisk for en by (tettsted) som har en lineær og selvvekst dannelse langs en hovedvei og et viktig kryss/ knutepunkt. Det er ingen tydelig kvartalsstruktur slik vi finner i planlagte/ anlagte byer med et tydelig rutemønster (kvadratur). For en god stedsutvikling er det grunnleggende og helt avgjørende at man kjenner og forholder seg til stedets tilblivelse og utvikling. Det blir sjelden vellykket dersom man gjør inngrep, plasserer nye veier, plasser eller bygninger på tvers av dette.

Nyere tids uheldige eksempler på dette kan være etableringen av Stortorget, og senest plassering og utforming av "Bunnpris-bygget". Mer vellykket kan for eksempel være "Enkeslottet" på hjørnet mellom Storgata og Skoleveien.

I sentrumsplanen er det derfor lagt stor vekt på stedets egenart når det gjelder å foreslå innpassing av ny bebyggelse og funksjonslokalisering. Forholdet til Storgata (både funksjonelt og estetisk) og Stasjonen er førende/ "altoverskyggende"



## UTREDNINGSTEMA



Rakkestad kommune har et sterkt fokus på sentrumsutvikling, og ser arbeidene med områdeplaner for Sentrum og Bergenhus som sentrale for å oppnå forutsigbarhet for kommunen som forvaltningsorgan, innbyggerne, eiendomsutviklere og offentlige myndigheter. Områdeplanene skal være et verktøy for å oppnå et funksjonelt og vakkert sentrumsområde, der mennesker trives, og der det er attraktivt å drive handel og næring.

Stedsanalysen fra 2010 og aktuelle idéer fra plansmia er benyttet som grunnlag/ bakgrunn for planarbeidene så langt disse har passet inn.

Det er lagt opp til høy utnyttelse av sentrumsområdene, i samsvar med nasjonale føringer for god areal- og transportplanlegging, etter ønske fra fylkesmyndighetene og i tråd med kommunestyrets vedtak.

Det er lagt vekt på den historiske forankringen i Rakkestads utvikling, med fokus på "Stasjonsbyen", ved jernbanens etablering og det vegmessige knutepunkt som grunnlag for Rakkestads vekst og utvikling.

Det har vært et mål å tilrettelegge for og stimulere til økt handel og utvikling i sentrumsområdet, og videre står bokvaliteter i sentrum sentralt, både i forhold til estetikk, bygningsvern og universell utforming, samt grønnstruktur og godt utemiljø. Det er vurdert og foreslått et forbedret kjøremønster for hovedvegsystemet i Sentrum og Bergenhus – for flere tidshorisonter. Konkrete mål har vært å forbedre trafiksikkerheten for myke trafikkanter i og rundt Bergenhuskrysset, samt begrense tungtrafikken i Storgata. Fremkommelighet og parkering for videre utvikling av næring og handel i sentrum er ivarettatt.

Detaljhandel søkes i størst mulig grad etablert i tilknytning til Rakkestad sentrum, i området fra jernbaneovergangen til Skolegata/ Ringgata.

### **Forholdet mellom planområdene og funksjons-/ rollefordeling**

Vilkårene for handel og næringsutvikling i Sentrum skal styrkes, og kommunen vil fortsette dette arbeidet i tiden fremover, med områdeplanene som styringsverktøy. Det er ikke tilrettelagt for ytterligere handelsutvikling i Bergenhusområdet som kan gå på bekostning av ønsket utvikling i Sentrum. Reguleringsbestemmelsene er spesielt innrettet og samordnet for å ivareta dette.

Ved Bergenhusområdet ligger barneskole, barnehager og idrettsanlegg, slik at skoleveg og trafiksikkerhet har vært et sentralt tema som er lagt til grunn for utforming og løsninger.

Bergenhus et trafikkalt knutepunkt i regional sammenheng. Samarbeid med fylkesmyndighetene/ fagmyndighet har vært sentralt for å finne en god, robust og langsiktig løsning. Oversiktighet, estetikk, arealforbruk og hensyn til eksisterende bebyggelse, fremkommelighet, trafiksikkerhet, samt lav hastighet og god løsning for myke trafikkanter og kollektivtrafikken er viktige vurderingskriterier.

For kommunen er det viktig med en løsning som gjør det enkelt og naturlig å komme inn til Sentrum.

I forhold til Sentrum er det foreslått løsninger som begrenser tungtrafikk i Storgata, for å oppnå et trivelig og levende sentrum, med godt utemiljø. Det er et overordnet mål at Sentrums rolle som handels- nærings-, bolig-, service- og kulturelt sentrum i kommunen skal styrkes.

### **Trafikk og parkering**

Fra planprogrammet: *Trafikkmengder (i den grad data foreligger), viktige forbindelser og parkeringsarealer registreres og kartfestes. Behov for supplerende tellinger og trafikkutredninger vurderes og gjennomføres i samarbeid med fylkes- og vegmyndighetene. Det skal foretas en særskilt konsekvensvurdering av eventuell forlengelse av Heggveien over Velhaven til Rådhusveien. Det skal vurderes alternative ruter til Storgata for tungtrafikken (hindre/ begrense tungtrafikk i Storgata). Dette skal gjøres for kort, mellomlang og lang tidshorisont. Det tas sikte på at langsiktig løsning for tungtrafikk nedfelles i neste rullering av arealdelen.*

Konsulentfirmaet Cowi har arbeidet med en særskilt vurdering av Bergenhuskrysset, samt alternative løsninger for å stenge tungtrafikken i Storgata (Møllergata, ny tverrforbindelse under jernbanen til Industriveien, samt trasé mellom kornsiloen og jernbanen). Det foreligger ingen rapport/ utredning på dette arbeidet.

Videre er det også utarbeidet en støyanalyse i forbindelse med vurderingen av å flytte tungtrafikken fra Storgata til omkjøring via Lundskrysset og Johs C Liensgate. Det er også foretatt en registrering av eksisterende parkeringsplasser i sentrum, sammenholdt med forslagene i ny sentrumsplan – se eget kapittel.

### **Kollektivtrafikk**

Fra planprogrammet:

*Det er et sentralt punkt å etablere et sterkt kollektivknutepunkt rundt jernbanestasjonen i Sentrum – med målsetting om å utvikle dette både som lokalt og regionalt kollektivknutepunkt. Dette gjøres i et samarbeid mellom kommunen, Jernbaneverket, NSB, ROM Eiendom, Østfold kollektivtrafikk og Statens vegvesen. I fylkesplanens retningslinjer om kollektivtilbud i områdesenter heter det: Kollektivtilbud til bysenter minst 30 minutters frekvens. I løpet av planperioden frem mot år 2050 bør frekvensen økes til 15 minutter. Skal man klare å oppfylle fylkesplanens mål og retningslinjer, med slik kollektivfrekvens til de nærmeste byene (Halden, Sarpsborg, Askim og Mysen), er det nødvendig å satse på en kombinasjon av buss og bane. For Stasjonsbyen Rakkestad ligger alt til rette for en slik løsning.*

### **Ferdselsmønster myke trafikkanter**

Det vises til egen delrapport fra barne- og ungdomsskolenes medvirkningsopplegg. Oppholdsarealer og mye benyttede ferdselslinjer for øvrig er registrert og kartfestet. Delrapporten er lagt til grunn for utformingen av både Bergenhusplanen og Sentrumsplanen.

## ***Gater, torg og plasser***

Rakkestad kommune har søkt om deltagelse i nasjonalt program for "Våre gater og plasser" (se vedlegg). Fokus vil her være på Storgata og Stasjonsområdet. Dersom kommunen kommer med i programmet kan dette tilføre sentrumsutviklingen ytterligere faglige ressurser, samt større muligheter for detaljvurdering av disse områdene. Dette vil kunne danne grunnlaget for/ inngå i prosjekterings- og gjennomføringsfasen etter vedtatt sentrumsplan.

## ***Grøntstruktur***

Fra planprogrammet: *Eksisterende grøntstruktur og verdifulle trær er registrert, og biologisk mangfold vurdert. Det er på bakgrunn av dette utarbeidet forslag til supplerende grøntstruktur.*

Landskapsarkitekt Nils Skaarer har utarbeidet egen delrapport der eksisterende trær, busker og hekker er registrert. Her er det også foreslått vern av enkelte trær, samt forslag til ny grøntstruktur. Dette er innarbeidet i områdeplanene så langt dette passer.

## ***Arkitektur og vern***

Fra planprogrammet: *Viktige historiske og markante bygninger, plasser og ferdselsårer registreres og kartfestes. Innstilling til planmessig vern, som nedfelles i sentrumsplanen.*

Sivilarkitekt Svein Jakobsen har utarbeidet egen analyserapport for vern og estetikk ("Kulturhistorisk hjemmevern"). Delutredningen er en faglig vurdering som skal øke forståelsen for, og bevisstheten i forhold til, kulturhistoriske verdier knyttet til bygninger og bygningsmiljøer.

De estetiske føringene i utredningen skal opplyse og rette oppmerksomheten mot kvaliteter i området, som bør ha betydning for vurdering av tiltak og fortetningsønsker. Dokumentet gir føringer for hvor restriktive og varsomme kommunen bør være ved ombygginger, rehabilitering og fortetting.

Verneverdivurderingen er forutsetningen og grunnlaget for fortettingsstrategier og estetiske føringer/retningslinjer.

Anbefalinger fra rapporten er innarbeidet som reguleringsbestemmelser, og ellers lagt til grunn for utforming av plankartet (verbeverdige bygninger er markert og gitt egne tilhørende vernebestemmelser).

## ***Boliger i sentrum***

Fra planprogrammet: *Ledige arealer, bygninger og eiendommer ute av bruk, samt transformasjonsområder registreres og kartfestes. På bakgrunn av registreringene er det foretatt en helhetlig vurdering i forhold til formål og fremtidig utnyttelse i tråd med sentrumsplanens overordnede mål og føringer.*

## ***Næringsvirksomhet***

Fra planprogrammet om handelsutvikling:

*Det er et mål å styrke Sentrum som detaljhandelsområde, som det er naturlig å søke til for alle kommunens innbyggere, og i tillegg for kommunens omland, ved å satse på et spennende og variert tilbud og utvalg. Imidlertid vil Rakkestad med dette ikke bli en*



*konkurrent til verken Askim, Mysen, Sarpsborg eller Halden, når det gjelder kjøpesenteretablering/ eksisterende kjøpesentra, men et supplement som vil være med på å begrense transportarbeidet.*

*Dette betyr at kommunens mål ikke er i samsvar med Fylkesplanens klassifisering av Rakkestad som "områdesenter". Målet for sentrumsutviklingen i Rakkestad er at det ikke skal være nødvendig å reise til verken Mysen eller Askim, (eller Sarpsborg eller Halden) for å handle. Dette er i tråd med kjøpesenterbestemmelsens formålsparagraf (og RPR for samordnet areal- og transportplanlegging). Dette har også en historisk forankring, ved at Rakkestad har hatt en næringsutvikling som – på grunn av sin strategiske beliggenhet og jernbaneforbindelse – ligger over det som befolkningsgrunnlaget kunne tilsi. Implisitt i dette ligger også at kommunen satser på og tilrettelegger for en vekst også når det gjelder boligutvikling.*

*Det vises til Fylkesutvalgets vedtak av 15.mars 2012 av midlertidig retningslinje i Fylkesplanen, og det legges til grunn at dette tema tas nærmere opp til vurdering ved neste rullering av fylkesplanen. I så måte kan planarbeidene i Rakkestad på en måte anses som "innspill" til neste rullering.*

*En transformasjon av tidligere industrivirksomhet/ -arealer, samt fortetting i Sentrum er grep som legges til grunn.*

*Videre anses også utvikling av kollektivtilbudet til Rakkestad sentrum som viktig for utviklingen av næring, handel og service, også for flere sentrumsboliger.*

*Kommunen anser at handelsutviklingen står i direkte relasjon til den generelle utvikling i Sentrum, og ikke noe som kan ses løsrevet fra dette.*

*Planprogrammet om utviklingsarealer: Ledige arealer, bygninger og eiendommer ute av bruk samt transformasjonsområder registreres og kartfestes.*

## **FOLKEHELSE OG LEVEKÅR**

"God livskvalitet for alle som bor i Østfold" er et hovedmål i fylkesplan "Østfold mot 2050".

### **Barn og unge/voksne:**

Rakkestad har i kommuneplanens samfunnsdel har følgende delmål:

Forbedre barn og unges arbeidsvilkår på kommunale og andre offentlige arenaer - slik at forbedring av barn og unges levekår blir oppnådd.

### **Folkehelse**

Folkehelsearbeid er den samlede innsatsen som gjøres for å påvirke de faktorer som fremmer og vedlikeholder befolkningens helse.

Målet er å utjevne helseforskjeller mellom ulike sosiale lag, og flere leveår med god helse.

Det er fornuftig å skille mellom faktorer som fremmer helse og trivsel - positive miljøfaktorer og faktorer som øker risikoen for sykdommer og skader – negative miljøfaktorer.

Levekår omfatter økonomi, sosialt nettverk, sysselsetting og arbeidsforhold, boforhold, fritid og utdanning.

## **Sentrumsutvikling**

For Rakkestad vil god sentrumsstruktur og utvikling fremme trivsel og helse- og gi mulighet for bedre levekår. Gode offentlige rom er viktige sosiale arenaer som tiltrekker mennesker. Universell utforming og tilgjengelighet for alle er et krav, og det sikrer mangfold og samhold.

Estetisk utforming er en viktig positiv miljøfaktor, godt tilrettelagte grøntarealer, arenaer for hygge og allsidig bruk /aktivitet. Økt mulighet for deltakelse er et behov. Arenaene skal være lett tilgjengelige for alle i Rakkestad.

Negative miljøfaktorer er lite tilgjengelige utearealer for aktivitet, lite sammenhengende grønnstruktur, støy, trafikk og parkeringsplasser.

## **Gode byrom**

Gode sosiale rom i Rakkestad er Velhaven. Hensynet til barn og unges oppvekstvilkår er avgjørende. Den blir brukt av mange barnefamilier kvelder og helger, barnehager, men også andre brukergrupper.

Tilbakemelding fra tjenestene i Rakkestad er at det bør prioriteres å tilrettelegge for plasser og rom for mangfoldig aktivitet.

## **Sosial trygghet**

God uteroms- og gatebelysning er viktig for både trivsel og trygghet. Hyggelige uterom er trygge uterom. Liv i sentrum gir sosial kontroll, og et vakkert og bestandig utemiljø gjør at befolkningen blir mer opptatt av å ta vare områder, vegetasjon, byrom og bymøbler. Det er forutsatt en fysisk oppfølging av sentrumsplanen, med fokus på de mest sentrale gater, plasser, parker og torg.

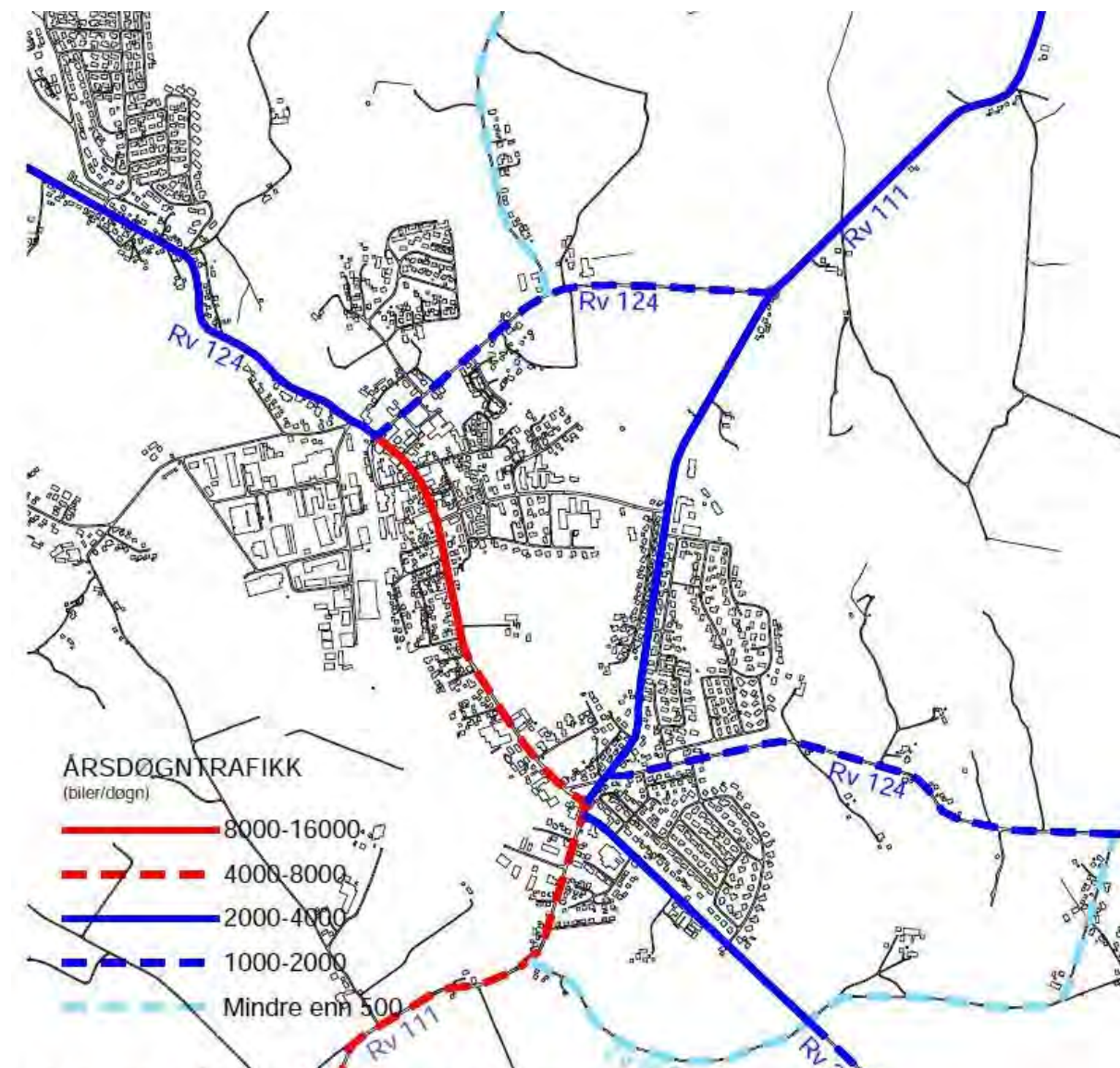


*Sentrale områder for utvikling i Rakkestad*

# PLAN- OG UTREDNINGSGRUNNLAG

**Overordnet trafikksituasjon** (hentet fra Stedsanalysen 2010)

Rakkestad ligger i krysningpunktet mellom flere større trafikkarer. Riksvei 22 fra Halden til Mysen (fylkesveg fra Rakkestad til Halden), fylkesveg 124 fra Aremark til Askim og riksvei 111 som går sørover til Sarpsborg og Fredrikstad.

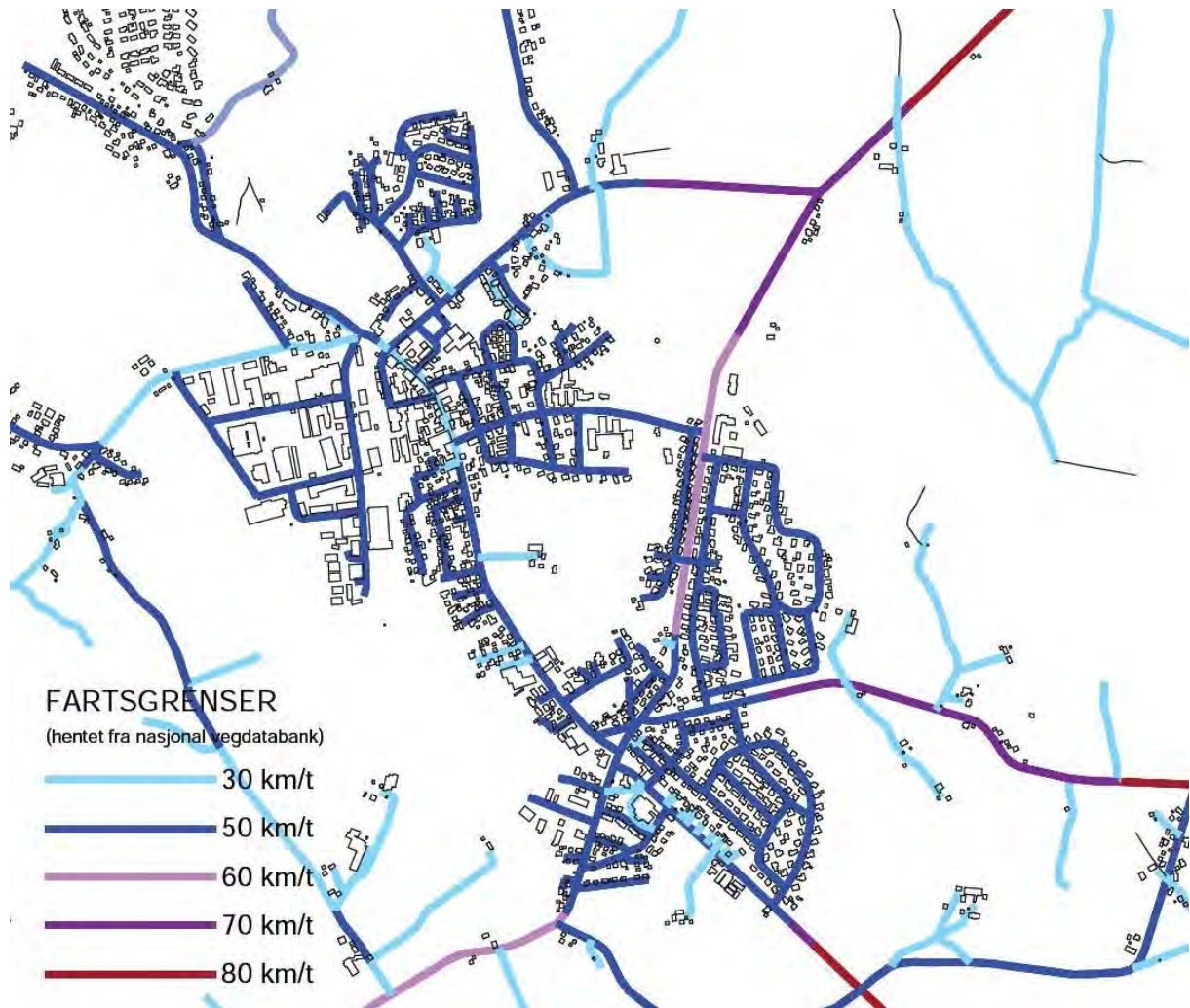


Storgata (fylkesveg 124) passerer tvers gjennom Rakkestad sentrum. Storgata har stor trafikk (ÅDT på 8-16.000 biler) og tildels en høy andel tungtrafikk. Det anslås at en betydelig del av tungtrafikken er knyttet til industrifeltet vest for jernbanen, mens øvrig tungtrafikk benytter fylkesveg 124 som en snarvei mot Askim.





En avlastningsveg, som spesielt skal lede tungtrafikken utenom sentrum, har vært diskutert for å avlaste Storgata. I høringsutkastet til kommuneplan for Rakkestad er denne veien inntegnet, men denne ble fjernet etter høringen. Stedsanalysens forslag vist med blått.



#### Anbefaling fra Stedsanalysen 2010:

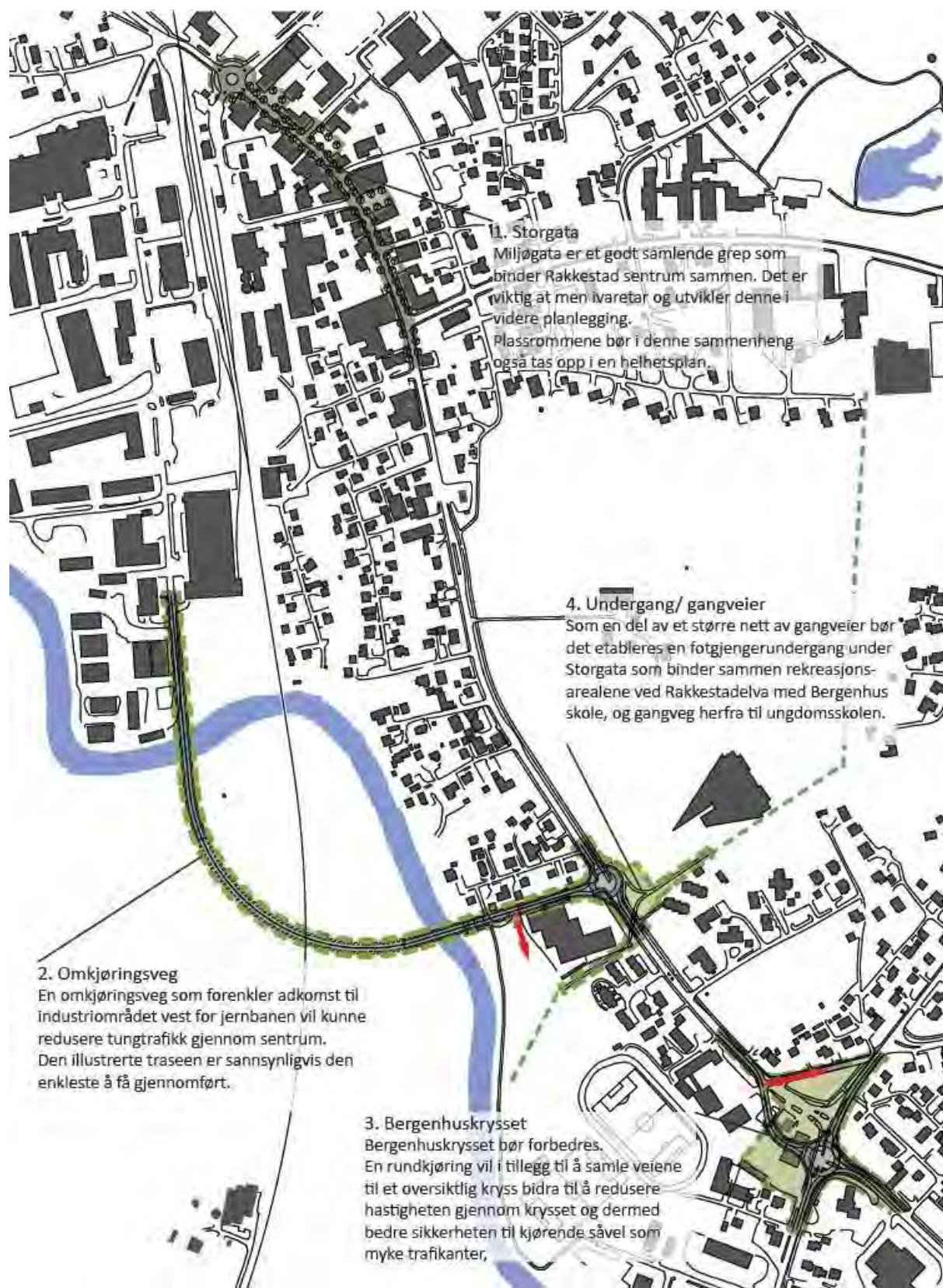
For å bedre trafikksikkerheten bør man vurdere tre tiltak;

- Forbedre krysningpunkter ved de mest brukte gangveiene.
- Redusere tungtrafikken gjennom sentrum.
- Redusere antall avkjørsler direkte til fylkes- eller riksveger.

Stedsanalysen anbefaler en rundkjøring i Bergenhuskrysset, noe som vil redusere hastigheten gjennom krysset og bedre sikkerheten for både bilister og fotgjengere. Anbefaler i tillegg at det vurderes en omkjøringsvei som leder tungtrafikk vekk fra sentrum.

I stedsanalysen anbefales en omkjøringsvei lagt fra rundkjøringen rett nord for Stortorget over elva og jernbanen, knyttet sammen med Industriveien/ Lagerveien.





*Anbefalinger fra Stedsanalysen 2010.*

## Storgata

Statens vegvesen startet prøveprosjektet miljøgate og miljøprioritert gjennomkjøring (MPG) i 1991. Hensikten med prøveprosjektet var å få mer kunnskap om hvordan miljøgater virker, og få økt oppmerksomhet og satsing på miljø- og trafikksikkerhetsforbedringer i byer og tettsteder. Storgata i Rakkestad ble valgt ut som ett av fem prøveprosjekter. Statens vegvesens publikasjon "Fra riksveg til gate - erfaringer fra 16 miljøgater" beskriver MPG-tiltaket i Rakkestad som delvis vellykket;

*Målene med prosjektet er stort sett nådd. Det har blitt bedre forhold for gang- og sykkeltrafikken, trafikksikkerheten synes bedre og sentrum fungerer bedre som oppholds- og handleområdet. Stedets identitet og representativitet som kommunesenter er også forbedret, men mange svakheter i løsninger og tilpasninger til sidearealer trekker ned (utdrag fra "Fra riksveg til gate").*

Trafikkmengden har siden gjennomføringen av miljøgata økt - noe som karakteriseres som uheldig.



*Fra Stedsanalysen 2010: Storgata binder Rakkestad sentrum sammen og det er viktig at man i en videre prosess ivaretar gatens helhetlige karakter. Man bør også etterstrebe å videreutvikle, forbedre og modernisere miljøgaten.*

*Ved planlegging av delområdene eller de definerte utviklingsområdene er det tilsvarende viktig med en helhetlig planlegging som sørger for at man bygger opp under Storgata som*

Rakkestads viktigste gate. All utvikling i sentrum bør knyttes tett opp mot Storgata.

Det bør også tilrettelegges for et naturlig midtpunkt i form av et sentralt plassrom langs øvre del av Storgata. Man kan tenke seg arrangementer av typen bondens marked, loppemarked, konserter etc. for å fylle plassen med liv. I tillegg bør plassen etableres i tilknytning til en cafe/restaurant.

Det etableres parkeringslommer for korttidsparkering i Storgata, og større parkeringsplasser på tilgjengelige arealer.

Næringseiendommene langs Storgata kan tenkes bygd sammen i bakkant for å danne et sammenhengende senter. Eventuelt bør det vurderes hvorvidt utvidelse av arealene i bakkant skal tillates for den enkelte eiendom. Det er i dag flere ubygde tomter langs Storgata. Disse kan med fordel gjenbygges for å skape bedre plass- og gaterom.

Prinsippene som ble lagt for Storgata under arbeidet med miljøgateprosjektet må fortsettes og forsterkes.

Tilgjengelighet og myke trafikanter skal være det bærende for utviklingen av Storgata. Dette bidrar også sterkt til å bevare Rakkestad sentrums egenart og karakter.





*Prinsippkisse fra Stedsanalyse 2010*



## Gang- og sykkelveier



Rakkestad har et relativt bra utbygd nett av gang- og sykkelveier. Et nett av gangveier knytter boligfeltene utenfor sentrum sammen med sentrum. De problemene som finnes er i stor grad knyttet til veioverganger (dårlig siktforhold, mye trafikk etc.), vedlikehold og tilgjengelighet.

## Jernbanen

Østre linje av Østfoldbanen har sitt utgangspunkt i Ski stasjon, går mot Askim, dreier sørøstover mot Mysen/ Rakkestad og Gautestad inntil den når Sarpsborg stasjon. Østre linje var ferdigstilt i 1882.

Passasjertogdriften på linjen betjenes av lokaltog i linje 560. Normalt går lokaltogene kun til Mysen, men noen rushtidsavganger går også til Rakkestad. Lokaltogene på strekningen mellom Rakkestad og Sarpsborg ble innstilt i 2002, men strekningen benyttes fortsatt av godstog og omdirigerte passasjertog. Det er i dag 4 avganger til Oslo på hverdager.

Buss har erstattet mye av NSBs tidligere tilbud både mot Oslo og Sarpsborg/ Fredrikstad.

Sett under ett er allikevel ikke kollektivtilbudet til og fra Rakkestad tilfredsstillende, noe som igjen fører til at de fleste benytter seg av bil.





## **Trafikk og parkering i sentrum**

I forbindelse med Plansmia 2011 ble det avholdt et møte/ workshop med 90 deltagere for å diskutere temaer og målsettinger. Blant annet fremkom dette:

### Transport:

- Føre tungtransport utenom Storgata
- Bedre kvalitet og forbedring på parkering
- Skape soner med mindre- eller ingen gjennomgangstrafikk
- Styrke og samle kollektivtransport med spesiell vekt på tog
- Utbedre sentrumsnære gang- og sykkelveier og forbinde til stinett rundt Rakkestad

Alternativ kjørevei (forlengelse av Heggveien) ble også vurdert i Plansmia:



Skissen ble utviklet der gangaksen ble erstattet med en ny veiforbindelse som forlengelse av Heggveien frem til bankbygningen.



*Plansmia Rakkestad 2031 - Oppsummering av planen i hele sentrum: De viktigste elementene i forslaget: Planen som er illustrert er hele sentrumsområdet i Rakkestad i et 20-års perspektiv dersom befolkningen skulle vokse med ca én prosent i året.*





Anbefaling fra Plansmia:

*Fylkesveien gjennom Storgata foreslås fornyet som miljøgate med forbud mot tungtrafikk og enveiskjøring fra begge ender inn mot en kort gågate koblet til et utvidet stortorg (grønt). Farten begrenses til 30 km/t.*

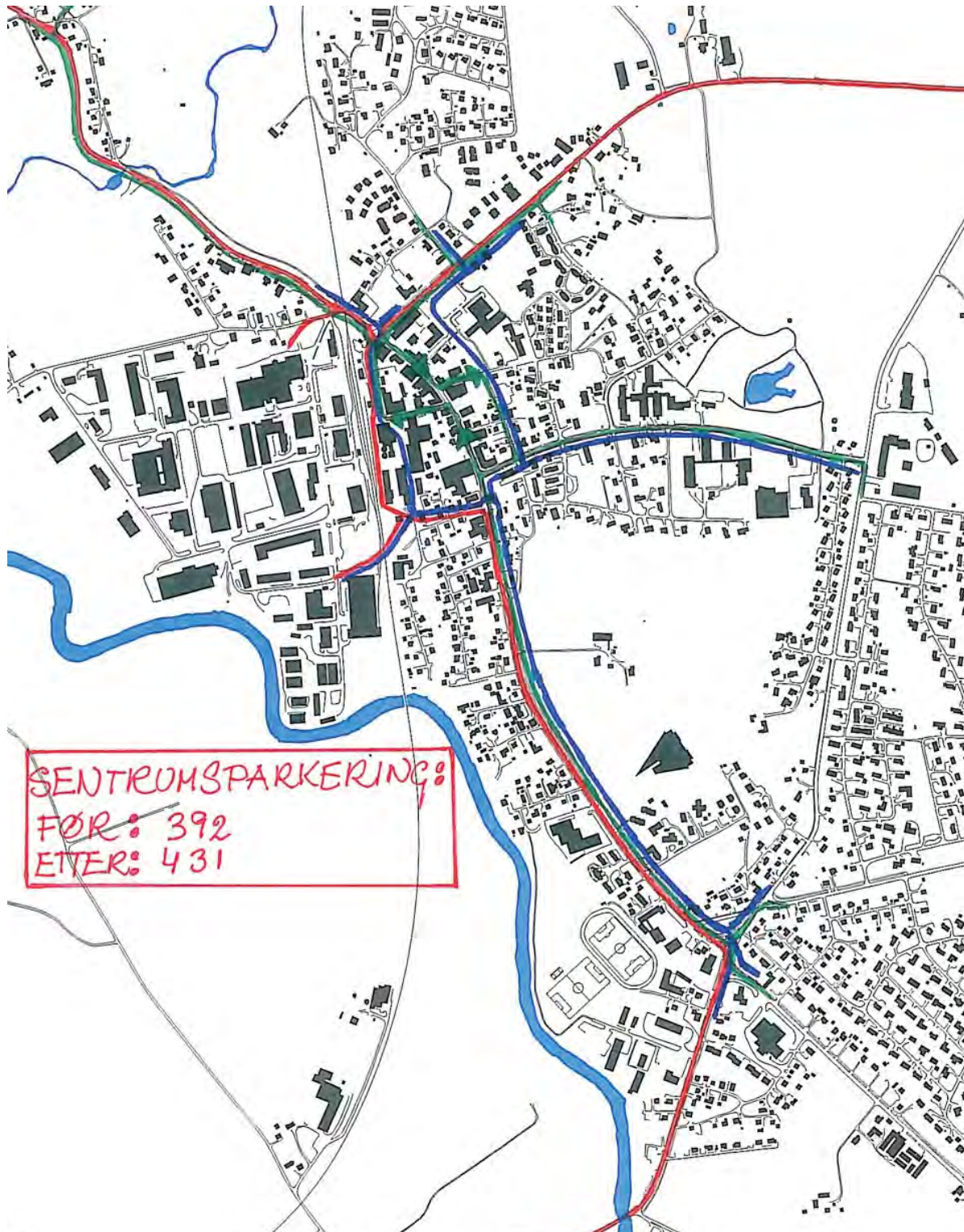
*Tungtrafikk omdirigeres langs jernbanen med ny jerbaneundergang syd for Isen eller nord-øst til Valen-krysset.(rødt) På hver side av Storgata etableres avlastningsgater gjennom Isen samt i Heggveien med forlengelse.(blått)*

*Mot syd koples den nye hagebyen på elvebredden til sentrum via en ny veiundergang under jernbanen. Veien langs elven ned til eksisterende Stortorget kjøpesenter gjøres sammenhengende. Videre etableres veiforbindelse nord for "kulturhuset" foran dagens brannstasjon.*

*Det opparbeides kantparkering i gatene samt parkeringsplasser i forbindelse med torg og storbutikker. Sentrumsparkeringen økes da med ca 40 plasser i forhold til i dag. Dersom 2-veis trafikk opprettholdes, vil det totale parkeringstilbudet i sentrum reduseres tilsvarende med ca 20 plasser. Dog vil parkeringen være jevnere fordelt og derved gi bedre tilgjengelighet samlet sett.*

*Parkering for ny bebyggelse forutsettes på egen grunn, eventuelt under bakken.*





*Prinsippskisse fra Plansmia.*

*Det ble telt opp 392 eksisterende parkeringsplasser i sentrum. Man mente det kunne innpasses 431 plasser i henhold til skissene.*

## Grøntstruktur

Fra Stedsanalysen 2010: Rakkestad kommune er en av Norges største jordbrukskommuner. Landskapet preges av et svakt bølgende slettelandskap med enkelte raviner, og skogklede åser med noe fjell i dagen.

RAKKESTAD KOMMUNE  
STEDSANALYSE AV RAKKESTAD SENTRUM



Planområdet ligger forholdsvis flatt i en grunn elvedal hvor Rakestadelva gjør en sving vestover. Terrenget stiger svakt østover fra Storgata.

Det er to markante grønndrag i Rakkestad sentrum. Rakestadelva slynger seg nordvestover i et grønt belte og et grønndrag går fra idrettsbanene i en bue nord/ nordøst rundt sentrum.









Fra Plansmie-prosessen:  
Planen ble utviklet med et nytt stortorg midt i Storgata og med en gangakse over Velhaven til nytt rådhus foreslått lagt til bankbygget. Ny plassforbindelse mellom Storgata og jernbanestasjonen var inntegnet.

*Plansmia:  
Skisse for alternativ gangvei*

Forslag til grøntstruktur / elv i plansmieprosessen:

Som sentrum i en jordbruksbygd bør Rakkestad sentrum fremstå med sunne velpleide og grønne lunger sammenbundet med gang- og sykkelveier langs de viktigste ferdselsårene. Eksisterende trær er viktig for mangfoldet, og det bør innføres søknadsplikt for felling av disse slik at de kan inngå i en samlet forvaltningsplan.

Forslag til beplantning med trær er vist på planene.

Eksisterende bekker bør åpnes opp fra elva og så langt det er praktisk mulig.

Områdene rundt kan da baseres i størst mulig grad på naturlig drenering av overflaten.

Elvebredden opparbeides med en sti samt at områder settes av til bading, fiske, bål plass og kanoopptrekk. Stien føres videre langs gjenåpnet bekk og opp til sentrum med sammenhengende fortau som også kobles til dagens gang- og sykkelveinett mot syd og nord.

## ***Gater, torg og plasser***

I forkant av Plansmia ble det arrangert et idémøte. Her fremkom følgende:

### ***Det beste fra byen og det beste fra landet***

#### ***Rakkestad – et naturlig stoppested!***

- 1. Vennlig, gjestfritt, intimt og raust*
- 2. En åpen og ærlig kommune*
- 3. Et sted der mennesket har større plass enn bilen*
- 4. Landsbytorget som et naturlig midtpunkt for landsbymarked både sommer og vinter*
- 5. Med plass for småskala – et sted der kunst, håndverk og lokal mat får plass*
- 6. Koselige, grønne soner med benker og fin belysning*
- 7. Barnevennlig med gode muligheter for fysiske utfoldelser*
- 8. Et sted hvor seniorer kan treffes*
- 9. Et sted der ungdom slår rot*
- 10. Festivaler (som cowboyfestival og barnefestival) og andre arrangement som skaper liv i sentrum*



*Område for Plansmia*

I forbindelse med Plansmia ble det også avholdt et møte/ workshop med 90 deltagere for å diskutere temaer og målsettinger. Blant annet fremkom dette:

#### **Sentrum:**

- Handelen bør i større grad samles i sentrum*
- Sentrum fortettes med flere butikker og boliger*
- Gjøres mer tilgjengelig for gående og syklende med universell utforming*
- Gjøres til naturlig stoppested også for gjennomreisende*

#### **Miljø:**

- Utvikle preg av landsby*
- Utvikle flere møteplasser og grønne lunger*
- Forbedre kvaliteten på uterom*
- Økt trygghet ved å skape liv og bedre overvåkning*



Første planskisse fra plansmia:

Til folkemøtet den første plansmiedagen ble det utarbeidet en første planskisse basert på konklusjonene i workshopen som ble avholdt 6. januar 2011. Planen delte sentrum opp i mindre kvartaler og bandt eksisterende gatenettverk i et mere sammenhengende nettverk av gater og kvartaler og med mulig omkjøringsvei for tungtrafikk. Kvartalene ble fortettet med ny bebyggelse med dimensjoner tilpasset eksisterende bygningsstruktur.



Av skissen ser vi at Isen-området er transformert: Fabriksbygg og kjølelager til Diplom-Is er revet, og disse er erstattet med nye kvartal med sentrumsbebyggelse. Det er også lagt inn en parallell gangforbindelse på vestsiden av Storgata. Torget, Myrvolds plass og Navet er lagt inn som sentrale torg/ plasser.

Forslag til møteplasser fra Plansmierapporten:



I tillegg til eksisterende, opprettes en serie med møteplasser med forskjellig størrelse og karakter, flere også med lekemulighet. (merket rødt) Helt sentralt blir det nye Stortorget koplet til gågaten med stor plass for opphold, rekreasjon og lek strategisk mellom gågaten og Stortorget.

Velhaven opprettholdes som lekeområde, dog noe beskåret på grunn av forlengelsen av Heggveien. Parken foreslås inngjerdet med porter forbundet med gangvei over Stortorget og til Storgata. Ved banken foreslås en utvidelse av parken slik at den kan romme større samlinger.



*Forslag til ny møteplass som forbinder jernbanestasjonen med Storgata*





*Plansmias visjon for Rakkestad sentrum i 2031.*



## **Estetikk og bygningsvern**

I forbindelse med Plansmia ble det avholdt et møte/ workshop for å diskutere temaer og målsettinger. Blant annet fremkom dette:

### Byggestil:

- *Bevare Rakkestads særpreg med innslag av trebebyggelse*
- *Økt vekt på å bevare opprinnelig bebyggelse*
- *Ny bebyggelse i harmoni med eksisterende*

### BYGNINGSVERN (Hentet fra Stedsanalyse 2010)

Det er flere eldre bygninger i Rakkestad som i dag trues av utbyggingsinteresser. Dette gjelder spesielt trehusbebyggelsen i boligområdene tett på sentrum, men også Jugend-bebyggelsen i mur trues av fortetting.

Per i dag er det kun Bankbygningen, Midtstuen og Liensgården, som er regulert til spesialområde/bevaring. Det er åpenbart flere bygninger i Rakkestad sentrum som har en verneverdi - både av arkitektoniske og antikvariske årsaker. Man bør vurdere om flere av disse bygningene burde reguleres til spesialområde/bevaring eventuelt utforme reguleringsplaner som stimulerer til vern av disse bygningene. Gevinsten ved utvikling av slike områder bør stå i forhold til tapet av historie- og identitetsbærende eldre bygninger.



**BYGNINGER  
VURDERT Å HA  
ARKITEKTONISK OG  
HISTORISK VERDI I  
STEDSANALYSEN  
2010.**

*Vernede bygninger  
markert i gult. Andre  
bygninger med  
bevaringsverdi i  
oransje.*

*Merknad: Orange  
bygning (Solvang) i  
syd ved Løvveien har  
brent ned.*

## **Boliger i Sentrum**

I sluttrapporten fra Plansmia fremkommer følgende anbefalinger:

### Fortetting

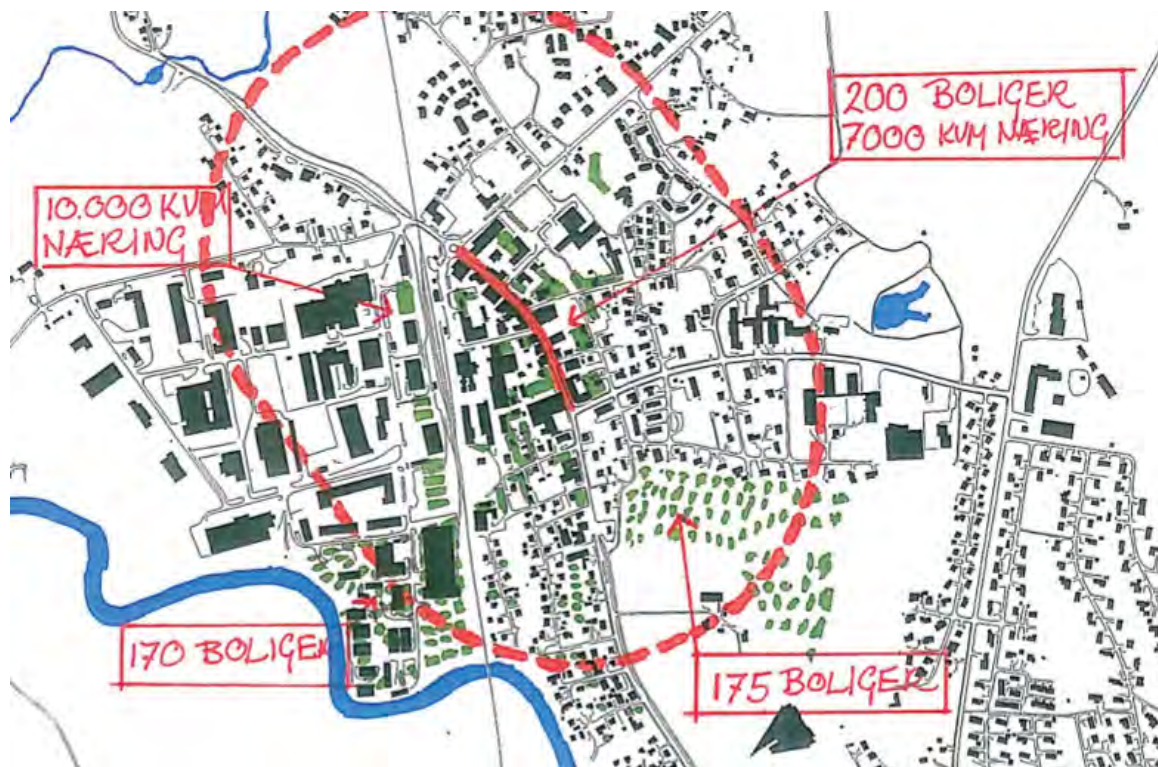
Syd for planområdet mot elven foreslås fortetting av villaområdet med maks 2,5 etasjers ene- og tomannsboliger. På den andre siden av jernbanen på odden mot elven foreslås industriområdet omregulert til en ny hageby med en blanding av eneboliger, tomannsboliger og rekkehus i 2,5 samt med små 3-etasjers leilighetsbygg mot nord.

Forslaget inkludert allerede regulerte områder gir følgende gevinst:

### **Boliger:**

- Sentrum 200 boliger
- Fortettet, ny hageby 170 boliger
- Boliger regulert 175 boliger
- Totalt 545 boliger

Dette representerer total forventet vekst i Rakkestad de neste 20 år. Den overveiende delen av den nye bebyggelsen blir liggende innenfor en radius på 400 meter fra Storgata som vil si en gangavstand på 5 minutter. Det bør være en målsetning at hovedvekten av boligveksten de neste årene vil være sentrumsnær slik at Rakkestad oppfyller krav til bærekraftig stedsutvikling. Det vil si fotgjengervennlig fortetting av sentrum der befolkningen er mindre avhengig av bil for å få dekket sine daglige behov.



Forslag fra Plansmierapporten

I sentrumsområdet forutsettes næring i første etasje med boliger over i inntil fire etasjer, dog med mulighet for kontorer i andre etasje der det er behov for det.

*Bebyggelsen bør være egnet for bruksendring. Dette gjelder også første etasje som bolig (høy sokkel) inntil det er markedsgrunnlag for næring. I eksisterende boligområde syd for sentrum fortettes med inntil to og en halv etasjes boliger som ene- og tomanns- boliger med garasje på egen tomt.*

*Ny hageby på elveodden bebygges med eneboliger i en og en halv etasjer med to og en halv etasjer boliger bak og tre etasjers leiligheter i små enheter nærmest sentrum. Generelt skal leilighetene ha 25 kvm felles oppholdareal, mens en-, to- og fire-mannsboliger ha 50 kvm hage / felles oppholdsarealer inkl. terrasser. Innen en avstand på 200 meter skal det være en nærlekeplass på 25 kvm pr bolig. Det er forutsatt 0,5 biler i fellesanlegg per leilighet og en bil per bolig på egen tomt. Fortettingsplanen forutsetter ca 545 nye boliger totalt.*

Som det fremgår, gikk Plansmia ut over et større område enn sentrum. Imidlertid kan vurderingene legges til grunn når det gjelder vurdering av grad av utnyttelse.

## **Handel og næring**

*Kapittelet er utarbeidet av Rakkestad næringsforum ved Carsten Lier i forbindelse med Stedsanalysen 2010.*

Sentrumskjernen har i grove trekk den samme strukturen som for 80 år siden. En stor del av bygningsmassen i sentrum er bygget i perioden 1920-1940. Dette gir Rakkestad sentrum et særpreg lokalmiljøet ønsker å ivareta, samtidig som det bør legges til rette for handelsvirksomhet med større konkurransekraft enn i dag. Rakkestad sentrum vil i fremtiden ikke være levedyktig uten betydelige markedsmessige tilpasninger, økt boligtetthet i nærområdet og en restriktiv reguleringspolitikk på Bergenhus/ Broen.

En annen betydelig utfordring for handelslivet i sentrum er rekruttering av nye generasjoner butikkdrivere. Av ca. 30 detaljhandelsvirksomheter i sentrum i 2010, vil ca. 10 eiere/drivere gå av med pensjon eller avvikle driften av naturlige årsaker de nærmeste årene. Flere av disse virksomhetene er små nisjebutikker som bidrar til å gi Rakkestad sentrum et spennende særpreg. Felles for de fleste er at de driver med små marginer, lavt lønnsnivå og stor arbeidsmengde. Under disse forutsetningene er virksomhetene lite attraktive for yngre drivere. Det kan være grunn til å forvente at butikkutvalget i Rakkestad sentrum halveres innen 10-15 år med dagens volum og forutsetninger.

Det er gjennom flere rapporter og undersøkelser de siste 30 årene påpekt behov og forbedringsområder for å styrke handelsgrunnlaget i sentrumskjernen. Rakkestad kommune har likevel ikke hatt tilstrekkelig fokus og planverk på disse områdene. Det har ført Rakkestad sentrum til et veiskille som nå krever effektive og målrettede tiltak, både på kort og lengre sikt.

I Kommuneplanen 2010-2021 legges det vekt på at Rakkestad sentrum skal styrkes: *For Rakkestad kommune er Rakkestad sentrum – spesielt strekningen fra jernbaneovergangen til Skoleveien/ Jet-stasjonen – et fokusområde i 2010 – 2021. Det representerer det befolkningsmessige tyngdepunktet, og er hovedlokalitet for handel og privat og offentlig service i lokalsamfunnet. Denne posisjonen bevares og styrkes framover.*



*Andre sentrumsnære områder utnyttes primært som et supplement – ikke næringsmessige konkurrenter – til sentrumskjernen. I arealplan og arealdisponeringer – også i de område- eller kommunedelplaner som lages som tillegg til kommuneplanen – er denne linjen gjennomgående.*

*Rakkestad kommune ser på sentrum og sentrumsfunksjoner som en bærebjelke i lokalsamfunnet. Det vil framstå som en landsby – med småbutikker, mindre leilighetskomplekser, grønne områder og eneboligbebyggelse. Urbane tankesett og ambisjoner er ikke framtrepende for utviklingen av Rakkestad sentrum i 2010 – 2021.*



Rakkestad kommune har initiert en prosess som skal styrke den lokale næringsutviklingen, med hovedfokus på sentrum de første årene. Kommunen vil sammen med gårdeiere, handelsstanden og andre relevante partnere samordne markedsarbeidet for å skape økt interesse for Rakkestad som handelssted. Rakkestad kommune etablerer derfor Rakkestad Næringsforum som en pådriver- og støttefunksjon der

målsettingen er å bidra til økt fokus og kompetanse i de etablerte forretnings- og utviklingsmiljøene.

Rakkestad sentrum må i større grad enn tidligere drives frem som et enhetlig handelsområde, der kommunen spiller rolle som vertskap sammen med handelsstanden og gårdeiere. Det er nærliggende å sammenligne Rakkestad sentrum med et kjøpesenter der vertskapet samler kunnskap om leietagermarkedet, markedsbehovet, handelsmarkedet generelt (demografi og trender), fører dialog med potensielle og ønskede leietagere, utvikler nye markedstilpassede lokaler, stimulerer til etablering og drift av nye butikker osv.

Rakkestad kommune utarbeider nye og fremtidsrettede områdeplaner, som blir retningsgivende for utviklingen av sentrum de neste 20 årene. I områdeplanene bør legges det vekt på en konsentrert fortetting av handelsvirksomheten, samt gode boforhold for den økende sentrumsbefolkningen.

Det pågår samtidig områdeplanlegging for Bergenhusområdet, som må ses i sammenheng med utviklingstiltakene i sentrum. Bergenhus er et pressområde for handels- og næringsvirksomhet. Rakkestad kommune ønsker å bidra til gode rammebetingelser for eksisterende næringsliv på Bergenhus, men bør prioritere etablering av utviklingsområder for detaljhandelen i sentrum.

Annen arealkrevende virksomhet og storhandel kan i fremtiden få utviklingsmuligheter på Bergenhus, men kommunen vil som reguleringsmyndighet føre en målrettet og forutsigbar linje for å opprettholde sentrum som tyngdepunkt for handel og servicefunksjoner.

#### Anbefaling fra Stedsanalysen 2010:

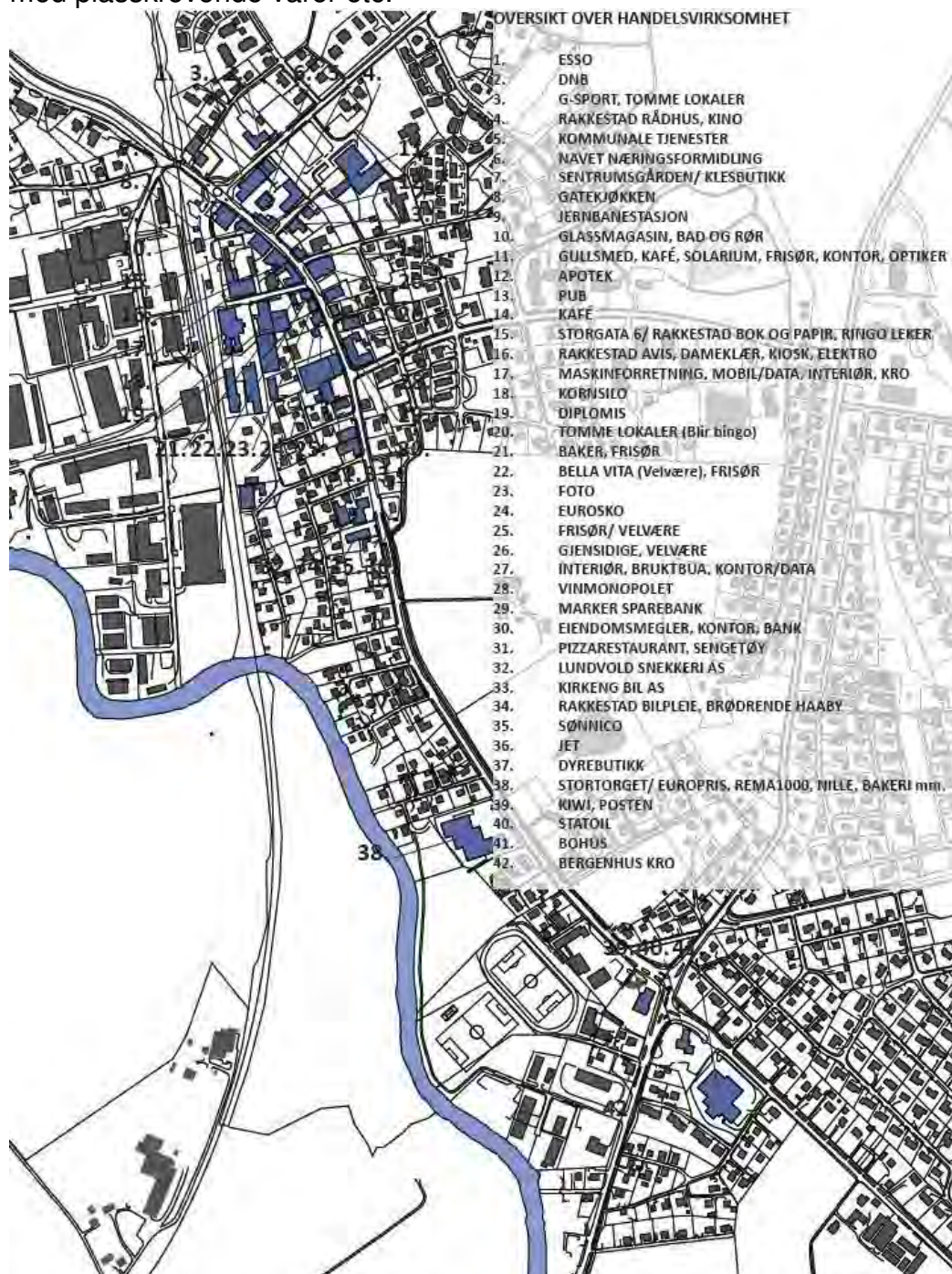
All handelsetablering bør foregå i sentrum av Rakkestad.

Enhver etablering eller utvidelse av handelsarealer i Bergenhusområdet, Broen eller tilsvarende områder vil pålang sikt svekke grunnlaget for butikkene i sentrum.

Det bør legges til rette for både nyetableringer og forbedringer av handelsarealer i sentrum. Man bør etablere flere parkeringsplasser i umiddelbar nærhet av butikkene, og legge rammer som tillater utvidelser av eksisterende handelsarealer, ombygginger etc.

Utvikling av handelsarealer i sentrum må allikevel ikke gå på bekostning av kvalitetene i sentrum - bygatepreget må bevares.

Eventuell næringsutvikling utenfor sentrum bør bestå av virksomheter som ikke naturlig hører hjemme i sentrum som for eksempel bilbutikker, bilrekvisita, handel med plasskrevende varer etc.







I forbindelse med Plansmia ble det avholdt et møte/ workshop for å diskutere temaer og målsettinger. Blant annet fremkom dette:

Handel- og næringsutvikling:

- Styrke området mellom jernbanen og Storgata.
- Flytte Stortorget kjøpesenter til sentrum.
- Styrke et variert butikkutvalg og lokalt håndverk.

I sluttrapporten fra Plansmia fremkommer følgende anbefalinger:

Fortetting

Ved å dele opp i mindre kvartaler og fylle igjen ledige tomter i sentrumsområdet oppnås en betydelig fortetting med mulighet for butikker i første etasje og kontor og bolig i andre og tredje etasje. Rundt Torget og østsiden av Storgata kan bygningene ha en fjerde etasje tilbaketrasket.

På vestsiden langs jernbanen foreslås industriområdet fortettet med bilbaserte enheter for storhandel og næringsvirksomhet med stort plassbehov (over 1000 m<sup>2</sup> + parkering).

Isen reguleres midlertidig til eksisterende industri og lager men bør på sikt måtte omgjøres til næring, kultur og rekreasjon eller rives for å gi plass til ny sentrumsbebyggelse som forøvrig.



Forslaget inkludert allerede regulerte områder gir følgende gevinst:

**Næring:**

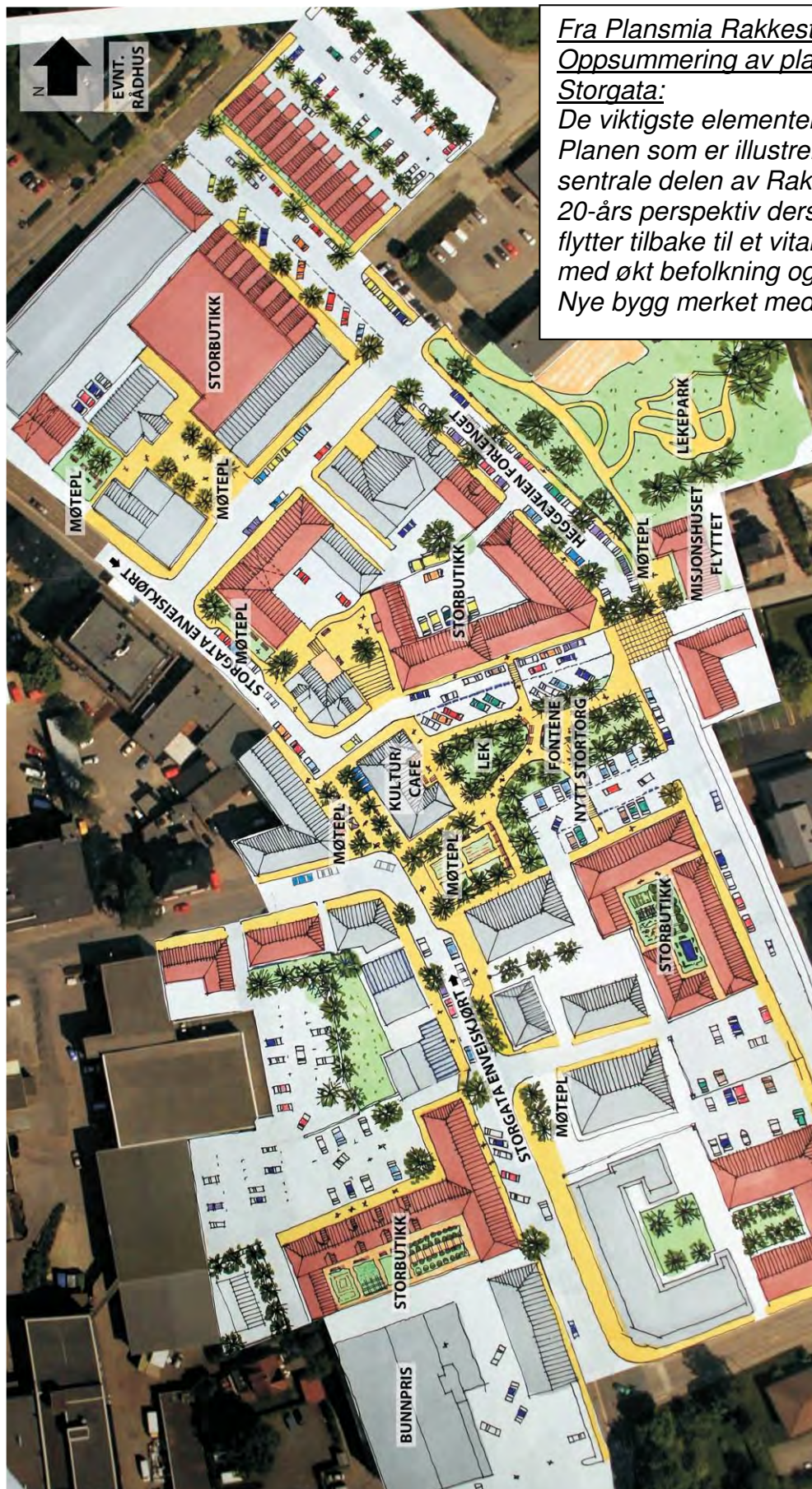
- Sentrum 7000 m<sup>2</sup>
- Vest for jernbane 10 000 m<sup>2</sup>
- Totalt 17 000 m<sup>2</sup>

Plassering av storbutikker:

En forutsetning for plansmia er at planen skal muliggjøre en nedleggelse av dagens stortorg, og at denne type butikker flyttes inn til sentrum for å styrke aktiviteter i Storgata. Fire mulige tomter for større butikker på 1000-1300 m<sup>2</sup> er identifisert og mulige løsninger er illustrert.

Alle løsningene er funksjonsblandet med boliger/kontorer over og felles utearealer på butikktaget og privat parkering i kjelleretasje.





Fra Plansmia Rakkestad 2031 -  
Oppsummering av planen rundt  
Storgata:

De viktigste elementene i forslaget:  
Planen som er illustrert er den  
sentrale delen av Rakkestad i et  
20-års perspektiv dersom handelen  
flytter tilbake til et vitalt sentrum  
med økt befolkning og sosialt liv.  
Nye bygg merket med rød farge.



## Kommunale tjenester

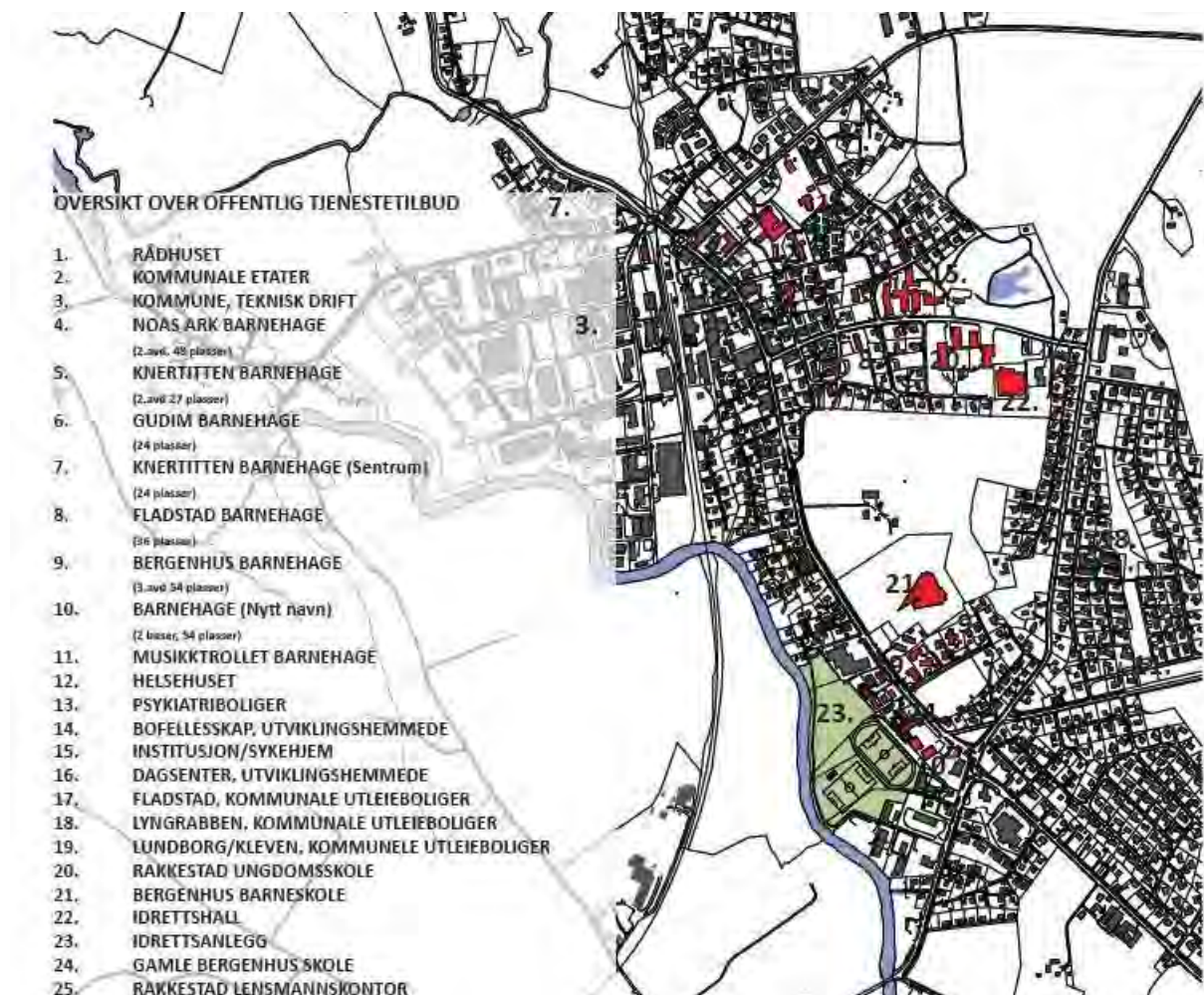
Rakkestad rådhus ligger sentralt plassert, tilbaketrukket fra Storgata. Kommunens administrasjon og forvaltning har i tillegg til rådhuset også tatt i bruk en kontorbygning rett vest for rådhuset. Teknisk drift er lokalisert i industriområdet vest for jernbanen. Kommunens bibliotek og kino ligger i rådhuset, mens kulturskolen vurderes flyttet til kjelleren av kommunens administrasjonsbygning. Som følge av drøftinger foretatt under utarbeidelse av denne rapporten blir også kulturskolen vurdert flyttet til gamle Bergenhus skole.

Helsehuset, kommunens legetjenester, er lokalisert i bygningen umiddelbart sør for rådhuset. Rakkestad lensmannskontor ligger vest for jernbanen, lengst nord i industrifeltet.

Omsorgsboliger, psykiatriboliger, kommunale utleieboliger etc ligger spredt rundt i Rakkestad, stort sett utenfor planområdet.

Kommunens (og private) barnehager ligger også spredt. Enten i nærheten av boligfelt, eller sentralt beliggende i nærheten av arbeidsplasser. Det er i dag full barnehagedekning i Rakkestad.

Det er to skoler beliggende i Rakkestad sentrum. Bergenhus barneskole, tegnet av Kristin Jarmund, ligger sør på Fladstadjordet. Rakkestad ungdomsskole ligger nord for Fladstadjordene. Rett sørøst for ungdomsskolen ligger idrettshallen. Denne benyttes i dag til kroppsøving for begge skolene.





# TRAFIKKUTREDNING SENTRUM

## *Trafikkmengder – dagens situasjon*

Rakkestad sentrum (med nærområder) som kommunesenter omfatter om lag 4.000 innbyggere. Sentrum ligger i krysningspunktet mellom flere store trafikkarer, og kombinasjonen av lokalt skapt trafikk og regional gjennomgangstrafikk gjør at området har relativt stor trafikkbelastning. Spesielt gjelder dette Storgata (fv124), som passerer tvers gjennom Rakkestad sentrum. Storgata har en ÅDT på i overkant av 8.000 kjøretøy/døgn, med 7 % tungtrafikk.

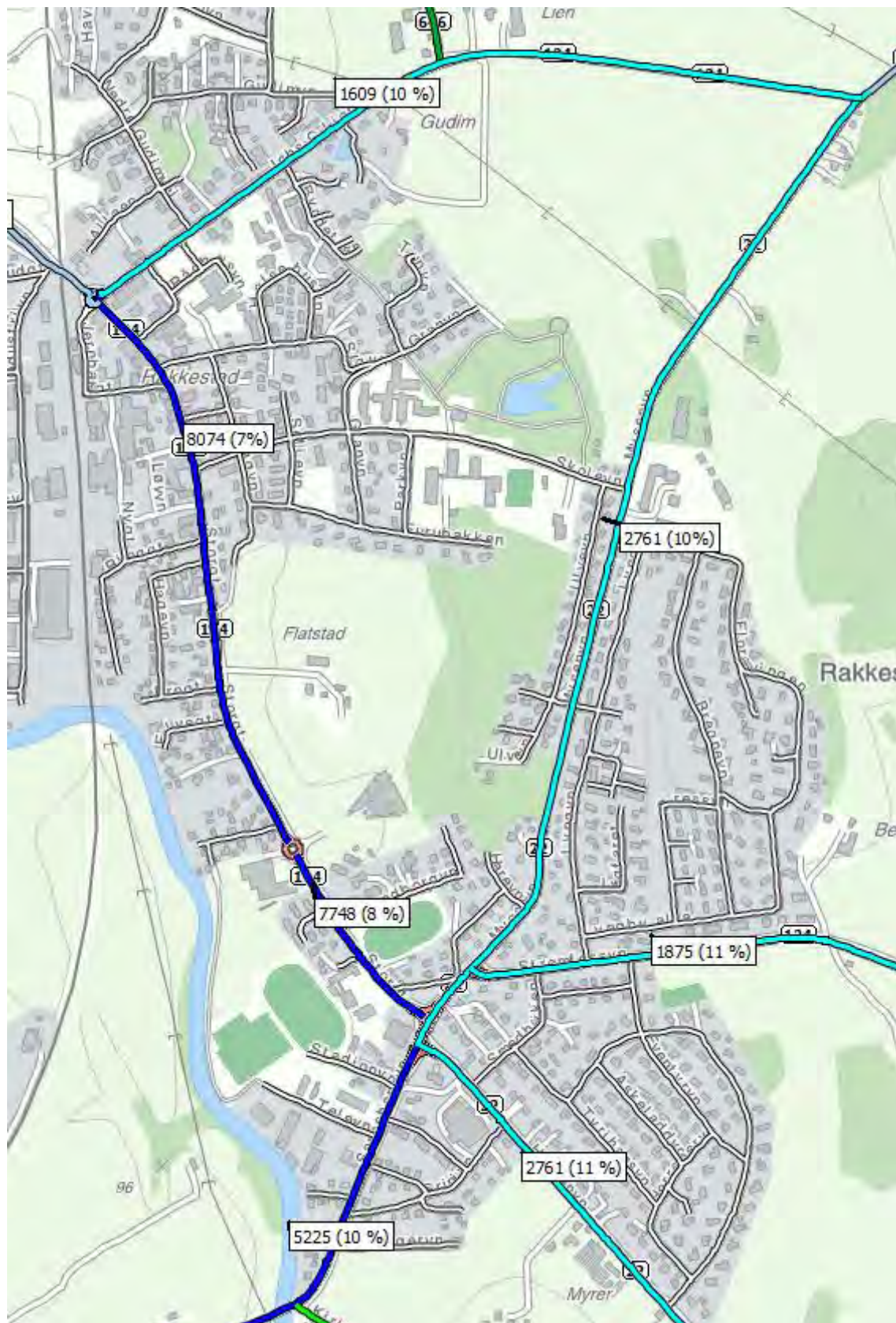
Kartet på neste side viser trafikkbelastningen (ÅDT) på de ulike vegene i analyseområdet. Tallene er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB). En tungtrafikkandel på 7 % i storgata tilsier at i overkant av 550 tunge kjøretøy passerer Rakkestad sentrum gjennom Storgata hvert døgn.

Sammenlignbare steder i regionen som kan nevnes er rv. 22 Smedgata gjennom Mysen med en ÅDT på 8500 (tungtrafikkandel på 7 %), og fv. 128 Osloveien gjennom Spydeberg med ÅDT på 5.000 og 10 % tungtrafikk. (Tall fra NVDB)

For å få frem litt flere detaljer omkring trafikkbildet er det gjennomført maskinelle tellinger i Storgata og Johs. Liens gate i uke 5 og uke 6 i 2013.. Dette er gjort bl.a. for å få frem trafikens fordeling over døgnet, samt en mer detaljert oversikt over hvilke type (lengdeklasser) tungtrafikk det dreier seg om (se kartet på neste side).

I tillegg er det gjennomført manuelle korttidstelling i rundkjøringen i nordenden av Storgata for å se på svingebevegelsene i rundkjøringen, bl.a. som grunnlag for kapasitetsberegninger.

Hovedstrømmen av tungekjøretøy går rett frem i rundkjøringen mellom Eidsbergveien og Storgata i begge retninger. Det går lite tungtrafikk mellom Storgata og Johs. C Liens gate. Dette tyder på at tungtrafikken som er registrert i Johs. C Liens gate i de maskinelle tellingene i all hovedsak kommer fra/skal til Eidsbergveien.



## ***Omkjøringsalternativ for tungtrafikk***

Konsekvenser som er belyst for de ulike alternativene er:

- Avvikling/framkommelighet i kryss
- Trafikksikkerhet
- Konsekvenser for tungtrafikk/næring
- Støy
- Praktiske utfordringer med løsningen

### ***Alternativ 1: Omkjøring via Møllergata - Jernbanegata***

Dette alternativet innebærer at Storgata stenges for tunge kjøretøy mellom Møllergata og rundkjøringen i enden av Storgata. Tunge kjøretøy ledes forbi via Jernbanegata/Møllergata.

Alternativet er en kortsiktig løsning/strakstiltak som kan gjennomføres i sammenheng med opparbeidelsen av Storgata Nordre med Shared Space-løsning.

Når det gjelder avlastning av Storgata gir dette alternativet effekt på en relativt kort del, men samtidig den delen av sentrumsgaten man mener det er viktigst å avlaste.

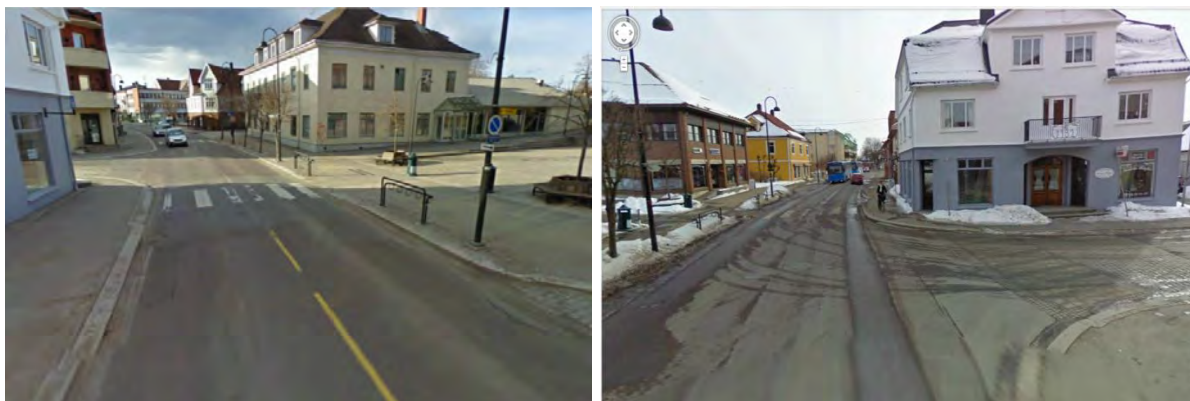
Resultatene for støyberegningene antyder at den avlastede delen av Storgata får noe redusert fasadestøy, selv om støynivået fortsatt er relativt høyt.

Med dette omkjøringsalternativet vil tungtrafikkstrømmene i all hovedsak benytte samme traséer som i dag med unntak av akkurat den aktuelle delen av Storgata.





Alternativet gir ikke spesielle utfordringer i tilknytning til kontroll og behov for dispensasjoner for tungtrafikk som har start-/målpunkt i på strekninger som i utgangspunktet er stengt for tungtrafikk, og vil således være lettere å «administrere» enn de øvrige alternativene med en mer omfattende omkjøringstrasé. Når det gjelder avviklingen i rundkjøringen gir ikke dette alternativet noen problemer. Selv om tungtrafikkandelen inn i rundkjøringen fra Jernbanegata øker merkbart med dette omkjøringsalternativet viser en kontrollberegning av rundkjøringen at belastningen fra Jernbanegata fortsatt vil være så lav at det ikke påvirker avviklingskvaliteten i rundkjøringen i særlig grad.



Hovedutfordringen med dette alternativet ligger i krysset mellom Møllergata og Storgata. Utfordringene ligger i kurvaturen i krysset, som medfører at store kjøretøy inn og ut av Møllergata må bruke motgående kjørefelt for å komme seg rundt krysset slik det er utformet i dag. Spesielt utfordrende er dette for tunge kjøretøy fra Møllergata som skal ta høyresving inn i Storgata. Tilsvarende problemstilling er også til stede for venstresvingende tungtrafikk fra Storgata inn i Møllergata, der kjøretøyene må «kutte» svingen for å komme gjennom kurven og således komme i konflikt med møtende trafikk i Møllergata.

