



**Saksnr.:** 2014/13757  
**Dokumentnr.:** 202  
**Løpenr.:** 220508/2018  
**Klassering:** Q31  
**Saksbehandler:** Eirik Berget

## Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Planutvalget	17.01.2019	2/19
Formannskapet	31.01.2019	17/19
Bystyret	07.02.2019	11/19

## Kommunedelplan for ny bru over Glomma i Fredrikstad. 2. gangs behandling, vedtak av plan

### Ordførers innstilling

Ordfører anbefaler formannskapet å gi følgende innstilling til Bystyret:

1. Forslag til kommunedelplan for ny bru over Glomma i Fredrikstad mellom Omberg og Torp med tilknytningsveier til fv. 109 og rv. 111, slik det framkommer i planbeskrivelse med planbestemmelser datert 04.10.2018 og plankart datert 30.08.2018, vedtas i tråd med plan- og bygningsloven § 11-15.

Fredrikstad, 04.01.2019

### Planutvalgets behandling 17.01.2019:

#### Votering:

Ordførers innstilling ble enstemmig vedtatt.

### Planutvalgets uttalelse 17.01.2019:

1. Forslag til kommunedelplan for ny bru over Glomma i Fredrikstad mellom Omberg og Torp med tilknytningsveier til fv. 109 og rv. 111, slik det framkommer i planbeskrivelse med planbestemmelser datert 04.10.2018 og plankart datert 30.08.2018, vedtas i tråd med plan- og bygningsloven § 11-15.

### Formannskapets behandling 31.01.2019:

#### Votering:

Ordførers innstilling ble enstemmig vedtatt.

### Formannskapets innstilling 31.01.2019 til Bystyret:

1. Forslag til kommunedelplan for ny bru over Glomma i Fredrikstad mellom Omberg og Torp med tilknytningsveier til fv. 109 og rv. 111, slik det framkommer i planbeskrivelse med planbestemmelser datert 04.10.2018 og plankart datert 30.08.2018, vedtas i tråd med plan- og bygningsloven § 11-15.

### Bystyrets behandling 07.02.2019:

#### Votering:

Formannskapets innstilling ble enstemmig vedtatt.

## **Bystyrets vedtak 07.02.2019:**

Forslag til kommunedelplan for ny bru over Glomma i Fredrikstad mellom Omberg og Torp med tilknytningsveier til fv. 109 og rv. 111, slik det framkommer i planbeskrivelse med planbestemmelser datert 04.10.2018 og plankart datert 30.08.2018, vedtas i tråd med plan- og bygningsloven § 11-15.

Fredrikstad, 11.02.2019

Rett utskrift

Anita Simensen  
møtesekretær

Utskrift til: Bærekraftig samfunnsutvikling v/ Eirik Berget  
Kommunaldirektør Bente Meinert  
KMB v/ Randi Wilskow

## **Kort begrunnelse for eventuelt endret innstilling fra ordfører**

Ingen endring.

## **Rådmannens kommentar**

Ingen kommentar.

## **Rådmannens forslag til innstilling**

1. Forslag til kommunedelplan for ny bru over Glomma i Fredrikstad mellom Omberg og Torp med tilknytningsveier til fv. 109 og rv. 111, slik det framkommer i planbeskrivelse med planbestemmelser datert 04.10.2018 og plankart datert 30.08.2018, vedtas i tråd med plan- og bygningsloven § 11-15.

## **Sammendrag**

Planutvalget gir sin uttalelse i saken.

Dette er et felles likelydende saksframlegg for Fredrikstad og Sarpsborg kommuner samt Østfold fylkeskommune.

Fredrikstad kommune har engasjert Asplan Viak AS til å utarbeide et forslag til kommunedelplan for ny bru over Glomma i Fredrikstad, bestående av planbeskrivelse, planbestemmelser og plankart. Planforslaget er utarbeidet i samsvar med planprogrammet vedtatt 12.03.2015.

På bakgrunn av konsekvensutredningen som ble lagt ut på høring, og en oppfølgende tilleggsrapport, vedtok bystyrene i Fredrikstad og Sarpsborg 15.06.2017 og fylkesutvalget 08.06.2017 at traseen for brua skulle være mellom Omberg og Torp. I planbeskrivelsen er det vist til rapportene som er utarbeidet i analysefasen og som ligger til grunn for kommunedelplanen.