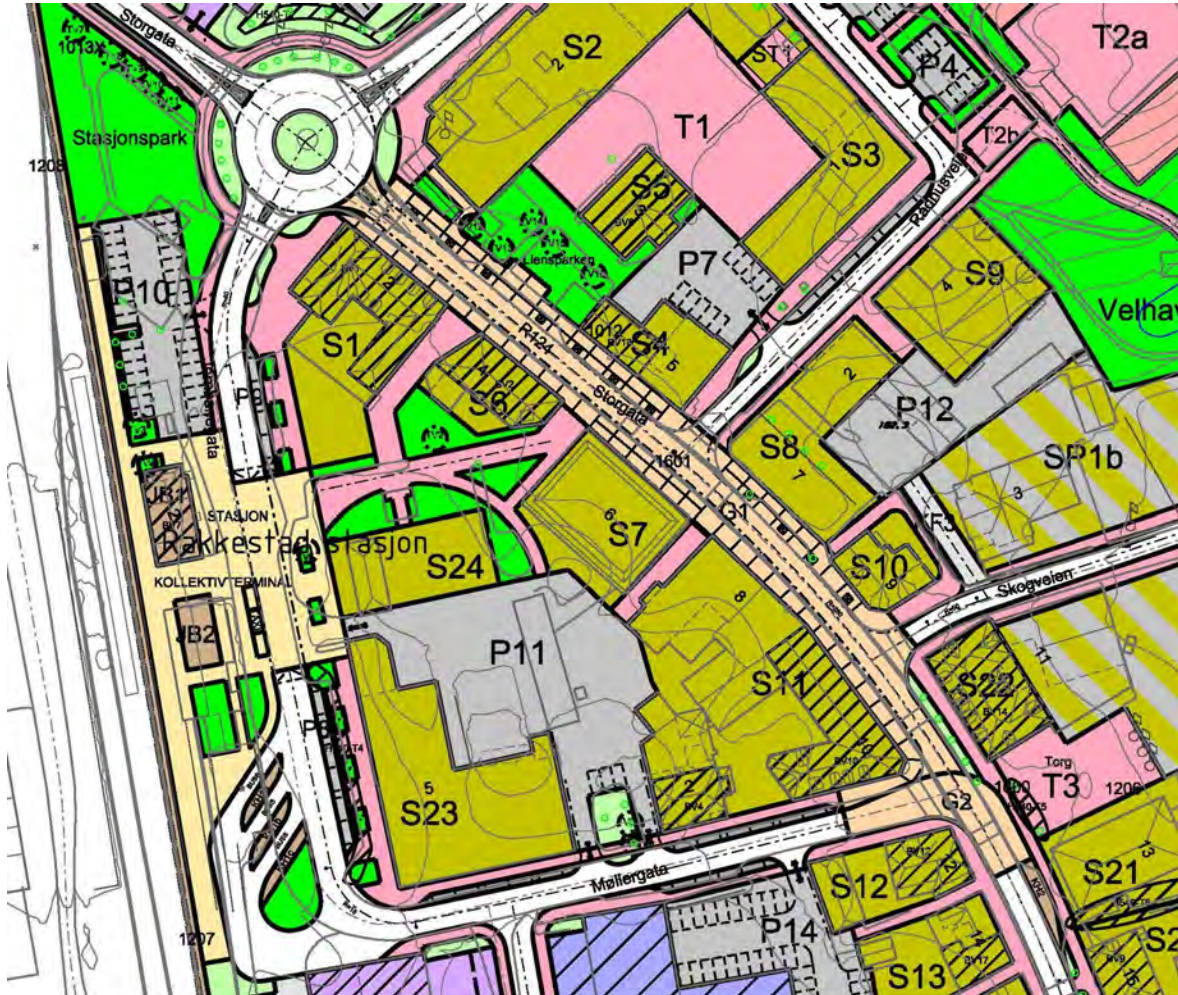
I sentrumsplanen er dette kryssområdet (G2) derfor utvidet inn mot Torget (T3). Her er det også lagt til grunn av kollektivholdeplassen (KH2) kan benyttes av øvrige store kjøretøy når de skal foreta venstresving fra Storgata og ned Møllergata. Løsningen forutsetter videre opparbeidelse av Jernbanetorget/ Jernbanegata med å «stramme» opp Jernbanegata, og tydeliggjøre vegareal/ kjørefelt.



Spesielt i tilknytning til stasjonsområdet vil det være viktig å skape trygge og oversiktlige løsninger, som skiller tydelig mellom gjennomgangstrafikk og trafikk



knyttet til stasjonsområdet. Spesielt er dette viktig i sammenheng med myke trafikanter. Selv om trafikkbelastningen i antall kjøretøy ikke blir så voldsomt stor dreier det seg om i overkant av 500 tunge kjøretøy pr. døgn ekstra i forhold til i dag. Velger man dette alternativet som en varig løsning er det trolig at dette antallet vil øke noe som følge av forventet trafikkvekst.



Utsnitt av Sentrumsplanen

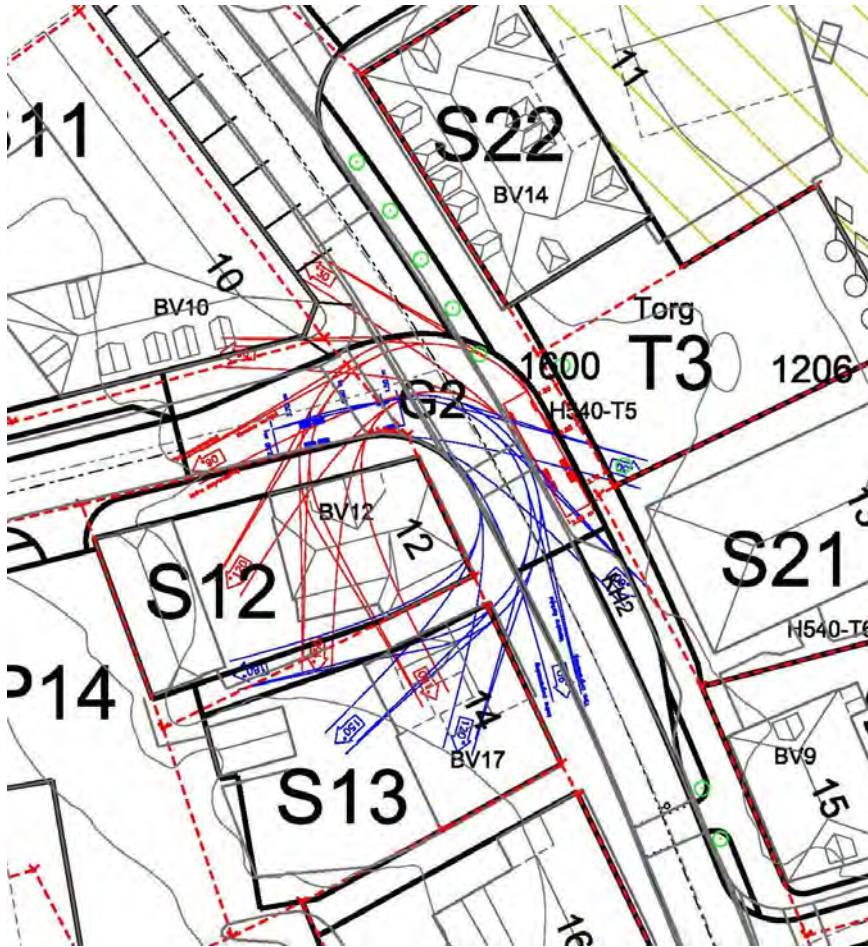


Møllergata



Torget (G2)



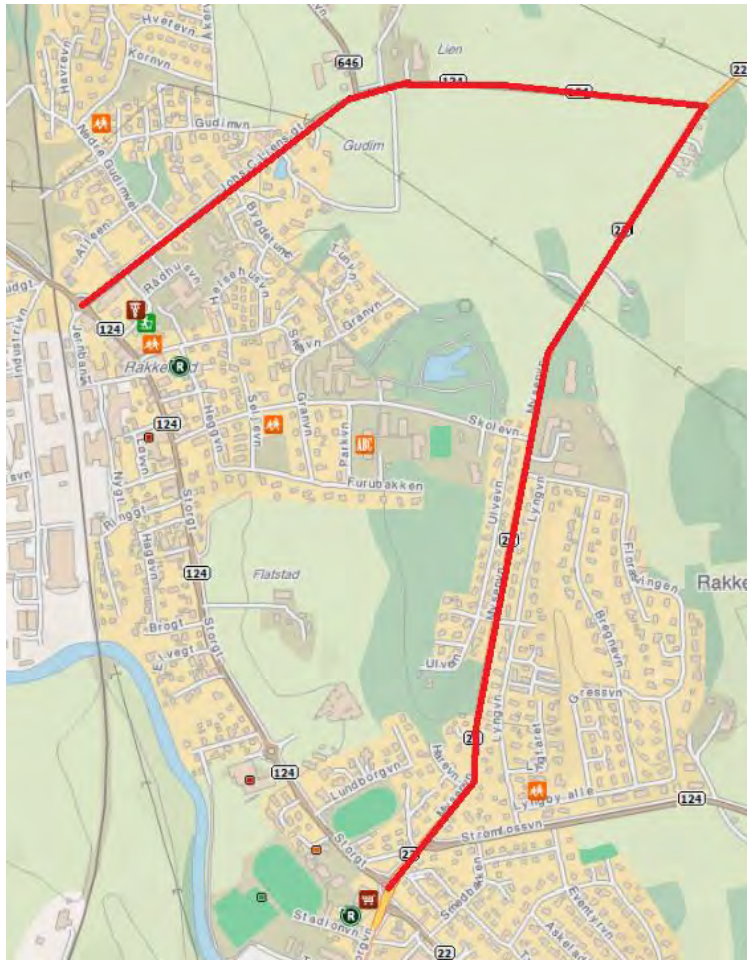


Springskurver Møllegata x Storgata – lagt inn på sentrumsplankartet



Springskurver Møllegata x Nyveien – lagt inn på sentrumsplankartet

## Alternativ 2: Omkjøring om Lundskrysset



Alternativet medfører at Storgata i prinsipp stenges for tungtrafikk på hele strekningen mellom Bergenhuskrysset og Johs. C Liens gate.

Tungtrafikken ledes forbi via rv. 22, Lundskrysset og Johs. C Liens gate som vist på kartet. Dette alternativet gir størst avlastning av Storgata, men samtidig har det størst konsekvenser både for transportnæringen og omgivelsene. På samme måte som for omkjøringsalternativet rundt Jernbanegata/Møllergata gir ikke dette alternativet spesielle utfordringer i forhold til avvikling i rundkjøringen i nordenden av Storgata. For dette alternativet er det gjennomført støyberegninger i Johs. C Liens gate som følge av at tungtrafikken ledes om på ovennevnte omkjøringsrute. Støyberegninger er

gjennomført for dagens situasjon, samt for forventet situasjon i 2025 med dette omkjøringsalternativet.

Forventet trafikk i 2025 i Johs. C. Liens gate er beregnet ved å fremskrive dagens trafikk med NTP-prognosen for Østfold.

Tilsvarende er trafikken i Storgata fremskrevet til 2025, og størstedelen av tungtrafikken er «flyttet» fra Storgata og over til Johs. C Liens Gate. Det forventes at noe tungtrafikk fortsatt må gå i Storgata (buss, varelevering etc.)

Dette gir følgende trafikk tall for Johs. C Liens gate:

2013: ÅDT: 1609 Tungtrafikkandel 10 %

2025: ÅDT: 2509 Tungtrafikkandel 31 %

Det beregnes en økning i støynivå på mer enn 3 dB for bebyggelsen ved Johs. C. Liens gate, men det er kun 21 bygninger nærmest veien som samtidig vil ha støynivåer over grenseverdien på  $L_{den} = 55$  dB. Støynivået for disse byggene ligger derimot allerede over grenseverdien i dagens situasjon, og tiltakshaver er dermed ikke pliktig til å utføre skjermingstiltak for disse. Retningslinjen presiserer imidlertid at skjermingstiltak bør gjøres.

Det vil være to bygninger som får økning på mer enn 3 dB, og som går fra å ligge i hvit sone til gul sone. Retningslinjen sier dermed at tiltakshaver er pliktig til å utføre avbøtende tiltak for disse.



Ny omkjøringstrasé vil medføre en forbedring av støynivået for byggene langs Storgata. Støynivået  $L_{den}$  på fasader vil reduseres med 1-2 dB, men grenseverdien på  $L_{den} = 55$  dB vil fortsatt være overskredet. Tiltaket medfører m.a.o. ikke støyøkning langs Storgata, men da grenseverdier fra før er overskredet sier retningslinjen at det bør gjennomføres avbøtende tiltak.

Krav til maksimalt støynivå på natt vil overskrides for byggene langs Johs C. Liens gate. Enkelte steder vil økningen i antall hendelser som overskrider kravet dobles eller tredobles, med årsak i at andel tungtrafikk øker fra 10 % til 31 % på denne strekningen. Se egen støyrapport for ytterligere forklaringer, samt støysonekart.

Sammenliknet med dagens situasjon (og de andre omkjøringsalternativene) medfører dette alternativet en betydelig mer omfattende omkjøring.

Tar man utgangspunkt i strekningen mellom rundkjøringen i nordenden av Storgata og Bergenhuskrysset så er den ca. 1,4 km lang. For omkjøringsalternativet via Lundkrysset mellom samme start- og målpunkt vil tilsvarende kjørelengde være ca. 3,2 km, dvs. en ekstra kjørelengde for tunge kjøretøy på ca. 1,8 km. Tar man utgangspunkt i at man «tvinger» 550 tunge kjøretøy over på omkjøringsruten i gjennomsnitt pr. dag medfører dette en totalt økt kjørelengde på i underkant av 1000 km pr. døgn og tilsvarende i overkant av 350 000 km pr. år.

Tilsvarende estimat kan også gjøres for reisetid.

Beregner vi forskjellen i kjøretid for strekningen mellom rundkjøringen i nordenden av Storgata og Bergenhuskrysset for hhv. kjørerutene gjennom Storgata og om Lundkrysset får vi følgende resultat. (Kjøretider er beregnet på bakgrunn av strekningslengder og dagens fartsgrenser, og er kun et grovt estimat for kjøretid for de to rutene):

- Reisetid om Lundkrysset: ca. 3 min 20 sek
- Reisetid gjennom Storgata: ca. 2 min

Dette gir en økt kjøretid på 1 min og 20 sek for ruta om Lundkrysset.

Summert for 550 tunge kjøretøy pr dag gir dette en totalt økt kjøretid på i overkant av 12 timer pr. dag, og tilsvarende 4.460 timer pr. år.

Med en tidskostnad på 464 kr/t for tunge kjøretøy (Statens vegvesens håndbok 140 Konsekvensanalyser) gir dette økte kostnader for transportnæringen på om lag 2 millioner pr. år i forhold dagens situasjon.

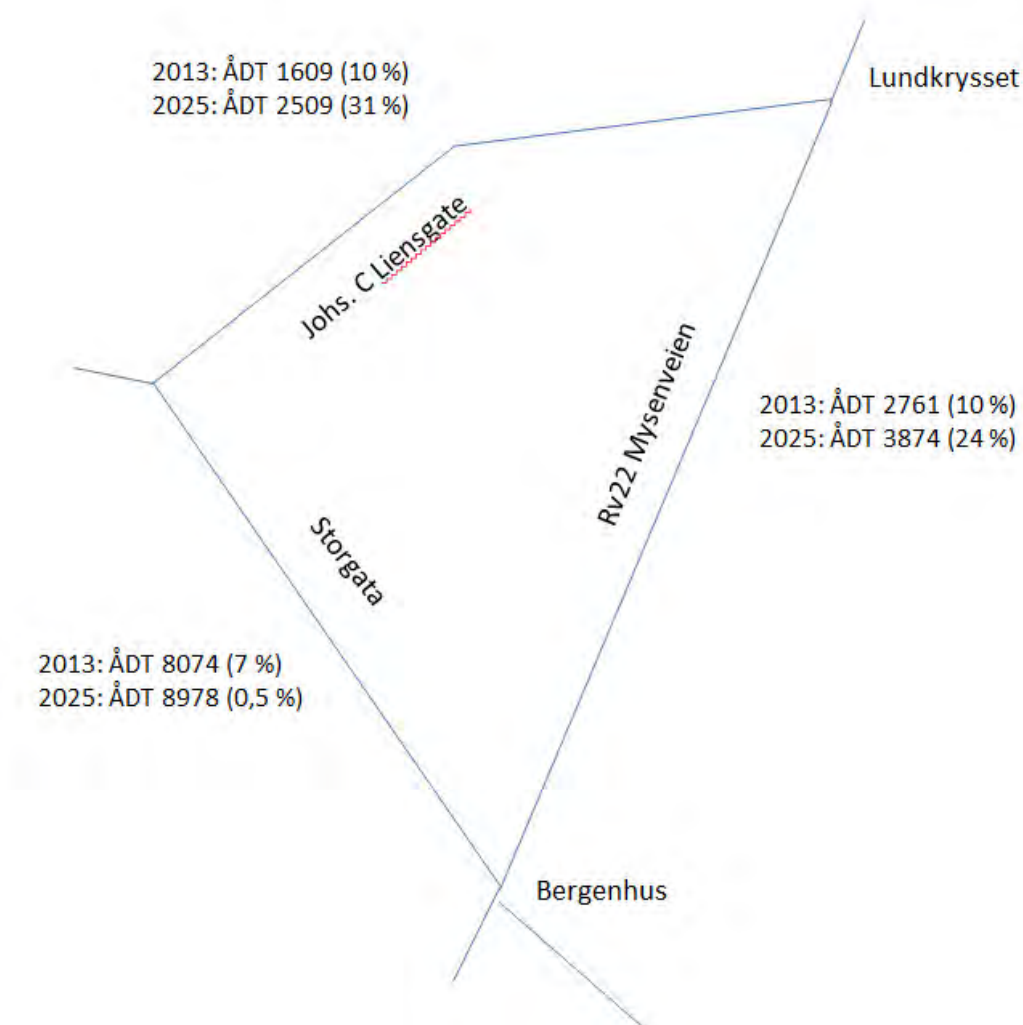
Sammenlikner vi dette omkjøringsalternativet med de to øvrige omkjøringsalternativene blir forskjellene i kjørelengde og reisetid noe mindre enn sammenliknet med dagens situasjon. De to andre omkjøringsalternativene gir imidlertid en relativt liten økning i kjørelengde sammenliknet med dagens situasjon, slik at omkjøring rundt Lundkrysset kommer «dårlig» ut i forhold til kjørelengde og reisetid uansett hva vi sammenlikner med.

Det er vanskelig å kvantifisere trafikksikkerhetseffekten av dette omkjøringsalternativet sammenliknet med de andre alternativene (eller dagens situasjon). Selv om f.eks. Johs. C Liens gate og rv. 22 relativt sett får en betydelig økning både i trafikkvolum generelt og tungtrafikk spesielt er det likevel snakk om små tall i forhold til å regne på endringer i ulykkessituasjonen på bakgrunn av ulykkesfrekvenser. I tillegg vil det bli en avlastning av trafikk på andre deler av vegnettet.

Det er derfor i det følgende påpekt en del relevante forhold med omkjøringsalternativet man må ha med i en vurdering uten at de er forsøkt tallfestet.



Ser vi på trafikkmengdene hhv. i dag og i 2025 for dette omkjøringsalternativet får vi om lag følgende bilde:



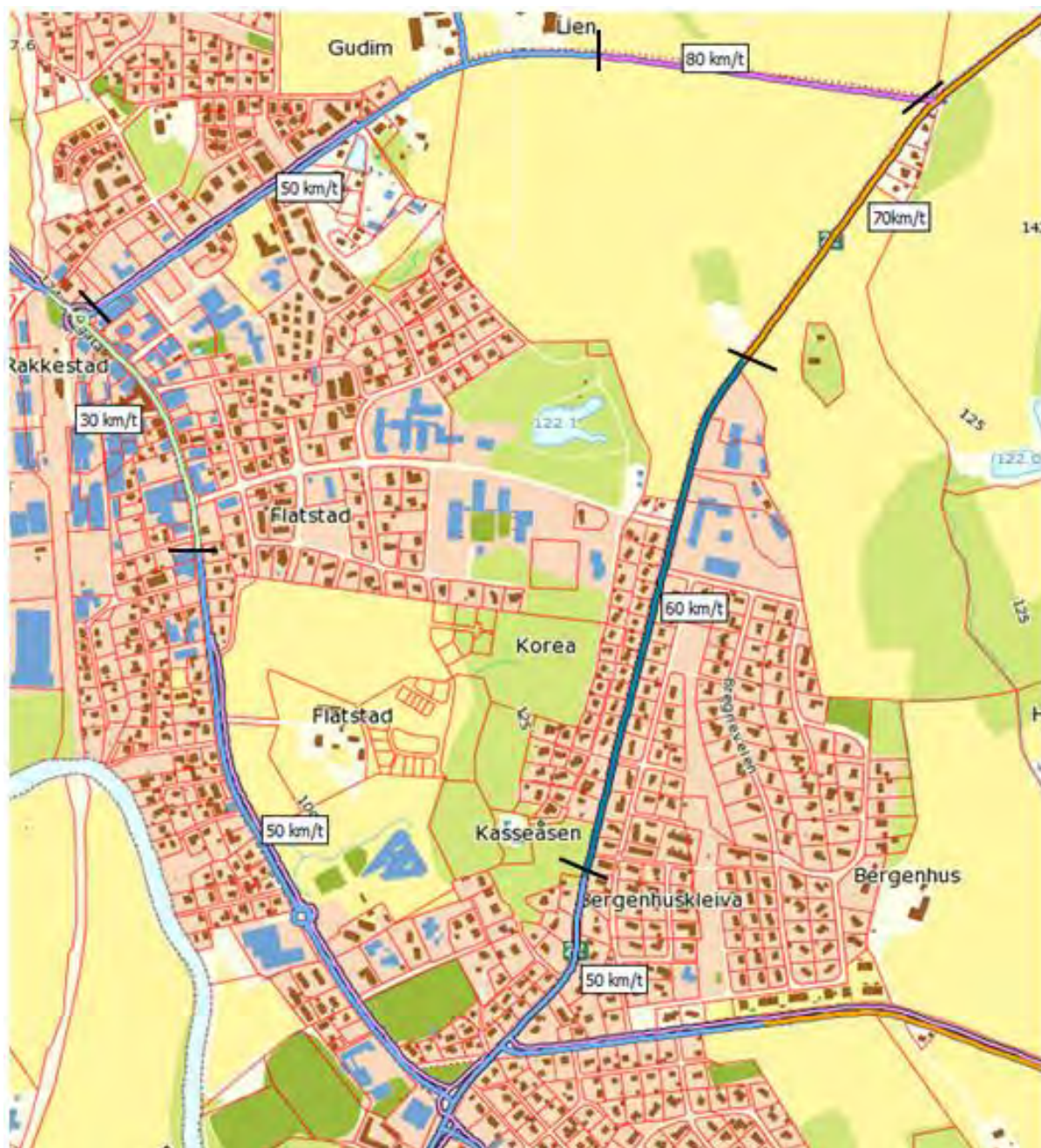
- Omkjøringsalternativet medfører at det blir kjørt flere kilometer (tungtrafikk) på vegnettet (350 000 km pr. år). Dette i seg selv kan sies å gi et økt ulykkespotensiale. Forventet antall ulykker er bl.a. en funksjon av antall kjørte kilometer.
- I tillegg til at alternativet medfører en økning av kjørte kilometer vil disse «ekstra» kjørte kilometerne foregå i høyere hastighet (høyere fartsgrense), noe som også må anses som negativt i trafiksikkerhetssammenheng.
- På den annen side medfører alternativet at de tunge kjøretøyene ledes over på en betydelig mindre trafikkert rute enn Storgata, noe som kan sees på som positivt.
- Mysenvegen (rv. 22) i området nord for Bergenhus er relativt bratt, noe som er en potensiell utfordring med en økning av tungtrafikken.

- I «Medvirkningsrapport – Barn og unge», som er en delrapport for områdeplanene for Bergenhus og sentrum i Rakkestad kommune dokumenteres det at det er viktige og tunge krysningspunkter for skolebarn både i Johs. C Liens gate og Rv 22Mysenveien. Dette omkjøringsalternativet gir økt trafikk (tungtrafikk) for alle disse krysningspunktene, og vil således aktualisere behovet for tiltak som kan sikre/forbedre disse krysningspunktene.
- På samme måte som alternativet gir økt belastning av tunge kjøretøy på omkjøringstraseen vil vi få tilsvarende avlastning i Storgata. Også her er det viktige krysningspunkter knyttet til skoleveg. Det er også trolig mer langsgående trafikk av myke trafikanter (både knyttet til skoleveg og forøvrig) langs Storgata enn langs omkjøringstraseen.

Trafikksikkerhet kan beskrives som det faktiske antall ulykker eller som risiko for ulykker. Et annet viktig moment å forholde seg til, spesielt når det gjelder barn (myke trafikanter) er trygghetsfølelse, dvs. følelsen av sikkerhet eller hvordan risikoen for trafikkulykker oppleves. Typisk i forhold til barn (skoleveg) er denne trygghetsfølelsen relevant både for barna selv, men også for foreldrene til barna som ferdes i trafikken. Det er grunn til å tro at den reduserte trygghetsfølelsen som vil oppleves langs omkjøringstraséen som følge av økt tungtrafikk, er større enn den økte trygghetsfølelse i Storgata som følge av redusert tungtrafikk. Dette fordi den relative forskjellen (økning) i trafikkbelastning langs omkjøringstraséen er betydelig større enn i Storgata (reduksjon).

Omkjøringstraséen gir også noen praktiske utfordringer i forhold til kontroll av et tungbilforbud i Storgata. Utgangspunktet vil være at Storgata vil være stengt for tungtrafikk på hele strekningen fra Bergenhus til rundkjøringen i nordenden av Storgata. Som følge av dette vil det trolig være nødvendig og også innføre forbud for tungtrafikk i Skoleveien (ved innkjøring fra Mysenveien, rv. 22). Et tungbilforbud vil ikke gjelde buss (i rute), men det vil trolig også være behov for å kjøre tunge kjøretøy inn i Storgata (og Skolevegen) i en del andre sammenhenger, f.eks. varelevering. Det vil derfor være behov for en eller annen form for dispensasjonsordning. Man må være bevisst denne på problemstillingen ved eventuell gjennomføring.

Et annet forhold man bør se på dersom man ønsker å aktivt lede tunge kjøretøy over på denne omkjøringstraséen er de mange fartsgrenseendringene på ruta. En tungbil som kommer fra Eidsbergveien vil oppleve 5 fartsgrenseskifter og 5 ulike fartsgrenser på omkjøringstraséen før han er kommet til Bergenhus. Det bør vurderes om det ikke, på en skiltet omkjøringsvei for tungtrafikk, bør være et mer helhetlig fartsgrensebilde. Også ut i fra et trafikksikkerhetsperspektiv, spesielt med tanke på den økte tungtrafikkandelen, bør det gjøres en helhetlig vurdering av hvorvidt fartsgrensene bør senkes på deler av omkjøringsruta. Lavere fartsgrense langs omkjøringsveien og i Lundkrysset vil også kunne redusere behovet for avbøtende tiltak noe, men vil naturlig nok også øke kjøretiden på ruta.



*Dagens fartsgrenser*

I forbindelse med økt andel tungtrafikk på vegen kan det være behov for oppgradering og forsterking av denne siste halvdel av Johs. C Liens gate fra overgangen mellom 50 og 80 km/t og til Lundkrysset. Det bør gjennomføres en sjekk av bæreevne som følge av den økte tungtrafikkbelastningen på vegen. Eventuell utbedring kan gjøres ved å utvide vegbredden med ca. 1 meter, slik at vegen får en bredde på 7,0 meter med kjørefeltbredde på 3,0 m og 0,5 m skulder. De grunne grøftene på strekningen kan være en medvirkende årsak til noe dårlig bæreevne og enkelte kantsprekker. Utbedring av drenering og vegutvidelse kan være en aktuell løsning.



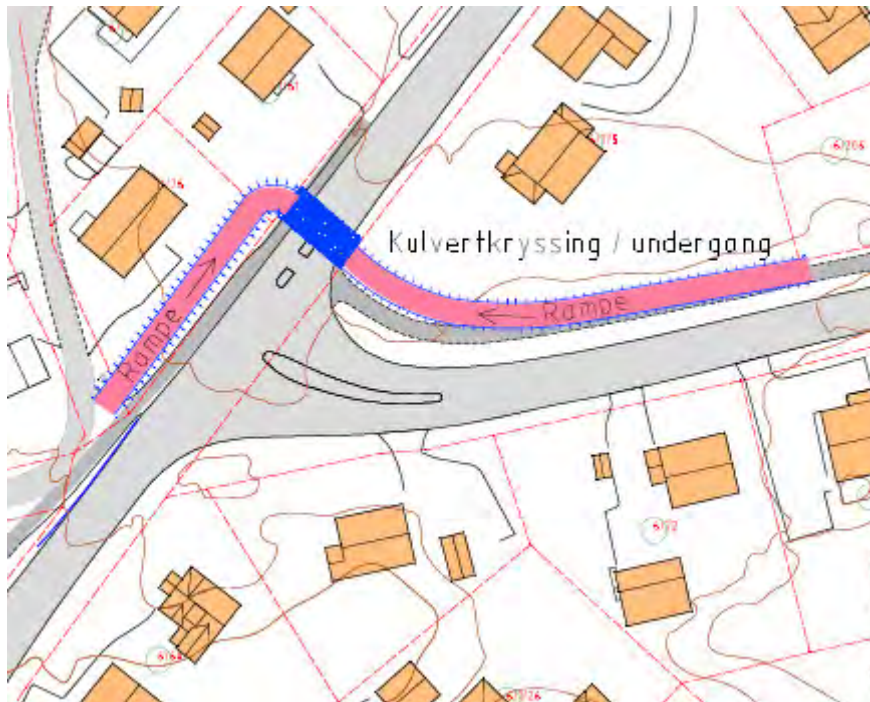
Lundskrysset er et forkjørsregulert T-kryss i forhold til rv. 22 som hovedveg, slik at trafikk fra Johs. C Liens gate har vikeplikt. Krysset er uten kanalisering og dråpeøy. Vegarm fra Johs. C Liens gate har forholdsvis skrå vinkel inn mot rv. 22. Den skrå utformingen gjør at tunge kjøretøy har dårlig framkommelighet fra Johs C Liens gate og sydover på rv. 22, og god framkommelighet nordover. Dette fungerer bra i dagens situasjon da hovedlinjen for tungtrafikk til og fra Rakkestad sentrum kommer nordfra og trafikk sydfra kommer via Storgata. Krysset er oversiktlig i forholdsvis flatt åpent område.

For omkjøring av tungtrafikk rundt Lundkrysset vil det være behov for oppgradering av krysset ved å etablere dråpeøy i sekundærvegen Johs C Liens gate samtidig som det er behov for noe justering av denne skrå vegarmen. Hensikten med dråpeøy er å lede trafikken til et riktig sporvalg.



Det er også vurdert behov for bedre sikring av krysningspunktet for myke trafikanter. Det er i dag flere gangfeltkryssinger på strekningen mellom Bergenhus og Lundkrysset. Kryssingene benyttes som skoleveg for barne- og ungdomstrinnet. Det er fartsgrense 50 og 60 km/t på strekningen og ÅDT på 2.760. I forhold til vegnormalens anbefalinger bør kryssinger mellom gang- og sykkelveg og kjøreveg være planskilt for ÅDT over 4.000. Med denne ruten som omkjøringsveg får vi en forventet ÅDT på strekningen i 2025 på 3870 kjt., med en tungtrafikkandel på 24 %. I og med at dette nærmer seg ovennevnte grense, samtidig som vi får høy tungtrafikkandel og det er en viktig skoleveg, bør det vurderes å etablere en planfri krysningsmulighet på strekningen.

Krysningen av rv. 22 ved Strømfossveien er pekt ut som det stedet det er mest aktuell med en planfri krysning. Dette er et svært viktig krysningspunkt for barn til barneskolen. Det er sett på mulighetene til å etablere en gangkulvert ved eksisterende gangfelt rett nord for vegarmen til fv. 124, Strømfossveien. En gangkulvert kan etableres med rampe ned fra Strømfossveien, under rv. 22 og med rampe opp langs eksisterende fortau i retning Bergenhus. Det er knapt med plass i området og det vil bli nødvendig med lange murer med rekkverk for å komme ned til kulverten. Dette tiltaket er lagt inn i Bergenhusplanen.



I tilknytning til Rakkestad ungdomsskole er krysningen av rv. 22 Mysenveien ved Elgveien/Lyngveien pekt ut som det viktigste krysningspunktet for elevene. Etersom det vil bli en merkbar økning av tungtrafikk på strekningen kan det bedre situasjonen for myke trafikanter å utbedre eksisterende gangfelt til gangfelt med midtdeler/ trafikkøy. Slike tiltak får ned fartsnivået og øker oppmerksomheten mot gangfeltet.

Figuren viser en prinsippskisse for en løsning med oppgradert gangfelt med trafikkøy i rv. 22 ved Elgveien/ Lyngveien (ligger utenfor planområdet).



Generelt for alle gangfelt er det viktig med tilstrekkelig og riktig plassert belysning.

### ***Støyutredning for omdirigering av tungtrafikk***

COWI AS ble engasjert av Rakkestad kommune for å gjennomføre en vurdering av støy i forbindelse med ny omkjøringstrasé for tungtrafikk. Vurderingen belyser konsekvensen av å bruke Johs. C Liens gate som omkjøringstrasé for tungtrafikk istedenfor Storgata.

Dagens situasjon angis som Alternativ 0.

Fremtidig situasjon er ny omkjøringstrasé via Johs C. Liens gate (Alternativ 2 - over).

Det vises til Cowi-rapport datert 13.03.2013 som følger planen som vedlegg. Her følger sammendraget:

Det er beregnet en økning i støynivå på mer enn 3 dB for bebyggelsen ved Johs C. Liens gate, men det er kun 21 bygninger nærmest veien som samtidig vil ha støynivåer over grenseverdien på  $L_{den} = 55$  dB. Støynivået for disse byggene ligger derimot allerede over grenseverdien i dagens situasjon, og tiltakshaver er dermed ikke pliktig til å utføre skjermingstiltak for disse. Retningslinjen presiserer imidlertid at skjermingstiltak *bør* gjøres.

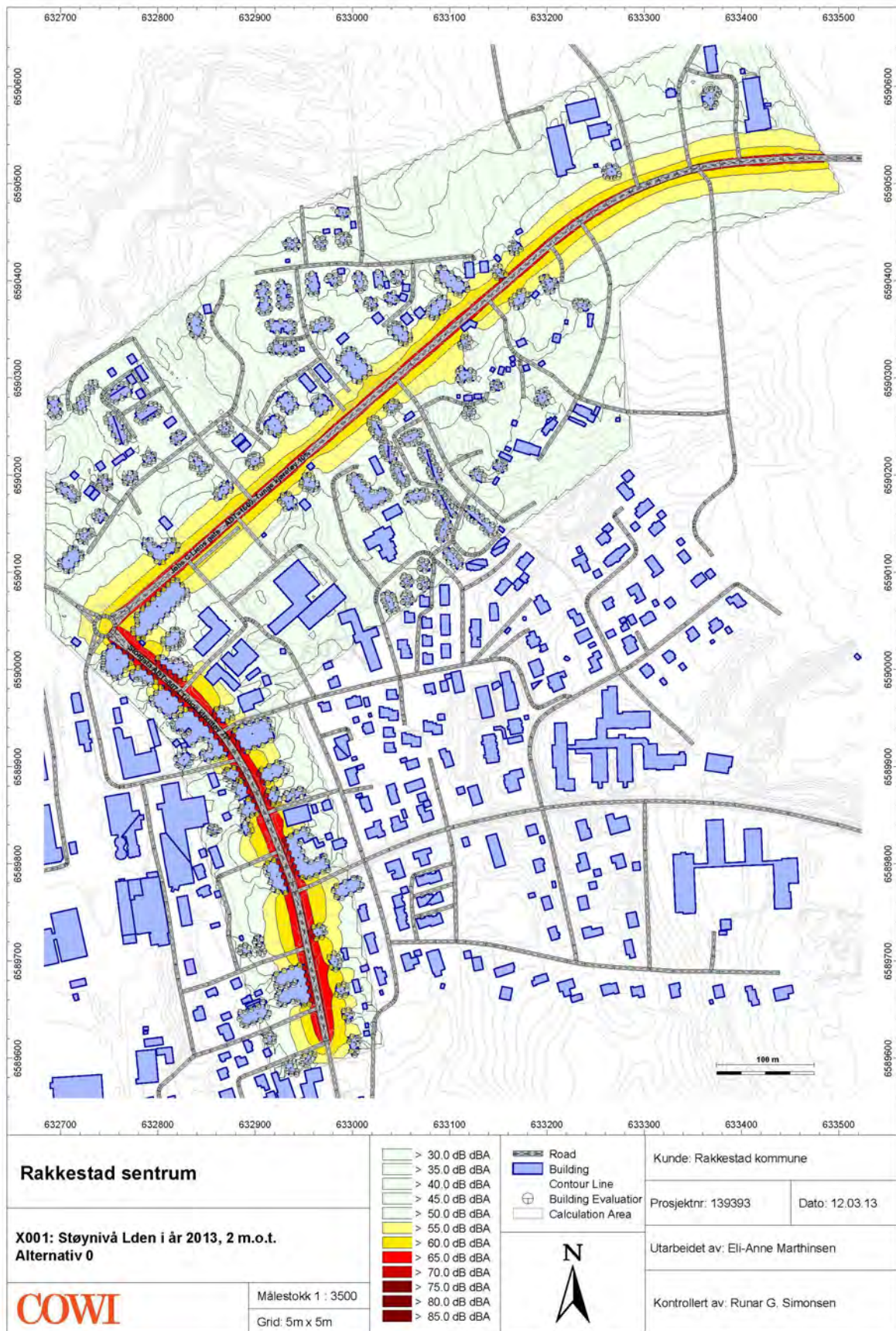
Det vil være 2 bygninger som får økning på mer enn 3 dB, og som går fra å ligge i hvit sone til gul sone. Retningslinjen sier dermed at tiltakshaver er pliktig til å utføre avbøtende tiltak for disse.

Ny omkjøringstrasé vil medføre en positiv forbedring av støynivået for byggene langs Storgata. Støynivået  $L_{den}$  på fasader vil reduseres med 1-2 dB, men grenseverdien på  $L_{den} = 55$  dB vil fortsatt være overskredet. Tiltaket medfører dermed ikke merkbar støyøkning langs Storgata, men da grenseverdier fra før er overskredet sier retningslinjen at det *bør* gjennomføres avbøtende tiltak.

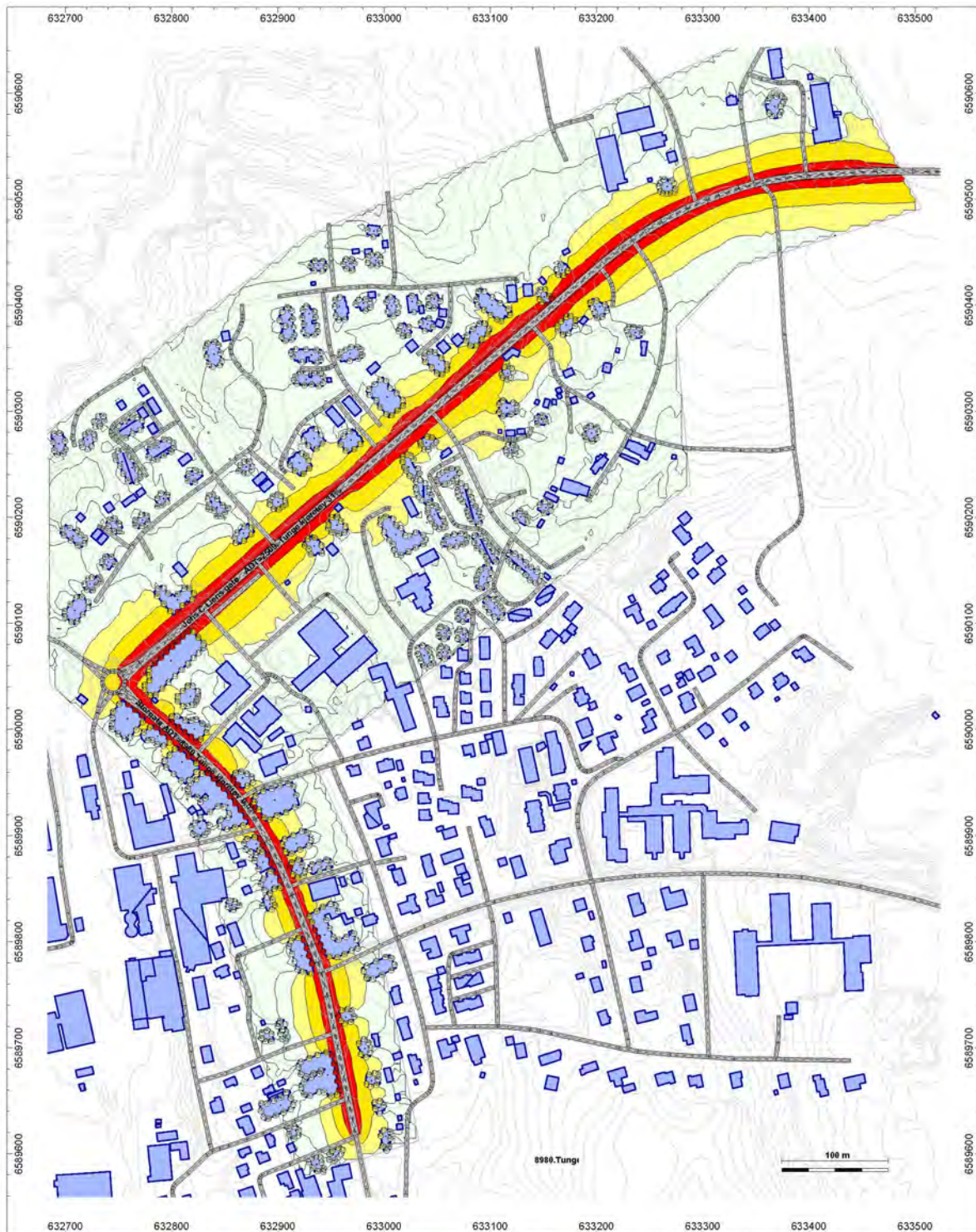
Krav til maksimalt støynivå på natt vil overskrides for byggene langs Johs C. Liens gate. Enkelte steder vil økningen i antall hendelser som overskrider kravet dobles eller tredobles, med årsak i at andel tungtrafikk øker fra 10 % til 31 % på denne strekningen.





Dagens situasjons vises på karte under, og Lundskryss-alternativet på påfølgende side. Deretter følger kart som viser differansen ( $L_{den}$ ) for fremskrivning til 2025.

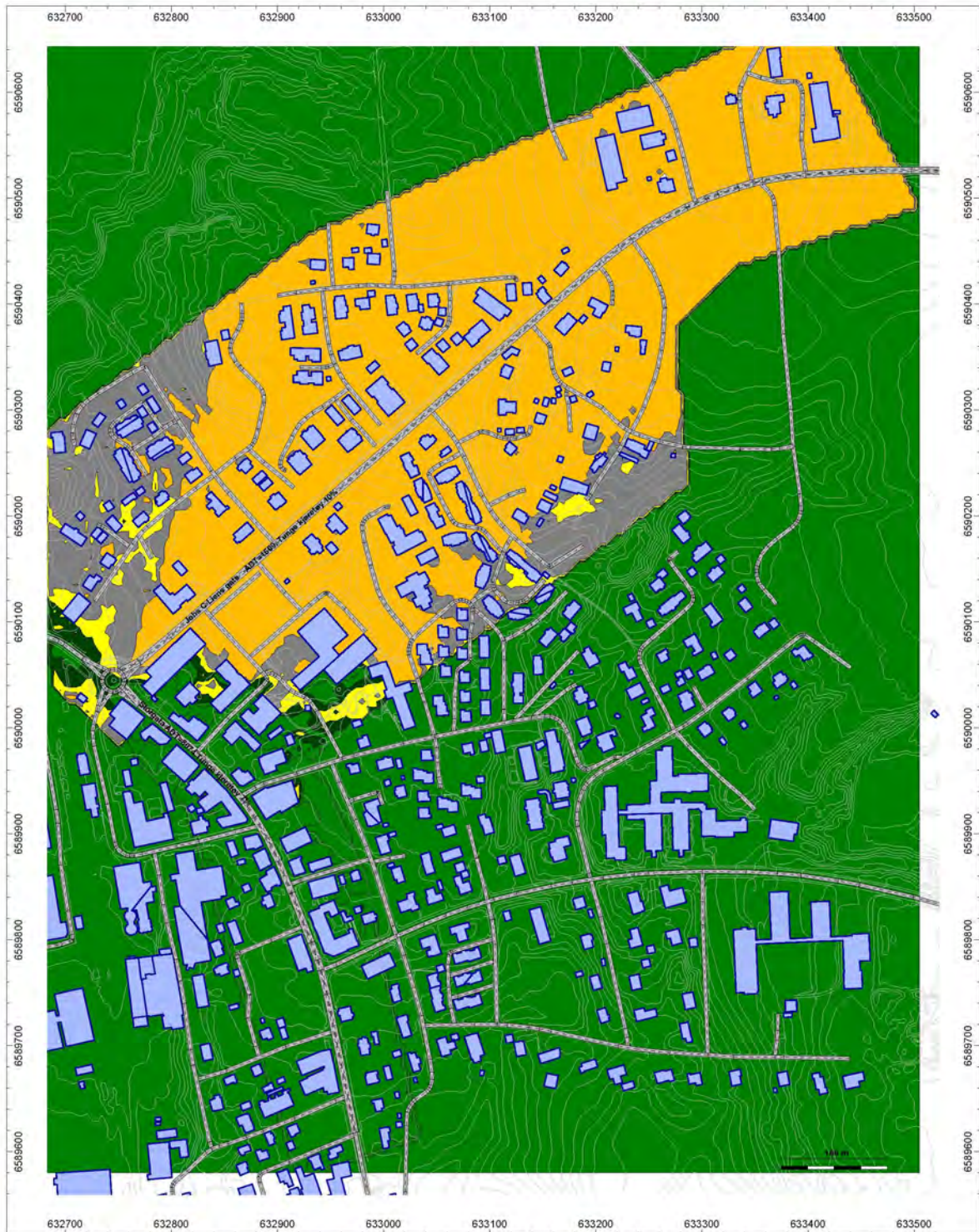






<b>Rakkestad sentrum</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #e0f0e0; margin-right: 5px;"></span> &gt; 30.0 dB dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #c0e0c0; margin-right: 5px;"></span> &gt; 35.0 dB dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #a0d0a0; margin-right: 5px;"></span> &gt; 40.0 dB dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #80c080; margin-right: 5px;"></span> &gt; 45.0 dB dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #60b060; margin-right: 5px;"></span> &gt; 50.0 dB dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #40a040; margin-right: 5px;"></span> &gt; 55.0 dB dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #209020; margin-right: 5px;"></span> &gt; 60.0 dB dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #008000; margin-right: 5px;"></span> &gt; 65.0 dB dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #800000; margin-right: 5px;"></span> &gt; 70.0 dB dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #400000; margin-right: 5px;"></span> &gt; 75.0 dB dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #200000; margin-right: 5px;"></span> &gt; 80.0 dB dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #000000; margin-right: 5px;"></span> &gt; 85.0 dB dB</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #cccccc; margin-right: 5px;"></span> Road</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #000000; margin-right: 5px;"></span> Building</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #000000; margin-right: 5px;"></span> Contour Line</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #000000; margin-right: 5px;"></span> Building Evaluator</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #000000; margin-right: 5px;"></span> Calculation Area</li> </ul>		Kunde: Rakkestad kommune	
<b>X002 Støynivå Lden i år 2025, 2 m.o.t. Alternativ 1</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #000000; margin-right: 5px;"></span> Road</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #000000; margin-right: 5px;"></span> Building</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #000000; margin-right: 5px;"></span> Contour Line</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #000000; margin-right: 5px;"></span> Building Evaluator</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #000000; margin-right: 5px;"></span> Calculation Area</li> </ul>		Prosjektnr: 139393	Dato: 12.03.13		
		Målestokk 1 : 3500 Grid: 5m x 5m				Utarbeidet av: Eli-Anne Marthinsen	
				Kontrollert av: Runar G. Simonsen			





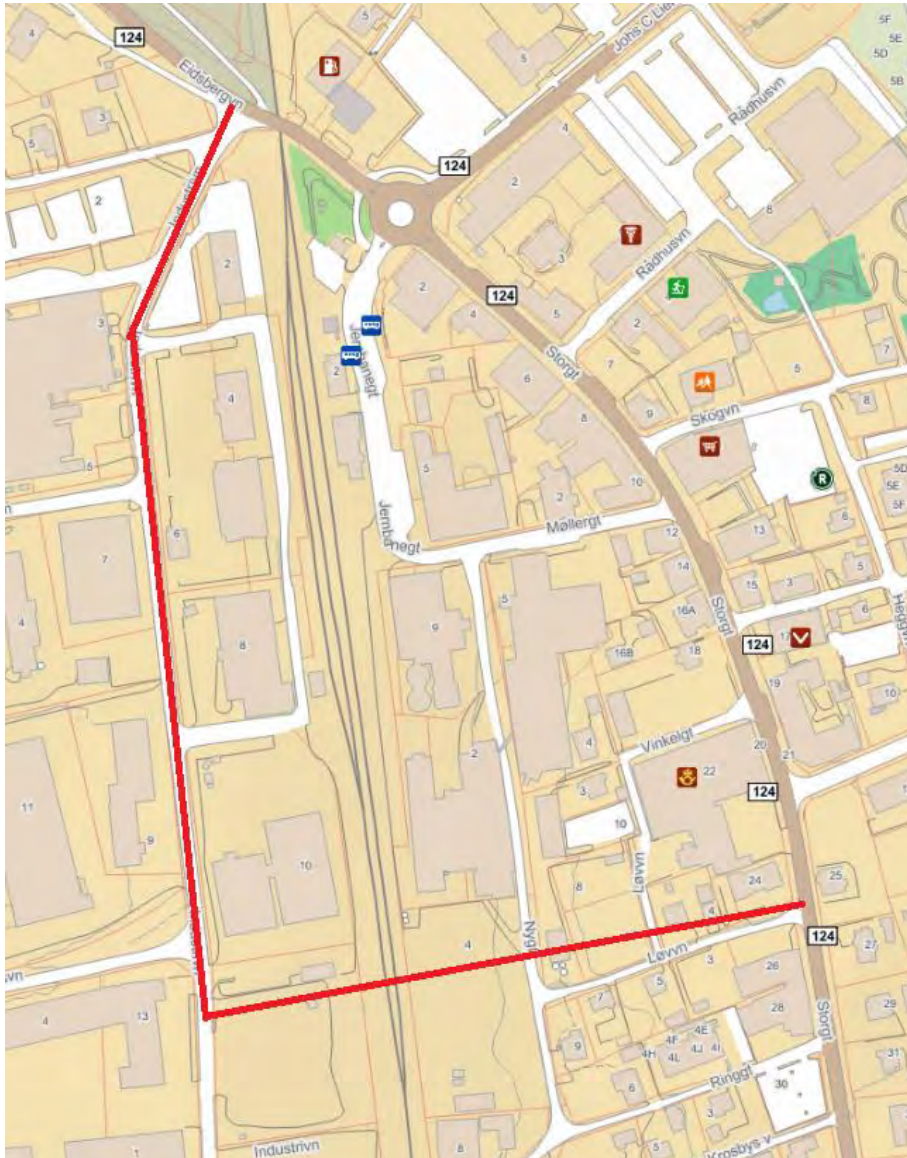
<b>Rakkestad sentrum</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: green;">■</span> <math>\ge 0.0\text{ dB}</math></li> <li><span style="color: yellow;">■</span> <math>\ge 1.0\text{ dB}</math></li> <li><span style="color: orange;">■</span> <math>\ge 2.0\text{ dB}</math></li> <li><span style="color: red;">■</span> <math>\ge 3.0\text{ dB}</math></li> <li><span style="color: darkred;">■</span> <math>\ge 4.0\text{ dB}</math></li> <li><span style="color: black;">■</span> <math>\ge 5.0\text{ dB}</math></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Road</li> <li> Building</li> <li> Contour Line</li> <li> Building Evaluation</li> <li> Calculation Area</li> </ul>		Kunde: Rakkestad kommune	
<b>X003 Støy nivå Lden i år 2025, 2 m.o.t. Differansekart Alt 1 - Alt 0</b>					Prosjektnr: 139393	Dato: 12.03.13
		Målestokk 1 : 3500		Utarbeidet av: Eli-Anne Marthinsen		
		Grid: 5m x 5m		Kontrollert av: Runar G. Simonsen		



### **Alternativ 3: Forlengelse av Løvveien**

Dette alternativet innebærer at Storgata stenges for tungtrafikk mellom Løvveien og rundkjøringen i nord-enden av Storgata.

Alternativet avhenger at det i prinsippet bygges ny vei mellom Storgata og Industriveien, inkludert krysning av jernbanen i kulvert. En del av vurderingen for konsekvensene med dette alternativet (og hvorvidt alternativet i det hele tatt er mulig) er naturlig nok tett knyttet opp i mot de tekniske vurderingene av ny vegløsning.



I vurderingene av konsekvenser knyttet til dette alternativet er det forutsatt at man har en «akseptabel» ny vegløsning mellom Storgata og Industriveien som muliggjør å benytte den skisserte traséen som omkjøringsalternativ for tungtrafikken. Alternativet avlastet en større del av Storgata enn alternativ 1, og gir således mulighet for å utvikle en større del av sentrumsgata i samme retning som det er tenkt i den nordligste delen, om ønskelig.

Alternativet vil også gi en avlastning av selve rundkjøringen i nordenden av Storgata.

Støyberegningene viser at den avlastede delen av Storgata får noe mindre fasadestøy, selv om støynivået fortsatt er relativt høyt. Også for dette alternativet vil det trolig være behov for noe form for mulighet for dispensasjon for tunge kjøretøy med målpunkt innenfor strekningen av Storgata som er stengt for tungtrafikk (f.eks. varelevering).

I nordenden vil dette omkjøringsalternativet koble seg til fv. 124 i krysset mellom Industriveien og Eidsbergveien. Krysset er i dag noe «utflytende», og med økt tungtrafikk inn og ut av krysset kan det være aktuelt å vurdere dråpeøy i Industrivegen. For tungtrafikk fra nord på fv. 124 gir dette alternativet noen skiltmessige utfordringer. Tunge kjøretøy som i dag kjører gjennom Storgata må varsles om at Storgata er stengt og ledes inn i Industriveien, samtidig som kjøretøy som skal opp Johs. C Liens gate naturlig nok må få fortsette frem til rundkjøringen.

I forhold til dagens løsning gir ikke dette alternativet de store endringene for gjennomgående tungtrafikk når det gjelder kjørelengde og kjøretid. Imidlertid vil løsningen gi betydelige fordeler for tungtransport med start- /målpunkt knyttet til industriområdet vest for jernbanen som skal sørover eller kommer fra sør.

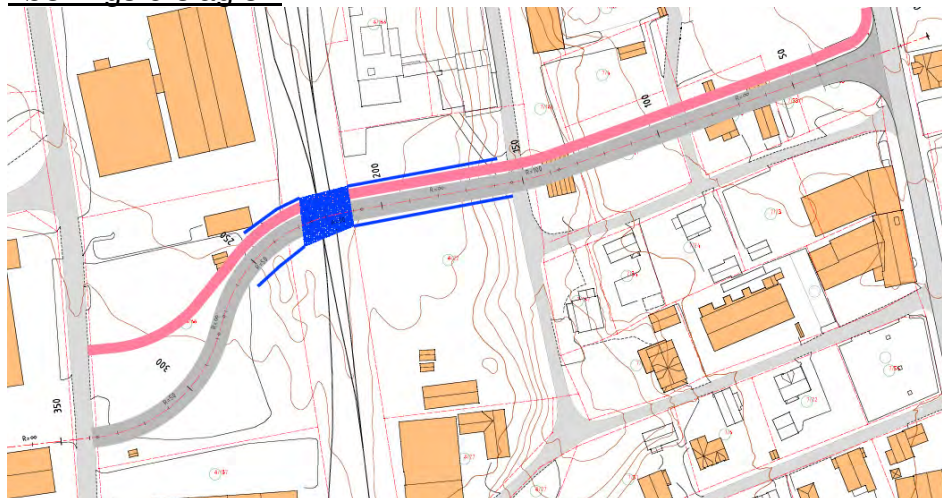
### **Tekniske løsninger for forlengelse av Løvveien**

Det er vurdert muligheter for en forbindelse under jernbanen fra området Løvveien til Industriveien. Løsningen skal dimensjoneres for tungtrafikk, samt at det også er ønskelig med en forbindelse for myke trafikanter.

Valg av dimensjoneringsklasse blir *A2, adkomstveg* til industriområde med fartsgrense 50 km/t. Tverrprofilet for slike vegger er 7 m, med 3 m kjørebane og 0,5 m skulder. Minste horisontalkurvatur er 50 m og maks stigning er 6 %. Stoppsikt er 45 m. Gang- og sykkelveg legges parallelt med kjøreveg.

Selve krysningen under jernbanen løses med kulvert for kjøreveg og gang- og sykkelveg samlet. Denne kulverten utformes etter krav fra jernbaneverket og Statens vegvesen. I forhold til jernbanelinjen er det et krav på høyde på sville og ballast på minimum 0,85 m og en konstruksjonstykkelse på ca. 0,5 m. Dette gir en samlet høyde på ca. 1,35 m. Frihøyde for vegen under kulverten er 4,9 m. Høydeforskjell mellom jernbanespor og vegbane blir da ca. 6,25 m.

### Løsningsforslag 3A

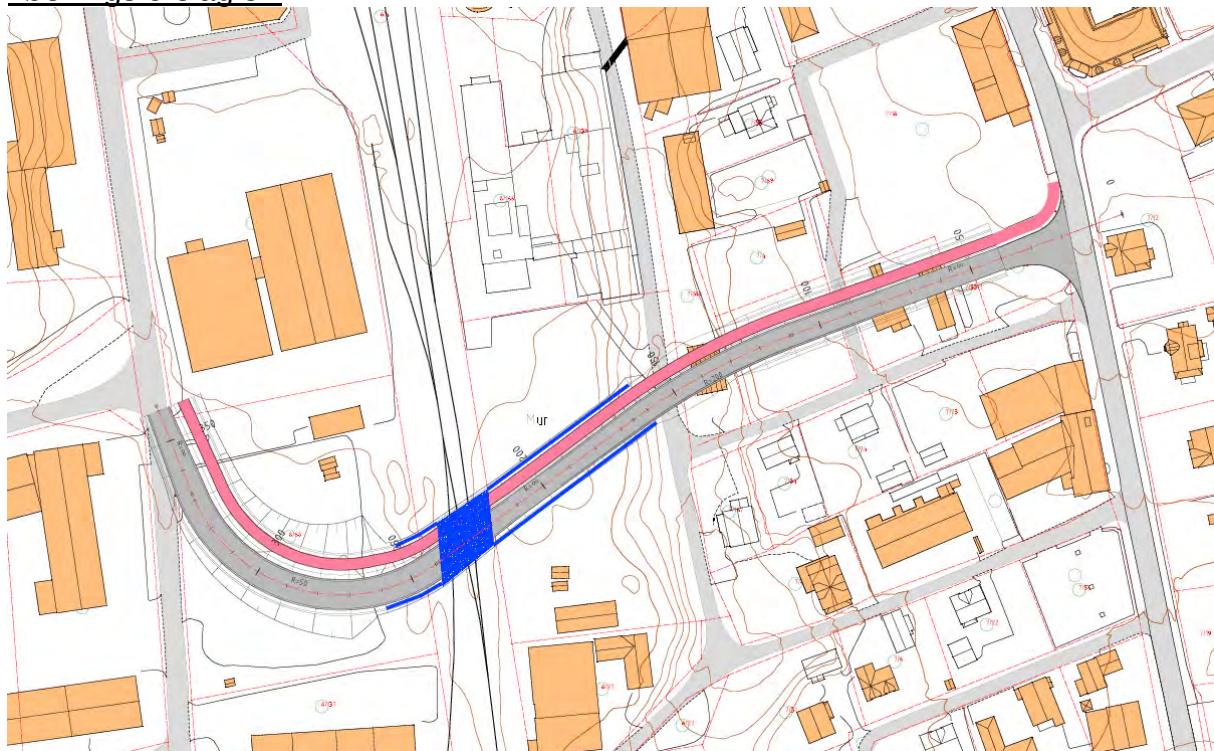




Løsningen viser en forskyvning av Løvveien noe mot nord og en vinkelrett kryssing under jernbanen. Videre er veglinjen lagt i krapp kurve ut av kulverten og opp til vegen møter Industriveien i rett vinkel. Løsningen er gjennomførbar i forhold til kriteriene på strekningen fra Storgata og ned gjennom kulverten. Videre derfra blir vegen for bratt og får en uheldig kombinasjon stigning og krappe kurver. Sikten blir ikke tilfredsstillende ut av kulverten. Hvis man skal klare å komme opp mot Industriveien på en god måte bør stigningen ikke overskride 3 % fram mot krysset i en lengde tilsvarende lengden av et vogntog (dimensjonerende kjøretøy). For å oppnå denne utformingen blir stigningen enten for bratt opp fra kulverten eller i tilslutningen mot Industriveien.

Konklusjon er at løsningen ikke er innenfor kriteriene i vegnormalen. Dette er i forhold til stigning, horisontalkurvatur og sikt.

### Løsningsforslag 3B



Forslaget viser langsgående murer inn mot kulverten fra Storgata og jordskjæring på andre siden. Dette for å oppnå god nok sikt i kurven opp mot Industriveien.

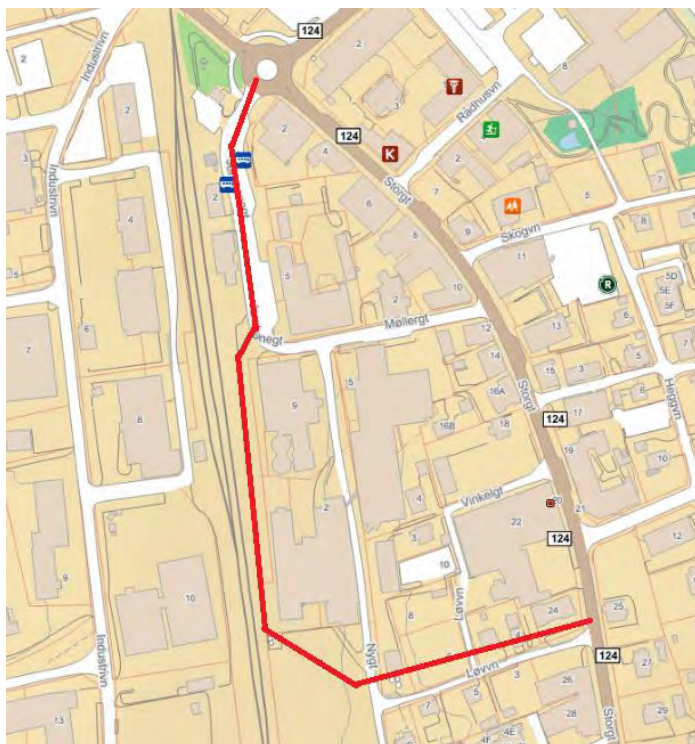
Valg av dette alternativet som omkjøringstrasé vil trolig også medføre behov for opprustning av Industriveien.

### Løsningsforslag 3C

Alternativet innebærer at Storgata stenges for tungtrafikk på samme strekning som alternativ 1.

Løsningen medfører ny veg fra Storgata og ned til jernbanen – altså en "spesialversjon" der man av kostnadmessige årsaker søker å unngå kryssing/kulvert under jernbanen. Slik sett en "hybrid/ kryssing" av alternativ 1 og 3 – og altså ikke en fullverdig løsning – siden man ikke når Industriveien.





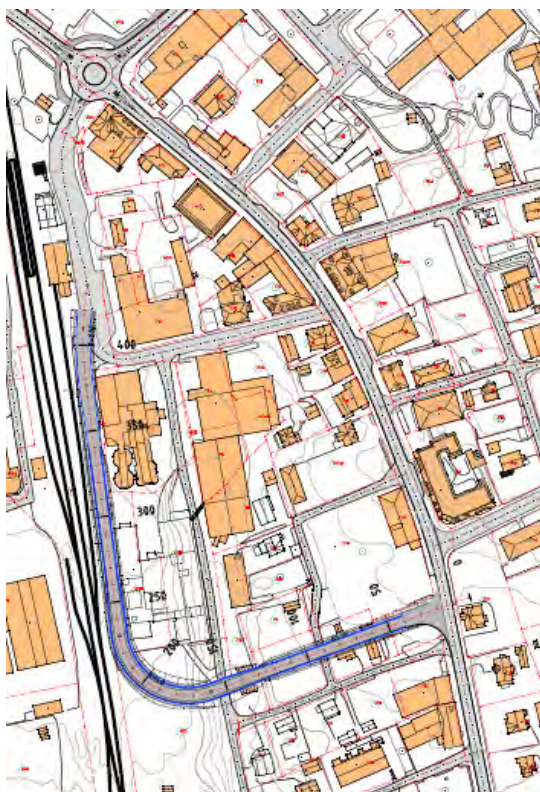
For dette alternativet er det mest hensiktsmessig å legge veglinjen i eksisterende Løvvei, da dette gir best løsning med hensyn på horisontalkurvatur mot jernbanen. Kartet under viser løsningen med bruk av eksisterende Løvvei. Vegen er dimensjonert med samme standard for kjøreveg som beskrevet for løsningen under jernbanen (vegbredde 7 meter). Løsningen gir stigning opp mot jernbanen på ca. 5,5 %, og en horisontalkurvatur på  $r = 60$  meter.

I lavbrekket ned mot kryssingen av Nygata vil det være behov for oppfylling på ca. 2 meter. Opprustingen av eksisterende Løvvei gir mulighet for å bygge fortau inn mot bebyggelsen. Det er ikke lagt opp til fortau eller gang-/sykkelvegløsning på resten av strekningen.



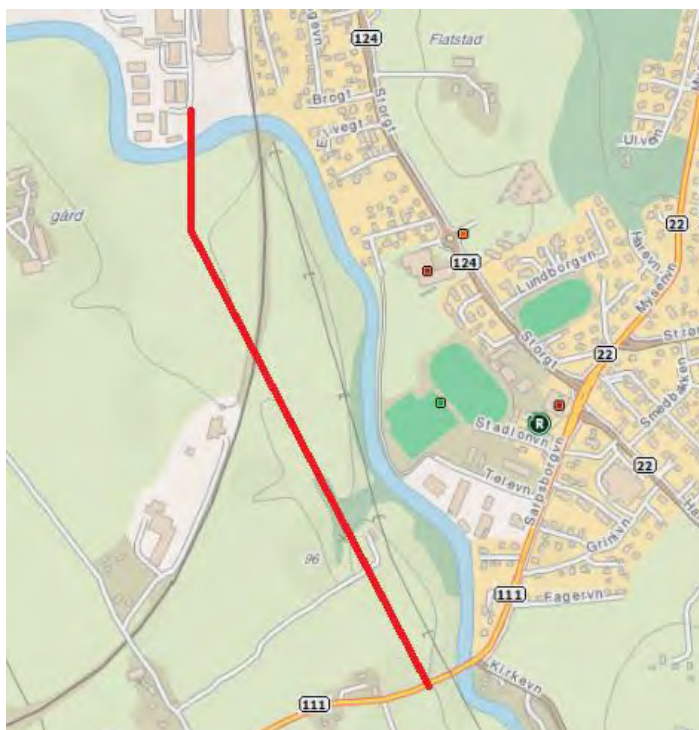
Kryss mot Storgata utformes etter samme prinsipp som beskrevet i løsning for alternativet under jernbanen (gatekryss mot nord og sporing for vogntog mot sør). Vegkanter er planlagt inntil eksisterende asfalterealer og inntil eksisterende bygninger. Ut ifra kartdata ser det ut til å være tilstrekkelig arealer til en veg utenom eksisterende anlegg, mellom jernbane og bygninger, men dette må avklares nærmere i forhold til byggegrenser og andre avgrensingsbehov. Dersom denne løsningen for omkjøring for tunge kjøretøy blir aktuell vil det også være aktuelt med tiltak i Jernbanegata for å få en god og helhetlig løsning.





Velger man en trasé som er forskjøvet litt nordover i forhold til eksisterende Løvvei (som vist for løsningen under jernbanen) blir horisontalkurvaturen mot jernbanen for krapp i forhold til vegnormalen ( $r < 50$  meter). Løsningen er vist på kartet.

#### **Alternativ 4: Forlengelse av Industriveien sørover til rv.22**



Det er også gjort et grovt kostnadsoverslag over et alternativ som innebærer forlengelse av Industriveien sørover, over Rakkestadelva, under jernbanen og tilknytning til rv. 22 ved Bodal. Kostnadsoverslaget er gjort på bakgrunn av omtrentlig antall meter veg, samt nødvendige konstruksjoner – bro over Rakkestadelva og kulvert under jernbanen – og er således forbundet med relativ stor usikkerhet.

En eventuell realisering av dette alternativet vil trolig også medføre behov for oppgradering av eksisterende Industrivei.

Som grunnlag for kostnadsestimatet er det forutsatt et profil på 7 meter vegbredde, bru med lengde 50 meter og bredde 8 meter, samt kulvert under jernbanen med

lengde 20 meter og bredde 8 meter. Det er ikke tatt høyde for gang- /sykkelveg i kostnadsestimatet.

### **Kostnadsestimater**

For de ulike vegalternativene som er beskrevet over (med unntak av alternativ 1 - Møllergata), er det gjort noen overordnede kostnadsestimater. De er forbundet med relativ stor usikkerhet.

De ulike elementene er fremkommet på bakgrunn av generelle erfaringstall, løpemetrepriser, stykkpriser etc., samt erfaringer fra sammenliknbare prosjekter.

For samtlige kostnadsestimater gjelder følgende forutsetninger:

- Grunnerverv er ikke medregnet.
- Grunnforhold er ukjente. Geotekniske tiltak er ikke medregnet.
- Forhold omkring kabler og ledninger i grunnen er ukjent, evt. omlegging av slike er ikke medregnet

Kostnadsestimatene er satt opp i flere «trinn» slik at det tydelig fremkommer hva som ligger til grunn for den endelige prosjektkostnaden for de ulike vegtekniske løsningene.

#### **Alternativ 2: Omkjøring via Lundskrysset**

<b>Omkjøring rundt Lundkrysset</b>	<b>Enhet</b>	<b>Mengde</b>	<b>Enh.pris</b>	<b>Sum</b>	<b>Merknader</b>
Utbedring Lundkrysset	RS RS			2 500 000	Utbedring kryss m/dråpeøy i sideveg Kryss m/dråpeøy og venstresvingefelt
Støytiltak	lm		10 000		Langsgående skjerming
Lokale støytiltak pr bolig	stk		300 000		Lokal skjerm + evt tiltak på bolig
Kulvertkryssing under rv.22	RS			8 000 000	Universell utforming m/ensidig rampe
Gangfelt med midtdeler	RS			1 000 000	Breddeutvidelse veg + midtdeler
Forsterking og breddeutvidelse Johs C. Liens gate	lm	800	6 000	4 800 000	Evt behov må avklares med Statens vegvesen
<b>Sum 1</b>				<b>16 300 000</b>	
Rigg stikning, oppmåling	20 %			3 260 000	
<b>Sum 2</b>				<b>19 560 000</b>	
Uforutsett	15 %			2 934 000	
<b>Sum 3: Entrepriisekostnad ekskl mva</b>				<b>22 494 000</b>	
Mva	25 %			5 623 500	
<b>Sum 4: Entrepriisekostnad inkl mva</b>				<b>28 117 500</b>	
Byggherrekostnader	20 %			5 623 500	
<b>Sum 5: Prosjektkostnad inkl mva</b>				<b>33 741 000</b>	



### Alternativ 3B: Forlengelse av Løvveien til Industriveien

Forlengelse Løvveien til Industriveien	Enhet	Mengde	Enh.pris	Sum	Merknader
Kulvert under jernbanen b=12m l=20m h=6m	RS			10 800 000	
Spunt	RS			5 000 000	
Murer / vanntett traub	RS			6 500 000	
Jernbanetekniske arbeider	RS			2 500 000	
Kjøreveg og g/s-veg	lm	250	25 000	6 250 000	Inkl. kryss Storgata og Industriveien
<b>Sum 1</b>				<b>31 050 000</b>	
Rigg, stikning, oppmåling	20 %			6 210 000	
<b>Sum 2</b>				<b>37 260 000</b>	
Uforutsett	15 %			5 589 000	
<b>Sum 3: Entrepriekostnad ekskl mva</b>				<b>42 849 000</b>	
Mva	25 %			10 712 250	
<b>Sum 4: Entrepriekostnad inkl mva</b>				<b>53 561 250</b>	
Byggherrekostnader	20 %			10 712 250	
<b>Sum 5: Prosjektkostnad inkl mva</b>				<b>64 273 500</b>	

### Alternativ 3C: Forlengelse av Løvveien til Jernbanegata (mellom siloen og jernbanen).

Forlengelse av Løvveien til Jernbanegata	Enhet	Mengde	Enh.pris	Sum	Merknader
Kjøreveg	lm	400	20 000	8 000 000	Inkl. kryss med Storgata og Jernbanegata
<b>Sum 1</b>				<b>8 000 000</b>	
Rigg, stikning, oppmåling	20 %			1 600 000	
<b>Sum 2</b>				<b>9 600 000</b>	
Uforutsett	15 %			1 440 000	
<b>Sum 3: Entrepriekostnad ekskl mva</b>				<b>11 040 000</b>	
Mva	25 %			2 760 000	
<b>Sum 4: Entrepriekostnad inkl mva</b>				<b>13 800 000</b>	
Byggherrekostnader	20 %			2 760 000	
<b>Sum 5: Prosjektkostnad inkl mva</b>				<b>16 560 000</b>	

### Alternativ 4: Forlengelse av Industriveien til riksvegen (Bodal)

Forlengelse av Industriveien til rv. 111 Bodal.	Enhet	Mengde	Enh.pris	Sum	Merknader
Bro over Rakkestadelva b=8m l=50 m	RS			7 200 000	
Kulvert under jernbanen b=8m l=20m h=6m	RS			8 400 000	
Spunt	RS			5 000 000	
Murer / vanntett traub	RS			5 050 000	
Jernbanetekniske arbeider	RS			2 500 000	
Kjøreveg	lm	1 000	20 000	20 000 000	
Kryss med rv. 111	RS			2 500 000	
<b>Sum 1</b>				<b>50 650 000</b>	
Rigg stikning, oppmåling	20 %			10 130 000	
<b>Sum 2</b>				<b>60 780 000</b>	
Uforutsett	15 %			9 117 000	
<b>Sum 3: Entrepriekostnad ekskl mva</b>				<b>69 897 000</b>	
Mva	25 %			17 474 250	
<b>Sum 4: Entrepriekostnad inkl mva</b>				<b>87 371 250</b>	
Byggherrekostnader	20 %			17 474 250	
<b>Sum 5: Prosjektkostnad inkl mva</b>				<b>104 845 500</b>	

## Vurdering av alternativene

Rådmannens prosjektgruppe og Styringsgruppa for sentrumsplanarbeidene har foretatt en helhetsvurdering av alternativene, både ut fra faglige vurderinger, måloppnåelse, tekniske forutsetninger, effekt/ konsekvenser og kostnader.

Alternativ 1 (Møllegata) er et kortsiktig tiltak, som må ses i sammenheng med shared-space løsningen for nordre del av Storgata. Styringsgruppa anser ikke dette for å være en endelig og eneste varige løsning.

Alternativ 2 (omdirigering av tungtrafikk via Lundskrysset – fjerne gjennomgangstrafikk gjennom sentrum helt) er en løsning som Styringsgruppa ønsker å holde åpen. Tiltaket har konsekvenser også utenfor områdeplanene, og det arbeides videre ned Statens vegvesen/ Østfold fylkeskommune for å vurdere dette nærmere.

Alternativ 3 (forlengelse av Løvveien) anses som det tiltaket som vil løse de utfordringene man har, men kostnadssiden er så betydelig at kommunen ikke ser seg i stand til å finansiere løsningen alene. Man ønsker ikke å basere seg utelukkende på en løsning man vurderer å eventuelt ligge langt frem i tid. Antagelig vil løsningen forutsette samarbeid med øvrige tiltakshavere og tilskudd fra det offentlige. Så langt synes det ikke å være mulighet for slike tilskudd/ "spleiselag", men skulle anledningen by seg anses det som viktig å ikke i mellomtiden "bygge igjen" muligheten.



I Sentrumsplanen er derfor området båndlagt som infrastrukturezone, med krav om detaljregulering.

Alternativ 4 (Industriveien – Bodal) anses som så kostnadskrevende at det er urealistisk bare av den grunn. I tillegg er det usikkert hva en slik ny vegforbindelse vil få å si for sentrum, da den kan få en utilsiktet "omkjøringseffekt" slik andre tettsteder har opplevd.

## **Rundkjøring i Bergenhuskrysset**

Det er gjort vurderinger av ombygging av Bergenhuskrysset fra to T-kryss til en rundkjøring. Bakgrunnen for dette er primært et ønske om en «visuell opprydning» av krysset samt gi muligheter for bedre løsninger for myke trafikanter i krysset. Rundkjøringer regnes generelt som den sikreste formen for plankryss.

Det er flere forhold ved rundkjøringer som bidrar til økt trafiksikkerhet:

- Teoretisk antall konfliktpunkter mellom trafikkstrømmene som passerer et kryss reduseres (fra 32 til 20 ved ombygging fra X-kryss til rundkjøring)
- Trafikanter på veg inn i krysset har vikeplikt for trafikanter som er inne i krysset, uansett hvilken vegarm de kommer fra og tvinges dermed til nøyere observasjon av trafikk i krysset.
- All trafikk i krysset kommer fra én retning. Trafikantene trenger dermed ikke å observere trafikk fra flere retninger samtidig for å finne en egnet tidsluke for å kjøre inn i krysset.
- Rundkjøringer eliminerer venstresving foran møtende trafikk.
- En riktig utformet rundkjøring medfører at alle trafikantene inn i krysset må redusere farten.
- Undersøkelser viser at rundkjøring reduserer antall personskadeulykker med 25-35 %. (Fra trafiksikkerhetshåndboka, TØI). Det vises også til at risikoen for fotgjengerulykker reduseres med rundkjøringer.
- På «minussiden» kan nevnes at noen undersøkelser viser en økning i materiellskadeulykker, og det kan være utfordrende å finne gode sykkelløsninger gjennom rundkjøringer. Det skal dog nevnes at undersøkelser har vist en nedgang i sykkelulykker som følge av ombygging av kryss til rundkjøringer, selv om denne nedgangen er mindre enn for andre typer ulykker.

På bakgrunn av innspill i planprosessen er det vurdert 3 alternative plasseringer av ny rundkjøring.



Alt. 1

Alt. 2

Alt. 3

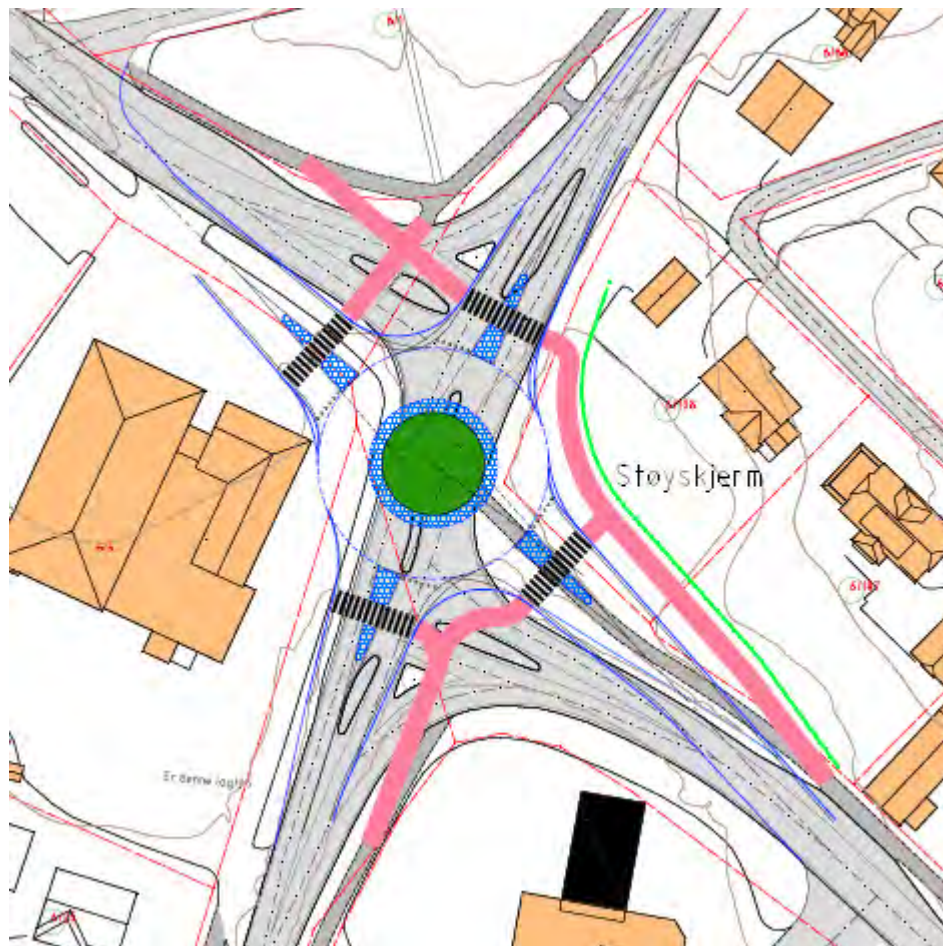


Alt. 1: Vegarm fra Storgata beholdes og vegarm fra Haldenveien legges om mot rundkjøringen. Denne løsningen betinger innløsning av eiendom 6/108 og noe erverv fra hage på eiendom 6/187.

Alt. 2: Her retter vi opp det som antas å være "den gamle aksen" for Storgata og Haldenveien, denne aksen er skrå i forhold til fv. 111. Denne løsningen gir ikke rett vinkel mellom vegarmene, som er ønskelig. Det er på denne løsningen rom for forbedringer i forhold til å få en bedre tilnærming mot 90 grader mellom vegarmene. Denne løsningen forutsetter at deler av Kiwibygget må rives. For bolighuset må det erverves deler av hagen, samt bygges støyskjerm som avbøtende tiltak.

Alt. 3: Vegarm fra Haldenveien beholdes som dagens, og vegarm fra Storgata legges om mot rundkjøringen. Denne løsningen medfører innløsning av Kiwi-butikken.

Alle alternativene er funksjonelt og teknisk sett akseptable, men både rådmannens prosjektgruppe og Styringsgruppa mener alternativ 2 svarer best på formålet med omleggingen av krysset.

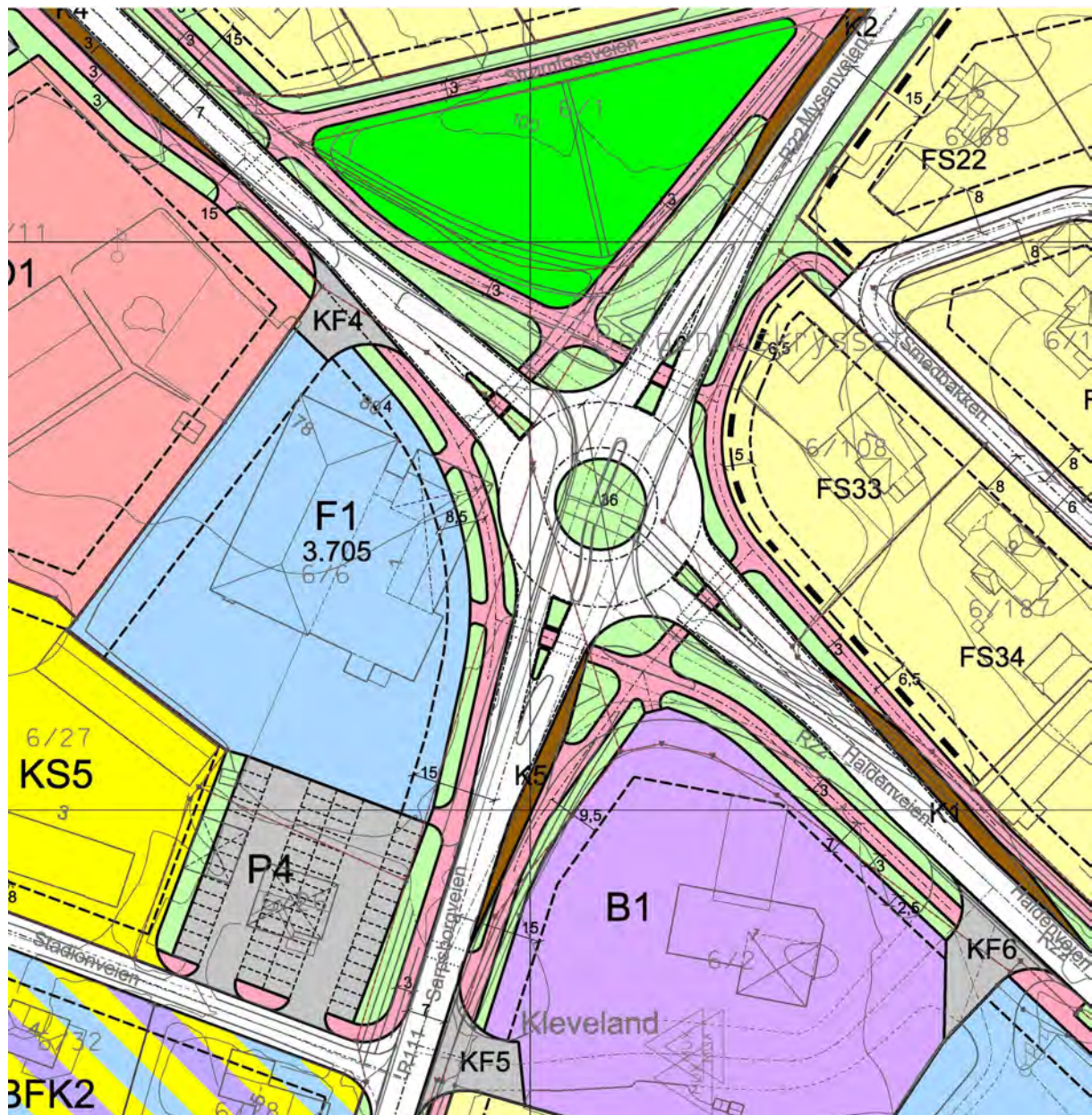


Løsningen gir mer oversiktlige forhold for myke trafikanter enn hva som er tilfelle for dagens løsning. God avbøying i rundkjøringen gir lavt fartsnivå ved de ulike krysningpunktene.



Rundkjøring Bergenhus	Enhet	Mengde	Enh.pris	Sum	Merknader
Rundkjøring	RS			7 000 000	Rundkjøring inkl. omlegg. av veg og g/s-veger
Støyskjerm ved 2 bolighus	lm	80	10 000	800 000	
<b>Sum 1</b>				<b>7 800 000</b>	
Rigg stikning, oppmåling	20 %			1 560 000	
<b>Sum 2</b>				<b>9 360 000</b>	
Uforutsett	15 %			1 404 000	
<b>Sum 3: Entreprenskostnad ekskl mva</b>				<b>10 764 000</b>	
Mva	25 %			2 691 000	
<b>Sum 4: Entreprenskostnad inkl mva</b>				<b>13 455 000</b>	
Byggherrekostnader	20 %			2 691 000	
<b>Sum 5: Prosjektkostnad inkl mva</b>				<b>16 146 000</b>	

### Kostnadsestimat rundkjøring Bergenhus



Utsnitt fra Bergenhusplanen

## Vurdering av forlengelse av Heggveien



Med bakgrunn i tidligere forhistorie har styringsgruppa ønsket en særskilt vurdering av mulighet og konsekvenser ved en forlengelse av Heggveien, over Velhaven, med forbindelse til Rådhusveien og Johs C Liensgate.

Det er på den bakgrunn i det følgende gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse av tiltaket (ROS-analyse).

Mulige uønskede hendelser er ut fra en generell/ teoretisk vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdet funksjon, utforming mm, og hendelser som direkte kan

påvirke omgivelsene (hvh konsekvenser for og konsekvenser av planen). Forhold som er med i sjekklisten, men ikke er til stede i planområdet eller i planen, er kvittert ut i kolonnen "Aktuelt?" og kun unntaksvis kommentert.

Vurdering av **sannsynlighet** for uønsket hendelse er delt i:

- Svært sannsynlig (4) – kan skje regelmessig; forholdet er kontinuerlig tilstede; en hendelse har stort omfang.
- Sannsynlig (3) – kan skje av og til; periodisk hendelse (årlig); en hendelse har middels stort omfang.
- Mindre sannsynlig (2) – kan skje (ikke usannsynlig; ca hvert 10. år); en hendelse har lite omfang.
- Lite sannsynlig (1) – det er en teoretisk sjans for hendelsen; skjer sjeldnere enn hvert 100. år; en hendelse har marginalt omfang.

Kriteriene for å vurdere **konsekvenser** av uønskete hendelser:

	<b>Personskade</b>	<b>Miljøskade</b>	<b>Skade på eiendom, forsyning mm</b>
1. Ubetydelig	Ingen alvorlig skade	Ingen alvorlig skade	Systembrudd er uvesentlig
2. Mindre alvorlig	Få/små skader	Ikke varig skade	Systembrudd kan føre til skade dersom reservesystem ikke fins
3. Alvorlig	Behandlingskrevende skader	Midlertidig/behandlingskrevende skade	System settes ut av drift over lengre tid; alvorlig skade på eiendom
4. Svært alvorlig	Personskade som medfører død eller varig mén; mange skadd	Langvarig miljøskade	System settes varig ut av drift; uopprettelig skade på eiendom



Karakteristikk av risiko som funksjon av sannsynlighet og konsekvens:

Konsekvens: Sannsynlighet:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
4. Svært sannsynlig				
3. Sannsynlig				
2. Mindre sannsynlig				
1. Lite sannsynlig				

- Hendelser i røde felt: Umiddelbare tiltak nødvendig.
- Hendelser i oransje felt: Tiltak nødvendig.
- Hendelser i gule felt: Overvåkes; tiltak vurderes ut fra kostnad i fht nytte.
- Hendelser i grønne felt: Rimelige tiltak gjennomføres.

Tiltak som reduserer sannsynlighet vurderes først. Hvis dette ikke gir effekt eller er mulig, vurderes tiltak som begrenser konsekvensene.

Hendelse/ Situasjon	Aktuelt?	Sanns.	Kons.	Risiko	Kilde/ kommentarer/ Tiltak
<b>Natur- og miljøforhold</b>					
<i>Ras/ skred/ flom/ grunnforhold. Er området utsatt for, eller kan planen/ tiltaket medføre risiko for:</i>					
1. Masseras/ skred	Ja	1	3		Ikke kjent rasfare. Undersøkelser foreligger ikke.
2. Snø-/ isras	Nei				
3. Flomras	Nei				
4. Elveflom	Nei				
5. Tidevannsflom	Nei				
6. Radongass	Nei				
<i>Vær, vindeksponering. Er området:</i>					
7. Vindutsatt	Nei				
8. Nedbørutsatt	Nei				
<b>Natur- og kulturområder</b>					
9. Sårbar flora	Nei				
10. Sårbar fauna/ fisk	Nei				
11. Verneområder	Nei				
12. Vassdragsområder	Nei				
13. Fornminner	Nei				
14. Kulturminne/ -miljø	Nei				

Hendelse/ Situasjon	Aktuelt?	Sanns.	Kons.	Risiko	Kilde/ kommentarer/ Tiltak
<b>Menneskeskapte forhold</b>					
<i>Strategiske områder og funksjoner. Kan planen/ tiltaket få konsekvenser for:</i>					
15. Vei, bru, knutepunkt	Ja	4	2		Ny parallell tverrforbindelse til Storgata. Endret kjøremønster
16. Havn, kaianlegg	Nei				
17. Sykehus/ -hjem, kirke	Ja	3	3		Berører uteområde/ nærområde til sykehjem
18. Brann/politi/ sivilforsvar	Nei				
19. Kraftforsyning	Nei				
20. Vannforsyning	Nei				
21. Forsvarsområde	Nei				
22. Tilfluktsrom	Nei				
23. Område for idrett/ lek	Ja	4	4		Sentralt og godt opparbeidet lekeområde for sentrum
24. Park, rekreasjon	Ja	4	4		Sentral parkområde. Del av sammenhengende grønnstruktur
25. Vannområde for friluftsliv	Nei				
<i>Forurensningskilder. Berøres planområdet av:</i>					
26. Akutt forurensning	Nei				
27. Permanent forurensn.	Nei				
28. Støv og støy industri	Nei				
29. Støv og støy trafikk	Nei				
30. Støy andre kilder	Nei				
31. Forurenset grunn	Nei				
32. Forurensning i sjø	Nei				
33. Høyspentlinje, elektromagnetisk stråling	Nei				
34. Risikofylt industri med mer (kjemikalier, eksplosiver, olje/gass, radioaktivitet)	Nei				
35. Avfallshåndtering	Nei				
36. Oljekatastrofeområde	Nei				
<i>Medfører planen/ tiltaket:</i>					
37. Fare for akutt forurensning	Nei				
38. Støy og støv fra trafikk	Ja	4	2		Endres fra stille og skjermet park- og lekeområde til

					trafikkert tverrforbindelse.
39. Støy og støv fra andre kilder	Nei				
40. Forurensning i sjø	Nei				
41. Risikofylt industri med mer (kjemikalier, eksplosiver, olje/gass, radioaktivitet)	Nei				
<i>Transport. Er det risiko for:</i>					
42. Ulykke med farlig gods	Nei				
43. Vær/føre begrenser tilgjengelighet til området	Nei				
<i>Trafikksikkerhet</i>					
44. Ulykke i av-/ påkjørsler	Ja	3	2		Beliggenhet ved planlagt lastesone kjøpesenter
45. Ulykke med gående/ syklende	Ja	3	3		
46. Ulykke ved anleggsgjennomføring	Ja	2	3		Betydelige fyllingsarbeider og massetransport.
47. Andre ulykkespunkter	Nei				
<i>Andre forhold</i>					
48. Sabotasje- og terrorhandlinger					
a) – er tiltaket et terrormål	Nei				
b) – er det potensielle mål i nærheten ?	Ja	1	3		Rådhuset
49. Regulerte vannmagasin, med spesiell fare for usikker is, endringer i vannstand mm	Nei				
50. Naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc)	Nei				
51. Gruver, åpne sjakter, steintipper etc	Nei				
52. Spesielle forhold ved utbygging/ gjennomføring	Ja	2	3		Området er del av gang- og sykkel-system og skoleveg. Sikring av nærområder og i forbindelse med bygging og transport



Tabell med oppsummering av risiko som funksjon av sannsynlighet og konsekvens for vurderte hendelser:

Konsekvens: Sannsynlighet:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
4. Svært sannsynlig		15, 38		23, 24
3. Sannsynlig		44	17, 45	
2. Mindre sannsynlig			46, 52	
1. Lite sannsynlig			1, 48b)	

#### Kommentarer til hendelser:

##### **Hendelse 1. Masseras/ skred**

Det må foretas omfattende massetilførsel (fylle igjen lite daldrag) for å få horisonal forbindelse (alternativ bru – men det anses som lite aktuelt).

Det bør foretas en stabilitetsvurdering samt undersøkelse av grunnforholdene. Nødvendig sikring av sidefyllinger.

##### **Hendelse 15. Vei, bru, knutepunkt**

Hensikten med ny tverrforbindelse er å avlaste biltrafikken i Storgata. Ny parallell (østlig) for Storgata vil være mellom Johs C. Liens gate og Skoleveien (med stikkveier Julius Skaugs vei og Skogveien til Storgata).

Målet med tverrforbindelsen er å redusere trafikken i Storgata – spesielt tungtrafikken. Resultatet blir økt trafikkmengde i Heggveien. Det blir økt ulykkesrisiko i krysset Skoleveien/ Heggveien – som er sentral skoleveg til ungdomsskolen, samt krysningpunkt til Bergenhus barneskole (sykkel- og gangtrafikk).

Det kan bli konfliktpunkt ved planlagt vareinntak og parkeringsplan (personbiler) for nytt kjøpesenter og gjennomgangstrafikk.

#### Vurdering av fremkommelighet:

- Fremkommelighet for tungtrafikk vil bedres
- Fremkommelighet for personbiltrafikk vil bedres
- Fremkommelighet for kollektivtrafikk – berøres ikke
- Fremkommelighet for gående og syklende vil forverres

##### **Hendelse 17. Sykehus/ -hjem, kirke**

Det oppføres nå tilbygg for sykehjem/ omsorgsboliger ved rådhuset.

Tverrforbindelsen vil komme 40-50m fra bygningen. Støymessig vil dette påvirke boligene. Uteareal og utsikt vil berøres.

##### **Hendelse 23. Område for idrett/ lek**

Velhaven ble for noen år siden opparbeidet som et sentralt bymessig lekeområde som benyttes flittig. Dette vil bli så kraftig berørt, at det må finnes et nytt alternativt tilsvarende lekeområde i sentrum – jfr rikspolitiske retningslinjer for barn og unges oppvekstvilkår. Det finnes ikke et slikt skjermet erstatningsområde i rimelig nærhet.

#### **Hendelse 24. Park, rekreasjon**

Området Velhaven benyttes både av unge og gamle som rekreasjonsområde og park. Området har høy grad av opparbeidelse med vegetasjon, stier, benker, lekeapparater og vann. Fungerer også som grøntområde/ uteområde for omsorgsboliger, rådhuset og tilliggende boligbebyggelse. Dette området vil bli så kraftig berørt av ny tverrforbindelse, at det ikke vil fungere etter hensikten. Det må fremskaffes alternativt park-/ rekreasjonsområde – noe som i praksis er vanskelig å peke på.

#### **Hendelse 38. Støy og støv fra trafikk**

Se hendelse 17, 23 og 24.

#### **Hendelse 44. Ulykke i av-/ påkjørsler**

Se hendelse 15. Svingradier og eksisterende eiendomsstruktur og bebyggelse (sikt) kan medføre økt trafikkfare i kryssene Heggveien/ Skoleveien, Heggveien/ Julius Skaugs gate, Heggveien/ Skogveuen og ny Heggveien/ Rådhusveien – spesielt for tungtrafikken.

#### **Hendelse 45. Ulykke med gående/ syklende**

Se hendelse 15. Økt blanding av biltrafikk – spesielt tungtrafikk – og gående og syklende (spesielt barn og unge) vil bety betydelig økt fare for ulykker, spesielt for myke trafikkantene. Undersøkelsen av barn og unges ferdselsmønster i sentrum viste at Heggveien og gangveien gjennom Velhaven i stor grad benyttes som skoleveg-rute til både ungdomsskole og barneskole.

#### **Hendelse 46. Ulykke ved anleggsgjennomføring**

På grunn av utsatt beliggenhet må anleggsområdet sikres godt i forbindelse med anleggsarbeidene – spesielt med henblikk på at barn og unge er vant til å ferdes gjennom området. Videre bør også anleggstransporten planlegges godt, siden det må tilføres betydelige masser, slik at transportulykker unngås.

#### **Hendelse 48. Sabotasje- og terrorhandlinger**

Selve tverrforbindelsen kan ikke anses som et terror-/ sabotasjemål, og forbindelsen vil heller ikke ha viktig/avgjørende strategisk betydning for fremkommeligheten. Eventuelt tilliggende terror-/ sabotasjemål er rådhuset, men det anses ikke at Rakkestad vil være utsatt i så måte.

#### **Hendelse 52. Spesielle forhold ved utbygging/ gjennomføring**

Se hendelse 45 og 46.

### **KONKLUSJON**

Fremkommelighet for motorisert trafikk vil forbedres, da det vil bli flere alternative kjøreruter. Trafikksikkerheten for biltrafikk kan bli noe dårligere, men på grunn av lav hastighet antas ikke faren for å bli uakseptabelt høy.

Imidlertid vil det bli en forverring for barn og unges sikkerhet.

Miljøkonsekvensene vil bli betydelige, og det peker seg ikke ut avbøtende tiltak av betydning. Det er ikke tilgjengelig erstatningsarealer i rimelig nærhet for lek, park og rekreasjon. Det vil bli et brudd i planlagt sammenhengende grønnstruktur.

På denne bakgrunn anbefales ikke tiltaket lagt inn i sentrumsplanen.

## PARKERING

I plansmieprosessen ble eksisterende parkeringsplasser i sentrum registrert og telt opp. Det er 392 eksisterende P-plasser i Rakkestad sentrum. I plansmias skisser ble det lagt til grunn 431 P-plasser i sentrum – en økning på 31 plasser i forhold til dagens situasjon. I plansmias oppsummering ble det anbefalt en økning på 20 - 40 P-plasser avhengig av valgte løsninger.

Tilbakemeldinger i planprosessen fra Styringsgruppa og arbeidsgruppe der næringsdrivene er representert, samt på åpne møter og møter med næringslivet, har vært stort fokus på at det må skaffes til veie mer parkering i sentrum – med lett tilgjengelighet og korte gangavstander. Samtidig er det ønske om mer grønt og trivelige oppholdsplasser i sentrum. Det har vært en stor utfordring for rådmannens prosjektgruppe å forene disse ønsker.

I Sentrumsplan er det regulert inn ca 680 parkeringsplasser – forhold til dagens på ca 400 plasser. I Bergenhusplanen der det regulert inn 220 plasser. I tillegg kommer krav til en viss egendekning (jf regulerings-bestemmelsene).

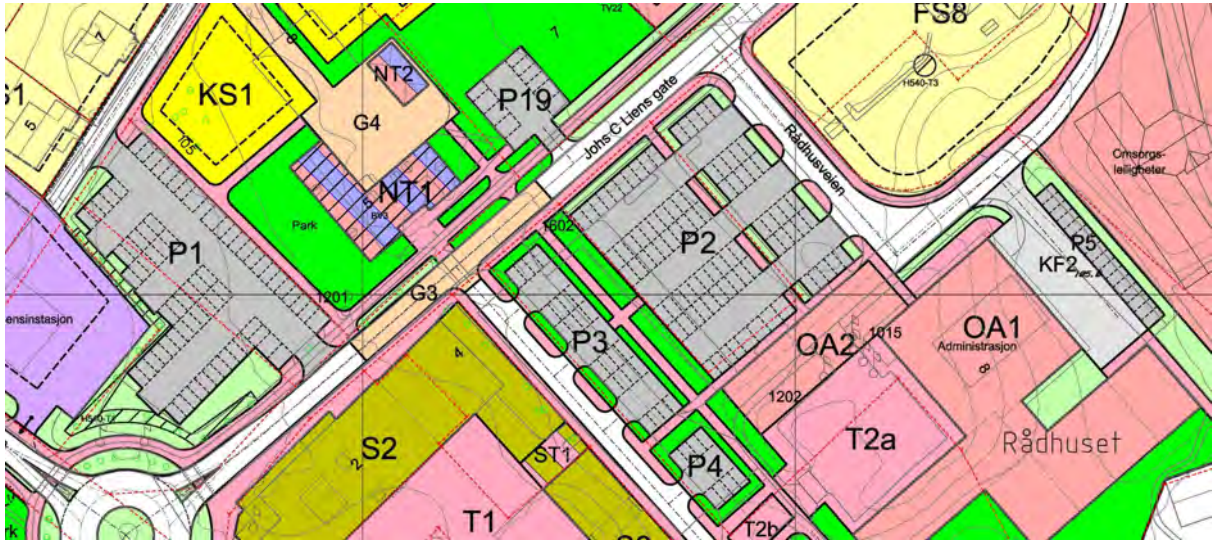
En økning på ca 280 plasser i sentrum tilsvarer en økning på 70%. Av disse er 45 plasser avsatt til korttidsparkering i Storgata, Møllergata og ved Stasjonen – også en økning i forhold til dagens situasjon. Det er også vist HC-plasser for sentrale områder. I tillegg kommer private parkeringsplasser og – arealer, samt eventuell korttidsparkering på del av plasser, gatetun og torg.

Planutsnittene nedenunder viser løsningene i Sentrumsplanen og Bergenhusplanen.

Utforming og plassering av parkeringsarealene er gjort på bakgrunn av følgende rammebetingelser:

- Enkel adkomst, med god spredning og sammenheng mellom P-områdene.
- Ønske om å øke parkeringsdekningen i sentrum – avveiet i forhold til estetikk og grøntstruktur.
- Langtidsparkering – med større gangavstander
- Skjermet beliggenhet i forhold til Storgata – der ønsket er mest mulig næringsareal mot fortau (med unntak av korttids kantparkering - som økes).





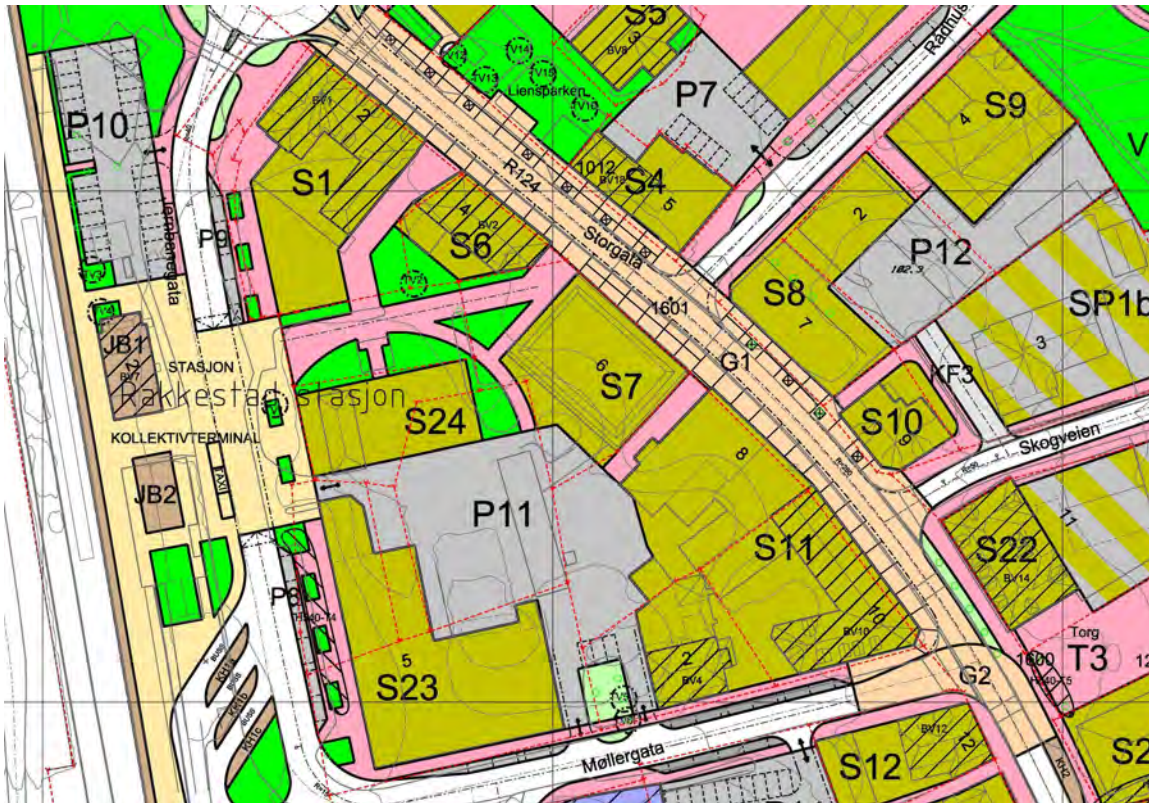
P1: ved Esso/ Bankgården: 70 plasser inkl HC-parkering.  
 P2: Rådhuset: 88 plasser inkl. HC-parkering, P3 og 4: Rådhuset: 32 plasser  
 P5: Brannstasjonen: 16 plasser, P19 ved Bankgården: 10 plasser inkl HC-parkering



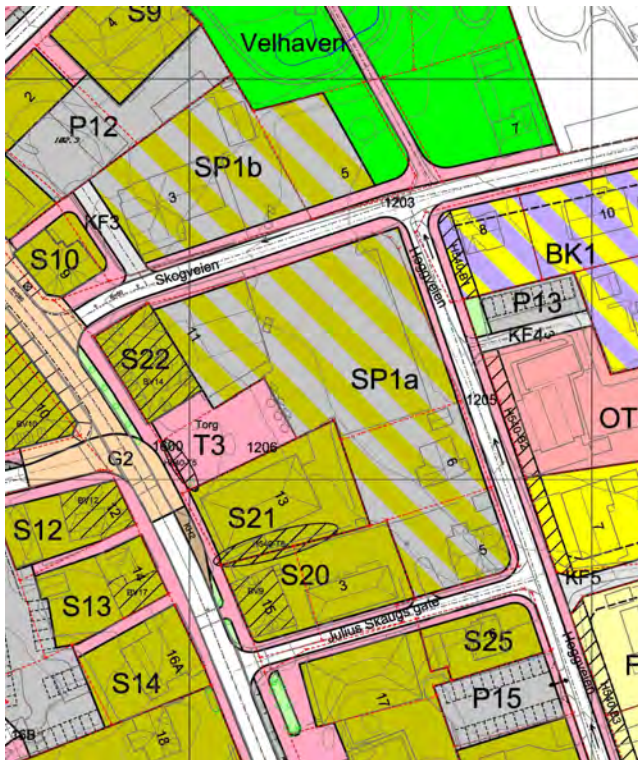
P6: Langtidsparkering Nord: 62 plasser

For Sentrum Nord gir dette 278 parkeringsplasser inkludert handicap-parkering plassert på aktuelle steder i forhold til tilgjengelighet og kort avstand til mål.





P7: 10 plasser + 6 kantstensparkerering i Rådhusgata  
 P8 og 9 Kiss'n ride Jernbanegata: 10 plasser + 3 Taxi.  
 P10 Pendlerparkering Stasjonen: 32 inkl HC.  
 P11 (1.977 m<sup>2</sup>) – anslag 60 plasser.  
 P12 (904 m<sup>2</sup>) – anslag 30 plasser  
 Kantparkering Storgata: 23 plasser

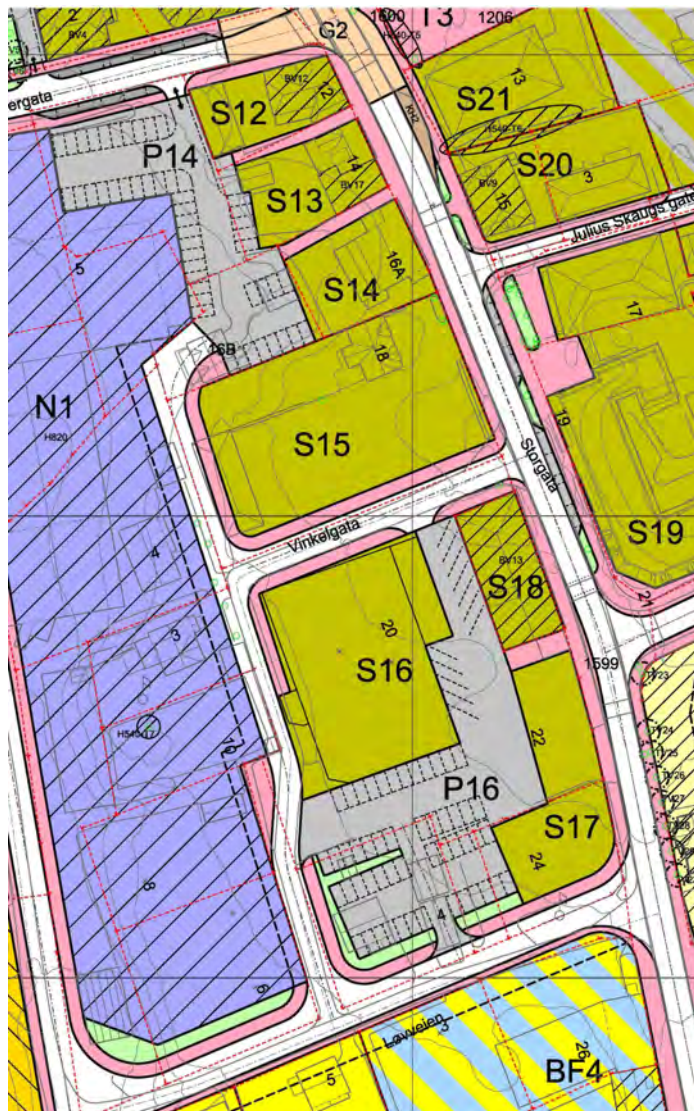


SP1 a og b: Skogveien/ Rakkestad Torg:  
 Anslag 80 plasser i to parkeringsplan +  
 internparkering i kjellertasje

P13 Heggveien: 9 plasser,  
 P15 Heggveien: 20 plasser

For Sentrum Midt gir dette samlet 283  
 parkeringsplasser.





P14 Møllergata: 48 plasser + 9 plasser kantparkering

P16 Løvveien: 61 plasser (+ flere under tak)

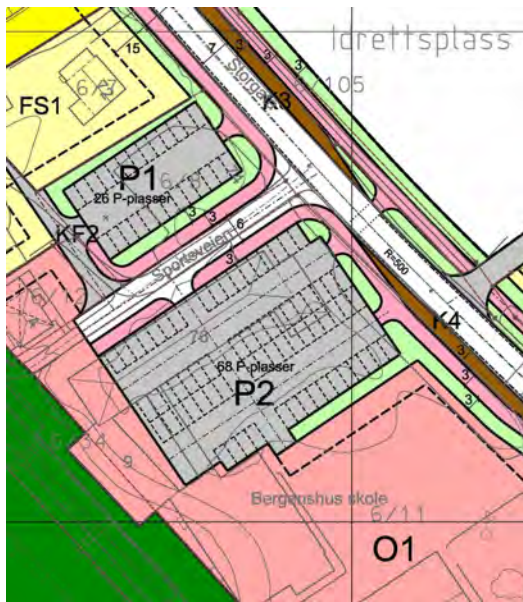
P17 og 18 er såpass langt syd at de ikke er tatt med som sentrumparkering.

For Sentrum Syd gir dette samlet 118 parkeringsplasser.

For Sentrum totalt er det regulert inn 679 parkeringsplasser. I tillegg kommer krav til egendekning på egen grunn for en del eiendommer/ virksomheter.

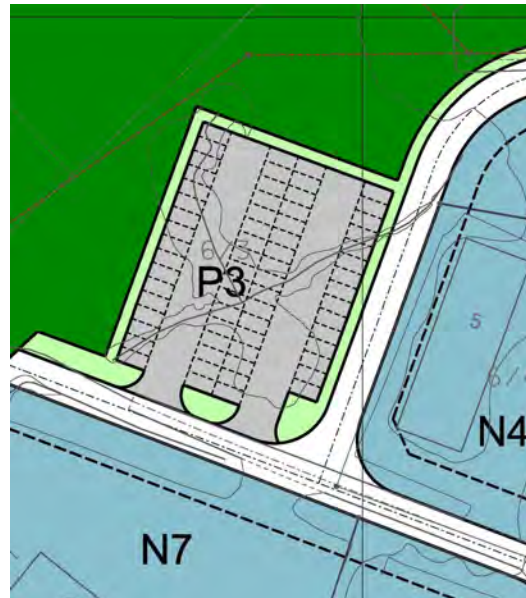


I Bergenhusplanen er det regulert inn totalt 220 plasser som fordeler seg slik:

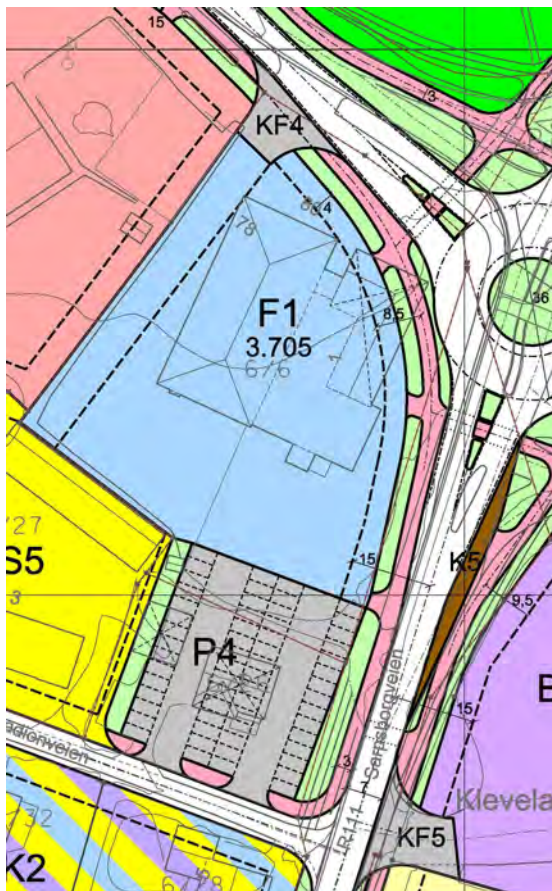


P1 Sportsveien: 26 plasser  
P2: Sporsveien: 68 plasser

Disse skal betjene offentlig formål, samt Stadion.



P3 Stadion: 66 plasser – betjener Stadion



P4 Bergenhuskrysset: 60 plasser  
Vil primært betjene dagligvareforretning F1.

# KOLLEKTIVTRAFIKK



Det vises til "Stasjonsbyen" under innledende kapittel.

*Stasjonen før og nå.*



Basis/ plattformen for sentrumsutviklingen er det historiske Rakkestad (Rakkestad Historielag har også vært involvert i prosessen). Etableringen av jernbanen har hatt en altoverskyggende betydning for stedets fremvekst.

Utviklingen av Stasjonsområdet som kollektivterminal/ kollektivknutepunkt er et ledd i å "ta tilbake" Stasjonsbyen, og å gi Jernbanetorget sin rettmessige plass i bybildet – med økt tilgjengelighet og tilrettelegging, og med fokus på estetikk og historiske verdier.



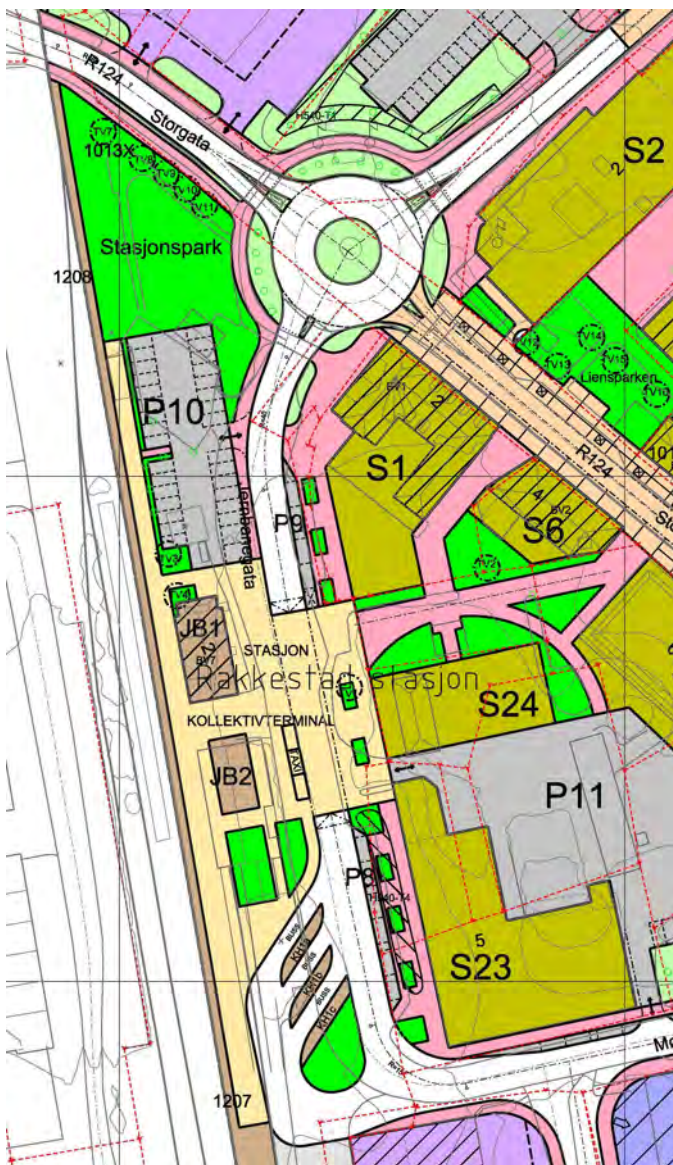
*Dagens situasjon på stasjonsområdet*

Sentrumsplanen har tatt nasjonale og regionale føringer om satsing på kollektivtrafikk på alvor, og det stilles forventninger til at NSB, Jernbaneverket, ROM Eiendom, Østfold fylkeskommune, Østfold kollektivtrafikk og Statens vegvesen stiller opp i et samarbeid med Rakkestad kommune. Vedtatt Sentrumsplanen gir planberedskap, og er redskapet for å gjøre ord til handling.





Utviklingskissen for Jernbanekvartalet viser etablering av en kollektivterminal, med sentralt Jernbanetorg, samt Jernbanepark i forlengelsen, som skaper en forbindelse til Storgata. Pakkhuset som ble revet foreslås gjenoppbygget og gitt nytt innhold (sykkelstall "Pedalen"), og ny sentrumsbebyggelse kan innpasses for en bedre avgrensning av plassen og tverrforbindelsen til Storgata. Det er også utarbeidet et notat for å gi Stasjonen nytt innhold og liv (se vedlegg). Dette har dannet grunnlaget for løsningene som er lagt inn i Sentrumsplanen.

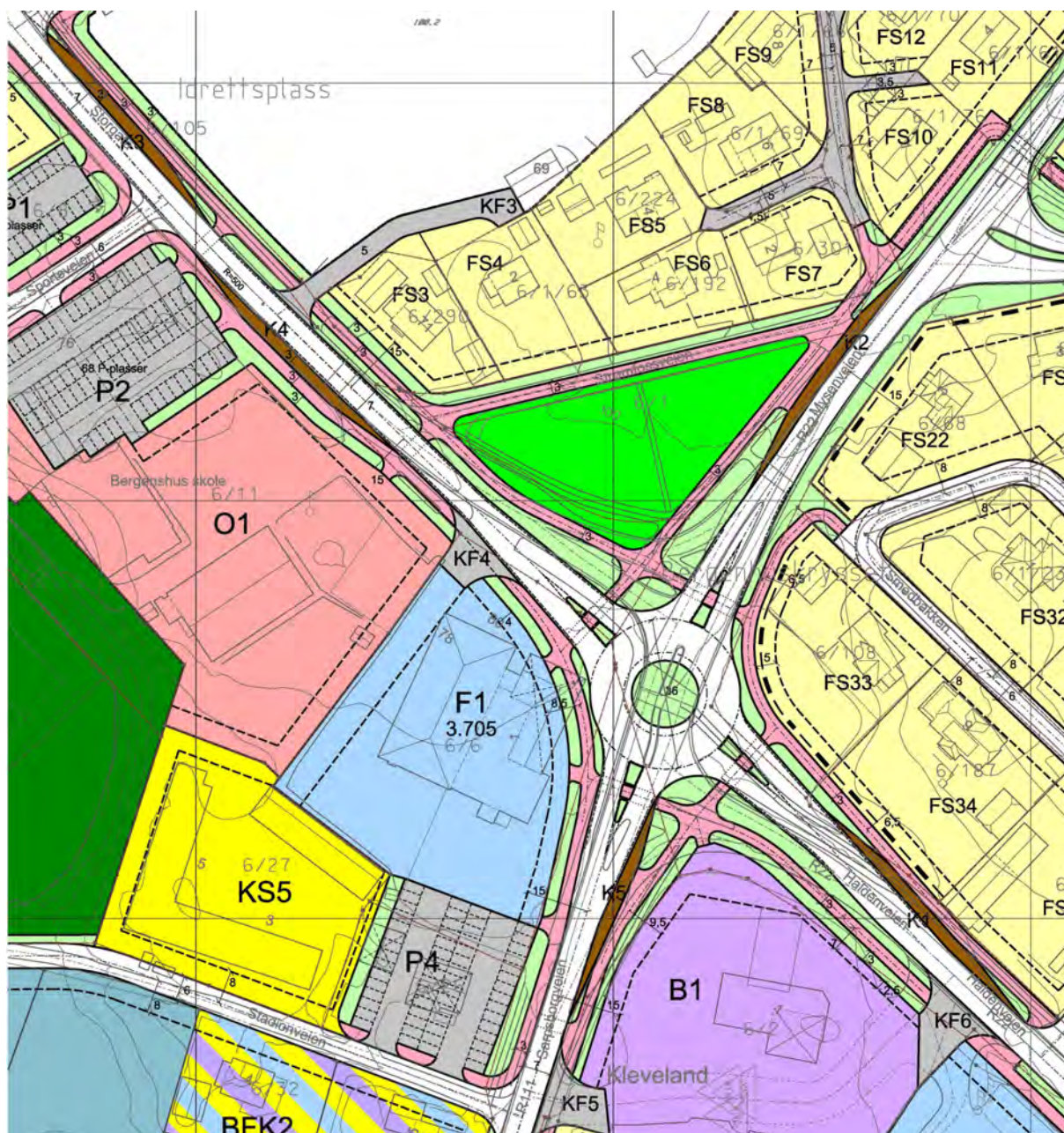


Kommunens ønske er å igjen få trafikk mellom Rakkestad og Sarpsborg.

Det er fokus på å bedre trafiksikkerheten og tilgjengeligheten for gående, syklende og kollektivreisende. Som det fremgår av planen, vil etablering av kollektivterminalen med bane, buss, taxi, venterom, kafé, turistinfo, pendlerparkering, kiss n' ride og sykkelstall ha stor betydning for kollektivreisende, og representerer et løft for å begrense biltrafikk, spesielt for arbeidsreisende.

For øvrig er det tegnet inn busslommer ved Torget (KH2) i Storgata syd (KH3). Videre kan buss også stoppe på gatetun (G3 – Johs C Liensgate og G1 Storgata Nord) etter behov.





Bergeshuskrysset er et svært sentralt trafikkalt knutepunkt, og det er derfor plassert busslommer ved alle inngående armer til rundkjøringen (K1, K2, K4 og K5). Videre er det plassert en (K3) i forbindelse med skole/ barnehage/ idrettsanlegg, samt syd i Sarsborgveien (K6 - mot Bodalsbrua).



## STORGATA



### ***Behov for en ny og oppgradert løsning – trinn II***

Det er ønske om å styrke/ tilrettelegge bedre for handel og næring (tilgjengelighet), ivareta trafikksikkerhet i forhold til gjennomkjøring (spesielt tungrafikk), samtidig som man ønsker et sterkt fokus på et trivelig og vakkert sentrumsområde.

Erfaringer fra blant annet Danmark, Sverige, Holland og Storbritannia viser at en strategi benevnt "*Shared Space*" viser gode resultater når den konvensjonelle og tilvante inndelingen av gaterom oppheves, og alle typer trafikanter kan dele det offentlige rommet.

Undersøkelser viser at lavere fart gir kortere reisetid og reduserer både køer og forsinkelser. Trafikk og bevegelse er sentrums blodomløp, og å behandle sjåføren som et menneskelig vesen ser ut til å gi både bedre trafikkflyt og mer siviliserte byrom og samhandling.

Ønsket hastighet er ikke det samme som en fartsgrense. I de fleste byer holder trafikken en gjennomsnittshastighet på 14-16 km/ t – bestemt av hvor effektive kryssene er.

Tilfartsveier til byer og tettsteder bør ha god kapasitet og høy hastighet, og dette er et helt annet trafikkbilde. Veien har kun én funksjon, og man trenger derfor et klart og definert skille på når og hvor man forlater veien, og kjører inn i byen/ tettstedet. Sjåføren vil da automatisk og intuitivt forstå dette av gateutformingen.

Det har lite for seg å planlegge og dimensjonere for høyere hastighet enn det man ønsker. Lav hastighet med god flyt avviker mer trafikk enn "trinnsvis fremrykning" med forsinkelser i kryssene. Det er gjennomsnittshastigheten som er avgjørende.

Statens vegvesens "Normaler for veg- og gateutforming" har ved hver revisjon av denne gått i retning av at man mer tar hensyn til bygninger og bymiljø når det gjelder byer og tettsteder. Utforming av gater og gatekryss forutsettes å ta utgangspunkt i byens arkitektoniske egenart, kvaliteter knyttet til eksisterende byform, naturelementer og andre funksjoner som danner grunnlag for den enkelte gates karakter. Det er viktig at gatebildet hjelper folk til å orientere seg, og håndboken omhandler også behovet for ombygging fra veg til gate i byer og tettsteder. Det er altså et mer fleksibelt rammeverk enn mange later til å tro.



Utviklingskissen viser Storgata med forslag om "shared space"-utvikling, med tilknytninger til Rådhuset, park (Velhaven) og "Navet" (park/torg – utvikling i kvartalet nærmest rundkjøringen). Det er nå i gang et prosjekt sammen med Statens vegvesen (møte avholdt med Vegsjefen) for å etablere "MPG II", der universell utforming og "shared space"-prinsippene legges til grunn – samt hensyn til drift og vedlikehold. En av erfaringene fra MPG I for 20 år tilbake, er at man den gang hadde litt for lite fokus på drift og vedlikehold, med det resultat at den sentrale hovedgaten fremstår som litt slitt og skadet. Estetikken har også fått lide for dette, ved at stensatte områder har blitt asfaltert av praktiske hensyn.



I og med at prosjektstrekningen har tidligere historikk, med egen evalueringsrapport, er det nærliggende å anta at en videreføring gjennom MPG II, basert på tidligere erfaringer og nye prinsipper vil kunne bli et forbilde med høy bruksmessig, visuell og meningsbærende kvalitet for andre byer og tettsteder.

**Visjonsskisser** utarbeidet av Svein Jakobsen

Visjonsskissene viser eksempler på hvordan innpassing av ny sentrumsbebyggelse og vegetasjon strammer opp gatedannelser og byrom, og bygger opp under målene for ønsket sentrumsutvikling i Rakkestad.







## Shared Space

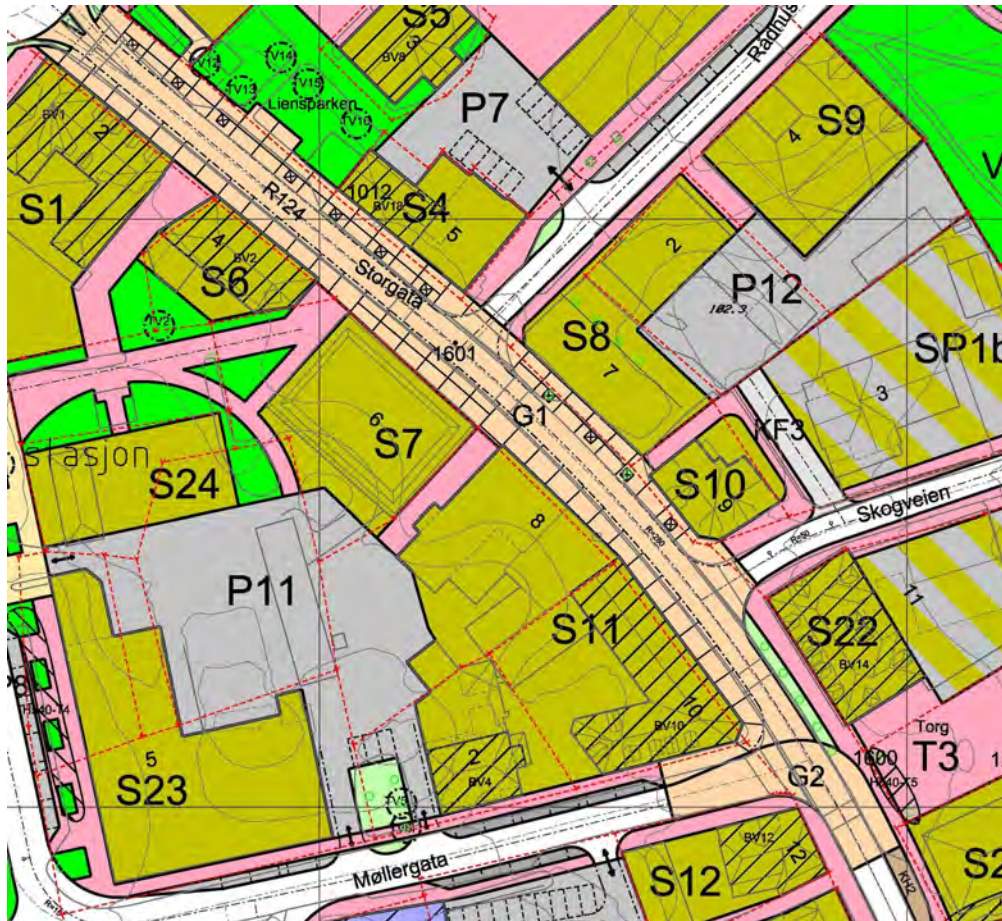
I sammenheng med sentrumsplanarbeidet for Rakkestad sentrum er det utarbeidet en rekke skisser på uforming av gater og plasser i sentrum. Landskapsarkitekt Tom Dyring har vært engasjert til dette arbeidet.

Storgatas nordre del tenkt som en "miljøgate" (MPG II) eller en slags kjørbare gågate, dvs med kjørebanebredde tilpasset langsom kjøring med størrelsesbegrensning på biler (ikke tungtrafikk), brede fortau, trær/ allébeplantning, korttids-parkering, møblering for opphold etc. Det er lagt til grunn at gaten bør utformes inspirert av såkalt "shared space", der det fysiske skillet mellom kjørende og gående er mindre fremhevet / tydelig enn det tradisjonelt har vært i tilsvarende prosjekter i Norge.



Shared Space i Storgata i Halden

I Sentrumsplanen er det valgt formål "Gateun", da dette er det reguleringsformål som ligger nærmest intensjonene. Det er videre illustrert prinsippet/ grid-systemet på plankartet, og vist plassering av trær/ allébeplantning – under hensyn til hvor det allerede finnes trær.





Kryssområdet med Møllergata (G2) må gis en nennsom og gjennomtenkt utførelse, der målet er at alle vegfarende skal forstå at Storgata Nord (G1) ikke er ment for tungtrafikk, og at bilister ferdes der på myke trafikkanterens premisser.

### Kjøretrasè

Kjøretrasèen plasseres tilnærmet midtstilt i gaterommet. Denne defineres til 5,0 m kjørebredde. Dette vil være tilstrekkelig for møting av biler med moderat størrelse. For ev større kjøretøy må ev hjulpar kjøres opp på tilstøtende rabatter (hvilket det er lagt til rette for).

I den enkleste "materialpakken" er kjøretrasè i asfalt med 4 rader storgatestein som rennestein / beleggsbånd på hver side. Kjøretrasèen inkl beleggsbåndene med storgatestein kantes av en granittkantstein / granitt bånd med bredde 30 eller helst 40 cm avhengig av budsjett. Steinen har 2 cm avfaset vis mot kjøretrasèen. Dette vil gi en stram innramming og tydeliggjøring av kjøretrasèen, samtidig som det er enkelt å krysse "kantsteinen" med hjulpar, rullestol, barnevogn etc.

### Møbleringsbånd

På hver side av kjøretrasèen,- mellom kjøretrasè og foretau, ligger langsgående møbleringsbånd med bredde 2,5 m. Båndene har en tverrinndeling med cc 5,0 m og inneholder :

- Parkeringsplasser (korttidsplasser)
- Trær
- Belysning
- Benker & møblering
- Info
- Utesalg
- Bussholdeplasser
- Sykkelparkering

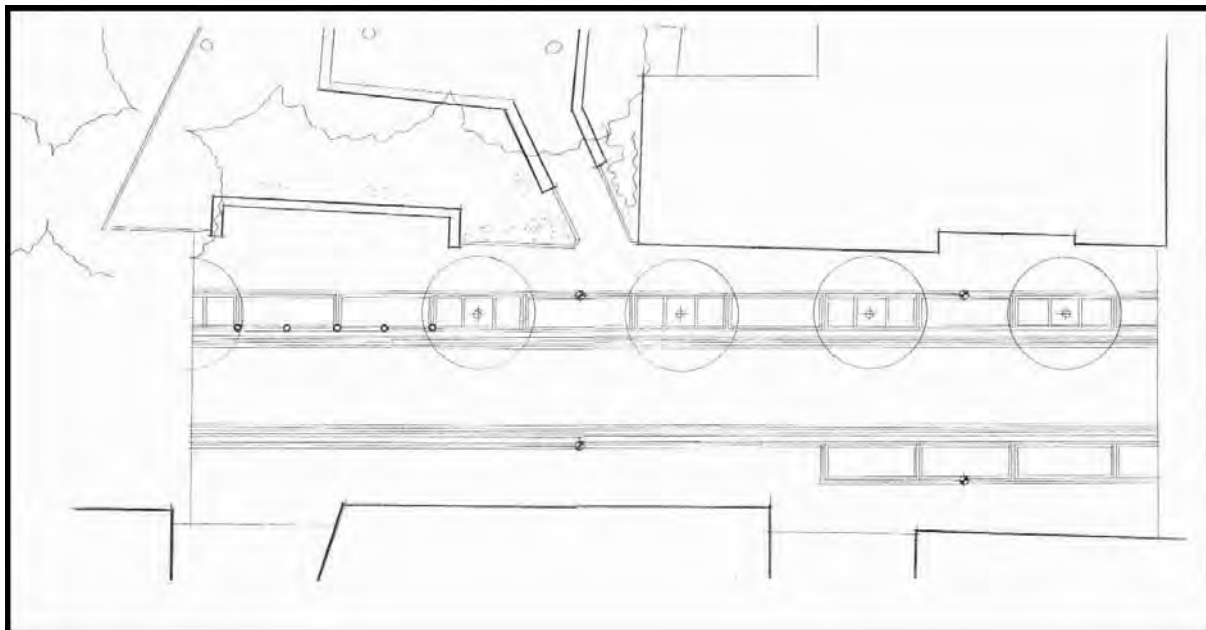
Storgata har en sol- og en skyggeside. Dette må nødvendigvis gjenspeiles noe i bruken av møbleringsbåndene, der båndet på nordsiden - som har de beste solforholdene - inneholder mesteparten av tilrettelegging for opphold, mens lommene på sydsiden i større grad inneholder parkering og ev kommersielle aktiviteter.

Det er lagt til grunn at Storgata gis en gjennomgående beplantning (trerekke), som inngår som del av sentrums grøntstruktur. Eventuelt tosidig trerekker (begge sider) vil bli i meste laget for en gate med Storgatas dimensjoner i bredde og bygningsvolum, og det anbefales derfor at gata utformes med én gjennomgående trerekke på nordsiden (solsiden). Der gaterommet ev. ikke har tilstrekkelig bredde for 2 rabatter opphører den søndre rabatten lokalt, men den nordre er konsekvent gjennomgående.

Møbleringsrabattene gis en innramming / inndeling med storgatesteinsbånd og 25 cm granittlist i kombinasjon. I den enkleste materialløsningen (opsjon 1) er flatene i rabattene asfaltert.

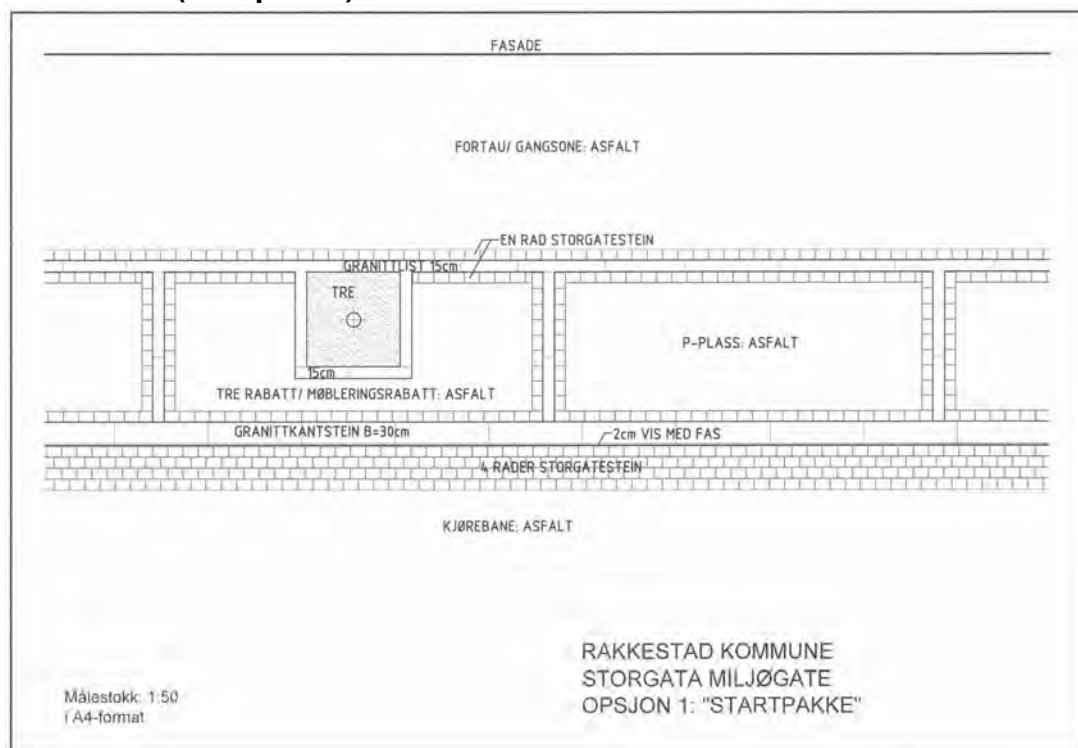
### Fortau

Fortau mellom møbleringsrabatt og fasader skal være minimum 2,2 m bred. Ved smalere fortau opphører rabatten på sydsiden. I den enkleste materialpakken er fortauet asfaltert.



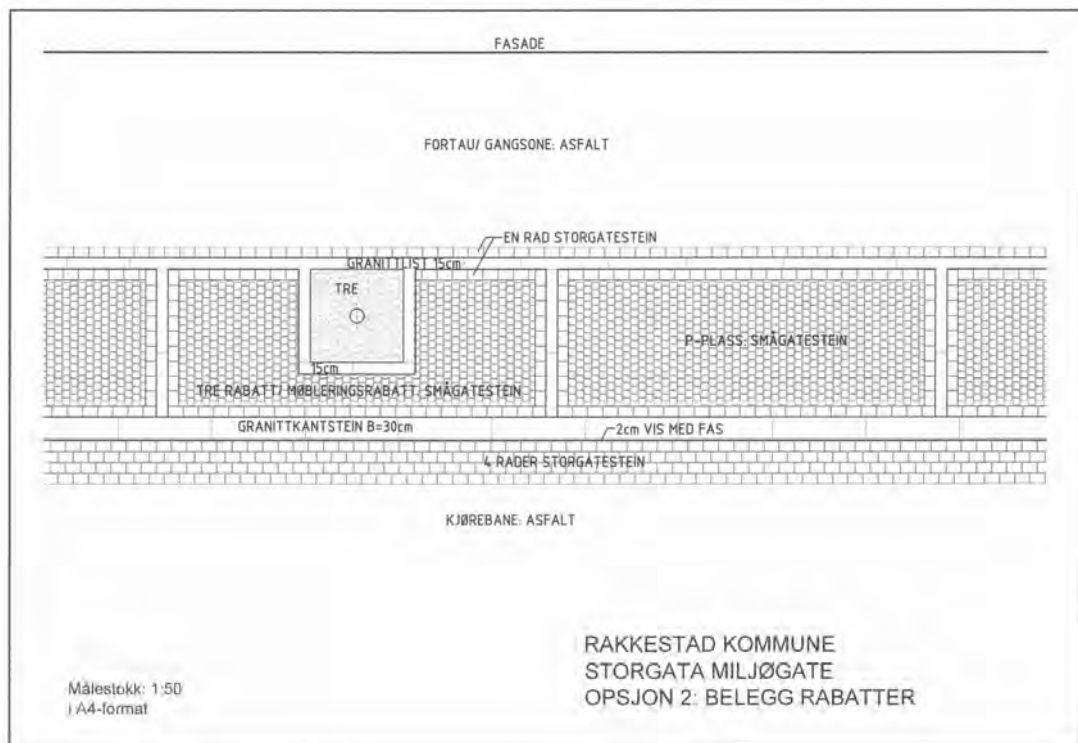
Utsnitt av Storgata som viser midtstilt kjøretrasè, gjennomgående møbleringsbånd på solsiden og møbleringsbånd på sydsiden der det er plass, samt tosidige fortau.

### OPSJON 1 (startpakke)



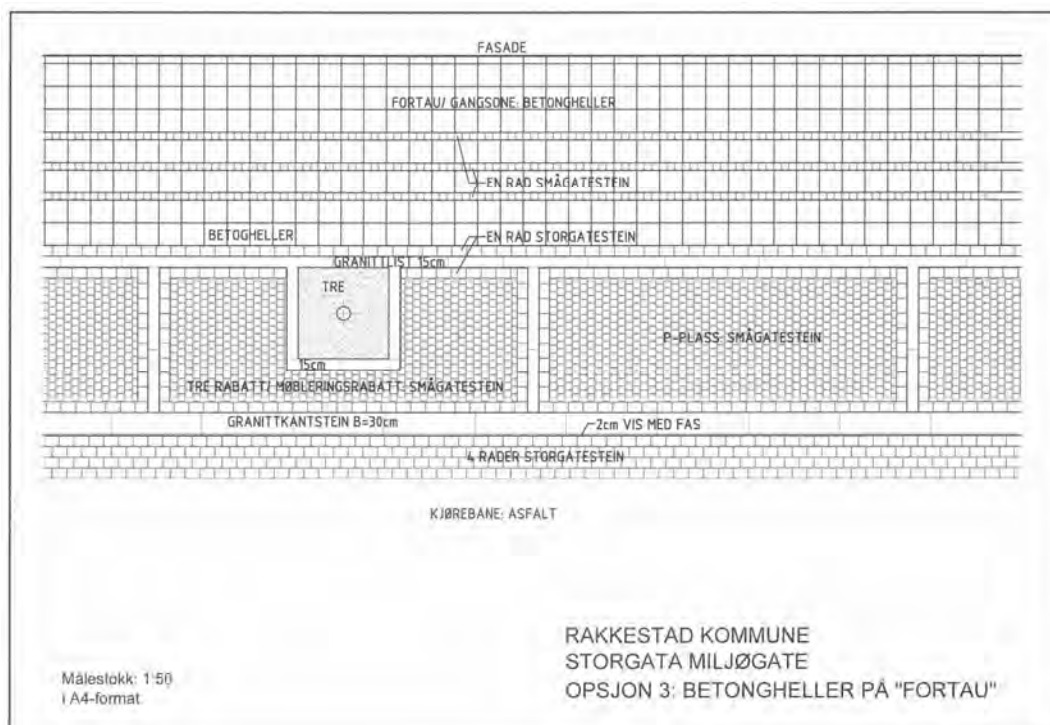
Opsjon 1 = "startpakke", med asfalterte flater, og bånd / inndeling med gatestein og granitllister.

## OPSJON 2



I "opsjon 2" er asfalt i møbleringsrabatten erstattet av smågatestein.

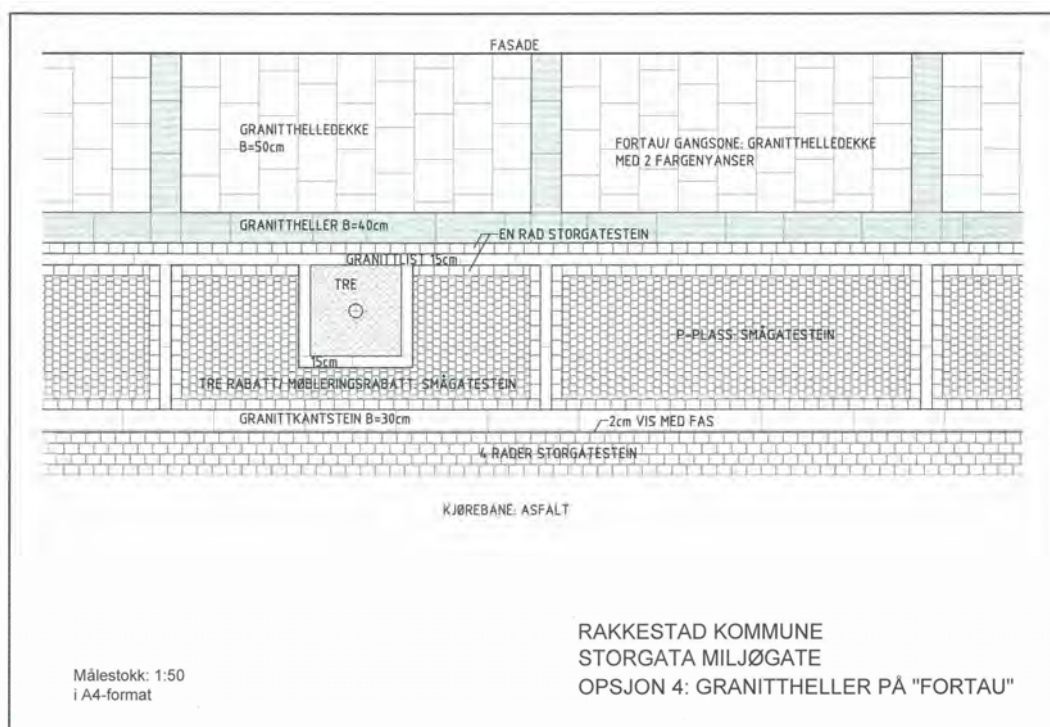
## OPSJON 3



I "opsjon 3" er asfalt på fortauene byttet ut med betongheller og langsgående striper av smågatestein.

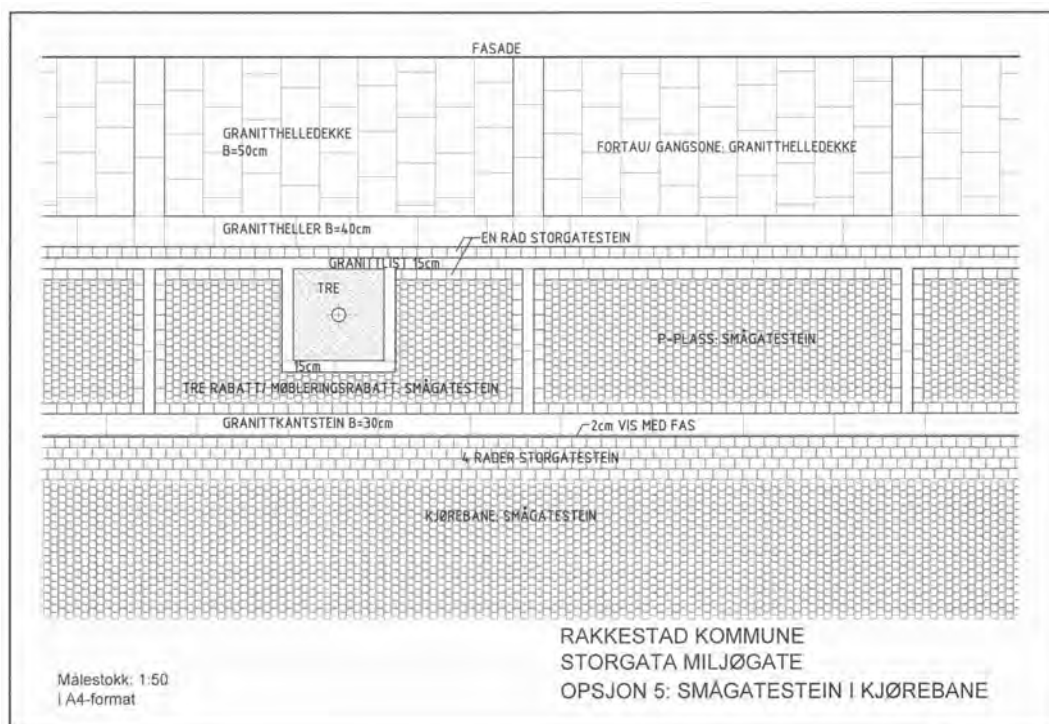


## OPSJON 4



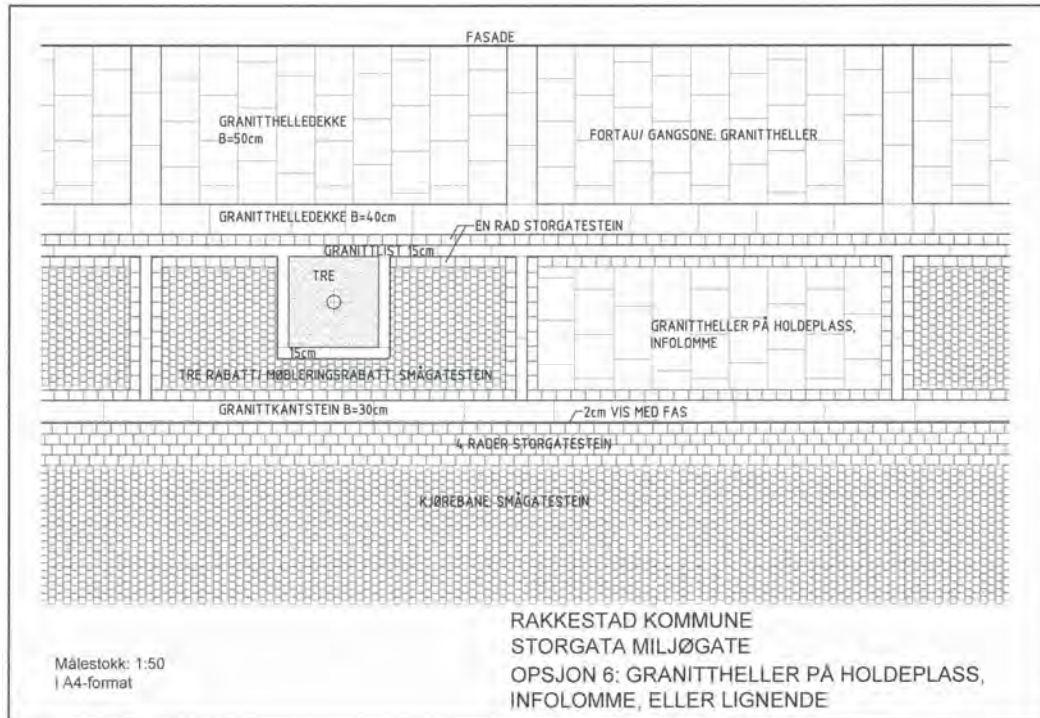
I "opsjon 4" er fortauene belagt med granittheller, ev med to ulike valører.

## OPSJON 5



I "opsjon 5" er kjørebane belagt med smågatestein slik den antakelig har vært "opprinnelig". Dette forutsetter at det tilrettelegges for kryssninger for fotgjengere i felt med asfalt eller granittheller pga hensynet til universell utforming.

## OPSJON 6



"Opsjon 6" viser at enkelte felt i rabatten kan belegges med granittheller for å tilrettelegge for holdeplass, benk, info etc.

I sentrumsplanen er det gitt relativt spesifikke reguleringsbestemmelser – men det er også lagt inn en viss fleksibilitet – slik at man nå har et godt grunnlag for å få gjennomført tiltaket.

# GRØNNSTRUKTUR



Det vises til delrapport av MNLA Landskapsarkitekt Nils Skaarer, mars 2013 for fullstendig oversikt.

Siktemålet er å få fram en strategisk plan for grønnstruktur med følgende innhold:

- Redegjørelse for grønnområder og verdier knyttet til identitet, historikk, eksisterende trær og grønnområder
- Analyse av hvordan grønnstrukturen fungerer og brukes
- Klargjøring av verneverdig struktur
- Klargjøring av behov og muligheter for forbedringer
- Plan for skjøtsel og ansvar for grønnstrukturen

Grønnstrukturens hovedelementer er:

- Sikre et overordnet park- og grønnsystem
- Forsterke parkstruktur
- Bidra til å lage fattbare rom og landskap
- Sikre et overordnet gang- og stisystem
- Bevare kulturhistoriske grønne områder og enkeltobjekter



## Betydningen av grønne områder

Det er fire hovedgrunner til å ha en god grønnstruktur:

- Visuell verdi
- Rekreativ verdi
- Økologisk verdi
- Kulturhistorisk verdi



Det er viktig å bruke vegetasjon som en del av uteområdene. Særlig trær og busker bidrar vesentlig. Men også grønne dekker som plen, stauder og grasbakke har positiv innvirkning.

Det grønne:

- Demper vind og gir bedre mikro-/lokalklima
- Bidrar til biologisk mangfold
- Inviterer til friluftsliv, rekreasjon og lek
- Gir oss kulturmiljø og kulturlandskap
- Infiltrerer og renser overflatevann
- Renser luft for støv og giftstoffer
- Gir arkitektoniske og estetiske landskapselementer i landsbyen



Trær bidrar til skygge, renser luft og virker temperaturutjevne.

Store trekroner gi et vakkert og svalt miljø.

Undersøkelser av folks nærmiljø viser at:

- Naturløse industriområder kommer dårligst ut, selv når de er komplekse og spennende.
- Områder sterkt påvirket av mennesker kommer generelt lavt ut
- Områder der natur dominerer skårer høyest

Halvåpne og oversiktlige miljøer prioriteres av mennesker. De gir oversikt og trygghet, innhold og orienteringsmuligheter.

Trær i gater og små naturlommer i nærmiljøet verdsettes høyt.

Innhold i grønne områder er viktigere enn størrelsen på området.

Bevisstheten om større naturområder man kan dra til i nærheten, er viktig.

Mennesker gleder seg over det estetisk vakre, over å kunne observere og lytte, være alene, meditere og ha ro og tid.

I arbeidsmiljøer virker naturelementer positivt og mentalt oppkvikkende.

## ***Dagens grønnstruktur***

Landskapselementene - en del av stasjonsbyen

### *Ytre rammer*

Noen viktige innslag i kulturlandskapet danner rammer i og rundt stasjonsbyen. Et høydedrag øst for sentrum med mye innslag av skog, er med på å danne en ytre vegg og silhuett sett fra sentrum.

Mot vest er siloen et landemerke som gir gjenkjenning og orientering.

Rakkestadelva svinger innom sentrum og gir frodighet og identitet.

Man kan noen steder mot vest skimte jorder og skog i det fjerne som gir en ytre ramme. Dette gir en sterk fornemmelse av å være i en landsens by midt i et dyrket kulturlandskap.



### *Grønne vegger og rom*

Flere steder deler grønne vegger og store trær opp rommene. Men de binder også bygningsmiljøene sammen.

Grønn kulturhistorie i sentrum dreier seg mye om historie knyttet til en ganske kort periode fra 1880-tallet. Noen gode rester fra denne perioden er bevart. Enda mer er bevart fra den store utbyggingsperioden på 1920-tallet.

Kulturhistorien bidrar til å gi sentrum identitet og kvaliteter vi ønsker å ta vare på.

### ***Trær i sentrum***

Trær har en viktig rolle i Rakkestad sentrum, økologisk, rekreativt, estetisk og ikke minst historisk. Trær representerer leveområder for fugler, insekter og mindre pattedyr. De har en viktig funksjon for vannkretsløpet, for lokalklima og luftkvalitet. Et variert innslag av trær, slik vi har i sentrum, høyner bybildets estetiske kvaliteter og



trivsel. Landskapsmessig er det innslaget av store trær som betyr mest. I parker gir trær muligheter for lek og skyggefullt opphold.



#### *Store trær*

- Med SO over 76 cm absorberer 100 ganger mer CO<sub>2</sub> enn små trær, tre tonn gjennom levealder
- Absorberer mye mer giftige stoffer
- Reduserer temp med 4-10 grader C
- Reduserer vind med kanskje 50%
- Fordamper 250 l på en dag
- Er historisk mye brukt i Rakkestad



#### *Trær binder sammen sentrum*

Store og mindre store trær i sentrum binder sammen det varierte bygningsmiljøet og skaper trivsel. Det er nesten ikke mulig å oppholde seg i sentrum uten å oppleve store løvkroner like ved eller i horisonten. Dette er et spennende trekk ved Rakkestad sentrum som bør ivaretas. Rakkestad kan videreutvikles til en grønn og spennende landsby, slik det allerede var på den tiden stasjonsbyen oppsto på 1880-tallet.

#### *Bytrær*

Det har ikke vært tradisjon i Rakkestad for å beskjære trær ofte eller årlig for å skape kollede trær eller bytrær. Kun i stasjonsparken finnes det et par lundalmer som har blitt beskåret som bytrær over lang tid. Mer sporadiske tilbakeskjæringer kan man finne noen steder, som i Ringgata, der spisslønn er beskåret.

Høye smale trekroner ble innført i sentrum i 1993, da søyleosp ble plantet inn som portaler inn til sentrum. Det ble også forsøkt plantet søyleeik, men disse tålte klimaet dårlig.

#### *Busker*



Buskplantinger i sentrum er lagt inn på kartunderlag, men antall busker er ikke vist på temakart. Det finnes 65 ulike, registrerte arter av busker i sentrum av Rakkestad i dag.

Det er fortsatt mange klippte hekker i Rakkestad sentrum. Det er arter som alperips, bøk, barlind, blankmispel, skjermleddved, tuja, lind og sibirertebusk. Det finnes også nyplantede hekker.

#### *Hekk i Storgata*



## Stauder



Stauder finnes i dag bare i Velhaven og Jernbaneparken. Totalt sett 300 m<sup>2</sup> med stauder og ca 60 arter. Ca 15 arter stauder finnes ved Liensgården, ved Storgata 6 og stasjonsparken. Disse staudearealene er bare noen få kvadratmeter.

*Jernbaneparken*

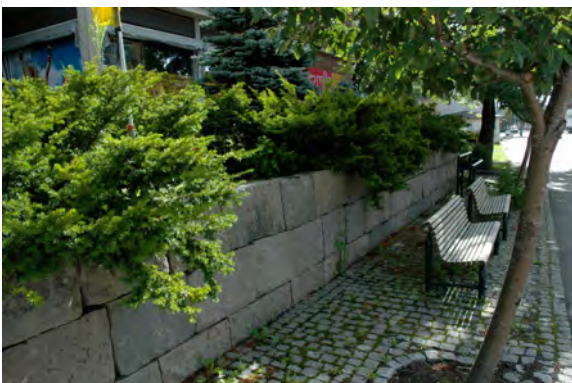
## Sommerblomster



Gjennom Signalprosjektet med start i 2009, ønsket man å tilføre hyggelig plantevirkning i det sentrale sentrum ved å sette inn blomsterpunkter i store og tiltalende urner. I dag er det til sammen 7 slike blomsterpunkter i sentrum. Disse får nye plantinger både vår, sommer og høst. 6 av punktene er Hamjernkrukker. 1 av punktene er en blomstersøyle med sommerplanting som varer til utpå høsten.

## Forhager

Private og halvprivate forhager har vi få eksempler på langs Storgata. Dette kan skyldes at Storgata er relativt smal og gir dårlig plass for dette. Forhage finnes ved Miranda og en mini forhage ved Gjensidigebygget. I tillegg er det noen grønne felt langt ut fra bygget mot gata ved Esso, Vinmonopolet og SkoHøie. Det er flere eksempler på hager plassert mellom bygg og Storgata, som ved Liensgården og trehusrekka sør for Skoleveien.



## ***Dagens artsvalg i sentrum***

### *Mange trær og busker*

Generelt er det litt for mange trær og busker av samme art i sentrum. Det finnes f. eks. 40 trær av svenskeasal. Denne arten er størst i antall.

Det er registrert ca 450 trær i sentrum fordelt på 45 arter. Knappt halvparten av disse er knyttet til private hager. De aller fleste artene er i god tilstand, men noen eldre trær har mer variert helsetilstand.

Av busker er det registrert 65 ulike arter. Antall planter er ikke kjent. I deler av sentrum dominerer noen arter, som buskmure og alperips. Det vil av mange grunner være interessant med større bredde i buskbruken.

### *Mange og store trær*

Flere forhold kjennetegner grønnstrukturen i Rakkestad sentrum. Typisk er innslag av mange og store trær. Opprinnelig ble det sannsynligvis plantet mange store og flere viltvoksende arter. Men det ble også plantet trær med kortere levetid. Ett eksempel er en trerekke med flotte rosehagtorn som sto langs dagens parkering ved gamle banken. Disse trærne kan ha blitt plantet da banken ble bygget rundt 1915. De ble fjernet for en del år siden (ca 2005), da de var blitt svært dårlige.