Hovedinnholdet i kommunedelplanen er at det båndlegges en korridor som er bred nok til at det kan reguleres og bygges en ny veiforbindelse med bru over Glomma mellom fv. 109 på vestsiden og rv. 111 på østsiden. Det er foreslått en trasé for veien, men endelig plassering av selve veitraseen innenfor det båndlagte området gjøres ved vedtak av reguleringsplan. Planforslaget var på høring og offentlig ettersyn våren 2018, og det kom inn 23 høringsuttalelser. Flere av innspillene er innarbeidet i de reviderte plandokumentene, men mange av innspillene gjelder forhold som behandles i reguleringsfasen.

Rådmannen mener at forslag til kommunedelplan for ny Glommakryssing i Fredrikstad er i samsvar med forutsetningene i planprogrammet og senere politiske vedtak om valg av trasé, og anbefaler at planen vedtas i tråd med plan- og bygningsloven § 11-15.

### Vedlegg

- 1 Planbeskrivelse med planbestemmelser datert 04.10.2018
- 2 Plankart datert 30.08.2018
- 3 Sammendrag av høringsuttalelser med rådmannens kommentarer

### Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

- Formannskapssak PS 29/15: Planprogram for kommunedelplan: Ny bro over Glomma i Fredrikstad
- Bystyresak PS 77/17: Valg av trasé for ny bro over Glomma i Fredrikstad
- Formannskapssak PS 40/18: Kommunedelplan for ny Glommakryssing i Fredrikstad. Utlegging for høring.

### Saksopplysninger

Planutvalget gir sin uttalelse i saken.

Dette er et felles likelydende saksframlegg for Fredrikstad og Sarpsborg kommuner samt Østfold fylkeskommune.

### Bakgrunn og hensikt med planarbeidet

Fredrikstad kommune har engasjert Asplan Viak AS til å utarbeide et forslag til kommunedelplan for ny bru over Glomma i Fredrikstad. Planarbeidet er forankret i Bypakke Nedre Glomma. Tiltakene i Bypakke Nedre Glomma baserer seg i stor grad på gjennomført og kvalitetssikret konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Nedre Glomma fra 2010. Denne KVU-en påpeker at det er behov for økt transportkapasitet på tvers av Glomma, da de eksisterende bruene i byene har full kapasitetsutnyttelse i lange perioder av dagen. I henhold til KVU-en vil en supplerende kryssing mellom Sandesund bru og Fredrikstadbrua kunne redusere trafikkarbeid og reisetid vesentlig. Det er også behov for en alternativ bruforbindelse for å redusere barrieren som Glomma utgjør, slik at mobiliteten på tvers av Glomma øker og sårbarheten reduseres.

Kommunedelplanen er utarbeidet i samsvar med planprogrammet for kommunedelplan Ny Glommakryssing i Fredrikstad, vedtatt av formannskapet i Fredrikstad 12.03.2015.

Planprogrammet oppgir følgende fem punkter som hovedhensikten med planarbeidet:

- Avklare trasé for ny bru- og veiløsning over Glomma i Fredrikstad og sikre arealer til ønsket løsning.
- Avklare god og nødvendig kobling til fv. 109 og rv. 111, samt sikre arealer som ivaretar dette.
- Avklare sikre og effektive løsninger for sykkel, gange og kollektivtransport, samt sikre arealer som ivaretar dette.
- Framtidig veiløsning for ny Glommakryssing vil kunne berøre framtidig dobbeltsporet jernbane på vestsiden av Glomma. Planarbeidet skal gjøre nødvendige planavklaringer for å følge opp konseptvalgutredning for InterCity-strekningen Oslo - Halden og melding til Stortinget 26 (2012-2013): Nasjonal transportplan 2014-2023.
- Bidra til at Bypakkas mål nås og at framdriften i Bypakka overholdes.