### *Store og veletablerte trær*

Den eldre grønnstrukturen i sentrum preges av store og veletablerte trær. Dette er trær med store kroner. De kan bli gamle, med unntak av bjørk. Typiske arter er alm i Jernbaneparken og nær stasjonen; eik, rødeik og spisslønn utenfor Liensgården; en flott hestekastanje ved Størløs og store, gamle trær langs villabebyggelse i Storgata med hestekastanje, spisslønn og bjørk. Ved gamle sparebanken finnes noen store, gamle lerketrær. Det finnes noen flotte sommereik spredt i sentrum. Lind finnes det både gamle og yngre trær av. Dessverre har man over tid fjernet noen av disse store karaktertrærne i sentrum uten å erstatte dem med nye.

### *Smale bytrær*

I den noe yngre grønnstrukturen fra 1970-90-tallet er det plantet mange trær av typen svenskeasal, et lavt bytre. Smale bytrær av søyleosp ble innført i da miljø-gata kom på 1990-tallet. Søyletrær har man ellers ikke benyttet i Rakkestad. Det finnes ingen eksempler på slike gamle trær i sentrum. Søyleosp er et treslag som ikke blir særlig gammelt.



Fra perioden 1990 er det plantet inn flere nye arter både av trær og busker. Smale søylepopler er et nytt innslag av kroneform som kom med miljøgata i 1993.

### ***Biologisk mangfold***

Grønnområdene i sentrum er viktige større og mindre oaser for det biologiske mangfoldet. Særlig områder som inneholder vann har stor verdi. De grønne områdene langs Rakkestadelva har størst naturlig biologisk mangfold i sentrum. Velhaven har ganske godt innslag av biologisk mangfold. De andre mindre parkene er også viktige, men har ikke så stort potensial.

Villahagene gir totalt sett det største bidraget til et stort biologisk mangfold i sentrum. Disse mer eller mindre sammenhengende grønne strukturene betyr mye for at et bredt spekter av arter kan finne tilhold.

Det er ikke registrert rødlistearter i sentrum. Langs elva finnes det flere nasjonale rødlistearter: to nymfearter og fire øyestikkerarter, foruten to fiskearter. (Handlingsplan for biologisk mangfold – Rakkestad 1995-2007).

Det er ingen kjente rødlistede planter.



De store, gamle trærne har et utrolig stort mangfold. I tilknytning til en stor, gammel krone på et stedegent tre, for eksempel sommereik, vil det kunne være over 500 arter. Mens et tre som ikke naturlig hører hjemme i naturen her, som poppel, bare vil ha noen få arter knyttet til treet.

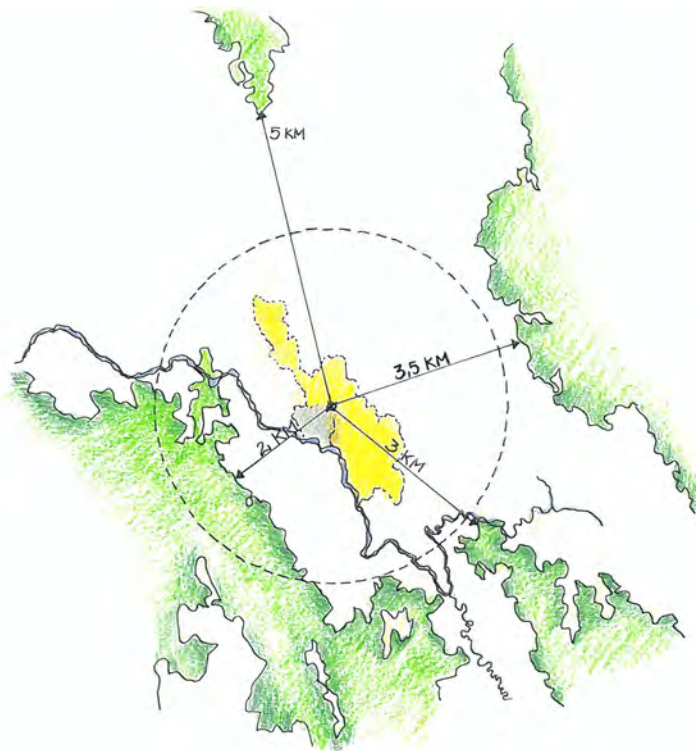
### ***Rakkestads "markaområder" - store grøntområder***

For å komme til mer sammenhengende skoger vesentlig større enn 100-200 da, må man fra 2 til 5-6 km ut fra sentrum i ulike retninger. Dette er skog på fra 1000 da opp til flere tusen da. Da er vi i skoger av typen "marka" som Oslo er kjent for.

Større sammenhengende skoger finnes:

- 2 km i luftlinje mot vest
- Mer enn 5 km mot nord
- 3,5 km mot øst (3 km til Haslemskogen)
- 3 km mot sydøst





Disse skogene har ikke like gode kvaliteter for turgåing. Det er ikke tilrettelagt med stier for å kunne komme fram på en enkel måte. Mot øst er det ca 3,5 km i luftlinje til virkelige store, sammenhengende skoger. Det er opparbeidet en flott forbindelse fra Bergenhus øst, via Ravinefeltet og Prestegårdskogen, mot Haslemskogen. Haslemskogen er på ca 1000 da. Den kan nås langs Vanntårnstien som er opparbeidet de senere årene. I luftlinje er det ca 3 km fra Rakkestad sentrum til Haslemskogen .

*Skisse som viser avstand til "markaområder" rundt Rakkestad sentrum*

De fleste byer i Norge har store grønnområder nær eller i byen. Da snakker vi om virkelig store arealer fra 1000 da og oppover. Et 1000 da stort grønt område inneholder de vanligste fugleartene. For å få med kravfulle arter trengs 4000 da.

### **Nære, mindre skoger – inntil 1 km fra sentrum**

Parkarealer/parkskoger på 5-100 da kan defineres som mellomstore. Innenfor en avstand på 1 km i luftlinje kan bare få og fragmenterte deler av skog nås til fots.

I litteraturen ønskes maks 500 meters gangavstand og mulighet for en tur på 2 km

uten å måtte gå på samme sti. En slik løsning finnes ikke for Rakkestad sentrum, men man kan komme ganske nær opp til dette.



Aktuelle områder innenfor 1 km er:

- Kassåsen: ca 70 da med skog
- Liensdammen: drøyt 50 da med skog og dam (lett skjøtsel)
- Skog ved Hauggård og Lia mot Mjørud: 270 da
- Skog Grårud-Gudim langs Dørja: 110 da
- Dørjalandskap med skog vest for Rv mot Skriken: 40 daa

## **Parker og gangavstand**

- *Små parker:* maks gangavstand 250 meter, størrelse 1-5 da
- *Mellomstore parker:* maks gangavstand 500 m, størrelse 5-100 da
- *Store parker:* maks gangavstand 1000 meter, størrelse over 100 da  
(Utgangspunkt i DN håndbok 6, tilpasset parkstruktur i Oslo)

Med litt modifisering kan det settes opp en modell for Rakkestad, kalt Rakkestadmodellen:

- *Små parker:* maks gangavstand 200 m - størrelse 1-5 da
- *Mellomstore parker:* maks gangavstand 500 m - størrelse 5-20 da
- *Store naturområder/skog:* maks gangavstand 1000 meter – størrelse 40-240 da
- *Markaområder:* 3-5 km gangavstand /sykkel - størrelse flere 1000 da

## **Mellomstore parker**

Maks gangavstand: 500 meter. Størrelse: fra 6-20 da.

I sentrum finnes:

- *Gudim:* Hage, tun og grønnområde. Ca 10 da
- *Bygdetunet:* Grasbakke, eng, hage og skog. Ca 20da
- *Kanten av Liensdammen* (del av 50 da stort område)
- *Velhaven:* 6 da
- *Boligområder med mye grønt:* kan oppfattes som park. Fine å se på og fungerer som grønnområder, men er ikke tilgjengelige for alle.



*Velhaven er et eksempel på mellomstor park i sentrum*



## ***Små parker***

Små parker for nær-rekreasjon som lekeplasser, grøntområde, balløkke, park. Maks gangavstand: 200 meter. Størrelse: 1-5 da.

Det finnes flere slike parker/ grøntområder i sentrum. Tradisjonelt har disse parkene de senere år hatt bare to sjikt: plen og tresjikt. Busksjikt og høyt gras ville forbedret situasjonen. Det er underdekning på slike parker i midtre og søndre del i sentrumsplanen.

## ***Korridorer***

Korridorer er viktige grep i landskapet for å binde sammen flere mindre grønne områder, slik at flere arter av planter og dyr kan overleve. I Rakkestad fungerer frodige hager knyttet til boligbebyggelse som slike korridorer.

En annen viktig korridor er Rakkestadelva. Den svinger seg innom sentrum med sitt flotte biologiske mangfold. Elvebreddene har delvis tett og frodig løvskog. Enkelte steder (som langs industriområdet) er ikke elvebredden tatt vare på, og det artsrike og viktige biologiske mangfoldet lider.

## ***Innfartsveger til sentrum***

Spennende vegetasjon med store trær er knyttet til innfartsvegene til sentrum. Dette er særlig markert ved innkjøringen til sentrum fra sør, ved villaene på østsiden av Storgata. Det samme gjelder ved innkjøring Rv 124 i Johs C Liensgate fra Lundskrysset til rundkjøringen.



## ***Villabebyggelse***

Villabebyggelse i sentrum med relativt store tomter, utgjør et viktig grønt innslag. Noen av områdene har så store kvaliteter og påvirker inntrykket av sentrum så sterkt, at grøntområdene foreslås vernet. Det vil bli en utfordring å kunne holde en slik grønn standard i framtiden for boligområder som fortettes.





## ***Sikring og vern av verdifull grønnstruktur***

Ved vurdering av trærnes verneverdi er det lagt en del kriterier til grunn. Disse er kort oppsummert følgende:

- Representativitet  
Sjeldne arter, med alder som gjør dem sjeldne. Trær utenfor naturlig utbredelsesområde.
- Sammenheng og miljø  
Område eller enkelttrær
- Identitet og symbolverdi  
Følelse av gjenkjenning og tilhørighet
- Tilstanden til det grønne  
Treetts alder og høyde, samt mulig levealder eller for større område med trær.
- Stammeomkrets  
Stammeomkrets forteller både noe om alder og noe om hvor godt treet har vokst. Eik med stammeomkrets 3 meter er ikke enestående, men alm med SO 3 meter er spesielt.
- Egenverdi og karakter  
Ulike trær har ulike former og farger og kan bidra med høstfarger og blomstring. Eldre trær får gjerne en spesiell form som gjør at man kan gjenkjenne arten på kroneform og karakter.
- Autentisitet  
Har med trærnes opprinnelighet og ekthet å gjøre.
- Plassering  
Svært synlige trær eller trær som danner viktige strukturer for sentrum, får høyere verdi. Trær i urban sone blir viktige.
- Økologi  
Kan bidra med positiv verdi for områdets økologi. Særlig arter som vokser vilt i området har stort biologisk mangfold knyttet til krone og stamme. Treet kan være vert for flere hundre arter, flere jo eldre og større treet er. Hule edelløvtrær har en spesiell verdi med stort biologisk mangfold.
- Praktisk verdi  
Trær kan gi skygge og svalhet, bidra til bedre lokalklima og dempe vind. Store trær kan ha betydning for å ta unna overvann ved fordampning.
- Kulturhistorie  
Hvorvidt det er knyttet kulturhistorisk interesse til treet.

På temakart 2 (som følger delrapporten for grønnstruktur) er vernegrad angitt nærmere på kart.

På reguleringsplankartet er trær med høyeste grad av verneverdi angitt med sirkelsymbol som verneverdige enkelt-trær, nummerert fra TV1-30 (tre som skal bevares), og videre er det avsatt hensynssoner (H540) for grønnstruktur (nest høyeste vernegrad) for områdene B1-4 (busker) og T1-10 (trær). Det er gitt egne reguleringsbestemmelser for dette: §§ 4.5.3 og 4.5.4.

## ARKITEKTUR OG VERN

### *Estetikk, arkitektur og byggeskikk*

#### *Estetikk*

Estetikk betyr læren om det vakre og omfatter visuelle kvaliteter i byggverk og omgivelser. Begrepet brukes om våre sansende opplevelser og er knyttet til egenskaper og kjennetegn ved for eksempel en bygning eller et anlegg som vi opplever gjennom våre sanser og følelser som vakkert ønskelig, verdifullt osv. Begrepet omhandler verdier og kvalitative egenskaper.

#### *Arkitektur*

Arkitektur er en kvalitetsbetegnelse for utforming av byggverk. For at et anlegg skal ha arkitektonisk kvalitet må det tilfredsstillende praktiske behov og knyttes til brukernes opplevelser og bruk av omgivelsene.

Arkitekturbegrepet brukes gjerne om bygninger og anlegg av høy praktisk, teknisk og estetisk kvalitet. Det er ulike tilnærminger til arkitektonisk utforming som bør benyttes i ulike sammenhenger, på en slik måte at ny bebyggelse danner en meningsfylt sammenheng med omgivelsene. De ulike tilnærmingene kan grovt sett kan deles inn i tre kategorier:

- Stilkopiering, som er direkte gjengivelse av tidligere tiders arkitektur i nybygg.
- En modernistisk tilnærming kan innebære, og gjerne spille på å skape kontrast til det eksisterende.
- I en tilnærming med tilpasset arkitektur, søker man gjennom et formspråk med samtidsuttrykk å tilpasse seg og speile eksisterende strukturer og omgivelser.

#### *Byggeskikk*

Byggeskikkbegrepet brukes grovt sett på to forskjellige måter. Beskrivende, for å angi hva som faktisk bygges, og normgivende, for å angi hva som utgjør kvalitativt gode byggverk som kan tjene som gode forbilder.

Begrepet brukes således for å beskrive det typiske ved ordinær byggevirksomhet som boligbygging, men også normativt for å angi hvilke hensyn som må være ivarettatt for å oppnå god byggeskikk.

#### *Lokal byggeskikk*

Lokal byggeskikk er byggeskikk som bidrar til å opprettholde stedets egenart. Begrepet henviser både til lokale byggetradisjoner som er forankret i lokal

håndverkstradisjon og byggestil, men kanskje mer til byggeskikk som er med på å opprettholde et lokalt preg.

Lokale byggetradisjoner har sitt utspring i lokal tilgang på materialer og er tilpasset stedets topografiske og klimatiske forhold, men er også påvirket utenfra. I lokal byggeskikk er den tradisjonelle byggeskikken på stedet forbilde, men god lokal byggeskikk kan gjerne ha et samtidsuttrykk og moderne tilsnitt hvor man tar i bruk materialer og bygningsform som gjenspeiler den historiske byggeskikken på stedet.

#### *Retningslinjer for bebyggelse og uterom*

- Kulturmiljøer og verneverdig bebyggelse skal i størst mulig grad bevares og inngå i en helhet ved nye byggeprosjekter som miljøskapende og identitetsskapende element på stedet. Ny bebyggelse skal ikke utformes slik at den blir dominerende eller skjemmende i forhold til bevaringsverdige eller fredete bygninger, bygningsmiljø og kulturmiljø. Faglig vurdering/ råd bør innhentes fra kulturminnemyndigheten.
- Bebyggelsen bør utformes slik at eksisterende bebyggelsesmønster og landskapsform styrkes. I dette ligger blant annet å bygge videre på eksisterende strukturer på stedet som kvartalsstruktur, hovedakser, byggehøyder og -volum, som kan skape orden og identitet. Det innebærer også å ta spesielle hensyn til bebyggelsens utforming mot offentlige møteplasser, ferdselsårer og kulturmiljøer slik at disse blir understreket og forsterket.
- Det bør legges særlig vekt på estetikk i bygningers form, fasade og materialvalg.
- Viktige vegetasjonselementer i randsoner til byer og tettsteder skal bevares og videreutvikles for å skape orden og struktur, skjerme og skille ulike typer arealbruk. Trerekker brukes for å understreke viktige linjer, gi struktur og grønt preg. Store enkelttrær og vegetasjonsbremmer som representerer estetiske kvaliteter på stedet og er viktige som trivselskapende faktorer skal bevares.
- Ved opparbeiding av parkeringsarealer eller etablering av virksomheter som krever store flater, bør de ulike arealene klart avgrenses med kantmarkering og vegetasjon slik at arealer med ulike funksjoner skilles og slik at helhetsinntrykket innenfor sammenhengende områder blir ryddig og strukturert.
- Innenfor sentrumsområdet skal det tilstrebes enhetlig bruk av lysarmaturer og gatemøblering.
- Skilt og reklameinnretninger skal utføres slik at de tilfredsstillende rimelige skjønnhetshensyn både i forhold til seg selv og omgivelsene. Frittstående reklameinnretninger bør unngås.



*Gamle foto*



*Eklygården*



*Liensgården*



*Sentrumsgården*



*Triangelgården*





*Solvang, som nylig brant ned.*



## **Kulturhistorisk hjemmevern**

Sivilarkitekt Svein Jakobsen har som del av planarbeidet utarbeidet egen underrapport for vern og estetikk ("Kulturhistorisk hjemmevern"). Her følger utdrag fra denne. For fullstendig oversikt henvises det til rapporten – som følger sentrumsplanen som vedlegg.

**Verneverdivurderingen** presenterer bygninger og miljøer av kulturmiljøinteresse. Vurderingene representerer en fordypning i enkeltbygninger og områders kulturhistoriske verdier. Bygninger med vernegrad kan være: Nøkkelbygninger med sentrale og allmenne funksjoner for områdenes karakter, historiefortelling og selvbilde. Det kan være alle typer bygninger fra forskjellige bygningsperioder, som kan representere historiske ankerfester i bebyggelsen.

Kriteriene for vurdering av bygninger og bygningsmiljøers vernegrad følger riksantikvarens anbefalinger. De kriteriene som er vektlagt i vurderingene er; **representativitet, sammenheng/ miljø, autentisitet, fysisk tilstand, arkitektonisk og kunstnerisk kvalitet og identitet/symbolverdi.**

Det er valgt en kategorisering i vernegrad 1, 2 og 3. Dette baseres på om 90%, 70% eller 50% av kriteriene anses som oppfylt.

Det er en overordnet målsetting å legge større vekt på estetikk i planleggingen. Sentrumsområdet er spesielt viktig. Føringene/retningslinjene som utarbeides skal ivareta bevaring, tilpassing og godt samspill med eksisterende bebyggelse. Det skal ikke stenge for nye og fremtidsrettede uttrykksformer. Utredningen skal gi svar på hvilke typiske karakteristiske trekk i sentrumsområdet som skal bevares og videreføres, og hva som må prioriteres for å oppnå en ønsket utvikling.



*Sentrumsgården bygget i 1927. Bygningen ble reist etter at Sverstadgårde, -et stort sveitserhus- brant ned. Bygningen kan stå som eksempel på den ekspansive utviklingen i sentrumsområdene etter 1925. Stilen kan best karakteriseres som 20-talls klassisisme. Akvarell av Svein Jakobsen.*

Det er også utarbeidet estetiske retningslinjer som skal ivareta bevaring og tilpassing uten å stenge for nye og fremtidsrettede uttrykksformer.

En viktig hensikt med arbeidet er opplysning og bevisstgjøring av kvaliteter i området som bør ha betydning for vurdering av tiltak og fortetningsønsker. Det gis føringer for hvor restriktive og varsomme kommunen bør være ved ombygginger, rehabilitering og fortetting. Dette er nedfelt i områdeplanens bestemmelser.



*Tegning av Svein Jakobsen.*

### **Verneverdivurdering**

Verneverdivurderingen er å betrakte som et kulturhistorisk "hjemmevern".

I et kulturhistorisk perspektiv er noen bygninger viktigere enn andre. Begrunnelsen for disse utvelgelsene og graden av verneverdi er basert på de kriteriene som riksantikvaren anbefaler brukt.

Lokale kulturminner representerer kunnskapsverdier, opplevelsesverdier og bruksverdier. Bevissthet og kunnskap om dette er grunnlaget for en lokal identitet. Slik kunnskap er med på å skape trivsel og tilhørighet for de som bor i Rakkestad. Dette er også viktig for å sikre stabilitet og kontinuitet i omgivelsene. Sett i perspektiv av ønsket om en mer bærekraftig utvikling er det viktig å ta vare på de ressursene som ligger i investert bygningsmasse.

Formålet med verneverdivurderingen er å peke ut enkeltobjekter og områder som har spesiell stor betydning for Rakkestads "sjel". Dette er bygninger og bygningsmiljøer som bidrar sterk til områdets positive karakter, identitet, miljø og estetiske kvaliteter.

Vurderingene skal bidra til å styrke arbeidet for bedre byggeskikk, spesielt i forhold til reparasjon og vedlikehold. Vurderingene er basert på faglig kunnskap og subjektivt skjønn, men solid forankret i riksantikvarens objektive kriterier.

## **Kriterier**

### **Representativitet**

Dette har å gjøre med begrepene *sjelden og typisk*. Sjeldne bygninger og miljøer må vurderes som viktig dersom det er få, nettopp for å bevare representativitet. *Variasjon og mangfold* er to andre begreper under representativitet.

### **Sammenheng og miljø**

Flere bygninger som utgjør en større sammenheng kan gi oss kunnskap som enkeltbygg ikke kan vitne om. *Enhetlige bygningsmiljøer* er derfor viktig.

### **Identitets- og symbolverdi**

Dette kriteriet knytter seg til bygningens eller miljøets betydning for Rakkestadbeboernes følelse av *tilhørighet og gjenkjennelse*. Det å ta vare på kulturminner og lokale tradisjonervil styrke identitetsfølelsen, som er en forutsetning for trivsel. Identitets- og symbolverdien veier tungt i forhold til verneverdi.

### **Fysisk tilstand**

Det må vurderes om kulturminnet eller kulturmiljøet er i en slik tilstand at det lar seg bevare som kilde til kunnskap.

### **Arkitektonisk og kunstnerisk kvalitet**

Dette kriteriet dreier seg om *egenverdi*. Bygningens særegenhet. Uansett hvilken sammenheng det oppleves i, kan form, struktur, materialvalg og detaljering i forhold til en arkitektonisk og kunstnerisk ide være så betydningsfull at bevaringsverdien kan være høy. estetiske vurderinger er sentralt i denne sammenheng.

### **Autentisitet**

Dette begrepet har med *opprinelighet* og ekthet å gjøre. Det er vesentlig om bygningen er original eller en stilkopi. Kriteriet handler mye om *kunnskap og opplevelsesverdier*.

### **Økonomi og bruk**

Hvis den *fysiske tilstand* til en bygning er god, kan dermed økonomiske og kulturhistoriske argumenter bygge opp under hverandre til fordel for vern.

### **Økologi**

Bevaring kan være *bærekraftig* og ha langsiktige og positive effekter for miljøet.





**Vernegrad 1** er den høyeste vernegraden og i kartutsnitt markert med rødt. Her er de aller fleste kriteriene for fastsettelse av vernegrad vurdert som oppfylt.

**Vernegrad 2** er den nest høyeste vernegraden og i kartutsnitt markert med blått. Her er mer enn 70 % av kriteriene for fastsettelse av vernegrad vurdert som oppfylt.

**Vernegrad 3** er den laveste vernegraden og i kartutsnitt markert med grønt. Her er mer enn 50 % av kriteriene for fastsettelse av vernegrad vurdert som oppfylt.

### ***Bygninger med vernegrad 1***

*(Akvareller ved Svein Jakobsen)*



*Sentrumsgården*



*Bankgården*



*Birkestøl*



*Villa Sundby*



*Område/ sammenhengende miljø: 5 bygninger ved Storgata*





*Liensgården*



*Stasjonen*



*Midtstuen*



*Støles*

### ***Bygninger med vernegrad 2***



*Grandgården*



*Triangelgården*





*Eklygården*



XXXXXXXXXX



*Samvirkelaget*



XXXXXXX

### ***Bygninger med vernegrad 3***



XXXXXXX



XXXXXXXXXX



XXXXXXXXXX



Kornsiloen

### ***Anbefalinger i Sentrumsplanen - boliger***

Bygningshøyder bør ikke overstige 3 etasjer + 1 etasje i loft eller i tilbaketrukket 4. etasje. Begrunnelsen er å beholde de gode gaterommene, som slipper ned sol og gir gode brukeropplevelser og trivsel.

Bygningenes fasadelengde bør for det meste være under 25m for å skape rytme, bevegelse og variasjon langs gateløpet. Begrunnelsen er å skape et såkalt vertikaldominert gateløp som tåler store brudd i gesimslinjen og individuelle byggverk. Ny bebyggelse skal konsekvent plasseres i byggelinje mot fortau langs Storgata. Avvik må begrunnes særskilt ut fra et mål om aktive plassdannelser. Begrunnelsen er å forsterke og slutte den buede bygaten som et godt byrom.





Visjonsskissene i kapittel "Gater, torg og plasser" foran viser potensialet for ny sentrumsutbygging. Det er lagt til grunn at boliger i sentrum ikke skal plasseres på gatenivå, men i overliggende etasjer (bygårder med kombinert formål). I forhold til byboligers attraktivitet er det også av avgjørende betydning at det finnes tilstrekkelig med områder for rekreasjon og lek. Velhaven utgjør et i så måte et helt sentralt område som må bevares og utvikles videre. Videre vil en utvikling av Storgata med tilliggende torg og plasser være avgjørende. Utviklingen av Stasjonen til en kollektivterminal og tilhørende jernbanepark er også svært viktig.



# UTVIKLINGSOMRÅDE

Hentet fra Stedsanalysen 2010.

## DIPLOMIS-TOMTA

Nedleggelsen av produksjonen til Diplomis frigjør store arealer og bygningsmasse. Beliggenheten midt i Rakkestad sentrum gjør dette til det mest spennende transformasjonsområdet. Området markert i grønt utgjør 15daa.

Isen-området kombinert med branntomta (og evt Heiegården) vil kunne få god kontakt med Storgata og på den måten bidra til styrking av øvre del av Storgata og denne delen av Rakkestad sentrum. Man har muligheten til å lage et prosjekt som tydelig markerer sentrum og danner et naturlig møtested for Rakstinger.

Enhver utvikling av eiendommen bør knyttes opp mot Storgata. Utviklingen må forsterke det eksisterende handelssenteret i Rakkestad, ikke forsøke å danne et nytt selvstendig sentrum, trukket vekk fra Storgata.

Man bør etablere minst én klar gangforbindelse fra Storgata til utviklingsområdet. Det bør også fokuseres på å skape en god kjøreadkomst fra Storgata til området.

Det må etableres egne parkeringsarealer innenfor utviklingsområdet. Disse kan legges i parkeringskjellere eller på parkeringsarealer i dagen, avhengig av hvor tungt man ønsker å utnytte eiendommene.

Vi anbefaler at størstedelen av parkeringsplassene legges bak- eller under den nye bygningsmassen slik at man ikke får store parkeringsarealer beliggende inntil Storgata.



## Nye eiere



Rakkestad Næringstorg AS har ervervet Diplomis-tomta, og har utviklet en konseptskisse benevnt Isen Center Rakkestad. Her inngår også tverrforbindelsen – under jernbanen – mellom Storgata og Industriveien. I dette konseptet er Nygata overbygd – og går gjennom en parkeringskjeller. Det er foreløpig tenkt handels- og næringsvirksomhet med et stort parkeringsareal, samt en form for overliggende boligblokk. Det er også foreslått en boligblokk i syd ved jernbanen.



Kommunen har vurdert innspillet i sentrumsplanprosessen, og vurderinger så langt har vært at dette skisseprosjektet er noe ute av skala i forhold til Rakkestad sentrum. Konklusjonen har blitt å legge området ut som et utviklingsområde, med krav om detaljregulering.



## RULLERING

Styringsgruppa for områdeplanarbeidene (formannskapet) har bestemt at disse planene skal tas opp til vurdering i kommunestyret minst én gang pr valgperiode, for å fastslå om det er behov for rullering av en eller begge områdeplanene.

Dette på bakgrunn av at Rakkestad kommune ønsker at områdeplanene for Sentrum og Bergehus til enhver tid skal være oppdaterte og dynamiske styringsredskaper for å oppnå en ønsket utvikling i tråd med fastsatte mål.

Dette samordnes med kommunal planstrategi (jf Plan- og bygningslovens § 10-1), og kommunestyret skal – samtidig med at de skal vurdere om gjeldende kommuneplan skal revideres eller videreføres som den er – også ta stilling til det samme for Sentrumsplanen og Bergenhusplanen. På denne måten er Rakkestad kommune sikret at disse to sentrale og viktige områdeplanene er del av et rutinemessig rulleringssystem fastlagt etter Plan- og bygningsloven.

Styringsgruppa ønsker at områdeplanene første gang skal tas opp til vurdering ca ett år etter planvedtak, for å sikre at prosessene kommer i gang. Dersom ikke foreslåtte tiltak og regulering har ønsket effekt, kan det være aktuelt for kommunen å foreta nødvendige revisjoner/ endringer.



## **VEDLEGG**

### **Oversikt over rapporter og utredninger til områdeplanene**

Organisering, 27.10.2011

Planprogram, vedtatt 06.12.2012 (sak 49/12)

Strategidokument: Felles gaterom, September 2011

Medvirkningsrapport, Barn og unge, 27.01.2012

Kommunikasjonsstrategi og medvirkning, 14.02.2012

Notat Rakkestad Nærstasjon, Januar 2012

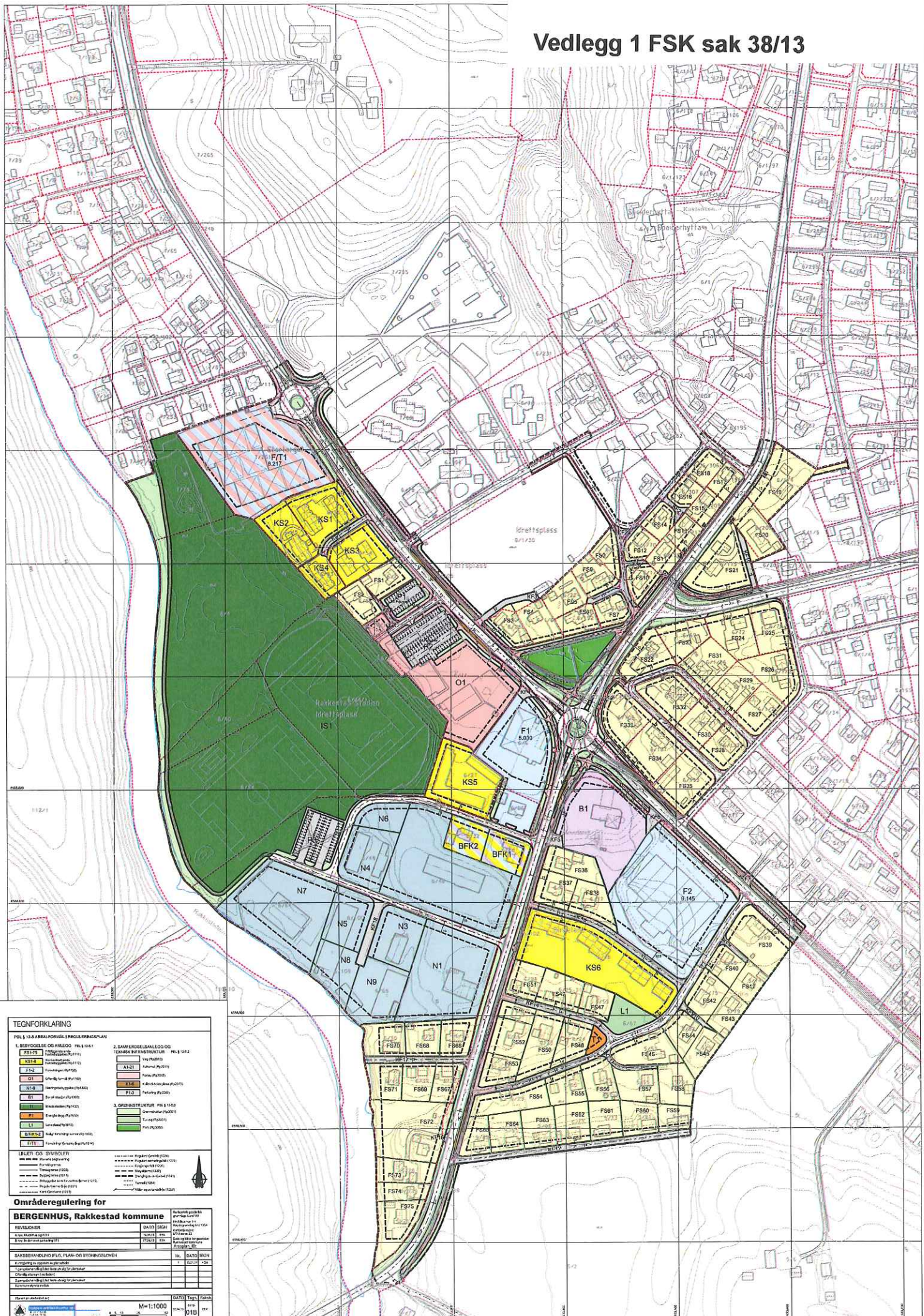
Vern og estetikk, Svein Jakobsen mars 2013

Grønnstruktur Rakkestad sentrum, Landskapsark. MNLA Nils Skaarer, mars 2013

Trafikkutredning Rakkestad sentrum, Cowi mai 2013



# Vedlegg 1 FSK sak 38/13



**TEGNFORKLARING**

1. BEREDELSSES OG ANLEGG PLAN 1:1000  
 2. SAMRINGSPLAN OG TEGNINGSFORSLÅNINGER 1:1000  
 3. ORIENTERINGSPLAN 1:1000

<b>FS15</b>	<b>KS1</b>	<b>AT1</b>	<b>1</b>
<b>FS2</b>	<b>KS2</b>	<b>AT2</b>	<b>2</b>
<b>O1</b>	<b>KS3</b>	<b>AT3</b>	<b>3</b>
<b>N1-9</b>	<b>KS4</b>	<b>AT4</b>	<b>4</b>
<b>B1</b>	<b>KS5</b>	<b>AT5</b>	<b>5</b>
<b>L1</b>	<b>KS6</b>	<b>AT6</b>	<b>6</b>
<b>F1-10</b>	<b>KS7</b>	<b>AT7</b>	<b>7</b>
<b>F11-20</b>	<b>KS8</b>	<b>AT8</b>	<b>8</b>
<b>F21-30</b>	<b>KS9</b>	<b>AT9</b>	<b>9</b>
<b>F31-40</b>	<b>KS10</b>	<b>AT10</b>	<b>10</b>
<b>F41-50</b>	<b>KS11</b>	<b>AT11</b>	<b>11</b>
<b>F51-60</b>	<b>KS12</b>	<b>AT12</b>	<b>12</b>
<b>F61-70</b>	<b>KS13</b>	<b>AT13</b>	<b>13</b>
<b>F71-80</b>	<b>KS14</b>	<b>AT14</b>	<b>14</b>
<b>F81-90</b>	<b>KS15</b>	<b>AT15</b>	<b>15</b>
<b>F91-100</b>	<b>KS16</b>	<b>AT16</b>	<b>16</b>

**UTBETING OG SVINLER**

**BERGENHUS, Rakkestad kommune**

REVISJONER	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Dato	12.12.13	15.12.13	18.12.13	21.12.13	24.12.13	27.12.13	30.12.13	31.12.13	01.01.14	02.01.14
Utarbeidet av	10101	10101	10101	10101	10101	10101	10101	10101	10101	10101
Godkjent av	10101	10101	10101	10101	10101	10101	10101	10101	10101	10101
Ansatt	10101	10101	10101	10101	10101	10101	10101	10101	10101	10101

Skala: M 1:1000  
 DATO: 01B



# Reguleringsbestemmelser

til områderegulering (PBL § 12-2) for

## BERGENHUS, Rakkestad kommune

Planbestemmelser datert: 13.05.2013

Dato for siste revisjon av bestemmelsene: 07.08.2013

Dato for kommunestyrets godkjenning:

DISSE REGULERINGSBESTEMMELSENE GJELDER FOR DET OMRÅDET SOM PÅ PLANKARTET ER VIST MED REGULERINGSGRENSE

### 1 Arealformål (PBL § 12-5)

Området er regulert til følgende formål:

#### 1.1 BEBYGGELSE OG ANLEGG, § 12.5 nr 1

- Frittliggende småhusbebyggelse (Rp 1111)
- Konsentrert småhusbebyggelse (Rp 1112)
- Forretning (Rp 1150)
- Offentlig formål (Rp 1160)
- Næringsbebyggelse (Rp 1300)
- Bensinstasjon (Rp 1360)
- Idrettsstadion (Rp 1430)
- Energianlegg (Rp 1510)
- Lekeplass (Rp 1610)
- Bolig/ forretning/ kontor (Rp 1802)
- Forretning/ tjenesteyting (Rp 1814)

#### 1.2 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR, § 12-5 nr 2

- Veg (Rp 2010)
- Kjøreveg felles (Rp 2011)
- Fortau (Rp 2012)
- Kollektivholdeplass (Rp 2073)
- Parkering (Rp2080)

#### 1.3 GRØNNSTRUKTUR, § 12-5 nr 3

- Grønnstruktur (Rp 3001)
- Turveg (Rp 3031)
- Park (Rp 3050)

### 2 Bestemmelser (PBL § 12-7)

#### 2.1 Utforming, estetiske krav, bruk av arealer, bygninger og anlegg (PBL § 12-7.1)

2.1.1 ESTETIKK: Ved oppføring av nye bygninger og anlegg, samt tiltak, tilbygg, påbygg eller endring av eksisterende bebyggelse, skal det tas hensyn til strøkets egenart, med samspill mellom bygninger i samme strøk.



For byggeområdene F1-2, O1, N1-9, F/T1 og B1, gjelder følgende: Ved byggemelding skal det vedlegges situasjonsplan i mål 1:200 eller større, som viser eksisterende og planlagt bebyggelse og den ubebygde del av tomtas utnyttelse.

Søknadsunderlag eller tiltak i deres tilhørende utomhusområde skal inneholde dokumentasjon av tiltakets estetiske sider. Herunder skriftlig estetisk begrunnelse og arkitektfaglig kompetanse.

**2.1.2 SKILT OG REKLAME:** Skilt og reklameinnretninger skal utføres slik at de tilpasser seg bygningen, bakgrunnen og omgivelsene på en god måte. Lyskasser tillates ikke. På bygninger skal det benyttes frittstående bokstaver eller malte fasadebokstaver, og eventuell belysning skal være nedadrettet og blendingsfri. Frittstående skilt skal i utgangspunktet unngås, men det er unntak for bensinstasjon. Trafikkskilt og vegoppmerking skal utføres i tråd med lokal gjeldende forskrift.

**2.1.3 MATERIALBRUK:** Materialbruk i uterom og i veier, gater, fortau, parkeringsplasser og park skal være av god og bestandig kvalitet. Utemøbler (benker, lysarmaturer, avfallsbeholdere, plantekasser etc) skal ha høy estetisk og bestandig kvalitet, og ha enhetlig utforming.

**2.1.4 DEFINISJONER:**

Detaljvarehandel: Dagligvare/matbutikker, klesforretninger, bokhandlere, parfymier, mindre elektroniske/elektriske varer, kiosker, isenkram/jernvarehandlere, utstyrsforretninger.

Plasskrevende varegrupper: Biler, motorkjøretøyer, bildeler og bilutstyr, fritidsbåter, landbruksmaskiner, møbler, større elektriske artikler, peiser og ovner, trelast og andre større byggevarer samt varer fra planteskoler/ hagesentre.

- Håndverks- og produksjonsbedrifter kombinert med detaljutslag knyttet til virksomheten

Kjøpesenter: Med kjøpesentre forstås detaljhandel i bygningsmessige enheter og bygningskomplekser som etableres, drives og framstår som en klart avgrenset enhet/område med felles adkomst, parkering m.m.

## **2.2 Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg (PBL § 12-7.2)**

**2.2.1 BEREGNING AV BYGGEHØYDER:** Med etasje menes 3m brutto etasjehøyde, regnet fra gjennomsnittlig eksisterende terreng rundt bygningen. For næringsbebyggelse regnes 4m brutto etasjehøyde. Kjeller regnes i bestemmelsene ikke som tellende etasje. Loft regnes som tellende etasje, dersom måleverdig areal overstiger 1/3 av underliggende etasje. For eksisterende bygninger som måtte overskride disse byggehøydene, er disse regulert med eksisterende byggehøyder.

**2.2.2 FRITTLIGGENDE SMÅHUSBEBYGGELSE:** I områder merket FS1-75 kan det oppføres eneboliger i inntil to etasjer (maksimalt 6m til gesims). Garasjer, uthus og boder kan oppføres i maksimalt 1 etasje. Parkering kan også løses som integrert del av bygning med boligformål. Maksimalt antall bygninger: 3. Det tillates innredet hybel på inntil 50 m<sup>2</sup> bruksareal. Maksimal grad av utnyttning BYA=25%. Parkeringsdekning skal løses på egen grunn.

**2.2.3 KONSENTRERT SMÅHUSBEBYGGELSE:** I områder merket KS1-6 kan det oppføres konsentrert småhusbebyggelse i form av rekkehus, kjedehus, flermannsboliger og tunløsninger i inntil 2 ½ etasje (maksimal knevegg 1,5m – totalt maksimalt 7,5m til gesims). Parkering skal løses på egen grunn. Garasjer, uthus og boder kan oppføres i

maksimalt 1 etasje. Maksimal grad av utnyttning BYA=45% - egendekning for parkering medregnet.

**2.2.4 FORRETNINGER:** I område F1 tillates dagligvarehandel, men det tillates ikke etablert ny øvrig detaljvarehandelsvirksomhet.

I område merket F2 tillates forretning for plasskrevende varegrupper. Etablering av kjøpesenter er ikke tillatt. I område F2 tillates ikke etablert ny detaljvarehandelsvirksomhet. Parkeringsdekning for egen virksomhet i områdene F1-2 (ansatte, varelevering og kunder) skal opparbeides innenfor formålsområdet. Byggehøyder kan være inntil 7,5m over gjennomsnittlig eksisterende terreng.

Grad av utnyttning BYA=90% - parkeringsarealer medregnet.

I tillegg gjelder følgende BYA der markparkering IKKE er medregnet – kun bebyggelse: F1: BYA=33%. F2: BYA= 45%.

**2.2.5 OFFENTLIG FORMÅL:** Område O1 skal benyttes til barnehage, undervisning, forsamlingslokale og kulturaktiviteter med tilhørende anlegg, boder og lekeområder. Maksimal byggehøyde for bygninger: 2 etasjer, og for boder/ uthus: 1 etasje. Grad av utnyttning BYA= 25%. Minimum opparbeidet uteoppholdsareal/ lekeområde 50%. Parkering for ansatte og for levering/ henting av barn skal i utgangspunktet løses på egen grunn, men parkeringsområde P2 kan også benyttes helt eller delvis til dette.

**2.2.6 NÆRINGSBEBYGGELSE:** Områdene N1-9 skal benyttes til næringsvirksomhet som lager, verksteder og lettere produksjonsbedrifter. Det tillates ikke støyende eller forurensende virksomheter (utslipp) som kan virke sjenerende for omkringliggende boligbebyggelse. Områdene kan også benyttes til plasskrevende virksomhet som bil-/ landbruksmaskinsalg og byggevareutsalg. Etablering av kjøpesenter eller detaljvarehandel er ikke tillatt – kun eventuelle mindre utsalg i tilknytning til verksted/ lett produksjon.

Parkeringsdekning for egen virksomhet (ansatte, varelevering og kunder) skal opparbeides innenfor området i forhold til virksomheten. Maksimal byggehøyde er 2 ½ etasjer, og grad av utnyttning BYA=70% - parkeringsarealer medregnet.

**2.2.7 BENSINSTASJON:** I område BS1 tillates oppført bensinstasjon med tilhørende anlegg og biloppstillingsplasser. Bensinstasjonsbygning tillates oppført med byggehøyde inntil 5,5m, og pumpeoverbygg skal ha minimum frihøyde 4,5m – maksimum byggehøyde 5,5m. Det skal være tilstrekkelig med uteareal for sikker manøvrering og adkomst.

**2.2.8 IDRETTSSTADION:** Område IS1 skal benyttes til stadionanlegg og ballbaner med tilhørende anlegg. Oppføring av stadionbebyggelse (klubbhus, skifterom, lager etc.) er tillatt i inntil 2 etasjer. Til stadionanlegget benyttes parkeringsområdene P1-3.

**2.2.9 ENERGIANLEGG:** I område T1 tillates oppført trafostasjon. Under forutsetning av at tilkomst er sikret, kan skjermende beplantning etableres på området.

**2.2.10 LEKEPLASS:** Områdene L1 skal opparbeides for lek og opphold. Vegetasjon og beplantning er tillatt og ønskelig. Områdene skal opparbeides med lekeapparater og hvilebenker, men oppføring av bygninger er ikke tillatt.

**2.2.11 BOLIG/ FORRETNING/ KONTOR:** I områdene BFK1-2 kan det oppføres bygninger for boligformål, forretningsformål og/ eller kontorformål i inntil 2 ½ etasje (maksimal knevegg 1,5m – totalt maksimalt 7,5m til gesims). Eventuelle garasjer, uthus og boder kan oppføres i maksimalt 1 etasje. Maksimal grad av utnyttning BYA=45% - egendekning parkering medregnet. Parkeringsdekning for boliger og virksomhet (beboere, ansatte,



varelevering og kunder) skal opparbeides innenfor området i forhold til antall boliger og virksomhetenes art.

**2.2.12 FORRETNING/ TJENESTEYTING:** I område F/T1 tillates bygninger for offentlig formål, eller forretninger for plasskrevende varegrupper. Etablering av kjøpesenter er ikke tillatt. I området tillates ikke etablert ny detaljvarehandelsvirksomhet.

Parkeringsdekning for egen virksomhet (ansatte, varelevering og kunder) skal opparbeides innenfor formålsområdet. Byggehøyder kan være inntil 7,5m over gjennomsnittlig eksisterende terreng.

Grad av utnyttning BYA=90% - parkeringsarealer medregnet.

I tillegg gjelder følgende BYA der markparkering IKKE er medregnet – kun bebyggelse: BYA= 45% - det vil si at minimum 55% av formålsarealet skal holdes ubebygget.

### **2.3 Grenseverdier og miljøkrav (PBL § 12-7.3)**

2.3.1 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging – T-1442/2012, eller til en hver tid gjeldende retningslinje - skal brukes som retningslinje innenfor planområdet.

### **2.4 Funksjons- og kvalitetskrav til bygninger, anlegg og utearealer (PBL § 12-7.4)**

2.4.1 **UNIVERSELL UTFORMING:** Krav om universell utforming skal ivaretas i henhold til plan- og bygningsloven med tilhørende forskrifter. Det skal sikres god tilgjengelighet for alle befolkningsgrupper, herunder bevegelseshemmede.

### **2.5 Bestemmelse for å sikre verneverdier/ kulturminner (PBL § 12-7.6)**

2.5.1 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 fylkeskonservatoren varsles, jf lov om kulturminner av 9. juli 1978 nr.50 (Kulturminneloven) § 8.

### **2.6 Trafikkregulerende tiltak og parkeringsbestemmelser (PBL § 12-7.7)**

2.6.1 **PARKERING:** Parkeringsområdene P1-3 er offentlige parkeringsområder. P1-3 skal benyttes til parkering for stadionanlegget. P2 kan også benyttes av barnehagen (OB1). Etter særskilt begrunnelse og søknad kan det for deler av disse parkeringsområdene inngås nærmere avtale med kommunen om leide og/eller skiltede/ reserverte plasser.

Minimum 5% av nye parkeringsplasser skal være tilrettelagt med EL-billading. Dette gjelder også for tiltak som berører eksisterende parkeringsområder, eller ved endringer av parkeringsområder.

2.6.2 **PARKERINGSDEKNING:**

**Forretninger:** Kundeparkering minimum 1 plass pr. 100 m<sup>2</sup> bruksareal, og maksimum 1 plass pr. 50 m<sup>2</sup> bruksareal på egen grunn, samt nødvendig antall plasser for ansatte. Det skal videre avsettes nødvendig laste- og manøvreringsareal for vare- og lastebiler.

**Offentlig formål:** Fastsettes i hvert tilfelle, tilpasset driften, antall ansatte og besøkende/ brukere.

**Kontor:** Minimum 1 plass pr. 150 m<sup>2</sup> bruksareal, og maksimum 1 plass pr. 100 m<sup>2</sup> kontorareal.



**Næringsbebyggelse (N-områdene):** Minimum 1 plass pr. 200 m<sup>2</sup> bruksareal, og 2 plasser for ansatte pr. næringsenhet. For øvrig tilpasses egendekning etter forventet tilstrømning i hvert tilfelle.

**Boliger:**

**FRITTLIGGENDE SMÅHUSBEBYGGELSE (FS1-75):** 2 plasser på egen grunn (kan løses som garasje og/eller markparkering).

**KONSENTRERT SMÅHUSBEBYGGELSE (KS1-6) og BLANDET FORMÅL (BFK1-2):**  
Minimum:

- 4-5 roms leilighet: 1,25 plass pr. leilighet
- 3 roms leilighet: 1 plass pr. leilighet
- 2 roms leilighet: 0,75 plass pr. leilighet
- 1 roms hybler og omsorgsboliger: 0,3 plass pr. leilighet/ hybel
- I tillegg skal det være 0,25 gjesteparkering pr boenhet

Minimum 5% av parkeringsplasser for alle formål skal være tilrettelagt for handicappede (HC-parkering).

For fellesprosjekter/ samarbeid mellom flere bedrifter/ næringsdrivende eller større boligprosjekter kan kravene reduseres med 25% ved dokumentert sambruk/ fungerende fellesløsninger.

For omfattende tilbygg/ påbygg til eksisterende bygningsmasse, slik at tiltaket samlet sett blir å regne som hovedombygging, regnes gammelt og nytt areal sammen i arealberegningen for fastsettelse av parkeringskravene. Kravene gjøres også gjeldende ved bruksendring.

**2.6.3 VEG:** Områdene er offentlige trafikkområder for biltrafikk. Fotgjengerfelt skal opparbeides som vist på plankartet.

**2.6.4 FELLES KJØREVEGER:** Områder merket KF1-21 er felles adkomstveger for flere eiendommer/ brukere: KF1 er felles for KS1-4. KF2 er felles for FS1-2 og P1. KF3 er felles for FS3-4. KF4 er adkomst for F3 og P4. KF5 er felles adkomst for B1 og FS36. KF6 er felles adkomst for B1 og F2. KF7 er felles for Haldenveien 6 og 8 (6/1/11 og 6/1/13) og KF8 er felles for Haldenveien 10 og 12 (5/106 og 5/1/8). KF9 er adkomst for FS41. KF10 er felles for FS43 og FS45. KF11 er felles for FS56-58. KF12 (Fagerveien) er felles for FS59-65. KF13 (Griniveien) er felles for FS53-55. KF14 (Villaveien) er felles for FS47-52. KF15 (Birkelandsveien) er felles for KS6 og FS37-38. KF16 er adkomst for FS72, og KF17 er felles adkomst for FS66-71. KF18 er felles for N3, N5, N8 og N9. KF19 er felles adkomst for FS20-21. KF20 er felles adkomst for FS5-12, og KF21 er felles for FS13 og FS15.

**2.6.5 FORTAU:** Områdene er offentlige trafikkområder for fotgjengere. Det tillates ikke oppsatt verken midlertidige eller varige ferdselshindre på disse områdene.

**2.6.6 KOLLEKTIVHOLDEPLASSER:** Områdene K1-6 er busslommer for av- og påstigning til tiliggende fortau.

## **2.7 Retningslinje for særlige drifts- og skjøtselstiltak av grønnstrukturen (PBL §12-9)**

2.7.1 GRØNNSTRUKTUR: I områdene skal eksisterende trær og vegetasjon beholdes, og suppleres i nødvendig grad for å oppnå ønsket estetisk effekt, eller ønsket skjermende funksjon der dette er formålet. Dette må ikke gjøres på en slik måte at det kan føre til sikhinder for trafikken.

Det skal utarbeides egen drifts- og skjøtelsesplan for disse områdene avsatt til grønnstruktur, som nærmere fastlegger utforming og driftsansvar.

2.7.2 TURVEG: Turvegen skal opparbeides med fast dekke som del av grønnstrukturen og for å sikre sammenhengende gangforbindelse langs Rakkestadelva. Turvegen skal være åpen for fri og uhindret allmenn ferdsel, og det skal opparbeides gatebelysning langs denne.

2.7.3 PARK: Området skal opparbeides som høykvalitets bymessig/ urbant grøntareal med høyt innslag av bytrær og vegetasjon.

## **2.8 Krav om detaljregulering (PBL § 12-7.11)**

2.8.1 For byggeprosjekter eller tiltak som avviker fra områdeplanens formål og dens bestemmelser kreves utarbeidet detaljregulering etter Plan- og bygningslovens § 12-3. Kommunen vil nærmere fastsette planområdets utstrekning i forhold til hvilke konsekvenser byggeprosjektet/ tiltaket har for området og omkringliggende infrastruktur.

# PLANBESKRIVELSE

til områdereguleringsplaner for

## SENTRUM og BERGENHUS

Rakkestad kommune



Rakkestad kommune

**3.juli 2013**





# Innhold

BAKGRUNN .....	5
KORT HISTORIKK .....	10
Stasjonsbyen .....	10
UTREDNINGSTEMA .....	15
Trafikk og parkering .....	16
Kollektivtrafikk.....	16
Ferdsmønster myke trafikkanter .....	16
Gater, torg og plasser .....	17
Grøntstruktur.....	17
Arkitektur og vern .....	17
Boliger i sentrum.....	17
Næringsvirksomhet.....	17
FOLKEHELSE OG LEVEKÅR.....	18
PLAN- OG UTREDNINGSGRUNNLAG .....	20
Overordnet trafikksituasjon.....	20
Storgata .....	24
Gang- og sykkelveier.....	26
Jernbanen.....	27
Trafikk og parkering i sentrum .....	28
Grøntstruktur.....	32
Gater, torg og plasser .....	35
Estetikk og bygningsvern.....	39
Boliger i Sentrum .....	40
Handel og næring .....	41
Kommunale tjenester.....	47
TRAFIKKUTREDNING SENTRUM .....	48
Trafikkmengder – dagens situasjon .....	48
Omkjøringsalternativ for tungtrafikk.....	50
Alternativ 1: Omkjøring via Møllergata - Jernbanegata .....	50
Alternativ 2: Omkjøring om Lundskrysset.....	54

Støyutredning for omdirigering av tungtrafikk.....	61
Alternativ 3: Forlengelse av Løvveien .....	65
Alternativ 4: Forlengelse av Industriveien sørover til rv.22 .....	69
Kostnadsestimater .....	70
Vurdering av alternativene.....	72
Rundkjøring i Bergenukryset .....	73
Vurdering av forlengelse av Heggveien .....	76
PARKERING.....	82
KOLLEKTIVTRAFIKK.....	87
STORGATA .....	90
Behov for en ny og oppgradert løsning – trinn II .....	90
Visjonsskisser .....	92
Shared Space .....	94
GRØNNSTRUKTUR.....	100
Betydningen av grønne områder .....	101
Dagens grønnstruktur.....	102
Trær i sentrum .....	102
Busker.....	103
Stauder .....	104
Sommerblomster .....	104
Forhager .....	104
Dagens artsvalg i sentrum.....	105
Biologisk mangfold .....	106
Rakkestads ”markaområder” - store grøntområder.....	106
Nære, mindre skoger – inntil 1 km fra sentrum .....	107
Parker og gangavstand .....	108
Mellomstore parker .....	108
Små parker .....	109
Korridorer .....	109
Innfartsveger til sentrum.....	109
Villabebyggelse .....	109
Sikring og vern av verdifull grønnstruktur.....	110

ARKITEKTUR OG VERN .....	111
Estetikk, arkitektur og byggeskikk .....	111
Gamle foto .....	113
Kulturhistorisk hjemmevern .....	116
Verneverdivurdering .....	117
Kriterier .....	118
Bygninger med vernegrad 1 .....	119
Bygninger med vernegrad 2 .....	121
Bygninger med vernegrad 3 .....	122
Anbefalinger i Sentrumsplanen - boliger .....	123
UTVIKLINGSOMRÅDE .....	125
RULLERING .....	127
VEDLEGG .....	128



# BAKGRUNN

Planbeskrivelsen redegjør for grunnlaget for områdeplanenes utforming og innhold, sammen med flere øvrige rapporter (se liste over samtlige delrapporter – vedlegg bakerst).



Rakkestad kommune gjennomførte en "plansmie" i tidsrommet 31.januar – 4.februar 2011 – der målet var aktiv medvirkning fra lokalsamfunnet når det gjaldt visjoner og konkrete idéer for videre utvikling av Rakkestad sentrum. Kommunen har også fått utarbeidet en stedsanalyse i 2010, og har vedtatt samfunnsdel og arealdel til kommuneplanen (26.mai 2011). Kommunen har tidligere også vedtatt og gjennomført en miljøgateplan for sentrum.

Rakkestad kommune har vedtatt at områdeplanene for Sentrum og Bergenhus skal utformes på bakgrunn av dette, og deler av dette tidligere planmaterialet er også innarbeidet i denne planbeskrivelsen.

Formannskapet vedtok organiseringen av planarbeidene i møte 26.oktober 2011. Det er utarbeidet og behandlet felles planprogram som omhandler de to områdeplanene etter Plan- og bygningslovens § 12-2: Sentrum og Bergenhus. Arbeidene med områdeplanene for Sentrum og Bergenhus er samordnet. Planprogrammet for planarbeidene ble etter en høringsperiode vedtatt av formannskapet 21.11.2012, og i kommunestyret 06.12.2012.

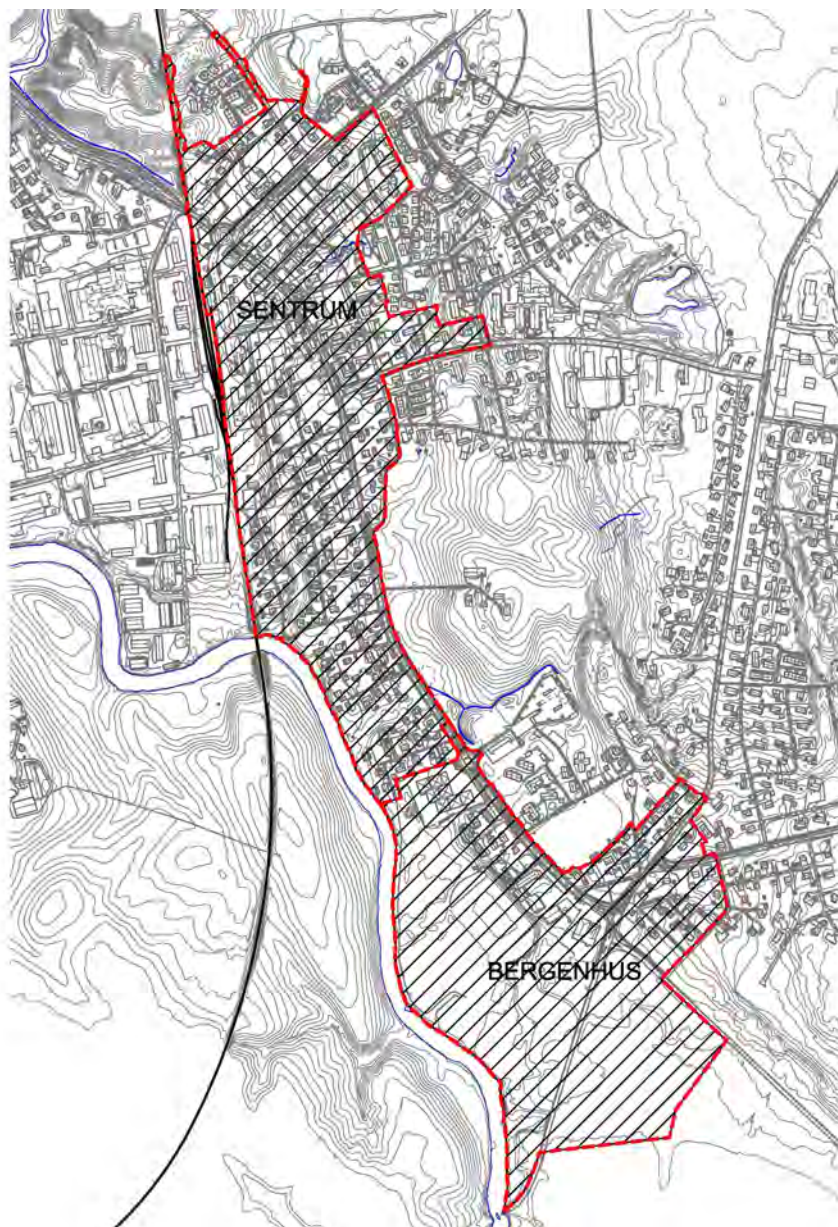
Planbeskrivelsen inneholder de konsekvensvurderinger og alternativsvurderinger som har vært nødvendig å gjennomføre i forhold til planprogrammet, og for å kunne utforme en gjennomarbeidet og forsvarlig plan for utviklingen av Rakkestad. Planbeskrivelsen utgjør også et referansemateriale for etterprøving av prosessen, og en evaluering av om forslag til tiltak har fått ønsket effekt.

Den 16.juni 2011 fattet kommunestyret følgende vedtak vedrørende premisser for sentrumsplanarbeidet:

*Rakkestad kommunestyre viderefører følgende anbefalinger og tiltak eksplisitt fra plansmia til reguleringsplanprosessen for Rakkestad Sentrum:*

- 1. Tilrettelegging for sentrumsnær fremfor spredt boligbygging – ved økt fortetting i og rundt sentrum med høy boligandel.*
- 2. Konsentrere større publikumsrettet næring og service i sentrum – på en slik måte at handelsmangfold og sosialt liv styrkes i Storgata. Dette gjelder også mulig flytting av virksomheter som nå er lokalisert utenfor sentrum.*
- 3. Storgata forbedres som miljøgate. Tungtrafikk dirigeres utenom sentrum og lokaltrafikk gis mulighet for omkjøring. Samtidig invitere besøkstrafikk til gjennomkjøring med best mulig parkeringstilbud.*

4. *Prioritere bruk av offentlige arealer – ved å gjøre dem attraktive for møter, opphold og lek. Fotgjengere og syklister får prioritet i trafikken – med sammenhengende fortau forbundet med gang- og sykkelveier og ny sti med park langs elven.*
5. *Videreutvikle Rakkestads opprinnelige småbykarakter – som en landsby der nye bygninger er innpasset med funksjonsblanding, dimensjoner og form på en tilpasset måte som skaper harmonisk helhet.*



*Planområdene*

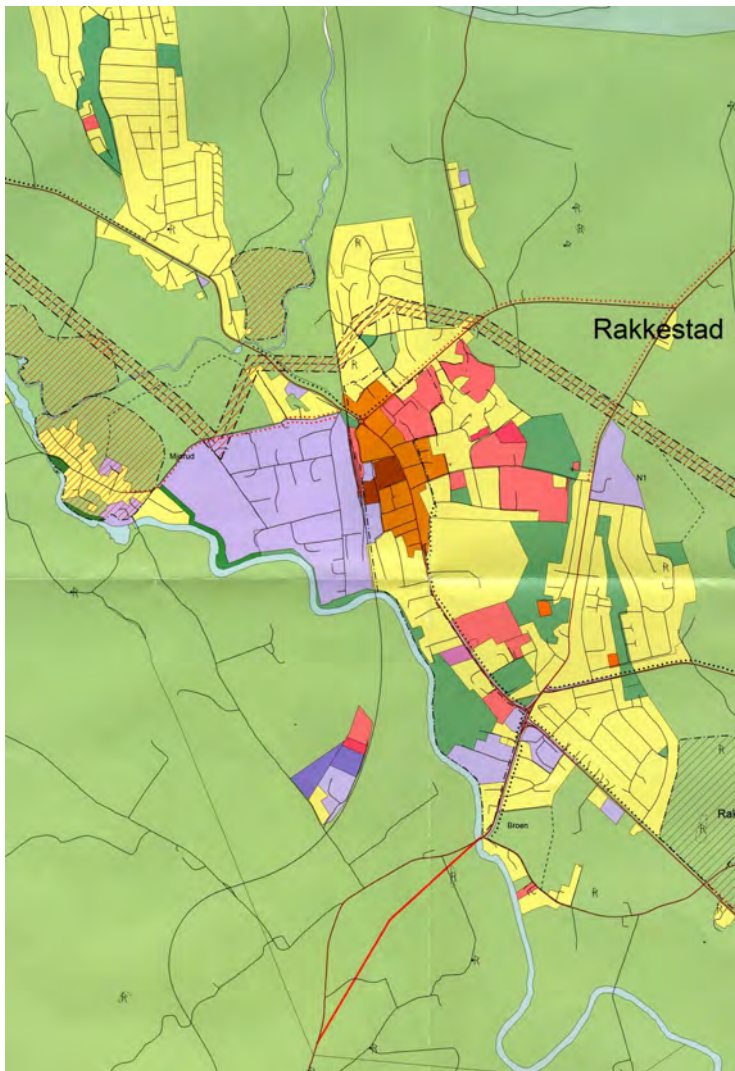
Dette har, sammen med vedtatt planprogram, vært overordnet "bestilling" fra kommunestyret, som er lagt til grunn for styringsgruppens, referansegruppens og arbeidsgruppens arbeider med områdeplanene.



**Kommuneplanen** (Samfunnsdel og Arealdel) for Rakkestad ble vedtatt av kommunestyret 25.mai 2011, og er å anse som førende for områdeplanarbeidene. Imidlertid er arealdelen en plan for hele kommunen, uten detaljert vurdering og bestemmelser for sentrumsområdene. Derfor er sentrumsområdet på arealdelskartet avsatt som egen hensynssone, med bestemmelse (§ 6.3) om at dette skal planlegges som områdeplaner (Sentrumsplanen + Bergenhusplanen).

Visjon for Rakkestad "MANGFOLD OG SAMHOLD" ble vedtatt av kommunestyret 13.november 2011, og er lagt inn i samfunnsdelen.

Rakkestad sentrum (med nærområder) som kommunesenter omfatter om lag 4.000 innbyggere – man regner her med en vekst i planperioden, til ca 4.500 innbyggere. Folketallet den 31.12.09 i kommunen var 7.517 innbyggere, hvorav 58 % bor i tettbygde strøk. Tilsvarende for Østfold og landet er henholdsvis 83 og 77 % - noe som illustrerer at det er et betydelig spredt bosettingsmønster i kommunen.



Det pekes også i samfunnsdelen på at det i Rakkestad sentrum er knapphet på arealer til næringsformål. Videre beskrives det kollektive transporttilbudet som svakt utbygget – både for arbeidsreisende og øvrige trafikkanter.

Utfyllende bestemmelser til arealdelen stiller kvalitetskrav (universell utforming, estetikk, buffersone), samt vurdering av samfunnssikkerhet og risiko – og sårbarhetsanalyser.

I § 1.1 stilles det krav om en utnyttelse for nye boliger på minst 4 boenheter pr daa i sentrum. Det stilles videre krav til fellesarealer, lek, uteopphold og støy.

Det heter videre at arbeidsintensiv virksomhet og detaljhandel lokaliseres i sentrum (§ 1.3), og at eksisterende sammenhengende grønnstruktur i sentrum skal bevares (§ 3).

*Utsnitt fra kommuneplanens arealdel*

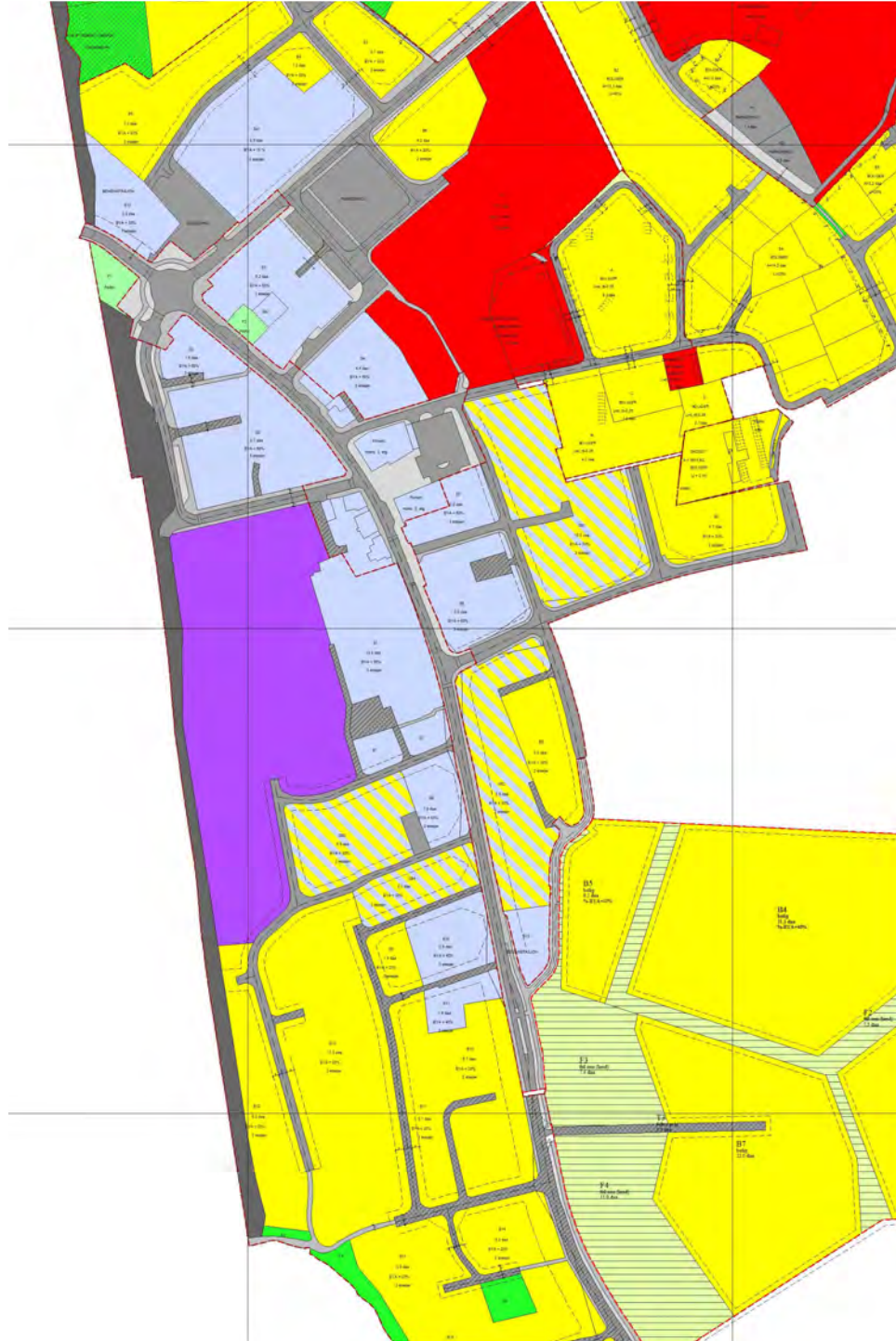


For planområdet i sentrum foreligger det allerede godkjente og gjeldende reguleringsplaner. Dette er:

Rakkestad Sentrum, 22.11.1994 (sist revidert 19.12.1995)

"Miljøgata" Storgata, 18.02.1993

Disse planene er også med som grunnlag for ny sentrumsplan.



*Gjeldende reguleringsstatus Sentrum*

For planområdet Bergenhus foreligger det allerede godkjente og gjeldende reguleringsplaner. Dette er:

Del av Bergenhusområdet mellom riksvei 22 og riksvei 111 (vedtatt 02.04.1987)

Kleven og Elveli (vedtatt 31.01.1991).

Bergehusområdet (vedtatt 10.11.2005)

Disse planene er også med som grunnlag for ny områdeplan.



*Bergehusområdet (vedtatt 10.11.2005)*



*Del av Bergenhusområdet mellom riksvei 22 og riksvei 111 (vedtatt 02.04.1987)*

*og  
Kleven og Elveli (vedtatt 31.01.1991).*



## KORT HISTORIKK

*(Hentet fra Stedanalysen 2010)*

Marine avsetninger har gitt gode landbruksforhold i Rakkestad og har allerede fra steinalderen av vært et grunnlag for bosetninger i området. Rakkestad er en av Norges største jordbrukskommuner. Noen av de beste forholdene finner vi Nordvest i området der tettstedet Rakkestad i dag ligger. Her lå også møtepunktet mellom hovedferdselveiene fra Trondheim og Oslo mot Fredrikstad, i Bergenhus, og det er her de viktigste gårdene i området har ligget siden forhistorisk tid.



Utviklingen av sentrumsområdet satte fart for alvor mot slutten av 1800-tallet etter åpningen av Smaalensbanens Østre Linje og Rakkestad jernbanestasjon (Åpnet i 1882). Stasjonsbyen vokste raskt på tomter fradelt fra gårdene Fladstad, Gudim og Mjørud (gnr. 7, 8 og 9), med meieri, sagbruk, sparebank, landhandlere og etter hvert flere spesialforretninger for sykler, landbruks-

maskiner, håndverksarbeid o.l. Fra 1920 til 1930 steg antallet bygninger i Stasjonsbyen fra 87 til 455. En stor andel av bygningene i Rakkestad er fra denne tiden og er oppført i tidens rådende arkitektoniske stil, Jugend. Blandt disse kan nevnes Bankbygningen, Midtstuen, Liensgården og Sentrumsgården. Etter 2. verdenskrig har befolkningen i tettstedet vært jevnt økende, mens de spredtbygde områdene i Rakkestad har hatt en jevn nedgang.

Økt privatbilisme har åpnet for nye handelsformer hvor bilen står i fokus. Dette har medført at butikker bedre tilpasset bilister har etablert seg sør i sentrum ved Bergenhus og langs riksveg 22/111. Dette truer i dag Rakkestads historiske handelssentrum ved jernbanestasjonen.

Rundt årtusenskiftet har flere av de store tradisjonelle industribedriftene i sentrumsområdet blitt nedlagt (teglverket, høvleriet/saga) eller gjennomgått omstruktureringer (Diplom-Is, siloen). Stasjonen ble stengt i 1997 og passasjertrafikken til og fra Rakkestad har gått kraftig ned. En stor del av Rakkestads innbyggere pendler nå til jobber utenfor kommunen. Sentrumsområdet har fortsatt en svak befolkningsvekst. Denne består i hovedsak av eldre og til dels også av nyetablerte familier.

### **Stasjonsbyen**

Beslutningen om å bygge Smaalensbanen ble fattet av Stortinget i 1874, og Vestre linje skulle bygges først. Stasjonen ble bygget i 1881, og banen åpnet i 1882.





Lokalt ble det dannet "Interesseselskab" for utvikling av tomter og næringsbebyggelse rundt jernbanen. Rakkestad Handelsbolag oppførte også næringsbygg. Teglverk ble opprettet, og høykonjunkturen og sentrumsutviklingen fortsatte fremover mot århundreskiftet. Utviklingen av Stasjonsbyen fortsatte også videre første halvdel av 1900-tallet, blant annet steg antall bygninger fra 87 til 455 i perioden 1920-30.

Etter 2.verdenskrig var befolkningen i sentrum jevnt stigende, men stagnasjonen kom på 1980/-90-tallet – blant annet markert ved nedleggelse av stasjonen i 1997. Mange av de store tradisjonelle industribedriftene var ved årtusenskiftet lagt ned.



På folkemunne het sentrum tidligere "Stasjon" – noe som illustrerer den sentrale stilling jernbane-etableringen hadde for utviklingen av Rakkestad. Det unike for Rakkestad – som er en av Norges største jordbrukskommuner - er utviklingen av et svært utbant og omfattende sentrum, med mangfold og alle tilbud. Faktisk ganske moderne og langt fremme for sin tid. Også veitrafikkmessig lå og ligger Rakkestad sentralt, der alle de viktige riks- og fylkesveier møtes (på Bergenhus).



Dette gjenspeiles i bygningsmassen, med en rekke store bygråder – som vitner om den økonomiske velstand og næringsutvikling. Det er bevart sentrumsgårder fra de ulike periodene, som gir et spenn i visuelt inntrykk og historisk lesbarhet.

Det er dermed et sentralt poeng for planarbeidene – også i et historisk perspektiv og i forhold til stedets egenart og sjel - å reetablere Storgata til fordums storhet og betydning, og ikke minst få tilbake Stasjonsområdet som et sentralt byrom.



Gamle bilder fra det urbane Rakkestad – bilen har gjort sitt inntog.



Østfold Meieri – senere Diplom-Is



Illustrasjonene viser stedsutviklingen i 10-års-perioder fra 1876 til 1925.



1876 – 1885



1886 – 1895



1896 - 1905



1906 – 1915



1916 – 1925



Etter 1925





Morfologisk kart som viser dagens situasjon med bygninger, vann og jernbanen. Her fremkommer tydelig hvordan bygningsvolumer er fordelt i forhold til størrelse og funksjon i strøk/ områder – definert av jernbanen, elva og hovedveier. Storgatas slyngede form (omvendt slakk S) er stedstypisk for en by (tettsted) som har en lineær og selvvekst dannelse langs en hovedvei og et viktig kryss/ knutepunkt. Det er ingen tydelig kvartalsstruktur slik vi finner i planlagte/ anlagte byer med et tydelig rutemønster (kvadratur). For en god stedsutvikling er det grunnleggende og helt avgjørende at man kjenner og forholder seg til stedets tilblivelse og utvikling. Det blir sjelden vellykket dersom man gjør inngrep, plasserer nye veier, plasser eller bygninger på tvers av dette.

Nyere tids uheldige eksempler på dette kan være etableringen av Stortorget, og senest plassering og utforming av "Bunnpris-bygget". Mer vellykket kan for eksempel være "Enkeslottet" på hjørnet mellom Storgata og Skoleveien.

I sentrumsplanen er det derfor lagt stor vekt på stedets egenart når det gjelder å foreslå innpassing av ny bebyggelse og funksjonslokalisering. Forholdet til Storgata (både funksjonelt og estetisk) og Stasjonen er førende/ "altoverskyggende"

## UTREDNINGSTEMA



Rakkestad kommune har et sterkt fokus på sentrumsutvikling, og ser arbeidene med områdeplaner for Sentrum og Bergenhus som sentrale for å oppnå forutsigbarhet for kommunen som forvaltningsorgan, innbyggerne, eiendomsutviklere og offentlige myndigheter. Områdeplanene skal være et verktøy for å oppnå et funksjonelt og vakkert sentrumsområde, der mennesker trives, og der det er attraktivt å drive handel og næring.

Stedsanalysen fra 2010 og aktuelle idéer fra plansmia er benyttet som grunnlag/ bakgrunn for planarbeidene så langt disse har passet inn.

Det er lagt opp til høy utnyttelse av sentrumsområdene, i samsvar med nasjonale føringer for god areal- og transportplanlegging, etter ønske fra fylkesmyndighetene og i tråd med kommunestyrets vedtak.

Det er lagt vekt på den historiske forankringen i Rakkestads utvikling, med fokus på "Stasjonsbyen", ved jernbanens etablering og det vegmessige knutepunkt som grunnlag for Rakkestads vekst og utvikling.

Det har vært et mål å tilrettelegge for og stimulere til økt handel og utvikling i sentrumsområdet, og videre står bokvaliteter i sentrum sentralt, både i forhold til estetikk, bygningsvern og universell utforming, samt grønnstruktur og godt utemiljø. Det er vurdert og foreslått et forbedret kjøremønster for hovedvegsystemet i Sentrum og Bergenhus – for flere tidshorisonter. Konkrete mål har vært å forbedre trafiksikkerheten for myke trafikkanter i og rundt Bergenhuskrysset, samt begrense tungtrafikken i Storgata. Fremkommelighet og parkering for videre utvikling av næring og handel i sentrum er ivarettatt.

Detaljhandel søkes i størst mulig grad etablert i tilknytning til Rakkestad sentrum, i området fra jernbaneovergangen til Skolegata/ Ringgata.

### **Forholdet mellom planområdene og funksjons-/ rollefordeling**

Vilkårene for handel og næringsutvikling i Sentrum skal styrkes, og kommunen vil fortsette dette arbeidet i tiden fremover, med områdeplanene som styringsverktøy. Det er ikke tilrettelagt for ytterligere handelsutvikling i Bergenhusområdet som kan gå på bekostning av ønsket utvikling i Sentrum. Reguleringsbestemmelsene er spesielt innrettet og samordnet for å ivareta dette.

Ved Bergenhusområdet ligger barneskole, barnehager og idrettsanlegg, slik at skoleveg og trafiksikkerhet har vært et sentralt tema som er lagt til grunn for utforming og løsninger.

Bergenhus et trafikkalt knutepunkt i regional sammenheng. Samarbeid med fylkesmyndighetene/ fagmyndighet har vært sentralt for å finne en god, robust og langsiktig løsning. Oversiktighet, estetikk, arealforbruk og hensyn til eksisterende bebyggelse, fremkommelighet, trafiksikkerhet, samt lav hastighet og god løsning for myke trafikkanter og kollektivtrafikken er viktige vurderingskriterier.

For kommunen er det viktig med en løsning som gjør det enkelt og naturlig å komme inn til Sentrum.

I forhold til Sentrum er det foreslått løsninger som begrenser tungtrafikk i Storgata, for å oppnå et trivelig og levende sentrum, med godt utemiljø. Det er et overordnet mål at Sentrums rolle som handels- nærings-, bolig-, service- og kulturelt sentrum i kommunen skal styrkes.