Forslag til kommunedelplan bygger på følgende rapporter/notater:

- Planprogram for kommunedelplan: Ny Glommakryssing i Fredrikstad. 12.03.2015
- Ny Glommabru i Fredrikstad kommune. Kommunedelplan. Oppsummering av idéseminar. 26.10.2015
- Ny bru over Glomma - Målnotat 16.03.2016
- Temautredning Transportanalyse 31.03.2016
- Temautredning Støy og luftforurensning 22.04.2016

- Temautredning Nærmiljø og friluftsliv 25.04.2016
- Temautredning Kulturminner og kulturmiljø 25.04.2016
- Temautredning Vassdrag og vassdragsmiljø 25.04.2016
- Temautredning Landskapsbilde 23.05.2016
- Temautredning Lokale og regionale virkninger 23.05.2016
- Temautredning Naturressurser 23.05.2016
- Temautredning Naturmiljø, revidert 02.10.2018 23.05.2016
- Temautredning Prissatte konsekvenser 23.05.2016
- Hovedrapport Konsekvensutredning 23.05.2016
- Arbeidsrapport Teknisk/økonomisk gjennomførbarhet 31.05.2016
- Supplerende vurderinger av midtre og nordre alternativ 27.03.2017
- Tekniske tegninger - tegningshefte 11.10.2017
- Risiko- og sårbarhetsanalyse 12.10.2017
- Ny bru over Glomma - Miljøoppfølgingsprogram 12.10.2017
- Ny bru over Glomma - Støyrapport med støysesonekart 27.10.2017
- Rapport: Kartlegging av salamandernes trekkruiter ved Nordre Torp sept. 2018

### Valg av trasé

Planområdet var innledningsvis avgrenset av fv. 109 i vest, rv. 111 i øst, Fredrikstadbrua i sør og litt sør for Visterflo i nord. På bakgrunn av idéseminar og påfølgende møter i planarbeidets faggruppe, ble det besluttet å konsekvensutrede sju traséalternativer fordelt på tre korridorer. Den nordre korridoren hadde tre traséalternativer mellom Valle/Omberg og Torp/Moum, den midtre korridoren hadde to traséalternativer mellom Råbekken og Sandem, mens den søndre korridoren hadde to traséalternativer mellom Kiæråsen og Lundheim. Et 0-alternativ (eksisterende bru) ble også utredet. Konsekvensutredningen ble lagt ut for høring og offentlig ettersyn høsten 2016.

Etter høringen ble det gjort en tilleggsutredning for traséalternativ 2.4 mellom Råbekken og Sandem samt et optimalisert alternativ basert på en kombinasjon av de to traséalternativene 1.2 og 1.3 mellom Omberg og Torp/Moum, kalt alternativ 1.8. Med utgangspunkt i konsekvensutredningen, høringsuttalelsene til denne, samt tilleggsutredningen, fattet bystyrene i Fredrikstad og Sarpsborg 15.06.2017 og Fylkesutvalget i Østfold 08.06.2017, beslutning om at det skal legges fram et forslag til kommunedelplan som baserer seg på traséalternativ 1.8 mellom Omberg og Torp. Ved førstegangsbehandling av saken i formannskapet i Fredrikstad 08.03.2018 ble det vedtatt å utvide planområdet øst for Glomma før planforslaget ble sendt til høring og offentlig ettersyn.

### Medvirkning

Utover lovpålagte høringer og offentlig ettersyn av plandokumenter, har det vært lagt opp til brede og åpne medvirkningsprosesser. I ulike faser av planprosessen er det blitt arrangert til sammen fire åpne møter med høy deltakelse. Egne møter med berørte grunneiere har blitt avholdt. Innenfor utredningstemaet nærmiljø og friluftsliv har det blitt arrangert medvirkningsverksteder. På disse har lokalsamfunnsutvalgene samt lokale lag, foreninger og privatpersoner bidratt med lokalkunnskap som har dannet et viktig grunnlag for konsekvensutredningen for nærmiljø og friluftsliv.

### Foreslått trasé og innhold i planen

Det er laget et forprosjekt for veien som underlag for kommunedelplanen. Ny tilførselsvei tar av fra fv. 109 i kryss med Bjørnengveien, og følger denne i ca. 900 meter fram til forbi godsterminalen på Valle. Traseen dreier så svakt mot øst for å følge Ombergveien til den krysser over Glomma like nord for Ombergfjellet. På østsiden av Glomma kommer brua inn mellom dyrket mark på Torp Nordre. Traseen tilknyttes rv. 111 rett nord for Torpebergveien. Traseen kan justeres noe innenfor det området som båndlegges i kommunedelplanen. Endelig plassering innenfor det båndlagte området og teknisk utforming av veianlegget med

tilstøtende arealer, vil bli fastsatt i en reguleringsprosess etter at kommunedelplanen er vedtatt. Forprosjektet har ikke tatt stilling til endelig design eller utforming av brua.

Kommunedelplanen skal i første rekke sikre traseen for ny bru over Glomma med forbindelsesveier og tilknytning til fv. 109 og rv. 111. Det er avsatt en korridor som er bred nok til å ivareta veien med sideareal, areal til midlertidige anleggstiltak og omlegging av tilstøtende veier og avkjørsler. Det er ikke tatt stilling til om anlegget skal bygges med to eller fire kjørefelt, men i forprosjektet er det tatt utgangspunkt i en trasé med fire felt og med adskilte gang- og sykkelveier.

Kommunedelplanen båndlegger et areal på 600,3 daa, inkludert områder i vann. Skisseprosjekt for ny bru og adkomstvei tilsier at om lag 80 daa landareal vil bli permanent beslaglagt til samferdselsformål ved en senere regulering. Av dette anslås ca. 30 daa å være landbruksareal i drift, samt ca. 6 daa beitemark og skog. Planområdet berører ca. 40 grunneiendommer, i hovedsak eksisterende landbruksareal, industri og veiareal. Det skisserte veianlegget berører ca. 10 boliger. I tillegg kan ca. 45 boligeiendommer utenfor plangrensen bli berørt av støy.

Anlegget tilfredsstiller kravene til universell utforming med maksimalt 5 prosent stigning. Etter tilbakemeldinger fra Borg Havn og Kystverket settes den frie seilingshøyden under brua til minimum 34 meter. Fri høyde over jernbanen settes til 7,7 meter.

#### Plankart og -bestemmelser

Plankartet inneholder ikke arealformål, og arealformålene innenfor planområdet vil derfor samsvare med gjeldende kommuneplan i Fredrikstad. I plankartet er areal til nytt veianlegg vist med hensynssone "H 710 – båndlegging for framtidig regulering" og rutet skravur. Denne båndleggingen dekker alt areal innenfor planavgrensningen. Et båndleggingsvedtak er i utgangspunktet tidsbegrenset til fire år, men kan forlenges til åtte år. Traséalternativ 1.8 er tegnet inn med tykk rød strek, sideveier med tynn rød strek og gang- og sykkelveier med stiplet rød strek. Disse har ingen tidsbegrensning.

Den inntegnede traseen for hovedveien, sideveiene og gang- og sykkelveiene er ikke juridisk bindende ved vedtak av kommunedelplanen og ved en framtidig regulering kan plasseringen justeres innenfor det båndlagte området. Dette gjelder også annen veigrunn, grøntareal og tekniske anlegg. Antall felt for veianlegget vil også bli bestemt i reguleringsprosessen.

Foruten bestemmelsene knyttet til hensynssoner, dreier mange av planbestemmelsene seg om forhold som må hensyntas og/eller utredes nærmere i reguleringsfasen. Det stilles blant annet rekkefølgekrav, krav om geotekniske og arkeologiske undersøkelser og at bruas synlighet og samspill med omgivelsene utredes under reguleringen.

#### Konsekvenser av planforslaget

I planbeskrivelsen er det tatt med en vurdering av konsekvenser av planalternativet sammenlignet med 0-alternativet, som er definert som dagens Fredrikstadbru og tilhørende veinett, og hvordan forholdene på eksisterende veinett som fv. 109, rv. 110 og rv. 111 vil utvikle seg dersom ny Glommabru ikke bygges. Konsekvensene er vurdert innenfor følgende kategorier: transportanalyse, prissatte konsekvenser, ikke-prissatte konsekvenser, lokal og regional utvikling og andre konsekvenser.

En vurdering av samlet virkning er at et nytt veianlegg som kommunedelplanen legger til rette for, vil ha en samlet positiv konsekvens sammenlignet med 0-alternativet når alle utredningstemaer sees i sammenheng.