### **Trafikk og parkering**

Fra planprogrammet: *Trafikkmengder (i den grad data foreligger), viktige forbindelser og parkeringsarealer registreres og kartfestes. Behov for supplerende tellinger og trafikkutredninger vurderes og gjennomføres i samarbeid med fylkes- og vegmyndighetene. Det skal foretas en særskilt konsekvensvurdering av eventuell forlengelse av Heggveien over Velhaven til Rådhusveien. Det skal vurderes alternative ruter til Storgata for tungtrafikken (hindre/ begrense tungtrafikk i Storgata). Dette skal gjøres for kort, mellomlang og lang tidshorisont. Det tas sikte på at langsiktig løsning for tungtrafikk nedfelles i neste rullering av arealdelen.*

Konsulentfirmaet Cowi har arbeidet med en særskilt vurdering av Bergenhuskrysset, samt alternative løsninger for å stenge tungtrafikken i Storgata (Møllergata, ny tverrforbindelse under jernbanen til Industriveien, samt trasé mellom kornsiloen og jernbanen). Det foreligger ingen rapport/ utredning på dette arbeidet.

Videre er det også utarbeidet en støyanalyse i forbindelse med vurderingen av å flytte tungtrafikken fra Storgata til omkjøring via Lundskrysset og Johs C Liensgate. Det er også foretatt en registrering av eksisterende parkeringsplasser i sentrum, sammenholdt med forslagene i ny sentrumsplan – se eget kapittel.

### **Kollektivtrafikk**

Fra planprogrammet:

*Det er et sentralt punkt å etablere et sterkt kollektivknutepunkt rundt jernbanestasjonen i Sentrum – med målsetting om å utvikle dette både som lokalt og regionalt kollektivknutepunkt. Dette gjøres i et samarbeid mellom kommunen, Jernbaneverket, NSB, ROM Eiendom, Østfold kollektivtrafikk og Statens vegvesen. I fylkesplanens retningslinjer om kollektivtilbud i områdesenter heter det: Kollektivtilbud til bysenter minst 30 minutters frekvens. I løpet av planperioden frem mot år 2050 bør frekvensen økes til 15 minutter. Skal man klare å oppfylle fylkesplanens mål og retningslinjer, med slik kollektivfrekvens til de nærmeste byene (Halden, Sarpsborg, Askim og Mysen), er det nødvendig å satse på en kombinasjon av buss og bane. For Stasjonsbyen Rakkestad ligger alt til rette for en slik løsning.*

### **Ferdselsmønster myke trafikkanter**

Det vises til egen delrapport fra barne- og ungdomsskolenes medvirkningsopplegg. Oppholdsarealer og mye benyttede ferdselslinjer for øvrig er registrert og kartfestet. Delrapporten er lagt til grunn for utformingen av både Bergenhusplanen og Sentrumsplanen.



## ***Gater, torg og plasser***

Rakkestad kommune har søkt om deltagelse i nasjonalt program for "Våre gater og plasser" (se vedlegg). Fokus vil her være på Storgata og Stasjonsområdet. Dersom kommunen kommer med i programmet kan dette tilføre sentrumsutviklingen ytterligere faglige ressurser, samt større muligheter for detaljvurdering av disse områdene. Dette vil kunne danne grunnlaget for/ inngå i prosjekterings- og gjennomføringsfasen etter vedtatt sentrumsplan.

## ***Grøntstruktur***

Fra planprogrammet: *Eksisterende grøntstruktur og verdifulle trær er registrert, og biologisk mangfold vurdert. Det er på bakgrunn av dette utarbeidet forslag til supplerende grøntstruktur.*

Landskapsarkitekt Nils Skaarer har utarbeidet egen delrapport der eksisterende trær, busker og hekker er registrert. Her er det også foreslått vern av enkelte trær, samt forslag til ny grøntstruktur. Dette er innarbeidet i områdeplanene så langt dette passer.

## ***Arkitektur og vern***

Fra planprogrammet: *Viktige historiske og markante bygninger, plasser og ferdselsårer registreres og kartfestes. Innstilling til planmessig vern, som nedfelles i sentrumsplanen.*

Sivilarkitekt Svein Jakobsen har utarbeidet egen analyserapport for vern og estetikk ("Kulturhistorisk hjemmevern"). Delutredningen er en faglig vurdering som skal øke forståelsen for, og bevisstheten i forhold til, kulturhistoriske verdier knyttet til bygninger og bygningsmiljøer.

De estetiske føringene i utredningen skal opplyse og rette oppmerksomheten mot kvaliteter i området, som bør ha betydning for vurdering av tiltak og fortetningsønsker. Dokumentet gir føringer for hvor restriktive og varsomme kommunen bør være ved ombygginger, rehabilitering og fortetting.

Verneverdivurderingen er forutsetningen og grunnlaget for fortettingsstrategier og estetiske føringer/retningslinjer.

Anbefalinger fra rapporten er innarbeidet som reguleringsbestemmelser, og ellers lagt til grunn for utforming av plankartet (verbeverdige bygninger er markert og gitt egne tilhørende vernebestemmelser).

## ***Boliger i sentrum***

Fra planprogrammet: *Ledige arealer, bygninger og eiendommer ute av bruk, samt transformasjonsområder registreres og kartfestes. På bakgrunn av registreringene er det foretatt en helhetlig vurdering i forhold til formål og fremtidig utnyttelse i tråd med sentrumsplanens overordnede mål og føringer.*

## ***Næringsvirksomhet***

Fra planprogrammet om handelsutvikling:

*Det er et mål å styrke Sentrum som detaljhandelsområde, som det er naturlig å søke til for alle kommunens innbyggere, og i tillegg for kommunens omland, ved å satse på et spennende og variert tilbud og utvalg. Imidlertid vil Rakkestad med dette ikke bli en*

*konkurrent til verken Askim, Mysen, Sarpsborg eller Halden, når det gjelder kjøpesenteretablering/ eksisterende kjøpesentra, men et supplement som vil være med på å begrense transportarbeidet.*

*Dette betyr at kommunens mål ikke er i samsvar med Fylkesplanens klassifisering av Rakkestad som "områdesenter". Målet for sentrumsutviklingen i Rakkestad er at det ikke skal være nødvendig å reise til verken Mysen eller Askim, (eller Sarpsborg eller Halden) for å handle. Dette er i tråd med kjøpesenterbestemmelsens formålsparagraf (og RPR for samordnet areal- og transportplanlegging). Dette har også en historisk forankring, ved at Rakkestad har hatt en næringsutvikling som – på grunn av sin strategiske beliggenhet og jernbaneforbindelse – ligger over det som befolkningsgrunnlaget kunne tilsi. Implisitt i dette ligger også at kommunen satser på og tilrettelegger for en vekst også når det gjelder boligutvikling.*

*Det vises til Fylkesutvalgets vedtak av 15.mars 2012 av midlertidig retningslinje i Fylkesplanen, og det legges til grunn at dette tema tas nærmere opp til vurdering ved neste rullering av fylkesplanen. I så måte kan planarbeidene i Rakkestad på en måte anses som "innspill" til neste rullering.*

*En transformasjon av tidligere industrivirksomhet/ -arealer, samt fortetting i Sentrum er grep som legges til grunn.*

*Videre anses også utvikling av kollektivtilbudet til Rakkestad sentrum som viktig for utviklingen av næring, handel og service, også for flere sentrumsboliger.*

*Kommunen anser at handelsutviklingen står i direkte relasjon til den generelle utvikling i Sentrum, og ikke noe som kan ses løsrevet fra dette.*

*Planprogrammet om utviklingsarealer: Ledige arealer, bygninger og eiendommer ute av bruk samt transformasjonsområder registreres og kartfestes.*

## **FOLKEHELSE OG LEVEKÅR**

"God livskvalitet for alle som bor i Østfold" er et hovedmål i fylkesplan "Østfold mot 2050".

### **Barn og unge/voksne:**

Rakkestad har i kommuneplanens samfunnsdel har følgende delmål:

Forbedre barn og unges arbeidsvilkår på kommunale og andre offentlige arenaer - slik at forbedring av barn og unges levekår blir oppnådd.

### **Folkehelse**

Folkehelsearbeid er den samlede innsatsen som gjøres for å påvirke de faktorer som fremmer og vedlikeholder befolkningens helse.

Målet er å utjevne helseforskjeller mellom ulike sosiale lag, og flere leveår med god helse.

Det er fornuftig å skille mellom faktorer som fremmer helse og trivsel - positive miljøfaktorer og faktorer som øker risikoen for sykdommer og skader – negative miljøfaktorer.

Levekår omfatter økonomi, sosialt nettverk, sysselsetting og arbeidsforhold, boforhold, fritid og utdanning.

## **Sentrumsutvikling**

For Rakkestad vil god sentrumsstruktur og utvikling fremme trivsel og helse- og gi mulighet for bedre levekår. Gode offentlige rom er viktige sosiale arenaer som tiltrekker mennesker. Universell utforming og tilgjengelighet for alle er et krav, og det sikrer mangfold og samhold.

Estetisk utforming er en viktig positiv miljøfaktor, godt tilrettelagte grøntarealer, arenaer for hygge og allsidig bruk /aktivitet. Økt mulighet for deltakelse er et behov. Arenaene skal være lett tilgjengelige for alle i Rakkestad.

Negative miljøfaktorer er lite tilgjengelige utearealer for aktivitet, lite sammenhengende grønnstruktur, støy, trafikk og parkeringsplasser.

## **Gode byrom**

Gode sosiale rom i Rakkestad er Velhaven. Hensynet til barn og unges oppvekstvilkår er avgjørende. Den blir brukt av mange barnefamilier kvelder og helger, barnehager, men også andre brukergrupper.

Tilbakemelding fra tjenestene i Rakkestad er at det bør prioriteres å tilrettelegge for plasser og rom for mangfoldig aktivitet.

## **Sosial trygghet**

God uteroms- og gatebelysning er viktig for både trivsel og trygghet. Hyggelige uterom er trygge uterom. Liv i sentrum gir sosial kontroll, og et vakkert og bestandig utemiljø gjør at befolkningen blir mer opptatt av å ta vare områder, vegetasjon, byrom og bymøbler. Det er forutsatt en fysisk oppfølging av sentrumsplanen, med fokus på de mest sentrale gater, plasser, parker og torg.



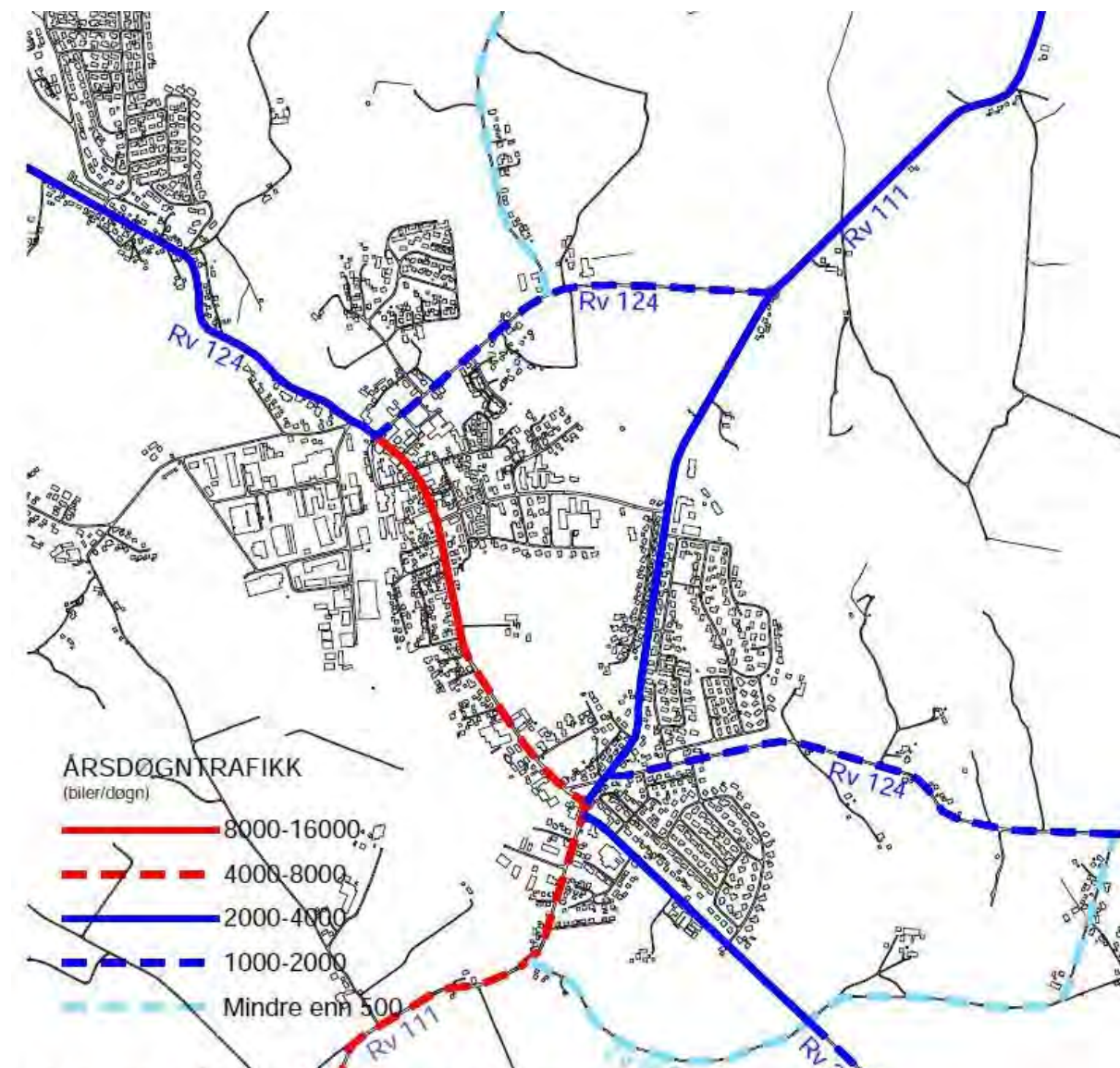
*Sentrale områder for utvikling i Rakkestad*



# PLAN- OG UTREDNINGSGRUNNLAG

**Overordnet trafikksituasjon** (hentet fra Stedsanalysen 2010)

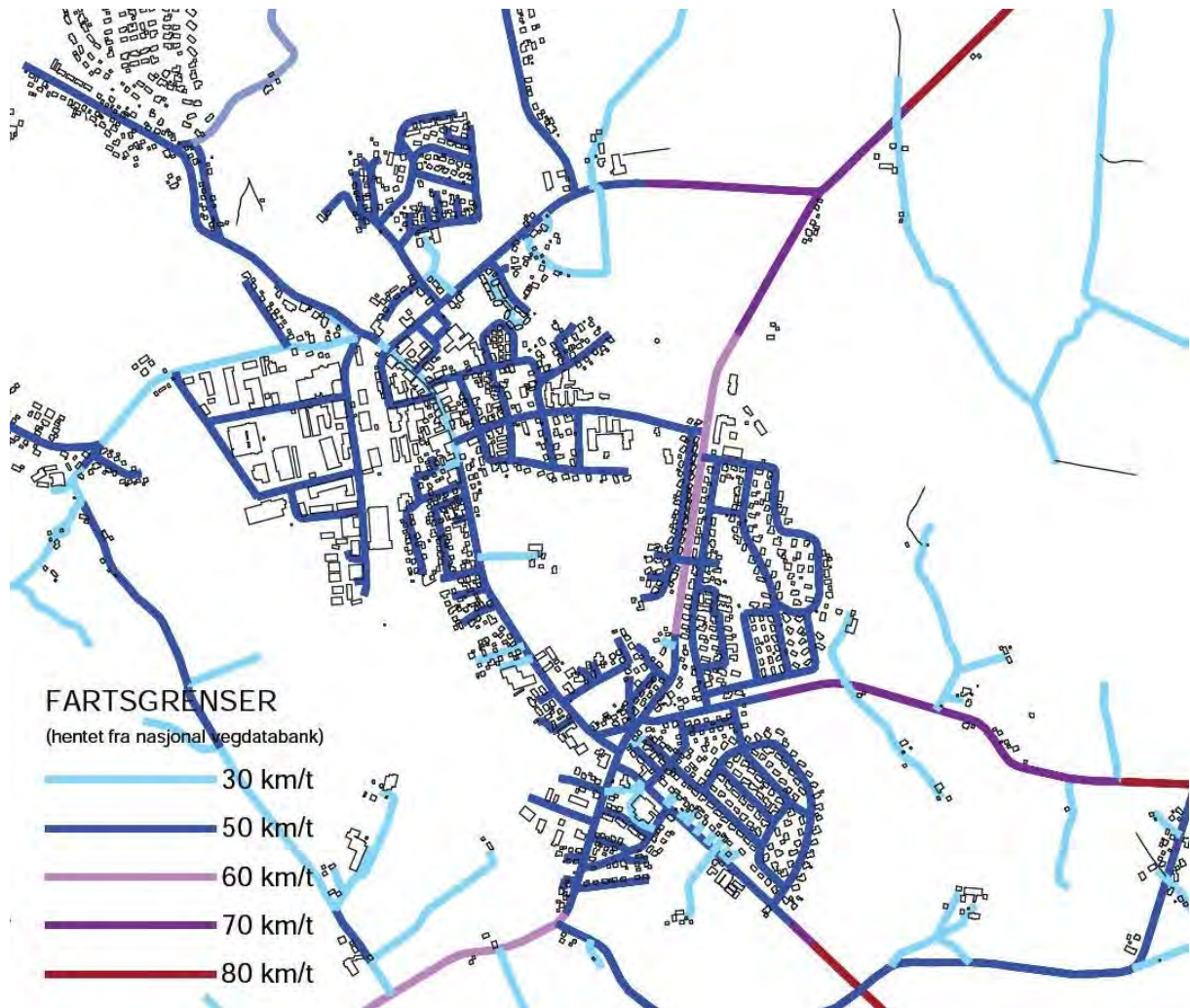
Rakkestad ligger i krysningpunktet mellom flere større trafikkarer. Riksvei 22 fra Halden til Mysen (fylkesveg fra Rakkestad til Halden), fylkesveg 124 fra Aremark til Askim og riksvei 111 som går sørover til Sarpsborg og Fredrikstad.



Storgata (fylkesveg 124) passerer tvers gjennom Rakkestad sentrum. Storgata har stor trafikk (ÅDT på 8-16.000 biler) og tildels en høy andel tungtrafikk. Det anslås at en betydelig del av tungtrafikken er knyttet til industrifeltet vest for jernbanen, mens øvrig tungtrafikk benytter fylkesveg 124 som en snarvei mot Askim.



En avlastningsveg, som spesielt skal lede tungtrafikken utenom sentrum, har vært diskutert for å avlaste Storgata. I høringsutkastet til kommuneplan for Rakkestad er denne veien inntegnet, men denne ble fjernet etter høringen. Stedsanalysens forslag vist med blått.



#### Anbefaling fra Stedsanalysen 2010:

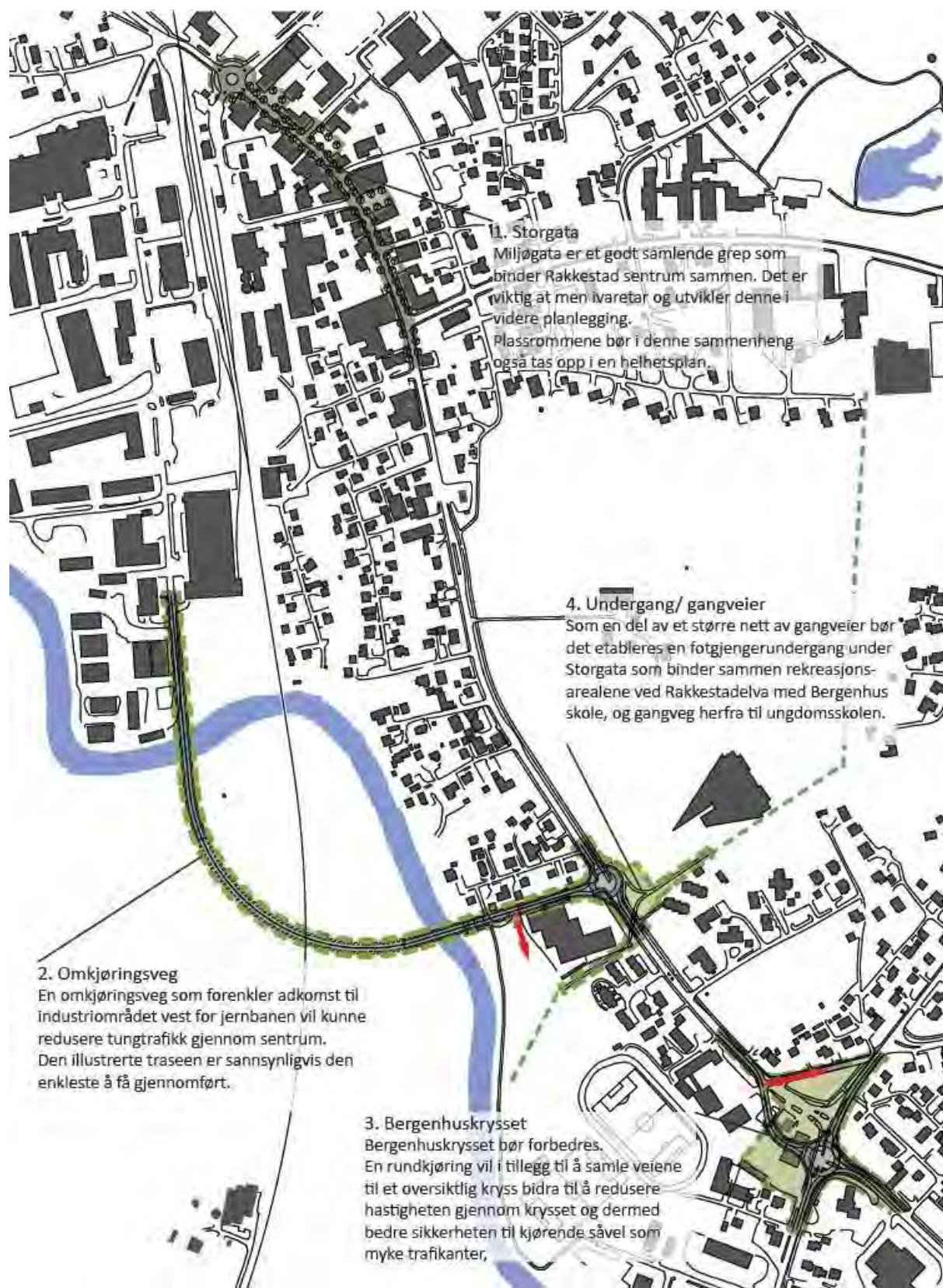
For å bedre trafikksikkerheten bør man vurdere tre tiltak;

- Forbedre krysningpunkter ved de mest brukte gangveiene.
- Redusere tungtrafikken gjennom sentrum.
- Redusere antall avkjørsler direkte til fylkes- eller riksveger.

Stedsanalysen anbefaler en rundkjøring i Bergenhuskrysset, noe som vil redusere hastigheten gjennom krysset og bedre sikkerheten for både bilister og fotgjengere. Anbefaler i tillegg at det vurderes en omkjøringsvei som leder tungtrafikk vekk fra sentrum.

I stedsanalysen anbefales en omkjøringsvei lagt fra rundkjøringen rett nord for Stortorget over elva og jernbanen, knyttet sammen med Industriveien/ Lagerveien.





*Anbefalinger fra Stedsanalysen 2010.*

## Storgata

Statens vegvesen startet prøveprosjektet miljøgate og miljøprioritert gjennomkjøring (MPG) i 1991. Hensikten med prøveprosjektet var å få mer kunnskap om hvordan miljøgater virker, og få økt oppmerksomhet og satsing på miljø- og trafikksikkerhetsforbedringer i byer og tettsteder. Storgata i Rakkestad ble valgt ut som ett av fem prøveprosjekter. Statens vegvesens publikasjon "Fra riksveg til gate - erfaringer fra 16 miljøgater" beskriver MPG-tiltaket i Rakkestad som delvis vellykket;

*Målene med prosjektet er stort sett nådd. Det har blitt bedre forhold for gang- og sykkeltrafikken, trafikksikkerheten synes bedre og sentrum fungerer bedre som oppholds- og handleområdet. Stedets identitet og representativitet som kommunesenter er også forbedret, men mange svakheter i løsninger og tilpasninger til sidearealer trekker ned (utdrag fra "Fra riksveg til gate").*

Trafikkmengden har siden gjennomføringen av miljøgata økt - noe som karakteriseres som uheldig.



*Fra Stedsanalysen 2010: Storgata binder Rakkestad sentrum sammen og det er viktig at man i en videre prosess ivaretar gatens helhetlige karakter. Man bør også etterstrebe å videreutvikle, forbedre og modernisere miljøgaten.*

*Ved planlegging av delområdene eller de definerte utviklingsområdene er det tilsvarende viktig med en helhetlig planlegging som sørger for at man bygger opp under Storgata som*

Rakkestads viktigste gate. All utvikling i sentrum bør knyttes tett opp mot Storgata.

Det bør også tilrettelegges for et naturlig midtpunkt i form av et sentralt plassrom langs øvre del av Storgata. Man kan tenke seg arrangementer av typen bondens marked, loppemarked, konserter etc. for å fylle plassen med liv. I tillegg bør plassen etableres i tilknytning til en cafe/restaurant.

Det etableres parkeringslommer for korttidsparkering i Storgata, og større parkeringsplasser på tilgjengelige arealer.

Næringseiendommene langs Storgata kan tenkes bygd sammen i bakkant for å danne et sammenhengende senter. Eventuelt bør det vurderes hvorvidt utvidelse av arealene i bakkant skal tillates for den enkelte eiendom. Det er i dag flere ubygde tomter langs Storgata. Disse kan med fordel gjenbygges for å skape bedre plass- og gaterom.

Prinsippene som ble lagt for Storgata under arbeidet med miljøgateprosjektet må fortsettes og forsterkes.

Tilgjengelighet og myke trafikanter skal være det bærende for utviklingen av Storgata. Dette bidrar også sterkt til å bevare Rakkestad sentrums egenart og karakter.





*Prinsippkisse fra Stedsanalyse 2010*



## Gang- og sykkelveier



Rakkestad har et relativt bra utbygd nett av gang- og sykkelveier. Et nett av gangveier knytter boligfeltene utenfor sentrum sammen med sentrum. De problemene som finnes er i stor grad knyttet til veioverganger (dårlig siktforhold, mye trafikk etc.), vedlikehold og tilgjengelighet.

## Jernbanen

Østre linje av Østfoldbanen har sitt utgangspunkt i Ski stasjon, går mot Askim, dreier sørøstover mot Mysen/ Rakkestad og Gautestad inntil den når Sarpsborg stasjon. Østre linje var ferdigstilt i 1882.

Passasjertogdriften på linjen betjenes av lokaltog i linje 560. Normalt går lokaltogene kun til Mysen, men noen rushtidsavganger går også til Rakkestad. Lokaltogene på strekningen mellom Rakkestad og Sarpsborg ble innstilt i 2002, men strekningen benyttes fortsatt av godstog og omdirigerte passasjertog. Det er i dag 4 avganger til Oslo på hverdager.

Buss har erstattet mye av NSBs tidligere tilbud både mot Oslo og Sarpsborg/ Fredrikstad.

Sett under ett er allikevel ikke kollektivtilbudet til og fra Rakkestad tilfredsstillende, noe som igjen fører til at de fleste benytter seg av bil.





## **Trafikk og parkering i sentrum**

I forbindelse med Plansmia 2011 ble det avholdt et møte/ workshop med 90 deltagere for å diskutere temaer og målsettinger. Blant annet fremkom dette:

### Transport:

- Føre tungtransport utenom Storgata
- Bedre kvalitet og forbedring på parkering
- Skape soner med mindre- eller ingen gjennomgangstrafikk
- Styrke og samle kollektivtransport med spesiell vekt på tog
- Utbedre sentrumsnære gang- og sykkelveier og forbinde til stinett rundt Rakkestad

Alternativ kjørevei (forlengelse av Heggveien) ble også vurdert i Plansmia:



Skissen ble utviklet der gangaksen ble erstattet med en ny veiforbindelse som forlengelse av Heggveien frem til bankbygningen.





*Plansmia Rakkestad 2031 - Oppsummering av planen i hele sentrum: De viktigste elementene i forslaget: Planen som er illustrert er hele sentrumsområdet i Rakkestad i et 20-års perspektiv dersom befolkningen skulle vokse med ca én prosent i året.*





Anbefaling fra Plansmia:

*Fylkesveien gjennom Storgata foreslås fornyet som miljøgate med forbud mot tungtrafikk og enveiskjøring fra begge ender inn mot en kort gågate koblet til et utvidet stortorg (grønt). Farten begrenses til 30 km/t.*

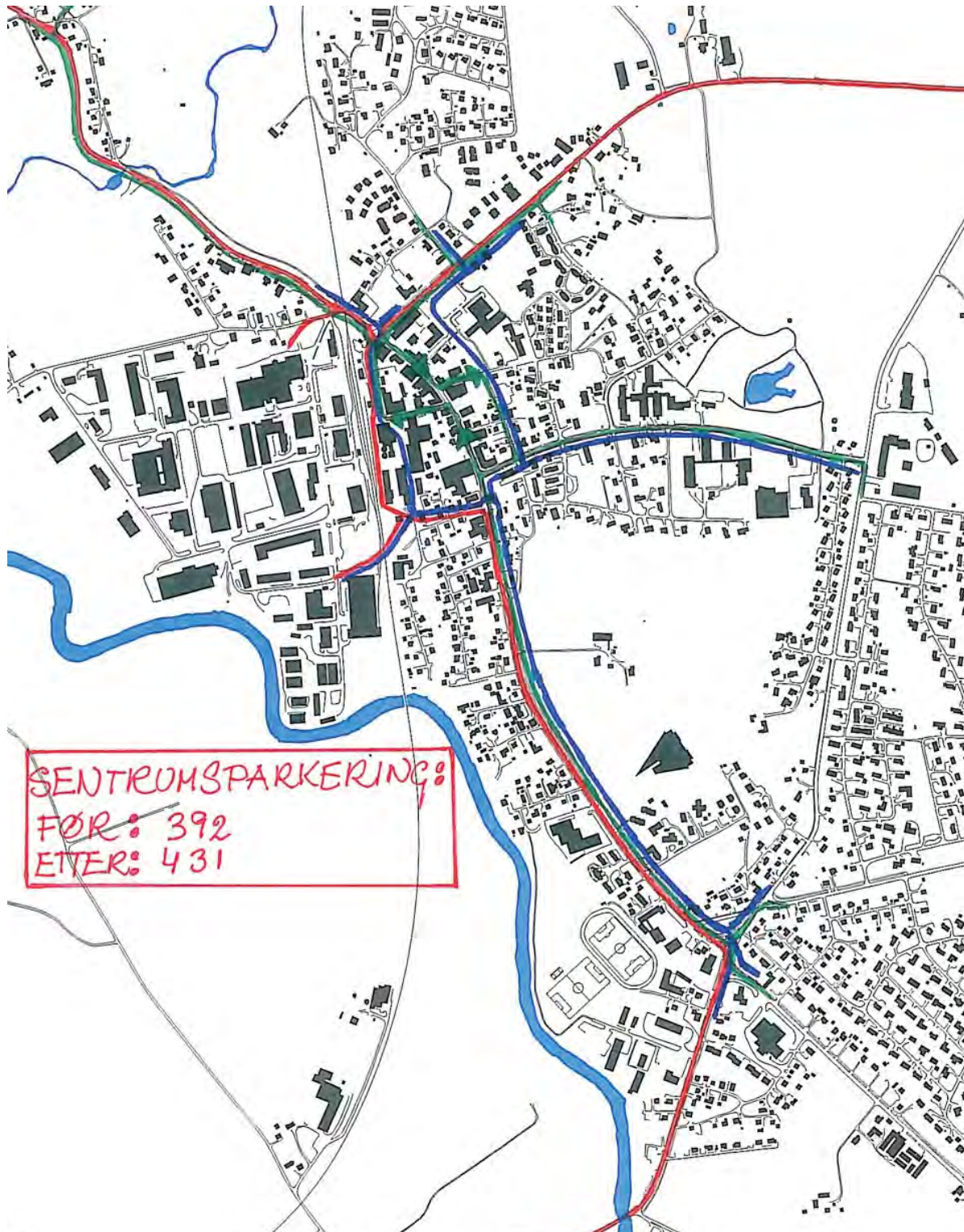
*Tungtrafikk omdirigeres langs jernbanen med ny jerbaneundergang syd for Isen eller nord-øst til Valen-krysset.(rødt) På hver side av Storgata etableres avlastningsgater gjennom Isen samt i Heggveien med forlengelse.(blått)*

*Mot syd koples den nye hagebyen på elvbredden til sentrum via en ny veiundergang under jernbanen. Veien langs elven ned til eksisterende Stortorget kjøpesenter gjøres sammenhengende. Videre etableres veiforbindelse nord for "kulturhuset" foran dagens brannstasjon.*

*Det opparbeides kantparkering i gatene samt parkeringsplasser i forbindelse med torg og storbutikker. Sentrumsparkeringen økes da med ca 40 plasser i forhold til i dag. Dersom 2-veis trafikk opprettholdes, vil det totale parkeringstilbudet i sentrum reduseres tilsvarende med ca 20 plasser. Dog vil parkeringen være jevnere fordelt og derved gi bedre tilgjengelighet samlet sett.*

*Parkering for ny bebyggelse forutsettes på egen grunn, eventuelt under bakken.*





*Prinsippskisse fra Plansmia.*

*Det ble telt opp 392 eksisterende parkeringsplasser i sentrum. Man mente det kunne innpasses 431 plasser i henhold til skissene.*



## Grøntstruktur

Fra Stedsanalysen 2010: Rakkestad kommune er en av Norges største jordbrukskommuner. Landskapet

RAKKESTAD KOMMUNE  
STEDSANALYSE AV RAKKESTAD SENTRUM



preges av et svakt bølgende slettelandskap med enkelte raviner, og skogklede åser med noe fjell i dagen.

Planområdet ligger forholdsvis flatt i en grunn elvedal hvor Rakkestadelva gjør en sving vestover. Terrenget stiger svakt østover fra Storgata.



Det er to markante grønndrag i Rakkestad sentrum. Rakkestadelva slynger seg nordvestover i et grønt belte og et grønndrag går fra idrettsbanene i en bue nord/ nordøst rundt sentrum.







Fra Plansmie-prosessen:  
Planen ble utviklet med et nytt stortorg midt i Storgata og med en gangakse over Velhaven til nytt rådhus foreslått lagt til bankbygget. Ny plassforbindelse mellom Storgata og jernbanestasjonen var inntegnet.

Plansmia:  
Skisse for alternativ gangvei

Forslag til grøntstruktur / elv i plansmieprosessen:

Som sentrum i en jordbruksbygd bør Rakkestad sentrum fremstå med sunne velpleide og grønne lunger sammenbundet med gang- og sykkelveier langs de viktigste ferdselsårene. Eksisterende trær er viktig for mangfoldet, og det bør innføres søknadsplikt for felling av disse slik at de kan inngå i en samlet forvaltningsplan.

Forslag til beplantning med trær er vist på planene.

Eksisterende bekker bør åpnes opp fra elva og så langt det er praktisk mulig.

Områdene rundt kan da baseres i størst mulig grad på naturlig drenering av overflaten.

Elvebredden opparbeides med en sti samt at områder settes av til bading, fiske, bål plass og kanoopptrekk. Stien føres videre langs gjenåpnet bekk og opp til sentrum med sammenhengende fortau som også kobles til dagens gang- og sykkelveinett mot syd og nord.



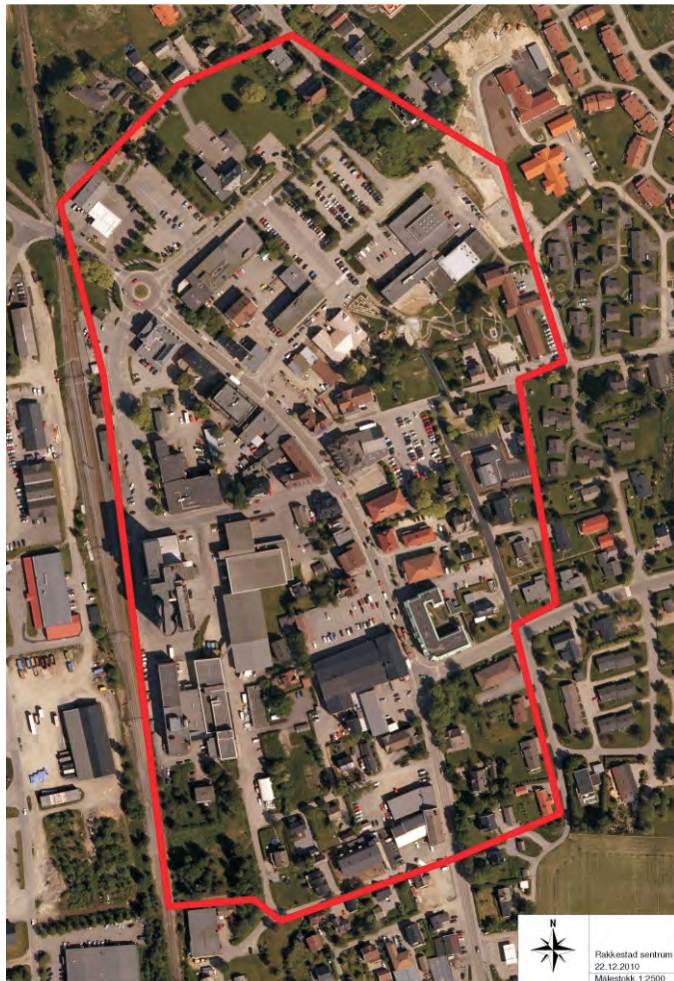
## ***Gater, torg og plasser***

I forkant av Plansmia ble det arrangert et idémøte. Her fremkom følgende:

### ***Det beste fra byen og det beste fra landet***

#### ***Rakkestad – et naturlig stoppested!***

- 1. Vennlig, gjestfritt, intimt og raust*
- 2. En åpen og ærlig kommune*
- 3. Et sted der mennesket har større plass enn bilen*
- 4. Landsbytorget som et naturlig midtpunkt for landsbymarked både sommer og vinter*
- 5. Med plass for småskala – et sted der kunst, håndverk og lokal mat får plass*
- 6. Koselige, grønne soner med benker og fin belysning*
- 7. Barnevennlig med gode muligheter for fysiske utfoldelser*
- 8. Et sted hvor seniorer kan treffes*
- 9. Et sted der ungdom slår rot*
- 10. Festivaler (som cowboyfestival og barnefestival) og andre arrangement som skaper liv i sentrum*



*Område for Plansmia*

I forbindelse med Plansmia ble det også avholdt et møte/ workshop med 90 deltagere for å diskutere temaer og målsettinger. Blant annet fremkom dette:

#### **Sentrum:**

- Handelen bør i større grad samles i sentrum*
- Sentrum fortettes med flere butikker og boliger*
- Gjøres mer tilgjengelig for gående og syklende med universell utforming*
- Gjøres til naturlig stoppested også for gjennomreisende*

#### **Miljø:**

- Utvikle preg av landsby*
- Utvikle flere møteplasser og grønne lunger*
- Forbedre kvaliteten på uterom*
- Økt trygghet ved å skape liv og bedre overvåkning*

Første planskisse fra plansmia:

Til folkemøtet den første plansmiedagen ble det utarbeidet en første planskisse basert på konklusjonene i workshopen som ble avholdt 6. januar 2011. Planen delte sentrum opp i mindre kvartaler og bandt eksisterende gatenettverk i et mere sammenhengende nettverk av gater og kvartaler og med mulig omkjøringsvei for tungtrafikk. Kvartalene ble fortettet med ny bebyggelse med dimensjoner tilpasset eksisterende bygningsstruktur.



Av skissen ser vi at Isen-området er transformert: Fabriksbygg og kjølelager til Diplom-Is er revet, og disse er erstattet med nye kvartal med sentrumsbebyggelse. Det er også lagt inn en parallell gangforbindelse på vestsiden av Storgata. Torget, Myrvolds plass og Navet er lagt inn som sentrale torg/ plasser.



Forslag til møteplasser fra Plansmierapporten:



I tillegg til eksisterende, opprettes en serie med møteplasser med forskjellig størrelse og karakter, flere også med lekemulighet. (merket rødt) Helt sentralt blir det nye Stortorget koplet til gågaten med stor plass for opphold, rekreasjon og lek strategisk mellom gågaten og Stortorget.

Velhaven opprettholdes som lekeområde, dog noe beskåret på grunn av forlengelsen av Heggveien. Parken foreslås inngjerdet med porter forbundet med gangvei over Stortorget og til Storgata. Ved banken foreslås en utvidelse av parken slik at den kan romme større samlinger.



*Forslag til ny møteplass som forbinder jernbanestasjonen med Storgata*





*Plansmias visjon for Rakkestad sentrum i 2031.*

## **Estetikk og bygningsvern**

I forbindelse med Plansmia ble det avholdt et møte/ workshop for å diskutere temaer og målsettinger. Blant annet fremkom dette:

### Byggestil:

- *Bevare Rakkestads særpreg med innslag av trebebyggelse*
- *Økt vekt på å bevare opprinnelig bebyggelse*
- *Ny bebyggelse i harmoni med eksisterende*

### BYGNINGSVERN (Hentet fra Stedsanalyse 2010)

Det er flere eldre bygninger i Rakkestad som i dag trues av utbyggingsinteresser. Dette gjelder spesielt trehusbebyggelsen i boligområdene tett på sentrum, men også Jugend-bebyggelsen i mur trues av fortetting.

Per i dag er det kun Bankbygningen, Midtstuen og Liensgården, som er regulert til spesialområde/bevaring. Det er åpenbart flere bygninger i Rakkestad sentrum som har en verneverdi - både av arkitektoniske og antikvariske årsaker. Man bør vurdere om flere av disse bygningene burde reguleres til spesialområde/bevaring eventuelt utforme reguleringsplaner som stimulerer til vern av disse bygningene. Gevinsten ved utvikling av slike områder bør stå i forhold til tapet av historie- og identitetsbærende eldre bygninger.



**BYGNINGER  
VURDERT Å HA  
ARKITEKTONISK OG  
HISTORISK VERDI I  
STEDSANALYSEN  
2010.**

*Vernede bygninger  
markert i gult. Andre  
bygninger med  
bevaringsverdi i  
oransje.*

*Merknad: Orange  
bygning (Solvang) i  
syd ved Løvveien har  
brent ned.*



## **Boliger i Sentrum**

I sluttrapporten fra Plansmia fremkommer følgende anbefalinger:

### Fortetting

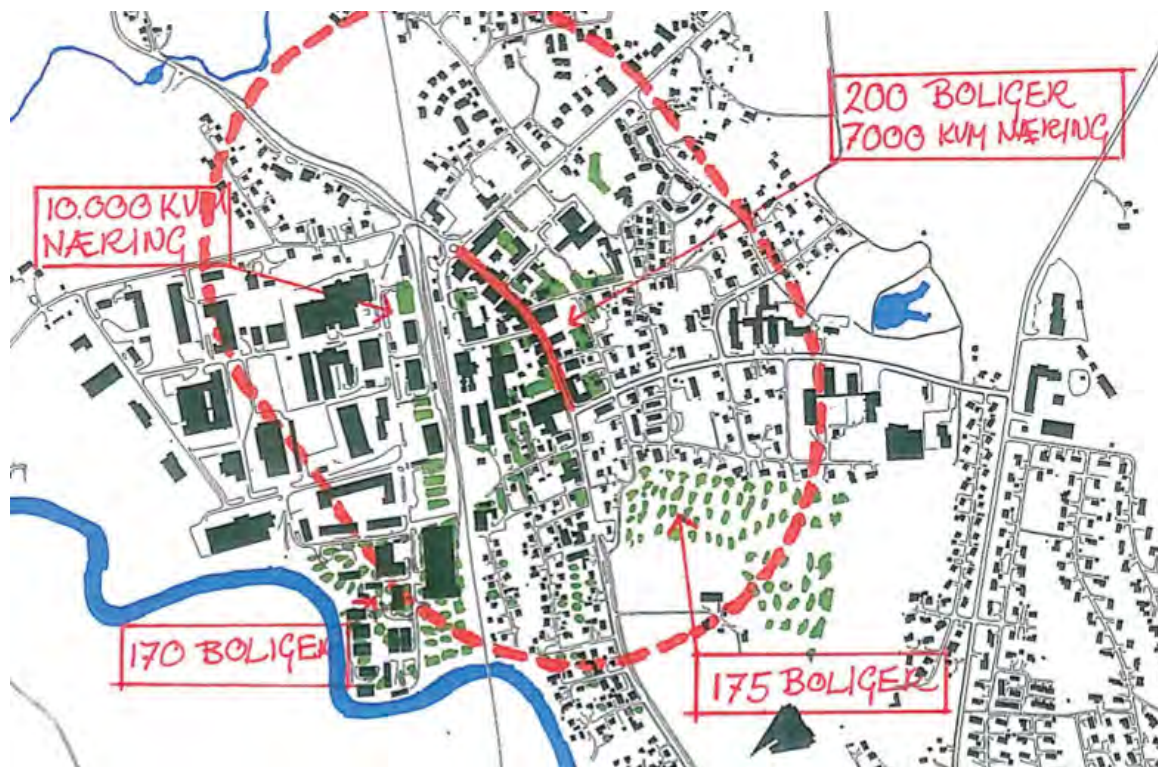
Syd for planområdet mot elven foreslås fortetting av villaområdet med maks 2,5 etasjers ene- og tomannsboliger. På den andre siden av jernbanen på odden mot elven foreslås industriområdet omregulert til en ny hageby med en blanding av eneboliger, tomannsboliger og rekkehus i 2,5 samt med små 3-etasjers leilighetsbygg mot nord.

Forslaget inkludert allerede regulerte områder gir følgende gevinst:

### **Boliger:**

- Sentrum 200 boliger
- Fortettet, ny hageby 170 boliger
- Boliger regulert 175 boliger
- Totalt 545 boliger

Dette representerer total forventet vekst i Rakkestad de neste 20 år. Den overveiende delen av den nye bebyggelsen blir liggende innenfor en radius på 400 meter fra Storgata som vil si en gangavstand på 5 minutter. Det bør være en målsetning at hovedvekten av boligveksten de neste årene vil være sentrumsnær slik at Rakkestad oppfyller krav til bærekraftig stedsutvikling. Det vil si fotgjengervennlig fortetting av sentrum der befolkningen er mindre avhengig av bil for å få dekket sine daglige behov.



Forslag fra Plansmierapporten

I sentrumsområdet forutsettes næring i første etasje med boliger over i inntil fire etasjer, dog med mulighet for kontorer i andre etasje der det er behov for det.



*Bebyggelsen bør være egnet for bruksendring. Dette gjelder også første etasje som bolig (høy sokkel) inntil det er markedsgrunnlag for næring. I eksisterende boligområde syd for sentrum fortettes med inntil to og en halv etasjes boliger som ene- og tomanns- boliger med garasje på egen tomt.*

*Ny hageby på elveodden bebygges med eneboliger i en og en halv etasjer med to og en halv etasjer boliger bak og tre etasjers leiligheter i små enheter nærmest sentrum. Generelt skal leilighetene ha 25 kvm felles oppholdareal, mens en-, to- og fire-mannsboliger ha 50 kvm hage / felles oppholdsarealer inkl. terrasser. Innen en avstand på 200 meter skal det være en nærlekeplass på 25 kvm pr bolig. Det er forutsatt 0,5 biler i fellesanlegg per leilighet og en bil per bolig på egen tomt. Fortettingsplanen forutsetter ca 545 nye boliger totalt.*

Som det fremgår, gikk Plansmia ut over et større område enn sentrum. Imidlertid kan vurderingene legges til grunn når det gjelder vurdering av grad av utnyttelse.

## **Handel og næring**

*Kapittelet er utarbeidet av Rakkestad næringsforum ved Carsten Lier i forbindelse med Stedsanalysen 2010.*

Sentrumskjernen har i grove trekk den samme strukturen som for 80 år siden. En stor del av bygningsmassen i sentrum er bygget i perioden 1920-1940. Dette gir Rakkestad sentrum et særpreg lokalmiljøet ønsker å ivareta, samtidig som det bør legges til rette for handelsvirksomhet med større konkurransekraft enn i dag. Rakkestad sentrum vil i fremtiden ikke være levedyktig uten betydelige markedsmessige tilpasninger, økt boligtetthet i nærområdet og en restriktiv reguleringspolitikk på Bergenhus/ Broen.

En annen betydelig utfordring for handelslivet i sentrum er rekruttering av nye generasjoner butikkdrivere. Av ca. 30 detaljhandelsvirksomheter i sentrum i 2010, vil ca. 10 eiere/drivere gå av med pensjon eller avvikle driften av naturlige årsaker de nærmeste årene. Flere av disse virksomhetene er små nisjebutikker som bidrar til å gi Rakkestad sentrum et spennende særpreg. Felles for de fleste er at de driver med små marginer, lavt lønnsnivå og stor arbeidsmengde. Under disse forutsetningene er virksomhetene lite attraktive for yngre drivere. Det kan være grunn til å forvente at butikkutvalget i Rakkestad sentrum halveres innen 10-15 år med dagens volum og forutsetninger.

Det er gjennom flere rapporter og undersøkelser de siste 30 årene påpekt behov og forbedringsområder for å styrke handelsgrunnlaget i sentrumskjernen. Rakkestad kommune har likevel ikke hatt tilstrekkelig fokus og planverk på disse områdene. Det har ført Rakkestad sentrum til et veiskille som nå krever effektive og målrettede tiltak, både på kort og lengre sikt.

I Kommuneplanen 2010-2021 legges det vekt på at Rakkestad sentrum skal styrkes: *For Rakkestad kommune er Rakkestad sentrum – spesielt strekningen fra jernbaneovergangen til Skoleveien/ Jet-stasjonen – et fokusområde i 2010 – 2021. Det representerer det befolkningsmessige tyngdepunktet, og er hovedlokalitet for handel og privat og offentlig service i lokalsamfunnet. Denne posisjonen bevares og styrkes framover.*

*Andre sentrumsnære områder utnyttes primært som et supplement – ikke næringsmessige konkurrenter – til sentrumskjernen. I arealplan og arealdisponeringer – også i de område- eller kommunedelplaner som lages som tillegg til kommuneplanen – er denne linjen gjennomgående.*

*Rakkestad kommune ser på sentrum og sentrumsfunksjoner som en bærebjelke i lokalsamfunnet. Det vil framstå som en landsby – med småbutikker, mindre leilighetskomplekser, grønne områder og eneboligbebyggelse. Urbane tankesett og ambisjoner er ikke framtreddende for utviklingen av Rakkestad sentrum i 2010 – 2021.*



Rakkestad kommune har initiert en prosess som skal styrke den lokale næringsutviklingen, med hovedfokus på sentrum de første årene. Kommunen vil sammen med gårdeiere, handelsstanden og andre relevante partnere samordne markedsarbeidet for å skape økt interesse for Rakkestad som handelssted. Rakkestad kommune etablerer derfor Rakkestad Næringsforum som en pådriver- og støttefunksjon der

målsettingen er å bidra til økt fokus og kompetanse i de etablerte forretnings- og utviklingsmiljøene.

Rakkestad sentrum må i større grad enn tidligere drives frem som et enhetlig handelsområde, der kommunen spiller rolle som vertskap sammen med handelsstanden og gårdeiere. Det er nærliggende å sammenligne Rakkestad sentrum med et kjøpesenter der vertskapet samler kunnskap om leietagermarkedet, markedsbehovet, handelsmarkedet generelt (demografi og trender), fører dialog med potensielle og ønskede leietagere, utvikler nye markedstilpassede lokaler, stimulerer til etablering og drift av nye butikker osv.

Rakkestad kommune utarbeider nye og fremtidsrettede områdeplaner, som blir retningsgivende for utviklingen av sentrum de neste 20 årene. I områdeplanene bør legges det vekt på en konsentrert fortetting av handelsvirksomheten, samt gode boforhold for den økende sentrumsbefolkningen.

Det pågår samtidig områdeplanlegging for Bergenhusområdet, som må ses i sammenheng med utviklingstiltakene i sentrum. Bergenhus er et pressområde for handels- og næringsvirksomhet. Rakkestad kommune ønsker å bidra til gode rammebetingelser for eksisterende næringsliv på Bergenhus, men bør prioritere etablering av utviklingsområder for detaljhandelen i sentrum.

Annen arealkrevende virksomhet og storhandel kan i fremtiden få utviklingsmuligheter på Bergenhus, men kommunen vil som reguleringsmyndighet føre en målrettet og forutsigbar linje for å opprettholde sentrum som tyngdepunkt for handel og servicefunksjoner.

#### Anbefaling fra Stedsanalysen 2010:

All handelsetablering bør foregå i sentrum av Rakkestad.

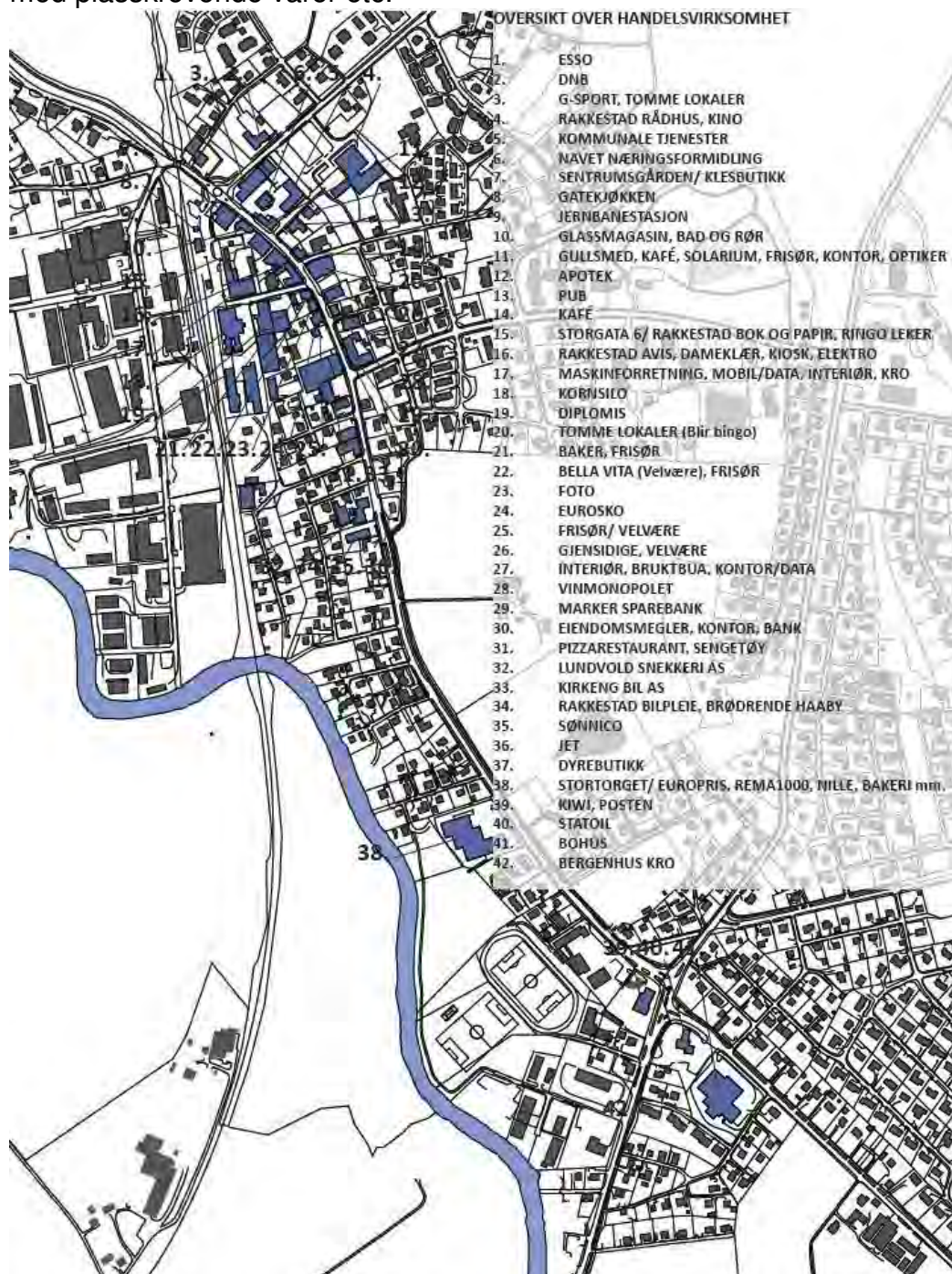
Enhver etablering eller utvidelse av handelsarealer i Bergenhusområdet, Broen eller tilsvarende områder vil pålang sikt svekke grunnlaget for butikkene i sentrum.



Det bør legges til rette for både nyetableringer og forbedringer av handelsarealer i sentrum. Man bør etablere flere parkeringsplasser i umiddelbar nærhet av butikkene, og legge rammer som tillater utvidelser av eksisterende handelsarealer, ombygginger etc.

Utvikling av handelsarealer i sentrum må allikevel ikke gå på bekostning av kvalitetene i sentrum - bygatepreget må bevares.

Eventuell næringsutvikling utenfor sentrum bør bestå av virksomheter som ikke naturlig hører hjemme i sentrum som for eksempel bilbutikker, bilrekvisita, handel med plasskrevende varer etc.







I forbindelse med Plansmia ble det avholdt et møte/ workshop for å diskutere temaer og målsettinger. Blant annet fremkom dette:

Handel- og næringsutvikling:

- Styrke området mellom jernbanen og Storgata.
- Flytte Stortorget kjøpesenter til sentrum.
- Styrke et variert butikkutvalg og lokalt håndverk.

I sluttrapporten fra Plansmia fremkommer følgende anbefalinger:

Fortetting

Ved å dele opp i mindre kvartaler og fylle igjen ledige tomter i sentrumsområdet oppnås en betydelig fortetting med mulighet for butikker i første etasje og kontor og bolig i andre og tredje etasje. Rundt Torget og østsiden av Storgata kan bygningene ha en fjerde etasje tilbaketrasket.

På vestsiden langs jernbanen foreslås industriområdet fortettet med bilbaserte enheter for storhandel og næringsvirksomhet med stort plassbehov (over 1000 m<sup>2</sup> + parkering).

Isen reguleres midlertidig til eksisterende industri og lager men bør på sikt måtte omgjøres til næring, kultur og rekreasjon eller rives for å gi plass til ny sentrumsbebyggelse som forøvrig.



Forslaget inkludert allerede regulerte områder gir følgende gevinst:

**Næring:**

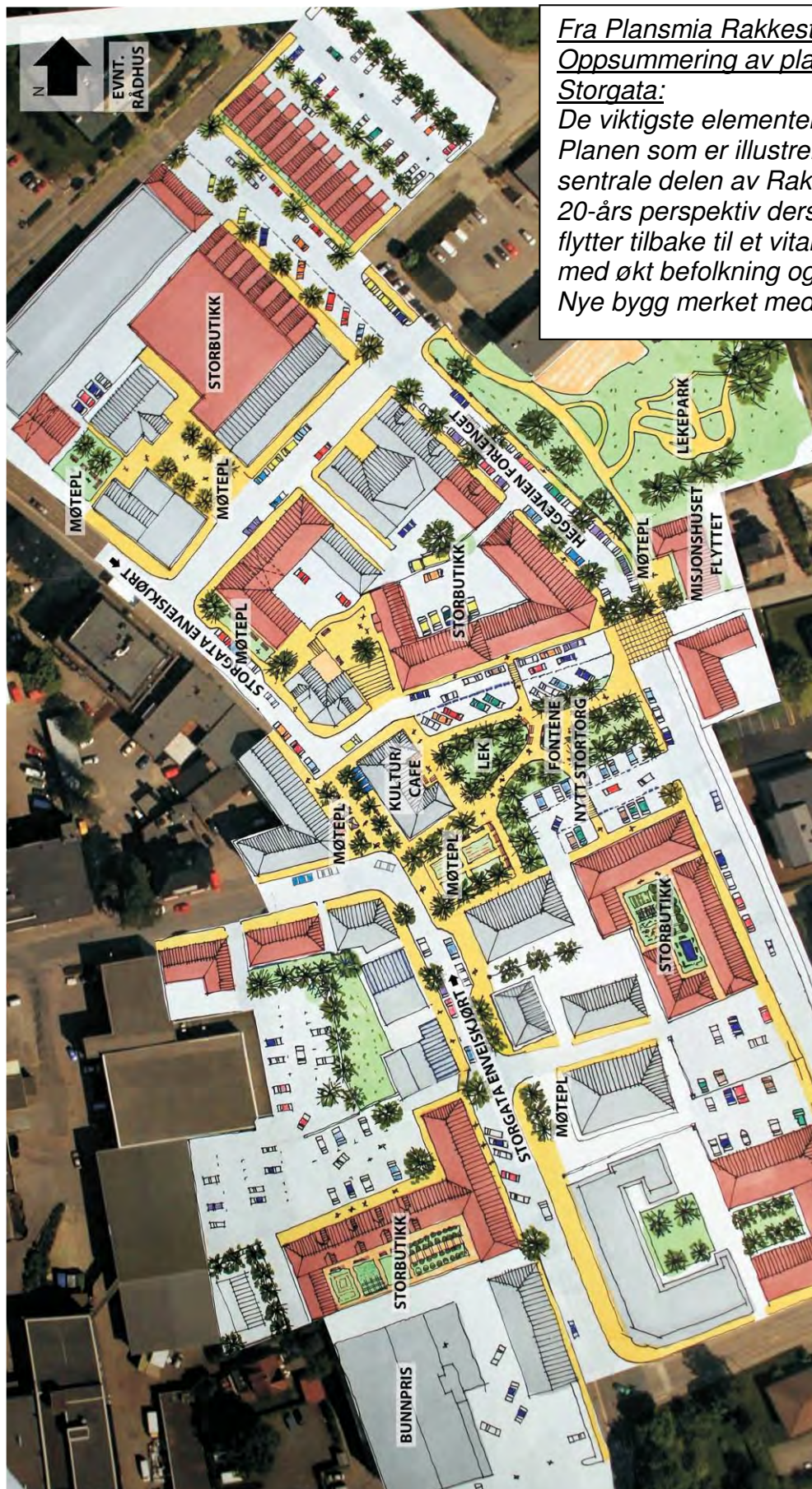
- Sentrum 7000 m<sup>2</sup>
- Vest for jernbane 10 000 m<sup>2</sup>
- Totalt 17 000 m<sup>2</sup>

Plassering av storbutikker:

En forutsetning for plansmia er at planen skal muliggjøre en nedleggelse av dagens stortorg, og at denne type butikker flyttes inn til sentrum for å styrke aktiviteter i Storgata. Fire mulige tomter for større butikker på 1000-1300 m<sup>2</sup> er identifisert og mulige løsninger er illustrert.

Alle løsningene er funksjonsblandet med boliger/kontorer over og felles utearealer på butikktaget og privat parkering i kjelleretasje.





Fra Plansmia Rakkestad 2031 -  
Oppsummering av planen rundt  
Storgata:

De viktigste elementene i forslaget:  
Planen som er illustrert er den  
sentrale delen av Rakkestad i et  
20-års perspektiv dersom handelen  
flytter tilbake til et vitalt sentrum  
med økt befolkning og sosialt liv.  
Nye bygg merket med rød farge.



## Kommunale tjenester

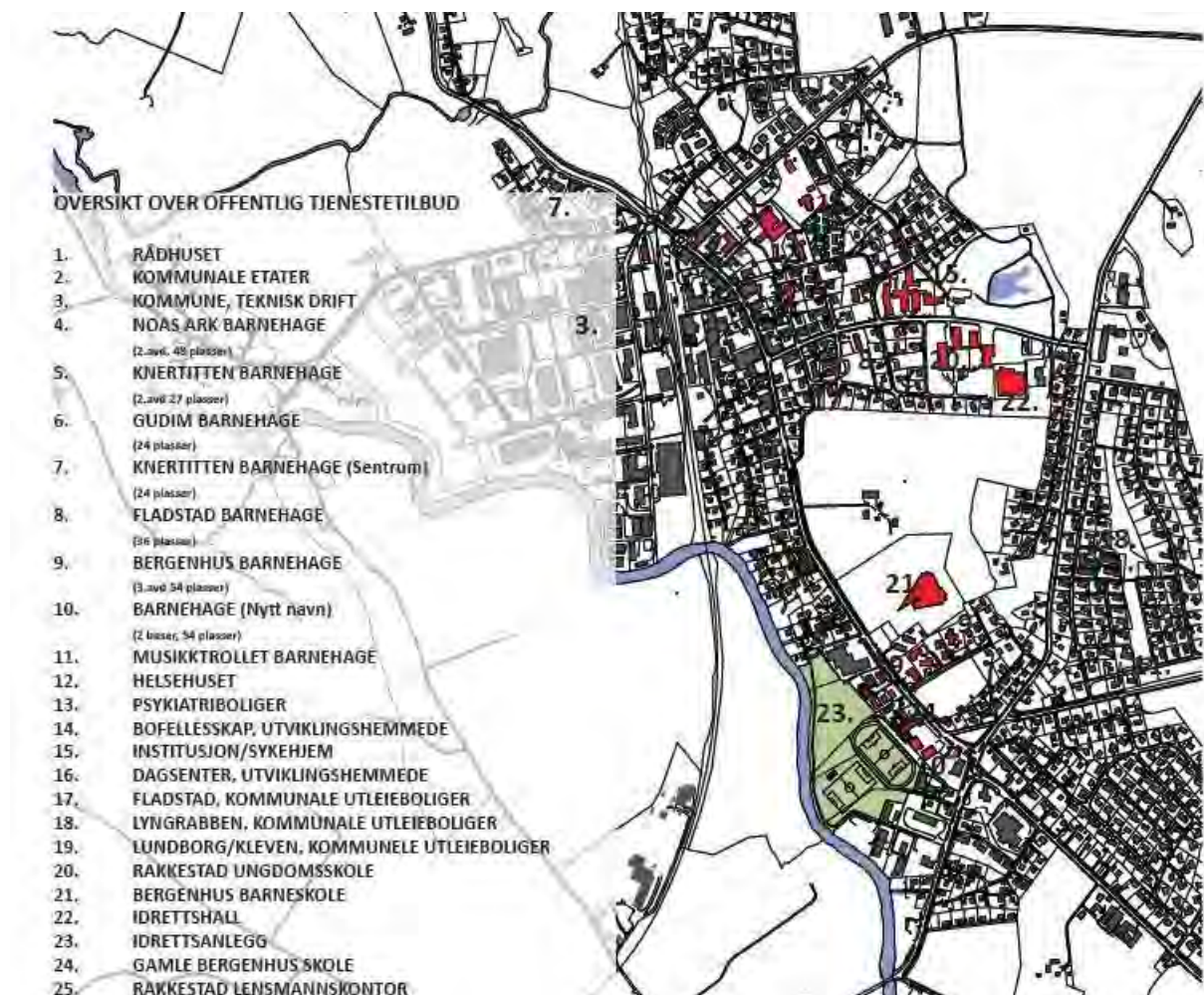
Rakkestad rådhus ligger sentralt plassert, tilbaketrukket fra Storgata. Kommunens administrasjon og forvaltning har i tillegg til rådhuset også tatt i bruk en kontorbygning rett vest for rådhuset. Teknisk drift er lokalisert i industriområdet vest for jernbanen. Kommunens bibliotek og kino ligger i rådhuset, mens kulturskolen vurderes flyttet til kjelleren av kommunens administrasjonsbygning. Som følge av drøftinger foretatt under utarbeidelse av denne rapporten blir også kulturskolen vurdert flyttet til gamle Bergenhus skole.

Helsehuset, kommunens legetjenester, er lokalisert i bygningen umiddelbart sør for rådhuset. Rakkestad lensmannskontor ligger vest for jernbanen, lengst nord i industrifeltet.

Omsorgsboliger, psykiatriboliger, kommunale utleieboliger etc ligger spredt rundt i Rakkestad, stort sett utenfor planområdet.

Kommunens (og private) barnehager ligger også spredt. Enten i nærheten av boligfelt, eller sentralt beliggende i nærheten av arbeidsplasser. Det er i dag full barnehagedekning i Rakkestad.

Det er to skoler beliggende i Rakkestad sentrum. Bergenhus barneskole, tegnet av Kristin Jarmund, ligger sør på Fladstadjordet. Rakkestad ungdomsskole ligger nord for Fladstadjordene. Rett sørøst for ungdomsskolen ligger idrettshallen. Denne benyttes i dag til kroppsøving for begge skolene.



# TRAFIKKUTREDNING SENTRUM

## *Trafikkmengder – dagens situasjon*

Rakkestad sentrum (med nærområder) som kommunesenter omfatter om lag 4.000 innbyggere. Sentrum ligger i krysningspunktet mellom flere store trafikkarer, og kombinasjonen av lokalt skapt trafikk og regional gjennomgangstrafikk gjør at området har relativt stor trafikkbelastning. Spesielt gjelder dette Storgata (fv124), som passerer tvers gjennom Rakkestad sentrum. Storgata har en ÅDT på i overkant av 8.000 kjøretøy/døgn, med 7 % tungtrafikk.

Kartet på neste side viser trafikkbelastningen (ÅDT) på de ulike vegene i analyseområdet. Tallene er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB). En tungtrafikkandel på 7 % i storgata tilsier at i overkant av 550 tunge kjøretøy passerer Rakkestad sentrum gjennom Storgata hvert døgn.

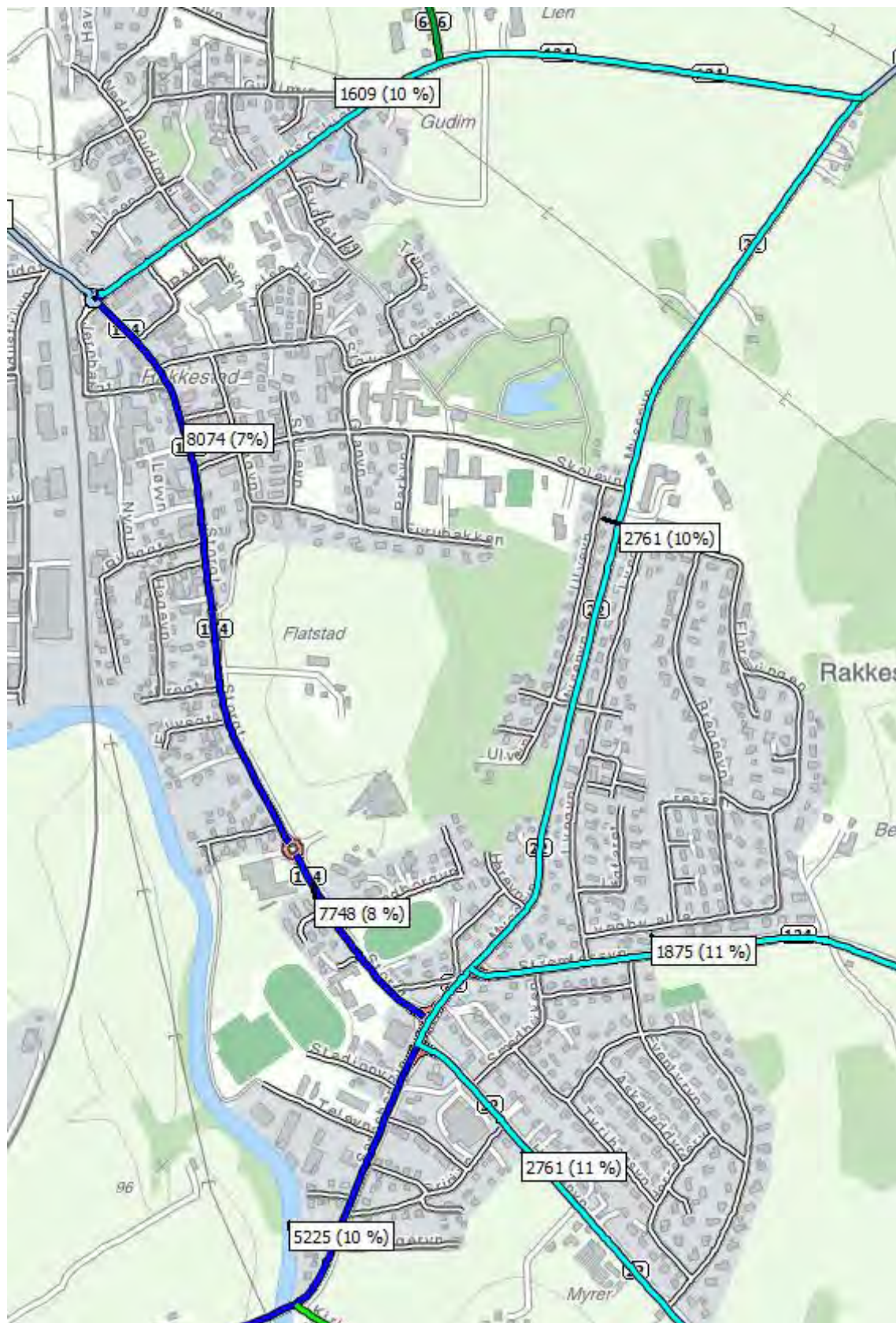
Sammenlignbare steder i regionen som kan nevnes er rv. 22 Smedgata gjennom Mysen med en ÅDT på 8500 (tungtrafikkandel på 7 %), og fv. 128 Osloveien gjennom Spydeberg med ÅDT på 5.000 og 10 % tungtrafikk. (Tall fra NVDB)

For å få frem litt flere detaljer omkring trafikkbildet er det gjennomført maskinelle tellinger i Storgata og Johs. Liens gate i uke 5 og uke 6 i 2013.. Dette er gjort bl.a. for å få frem trafikens fordeling over døgnet, samt en mer detaljert oversikt over hvilke type (lengdeklasser) tungtrafikk det dreier seg om (se kartet på neste side).

I tillegg er det gjennomført manuelle korttidstelling i rundkjøringen i nordenden av Storgata for å se på svingebevegelsene i rundkjøringen, bl.a. som grunnlag for kapasitetsberegninger.

Hovedstrømmen av tungekjøretøy går rett frem i rundkjøringen mellom Eidsbergveien og Storgata i begge retninger. Det går lite tungtrafikk mellom Storgata og Johs. C Liens gate. Dette tyder på at tungtrafikken som er registrert i Johs. C Liens gate i de maskinelle tellingene i all hovedsak kommer fra/skal til Eidsbergveien.







## ***Omkjøringsalternativ for tungtrafikk***

Konsekvenser som er belyst for de ulike alternativene er:

- Avvikling/framkommelighet i kryss
- Trafikksikkerhet
- Konsekvenser for tungtrafikk/næring
- Støy
- Praktiske utfordringer med løsningen

### ***Alternativ 1: Omkjøring via Møllergata - Jernbanegata***

Dette alternativet innebærer at Storgata stenges for tunge kjøretøy mellom Møllergata og rundkjøringen i enden av Storgata. Tunge kjøretøy ledes forbi via Jernbanegata/Møllergata.

Alternativet er en kortsiktig løsning/strakstiltak som kan gjennomføres i sammenheng med opparbeidelsen av Storgata Nordre med Shared Space-løsning.

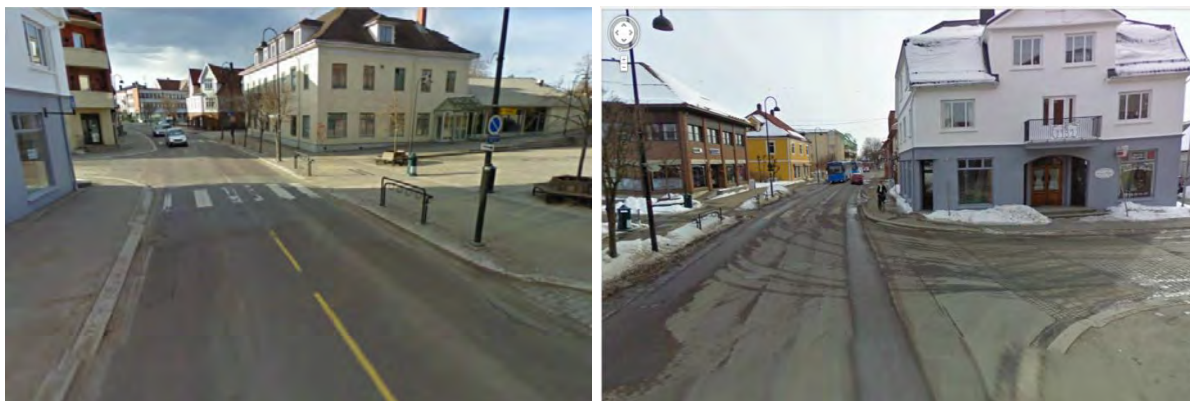
Når det gjelder avlastning av Storgata gir dette alternativet effekt på en relativt kort del, men samtidig den delen av sentrumsgaten man mener det er viktigst å avlaste.

Resultatene for støyberegningene antyder at den avlastede delen av Storgata får noe redusert fasadestøy, selv om støynivået fortsatt er relativt høyt.

Med dette omkjøringsalternativet vil tungtrafikkstrømmene i all hovedsak benytte samme traséer som i dag med unntak av akkurat den aktuelle delen av Storgata.



Alternativet gir ikke spesielle utfordringer i tilknytning til kontroll og behov for dispensasjoner for tungtrafikk som har start-/målpoint i på strekninger som i utgangspunktet er stengt for tungtrafikk, og vil således være lettere å «administrere» enn de øvrige alternativene med en mer omfattende omkjøringstrasé. Når det gjelder avviklingen i rundkjøringen gir ikke dette alternativet noen problemer. Selv om tungtrafikkandelen inn i rundkjøringen fra Jernbanegata øker merkbart med dette omkjøringsalternativet viser en kontrollberegning av rundkjøringen at belastningen fra Jernbanegata fortsatt vil være så lav at det ikke påvirker avviklingskvaliteten i rundkjøringen i særlig grad.



Hovedutfordringen med dette alternativet ligger i krysset mellom Møllergata og Storgata. Utfordringene ligger i kurvaturen i krysset, som medfører at store kjøretøy inn og ut av Møllergata må bruke motgående kjørefelt for å komme seg rundt krysset slik det er utformet i dag. Spesielt utfordrende er dette for tunge kjøretøy fra Møllergata som skal ta høyresving inn i Storgata. Tilsvarende problemstilling er også til stede for venstresvingende tungtrafikk fra Storgata inn i Møllergata, der kjøretøyene må «kutte» svingen for å komme gjennom kurven og således komme i konflikt med møtende trafikk i Møllergata.

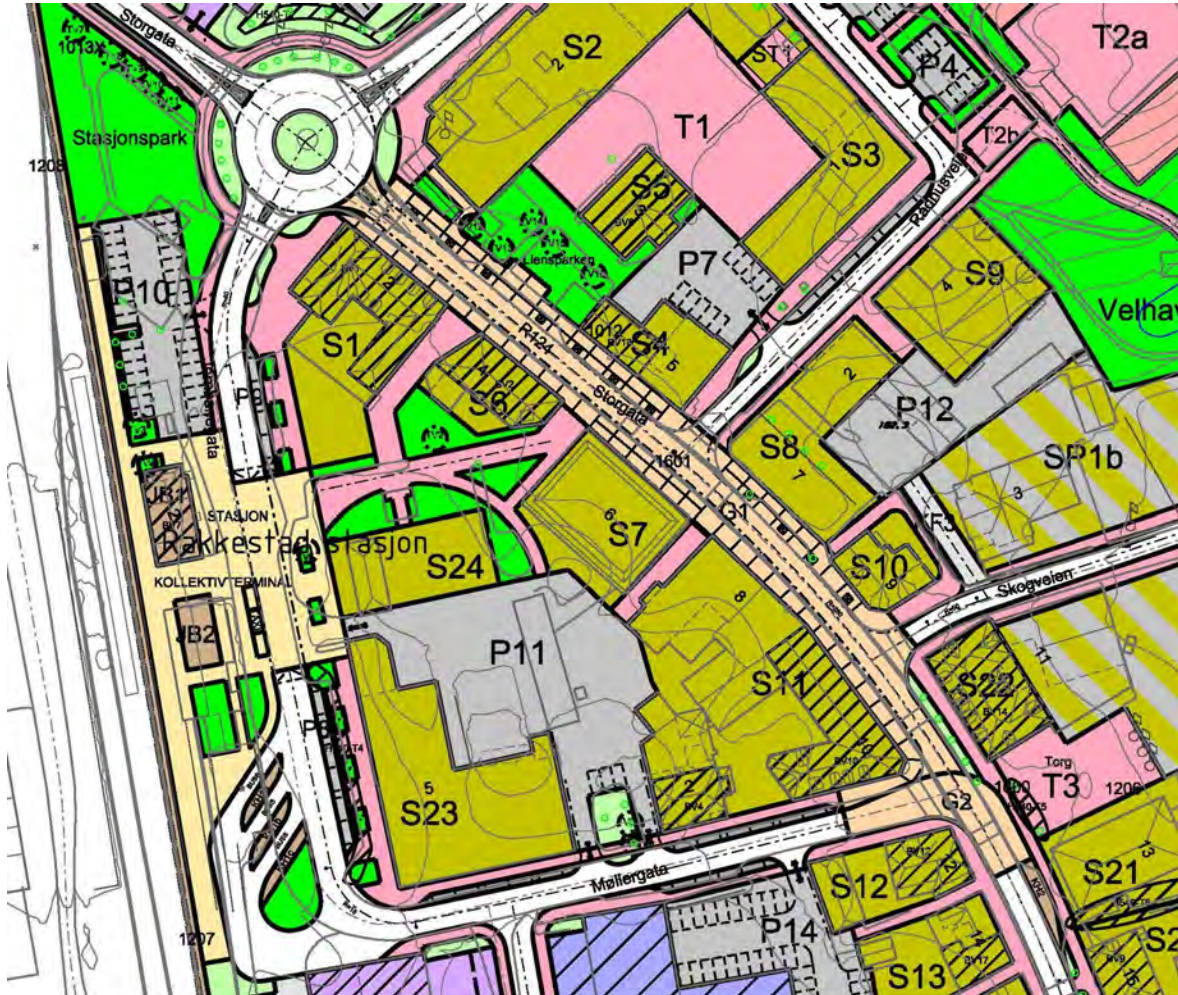
I sentrumsplanen er dette kryssområdet (G2) derfor utvidet inn mot Torget (T3). Her er det også lagt til grunn av kollektivholdeplassen (KH2) kan benyttes av øvrige store kjøretøy når de skal foreta venstresving fra Storgata og ned Møllergata. Løsningen forutsetter videre opparbeidelse av Jernbanetorget/ Jernbanegata med å «stramme» opp Jernbanegata, og tydeliggjøre vegareal/ kjørefelt.