Alternativ er valgt med sikte på å oppnå positive konsekvenser og begrense negative konsekvenser. Den nordre korridoren, som omfatter den valgte traseen, gir best

måloppnåelse med hensyn til kjøretid/forsinkelser for transport mellom Øra og E6 mot Oslo, og den gir mulighet til å etablere nye busslinjer som kan gi en god kollektivbetjening på begge sider av Glomma. Foreslått traséalternativ gir en av de laveste investeringskostnadene pga. minst usikkerhet om grunnforhold og at terrenget muliggjør en kortere bru. Traséalternativ 1.8 er også blant de beste når det gjelder hensynet til naturmangfold. Ulempene er forsøkt begrenset ved at anlegget legges slik at det går med minst mulig jordbruksareal og færrest mulig boliger blir berørt.

#### Høring og offentlig ettersyn av planforslaget

Forslag til kommunedelplan lå ute til høring og offentlig ettersyn i perioden 09.03.2018-04.05.2018. Bane NOR ble gitt utsatt frist til 18.05.2018. 23 høringsuttalelser ble sendt inn: 11 fra offentlige instanser, 3 fra foreninger eller bedrifter og 9 fra privatpersoner. Se vedlegg 3 for sammendrag av innspillene og rådmannens kommentarer til dem.

#### **Økonomiske konsekvenser**

Vedtaket av kommunedelplan for ny bru over Glomma i Fredrikstad har ingen direkte økonomiske konsekvenser for Fredrikstad kommune. Etter vedtaket overtar Østfold fylkeskommune som prosjekteier og Statens vegvesen vil få ansvar for å utarbeide reguleringsplan.

#### **Konsekvenser levekår/folkehelse**

Vedtaket av kommunedelplan for ny bru over Glomma i Fredrikstad har ingen direkte konsekvenser for levekår/folkehelse.

En ny veiforbindelse vil imidlertid i anleggsfasen og etter åpning påvirke nærmiljøet. Det er utarbeidet en støyrapport for veianlegget. Det må gjøres tiltak for å redusere støypåvirkningen på nærmiljøet slik at denne er innenfor de gjeldende normene.

I et folkehelseperspektiv er det positivt med en bruforbindelse som gir bedre mobilitet for gående og syklende på tvers av Glomma.

#### **Ansattes medbestemmelse**

Ikke relevant.

#### **Vurdering**

Det er rådmannens vurdering at forslaget til kommunedelplan er utarbeidet i tråd med planprogrammet. Det følger opp vedtatt trasé for ny bru over Glomma i Fredrikstad. Selv om det er vist en foreslått trasé for veien, vil rådmannen peke på at det fremdeles er muligheter til å justere traseen innenfor det båndlagte området i forbindelse med den påfølgende utarbeidelsen av reguleringsplan. Utvidelsen av planområdet nordover mot Leca på østsiden av Glomma, som ble vedtatt ved utlegging av planforslaget til høring og offentlig ettersyn, gir et større mulighetsrom for justering av traseen.

Bygging av ny bru over Glomma vil få konsekvenser for nærmiljøet. Dette er beskrevet i dokumentene det er vist til i planbeskrivelsen, og oppsummert i den. Rådmannen mener at fordelene er større enn ulempene ved bygging av ny bru. Plankart og planbestemmelsene ivaretar nødvendige forhold som skal ivaretas i en kommunedelplan, og gir viktige føringer for det påfølgende reguleringsarbeidet.

For å sikre en forsvarlig behandling, mener rådmannen at det har vært nødvendig med den ekstra tiden planprosessen har tatt sammenlignet med opprinnelig framdriftsplan. Mange alternativer har blitt grundig utredet og det har vært gode og brede medvirkningsprosesser utover lovens minstekrav.

En ny veiforbindelse over Glomma er viktig for å avlaste Fredrikstadbrua og dempe trafikken gjennom de hardt belastede kryssene langs fv. 109 og rv. 110 sentralt i byen. Både av

hensyn til trafikkflyten og samfunnsberedskapen er det viktig å ha et alternativ til Fredrikstadbrua i de tilfeller den blir stengt eller har begrenset framkommelighet, enten det er av planlagte årsaker eller ikke. En ny tverrforbindelse over Glomma åpner for nye kollektivruter som kan styrke bussens attraktivitet. God tilrettelegging for gående og syklende over ny bru og langs tilkomstveiene kan gjøre det enklere å velge sykkelen eller å ta beina fatt i hverdagen. Med gode koblinger til Glommastien åpner ny Glommakryssing også for nye turmuligheter.