Spesielt i tilknytning til stasjonsområdet vil det være viktig å skape trygge og oversiktlige løsninger, som skiller tydelig mellom gjennomgangstrafikk og trafikk



knyttet til stasjonsområdet. Spesielt er dette viktig i sammenheng med myke trafikanter. Selv om trafikkbelastningen i antall kjøretøy ikke blir så voldsomt stor dreier det seg om i overkant av 500 tunge kjøretøy pr. døgn ekstra i forhold til i dag. Velger man dette alternativet som en varig løsning er det trolig at dette antallet vil øke noe som følge av forventet trafikkvekst.



Utsnitt av Sentrumsplanen

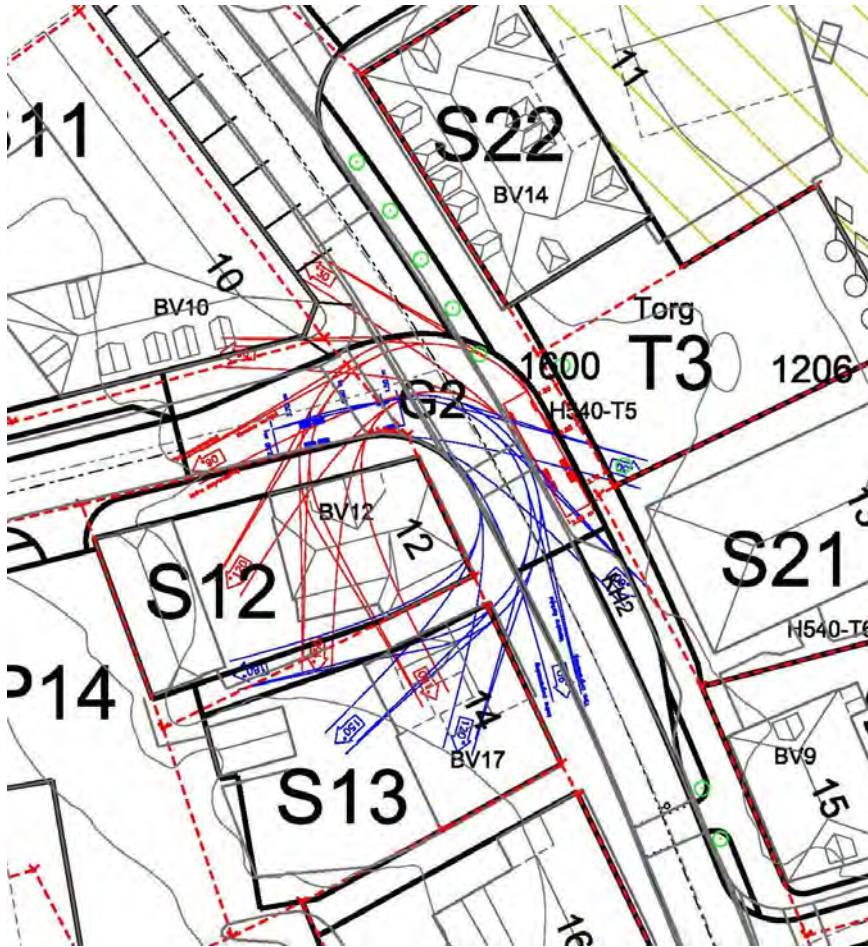


Møllergata



Torget (G2)



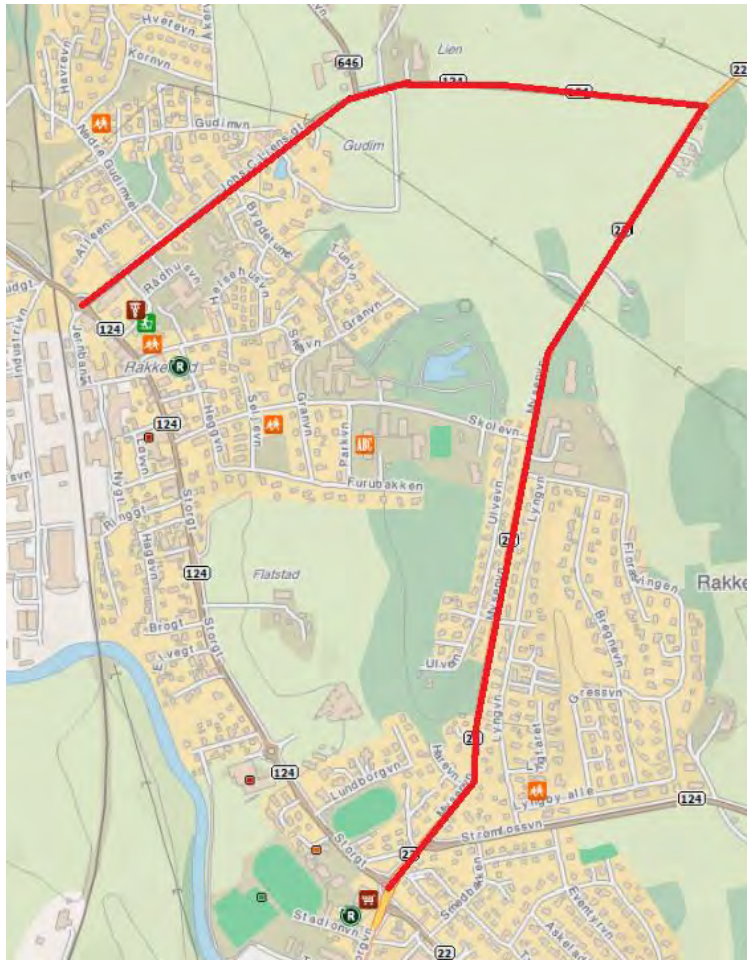


Springskurver Møllegata x Storgata – lagt inn på sentrumsplankartet



Springskurver Møllegata x Nyveien – lagt inn på sentrumsplankartet

## Alternativ 2: Omkjøring om Lundskrysset



Alternativet medfører at Storgata i prinsipp stenges for tungtrafikk på hele strekningen mellom Bergenhuskrysset og Johs. C Liens gate. Tungtrafikken ledes forbi via rv. 22, Lundskrysset og Johs. C Liens gate som vist på kartet. Dette alternativet gir størst avlastning av Storgata, men samtidig har det størst konsekvenser både for transportnæringen og omgivelsene. På samme måte som for omkjøringsalternativet rundt Jernbanegata/Møllergata gir ikke dette alternativet spesielle utfordringer i forhold til avvikling i rundkjøringen i nordenden av Storgata. For dette alternativet er det gjennomført støyberegninger i Johs. C Liens gate som følge av at tungtrafikken ledes om på ovennevnte omkjøringsrute. Støyberegninger er

gjennomført for dagens situasjon, samt for forventet situasjon i 2025 med dette omkjøringsalternativet.

Forventet trafikk i 2025 i Johs. C. Liens gate er beregnet ved å fremskrive dagens trafikk med NTP-prognosen for Østfold.

Tilsvarende er trafikken i Storgata fremskrevet til 2025, og størstedelen av tungtrafikken er «flyttet» fra Storgata og over til Johs. C Liens Gate. Det forventes at noe tungtrafikk fortsatt må gå i Storgata (buss, varelevering etc.)

Dette gir følgende trafikk tall for Johs. C Liens gate:

2013: ÅDT: 1609 Tungtrafikkandel 10 %

2025: ÅDT: 2509 Tungtrafikkandel 31 %

Det beregnes en økning i støynivå på mer enn 3 dB for bebyggelsen ved Johs. C. Liens gate, men det er kun 21 bygninger nærmest veien som samtidig vil ha støynivåer over grenseverdien på  $L_{den} = 55$  dB. Støynivået for disse byggene ligger derimot allerede over grenseverdien i dagens situasjon, og tiltakshaver er dermed ikke pliktig til å utføre skjermingstiltak for disse. Retningslinjen presiserer imidlertid at skjermingstiltak bør gjøres.

Det vil være to bygninger som får økning på mer enn 3 dB, og som går fra å ligge i hvit sone til gul sone. Retningslinjen sier dermed at tiltakshaver er pliktig til å utføre avbøtende tiltak for disse.



Ny omkjøringstrasé vil medføre en forbedring av støynivået for byggene langs Storgata. Støynivået  $L_{den}$  på fasader vil reduseres med 1-2 dB, men grenseverdien på  $L_{den} = 55$  dB vil fortsatt være overskredet. Tiltaket medfører m.a.o. ikke støyøkning langs Storgata, men da grenseverdier fra før er overskredet sier retningslinjen at det bør gjennomføres avbøtende tiltak.

Krav til maksimalt støynivå på natt vil overskrides for byggene langs Johs C. Liens gate. Enkelte steder vil økningen i antall hendelser som overskrider kravet dobles eller tredobles, med årsak i at andel tungtrafikk øker fra 10 % til 31 % på denne strekningen. Se egen støyrapport for ytterligere forklaringer, samt støysonekart.

Sammenliknet med dagens situasjon (og de andre omkjøringsalternativene) medfører dette alternativet en betydelig mer omfattende omkjøring.

Tar man utgangspunkt i strekningen mellom rundkjøringen i nordenden av Storgata og Bergenhuskrysset så er den ca. 1,4 km lang. For omkjøringsalternativet via Lundkrysset mellom samme start- og målpunkt vil tilsvarende kjørelengde være ca. 3,2 km, dvs. en ekstra kjørelengde for tunge kjøretøy på ca. 1,8 km. Tar man utgangspunkt i at man «tvinger» 550 tunge kjøretøy over på omkjøringsruten i gjennomsnitt pr. dag medfører dette en totalt økt kjørelengde på i underkant av 1000 km pr. døgn og tilsvarende i overkant av 350 000 km pr. år.

Tilsvarende estimat kan også gjøres for reisetid.

Beregner vi forskjellen i kjøretid for strekningen mellom rundkjøringen i nordenden av Storgata og Bergenhuskrysset for hhv. kjørerutene gjennom Storgata og om Lundkrysset får vi følgende resultat. (Kjøretider er beregnet på bakgrunn av strekningslengder og dagens fartsgrenser, og er kun et grovt estimat for kjøretid for de to rutene):

- Reisetid om Lundkrysset: ca. 3 min 20 sek
- Reisetid gjennom Storgata: ca. 2 min

Dette gir en økt kjøretid på 1 min og 20 sek for ruta om Lundkrysset.

Summert for 550 tunge kjøretøy pr dag gir dette en totalt økt kjøretid på i overkant av 12 timer pr. dag, og tilsvarende 4.460 timer pr. år.

Med en tidskostnad på 464 kr/t for tunge kjøretøy (Statens vegvesens håndbok 140 Konsekvensanalyser) gir dette økte kostnader for transportnæringen på om lag 2 millioner pr. år i forhold dagens situasjon.

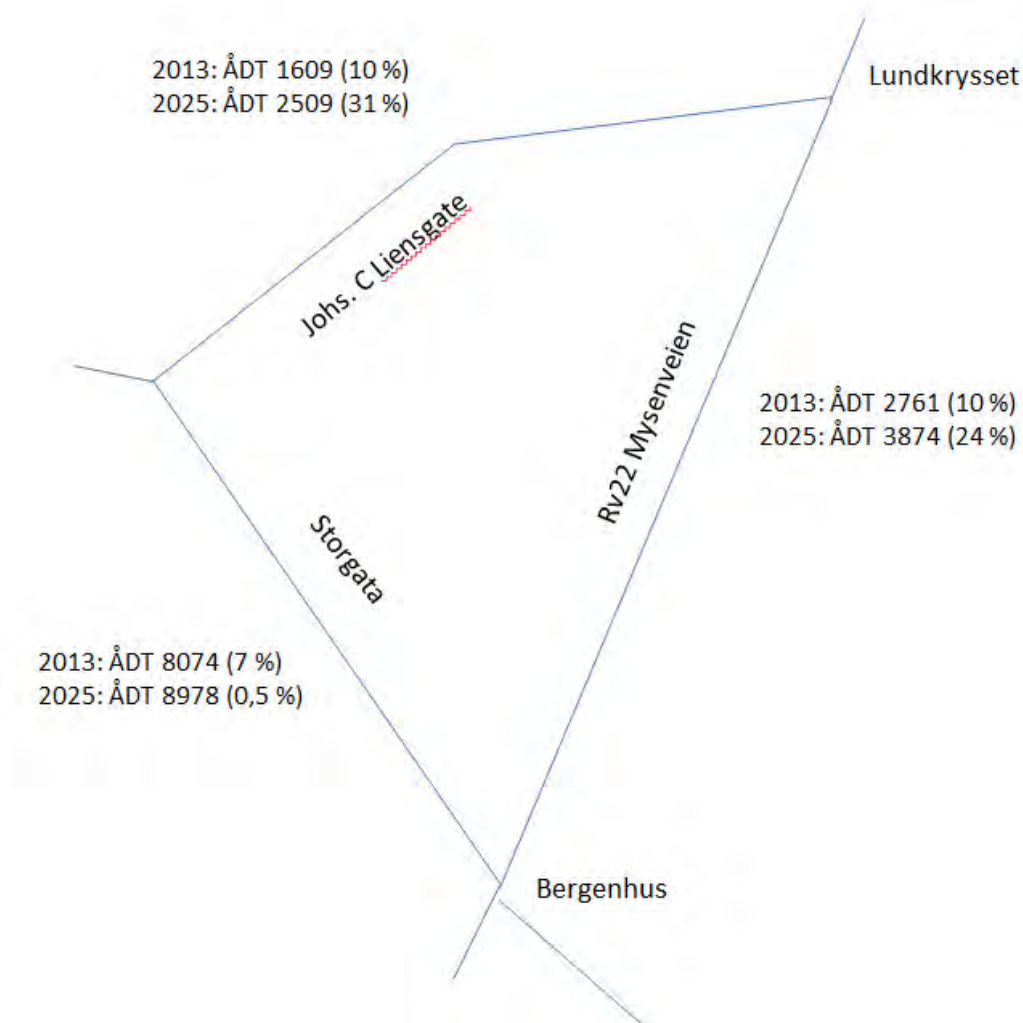
Sammenlikner vi dette omkjøringsalternativet med de to øvrige omkjøringsalternativene blir forskjellene i kjørelengde og reisetid noe mindre enn sammenliknet med dagens situasjon. De to andre omkjøringsalternativene gir imidlertid en relativt liten økning i kjørelengde sammenliknet med dagens situasjon, slik at omkjøring rundt Lundkrysset kommer «dårlig» ut i forhold til kjørelengde og reisetid uansett hva vi sammenlikner med.

Det er vanskelig å kvantifisere trafikksikkerhetseffekten av dette omkjøringsalternativet sammenliknet med de andre alternativene (eller dagens situasjon). Selv om f.eks. Johs. C Liens gate og rv. 22 relativt sett får en betydelig økning både i trafikkvolum generelt og tungtrafikk spesielt er det likevel snakk om små tall i forhold til å regne på endringer i ulykkessituasjonen på bakgrunn av ulykkesfrekvenser. I tillegg vil det bli en avlastning av trafikk på andre deler av vegnettet.

Det er derfor i det følgende påpekt en del relevante forhold med omkjøringsalternativet man må ha med i en vurdering uten at de er forsøkt tallfestet.



Ser vi på trafikkmengdene hhv. i dag og i 2025 for dette omkjøringsalternativet får vi om lag følgende bilde:



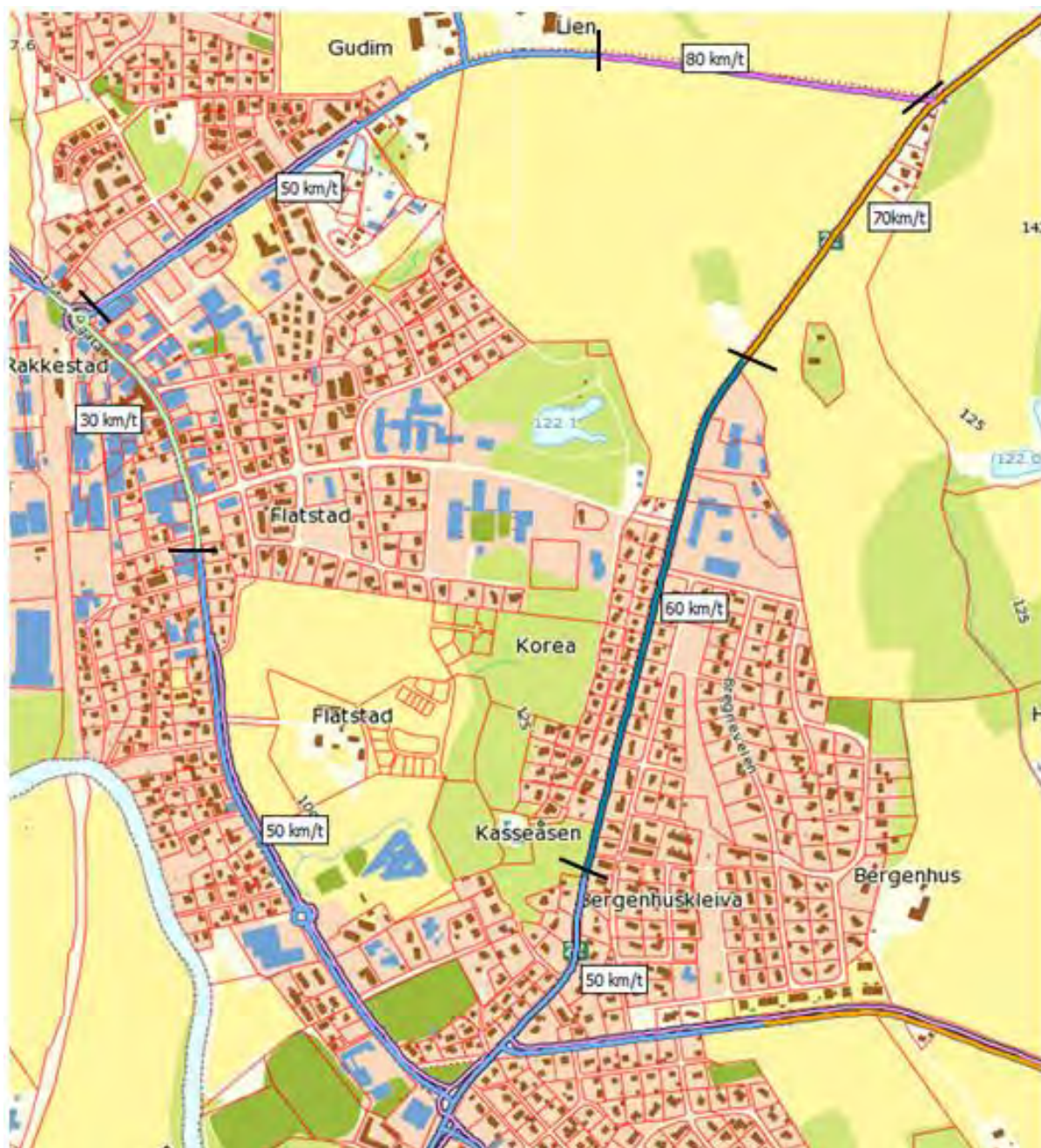
- Omkjøringsalternativet medfører at det blir kjørt flere kilometer (tungtrafikk) på vegnettet (350 000 km pr. år). Dette i seg selv kan sies å gi et økt ulykkespotensiale. Forventet antall ulykker er bl.a. en funksjon av antall kjørte kilometer.
- I tillegg til at alternativet medfører en økning av kjørte kilometer vil disse «ekstra» kjørte kilometerne foregå i høyere hastighet (høyere fartsgrense), noe som også må anses som negativt i trafiksikkerhetssammenheng.
- På den annen side medfører alternativet at de tunge kjøretøyene ledes over på en betydelig mindre trafikkert rute enn Storgata, noe som kan sees på som positivt.
- Mysenvegen (rv. 22) i området nord for Bergenhus er relativt bratt, noe som er en potensiell utfordring med en økning av tungtrafikken.

- I «Medvirkningsrapport – Barn og unge», som er en delrapport for områdeplanene for Bergenhus og sentrum i Rakkestad kommune dokumenteres det at det er viktige og tunge krysningspunkter for skolebarn både i Johs. C Liens gate og Rv 22Mysenveien. Dette omkjøringsalternativet gir økt trafikk (tungtrafikk) for alle disse krysningspunktene, og vil således aktualisere behovet for tiltak som kan sikre/forbedre disse krysningspunktene.
- På samme måte som alternativet gir økt belastning av tunge kjøretøy på omkjøringstraseen vil vi få tilsvarende avlastning i Storgata. Også her er det viktige krysningspunkter knyttet til skoleveg. Det er også trolig mer langsgående trafikk av myke trafikanter (både knyttet til skoleveg og forøvrig) langs Storgata enn langs omkjøringstraseen.

Trafikksikkerhet kan beskrives som det faktiske antall ulykker eller som risiko for ulykker. Et annet viktig moment å forholde seg til, spesielt når det gjelder barn (myke trafikanter) er trygghetsfølelse, dvs. følelsen av sikkerhet eller hvordan risikoen for trafikkulykker oppleves. Typisk i forhold til barn (skoleveg) er denne trygghetsfølelsen relevant både for barna selv, men også for foreldrene til barna som ferdes i trafikken. Det er grunn til å tro at den reduserte trygghetsfølelsen som vil oppleves langs omkjøringstraséen som følge av økt tungtrafikk, er større enn den økte trygghetsfølelse i Storgata som følge av redusert tungtrafikk. Dette fordi den relative forskjellen (økning) i trafikkbelastning langs omkjøringstraséen er betydelig større enn i Storgata (reduksjon).

Omkjøringstraséen gir også noen praktiske utfordringer i forhold til kontroll av et tungbilforbud i Storgata. Utgangspunktet vil være at Storgata vil være stengt for tungtrafikk på hele strekningen fra Bergenhus til rundkjøringen i nordenden av Storgata. Som følge av dette vil det trolig være nødvendig og også innføre forbud for tungtrafikk i Skoleveien (ved innkjøring fra Mysenveien, rv. 22). Et tungbilforbud vil ikke gjelde buss (i rute), men det vil trolig også være behov for å kjøre tunge kjøretøy inn i Storgata (og Skolevegen) i en del andre sammenhenger, f.eks. varelevering. Det vil derfor være behov for en eller annen form for dispensasjonsordning. Man må være bevisst denne på problemstillingen ved eventuell gjennomføring.

Et annet forhold man bør se på dersom man ønsker å aktivt lede tunge kjøretøy over på denne omkjøringstraséen er de mange fartsgrenseendringene på ruta. En tungbil som kommer fra Eidsbergveien vil oppleve 5 fartsgrenseskifter og 5 ulike fartsgrenser på omkjøringstraséen før han er kommet til Bergenhus. Det bør vurderes om det ikke, på en skiltet omkjøringsvei for tungtrafikk, bør være et mer helhetlig fartsgrensebilde. Også ut i fra et trafikksikkerhetsperspektiv, spesielt med tanke på den økte tungtrafikkandelen, bør det gjøres en helhetlig vurdering av hvorvidt fartsgrensene bør senkes på deler av omkjøringsruta. Lavere fartsgrense langs omkjøringsveien og i Lundkrysset vil også kunne redusere behovet for avbøtende tiltak noe, men vil naturlig nok også øke kjøretiden på ruta.



*Dagens fartsgrenser*

I forbindelse med økt andel tungtrafikk på vegen kan det være behov for oppgradering og forsterking av denne siste halvdel av Johs. C Liens gate fra overgangen mellom 50 og 80 km/t og til Lundkrysset. Det bør gjennomføres en sjekk av bæreevne som følge av den økte tungtrafikkbelastningen på vegen. Eventuell utbedring kan gjøres ved å utvide vegbredden med ca. 1 meter, slik at vegen får en bredde på 7,0 meter med kjørefeltbredde på 3,0 m og 0,5 m skulder. De grunne grøftene på strekningen kan være en medvirkende årsak til noe dårlig bæreevne og enkelte kantsprekker. Utbedring av drenering og vegutvidelse kan være en aktuell løsning.



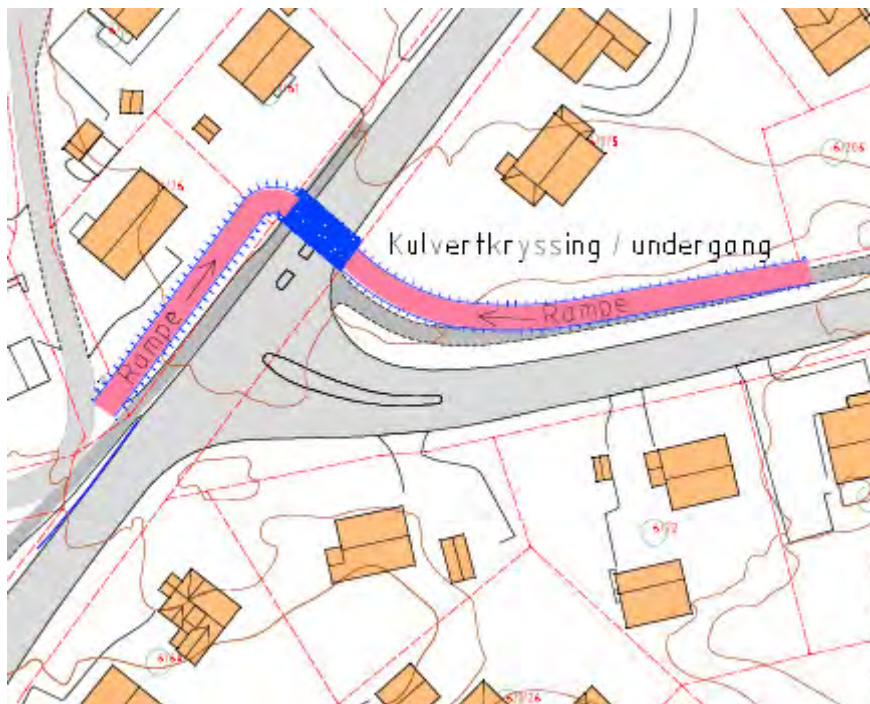
Lundskrysset er et forkjørsregulert T-kryss i forhold til rv. 22 som hovedveg, slik at trafikk fra Johs. C Liens gate har vikeplikt. Krysset er uten kanalisering og dråpeøy. Vegarm fra Johs. C Liens gate har forholdsvis skrå vinkel inn mot rv. 22. Den skrå utformingen gjør at tunge kjøretøy har dårlig framkommelighet fra Johs C Liens gate og sydover på rv. 22, og god framkommelighet nordover. Dette fungerer bra i dagens situasjon da hovedlinjen for tungtrafikk til og fra Rakkestad sentrum kommer nordfra og trafikk sydfra kommer via Storgata. Krysset er oversiktlig i forholdsvis flatt åpent område.

For omkjøring av tungtrafikk rundt Lundskrysset vil det være behov for oppgradering av krysset ved å etablere dråpeøy i sekundærvegen Johs C Liens gate samtidig som det er behov for noe justering av denne skrå vegarmen. Hensikten med dråpeøy er å lede trafikken til et riktig sporvalg.



Det er også vurdert behov for bedre sikring av krysningspunktet for myke trafikanter. Det er i dag flere gangfeltkryssinger på strekningen mellom Bergenhus og Lundskrysset. Kryssingene benyttes som skoleveg for barne- og ungdomstrinnet. Det er fartsgrense 50 og 60 km/t på strekningen og ÅDT på 2.760. I forhold til vegnormalens anbefalinger bør kryssinger mellom gang- og sykkelveg og kjøreveg være planskilt for ÅDT over 4.000. Med denne ruten som omkjøringsveg får vi en forventet ÅDT på strekningen i 2025 på 3870 kjt., med en tungtrafikkandel på 24 %. I og med at dette nærmer seg ovennevnte grense, samtidig som vi får høy tungtrafikkandel og det er en viktig skoleveg, bør det vurderes å etablere en planfri krysningsmulighet på strekningen.

Krysningen av rv. 22 ved Strømfossveien er pekt ut som det stedet det er mest aktuell med en planfri krysning. Dette er et svært viktig krysningspunkt for barn til barneskolen. Det er sett på mulighetene til å etablere en gangkulvert ved eksisterende gangfelt rett nord for vegarmen til fv. 124, Strømfossveien. En gangkulvert kan etableres med rampe ned fra Strømfossveien, under rv. 22 og med rampe opp langs eksisterende fortau i retning Bergenhus. Det er knapt med plass i området og det vil bli nødvendig med lange murer med rekkverk for å komme ned til kulverten. Dette tiltaket er lagt inn i Bergenhusplanen.



I tilknytning til Rakkestad ungdomsskole er krysningen av rv. 22 Mysenveien ved Elgveien/Lyngveien pekt ut som det viktigste krysningspunktet for elevene. Etersom det vil bli en merkbar økning av tungtrafikk på strekningen kan det bedre situasjonen for myke trafikanter å utbedre eksisterende gangfelt til gangfelt med midtdeler/ trafikkøy. Slike tiltak får ned fartsnivået og øker oppmerksomheten mot gangfeltet.

Figuren viser en prinsippskisse for en løsning med oppgradert gangfelt med trafikkøy i rv. 22 ved Elgveien/ Lyngveien (ligger utenfor planområdet).



Generelt for alle gangfelt er det viktig med tilstrekkelig og riktig plassert belysning.

### ***Støyutredning for omdirigering av tungtrafikk***

COWI AS ble engasjert av Rakkestad kommune for å gjennomføre en vurdering av støy i forbindelse med ny omkjøringstrasé for tungtrafikk. Vurderingen belyser konsekvensen av å bruke Johs. C Liens gate som omkjøringstrasé for tungtrafikk istedenfor Storgata.

Dagens situasjon angis som Alternativ 0.

Fremtidig situasjon er ny omkjøringstrasé via Johs C. Liens gate (Alternativ 2 - over).

Det vises til Cowi-rapport datert 13.03.2013 som følger planen som vedlegg. Her følger sammendraget:

Det er beregnet en økning i støynivå på mer enn 3 dB for bebyggelsen ved Johs C. Liens gate, men det er kun 21 bygninger nærmest veien som samtidig vil ha støynivåer over grenseverdien på  $L_{den} = 55$  dB. Støynivået for disse byggene ligger derimot allerede over grenseverdien i dagens situasjon, og tiltakshaver er dermed ikke pliktig til å utføre skjermingstiltak for disse. Retningslinjen presiserer imidlertid at skjermingstiltak *bør* gjøres.

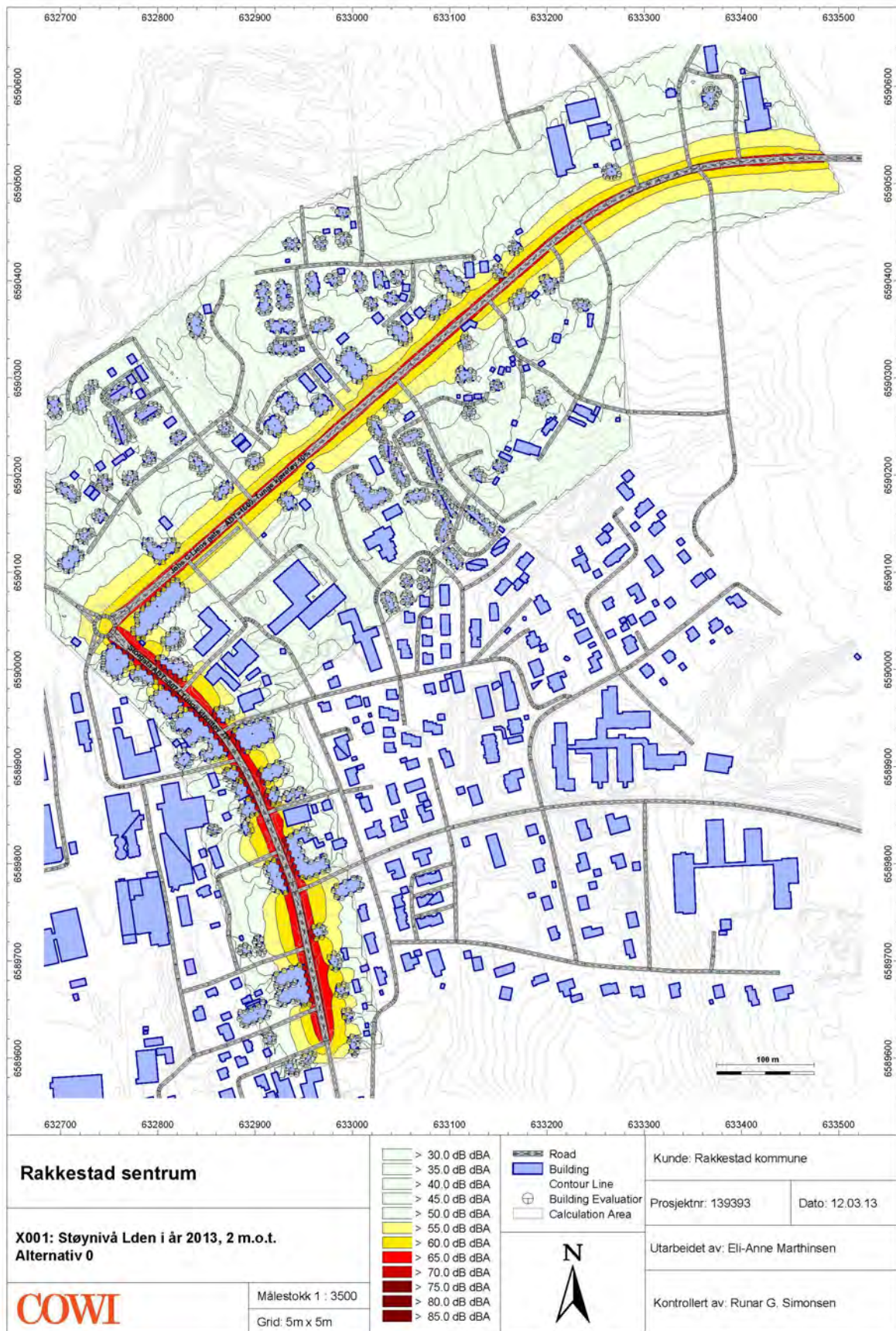
Det vil være 2 bygninger som får økning på mer enn 3 dB, og som går fra å ligge i hvit sone til gul sone. Retningslinjen sier dermed at tiltakshaver er pliktig til å utføre avbøtende tiltak for disse.

Ny omkjøringstrasé vil medføre en positiv forbedring av støynivået for byggene langs Storgata. Støynivået  $L_{den}$  på fasader vil reduseres med 1-2 dB, men grenseverdien på  $L_{den} = 55$  dB vil fortsatt være overskredet. Tiltaket medfører dermed ikke merkbar støyøkning langs Storgata, men da grenseverdier fra før er overskredet sier retningslinjen at det *bør* gjennomføres avbøtende tiltak.

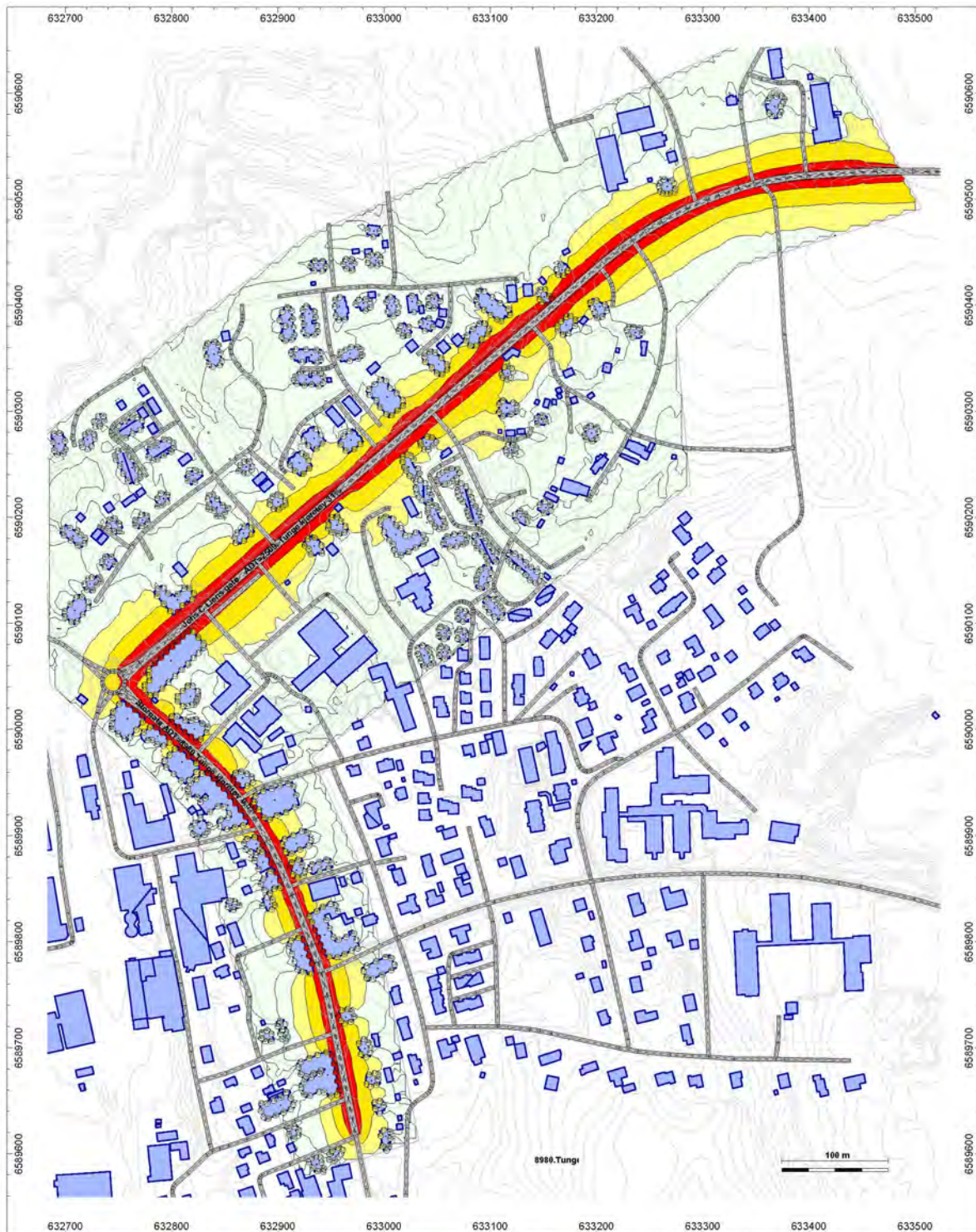
Krav til maksimalt støynivå på natt vil overskrides for byggene langs Johs C. Liens gate. Enkelte steder vil økningen i antall hendelser som overskrider kravet dobles eller tredobles, med årsak i at andel tungtrafikk øker fra 10 % til 31 % på denne strekningen.





Dagens situasjons vises på karte under, og Lundskryss-alternativet på påfølgende side. Deretter følger kart som viser differansen ( $L_{den}$ ) for fremskrivning til 2025.

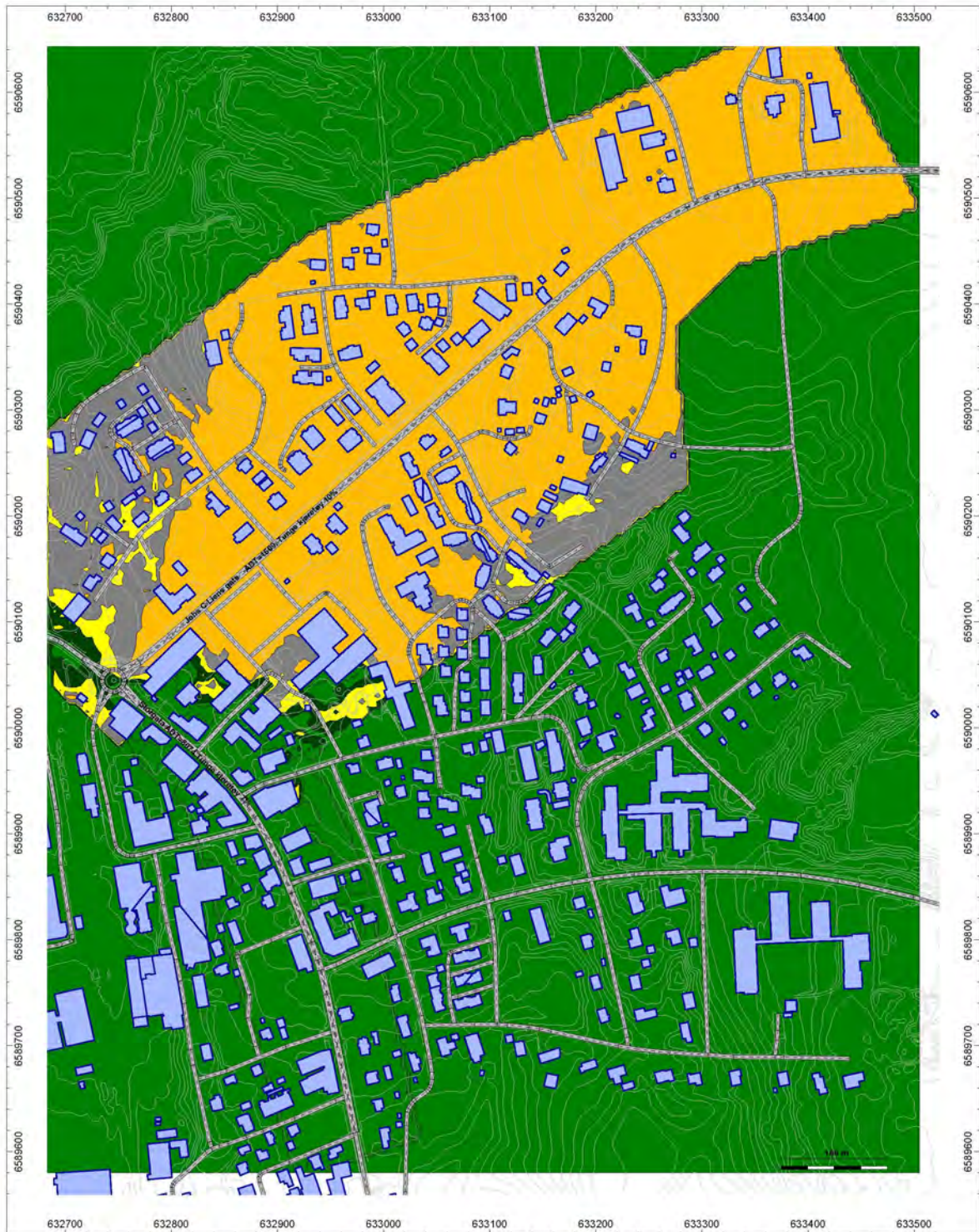






<b>Rakkestad sentrum</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #e0f0e0; margin-right: 5px;"></span> &gt; 30.0 dB dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #c8e6c9; margin-right: 5px;"></span> &gt; 35.0 dB dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #a5d6a7; margin-right: 5px;"></span> &gt; 40.0 dB dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #81c784; margin-right: 5px;"></span> &gt; 45.0 dB dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #66bb6a; margin-right: 5px;"></span> &gt; 50.0 dB dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #4db6ac; margin-right: 5px;"></span> &gt; 55.0 dB dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #2e7d32; margin-right: 5px;"></span> &gt; 60.0 dB dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #00897b; margin-right: 5px;"></span> &gt; 65.0 dB dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #00695c; margin-right: 5px;"></span> &gt; 70.0 dB dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #004d40; margin-right: 5px;"></span> &gt; 75.0 dB dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #003366; margin-right: 5px;"></span> &gt; 80.0 dB dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #800000; margin-right: 5px;"></span> &gt; 85.0 dB dB</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #cccccc; margin-right: 5px;"></span> Road</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #e0e0e0; margin-right: 5px;"></span> Building</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #e0e0e0; margin-right: 5px;"></span> Contour Line</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #e0e0e0; margin-right: 5px;"></span> Building Evaluator</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #e0e0e0; margin-right: 5px;"></span> Calculation Area</li> </ul>		Kunde: Rakkestad kommune	
<b>X002 Støynivå Lden i år 2025, 2 m.o.t. Alternativ 1</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #e0e0e0; margin-right: 5px;"></span> Road</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #e0e0e0; margin-right: 5px;"></span> Building</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #e0e0e0; margin-right: 5px;"></span> Contour Line</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #e0e0e0; margin-right: 5px;"></span> Building Evaluator</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #e0e0e0; margin-right: 5px;"></span> Calculation Area</li> </ul>		Prosjektnr: 139393	Dato: 12.03.13		
		Målestokk 1 : 3500 Grid: 5m x 5m					
						Utarbeidet av: Eli-Anne Marthinsen Kontrollert av: Runar G. Simonsen	





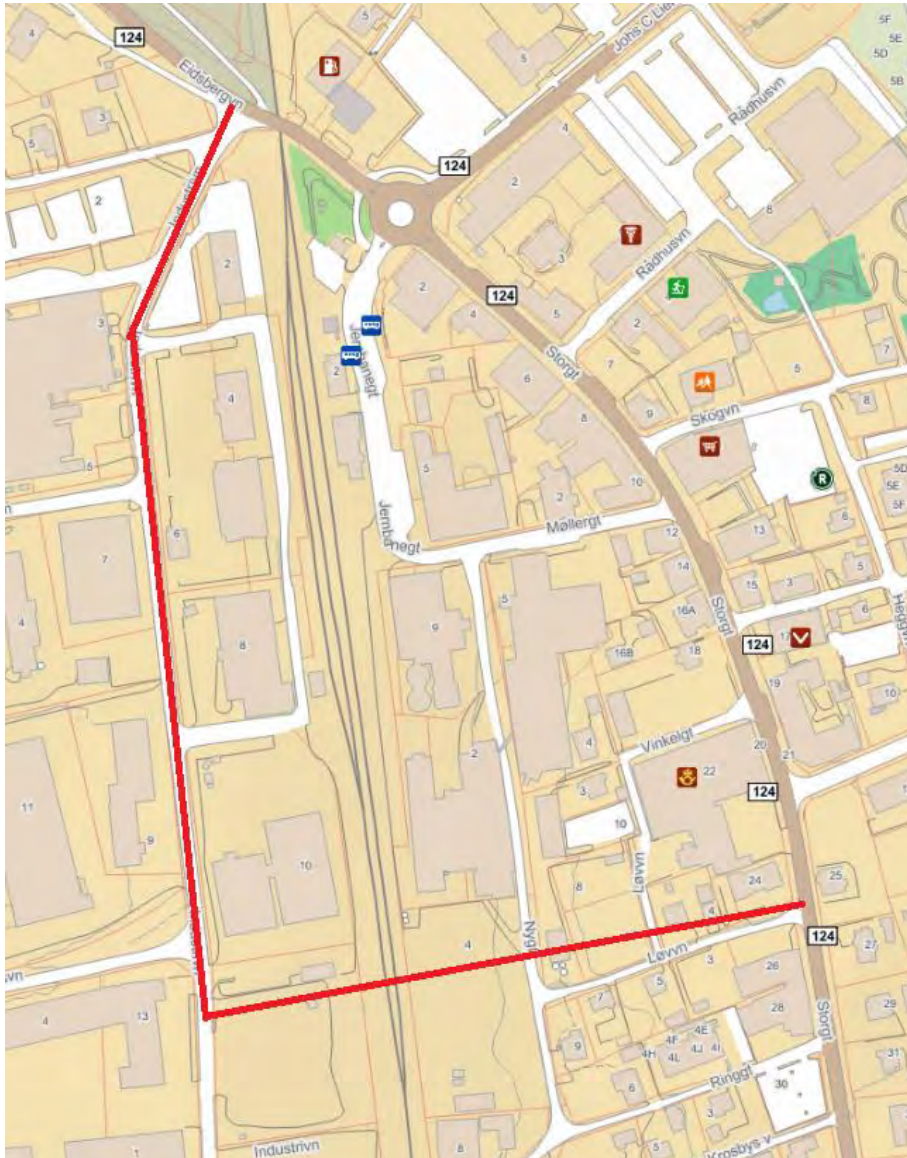
<b>Rakkestad sentrum</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: green;">■</span> <math>\ge 0.0\text{ dB}</math></li> <li><span style="color: yellow;">■</span> <math>\ge 1.0\text{ dB}</math></li> <li><span style="color: orange;">■</span> <math>\ge 2.0\text{ dB}</math></li> <li><span style="color: red;">■</span> <math>\ge 3.0\text{ dB}</math></li> <li><span style="color: darkred;">■</span> <math>\ge 4.0\text{ dB}</math></li> <li><span style="color: black;">■</span> <math>\ge 5.0\text{ dB}</math></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Road</li> <li> Building</li> <li> Contour Line</li> <li> Building Evaluation</li> <li> Calculation Area</li> </ul>		Kunde: Rakkestad kommune	
<b>X003 Støyinnvå Lden i år 2025, 2 m.o.t. Differansekart Alt 1 - Alt 0</b>					Prosjektnr: 139393	Dato: 12.03.13
		Målestokk 1 : 3500		Utarbeidet av: Eli-Anne Marthinsen		
		Grid: 5m x 5m		Kontrollert av: Runar G. Simonsen		



### **Alternativ 3: Forlengelse av Løvveien**

Dette alternativet innebærer at Storgata stenges for tungtrafikk mellom Løvveien og rundkjøringen i nord-enden av Storgata.

Alternativet avhenger at det i prinsippet bygges ny vei mellom Storgata og Industriveien, inkludert krysning av jernbanen i kulvert. En del av vurderingen for konsekvensene med dette alternativet (og hvorvidt alternativet i det hele tatt er mulig) er naturlig nok tett knyttet opp i mot de tekniske vurderingene av ny vegløsning.



I vurderingene av konsekvenser knyttet til dette alternativet er det forutsatt at man har en «akseptabel» ny vegløsning mellom Storgata og Industriveien som muliggjør å benytte den skisserte traséen som omkjøringsalternativ for tungtrafikken. Alternativet avlaster en større del av Storgata enn alternativ 1, og gir således mulighet for å utvikle en større del av sentrumsgata i samme retning som det er tenkt i den nordligste delen, om ønskelig.

Alternativet vil også gi en avlastning av selve rundkjøringen i nordenden av Storgata.

Støyberegningene viser at den avlastede delen av Storgata får noe mindre fasadestøy, selv om støynivået fortsatt er relativt høyt. Også for dette alternativet vil det trolig være behov for noe form for mulighet for dispensasjon for tunge kjøretøy med målpunkt innenfor strekningen av Storgata som er stengt for tungtrafikk (f.eks. varelevering).

I nordenden vil dette omkjøringsalternativet koble seg til fv. 124 i krysset mellom Industriveien og Eidsbergveien. Krysset er i dag noe «utflytende», og med økt tungtrafikk inn og ut av krysset kan det være aktuelt å vurdere dråpeøy i Industrivegen. For tungtrafikk fra nord på fv. 124 gir dette alternativet noen skiltmessige utfordringer. Tunge kjøretøy som i dag kjører gjennom Storgata må varsles om at Storgata er stengt og ledes inn i Industriveien, samtidig som kjøretøy som skal opp Johs. C Liens gate naturlig nok må få fortsette frem til rundkjøringen.

I forhold til dagens løsning gir ikke dette alternativet de store endringene for gjennomgående tungtrafikk når det gjelder kjørelengde og kjøretid. Imidlertid vil løsningen gi betydelige fordeler for tungtransport med start- /målpunkt knyttet til industriområdet vest for jernbanen som skal sørover eller kommer fra sør.

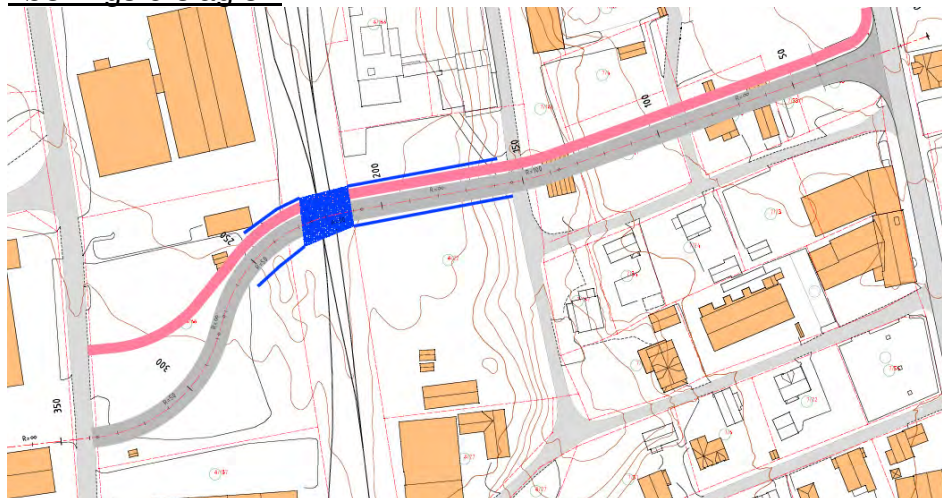
### **Tekniske løsninger for forlengelse av Løvveien**

Det er vurdert muligheter for en forbindelse under jernbanen fra området Løvveien til Industriveien. Løsningen skal dimensjoneres for tungtrafikk, samt at det også er ønskelig med en forbindelse for myke trafikanter.

Valg av dimensjoneringsklasse blir *A2, adkomstveg* til industriområde med fartsgrense 50 km/t. Tverrprofilet for slike vegger er 7 m, med 3 m kjørebane og 0,5 m skulder. Minste horisontalkurvatur er 50 m og maks stigning er 6 %. Stoppsikt er 45 m. Gang- og sykkelveg legges parallelt med kjøreveg.

Selve krysningen under jernbanen løses med kulvert for kjøreveg og gang- og sykkelveg samlet. Denne kulverten utformes etter krav fra jernbaneverket og Statens vegvesen. I forhold til jernbanelinjen er det et krav på høyde på sville og ballast på minimum 0,85 m og en konstruksjonstykkelse på ca. 0,5 m. Dette gir en samlet høyde på ca. 1,35 m. Frihøyde for vegen under kulverten er 4,9 m. Høydeforskjell mellom jernbanespor og vegbane blir da ca. 6,25 m.

### Løsningsforslag 3A

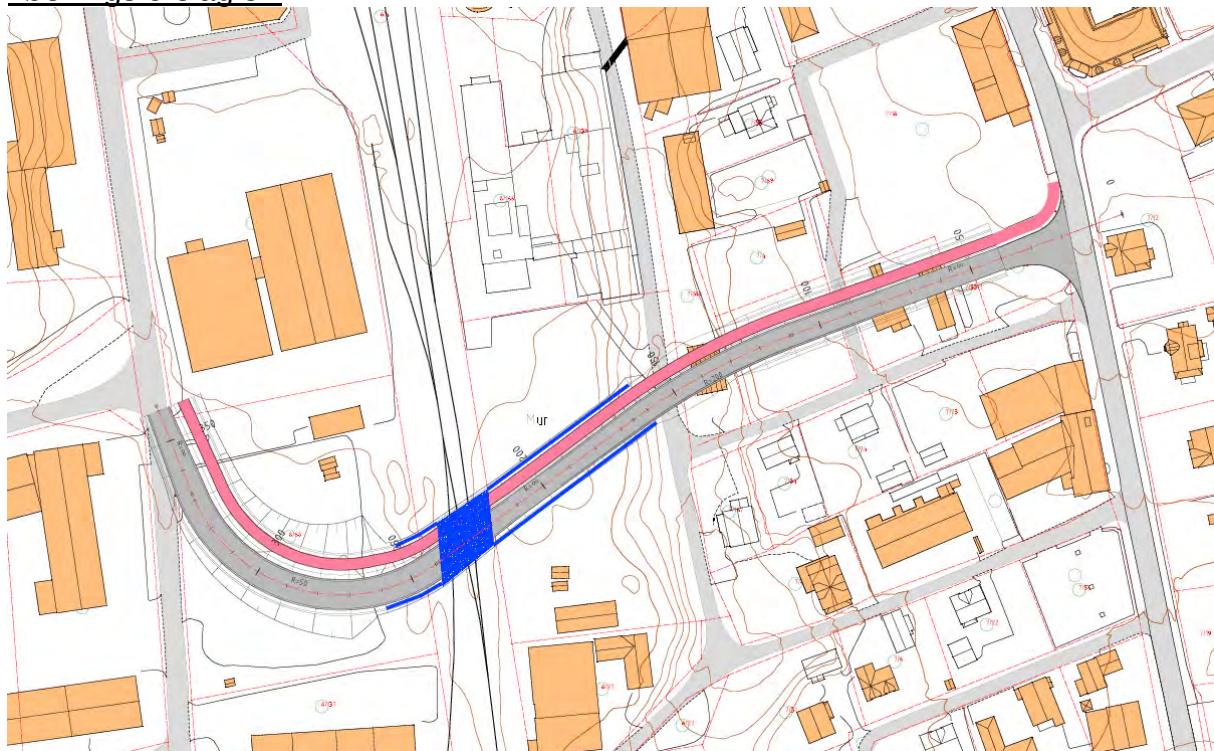




Løsningen viser en forskyvning av Løvveien noe mot nord og en vinkelrett kryssing under jernbanen. Videre er veglinjen lagt i krapp kurve ut av kulverten og opp til vegen møter Industriveien i rett vinkel. Løsningen er gjennomførbar i forhold til kriteriene på strekningen fra Storgata og ned gjennom kulverten. Videre derfra blir vegen for bratt og får en uheldig kombinasjon stigning og krappe kurver. Sikten blir ikke tilfredsstillende ut av kulverten. Hvis man skal klare å komme opp mot Industriveien på en god måte bør stigningen ikke overskride 3 % fram mot krysset i en lengde tilsvarende lengden av et vogntog (dimensjonerende kjøretøy). For å oppnå denne utformingen blir stigningen enten for bratt opp fra kulverten eller i tilslutningen mot Industriveien.

Konklusjon er at løsningen ikke er innenfor kriteriene i vegnormalen. Dette er i forhold til stigning, horisontalkurvatur og sikt.

### Løsningsforslag 3B



Forslaget viser langsgående murer inn mot kulverten fra Storgata og jordskjæring på andre siden. Dette for å oppnå god nok sikt i kurven opp mot Industriveien.

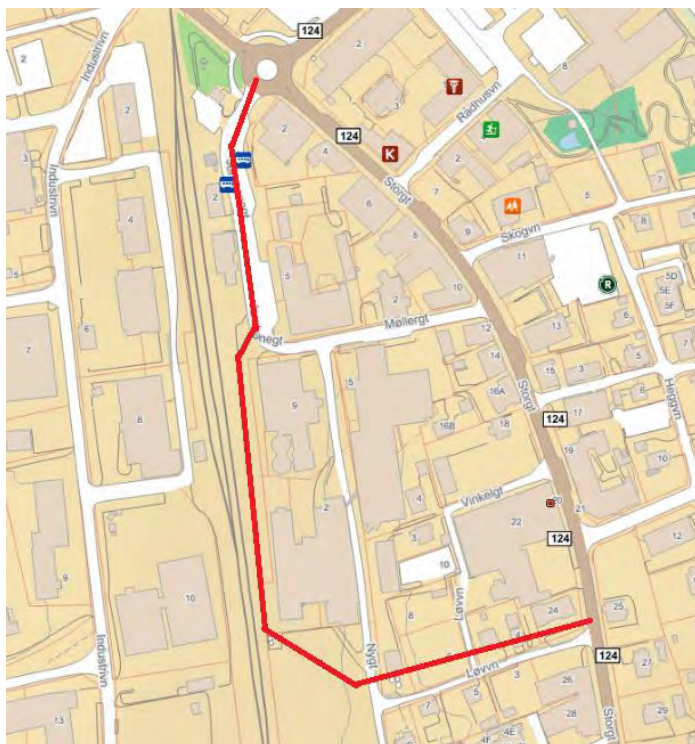
Valg av dette alternativet som omkjøringstrasé vil trolig også medføre behov for opprustning av Industriveien.

### Løsningsforslag 3C

Alternativet innebærer at Storgata stenges for tungtrafikk på samme strekning som alternativ 1.

Løsningen medfører ny veg fra Storgata og ned til jernbanen – altså en "spesialversjon" der man av kostnadmessige årsaker søker å unngå kryssing/kulvert under jernbanen. Slik sett en "hybrid/ kryssing" av alternativ 1 og 3 – og altså ikke en fullverdig løsning – siden man ikke når Industriveien.





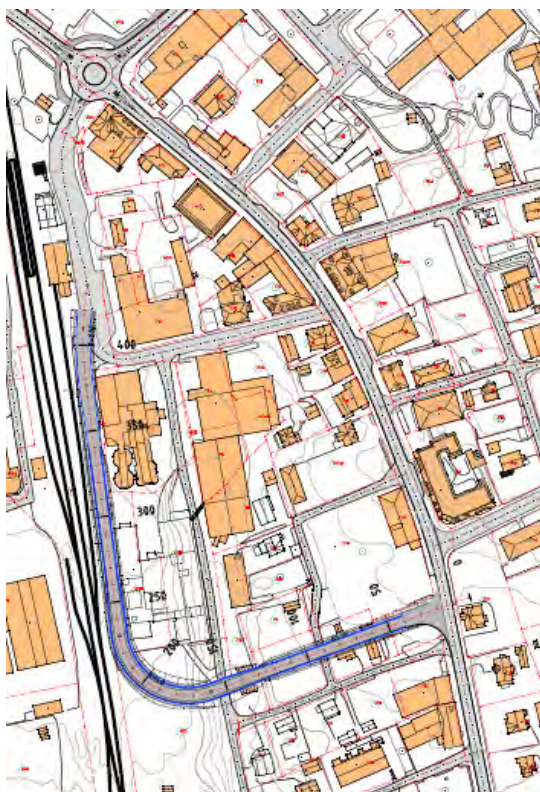
For dette alternativet er det mest hensiktsmessig å legge veglinjen i eksisterende Løvvei, da dette gir best løsning med hensyn på horisontalkurvatur mot jernbanen. Kartet under viser løsningen med bruk av eksisterende Løvvei. Vegen er dimensjonert med samme standard for kjøreveg som beskrevet for løsningen under jernbanen (vegbredde 7 meter). Løsningen gir stigning opp mot jernbanen på ca. 5,5 %, og en horisontalkurvatur på  $r = 60$  meter.

I lavbrekket ned mot kryssingen av Nygata vil det være behov for oppfylling på ca. 2 meter. Opprustingen av eksisterende Løvvei gir mulighet for å bygge fortau inn mot bebyggelsen. Det er ikke lagt opp til fortau eller gang-/sykkelvegløsning på resten av strekningen.



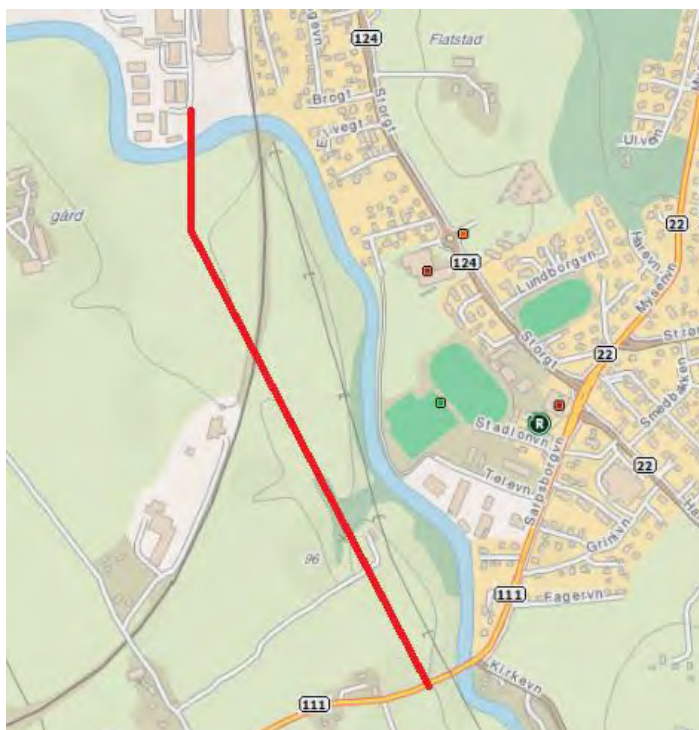
Kryss mot Storgata utformes etter samme prinsipp som beskrevet i løsning for alternativet under jernbanen (gatekryss mot nord og sporing for vogntog mot sør). Vegkanter er planlagt inntil eksisterende asfalterealer og inntil eksisterende bygninger. Ut ifra kartdata ser det ut til å være tilstrekkelig arealer til en veg utenom eksisterende anlegg, mellom jernbane og bygninger, men dette må avklares nærmere i forhold til byggegrenser og andre avgrensingsbehov. Dersom denne løsningen for omkjøring for tunge kjøretøy blir aktuell vil det også være aktuelt med tiltak i Jernbanegata for å få en god og helhetlig løsning.





Velger man en trasé som er forskjøvet litt nordover i forhold til eksisterende Løvvei (som vist for løsningen under jernbanen) blir horisontalkurvaturen mot jernbanen for krapp i forhold til vegnormalen ( $r < 50$  meter). Løsningen er vist på kartet.

#### **Alternativ 4: Forlengelse av Industriveien sørover til rv.22**



Det er også gjort et grovt kostnadsoverslag over et alternativ som innebærer forlengelse av Industriveien sørover, over Rakkestadelva, under jernbanen og tilknytning til rv. 22 ved Bodal. Kostnadsoverslaget er gjort på bakgrunn av omtrentlig antall meter veg, samt nødvendige konstruksjoner – bro over Rakkestadelva og kulvert under jernbanen – og er således forbundet med relativ stor usikkerhet.

En eventuell realisering av dette alternativet vil trolig også medføre behov for oppgradering av eksisterende Industrivei.

Som grunnlag for kostnadsestimatet er det forutsatt et profil på 7 meter vegbredde, bru med lengde 50 meter og bredde 8 meter, samt kulvert under jernbanen med

lengde 20 meter og bredde 8 meter. Det er ikke tatt høyde for gang- /sykkelveg i kostnadsestimatet.

### **Kostnadsestimater**

For de ulike vegalternativene som er beskrevet over (med unntak av alternativ 1 - Møllergata), er det gjort noen overordnede kostnadsestimater. De er forbundet med relativ stor usikkerhet.

De ulike elementene er fremkommet på bakgrunn av generelle erfaringstall, løpemetriser, stykkpriser etc., samt erfaringer fra sammenliknbare prosjekter.

For samtlige kostnadsestimater gjelder følgende forutsetninger:

- Grunnverv er ikke medregnet.
- Grunnforhold er ukjente. Geotekniske tiltak er ikke medregnet.
- Forhold omkring kabler og ledninger i grunnen er ukjent, evt. omlegging av slike er ikke medregnet

Kostnadsestimatene er satt opp i flere «trinn» slik at det tydelig fremkommer hva som ligger til grunn for den endelige prosjektkostnaden for de ulike vegtekniske løsningene.

#### **Alternativ 2: Omkjøring via Lundskrysset**

<b>Omkjøring rundt Lundkrysset</b>	<b>Enhet</b>	<b>Mengde</b>	<b>Enh.pris</b>	<b>Sum</b>	<b>Merknader</b>
Utbedring Lundkrysset	RS RS			2 500 000	Utbedring kryss m/dråpeøy i sideveg Kryss m/dråpeøy og venstresvingefelt
Støytiltak	lm		10 000		Langsgående skjerming
Lokale støytiltak pr bolig	stk		300 000		Lokal skjerm + evt tiltak på bolig
Kulvertkryssing under rv.22	RS			8 000 000	Universell utforming m/ensidig rampe
Gangfelt med midtdeler	RS			1 000 000	Breddeutvidelse veg + midtdeler
Forsterking og breddeutvidelse Johs C. Liens gate	lm	800	6 000	4 800 000	Evt behov må avklares med Statens vegvesen
<b>Sum 1</b>				<b>16 300 000</b>	
Rigg stikning, oppmåling	20 %			3 260 000	
<b>Sum 2</b>				<b>19 560 000</b>	
Uforutsett	15 %			2 934 000	
<b>Sum 3: Entrepriisekostnad ekskl mva</b>				<b>22 494 000</b>	
Mva	25 %			5 623 500	
<b>Sum 4: Entrepriisekostnad inkl mva</b>				<b>28 117 500</b>	
Byggherrekostnader	20 %			5 623 500	
<b>Sum 5: Prosjektkostnad inkl mva</b>				<b>33 741 000</b>	



### Alternativ 3B: Forlengelse av Løvveien til Industriveien

Forlengelse Løvveien til Industriveien	Enhet	Mengde	Enh.pris	Sum	Merknader
Kulvert under jernbanen b=12m l=20m h=6m	RS			10 800 000	
Spunt	RS			5 000 000	
Murer / vanntett traub	RS			6 500 000	
Jernbanetekniske arbeider	RS			2 500 000	
Kjøreveg og g/s-veg	lm	250	25 000	6 250 000	Inkl. kryss Storgata og Industriveien
<b>Sum 1</b>				<b>31 050 000</b>	
Rigg, stikning, oppmåling	20 %			6 210 000	
<b>Sum 2</b>				<b>37 260 000</b>	
Uforutsett	15 %			5 589 000	
<b>Sum 3: Entrepriekostnad ekskl mva</b>				<b>42 849 000</b>	
Mva	25 %			10 712 250	
<b>Sum 4: Entrepriekostnad inkl mva</b>				<b>53 561 250</b>	
Byggherrekostnader	20 %			10 712 250	
<b>Sum 5: Prosjektkostnad inkl mva</b>				<b>64 273 500</b>	

### Alternativ 3C: Forlengelse av Løvveien til Jernbanegata (mellom siloen og jernbanen).

Forlengelse av Løvveien til Jernbanegata	Enhet	Mengde	Enh.pris	Sum	Merknader
Kjøreveg	lm	400	20 000	8 000 000	Inkl. kryss med Storgata og Jernbanegata
<b>Sum 1</b>				<b>8 000 000</b>	
Rigg, stikning, oppmåling	20 %			1 600 000	
<b>Sum 2</b>				<b>9 600 000</b>	
Uforutsett	15 %			1 440 000	
<b>Sum 3: Entrepriekostnad ekskl mva</b>				<b>11 040 000</b>	
Mva	25 %			2 760 000	
<b>Sum 4: Entrepriekostnad inkl mva</b>				<b>13 800 000</b>	
Byggherrekostnader	20 %			2 760 000	
<b>Sum 5: Prosjektkostnad inkl mva</b>				<b>16 560 000</b>	

### Alternativ 4: Forlengelse av Industriveien til riksvegen (Bodal)

Forlengelse av Industriveien til rv. 111 Bodal.	Enhet	Mengde	Enh.pris	Sum	Merknader
Bro over Rakkestadelva b=8m l=50 m	RS			7 200 000	
Kulvert under jernbanen b=8m l=20m h=6m	RS			8 400 000	
Spunt	RS			5 000 000	
Murer / vanntett traub	RS			5 050 000	
Jernbanetekniske arbeider	RS			2 500 000	
Kjøreveg	lm	1 000	20 000	20 000 000	
Kryss med rv. 111	RS			2 500 000	
<b>Sum 1</b>				<b>50 650 000</b>	
Rigg stikning, oppmåling	20 %			10 130 000	
<b>Sum 2</b>				<b>60 780 000</b>	
Uforutsett	15 %			9 117 000	
<b>Sum 3: Entrepriekostnad ekskl mva</b>				<b>69 897 000</b>	
Mva	25 %			17 474 250	
<b>Sum 4: Entrepriekostnad inkl mva</b>				<b>87 371 250</b>	
Byggherrekostnader	20 %			17 474 250	
<b>Sum 5: Prosjektkostnad inkl mva</b>				<b>104 845 500</b>	

## Vurdering av alternativene

Rådmannens prosjektgruppe og Styringsgruppa for sentrumsplanarbeidene har foretatt en helhetsvurdering av alternativene, både ut fra faglige vurderinger, måloppnåelse, tekniske forutsetninger, effekt/ konsekvenser og kostnader.

Alternativ 1 (Møllegata) er et kortsiktig tiltak, som må ses i sammenheng med shared-space løsningen for nordre del av Storgata. Styringsgruppa anser ikke dette for å være en endelig og eneste varige løsning.

Alternativ 2 (omdirigering av tungtrafikk via Lundskrysset – fjerne gjennomgangstrafikk gjennom sentrum helt) er en løsning som Styringsgruppa ønsker å holde åpen. Tiltaket har konsekvenser også utenfor områdeplanene, og det arbeides videre ned Statens vegvesen/ Østfold fylkeskommune for å vurdere dette nærmere.

Alternativ 3 (forlengelse av Løvveien) anses som det tiltaket som vil løse de utfordringene man har, men kostnadssiden er så betydelig at kommunen ikke ser seg i stand til å finansiere løsningen alene. Man ønsker ikke å basere seg utelukkende på en løsning man vurderer å eventuelt ligge langt frem i tid. Antagelig vil løsningen forutsette samarbeid med øvrige tiltakshavere og tilskudd fra det offentlige. Så langt synes det ikke å være mulighet for slike tilskudd/ "spleiselag", men skulle anledningen by seg anses det som viktig å ikke i mellomtiden "bygge igjen" muligheten.



I Sentrumsplanen er derfor området båndlagt som infrastrukturezone, med krav om detaljregulering.

Alternativ 4 (Industriveien – Bodal) anses som så kostnadskrevenne at det er urealistisk bare av den grunn. I tillegg er det usikkert hva en slik ny vegforbindelse vil få å si for sentrum, da den kan få en utilsiktet "omkjøringseffekt" slik andre tettsteder har opplevd.

## **Rundkjøring i Bergenhuskrysset**

Det er gjort vurderinger av ombygging av Bergenhuskrysset fra to T-kryss til en rundkjøring. Bakgrunnen for dette er primært et ønske om en «visuell opprydning» av krysset samt gi muligheter for bedre løsninger for myke trafikanter i krysset. Rundkjøringer regnes generelt som den sikreste formen for plankryss.

Det er flere forhold ved rundkjøringer som bidrar til økt trafiksikkerhet:

- Teoretisk antall konfliktpunkter mellom trafikkstrømmene som passerer et kryss reduseres (fra 32 til 20 ved ombygging fra X-kryss til rundkjøring)
- Trafikanter på veg inn i krysset har vikeplikt for trafikanter som er inne i krysset, uansett hvilken vegarm de kommer fra og tvinges dermed til nøyere observasjon av trafikk i krysset.
- All trafikk i krysset kommer fra én retning. Trafikantene trenger dermed ikke å observere trafikk fra flere retninger samtidig for å finne en egnet tidsluke for å kjøre inn i krysset.
- Rundkjøringer eliminerer venstresving foran møtende trafikk.
- En riktig utformet rundkjøring medfører at alle trafikantene inn i krysset må redusere farten.
- Undersøkelser viser at rundkjøring reduserer antall personskadeulykker med 25-35 %. (Fra trafiksikkerhetshåndboka, TØI). Det vises også til at risikoen for fotgjengerulykker reduseres med rundkjøringer.
- På «minussiden» kan nevnes at noen undersøkelser viser en økning i materiellskadeulykker, og det kan være utfordrende å finne gode sykkelløsninger gjennom rundkjøringer. Det skal dog nevnes at undersøkelser har vist en nedgang i sykkelulykker som følge av ombygging av kryss til rundkjøringer, selv om denne nedgangen er mindre enn for andre typer ulykker.

På bakgrunn av innspill i planprosessen er det vurdert 3 alternative plasseringer av ny rundkjøring.



Alt. 1

Alt. 2

Alt. 3

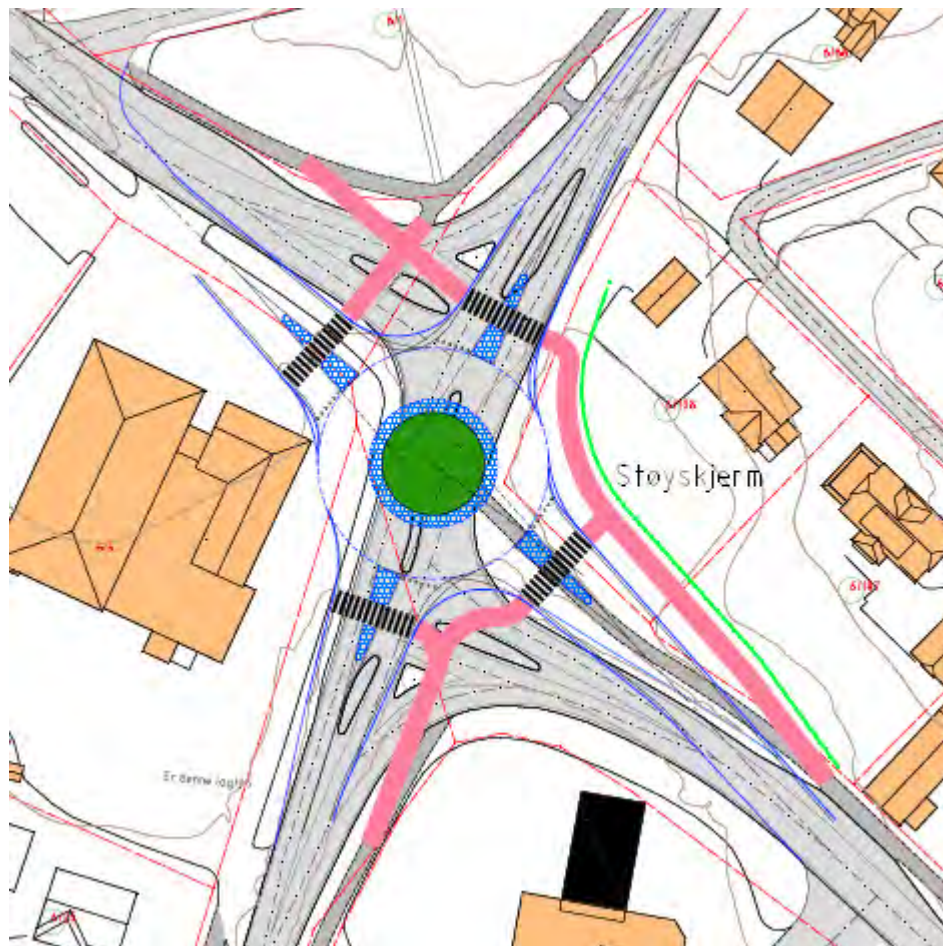


Alt. 1: Vegarm fra Storgata beholdes og vegarm fra Haldenveien legges om mot rundkjøringen. Denne løsningen betinger innløsning av eiendom 6/108 og noe erverv fra hage på eiendom 6/187.

Alt. 2: Her retter vi opp det som antas å være "den gamle aksen" for Storgata og Haldenveien, denne aksen er skrå i forhold til fv. 111. Denne løsningen gir ikke rett vinkel mellom vegarmene, som er ønskelig. Det er på denne løsningen rom for forbedringer i forhold til å få en bedre tilnærming mot 90 grader mellom vegarmene. Denne løsningen forutsetter at deler av Kiwibygget må rives. For bolighuset må det erverves deler av hagen, samt bygges støyskjerm som avbøtende tiltak.

Alt. 3: Vegarm fra Haldenveien beholdes som dagens, og vegarm fra Storgata legges om mot rundkjøringen. Denne løsningen medfører innløsning av Kiwi-butikken.

Alle alternativene er funksjonelt og teknisk sett akseptable, men både rådmannens prosjektgruppe og Styringsgruppa mener alternativ 2 svarer best på formålet med omleggingen av krysset.

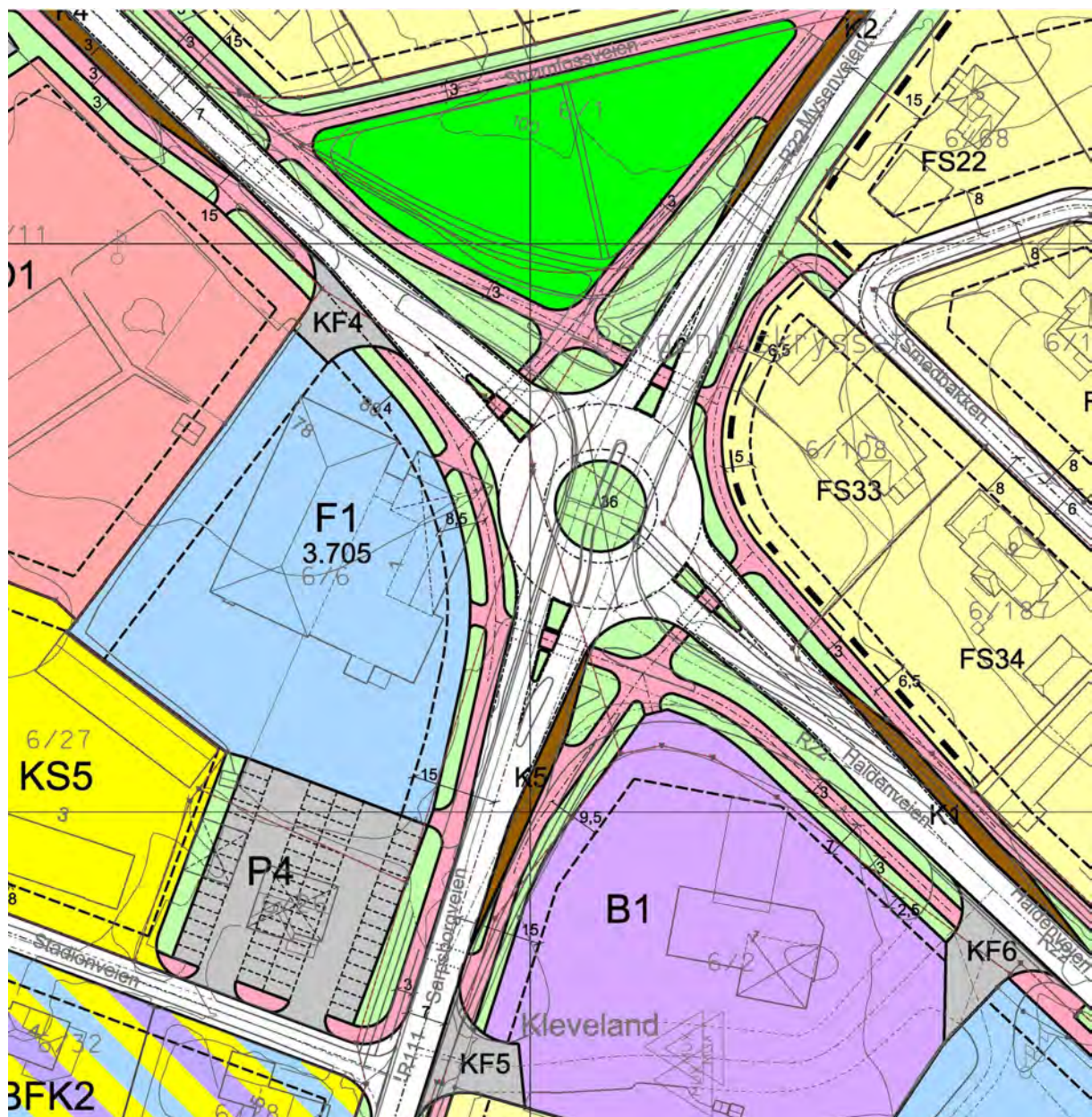


Løsningen gir mer oversiktlige forhold for myke trafikanter enn hva som er tilfelle for dagens løsning. God avbøying i rundkjøringen gir lavt fartsnivå ved de ulike krysningspunktene.



Rundkjøring Bergenhus	Enhet	Mengde	Enh.pris	Sum	Merknader
Rundkjøring	RS			7 000 000	Rundkjøring inkl. omlegg. av veg og g/s-veger
Støyskjerm ved 2 bolighus	lm	80	10 000	800 000	
<b>Sum 1</b>				<b>7 800 000</b>	
Rigg stikning, oppmåling	20 %			1 560 000	
<b>Sum 2</b>				<b>9 360 000</b>	
Uforutsett	15 %			1 404 000	
<b>Sum 3: Entreprenskostnad ekskl mva</b>				<b>10 764 000</b>	
Mva	25 %			2 691 000	
<b>Sum 4: Entreprenskostnad inkl mva</b>				<b>13 455 000</b>	
Byggherrekostnader	20 %			2 691 000	
<b>Sum 5: Prosjektkostnad inkl mva</b>				<b>16 146 000</b>	

### Kostnadsestimat rundkjøring Bergenhus



Utsnitt fra Bergenhusplanen

## Vurdering av forlengelse av Heggveien



Med bakgrunn i tidligere forhistorie har styringsgruppa ønsket en særskilt vurdering av mulighet og konsekvenser ved en forlengelse av Heggveien, over Velhaven, med forbindelse til Rådhusveien og Johs C Liensgate.

Det er på den bakgrunn i det følgende gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse av tiltaket (ROS-analyse).

Mulige uønskede hendelser er ut fra en generell/ teoretisk vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdet funksjon, utforming mm, og hendelser som direkte kan

påvirke omgivelsene (hvh konsekvenser for og konsekvenser av planen). Forhold som er med i sjekklisten, men ikke er til stede i planområdet eller i planen, er kvittert ut i kolonnen "Aktuelt?" og kun unntaksvis kommentert.

Vurdering av **sannsynlighet** for uønsket hendelse er delt i:

- Svært sannsynlig (4) – kan skje regelmessig; forholdet er kontinuerlig tilstede; en hendelse har stort omfang.
- Sannsynlig (3) – kan skje av og til; periodisk hendelse (årlig); en hendelse har middels stort omfang.
- Mindre sannsynlig (2) – kan skje (ikke usannsynlig; ca hvert 10. år); en hendelse har lite omfang.
- Lite sannsynlig (1) – det er en teoretisk sjans for hendelsen; skjer sjeldnere enn hvert 100. år; en hendelse har marginalt omfang.

Kriteriene for å vurdere **konsekvenser** av uønskete hendelser:

	Personskade	Miljøskade	Skade på eiendom, forsyning mm
1. Ubetydelig	Ingen alvorlig skade	Ingen alvorlig skade	Systembrudd er uvesentlig
2. Mindre alvorlig	Få/små skader	Ikke varig skade	Systembrudd kan føre til skade dersom reservesystem ikke fins
3. Alvorlig	Behandlingskrevende skader	Midlertidig/behandlingskrevende skade	System settes ut av drift over lengre tid; alvorlig skade på eiendom
4. Svært alvorlig	Personskade som medfører død eller varig mén; mange skadd	Langvarig miljøskade	System settes varig ut av drift; uopprettelig skade på eiendom



Karakteristikk av risiko som funksjon av sannsynlighet og konsekvens:

Konsekvens: Sannsynlighet:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
4. Svært sannsynlig				
3. Sannsynlig				
2. Mindre sannsynlig				
1. Lite sannsynlig				

- Hendelser i røde felt: Umiddelbare tiltak nødvendig.
- Hendelser i oransje felt: Tiltak nødvendig.
- Hendelser i gule felt: Overvåkes; tiltak vurderes ut fra kostnad i fht nytte.
- Hendelser i grønne felt: Rimelige tiltak gjennomføres.

Tiltak som reduserer sannsynlighet vurderes først. Hvis dette ikke gir effekt eller er mulig, vurderes tiltak som begrenser konsekvensene.

Hendelse/ Situasjon	Aktuelt?	Sanns.	Kons.	Risiko	Kilde/ kommentarer/ Tiltak
<b>Natur- og miljøforhold</b>					
<i>Ras/ skred/ flom/ grunnforhold. Er området utsatt for, eller kan planen/ tiltaket medføre risiko for:</i>					
1. Masseras/ skred	Ja	1	3		Ikke kjent rasfare. Undersøkelser foreligger ikke.
2. Snø-/ isras	Nei				
3. Flomras	Nei				
4. Elveflom	Nei				
5. Tidevannsflom	Nei				
6. Radongass	Nei				
<i>Vær, vindeksponering. Er området:</i>					
7. Vindutsatt	Nei				
8. Nedbørutsatt	Nei				
<b>Natur- og kulturområder</b>					
9. Sårbar flora	Nei				
10. Sårbar fauna/ fisk	Nei				
11. Verneområder	Nei				
12. Vassdragsområder	Nei				
13. Fornminner	Nei				
14. Kulturminne/ -miljø	Nei				

Hendelse/ Situasjon	Aktuelt?	Sanns.	Kons.	Risiko	Kilde/ kommentarer/ Tiltak
<b>Menneskeskapte forhold</b>					
<i>Strategiske områder og funksjoner. Kan planen/ tiltaket få konsekvenser for:</i>					
15. Vei, bru, knutepunkt	Ja	4	2		Ny parallell tverrforbindelse til Storgata. Endret kjøremønster
16. Havn, kaianlegg	Nei				
17. Sykehus/ -hjem, kirke	Ja	3	3		Berører uteområde/ nærområde til sykehjem
18. Brann/politi/ sivilforsvar	Nei				
19. Kraftforsyning	Nei				
20. Vannforsyning	Nei				
21. Forsvarsområde	Nei				
22. Tilfluktsrom	Nei				
23. Område for idrett/ lek	Ja	4	4		Sentralt og godt opparbeidet lekeområde for sentrum
24. Park, rekreasjon	Ja	4	4		Sentral parkområde. Del av sammenhengende grønnstruktur
25. Vannområde for friluftsliv	Nei				
<i>Forurensningskilder. Berøres planområdet av:</i>					
26. Akutt forurensning	Nei				
27. Permanent forurensn.	Nei				
28. Støv og støy industri	Nei				
29. Støv og støy trafikk	Nei				
30. Støy andre kilder	Nei				
31. Forurenset grunn	Nei				
32. Forurensning i sjø	Nei				
33. Høyspentlinje, elektromagnetisk stråling	Nei				
34. Risikofylt industri med mer (kjemikalier, eksplosiver, olje/gass, radioaktivitet)	Nei				
35. Avfallshåndtering	Nei				
36. Oljekatastrofeområde	Nei				
<i>Medfører planen/ tiltaket:</i>					
37. Fare for akutt forurensning	Nei				
38. Støy og støv fra trafikk	Ja	4	2		Endres fra stille og skjermet park- og lekeområde til

					trafikkert tverrforbindelse.
39. Støy og støv fra andre kilder	Nei				
40. Forurensning i sjø	Nei				
41. Risikofylt industri med mer (kjemikalier, eksplosiver, olje/gass, radioaktivitet)	Nei				
<i>Transport. Er det risiko for:</i>					
42. Ulykke med farlig gods	Nei				
43. Vær/føre begrenser tilgjengelighet til området	Nei				
<i>Trafikksikkerhet</i>					
44. Ulykke i av-/ påkjørsler	Ja	3	2		Beliggenhet ved planlagt lastesone kjøpesenter
45. Ulykke med gående/ syklende	Ja	3	3		
46. Ulykke ved anleggsgjennomføring	Ja	2	3		Betydelige fyllingsarbeider og massetransport.
47. Andre ulykkespunkter	Nei				
<i>Andre forhold</i>					
48. Sabotasje- og terrorhandlinger					
a) – er tiltaket et terrormål	Nei				
b) – er det potensielle mål i nærheten ?	Ja	1	3		Rådhuset
49. Regulerte vannmagasin, med spesiell fare for usikker is, endringer i vannstand mm	Nei				
50. Naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc)	Nei				
51. Gruver, åpne sjakter, steintipper etc	Nei				
52. Spesielle forhold ved utbygging/ gjennomføring	Ja	2	3		Området er del av gang- og sykkel-system og skoleveg. Sikring av nærområder og i forbindelse med bygging og transport



Tabell med oppsummering av risiko som funksjon av sannsynlighet og konsekvens for vurderte hendelser:

Konsekvens: Sannsynlighet:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
4. Svært sannsynlig		15, 38		23, 24
3. Sannsynlig		44	17, 45	
2. Mindre sannsynlig			46, 52	
1. Lite sannsynlig			1, 48b)	

#### Kommentarer til hendelser:

##### **Hendelse 1. Masseras/ skred**

Det må foretas omfattende massetilførsel (fylle igjen lite daldrag) for å få horisonal forbindelse (alternativ bru – men det anses som lite aktuelt).

Det bør foretas en stabilitetsvurdering samt undersøkelse av grunnforholdene. Nødvendig sikring av sidefyllinger.

##### **Hendelse 15. Vei, bru, knutepunkt**

Hensikten med ny tverrforbindelse er å avlaste biltrafikken i Storgata. Ny parallell (østlig) for Storgata vil være mellom Johs C. Liens gate og Skoleveien (med stikkveier Julius Skaugs vei og Skogveien til Storgata).

Målet med tverrforbindelsen er å redusere trafikken i Storgata – spesielt tungtrafikken. Resultatet blir økt trafikkmengde i Heggveien. Det blir økt ulykkesrisiko i krysset Skoleveien/ Heggveien – som er sentral skoleveg til ungdomsskolen, samt krysningpunkt til Bergenhus barneskole (sykkel- og gangtrafikk).

Det kan bli konfliktpunkt ved planlagt vareinntak og parkeringsplan (personbiler) for nytt kjøpesenter og gjennomgangstrafikk.

#### Vurdering av fremkommelighet:

- Fremkommelighet for tungtrafikk vil bedres
- Fremkommelighet for personbiltrafikk vil bedres
- Fremkommelighet for kollektivtrafikk – berøres ikke
- Fremkommelighet for gående og syklende vil forverres

##### **Hendelse 17. Sykehus/ -hjem, kirke**

Det oppføres nå tilbygg for sykehjem/ omsorgsboliger ved rådhuset.

Tverrforbindelsen vil komme 40-50m fra bygningen. Støymessig vil dette påvirke boligene. Uteareal og utsikt vil berøres.

##### **Hendelse 23. Område for idrett/ lek**

Velhaven ble for noen år siden opparbeidet som et sentralt bymessig lekeområde som benyttes flittig. Dette vil bli så kraftig berørt, at det må finnes et nytt alternativt tilsvarende lekeområde i sentrum – jfr rikspolitiske retningslinjer for barn og unges oppvekstvilkår. Det finnes ikke et slikt skjermet erstatningsområde i rimelig nærhet.

#### **Hendelse 24. Park, rekreasjon**

Området Velhaven benyttes både av unge og gamle som rekreasjonsområde og park. Området har høy grad av opparbeidelse med vegetasjon, stier, benker, lekeapparater og vann. Fungerer også som grøntområde/ uteområde for omsorgsboliger, rådhuset og tilliggende boligbebyggelse. Dette området vil bli så kraftig berørt av ny tverrforbindelse, at det ikke vil fungere etter hensikten. Det må fremskaffes alternativt park-/ rekreasjonsområde – noe som i praksis er vanskelig å peke på.

#### **Hendelse 38. Støy og støv fra trafikk**

Se hendelse 17, 23 og 24.

#### **Hendelse 44. Ulykke i av-/ påkjørsler**

Se hendelse 15. Svingradier og eksisterende eiendomsstruktur og bebyggelse (sikt) kan medføre økt trafikkfare i kryssene Heggveien/ Skoleveien, Heggveien/ Julius Skaugs gate, Heggveien/ Skogveuen og ny Heggveien/ Rådhusveien – spesielt for tungtrafikken.

#### **Hendelse 45. Ulykke med gående/ syklende**

Se hendelse 15. Økt blanding av biltrafikk – spesielt tungtrafikk – og gående og syklende (spesielt barn og unge) vil bety betydelig økt fare for ulykker, spesielt for myke trafikkkanter. Undersøkelsen av barn og unges ferdselsmønster i sentrum viste at Heggveien og gangveien gjennom Velhaven i stor grad benyttes som skolveg-rute til både ungdomsskole og barneskole.

#### **Hendelse 46. Ulykke ved anleggsgjennomføring**

På grunn av utsatt beliggenhet må anleggsområdet sikres godt i forbindelse med anleggsarbeidene – spesielt med henblikk på at barn og unge er vant til å ferdes gjennom området. Videre bør også anleggstransporten planlegges godt, siden det må tilføres betydelige masser, slik at transportulykker unngås.

#### **Hendelse 48. Sabotasje- og terrorhandlinger**

Selve tverrforbindelsen kan ikke anses som et terror-/ sabotasjemål, og forbindelsen vil heller ikke ha viktig/avgjørende strategisk betydning for fremkommeligheten. Eventuelt tilliggende terror-/ sabotasjemål er rådhuset, men det anses ikke at Rakkestad vil være utsatt i så måte.

#### **Hendelse 52. Spesielle forhold ved utbygging/ gjennomføring**

Se hendelse 45 og 46.

### **KONKLUSJON**

Fremkommelighet for motorisert trafikk vil forbedres, da det vil bli flere alternative kjøreruter. Trafikksikkerheten for biltrafikk kan bli noe dårligere, men på grunn av lav hastighet antas ikke faren for å bli uakseptabelt høy.

Imidlertid vil det bli en forverring for barn og unges sikkerhet.

Miljøkonsekvensene vil bli betydelige, og det peker seg ikke ut avbøtende tiltak av betydning. Det er ikke tilgjengelig erstatningsarealer i rimelig nærhet for lek, park og rekreasjon. Det vil bli et brudd i planlagt sammenhengende grønnstruktur.

På denne bakgrunn anbefales ikke tiltaket lagt inn i sentrumsplanen.

## PARKERING

I plansmieprosessen ble eksisterende parkeringsplasser i sentrum registrert og telt opp. Det er 392 eksisterende P-plasser i Rakkestad sentrum. I plansmias skisser ble det lagt til grunn 431 P-plasser i sentrum – en økning på 31 plasser i forhold til dagens situasjon. I plansmias oppsummering ble det anbefalt en økning på 20 - 40 P-plasser avhengig av valgte løsninger.

Tilbakemeldinger i planprosessen fra Styringsgruppa og arbeidsgruppe der næringsdrivene er representert, samt på åpne møter og møter med næringslivet, har vært stort fokus på at det må skaffes til veie mer parkering i sentrum – med lett tilgjengelighet og korte gangavstander. Samtidig er det ønske om mer grønt og trivelige oppholdsplasser i sentrum. Det har vært en stor utfordring for rådmannens prosjektgruppe å forene disse ønsker.

I Sentrumsplan er det regulert inn ca 680 parkeringsplasser – forhold til dagens på ca 400 plasser. I Bergenhusplanen der det regulert inn 220 plasser. I tillegg kommer krav til en viss egendekning (jf regulerings-bestemmelsene).

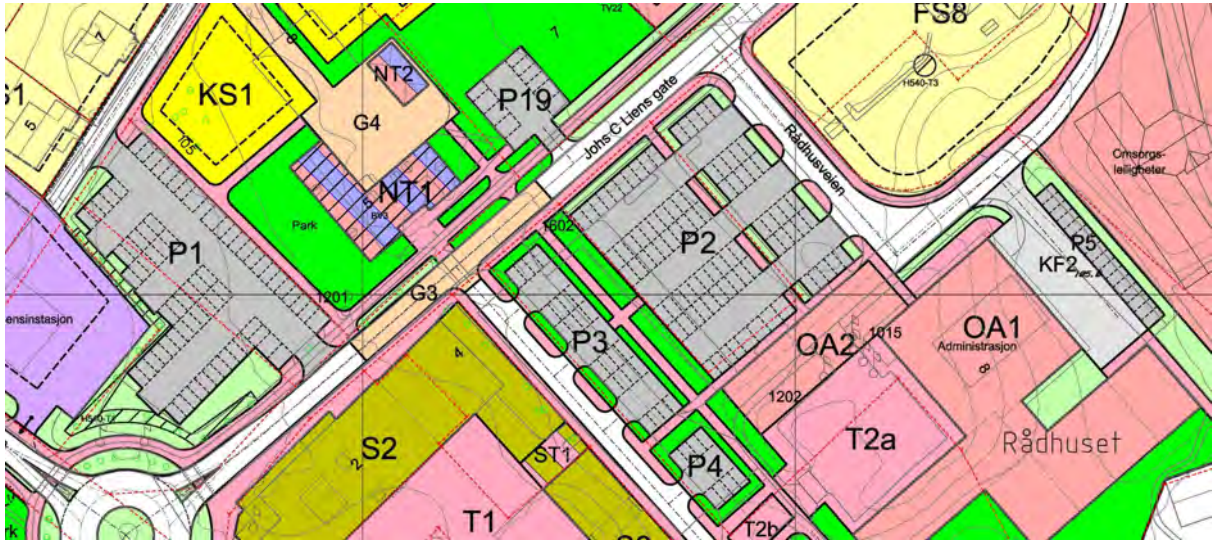
En økning på ca 280 plasser i sentrum tilsvarer en økning på 70%. Av disse er 45 plasser avsatt til korttidsparkering i Storgata, Møllergata og ved Stasjonen – også en økning i forhold til dagens situasjon. Det er også vist HC-plasser for sentrale områder. I tillegg kommer private parkeringsplasser og – arealer, samt eventuell korttidsparkering på del av plasser, gatetun og torg.

Planutsnittene nedenunder viser løsningene i Sentrumsplanen og Bergenhusplanen.

Utforming og plassering av parkeringsarealene er gjort på bakgrunn av følgende rammebetingelser:

- Enkel adkomst, med god spredning og sammenheng mellom P-områdene.
- Ønske om å øke parkeringsdekningen i sentrum – avveiet i forhold til estetikk og grøntstruktur.
- Langtidsparkering – med større gangavstander
- Skjermet beliggenhet i forhold til Storgata – der ønsket er mest mulig næringsareal mot fortau (med unntak av korttids kantparkering - som økes).





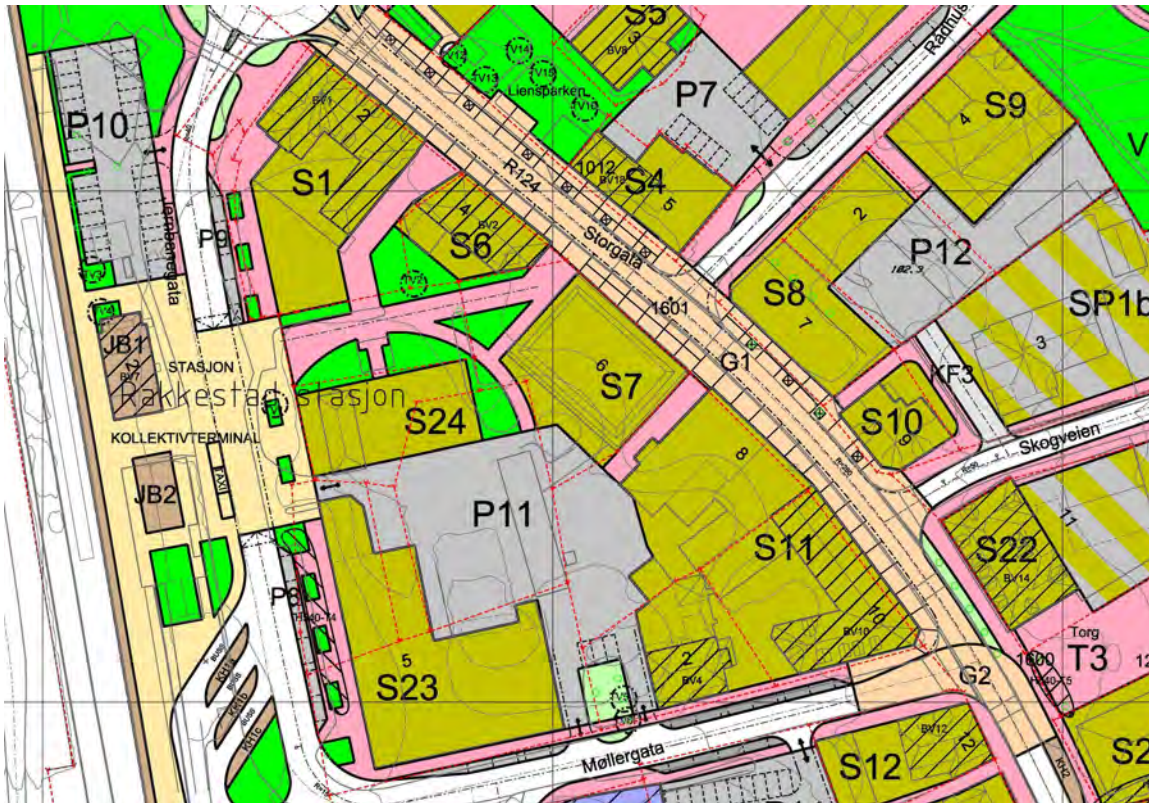
P1: ved Esso/ Bankgården: 70 plasser inkl HC-parkering.  
 P2: Rådhuset: 88 plasser inkl. HC-parkering, P3 og 4: Rådhuset: 32 plasser  
 P5: Brannstasjonen: 16 plasser, P19 ved Bankgården: 10 plasser inkl HC-parkering



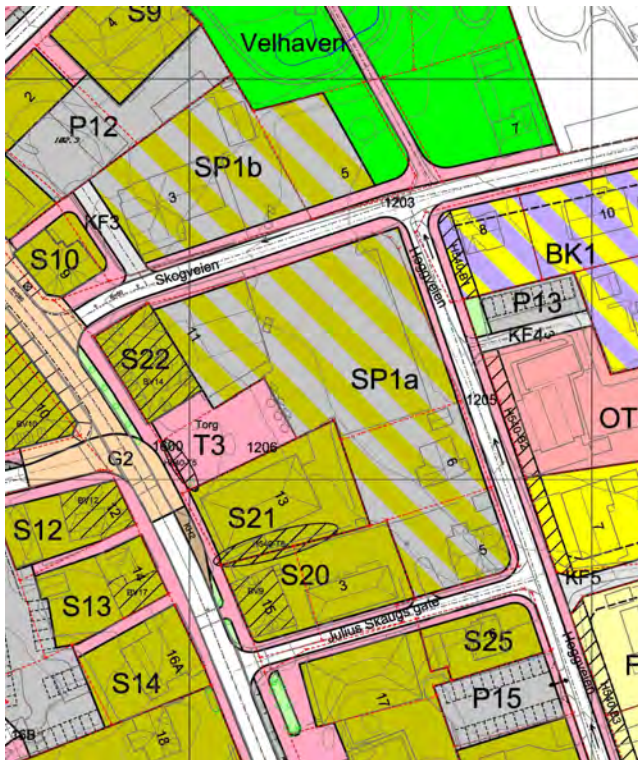
P6: Langtidsparkering Nord: 62 plasser

For Sentrum Nord gir dette 278 parkeringsplasser inkludert handicap-parkering plassert på aktuelle steder i forhold til tilgjengelighet og kort avstand til mål.





P7: 10 plasser + 6 kantstensparkerering i Rådhusgata  
 P8 og 9 Kiss'n ride Jernbanegata: 10 plasser + 3 Taxi.  
 P10 Pendlerparkering Stasjonen: 32 inkl HC.  
 P11 (1.977 m<sup>2</sup>) – anslag 60 plasser.  
 P12 (904 m<sup>2</sup>) – anslag 30 plasser  
 Kantparkering Storgata: 23 plasser

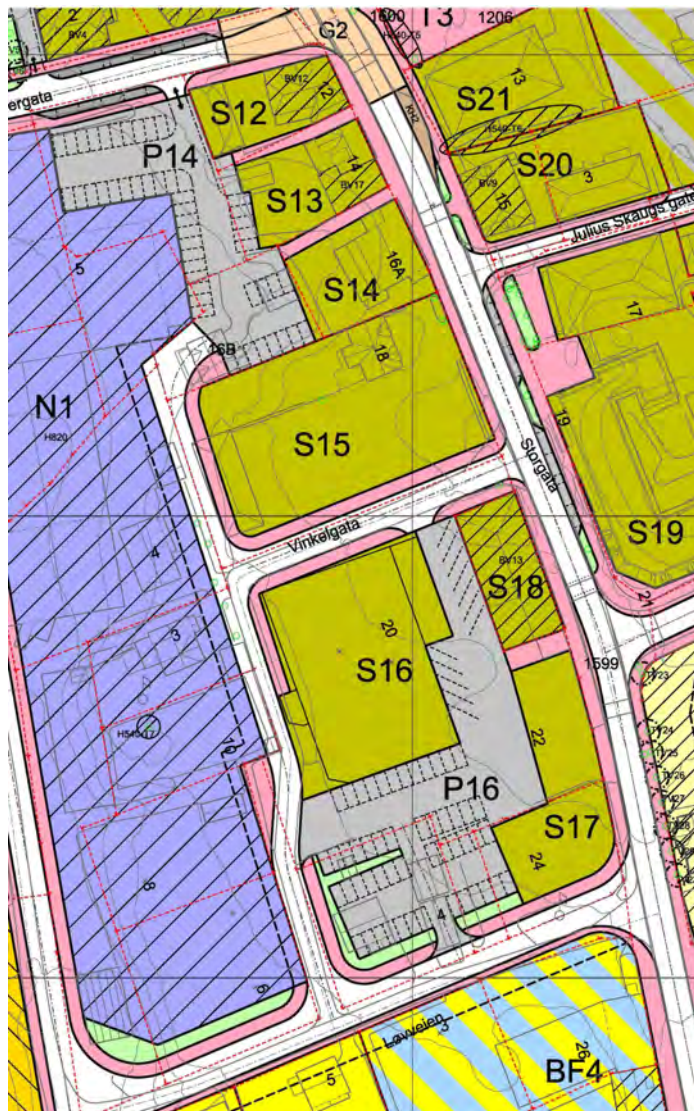


SP1 a og b: Skogveien/ Rakkestad Torg:  
 Anslag 80 plasser i to parkeringsplan +  
 internparkering i kjellertasje

P13 Heggveien: 9 plasser,  
 P15 Heggveien: 20 plasser

For Sentrum Midt gir dette samlet 283  
 parkeringsplasser.





P14 Møllergata: 48 plasser + 9 plasser kantparkering

P16 Løvveien: 61 plasser (+ flere under tak)

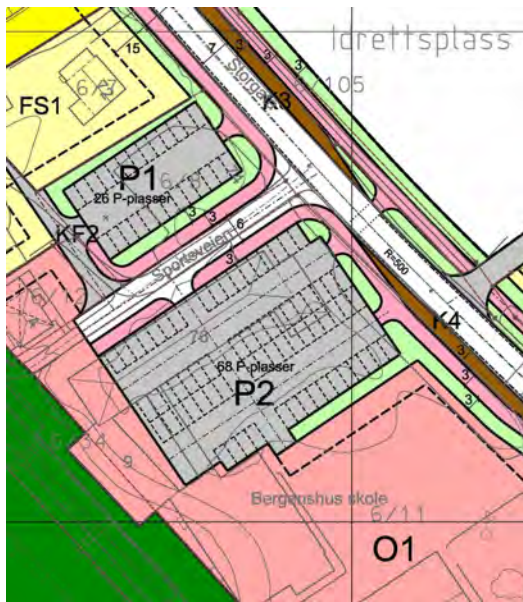
P17 og 18 er såpass langt syd at de ikke er tatt med som sentrumparkering.

For Sentrum Syd gir dette samlet 118 parkeringsplasser.

For Sentrum totalt er det regulert inn 679 parkeringsplasser. I tillegg kommer krav til egendekning på egen grunn for en del eiendommer/ virksomheter.

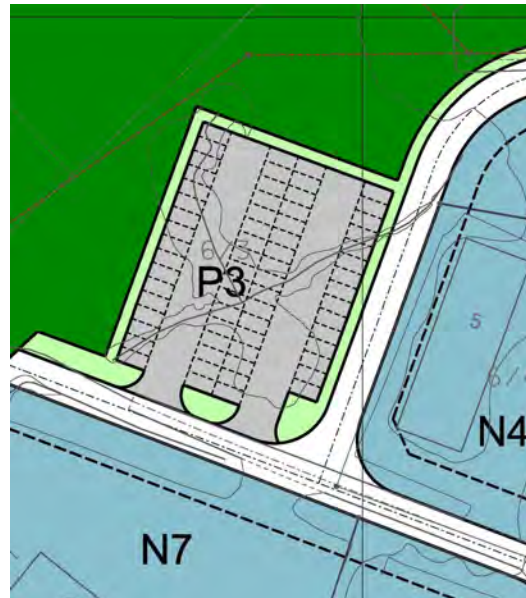


I Bergenhusplanen er det regulert inn totalt 220 plasser som fordeler seg slik:

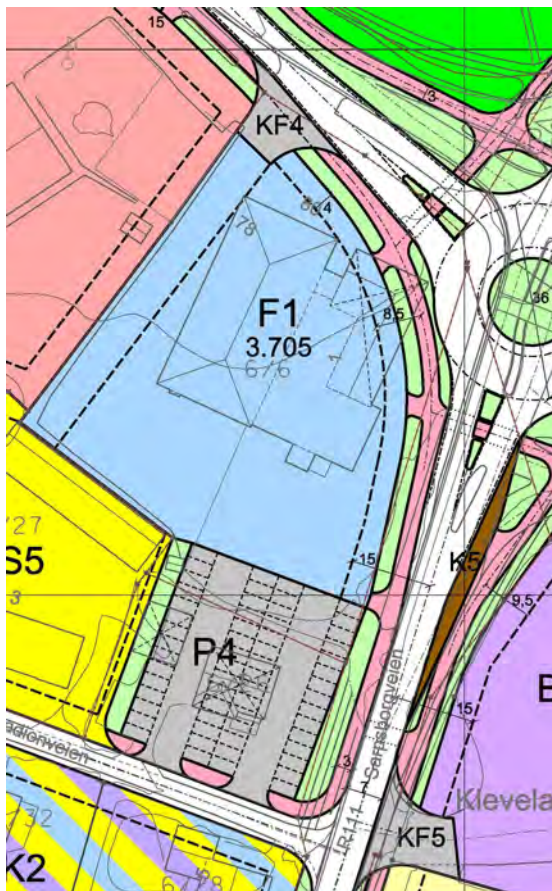


P1 Sportsveien: 26 plasser  
P2: Sporsveien: 68 plasser

Disse skal betjene offentlig formål, samt Stadion.



P3 Stadion: 66 plasser – betjener Stadion



P4 Bergenhuskrysset: 60 plasser  
Vil primært betjene dagligvareforretning F1.

# KOLLEKTIVTRAFIKK



Det vises til "Stasjonsbyen" under innledende kapittel.

*Stasjonen før og nå.*



Basis/ plattformen for sentrumsutviklingen er det historiske Rakkestad (Rakkestad Historielag har også vært involvert i prosessen). Etableringen av jernbanen har hatt en altoverskyggende betydning for stedets fremvekst.

Utviklingen av Stasjonsområdet som kollektivterminal/ kollektivknutepunkt er et ledd i å "ta tilbake" Stasjonsbyen, og å gi Jernbanetorget sin rettmessige plass i bybildet – med økt tilgjengelighet og tilrettelegging, og med fokus på estetikk og historiske verdier.



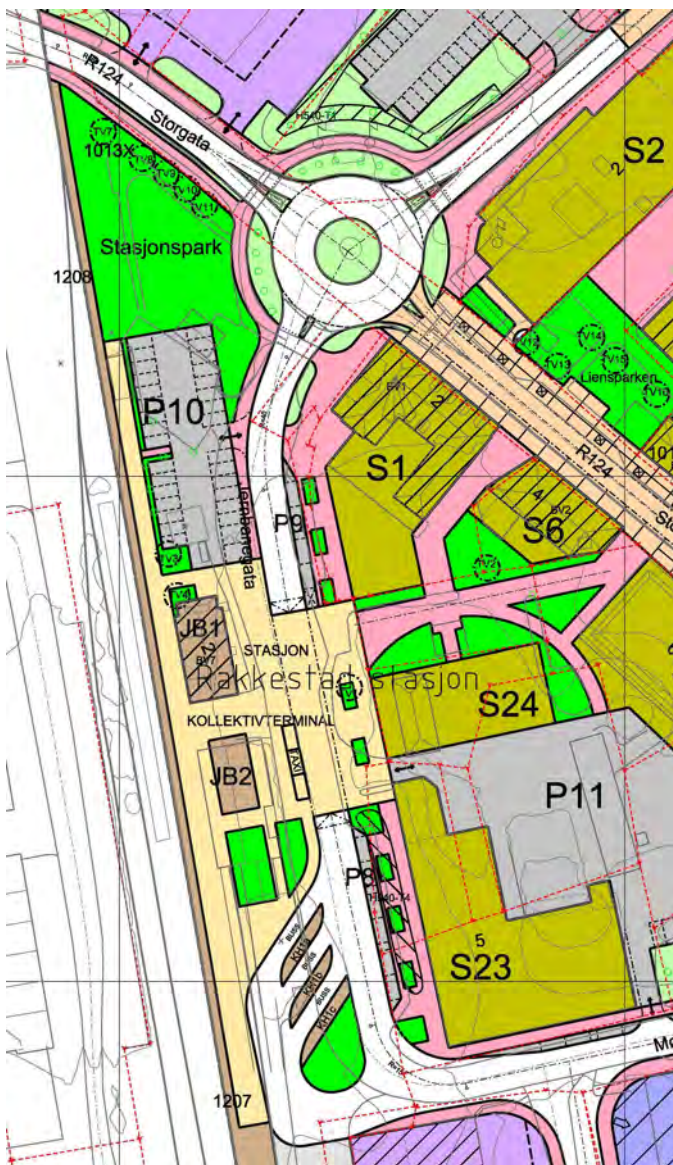
*Dagens situasjon på stasjonsområdet*

Sentrumsplanen har tatt nasjonale og regionale føringer om satsing på kollektivtrafikk på alvor, og det stilles forventninger til at NSB, Jernbaneverket, ROM Eiendom, Østfold fylkeskommune, Østfold kollektivtrafikk og Statens vegvesen stiller opp i et samarbeid med Rakkestad kommune. Vedtatt Sentrumsplanen gir planberedskap, og er redskapet for å gjøre ord til handling.





Utviklingskissen for Jernbane-kvartalet viser etablering av en kollektivterminal, med sentralt Jernbanetorg, samt Jernbanepark i forlengelsen, som skaper en forbindelse til Storgata. Pakkhuset som ble revet foreslås gjenoppbygget og gitt nytt innhold (sykkelstall "Pedalen"), og ny sentrumsbebyggelse kan innpasses for en bedre avgrensning av plassen og tverrforbindelsen til Storgata. Det er også utarbeidet et notat for å gi Stasjonen nytt innhold og liv (se vedlegg). Dette har dannet grunnlaget for løsningene som er lagt inn i Sentrumsplanen.

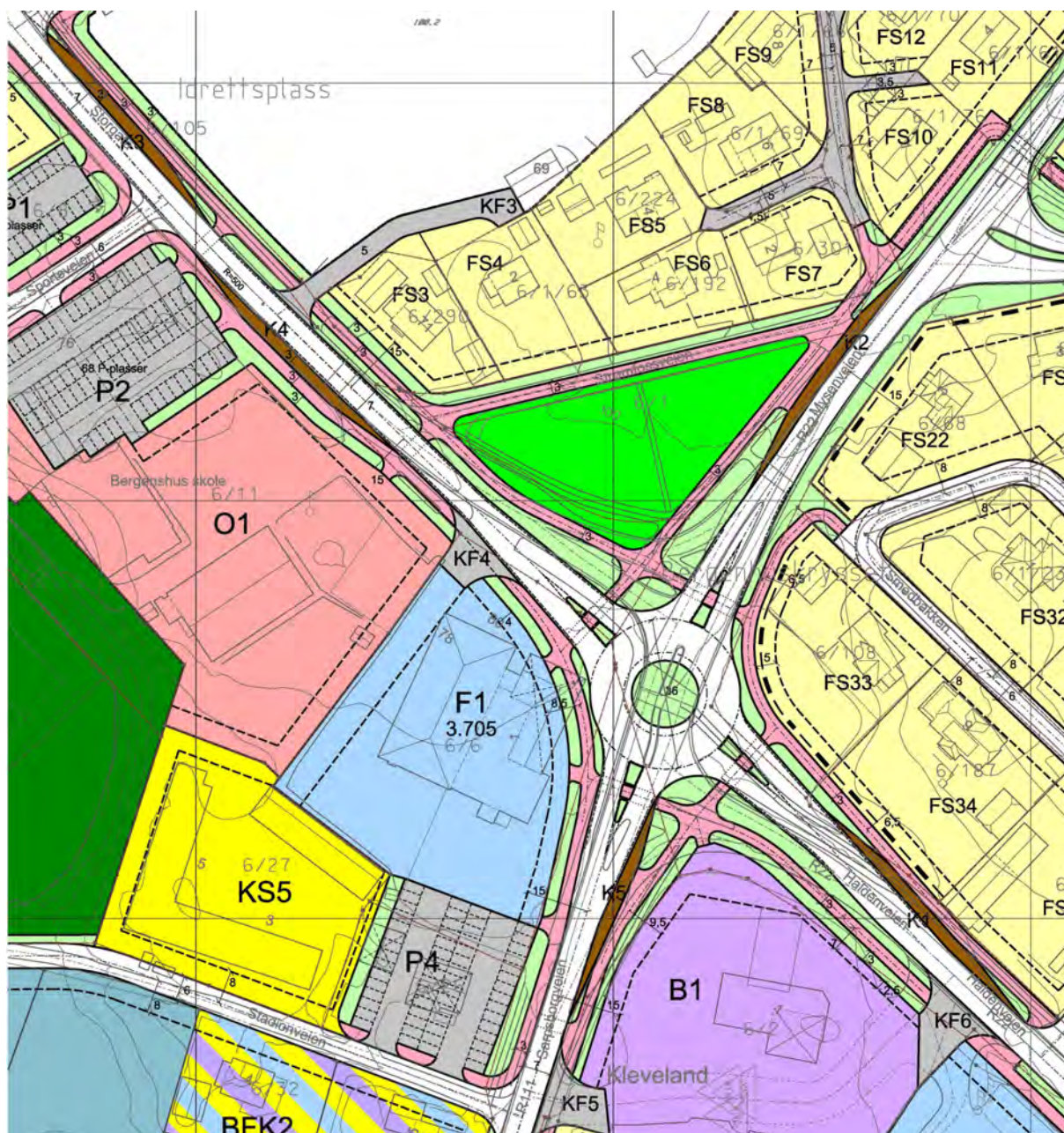


Kommunens ønske er å igjen få trafikk mellom Rakkestad og Sarpsborg.

Det er fokus på å bedre trafiksikkerheten og tilgjengeligheten for gående, syklende og kollektivreisende. Som det fremgår av planen, vil etablering av kollektivterminalen med bane, buss, taxi, venterom, kafé, turistinfo, pendlerparkering, kiss n' ride og sykkelstall ha stor betydning for kollektivreisende, og representerer et løft for å begrense biltrafikk, spesielt for arbeidsreisende.

For øvrig er det tegnet inn busslommer ved Torget (KH2) i Storgata syd (KH3). Videre kan buss også stoppe på gatetun (G3 – Johs C Liensgate og G1 Storgata Nord) etter behov.





Bergehuskrysset er et svært sentralt trafikkalt knutepunkt, og det er derfor plassert busslommer ved alle inngående armer til rundkjøringen (K1, K2, K4 og K5). Videre er det plassert en (K3) i forbindelse med skole/ barnehage/ idrettsanlegg, samt syd i Sarsborgveien (K6 - mot Bodalsbrua).



## STORGATA



### ***Behov for en ny og oppgradert løsning – trinn II***

Det er ønske om å styrke/ tilrettelegge bedre for handel og næring (tilgjengelighet), ivareta trafikksikkerhet i forhold til gjennomkjøring (spesielt tungrafikk), samtidig som man ønsker et sterkt fokus på et trivelig og vakkert sentrumsområde.

Erfaringer fra blant annet Danmark, Sverige, Holland og Storbritannia viser at en strategi benevnt "*Shared Space*" viser gode resultater når den konvensjonelle og tilvante inndelingen av gaterom oppheves, og alle typer trafikanter kan dele det offentlige rommet.

Undersøkelser viser at lavere fart gir kortere reisetid og reduserer både køer og forsinkelser. Trafikk og bevegelse er sentrums blodomløp, og å behandle sjåføren som et menneskelig vesen ser ut til å gi både bedre trafikkflyt og mer siviliserte byrom og samhandling.

Ønsket hastighet er ikke det samme som en fartsgrense. I de fleste byer holder trafikken en gjennomsnittshastighet på 14-16 km/ t – bestemt av hvor effektive kryssene er.

Tilfartsveier til byer og tettsteder bør ha god kapasitet og høy hastighet, og dette er et helt annet trafikkbilde. Veien har kun én funksjon, og man trenger derfor et klart og definert skille på når og hvor man forlater veien, og kjører inn i byen/ tettstedet. Sjåføren vil da automatisk og intuitivt forstå dette av gateutformingen.

Det har lite for seg å planlegge og dimensjonere for høyere hastighet enn det man ønsker. Lav hastighet med god flyt avviker mer trafikk enn "trinnsvis fremrykning" med forsinkelser i kryssene. Det er gjennomsnittshastigheten som er avgjørende.

Statens vegvesens "Normaler for veg- og gateutforming" har ved hver revisjon av denne gått i retning av at man mer tar hensyn til bygninger og bymiljø når det gjelder byer og tettsteder. Utforming av gater og gatekryss forutsettes å ta utgangspunkt i byens arkitektoniske egenart, kvaliteter knyttet til eksisterende byform, naturelementer og andre funksjoner som danner grunnlag for den enkelte gates karakter. Det er viktig at gatebildet hjelper folk til å orientere seg, og håndboken omhandler også behovet for ombygging fra veg til gate i byer og tettsteder. Det er altså et mer fleksibelt rammeverk enn mange later til å tro.



Utviklingskissen viser Storgata med forslag om "shared space"-utvikling, med tilknytninger til Rådhuset, park (Velhaven) og "Navet" (park/torg – utvikling i kvartalet nærmest rundkjøringen). Det er nå i gang et prosjekt sammen med Statens vegvesen (møte avholdt med Vegsjefen) for å etablere "MPG II", der universell utforming og "shared space"-prinsippene legges til grunn – samt hensyn til drift og vedlikehold. En av erfaringene fra MPG I for 20 år tilbake, er at man den gang hadde litt for lite fokus på drift og vedlikehold, med det resultat at den sentrale hovedgaten fremstår som litt slitt og skadet. Estetikken har også fått lide for dette, ved at stensatte områder har blitt asfaltert av praktiske hensyn.



I og med at prosjektstrekningen har tidligere historikk, med egen evalueringsrapport, er det nærliggende å anta at en videreføring gjennom MPG II, basert på tidligere erfaringer og nye prinsipper vil kunne bli et forbilde med høy bruksmessig, visuell og meningsbærende kvalitet for andre byer og tettsteder.

**Visjonsskisser** utarbeidet av Svein Jakobsen

Visjonsskissene viser eksempler på hvordan innpassing av ny sentrumsbebyggelse og vegetasjon strammer opp gatedannelser og byrom, og bygger opp under målene for ønsket sentrumsutvikling i Rakkestad.







## Shared Space

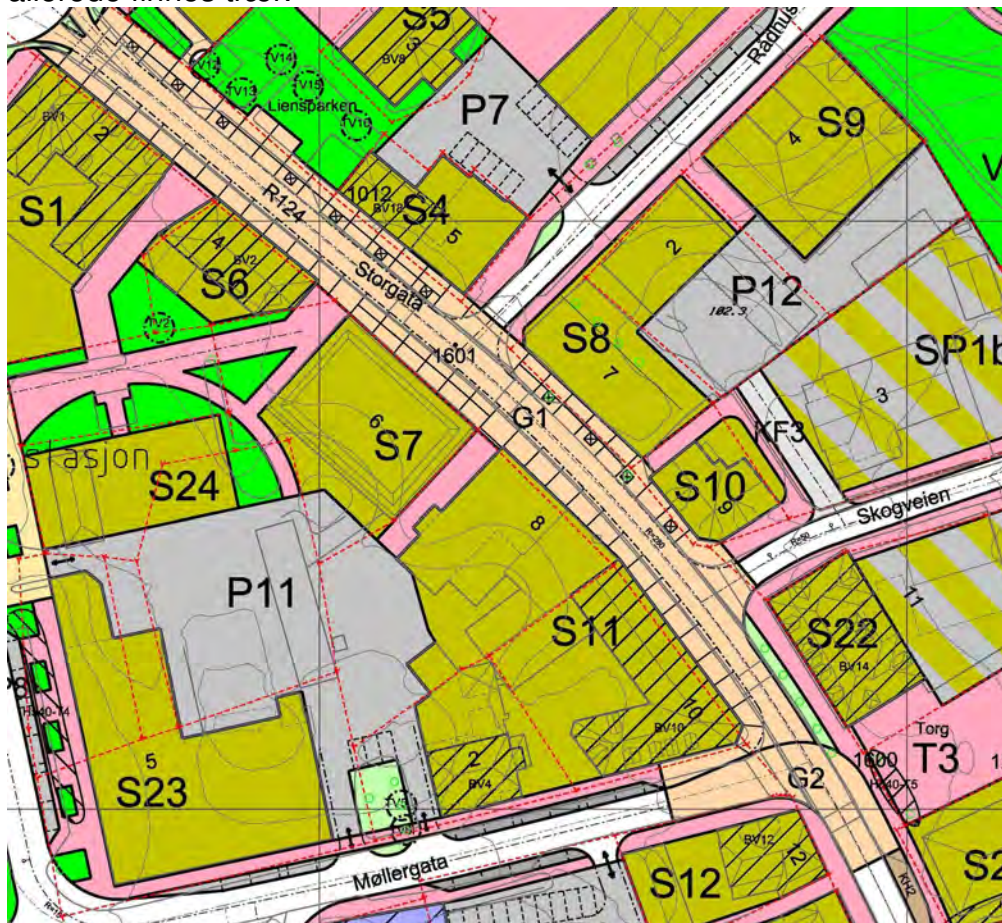
I sammenheng med sentrumsplanarbeidet for Rakkestad sentrum er det utarbeidet en rekke skisser på uforming av gater og plasser i sentrum. Landskapsarkitekt Tom Dyring har vært engasjert til dette arbeidet.

Storgatas nordre del tenkt som en "miljøgate" (MPG II) eller en slags kjørbær gågate, dvs med kjørebanebredde tilpasset langsom kjøring med størrelsesbegrensning på biler (ikke tungtrafikk), brede fortau, trær/ allébeplantning, korttids-parkering, møblering for opphold etc. Det er lagt til grunn at gaten bør utformes inspirert av såkalt "shared space", der det fysiske skillet mellom kjørende og gående er mindre fremhevet / tydelig enn det tradisjonelt har vært i tilsvarende prosjekter i Norge.



Shared Space i Storgata i Halden

I Sentrumsplanen er det valgt formål "Gateun", da dette er det reguleringsformål som ligger nærmest intensjonene. Det er videre illustrert prinsippet/ grid-systemet på plankartet, og vist plassering av trær/ allébeplantning – under hensyn til hvor det allerede finnes trær.





Kryssområdet med Møllergata (G2) må gis en nennsom og gjennomtenkt utførelse, der målet er at alle vegfarende skal forstå at Storgata Nord (G1) ikke er ment for tungtrafikk, og at bilister ferdes der på myke trafikkanterens premisser.

### Kjøretrasè

Kjøretrasèen plasseres tilnærmet midtstilt i gaterommet. Denne defineres til 5,0 m kjørebredde. Dette vil være tilstrekkelig for møting av biler med moderat størrelse. For ev større kjøretøy må ev hjulpar kjøres opp på tilstøtende rabatter (hvilket det er lagt til rette for).

I den enkleste "materialpakken" er kjøretrasè i asfalt med 4 rader storgatestein som rennestein / beleggsbånd på hver side. Kjøretrasèen inkl beleggsbåndene med storgatestein kantes av en granittkantstein / granitt bånd med bredde 30 eller helst 40 cm avhengig av budsjett. Steinen har 2 cm avfaset vis mot kjøretrasèen. Dette vil gi en stram innramming og tydeliggjøring av kjøretrasèen, samtidig som det er enkelt å krysse "kantsteinen" med hjulpar, rullestol, barnevogn etc.

### Møbleringsbånd

På hver side av kjøretrasèen,- mellom kjøretrasè og foretau, ligger langsgående møbleringsbånd med bredde 2,5 m. Båndene har en tverrinndeling med cc 5,0 m og inneholder :

- Parkeringsplasser (korttidsplasser)
- Trær
- Belysning
- Benker & møblering
- Info
- Utesalg
- Bussholdeplasser
- Sykkelparkering

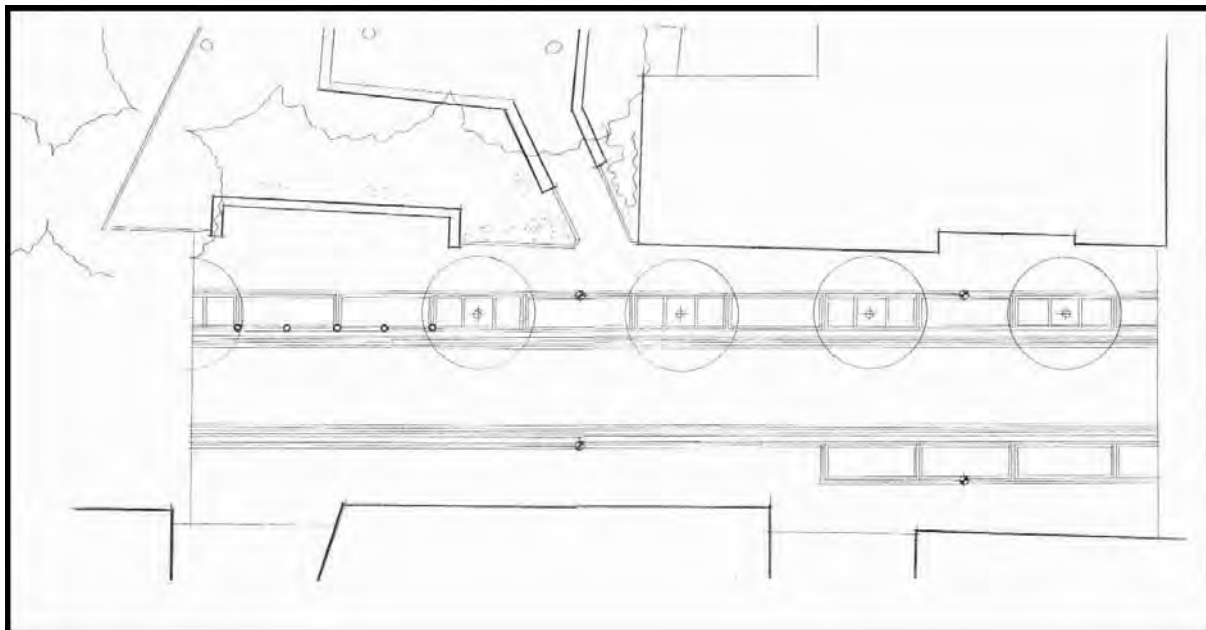
Storgata har en sol- og en skyggeside. Dette må nødvendigvis gjenspeiles noe i bruken av møbleringsbåndene, der båndet på nordsiden - som har de beste solforholdene - inneholder mesteparten av tilrettelegging for opphold, mens lommene på sydsiden i større grad inneholder parkering og ev kommersielle aktiviteter.

Det er lagt til grunn at Storgata gis en gjennomgående beplantning (trerekke), som inngår som del av sentrums grøntstruktur. Eventuelt tosidig trerekker (begge sider) vil bli i meste laget for en gate med Storgatas dimensjoner i bredde og bygningsvolum, og det anbefales derfor at gata utformes med én gjennomgående trerekke på nordsiden (solsiden). Der gaterommet ev. ikke har tilstrekkelig bredde for 2 rabatter opphører den søndre rabatten lokalt, men den nordre er konsekvent gjennomgående.

Møbleringsrabattene gis en innramming / inndeling med storgatesteinsbånd og 25 cm granittlist i kombinasjon. I den enkleste materialløsningen (opsjon 1) er flatene i rabattene asfaltert.

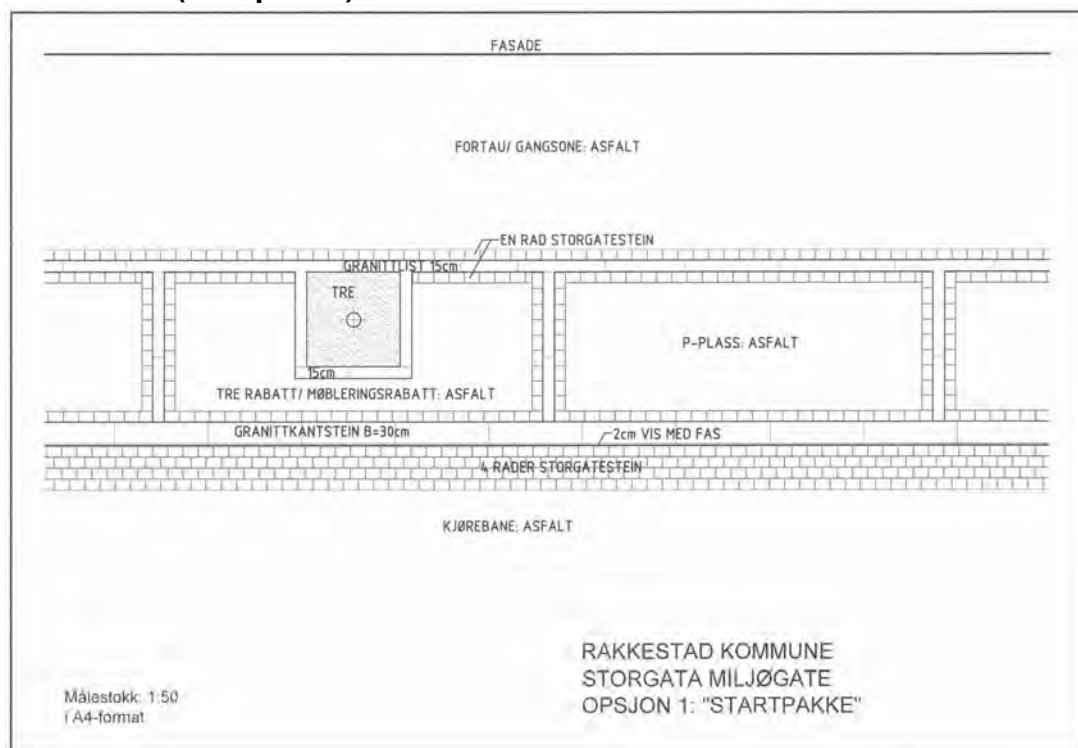
### Fortau

Fortau mellom møbleringsrabatt og fasader skal være minimum 2,2 m bred. Ved smalere fortau opphører rabatten på sydsiden. I den enkleste materialpakken er fortauet asfaltert.



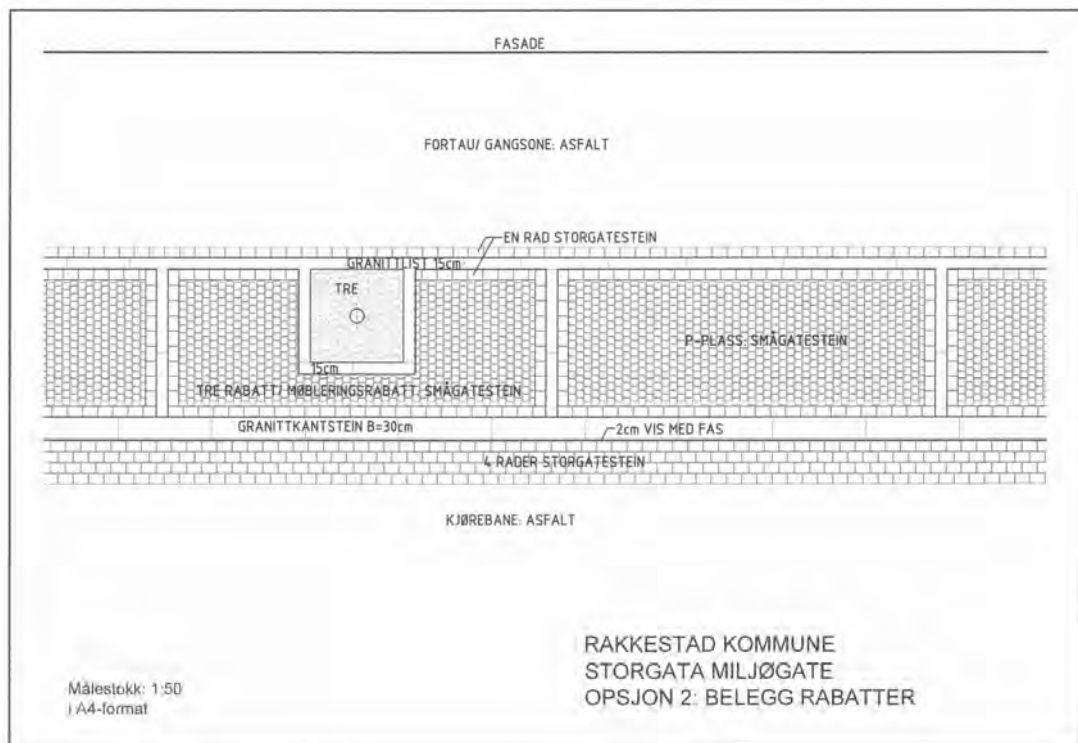
Utsnitt av Storgata som viser midtstilt kjøretrasè, gjennomgående møbleringsbånd på solsiden og møbleringsbånd på sydsiden der det er plass, samt tosidige fortau.

### OPSJON 1 (startpakke)



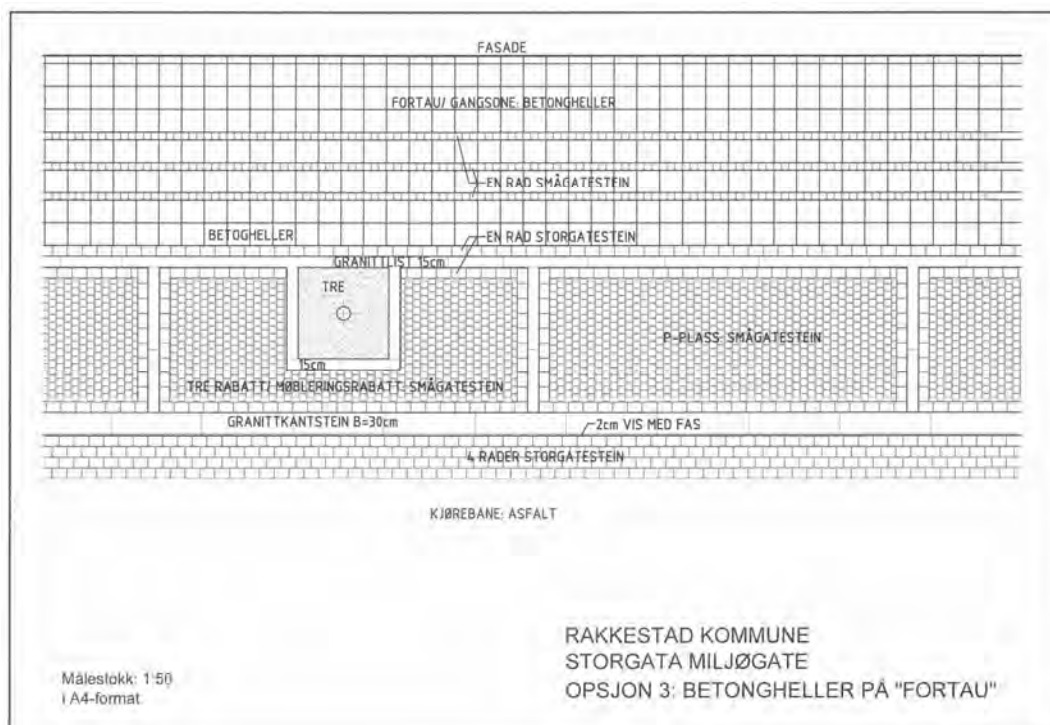
Opsjon 1 = "startpakke", med asfalterte flater, og bånd / inndeling med gatestein og granitllister.

## OPSJON 2



I "opsjon 2" er asfalt i møbleringsrabatten erstattet av smågatestein.

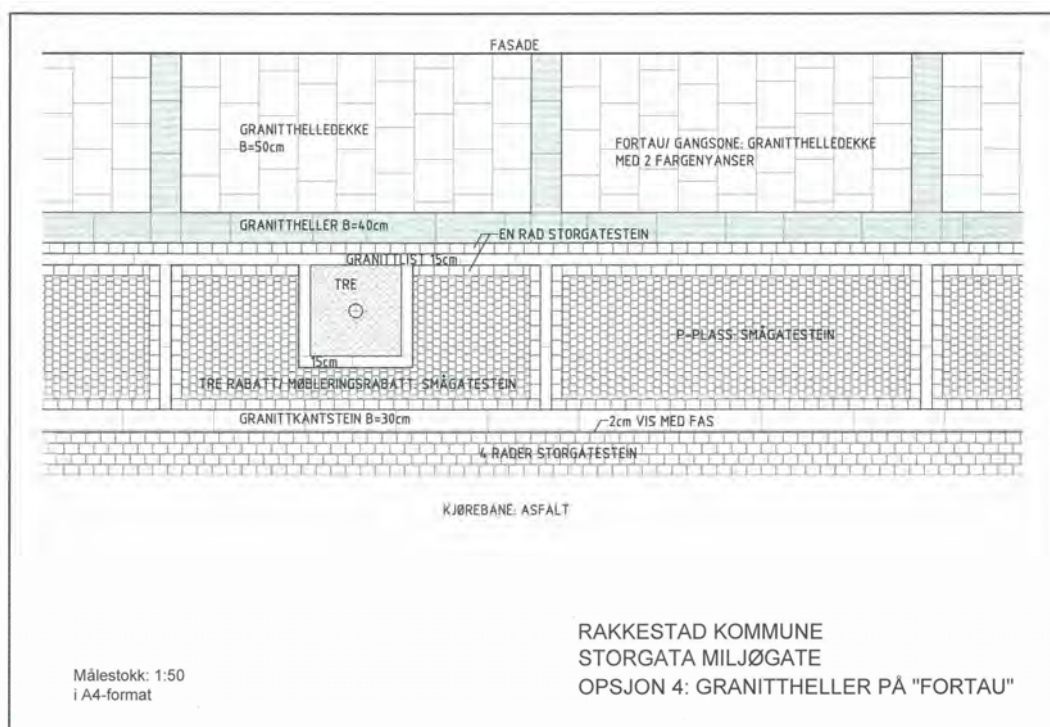
## OPSJON 3



I "opsjon 3" er asfalt på fortauene byttet ut med betongheller og langsgående striper av smågatestein.

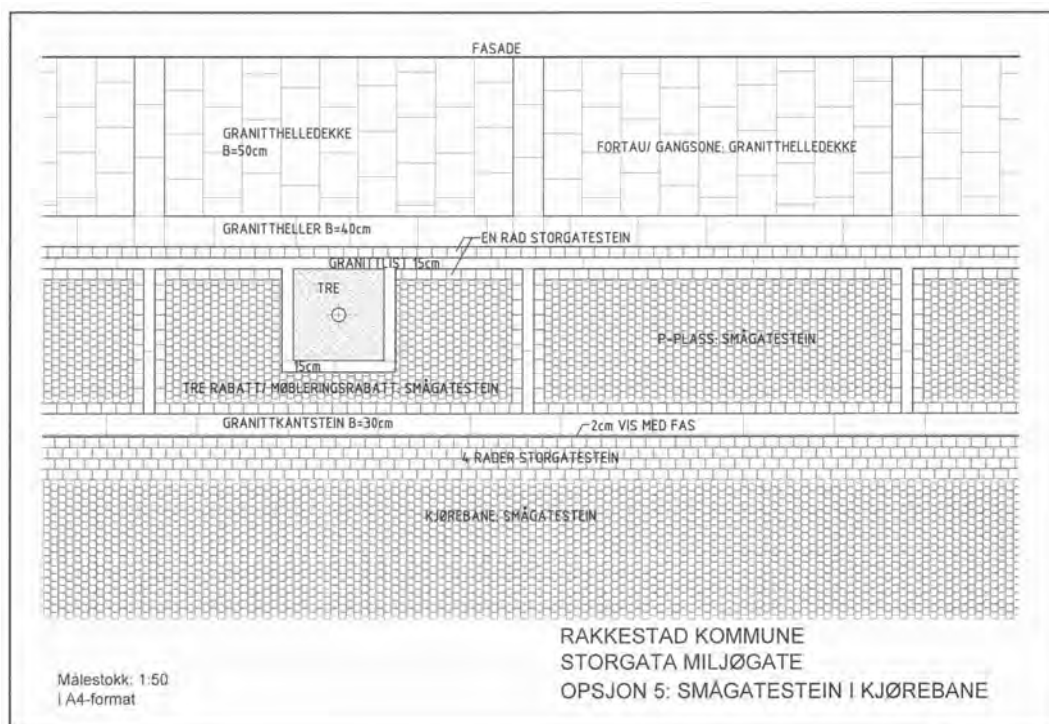


## OPSJON 4



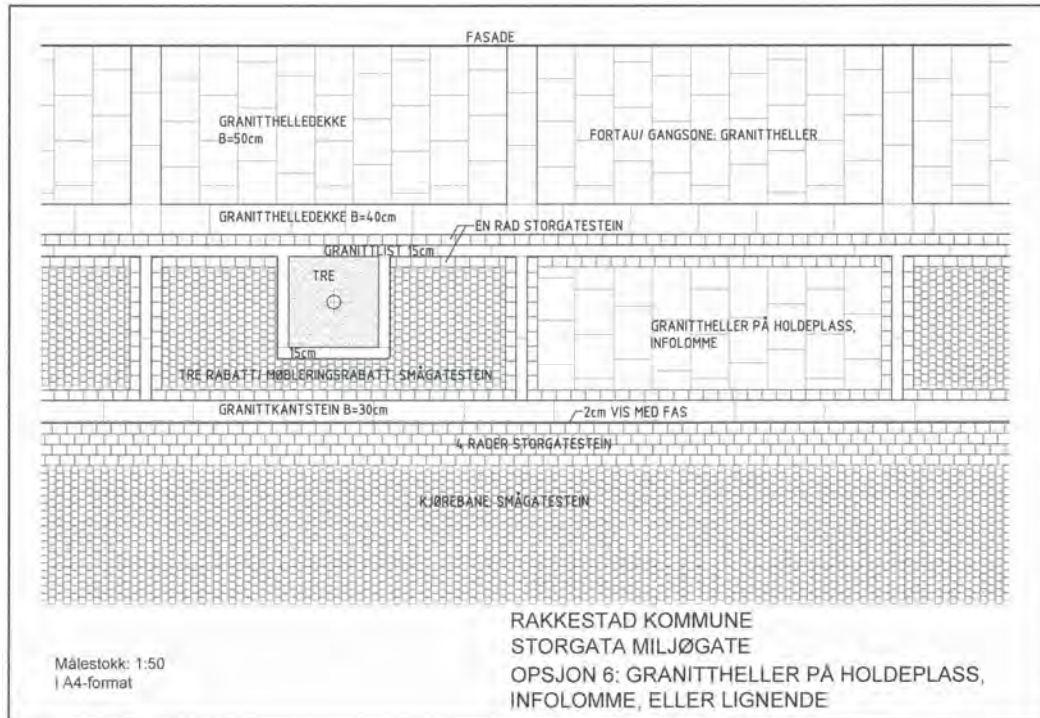
I "opsjon 4" er fortauene belagt med granittheller, ev med to ulike valører.

## OPSJON 5



I "opsjon 5" er kjørebane belagt med smågatestein slik den antakelig har vært "opprinnelig". Dette forutsetter at det tilrettelegges for krysninger for fotgjengere i felt med asfalt eller granittheller pga hensynet til universell utforming.

## OPSJON 6



"Opsjon 6" viser at enkelte felt i rabatten kan belegges med granittheller for å tilrettelegge for holdeplass, benk, info etc.

I sentrumsplanen er det gitt relativt spesifikke reguleringsbestemmelser – men det er også lagt inn en viss fleksibilitet – slik at man nå har et godt grunnlag for å få gjennomført tiltaket.

# GRØNNSTRUKTUR



Det vises til delrapport av MNLA Landskapsarkitekt Nils Skaarer, mars 2013 for fullstendig oversikt.

Siktemålet er å få fram en strategisk plan for grønnstruktur med følgende innhold:

- Redegjørelse for grønnområder og verdier knyttet til identitet, historikk, eksisterende trær og grønnområder
- Analyse av hvordan grønnstrukturen fungerer og brukes
- Klargjøring av verneverdig struktur
- Klargjøring av behov og muligheter for forbedringer
- Plan for skjøtsel og ansvar for grønnstrukturen

Grønnstrukturens hovedelementer er:

- Sikre et overordnet park- og grønnsystem
- Forsterke parkstruktur
- Bidra til å lage fattbare rom og landskap
- Sikre et overordnet gang- og stisystem
- Bevare kulturhistoriske grønne områder og enkeltobjekter



## Betydningen av grønne områder

Det er fire hovedgrunner til å ha en god grønnstruktur:

- Visuell verdi
- Rekreativ verdi
- Økologisk verdi
- Kulturhistorisk verdi



Det er viktig å bruke vegetasjon som en del av uteområdene. Særlig trær og busker bidrar vesentlig. Men også grønne dekker som plen, stauder og grasbakke har positiv innvirkning.

Det grønne:

- Demper vind og gir bedre mikro-/lokalklima
- Bidrar til biologisk mangfold
- Inviterer til friluftsliv, rekreasjon og lek
- Gir oss kulturmiljø og kulturlandskap
- Infiltrerer og renser overflatevann
- Renser luft for støv og giftstoffer
- Gir arkitektoniske og estetiske landskapselementer i landsbyen



Trær bidrar til skygge, renser luft og virker temperaturutjevne.

Store trekroner gi et vakkert og svalt miljø.

Undersøkelser av folks nærmiljø viser at:

- Naturløse industriområder kommer dårligst ut, selv når de er komplekse og spennende.
- Områder sterkt påvirket av mennesker kommer generelt lavt ut
- Områder der natur dominerer skårer høyest

Halvåpne og oversiktlige miljøer prioriteres av mennesker. De gir oversikt og trygghet, innhold og orienteringsmuligheter.

Trær i gater og små naturlommer i nærmiljøet verdsettes høyt.

Innhold i grønne områder er viktigere enn størrelsen på området.

Bevisstheten om større naturområder man kan dra til i nærheten, er viktig.

Mennesker gleder seg over det estetisk vakre, over å kunne observere og lytte, være alene, meditere og ha ro og tid.

I arbeidsmiljøer virker naturelementer positivt og mentalt oppkvikkende.

## ***Dagens grønnstruktur***

Landskapselementene - en del av stasjonsbyen

### *Ytre rammer*

Noen viktige innslag i kulturlandskapet danner rammer i og rundt stasjonsbyen. Et høydedrag øst for sentrum med mye innslag av skog, er med på å danne en ytre vegg og silhuett sett fra sentrum.

Mot vest er siloen et landemerke som gir gjenkjenning og orientering.

Rakkestadelva svinger innom sentrum og gir frodighet og identitet.

Man kan noen steder mot vest skimte jorder og skog i det fjerne som gir en ytre ramme. Dette gir en sterk fornemmelse av å være i en landsens by midt i et dyrket kulturlandskap.



### *Grønne vegger og rom*

Flere steder deler grønne vegger og store trær opp rommene. Men de binder også bygningsmiljøene sammen.

Grønn kulturhistorie i sentrum dreier seg mye om historie knyttet til en ganske kort periode fra 1880-tallet. Noen gode rester fra denne perioden er bevart. Enda mer er bevart fra den store utbyggingsperioden på 1920-tallet.

Kulturhistorien bidrar til å gi sentrum identitet og kvaliteter vi ønsker å ta vare på.

### ***Trær i sentrum***

Trær har en viktig rolle i Rakkestad sentrum, økologisk, rekreativt, estetisk og ikke minst historisk. Trær representerer leveområder for fugler, insekter og mindre pattedyr. De har en viktig funksjon for vannkretsløpet, for lokalklima og luftkvalitet. Et variert innslag av trær, slik vi har i sentrum, høyner bybildets estetiske kvaliteter og



trivsel. Landskapsmessig er det innslaget av store trær som betyr mest. I parker gir trær muligheter for lek og skyggefullt opphold.



#### *Store trær*

- Med SO over 76 cm absorberer 100 ganger mer CO<sub>2</sub> enn små trær, tre tonn gjennom levealder
- Absorberer mye mer giftige stoffer
- Reduserer temp med 4-10 grader C
- Reduserer vind med kanskje 50%
- Fordamper 250 l på en dag
- Er historisk mye brukt i Rakkestad



#### *Trær binder sammen sentrum*

Store og mindre store trær i sentrum binder sammen det varierte bygningsmiljøet og skaper trivsel. Det er nesten ikke mulig å oppholde seg i sentrum uten å oppleve store løvkroner like ved eller i horisonten. Dette er et spennende trekk ved Rakkestad sentrum som bør ivaretas. Rakkestad kan videreutvikles til en grønn og spennende landsby, slik det allerede var på den tiden stasjonsbyen oppsto på 1880-tallet.

#### *Bytrær*

Det har ikke vært tradisjon i Rakkestad for å beskjære trær ofte eller årlig for å skape kollede trær eller bytrær. Kun i stasjonsparken finnes det et par lundalmer som har blitt beskåret som bytrær over lang tid. Mer sporadiske tilbakeskjæringer kan man finne noen steder, som i Ringgata, der spisslønn er beskåret.

Høye smale trekroner ble innført i sentrum i 1993, da søyleosp ble plantet inn som portaler inn til sentrum. Det ble også forsøkt plantet søyleeik, men disse tålte klimaet dårlig.

#### *Busker*



Buskplantinger i sentrum er lagt inn på kartunderlag, men antall busker er ikke vist på temakart. Det finnes 65 ulike, registrerte arter av busker i sentrum av Rakkestad i dag.

Det er fortsatt mange klippede hekker i Rakkestad sentrum. Det er arter som alperips, bøk, barlind, blankmispel, skjermleddved, tuja, lind og sibirertebusk. Det finnes også nyplantede hekker.

#### *Hekk i Storgata*



## Stauder



Stauder finnes i dag bare i Velhaven og Jernbaneparken. Totalt sett 300 m<sup>2</sup> med stauder og ca 60 arter. Ca 15 arter stauder finnes ved Liensgården, ved Storgata 6 og stasjonsparken. Disse staudearealene er bare noen få kvadratmeter.

*Jernbaneparken*

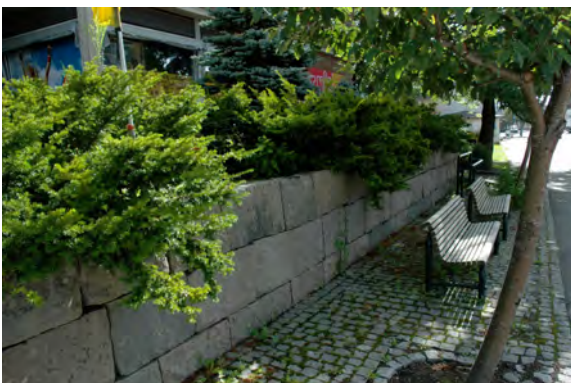
## Sommerblomster



Gjennom Signalprosjektet med start i 2009, ønsket man å tilføre hyggelig plantevirkning i det sentrale sentrum ved å sette inn blomsterpunkter i store og tiltalende urner. I dag er det til sammen 7 slike blomsterpunkter i sentrum. Disse får nye plantinger både vår, sommer og høst. 6 av punktene er Hamjernkrukker. 1 av punktene er en blomstersøyle med sommerplanting som varer til utpå høsten.

## Forhager

Private og halvprivate forhager har vi få eksempler på langs Storgata. Dette kan skyldes at Storgata er relativt smal og gir dårlig plass for dette. Forhage finnes ved Miranda og en mini forhage ved Gjensidigebygget. I tillegg er det noen grønne felt langt ut fra bygget mot gata ved Esso, Vinmonopolet og SkoHøie. Det er flere eksempler på hager plassert mellom bygg og Storgata, som ved Liensgården og trehusrekka sør for Skoleveien.



## ***Dagens artsvalg i sentrum***

### *Mange trær og busker*

Generelt er det litt for mange trær og busker av samme art i sentrum. Det finnes f. eks. 40 trær av svenskeasal. Denne arten er størst i antall.

Det er registrert ca 450 trær i sentrum fordelt på 45 arter. Knappt halvparten av disse er knyttet til private hager. De aller fleste artene er i god tilstand, men noen eldre trær har mer variert helsetilstand.

Av busker er det registrert 65 ulike arter. Antall planter er ikke kjent. I deler av sentrum dominerer noen arter, som buskmure og alperips. Det vil av mange grunner være interessant med større bredde i buskbruken.

### *Mange og store trær*

Flere forhold kjennetegner grønnstrukturen i Rakkestad sentrum. Typisk er innslag av mange og store trær. Opprinnelig ble det sannsynligvis plantet mange store og flere viltvoksende arter. Men det ble også plantet trær med kortere levetid. Ett eksempel er en trerekke med flotte rosehagtorn som sto langs dagens parkering ved gamle banken. Disse trærne kan ha blitt plantet da banken ble bygget rundt 1915. De ble fjernet for en del år siden (ca 2005), da de var blitt svært dårlige.

### *Store og veletablerte trær*

Den eldre grønnstrukturen i sentrum preges av store og veletablerte trær. Dette er trær med store kroner. De kan bli gamle, med unntak av bjørk. Typiske arter er alm i Jernbaneparken og nær stasjonen; eik, rødeik og spisslønn utenfor Liensgården; en flott hestekastanje ved Størløs og store, gamle trær langs villabebyggelse i Storgata med hestekastanje, spisslønn og bjørk. Ved gamle sparebanken finnes noen store, gamle lerketrær. Det finnes noen flotte sommereik spredt i sentrum. Lind finnes det både gamle og yngre trær av. Dessverre har man over tid fjernet noen av disse store karaktertrærne i sentrum uten å erstatte dem med nye.

### *Smale bytrær*

I den noe yngre grønnstrukturen fra 1970-90-tallet er det plantet mange trær av typen svenskeasal, et lavt bytre. Smale bytrær av søyleosp ble innført i da miljø-gata kom på 1990-tallet. Søyletrær har man ellers ikke benyttet i Rakkestad. Det finnes ingen eksempler på slike gamle trær i sentrum. Søyleosp er et treslag som ikke blir særlig gammelt.



Fra perioden 1990 er det plantet inn flere nye arter både av trær og busker. Smale søylepopler er et nytt innslag av kroneform som kom med miljøgata i 1993.

### ***Biologisk mangfold***

Grønnområdene i sentrum er viktige større og mindre oaser for det biologiske mangfoldet. Særlig områder som inneholder vann har stor verdi. De grønne områdene langs Rakkestadelva har størst naturlig biologisk mangfold i sentrum. Velhaven har ganske godt innslag av biologisk mangfold. De andre mindre parkene er også viktige, men har ikke så stort potensial.

Villahagene gir totalt sett det største bidraget til et stort biologisk mangfold i sentrum. Disse mer eller mindre sammenhengende grønne strukturene betyr mye for at et bredt spekter av arter kan finne tilhold.

Det er ikke registrert rødlistearter i sentrum. Langs elva finnes det flere nasjonale rødlistearter: to nymfearter og fire øyestikkerarter, foruten to fiskearter. (Handlingsplan for biologisk mangfold – Rakkestad 1995-2007).

Det er ingen kjente rødlistede planter.



De store, gamle trærne har et utrolig stort mangfold. I tilknytning til en stor, gammel krone på et stedegent tre, for eksempel sommereik, vil det kunne være over 500 arter. Mens et tre som ikke naturlig hører hjemme i naturen her, som poppel, bare vil ha noen få arter knyttet til treet.

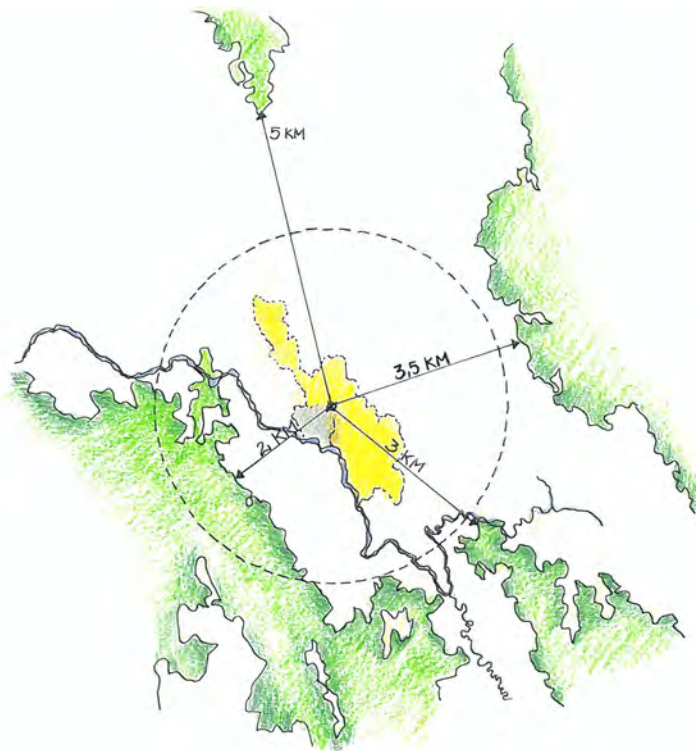
### ***Rakkestads "markaområder" - store grøntområder***

For å komme til mer sammenhengende skoger vesentlig større enn 100-200 da, må man fra 2 til 5-6 km ut fra sentrum i ulike retninger. Dette er skog på fra 1000 da opp til flere tusen da. Da er vi i skoger av typen "marka" som Oslo er kjent for.

Større sammenhengende skoger finnes:

- 2 km i luftlinje mot vest
- Mer enn 5 km mot nord
- 3,5 km mot øst (3 km til Haslemskogen)
- 3 km mot sydøst





Disse skogene har ikke like gode kvaliteter for turgåing. Det er ikke tilrettelagt med stier for å kunne komme fram på en enkel måte. Mot øst er det ca 3,5 km i luftlinje til virkelige store, sammenhengende skoger. Det er opparbeidet en flott forbindelse fra Bergenhus øst, via Ravinefeltet og Prestegårdskogen, mot Haslemskogen. Haslemskogen er på ca 1000 da. Den kan nås langs Vanntårnstien som er opparbeidet de senere årene. I luftlinje er det ca 3 km fra Rakkestad sentrum til Haslemskogen .

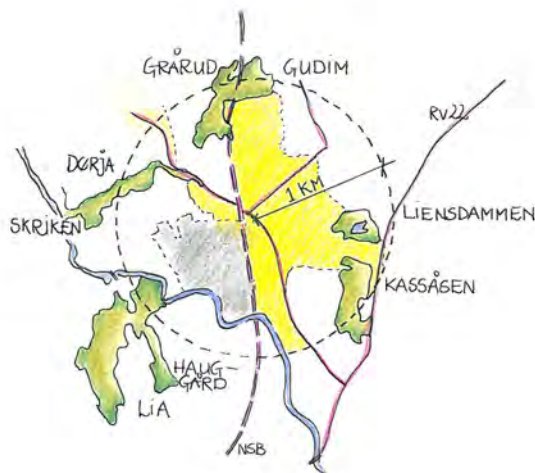
Skisse som viser avstand til "markaområder" rundt Rakkestad sentrum

De fleste byer i Norge har store grønnområder nær eller i byen. Da snakker vi om virkelig store arealer fra 1000 da og oppover. Et 1000 da stort grønt område inneholder de vanligste fugleartene. For å få med kravfulle arter trengs 4000 da.

### **Nære, mindre skoger – inntil 1 km fra sentrum**

Parkarealer/parkskoger på 5-100 da kan defineres som mellomstore. Innenfor en avstand på 1 km i luftlinje kan bare få og fragmenterte deler av skog nås til fots.

I litteraturen ønskes maks 500 meters gangavstand og mulighet for en tur på 2 km uten å måtte gå på samme sti. En slik løsning finnes ikke for Rakkestad sentrum, men man kan komme ganske nær opp til dette.



Aktuelle områder innenfor 1 km er:

- Kassåsen: ca 70 da med skog
- Liensdammen: drøyt 50 da med skog og dam (lett skjøtsel)
- Skog ved Hauggård og Lia mot Mjørud: 270 da
- Skog Grårud-Gudim langs Dørja: 110 da
- Dørjalandskap med skog vest for Rv mot Skriken: 40 daa

## **Parker og gangavstand**

- *Små parker:* maks gangavstand 250 meter, størrelse 1-5 da
- *Mellomstore parker:* maks gangavstand 500 m, størrelse 5-100 da
- *Store parker:* maks gangavstand 1000 meter, størrelse over 100 da  
(Utgangspunkt i DN håndbok 6, tilpasset parkstruktur i Oslo)

Med litt modifisering kan det settes opp en modell for Rakkestad, kalt Rakkestadmodellen:

- *Små parker:* maks gangavstand 200 m - størrelse 1-5 da
- *Mellomstore parker:* maks gangavstand 500 m - størrelse 5-20 da
- *Store naturområder/skog:* maks gangavstand 1000 meter – størrelse 40-240 da
- *Markaområder:* 3-5 km gangavstand /sykkel - størrelse flere 1000 da

## **Mellomstore parker**

Maks gangavstand: 500 meter. Størrelse: fra 6-20 da.

I sentrum finnes:

- *Gudim:* Hage, tun og grønnområde. Ca 10 da
- *Bygdetunet:* Grasbakke, eng, hage og skog. Ca 20da
- *Kanten av Liensdammen* (del av 50 da stort område)
- *Velhaven:* 6 da
- *Boligområder med mye grønt:* kan oppfattes som park. Fine å se på og fungerer som grønnområder, men er ikke tilgjengelige for alle.



*Velhaven er et eksempel på mellomstor park i sentrum*



## ***Små parker***

Små parker for nær-rekreasjon som lekeplasser, grøntområde, balløkke, park. Maks gangavstand: 200 meter. Størrelse: 1-5 da.

Det finnes flere slike parker/ grøntområder i sentrum. Tradisjonelt har disse parkene de senere år hatt bare to sjikt: plen og tresjikt. Busksjikt og høyt gras ville forbedret situasjonen. Det er underdekning på slike parker i midtre og søndre del i sentrumsplanen.

## ***Korridorer***

Korridorer er viktige grep i landskapet for å binde sammen flere mindre grønne områder, slik at flere arter av planter og dyr kan overleve. I Rakkestad fungerer frodige hager knyttet til boligbebyggelse som slike korridorer.

En annen viktig korridor er Rakkestadelva. Den svinger seg innom sentrum med sitt flotte biologiske mangfold. Elvebreddene har delvis tett og frodig løvskog. Enkelte steder (som langs industriområdet) er ikke elvebredden tatt vare på, og det artsrike og viktige biologiske mangfoldet lider.

## ***Innfartsveger til sentrum***

Spennende vegetasjon med store trær er knyttet til infartsvegene til sentrum. Dette er særlig markert ved innkjøringen til sentrum fra sør, ved villaene på østsiden av Storgata. Det samme gjelder ved innkjøring Rv 124 i Johs C Liensgate fra Lundskrysset til rundkjøringen.



## ***Villabebyggelse***

Villabebyggelse i sentrum med relativt store tomter, utgjør et viktig grønt innslag. Noen av områdene har så store kvaliteter og påvirker inntrykket av sentrum så sterkt, at grøntområdene foreslås vernet. Det vil bli en utfordring å kunne holde en slik grønn standard i framtiden for boligområder som fortettes.





## ***Sikring og vern av verdifull grønnstruktur***

Ved vurdering av trærnes verneverdi er det lagt en del kriterier til grunn. Disse er kort oppsummert følgende:

- Representativitet  
Sjeldne arter, med alder som gjør dem sjeldne. Trær utenfor naturlig utbredelsesområde.
- Sammenheng og miljø  
Område eller enkelttrær
- Identitet og symbolverdi  
Følelse av gjenkjenning og tilhørighet
- Tilstanden til det grønne  
Treetts alder og høyde, samt mulig levealder eller for større område med trær.
- Stammeomkrets  
Stammeomkrets forteller både noe om alder og noe om hvor godt treet har vokst. Eik med stammeomkrets 3 meter er ikke enestående, men alm med SO 3 meter er spesielt.
- Egenverdi og karakter  
Ulike trær har ulike former og farger og kan bidra med høstfarger og blomstring. Eldre trær får gjerne en spesiell form som gjør at man kan gjenkjenne arten på kroneform og karakter.
- Autentisitet  
Har med trærnes opprinnelighet og ekthet å gjøre.
- Plassering  
Svært synlige trær eller trær som danner viktige strukturer for sentrum, får høyere verdi. Trær i urban sone blir viktige.
- Økologi  
Kan bidra med positiv verdi for områdets økologi. Særlig arter som vokser vilt i området har stort biologisk mangfold knyttet til krone og stamme. Treet kan være vert for flere hundre arter, flere jo eldre og større treet er. Hule edelløvtrær har en spesiell verdi med stort biologisk mangfold.
- Praktisk verdi  
Trær kan gi skygge og svalhet, bidra til bedre lokalklima og dempe vind. Store trær kan ha betydning for å ta unna overvann ved fordampning.
- Kulturhistorie  
Hvorvidt det er knyttet kulturhistorisk interesse til treet.

På temakart 2 (som følger delrapporten for grønnstruktur) er vernegrad angitt nærmere på kart.

På reguleringsplankartet er trær med høyeste grad av verneverdi angitt med sirkelsymbol som verneverdige enkelt-trær, nummerert fra TV1-30 (tre som skal bevares), og videre er det avsatt hensynssoner (H540) for grønnstruktur (nest høyeste vernegrad) for områdene B1-4 (busker) og T1-10 (trær). Det er gitt egne reguleringsbestemmelser for dette: §§ 4.5.3 og 4.5.4.

## ARKITEKTUR OG VERN

### *Estetikk, arkitektur og byggeskikk*

#### *Estetikk*

Estetikk betyr læren om det vakre og omfatter visuelle kvaliteter i byggverk og omgivelser. Begrepet brukes om våre sansende opplevelser og er knyttet til egenskaper og kjennetegn ved for eksempel en bygning eller et anlegg som vi opplever gjennom våre sanser og følelser som vakkert ønskelig, verdifullt osv. Begrepet omhandler verdier og kvalitative egenskaper.

#### *Arkitektur*

Arkitektur er en kvalitetsbetegnelse for utforming av byggverk. For at et anlegg skal ha arkitektonisk kvalitet må det tilfredsstillende praktiske behov og knyttes til brukernes opplevelser og bruk av omgivelsene.

Arkitekturbegrepet brukes gjerne om bygninger og anlegg av høy praktisk, teknisk og estetisk kvalitet. Det er ulike tilnærminger til arkitektonisk utforming som bør benyttes i ulike sammenhenger, på en slik måte at ny bebyggelse danner en meningsfylt sammenheng med omgivelsene. De ulike tilnærmingene kan grovt sett kan deles inn i tre kategorier:

- Stilkopiering, som er direkte gjengivelse av tidligere tiders arkitektur i nybygg.
- En modernistisk tilnærming kan innebære, og gjerne spille på å skape kontrast til det eksisterende.
- I en tilnærming med tilpasset arkitektur, søker man gjennom et formspråk med samtidsuttrykk å tilpasse seg og speile eksisterende strukturer og omgivelser.

#### *Byggeskikk*

Byggeskikkbegrepet brukes grovt sett på to forskjellige måter. Beskrivende, for å angi hva som faktisk bygges, og normgivende, for å angi hva som utgjør kvalitativt gode byggverk som kan tjene som gode forbilder.

Begrepet brukes således for å beskrive det typiske ved ordinær byggevirksomhet som boligbygging, men også normativt for å angi hvilke hensyn som må være ivarettatt for å oppnå god byggeskikk.

#### *Lokal byggeskikk*

Lokal byggeskikk er byggeskikk som bidrar til å opprettholde stedets egenart. Begrepet henviser både til lokale byggetradisjoner som er forankret i lokal

håndverkstradisjon og byggestil, men kanskje mer til byggeskikk som er med på å opprettholde et lokalt preg.

Lokale byggetradisjoner har sitt utspring i lokal tilgang på materialer og er tilpasset stedets topografiske og klimatiske forhold, men er også påvirket utenfra. I lokal byggeskikk er den tradisjonelle byggeskikken på stedet forbilde, men god lokal byggeskikk kan gjerne ha et samtidsuttrykk og moderne tilsnitt hvor man tar i bruk materialer og bygningsform som gjenspeiler den historiske byggeskikken på stedet.

#### *Retningslinjer for bebyggelse og uterom*

- Kulturmiljøer og verneverdig bebyggelse skal i størst mulig grad bevares og inngå i en helhet ved nye byggeprosjekter som miljøskapende og identitetsskapende element på stedet. Ny bebyggelse skal ikke utformes slik at den blir dominerende eller skjemmende i forhold til bevaringsverdige eller fredete bygninger, bygningsmiljø og kulturmiljø. Faglig vurdering/ råd bør innhentes fra kulturminnemyndigheten.
- Bebyggelsen bør utformes slik at eksisterende bebyggelsesmønster og landskapsform styrkes. I dette ligger blant annet å bygge videre på eksisterende strukturer på stedet som kvartalsstruktur, hovedakser, byggehøyder og -volum, som kan skape orden og identitet. Det innebærer også å ta spesielle hensyn til bebyggelsens utforming mot offentlige møteplasser, ferdselsårer og kulturmiljøer slik at disse blir understreket og forsterket.
- Det bør legges særlig vekt på estetikk i bygningers form, fasade og materialvalg.
- Viktige vegetasjonselementer i randsoner til byer og tettsteder skal bevares og videreutvikles for å skape orden og struktur, skjerme og skille ulike typer arealbruk. Trerekker brukes for å understreke viktige linjer, gi struktur og grønt preg. Store enkelttrær og vegetasjonsbremmer som representerer estetiske kvaliteter på stedet og er viktige som trivselskapende faktorer skal bevares.
- Ved opparbeiding av parkeringsarealer eller etablering av virksomheter som krever store flater, bør de ulike arealene klart avgrenses med kantmarkering og vegetasjon slik at arealer med ulike funksjoner skilles og slik at helhetsinntrykket innenfor sammenhengende områder blir ryddig og strukturert.
- Innenfor sentrumsområdet skal det tilstrebes enhetlig bruk av lysarmaturer og gatemøblering.
- Skilt og reklameinnretninger skal utføres slik at de tilfredsstillende rimelige skjønnhetshensyn både i forhold til seg selv og omgivelsene. Frittstående reklameinnretninger bør unngås.



*Gamle foto*



*Eklygården*



*Liensgården*



*Sentrumsgården*



*Triangelgården*





*Solvang, som nylig brant ned.*



## **Kulturhistorisk hjemmevern**

Sivilarkitekt Svein Jakobsen har som del av planarbeidet utarbeidet egen underrapport for vern og estetikk ("Kulturhistorisk hjemmevern"). Her følger utdrag fra denne. For fullstendig oversikt henvises det til rapporten – som følger sentrumsplanen som vedlegg.

**Verneverdivurderingen** presenterer bygninger og miljøer av kulturmiljøinteresse. Vurderingene representerer en fordypning i enkeltbygninger og områders kulturhistoriske verdier. Bygninger med vernegrad kan være: Nøkkelbygninger med sentrale og allmenne funksjoner for områdenes karakter, historiefortelling og selvbilde. Det kan være alle typer bygninger fra forskjellige bygningsperioder, som kan representere historiske ankerfester i bebyggelsen.

Kriteriene for vurdering av bygninger og bygningsmiljøers vernegrad følger riksantikvarens anbefalinger. De kriteriene som er vektlagt i vurderingene er; **representativitet, sammenheng/ miljø, autentisitet, fysisk tilstand, arkitektonisk og kunstnerisk kvalitet og identitet/symbolverdi.**

Det er valgt en kategorisering i vernegrad 1, 2 og 3. Dette baseres på om 90%, 70% eller 50% av kriteriene anses som oppfylt.

Det er en overordnet målsetting å legge større vekt på estetikk i planleggingen. Sentrumsområdet er spesielt viktig. Føringene/retningslinjene som utarbeides skal ivareta bevaring, tilpassing og godt samspill med eksisterende bebyggelse. Det skal ikke stenge for nye og fremtidsrettede uttrykksformer. Utredningen skal gi svar på hvilke typiske karakteristiske trekk i sentrumsområdet som skal bevares og videreføres, og hva som må prioriteres for å oppnå en ønsket utvikling.



*Sentrumsgården bygget i 1927. Bygningen ble reist etter at Sverstadgårde, -et stort sveitserhus- brant ned. Bygningen kan stå som eksempel på den ekspansive utviklingen i sentrumsområdene etter 1925. Stilen kan best karakteriseres som 20-talls klassisisme. Akvarell av Svein Jakobsen.*

Det er også utarbeidet estetiske retningslinjer som skal ivareta bevaring og tilpassing uten å stenge for nye og fremtidsrettede uttrykksformer.

En viktig hensikt med arbeidet er opplysning og bevisstgjøring av kvaliteter i området som bør ha betydning for vurdering av tiltak og fortetningsønsker. Det gis føringer for hvor restriktive og varsomme kommunen bør være ved ombygginger, rehabilitering og fortetting. Dette er nedfelt i områdeplanens bestemmelser.



*Tegning av Svein Jakobsen.*

### ***Verneverdivurdering***

Verneverdivurderingen er å betrakte som et kulturhistorisk "hjemmevern".

I et kulturhistorisk perspektiv er noen bygninger viktigere enn andre. Begrunnelsen for disse utvelgelsene og graden av verneverdi er basert på de kriteriene som riksantikvaren anbefaler brukt.

Lokale kulturminner representerer kunnskapsverdier, opplevelsesverdier og bruksverdier. Bevissthet og kunnskap om dette er grunnlaget for en lokal identitet. Slik kunnskap er med på å skape trivsel og tilhørighet for de som bor i Rakkestad. Dette er også viktig for å sikre stabilitet og kontinuitet i omgivelsene. Sett i perspektiv av ønsket om en mer bærekraftig utvikling er det viktig å ta vare på de ressursene som ligger i investert bygningsmasse.

Formålet med verneverdivurderingen er å peke ut enkeltobjekter og områder som har spesiell stor betydning for Rakkestads "sjel". Dette er bygninger og bygningsmiljøer som bidrar sterk til områdets positive karakter, identitet, miljø og estetiske kvaliteter.

Vurderingene skal bidra til å styrke arbeidet for bedre byggeskikk, spesielt i forhold til reparasjon og vedlikehold. Vurderingene er basert på faglig kunnskap og subjektivt skjønn, men solid forankret i riksantikvarens objektive kriterier.

## **Kriterier**

### **Representativitet**

Dette har å gjøre med begrepene *sjelden og typisk*. Sjeldne bygninger og miljøer må vurderes som viktig dersom det er få, nettopp for å bevare representativitet. *Variasjon og mangfold* er to andre begreper under representativitet.

### **Sammenheng og miljø**

Flere bygninger som utgjør en større sammenheng kan gi oss kunnskap som enkeltbygg ikke kan vitne om. *Enhetlige bygningsmiljøer* er derfor viktig.

### **Identitets- og symbolverdi**

Dette kriteriet knytter seg til bygningens eller miljøets betydning for Rakkestadbeboernes følelse av *tilhørighet og gjenkjennelse*. Det å ta vare på kulturminner og lokale tradisjonervil styrke identitetsfølelsen, som er en forutsetning for trivsel. Identitets- og symbolverdien veier tungt i forhold til verneverdi.

### **Fysisk tilstand**

Det må vurderes om kulturminnet eller kulturmiljøet er i en slik tilstand at det lar seg bevare som kilde til kunnskap.

### **Arkitektonisk og kunstnerisk kvalitet**

Dette kriteriet dreier seg om *egenverdi*. Bygningens særegenhet. Uansett hvilken sammenheng det oppleves i, kan form, struktur, materialvalg og detaljering i forhold til en arkitektonisk og kunstnerisk ide være så betydningsfull at bevaringsverdien kan være høy. estetiske vurderinger er sentralt i denne sammenheng.

### **Autentisitet**

Dette begrepet har med *opprinelighet* og ekthet å gjøre. Det er vesentlig om bygningen er original eller en stilkopi. Kriteriet handler mye om *kunnskap og opplevelsesverdier*.

### **Økonomi og bruk**

Hvis den *fysiske tilstand* til en bygning er god, kan dermed økonomiske og kulturhistoriske argumenter bygge opp under hverandre til fordel for vern.

### **Økologi**

Bevaring kan være *bærekraftig* og ha langsiktige og positive effekter for miljøet.





**Vernegrad 1** er den høyeste vernegraden og i kartutsnitt markert med rødt. Her er de aller fleste kriteriene for fastsettelse av vernegrad vurdert som oppfylt.

**Vernegrad 2** er den nest høyeste vernegraden og i kartutsnitt markert med blått. Her er mer enn 70 % av kriteriene for fastsettelse av vernegrad vurdert som oppfylt.

**Vernegrad 3** er den laveste vernegraden og i kartutsnitt markert med grønt. Her er mer enn 50 % av kriteriene for fastsettelse av vernegrad vurdert som oppfylt.

### ***Bygninger med vernegrad 1***

*(Akvareller ved Svein Jakobsen)*



*Sentrumsgården*



*Bankgården*



*Birkestøl*



*Villa Sundby*



*Område/ sammenhengende miljø: 5 bygninger ved Storgata*





*Liensgården*



*Stasjonen*



*Midtstuen*



*Støles*

### ***Bygninger med vernegrad 2***



*Grandgården*



*Triangelgården*





*Eklygården*



XXXXXXXXXX



*Samvirkelaget*



XXXXXXX

### ***Bygninger med vernegrad 3***



XXXXXXX



XXXXXXXXXX



XXXXXXXXXX



Kornsiloen

### ***Anbefalinger i Sentrumsplanen - boliger***

Bygningshøyder bør ikke overstige 3 etasjer + 1 etasje i loft eller i tilbaketrukket 4. etasje. Begrunnelsen er å beholde de gode gaterommene, som slipper ned sol og gir gode brukeropplevelser og trivsel.

Bygningenes fasadelengde bør for det meste være under 25m for å skape rytme, bevegelse og variasjon langs gateløpet. Begrunnelsen er å skape et såkalt vertikaldominert gateløp som tåler store brudd i gesimslinjen og individuelle byggverk. Ny bebyggelse skal konsekvent plasseres i byggelinje mot fortau langs Storgata. Avvik må begrunnes særskilt ut fra et mål om aktive plassdannelser. Begrunnelsen er å forsterke og slutte den buede bygaten som et godt byrom.





Visjonsskissene i kapittel "Gater, torg og plasser" foran viser potensialet for ny sentrumsutbygging. Det er lagt til grunn at boliger i sentrum ikke skal plasseres på gatenivå, men i overliggende etasjer (bygårder med kombinert formål). I forhold til byboligers attraktivitet er det også av avgjørende betydning at det finnes tilstrekkelig med områder for rekreasjon og lek. Velhaven utgjør et i så måte et helt sentralt område som må bevares og utvikles videre. Videre vil en utvikling av Storgata med tilliggende torg og plasser være avgjørende. Utviklingen av Stasjonen til en kollektivterminal og tilhørende jernbanepark er også svært viktig.



# UTVIKLINGSOMRÅDE

Hentet fra Stedsanalysen 2010.

## DIPLOMIS-TOMTA

Nedleggelsen av produksjonen til Diplomis frigjør store arealer og bygningsmasse. Beliggenheten midt i Rakkestad sentrum gjør dette til det mest spennende transformasjonsområdet. Området markert i grønt utgjør 15daa.

Isen-området kombinert med branntomta (og evt Heiegården) vil kunne få god kontakt med Storgata og på den måten bidra til styrking av øvre del av Storgata og denne delen av Rakkestad sentrum. Man har muligheten til å lage et prosjekt som tydelig markerer sentrum og danner et naturlig møtested for Rakstinger.

Enhver utvikling av eiendommen bør knyttes opp mot Storgata. Utviklingen må forsterke det eksisterende handelssenteret i Rakkestad, ikke forsøke å danne et nytt selvstendig sentrum, trukket vekk fra Storgata.

Man bør etablere minst én klar gangforbindelse fra Storgata til utviklingsområdet. Det bør også fokuseres på å skape en god kjøreadkomst fra Storgata til området.

Det må etableres egne parkeringsarealer innenfor utviklingsområdet. Disse kan legges i parkeringskjellere eller på parkeringsarealer i dagen, avhengig av hvor tungt man ønsker å utnytte eiendommene.

Vi anbefaler at størstedelen av parkeringsplassene legges bak- eller under den nye bygningsmassen slik at man ikke får store parkeringsarealer beliggende inntil Storgata.



## Nye eiere



Rakkestad Næringstorg AS har ervervet Diplomis-tomta, og har utviklet en konseptskisse benevnt Isen Center Rakkestad. Her inngår også tverrforbindelsen – under jernbanen – mellom Storgata og Industriveien. I dette konseptet er Nygata overbygd – og går gjennom en parkeringskjeller. Det er foreløpig tenkt handels- og næringsvirksomhet med et stort parkeringsareal, samt en form for overliggende boligblokk. Det er også foreslått en boligblokk i syd ved jernbanen.



Kommunen har vurdert innspillet i sentrumsplanprosessen, og vurderinger så langt har vært at dette skisseprosjektet er noe ute av skala i forhold til Rakkestad sentrum. Konklusjonen har blitt å legge området ut som et utviklingsområde, med krav om detaljregulering.



## RULLERING

Styringsgruppa for områdeplanarbeidene (formannskapet) har bestemt at disse planene skal tas opp til vurdering i kommunestyret minst én gang pr valgperiode, for å fastslå om det er behov for rullering av en eller begge områdeplanene.

Dette på bakgrunn av at Rakkestad kommune ønsker at områdeplanene for Sentrum og Bergehus til enhver tid skal være oppdaterte og dynamiske styringsredskaper for å oppnå en ønsket utvikling i tråd med fastsatte mål.

Dette samordnes med kommunal planstrategi (jf Plan- og bygningslovens § 10-1), og kommunestyret skal – samtidig med at de skal vurdere om gjeldende kommuneplan skal revideres eller videreføres som den er – også ta stilling til det samme for Sentrumsplanen og Bergenhusplanen. På denne måten er Rakkestad kommune sikret at disse to sentrale og viktige områdeplanene er del av et rutinemessig rulleringssystem fastlagt etter Plan- og bygningsloven.

Styringsgruppa ønsker at områdeplanene første gang skal tas opp til vurdering ca ett år etter planvedtak, for å sikre at prosessene kommer i gang. Dersom ikke foreslåtte tiltak og regulering har ønsket effekt, kan det være aktuelt for kommunen å foreta nødvendige revisjoner/ endringer.



## **VEDLEGG**

### **Oversikt over rapporter og utredninger til områdeplanene**

Organisering, 27.10.2011

Planprogram, vedtatt 06.12.2012 (sak 49/12)

Strategidokument: Felles gaterom, September 2011

Medvirkningsrapport, Barn og unge, 27.01.2012

Kommunikasjonsstrategi og medvirkning, 14.02.2012

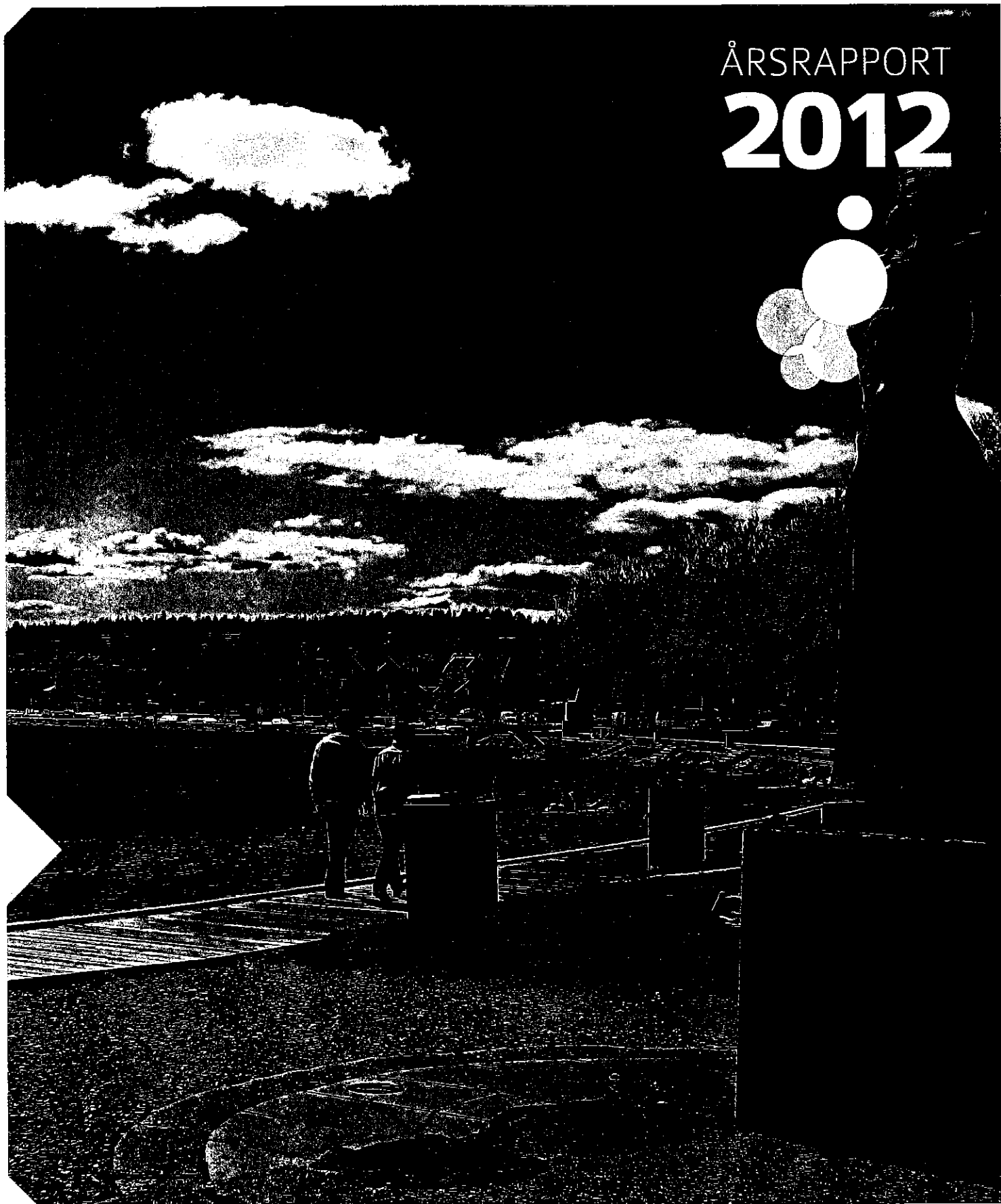
Notat Rakkestad Nærstasjon, Januar 2012

Vern og estetikk, Svein Jakobsen mars 2013

Grønnstruktur Rakkestad sentrum, Landskapsark. MNLA Nils Skaarer, mars 2013

Trafikkutredning Rakkestad sentrum, Cowi mai 2013

ÅRSRAPPORT  
**2012**



# INNHOOLD

<b>FORORD</b>	<b>3</b>	
<b>INNSATSOMRÅDER OG AKTIVITETER I 2012</b>		<b>4</b>
Profilering	5	
Kompetanse og verdiskaping		6
Areal- og transportutvikling		7
Andre tiltak og prosesser	8	
<b>MÅL OG STRATEGIER</b>		<b>9</b>
<b>ORGANISASJON</b>	10	
<b>REGNSKAP 2012</b>	16	



# FORORD

Samarbeidsalliansen Osloregionen vedtok på rådmøtet 2012 nye strategiske føringer for sin virksomhet. Det endelige vedtaket var basert på en omfattende prosess forut for rådmøtet, og denne synliggjorde at det fortsatt er stor bevissthet i regionen om behovet for en samarbeidsallianse mellom kommuner og fylkeskommuner i hovedstadsområdet. Forsatt er det de samme roller som vektlegges som viktige. Samarbeidsalliansen skal være en politisk og administrativ møteplass, en arena for strategiutvikling og en felles stemme i saker der regionen har samordnet sine interesser.

Gjennom vedtaket av nye strategiske føringer ble det også bekreftet at areal- og transportutvikling er et helt sentralt innsatsområde for samarbeidsalliansen. I tråd med dette, var arbeidet med en felles gods- og logistikkstrategi for Osloregionen kanskje den viktigste enkeltsaken i 2012, og det har vært positivt å se det store engasjementet som medlemmer og ulike bransjeaktører har vist i denne prosessen. Strategidokumentet ble sluttbehandlet av styret i april 2012, og er deretter oversendt samarbeidsalliansens medlemmer for videre oppfølging, og til departementene som innspill til arbeidet med Nasjonal Transportplan 2014-2023.

Statsetatenes forslag til ny Nasjonal Transportplan ble sendt ut på høring våren 2012, og Osloregionens styre avga en egen uttalelse til denne. Med utgangspunkt i samarbeidsalliansens vedtatte areal- og transportstrategi ble spesielt behovet for videre jernbanesatsing i Osloregionen understreket. Statens prioriteringer på dette området er avgjørende for utviklingen av en bærekraftig og konkurransedyktig Osloregion. Det vil bli svært spennende å se hvilken fremdrift det legges opp til for byggingen av Follobanen, dobbeltspor i Intercitytriangelet og ny jernbanetunnel gjennom Oslo, når regjeringen legger fram det endelige forslaget til Nasjonal Transportplan 2014-2023 ved påsketider i år.



Felles profilering er et annet viktig innsatsområde for samarbeidsalliansen Osloregionen. Osloregionen er i internasjonal sammenheng liten, og faller nok ofte under radaren til utenlandske aktører som vurderer lokaliseringalternativer og kloke hoder som søker karrieremuligheter. Samarbeidsalliansen igangsatte høsten 2012 et arbeid for å etablere en felles plattform for internasjonal profilering som medlemmene og andre aktører i regionen kan stå sammen om. Ambisjonen er å skape økt engasjement og felles tenkning, og på denne måten legge grunnlaget for en mer kraftfull satsing og samordning av profileringen av Osloregionen i utlandet.

Samarbeidsalliansen Osloregionen har vokst jevnt og trutt i de åtte år som er gått siden den ble etablert. Så også i 2012, da fem nye kommuner ble tatt opp som medlemmer. Det er en glede å ønske de nye medlemskommunene i Kongsbergregionen og Vestfold velkommen på laget. Nye medlemmer kan bidra til å gjøre samarbeidsalliansen mer slagkraftig. Samtidig er Osloregionen en strategisk sammenslutning, og med stadig flere medlemmer er det viktig med et bevisst forhold til hva som utgjør kjernen i medlemmenes felles interesser og hvordan man styrker disse. Spørsmålet som av og til blir stilt, om hvor stor Osloregionen egentlig er, finner nok imidlertid sitt svar mer gjennom samarbeidsalliansens konkrete arbeid og strategiprosesser, enn gjennom kartmessige betraktninger.

Kari Garmann gikk av som direktør høsten 2012. Hun har ledet sekretariatet siden samarbeidsalliansen ble etablert i 2004. Det er grunn til takke for det engasjementet hun har utvist i arbeidet med å koordinere og utvikle alliansens virksomhet i disse årene.

Oslo, februar 2013

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Stian Berger Røsland'.

Stian Berger Røsland, leder av Osloregionens styre  
**Byrådsleder i Oslo kommune**

## INNSATSOMRÅDER OG AKTIVITETER

Samarbeidsalliansen Osloregionen har i sin virksomhet i 2012 først og fremst engasjert seg i prosjekter og tiltak innen innsatsområdene areal og transport, og internasjonal profilering. Samtidig har arbeidet med oppdatering av de strategiske føringene for samarbeidsalliansens virksomhet vært prioritert.





## Profilering

Målet for samarbeidsalliansens arbeid innen profilering er først og fremst å gjøre Osloregionens fortrinn og muligheter som nærings- og kunnskapsregion bedre kjent utenfor landets grenser.

### Felles plattform for internasjonal profilering av Osloregionen

Det er dokumentert at Oslo og Osloregionen er lite kjent i utlandet, og internasjonal profilering har derfor hele tiden stått høyt på Osloregionens agenda. En forprosjektrapport som skisserte forslag til rammer, innhold og metodikk for en felles profileringssatsing, ble sendt ut på høring til fylkeskommunene og regionrådene i Osloregionen våren 2011.

Basert på at det i høringsinnspillene ble pekt på behov for videre prosess og avklaringer, vedtok styret våren 2012 og i første omgang igangsette en utrednings- og forankringsprosess. Hensikten er å avklare viljen til og forutsetningene for en felles profileringssatsing for Osloregionen, gjennom å drøfte og forankre hovedinnretning, ambisjonsnivå, finansiering og organisering av profileringsarbeidet. En slik felles plattform vurderes som et nødvendig steg for å få til en bred satsing på internasjonal profilering av Osloregionen. Prosjektleder for arbeidet ble tilsatt i sekretariatet høsten 2012, i et ettårig engasjement.

### MIPIM

MIPIM er en av verdens største eiendomsmesser og møteplasser i profileringssammenheng, og arrangeres hvert år i mars i Cannes i Sør-Frankrike. Samarbeidsalliansen deltok sammen med Oslo kommune og en rekke næringsaktører i arbeidet med å profilere Osloregionen gjennom en stand på MIPIM 2012, 6.-9. mars.

En evaluering gjort i forbindelse med rapporten fra messen, tilsa at standen og programmet i Cannes var vellykket og et betydelig skritt framover i forhold til hva man fikk til i 2011. Prosjektet var preget av et godt og fruktbart samarbeid mellom næringslivets aktører og det offentlige. Et 5-årsperspektiv ble i utgangspunktet lagt et til grunn for Osloregionens deltakelse i samarbeidet om profilering på MIPIM. På denne bakgrunn vedtok styret høsten 2012 at samarbeidsalliansen skal engasjere seg i arbeidet med en stand for Osloregionen på MIPIM også i 2013.

### Avisbilag om Osloregionen

Avisbilaget "Inspirerende Mangfold", med fokus på samarbeidet i Osloregionen og på synliggjøring av mangfoldet i regionen gjennom historier fra de ulike delregionene. Ble produsert og distribuert i midten av mars 2012. Avisbilaget inneholdt også en samlet presentasjon av alle ordførerne i regionen. Innholdet i bilaget ble godt mottatt. Dessverre ble det, pga svikt i annonsesalget, ikke mulig å finansiere distribusjon med Aftenposten, slik opprinnelig planlagt. Avisbilaget ble derfor distribuert med Dagbladet.

### Informasjonsmaterieill

Knyttet til samarbeidsalliansens deltakelse i en stand på eiendomsmessen MIPIM, ble det utarbeidet en digital presentasjon av Osloregionen. I tillegg til MIPIM skal presentasjonen også kunne benyttes på andre større arrangementer og messer. Høsten 2012 ble oppdatering av samarbeidsalliansens nettsider og informasjonsbrosjyre igangsatt i forbindelse med at alliansen utvides med 5 nye kommuner fra og med 1.1.2013. Arbeidet vil bli sluttført i løpet av vinteren 2013.





## Kompetanse og verdiskaping

Utgangspunktet for Osloregionens prosjekter og tiltak knyttet til kompetanse og verdiskaping er rollen som nasjonalt tyngdepunkt for kunnskapsbasert næringsvirksomhet.

### Felles FoU- og næringsutfordringer, og innovasjonsstrategi for Osloregionen

Arbeidet med felles FoU- og næringsutfordringer i Osloregionen har hatt som ambisjon å etablere et grunnlag for å håndtere næringspolitiske utfordringer på tvers av de administrative og politiske grensene i Osloregionen. Samarbeidsalliansen har tidligere fått utredet og analysert felles utfordringer gjennom arbeidet med NIBR-rapporten "Osloregionen - mangfold, innovasjon og utvikling". Det ble i den sammenheng bl.a. signalisert at styrking av nettverk og arealbygging for innovasjon og samarbeid mellom næringsliv og forskning, vil være viktige suksesskriterier for regionens videre utvikling.

I forbindelse med at samarbeidsalliansen på årsmøtet 2012 vedtok nye strategiske føringer for sitt arbeid, ble det under innsatsområdet kompetanse og verdiskaping lagt inn fire underpunkter:

- Felles innovasjonsstrategi
- Harmonisering av virkemiddelbruk
- Samordning av FoU-strategier
- Strategier for utvikling av universitets- og høyskoletilbud, og fagskoletilbudet

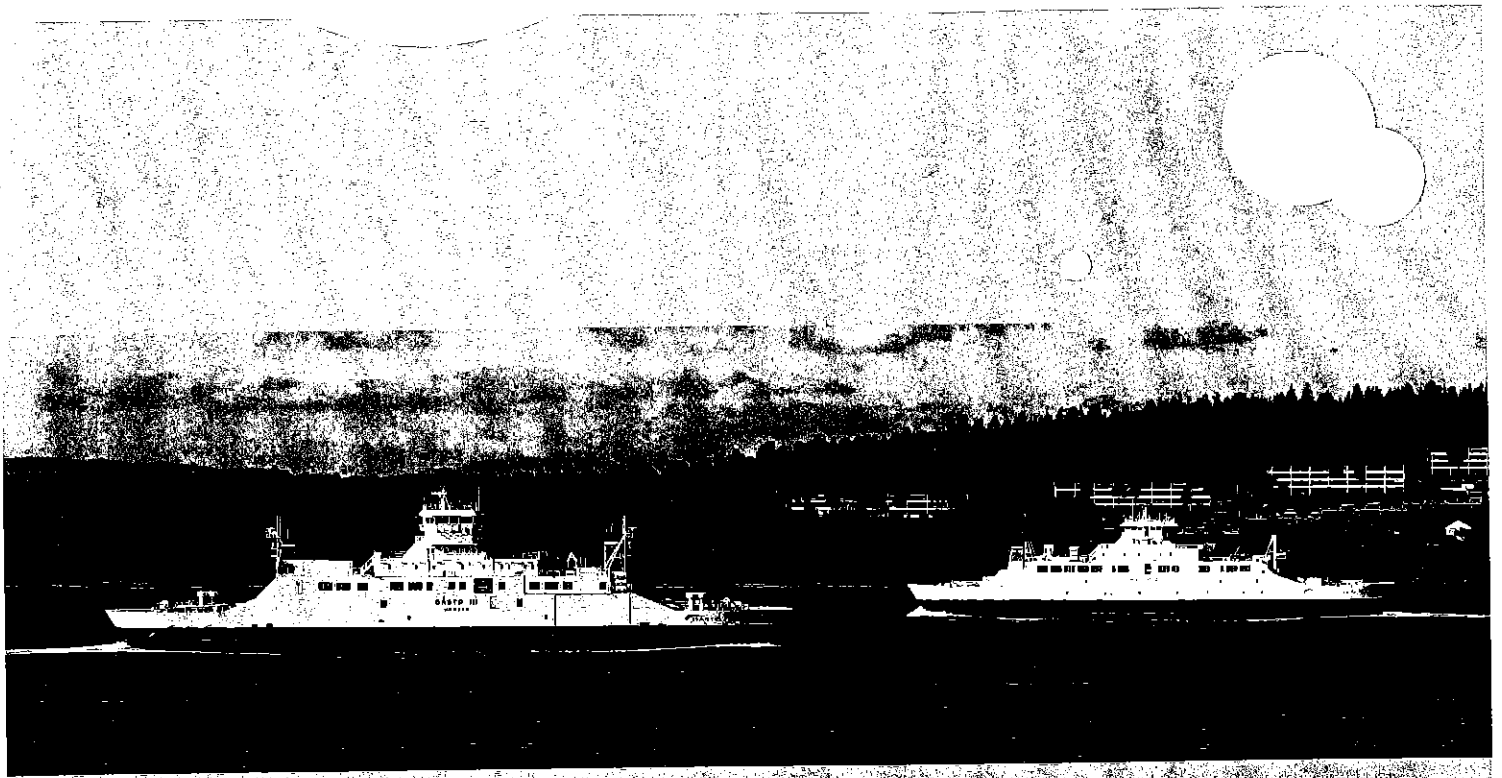
På bakgrunn av nedsatt kapasitet i samarbeidsalliansens sekretariat har oppfølgingen av disse punktene måttet skyves ut til 2013.

### Klyngeutvikling

Samarbeidsalliansen har siden 2006 bidratt med midler til Oslo og Akershus sin satsing på å utvikle sterkere næringsklynger i Osloregionen. Utgangspunktet har vært Hovedstadsprosjektet og det som der ble definert som næringsområder hvor Osloregionen har forutsetninger for å hevde seg i den internasjonale konkurransen. Dette var hhv maritim, energi og miljø, IKT, livsvitenskap og kultur.

Fram til 2011 ble klyngeutviklingsmidlene overført til Oslo Teknopol IKS, som var ansvarlig for å fasilitere klyngene. I 2012 ble organiseringen lagt om, bl.a. gjennom at sekretariatsfunksjoner skulle administreres av klyngenettverkene selv. Det ble samtidig gjennomført en mer åpen tildelingsprosess, basert på at klyngenettverkene selv søkte om støtte til sine aktiviteter, og flere nettverk kunne dermed søke om støtte. Tildelingen ble styrt direkte fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune i fellesskap. Klyngenettverk som mottok støtte i 2012 var bl.a. Oslo Maritime Nettverk, Oslo Cancer Cluster, Nansen Neuroscience Network, og Oslo IKT Nettverk.

En viktig ambisjon knyttet til Osloregionens engasjement i klyngeutviklings-satsingen er å bidra til at nærings- og FoU-aktører også utenfor Oslo og Akershus involveres i klyngene, og at søknader fra klyngenettverk med betydelig deltagelse i Osloregionen utenfor Oslo/Akershus kan vurderes. Det er vedtatt at samarbeidsalliansen skal videreføre sitt engasjement i arbeidet med klyngeutvikling i 2013.



## Areal- og transportutvikling

“Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen” ble sluttbehandlet av samarbeidsalliansen i 2008. Strategien legger til grunn at areal- og transportutfordringene bør løses gjennom en flerkjernet utvikling av Osloregionen med mest mulig fullverdige byer og tettsteder, og at et effektivt og miljøvennlig transportsystem, der skinnegående kollektivmidler står sentralt, skal knytte den flerkjernede regionen sammen.

### Osloregionens arbeid inn mot NTP 2014-2023

Med utgangspunkt i samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen ble det vinteren 2012 utarbeidet et innspill til transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023. I innspillet presenterte samarbeidsalliansen behovet for nødvendig samferdselsinfrastruktur for å møte regionens vekstutfordringer. Behovet for utbygging av jernbaneinfrastrukturen, med særlig fokus på Follobanen, Intercitytriangelet og ny Oslotunnel, og generell styrking av kollektivtransporten ble fremhevet. Behovet for å møte gods- og logistikkutfordringene i regionen ble også synliggjort.

### Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen

Rådsmøtet vedtok høsten 2008 at areal- og transportstrategien skulle følges opp gjennom å utarbeide en helhetlig strategi for godslogistikk i Osloregionen, for å legge til rette for at godstransporten i regionen kan skje på en måte som stimulerer verdiskapning og samtidig skjer på en mest mulig bærekraftig og effektiv måte.

Arbeidet med en felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen startet opp i 2010. En gruppe med representanter fra Oslo, Østfold og Akershus ledet arbeidet, og Civitas og SITMA medvirket som faglige konsulenter. Det ble lagt stor vekt på forankring av strategiarbeidet, så vel hos samarbeidsalliansens egne medlemmer som hos markedsaktorene og statsetatene. Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystdirektoratet deltok i prosessen, og arbeidet fikk økonomisk støtte fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus og Fylkesmannen i Østfold.

Etter en høringsrunde ble felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen sluttbehandlet av styret i april 2012. I tillegg til å peke på behovet for å styrke deler av transportinfrastrukturen, fokuserer strategien på at det på sikt bør utvikles en nav-satellitt modell, der terminaler nord, sør og vest for Oslo supplerer Alnabruterminalen midt i byen. Strategirapporten er oversendt Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og Kystdepartementet i forbindelse med deres arbeid med forslag til ny Nasjonal Transportplan.

## Andre tiltak og prosesser

### Oppdatering av strategiske føringer for samarbeidsalliansens virksomhet

Samarbeidsalliansen Osloregionen ble etablert pr. 1.1.2005 og etter mer enn 6 års virksomhet var tiden inne for å tenke gjennom innsatsområder og arbeidsoppgaver med sikte på å bekrefte og fornye strategiene som ligger til grunn for virksomheten. En viktig ambisjon var at strategiene skulle være mest mulig robuste og legge til grunn et perspektiv ut over treårsperiodene som tidligere hadde vært praksis.

Administrativ koordineringsgruppe hadde ansvaret for arbeidet med forslag til nye strategiske føringer for Osloregionen. Strategiforslaget ble behandlet av styret våren 2012 og vedtatt av rådsrådet 5. juni. Sentrale punkter i de vedtatte strategiske føringene er blant annet:

- Hovedmålet ligger fast: "Å styrke Osloregionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa".
- Osloregionen er en felles samarbeidsarena for både kommuner og fylkeskommuner og skal være aktiv først og fremst som møteplass og nettverk, arena for utvikling av felles strategier og felles holdninger i forhold til Osloregionens overordnede mål, og talerør for nettverket av kommuner, delregioner og fylkeskommuner overfor nasjonale myndigheter.
- Klimapolitikk ble tatt inn som nytt innsatsområde, mens sosial infrastruktur ble tatt ut.
- Osloregionen skal fortsatt jobbe for å utvikle partnerskap og samarbeid mellom storbyområdene i Norden, med spesielt fokus på Stockholmsregionen.

### Samarbeid med Stockholm-Mälardalenregionen

Osloregionen har i flere år engasjert seg i en prosess med sikte på å utvikle relasjonen mot Stockholm-Mälardalenregionen og styrke aksene Oslo-Stockholm. Et samarbeid er etablert med Mälardalsrådet, som langt på vei kan beskrives som Osloregionens svenske søsterorganisasjon. Partene har sammen fått gjennomført utredningsarbeid med tanke på å bedre forståelsen av hvordan relasjonene mellom de to hovedstadsregionene i dag er innen sentrale felt som næringsliv og verdiskapning, FoU, kommunikasjon og samferdselsinfrastruktur. I 2012 er flere aktuelle tiltak drøftet, primært i forhold til felles kunnskapsutvikling. Sekretariatsleder Kari Garmann deltok på Mälardalsrådets årskongress, Mälartinget, 31.5-1.6, i Stockholm.

### KOM-konferansen

Konferansen KOM (Kunnskap og Møteplass) ble første gang arrangert i 2007, som en møteplass for det offentlige, næringslivet og FoU-miljøene i Osloregionen. Evalueringen i etterkant av konferansen høsten 2011 tilsa behov for å vurdere hvordan deltakelsen på konferansen kan økes. Av kapasitetsgrunner ble KOM-konferansen ikke gjennomført i 2012, men det legges opp til arrangement i 2013, slik at møteplassen vil bli videreført.



# MÅL OG STRATEGIER

Den strategiske samarbeidsalliansen Osloregionen ble etablert 1. januar 2005. Den besto i 2012 av 67 kommuner og tre fylkeskommuner i hovedstadsområdet. Antall innbyggere i Osloregionen pr. 1.1.2012 var i følge SSB i underkant av 1,8 mill., noe som utgjorde ca 36 % av Norges befolkning. Kommunene Kongsberg, Rollag, Notodden, Hjartdal og Stokke ble tatt opp som nye medlemmer fra og med 1.1.2013.



Foto: M8 Design

Samarbeidet er et svar på en situasjon der Osloregionen opplever sterkt vekstpress i et nasjonalt perspektiv, og samtidig skjerpet konkurranse fra stadig sterkere europeiske storbyregioner.

## **Osloregionens samarbeidsplattform angir følgende rammer for virksomheten:**

- Strukturert og målrettet regionalt samarbeid skal gi grunnlag for samordnet opptreden i saker som er viktige for regionen.
- Samarbeidet skal rettes inn mot områder der samordning av deltakernes innsats vil være viktig, enten fordi oppgavene ikke kan ivaretas alene, eller fordi det i dag ikke er arenaer som ivaretar oppgavene tilstrekkelig godt

- Samarbeidet er basert på frivillighet og et tillitsbasert interessefellesskap.
- Gjennom å gå inn i alliansen har deltakerne markert tilhørighet til den arbeids-, bolig- og serviceregionen som hovedstadsområdet utgjør.

## **Samarbeidsalliansen har vedtatt følgende satsingsområder:**

- Felles profilering, nasjonalt og internasjonalt
- Kompetanse og verdiskaping
- Utbyggingsmønster, samferdsel og kollektivtransport
- Klimapolitikk

# Politiske organer

## Samarbeidsrådet

Samarbeidsrådet er Osloregionens høyeste organ, og ledes av styrets leder. Rådet fastlegger strategier for samarbeidet i Osloregionen, og fastsetter årlig medlemskontingent. Hvert medlem deltar i samarbeidsrådet med én stemme. Samarbeidsråd holdes ordinært én gang hvert kalenderår.

Samarbeidsrådet 2012 ble arrangert 5. juni i Oslo Rådhus. Det ble på rådsmøtet vedtatt nye strategiske føringer for Osloregionen. Rådet godkjente videre søknad om medlemskap fra kommunene Kongsberg, Rollag, Notodden, Hjørtedal og Stokke med virkning fra og med 1.1.2013. Det ble også vedtatt at medlemskontingenten for 2013 videreføres på nivå fra 2012, dvs. kr. 1,50 pr. innbygger (kr. 3,- for Oslo).

Rådsmøtet ble kombinert med en konferansedel der tema var areal og transportutvikling i Osloregionen. Statssekretær Erik Lahnstein, Samferdselsdepartementet, innledet om statens ambisjoner for utvikling av infrastrukturen i Osloregionen, og ble etterfulgt av Morte Wasstøl, Rambøll, som fokuserte på gapet mellom det samarbeidsalliansen har presentert som regionens behov og statens vilje slik den kan leses ut av transportetatens forslag til NTP 2014-2023. Deretter ble erfaringer fra arbeidet med ny fylkesplan i Østfold og prosjektet Buskerudbyen presentert av hhv fylkesvaraordfører Per Inge Bjerknes, Østfold, og ordfører Tore Opdal Hansen, Drammen. Konferansedelen ble avsluttet med et innlegg fra forskningssjef Knut Alfsen, Cicero, om Osloregionens areal og transportutvikling i et klimaperspektiv.

## Styret

Styret er det utøvende organ for Osloregionen, og ivaretar Osloregionens interesser mellom møtene i samarbeidsrådet. Styret iverksetter samarbeidsrådets beslutninger og vedtar blant annet årlig handlingsprogram og budsjett for samarbeidsalliansens virksomhet. Oslo kommune, fylkeskommunene og regionrådene har én representant hver i styret.

**Styret hadde 4 møter i 2012, og behandlet 38 saker. Blant sakene var:**

- Nasjonal Transportplan 2014-2023 – Osloregionens uttalelse til transportetatens forslag
- Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen. Sluttbehandling
- Internasjonal omdømmebygging av Osloregionen. Igangsetting av arbeid med etablering av felles plattform.
- Etablering av felles plattform for internasjonal profilering av Osloregionen, organisering av arbeidet
- Nye strategiske føringer for Osloregionen - høringsrapport
- Strategiske føringer for Osloregionen, innstilling til samarbeidsrådet
- Rapport fra MIPIM 2012
- Søknad om støtte til MIPIM 2013
- Program rådsmøtet 2012
- Søknader om medlemskap i Osloregionen, innstilling til samarbeidsrådet
- Søknad om styreplass for Regionråd Hurum, Lier og Røyken
- Ansettelse av ny leder for Osloregionens sekretariat, prosess
- Søknad om støtte til høyhastighetsutredning Oslo- Stockholm
- Studietur for Osloregionens styre 2013
- Medlemskontingent 2013, innstilling til samarbeidsrådet
- Handlingsprogram og budsjett for 2013

## Osloregionens styre hadde følgende sammensetning i 2012



**Oslo kommune**  
Byrådsleder  
Stian Berger Røsland  
(leder)



**Follorådet**  
Ordfører  
Johan Alnes,  
Ås kommune



**Rådet for Drammens-  
regionen**  
Ordfører  
Karl E Haslestad  
Sande kommune



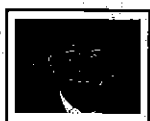
**Regionrådet for Hadeland**  
Ordfører  
Harald Tyrdal  
Lunner kommune  
(nestleder)



**Regionrådet for Indre  
Østfold**  
Ordfører  
Knut Espeland,  
Spydberg Kommune



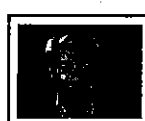
**Region Nordre Vestfold**  
Ordfører  
Alf Johan Svele  
Holmestrand kommune



**Akershus fylkeskommune**  
Fylkesordfører  
Nils Aage Jegstad



**Regionrådet for  
Mosseregionen**  
Ordfører  
Tage Pettersen  
Moss Kommune



**Glåmdalsregionen**  
Ordfører  
Øystein Østgaard  
Kongsvinger kommune



**Østfold fylkeskommune**  
Fylkesvaraordfører  
Per I. Bjerknes



**Haldenregionen**  
Ordfører  
Thor Edquist  
Halden kommune



**Midt-Buskerud**  
Ordfører  
Terje Bråthen  
Modum kommune



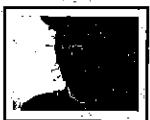
**Buskerud fylkeskommune**  
Fylkesordfører  
Morten Eriksrød



**Nedre Glomma regionråd**  
Ordfører  
Jon-Ivar Nygård  
Fredrikstad kommune



**Regionråd Hurum, Lier og  
Røyken**  
Ordfører Rune Kjølstad  
Røyken kommune  
(fra 13.9.2012)



**Øvre Romerike Utvikling**  
Ordfører  
Anne-Ragni K. Amundsen  
Nannestad kommune



**Rådet for Ringeriksregionen**  
Ordfører  
Per Berger  
Hole kommune



**Kongsbergregionen**  
Ordfører  
Sven Tore Løkslid Hjørtedal  
(møterett fra 5.6.2012)



**Samarbeidsrådet for nedre  
Romerike**  
Ordfører  
Are Tomasgard  
Sørum kommune

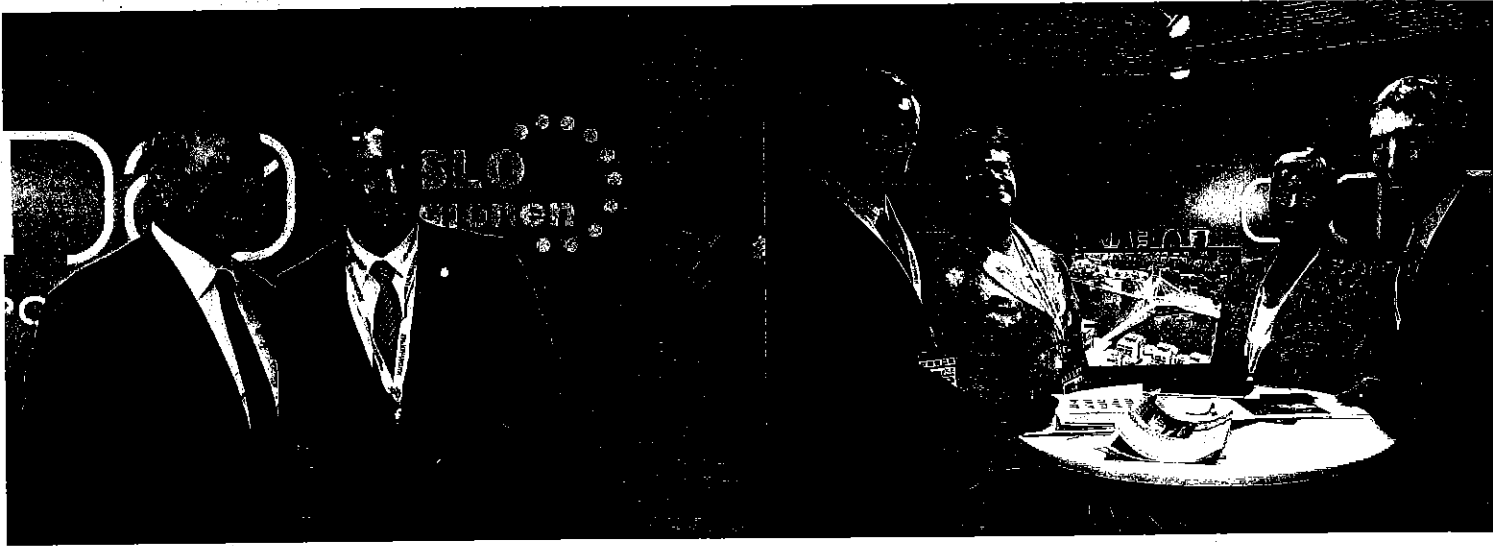


**Vestregionen**  
Ordfører  
Lene Conradi  
Asker kommune



Foto: Akershus fylkeskommune





## Administrative organer

### Sekretariatet

har ansvar for å legge til rette for samarbeidsrådet og styret i Osloregionen. Sekretariatet har det løpende plan- og budsjettansvaret, ivaretar overordnet koordinering av Osloregionens administrative arbeid og samordner alliansens utadrettede virksomhet. Sekretariatet har to faste stillinger og besto av direktør Kari Garmann og fagsjef Theis Juell Theisen. I forbindelse med sykefravær har Theisen fungert som direktør i 2012, og det har våren 2012 vært hyret inn bistand til sekretariatet fra Jan Terjer Hansen. Pr. 1. november gikk Kari Garmann av for alderspensjon, mens Bjarte Frøyland tiltrådte et engasjement knyttet til arbeidet med å etablere en felles regional plattform for internasjonal profilering.

### Koordineringsgruppen

skal bidra til utvikling av helhetlige strategier, informere om og forankre samarbeidsalliansens arbeid i medlemsorganisasjonene, og målbære synspunkter og innspill fra medlemmene inn i samarbeidet. Gruppen har representanter fra Oslo kommune, de deltakende fylkeskommunene og regionrådene.

### Faggruppene

skal bidra til strategiutvikling innen Osloregionens prioriterte satsingsområder og er ansvarlig for utredningsoppdrag og lignende på oppdrag fra Osloregionens styre. Gruppene har medlemmer fra fylkeskommunene, Oslo kommune og regionrådene i Osloregionen. Pr. 1. januar 2013 er det to aktive faggrupper, for henholdsvis profilering og utbyggingsmønster, samferdsel og kollektivtransport (ATP).

### Prosjektorganisering:

Når samarbeidsalliansens oppgaver skal prosjektorganiseres, er faggruppene normalt "basis" for sammensetning av prosjekt- og arbeidsgrupper. Følgende tiltak i egen regi har vært organisert med egne prosjekt- eller arbeidsgrupper i 2012:

- Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen
- Samarbeid med Mälardalen/Stockholmsregionen
- Arbeidet med avisbilag

## Administrative grupper 2012

### Osloregionens administrativ koordineringsgruppe:

- Hallvard Lunde, Oslo kommune, Byrådslederens kontor, leder
- Morten Bildeng, Oslo kommune, Byrådsavdeling for finans
- Kjersti Helene Garberg, Østfold fylkeskommune
- Øyvind Michelsen, Akershus fylkeskommune
- Sigurd Fjose, Buskerud fylkeskommune
- Steinar Vingerhagen, Nedre Glomma regionråd
- Alf Johansen, Regionrådet for Indre Østfold
- Hans Hagene, Samarbeidsrådet for nedre Romerike
- Lars Olsen, Rådet for Ringeriksregionen
- Nina Solberg, Vestregionen
- Edvin Straume, Regionrådet for Hadeland
- Kurt-Gøran Adriansen, Øvre Romerike Utvikling
- Dankert Freilem, Rådet for Drammensregionen
- Egil Schjerværud, Haldenregionen
- Thor Smith Stickler, Region Nordre Vestfold
- Audun Mjøs, Midt-Buskerud
- Anne Huse, Glåmdalsregionen
- Ivar Nævra, Regionrådet for Mosseregionen
- Kari Marie Swensen, Follorådet

### Faggruppe for utbyggingsmønster, samferdsel og kollektivtransport

- Elin Tangen Skeide, Østfold fylkeskommune, leder
- Njal Nore, Akershus fylkeskommune
- Peter Austin, Oslo kommune, Byrådsavdeling for byutvikling
- Dag Olsen, Vestregionen
- Edvin Straume, Regionrådet for Hadeland
- Trond Wangen, Follorådet
- Hilde Nygård, Glåmdalsregionen
- Frode Graff, Rådet for Drammensregionen
- Gunnar Holme, Nedre Glomma regionråd
- Andreas Bjørnnes, Samarbeidsrådet for nedre Romerike
- Lars Olsen, Rådet for Ringeriksregionen
- Espen Sørås, Haldenregionen
- Sølve Bjørkevoll, Regionrådet for Indre Østfold
- Terje Pettersen, Regionrådet for Mosseregionen
- Karin Collett, Øvre Romerike Utvikling
- Jan Erik Lindøe, Regionråd Hurum, Lier, Røyken (fra september 2012)



## Prosjektgruppe gods og logistikk

- Bjørn Helgesen, Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten, leder
- Njål Nore, Akershus fylkeskommune, leder
- Hans-Erik Fosby, Østfold fylkeskommune, leder
- Elin Tangen Skeide, Østfold fylkeskommune
- Peter Austin, Oslo kommune, Byrådsavdeling for byutvikling
- Dag Olsen, Vestregionen
- Edvin Straume, Regionrådet for Hadeland
- Trond Wangen, Follorådet
- Hilde Nygård, Glåmdalsregionen
- Frode Graff, Rådet for Drammensregionen
- Gunnar Holme, Nedre Glomma regionråd
- Andreas Bjørnnes, Samarbeidsrådet for nedre Romerike
- Lars Olsen, Rådet for Ringeriksregionen
- Espen Sørås, Haldenregionen
- Sølve Bjørkevoll, Regionrådet for Indre Østfold
- Terje Pettersen, Regionrådet for Mossregionen
- Cecilie Prestjord Gunnufsen, Kystverket
- Anders Jordbakke, Statens Vegvesen, region øst
- Bjørn Egede-Nissen, Jernbaneverket, Plan og utvikling Øst

## Faggruppe for profilering

- Kari Garmann/Theis Juell Theisen, Osloregionens sekretariat, leder
- Kristin Josefsen, Østfold fylkeskommune
- Eirik Mathiesen, Akershus fylkeskommune
- Bjarne Johansen, Oslo kommune, Byrådslederens kontor
- Liss Kristin Steinbakk, Oslo kommune, Byrådsavdeling for kultur og næring
- Dankert Freilem, Rådet for Drammensregionen
- Vibeke Buraas Dyrnes, Regionrådet for Hadeland
- Berit Kolden, Regionrådet for Mossregionen
- Gina Finsrud, Haldenregionen
- Steinar Vingerhagen, Nedre Glomma regionråd
- Stig Ervland, Samarbeidsrådet for nedre Romerike
- Geir Petterson, Follorådet
- Svein Hoelsæter, Øvre Romerike Utvikling





Kommuner som er medlem i samarbeidsalliansen Osloregionen pr. 1.1.2013.



## REGNSKAP FOR SAMARBEIDSALLIANSEN OSLOREGIONEN 2012

	Regnskap 2012	Budsjett 2012	Avvik	Note
Kontingenter	5 168 466	5 168 000	466	1
Ekstraordinær inntekt	7 035	0	7 035	2
Refusjon merverdiavgift	145 590	0	145 590	
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>5 321 091</b>	<b>5 168 000</b>	<b>153 091</b>	
Sekretariatet, lønnsutgifter	1 516 718	1 940 000	424 282	3
Andre driftsutgifter	912 229	930 000	17 771	4
Prosjekter/tiltak/utviklingsarbeid	1 350 692	2 300 000	949 308	5
Utgift merverdiavgift	145 590	0	145 590	
<b>Sum driftsutgifter</b>	<b>3 925 229</b>	<b>5 170 000</b>	<b>1 244 771</b>	
<b>Mindreforbruk</b>	<b>1 395 862</b>			
IB mindreforbruk	3 711 000			
Årets mindreforbruk	1 395 862			
<b>Overført mindreforbruk 2011</b>	<b>5 106 862</b>			<b>6</b>

# Noter til regnskapet

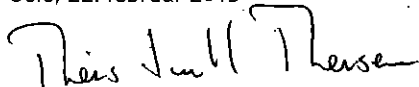
I henhold til Osloregionens vedtekter er styret tillagt det løpende ansvar for og tilsyn med økonomiforvaltningen. Etter vedtak i styret ivaretas den løpende økonomi- og budsjettstyringen av sekretariatet.

Regnskapet for Osloregionen føres som en integrert del av Oslo kommunes regnskap på eget kostnadssted, og omfattes av kommunens rutiner for regnskapsføring. Det føres ikke egen balanse.

Oslo kommunerevisjon er regnskapets revisor.

1. Osloregionens eget inntektsgrunnlag består av en medlemskontingent, som for 2012 utgjorde kr 1,50- pr. innbygger for kommuner og fylkeskommuner. Oslo kommune betaler kr 3,- pr. innbygger, som kommune med fylkeskommunale oppgaver. Beregningsgrunnlaget er innbyggertallet pr. 1.1.2011. Budsjettallet er en avrundning.
  2. Budsjettposten består av refusjon fra Rådet for Drammensregionen for utlegg til deltakeravgift på eiendoms-messen MIPIM 2012. Samarbeidsalliansen har utestående tilsvarende refusjon fra Follorådet og Samarbeidsrådet for Nedre Romerike, til sammen kr. 14 070,-, og denne forventes tilbakebetalt i 2013.
  3. Lønn til sekretariatsleder samt fagsjef følger Oslo kommunes lønnstabell. Mindreforbruket er i all hovedsak knyttet til sekretariatsleders sykefravær første halvår samt at stillingen har vært ubesatt andre halvår.
  4. Posten "andre driftsutgifter" omfatter:
    - a. Betaling til Oslo kommune for kontorleie, kontorteknisk bistand, regnskapsføring mv. . . . . 300 000
    - b. Sekretariatets løpende virksomhet, herunder innleid konsulentbistand i forbindelse med sekretariatsleders sykefravær, samt felles tiltak for Osloregionens organisasjon . . . . . 205 027
    - c. Profilering og informasjon, herunder utvikling av elektronisk presentasjon av regionen til bruk på messer som MIPIM. . . . . 310 615
    - d. Møteutgifter for samarbeidsrådet og styret. . . . . 96 587
  5. Posten omfatter følgende prosjekter: . . . . .
    - a. Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen . . . . . 130 750
    - b. Internasjonal profilering, tilskudd MIPIM 2013. . . . . 750 000
    - c. Internasjonal profilering, omdømmeprojekt . . . . . 122 841
    - d. Stimulering næringsklynger . . . . . 250 000
    - g. Avisbilag . . . . . 95 000
    - g. Samarbeid med Mälardalsrådet . . . . . 2 101
- Mindreforbruket på posten skyldes i hovedsak at arbeidet med innovasjonsstrategi ikke ble startet opp og KOM-konferanse ikke ble gjennomført som planlagt, videre at arbeidet inn mot NTP 2014-2023 er gjennomført uten konsulentbistand, at samarbeidet med Mälardalsrådet ikke resulterte i kostnadskrevenende prosjekter, og at planleggingen av studietur for samarbeidsalliansen ikke medførte utbetalinger i 2012.
6. Utgående mindreforbruk på kr. 5 106 862,- overføres til disposisjon for samarbeidsalliansen Osloregionen i 2013.

Oslo, 22. februar 2013



Theis Juell Theisen  
Fung. direktør





Oslo kommune  
**Kommunerevisjonen**

Styret i Samarbeidsalliansen Osloregionen

Dato: 28.02.2013

Deres ref:

Vår ref (saksnr.):  
201300236-1  
Revisjonsref:

Saksbeh:  
Erik Trømmald  
Tlf.:


Arkivkode  
126.2.1

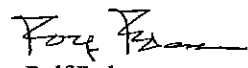
**REVISORS UTTALELSE FOR REGNSKAP FOR SAMARBEIDSALLIANSEN  
OSLOREGIONEN 2012**

Vi har revidert regnskapet for Samarbeidsalliansen Osloregionen for regnskapsåret 2012 som en del av bykasseregnskapet for Oslo kommune. Regnskapet viser 1 395 862 kroner i mindreforbruk. Regnskapet består av driftsregnskap med noter. Regnskapet er avgitt av direktøren for sekretariatet for Osloregionen. Vår oppgave er å uttale oss om regnskapet og øvrige forhold i henhold til kommuneloven og forskrift om revisjon i kommuner og fylkeskommuner mv.

Vi har utført revisjonen i samsvar med kommuneloven, forskrift og god kommunal revisjonsskikk, herunder internasjonale revisjonsstandarder. Revisjonsstandardene krever at vi planlegger og utfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon. Revisjon omfatter kontroll av utvalgte deler av materialet som underbygger informasjonen i årsregnskapet, vurdering av de benyttede regnskapsprinsipper, og vurdering av innholdet i og presentasjonen av årsregnskapet. Vi mener at vår revisjon gir et forsvarlig grunnlag for vår uttalelse.

Vi mener at regnskapet gir et uttrykk for Samarbeidsalliansen Osloregionens resultat i regnskapsåret i overensstemmelse med god kommunal regnskapsskikk.

  
Umm H. Aarvold  
kst. kommunerevisor

  
Rolf Pedersen  
ass. avdelingsdirektør

Adresse:  
Grenseveien 88  
0663 OSLO

Telefon resepsjon 23 48 68 00  
Telefaks 23 48 68 01  
Org.nr.: 976 819 861

Epost: [postmottak@krv.oslo.kommune.no](mailto:postmottak@krv.oslo.kommune.no)  
Internett: <http://www.krv.oslo.kommune.no>

## Medlemmer i samarbeidsalliansen Osloregionen 2012

### **Fylkeskommuner**

(inkl. Oslo kommune)

Oslo kommune  
Akershus fylkeskommune  
Østfold fylkeskommune  
Buskerud fylkeskommune

### **Kommuner Akershus**

Asker  
Aurskog-Høland  
Bærum  
Enebakk  
Eidsvoll  
Frogn  
Fet  
Gjerdrum  
Hurdal  
Lørenskog  
Nannestad  
Nes  
Nesodden  
Nittedal  
Oppegård  
Rælingen  
Skedsmo  
Ski  
Sørums  
Ullensaker  
Vestby  
Ås

### **Kommuner Buskerud**

Drammen  
Hole  
Hurum  
Krødsherad  
Lier  
Modum  
Nedre Eiker  
Ringerike  
Røyken  
Sigdal  
Øvre Eiker

### **Kommuner Oppland**

Gran  
Jevnaker  
Lunner

### **Kommuner Vestfold**

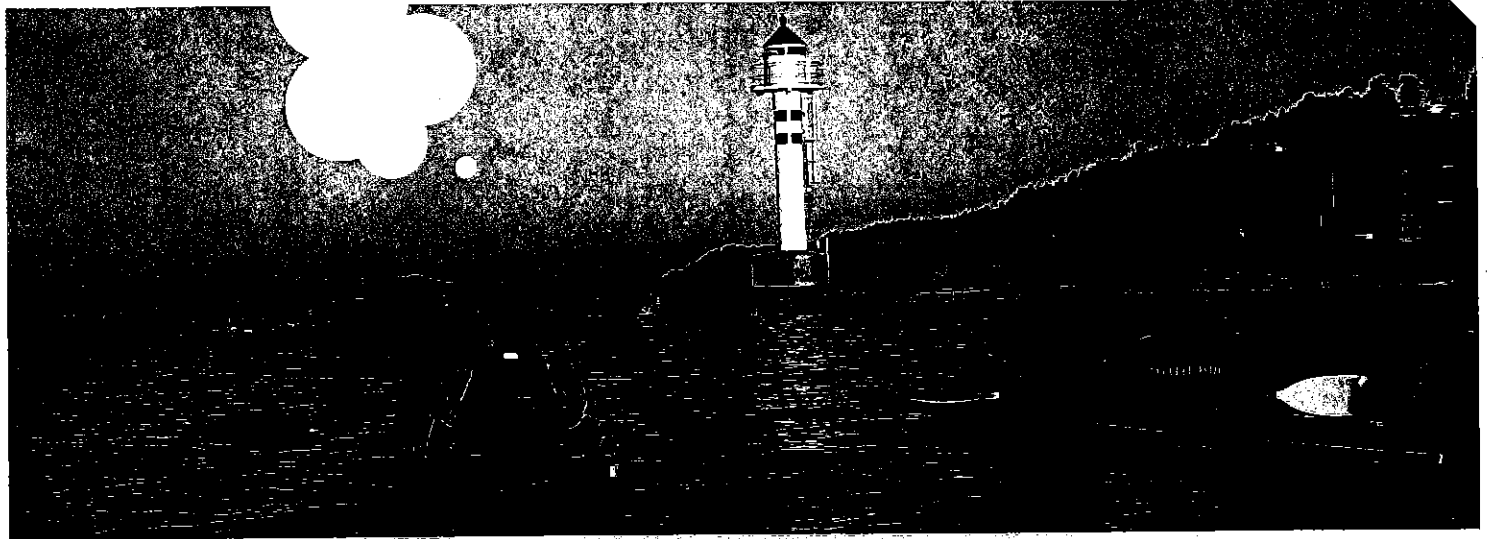
Hof  
Holmestrand  
Horten  
Sande  
Svelvik

### **Kommuner Østfold**

Aremark  
Askim  
Eidsberg  
Fredrikstad  
Halden  
Hobøl  
Hvaler  
Marker  
Moss  
Rakkestad  
Rygge  
Rømskog  
Råde  
Sarpsborg  
Skiptvet  
Spydeberg  
Trøgstad  
Våler

### **Kommuner Hedmark**

Eidskog  
Grue  
Kongsvinger  
Nord-Odal  
Sør-Odal  
Våler  
Åsnes



Akershus fylkeskommune

STREKKEKORT FOR OSLO REGIONEN  
1:50 000  
1997  
www.osloregionen.no





# Vedlegg 1 FSK sak 41/13

## RAKKESTAD KOMMUNE MØTEPLAN FOR POLITISKE UTVALG AUGUST-DESEMBER 2013

Utarbeidet 22.5.13 – endret 16.8.2013

Med forbehold om endringer

Uke	Dato	Kl	Utvalg
35	Ons 28.08	09.00	Formannskapet, Valgstyret, Klagenemnd - 1. gangs behandling av reguleringsplan for sentrum. Planen sendes til høring i minst 6 uker. - Folkevalgtopplæring.
37	Man 09.09		Valgstyret – Stortingsvalg 2013
37	Tir 10.09	15.00	Funksjonshemmedes råd
37	Tir 10.09	16.00	Ungdomsrådet
37	Ons 10.09	14.00	Valgstyret
37	Ons 11.09	10.00	Formannskapet samt Administrasjonsutvalg (Økonomisamling med Rådmannens ledergruppe)
37	Ons 11.09	14.00	Arbeidsmiljøutvalget (AMU)
37	Tor 12.09	10.00	Eldrerådet
37	Tor 12.09	18.30	Kommunestyret
37	Fre 13.09	09.00	Fast byggekomité
38	Tir 17.09	17.00	Teknikk- og miljø- og landbruksutvalget (TMLU)
38	Tir 17.09	19.00	Kultur- og oppvekstutvalget (KOU)
38	Ons 18.09	18.00	Helse- og omsorgsutvalget (HOU)
38	Ons 18.09	09.00	Formannskapet
40			HØSTFERIE
41	Fre 11.10	09.00	Fast byggekomité
42	Tir 15.10	17.00	Teknikk- og miljø- og landbruksutvalget (TMLU)
42	Tir 15.10	19.00	Kultur- og oppvekstutvalget (KOU)
42	Ons 16.10	18.00	Helse- og omsorgsutvalget (HOU)
42	Ons 16.10	09.00	Formannskapet
43	Tor 24.10	18.30	Kommunestyret
44	Ons 30.10	09.00	Formannskapet. - Orientering om rådmannens budsjettgrunnlag- framlegg av Budsjettokument - 2. gangs behandling av reguleringsplan for sentrum.
44	Fre 01.11	09.00	Fast byggekomité
46	Ons 13.11	09.00	Formannskapet. Formannskapet innstiller i budsjettsak.
46	Tor 14.11	18.30	Kommunestyret Behandling av reguleringsplan for sentrum
47	Man 18.11	Fellesmøte Kl. 18.00	Eldrerådet <i>Uttalelse til FSK innstilling til budsjett</i>
47	Man 18.11		Funksjonshemmedes råd      "
47	Man 18.11		Ungdomsrådet      "
47	Ons 20.11	09.00	Formannskapet samt Administrasjonsutvalget
47	Tor 21.11	14.00	Arbeidsmiljøutvalget (AMU)      "
47	Fre 22.11	09.00	Fast byggekomité
48	Tir 26.11	17.00	Teknikk- og miljø- og landbruksutvalget (TMLU) <i>Uttalelse til FSK innstilling til budsjett</i>
48	Tir 26.11	19.00	Kultur- og oppvekstutvalget (KOU)      "
48	Ons 27.11	18.00	Helse- og omsorgsutvalget (HOU)      "
48	Ons 27.11	14.00	Arbeidsmiljøutvalget (AMU)      "
50	Ons 11.12	09.00	Formannskapet
50	Tor 12.12	18.30	Kommunestyret Behandling av FSK's innstilling til budsjett og innkomne høringsuttalelser
51	Tor 19.12	18.00	Kommunestyret