Hvor mange felt veianlegget skal ha og om enkelte av feltene skal være forbeholdt eksempelvis kollektivtrafikk eller samkjøring, avgjøres ikke på dette plannivået. Av hensyn til Bypakke Nedre Glommas operative mål om nullvekst i personbiltrafikken, er det imidlertid viktig å være bevisst på at en ny bru i utgangspunktet også vil gjøre det raskere og enklere å kjøre bil. Det finnes imidlertid flere tiltak som kan iverksettes for å begrense denne effekten, og for å tilrettelegge for økt bruk av sykkel, gange og kollektivløsninger. Rådmannen forutsetter at dette blir en viktig del av det videre arbeidet med bruprojektet. Hensynet til nullvekstmålet og bilrestriktive tiltak må imidlertid ses i sammenheng med og balanseres mot bypakkas mål om et effektivt og hensiktsmessig transportsystem for regionens næringsliv.

For å unngå unødig langvarig båndlegging av arealene som blir dekket av hensynssone for veianlegget, er det viktig at reguleringsarbeidet kommer raskt i gang etter vedtak av kommunedelplanen. Det er viktig for næringslivet og beboerne i området å ha klare rammer for hvordan de kan drive næringsvirksomhet i området og hvordan boforholdene kan forventes å bli.

Arealene langs tilkomstveiene til brua vil bli attraktive for utbyggingsformål, spesielt til næringsvirksomhet. Det er viktig at kommunen er dette bevisst og at det føres en arealpolitikk som er i tråd med nasjonale og regionale føringer og kommunens overordnede planer. Rammer for dette legges i ny kommuneplan, arealdelen (2019-2031)

#### Vurdering av innspill

Mange av innspillene som kom inn i høringsperioden gjelder forhold som avklares først i reguleringsfasen. Blant privatpersoner spesielt er det mange som har spilt inn at veitraseen øst for Glomma bør flyttes lenger nord i planområdet, for å få veien lenger unna boligbebyggelsen på Torpeberget. Nøyaktig trasé fastlegges gjennom vedtak av reguleringsplan. Rådmannen vurderer at traséalternativ 1.8 bør forbli inntegnet i plankartet, da dette alternativet vurderes å ha størst samfunnsnytte og minst negative konsekvenser totalt sett i konsekvensutredningen.

Basert på innkomne innspill fra høringen er det gjort noen revideringer av planforslaget. Dette gjelder både tekstlige småfeil eller uklarheter i planbeskrivelsen, men også noen endringer i planbestemmelser, plankart og innhold/vurderinger i planbeskrivelsen. For de mindre revideringene vises det til rådmannens kommentarer i vedlegg 3, mens de større revideringene gjennomgås under.

Bane NOR varslet i høringsperioden innsigelse om det ikke ble tatt større hensyn til eksisterende jernbane og planlegging av framtidig dobbeltspor i planbestemmelsene og plankartet. I et møte mellom Fredrikstad kommune, plankonsulent Asplan Viak, Østfold fylkeskommune, Statens vegvesen og Bane NOR, ble det enighet om nye/endrede planbestemmelser og avgrensninger av hensynssoner i plankartet. De konkrete endringene er gjengitt i sammendraget av Bane NORs innspill, se vedlegg 3.

I planforslaget som ble sendt på høring satt planbestemmelse 1.B seilingshøyden under brua til 34 meter ved normalvannstand i Glomma. Kystverket påpeker i sin høringsuttalelse at det er uheldig å fastsette vertikal klaring i planbestemmelser, da det på senere tidspunkt kan komme momenter som medfører behov for å endre vertikal klaring. Tidligere i planprosessen har imidlertid Borg Havn gitt tilbakemelding om at 34 meter seilingshøyde er

tilstrekkelig for skipstrafikken til Sarpsborg. Rådmannen vurderer at dette best løses ved å endre den nevnte planbestemmelsen til å fastslå en seilingshøyde på minimum 34 meter. I praksis åpner dette for en seilingshøyde mellom 34 og 39,5 meter under ny bru, da sistnevnte er seilingshøyden under Fredrikstadbrua.

Etter innspill fra fylkeskonservatoren legges det inn i plankartet en hensynssone H730 for bevaring kulturminner på jordet sør for Valle godsterminal. Her ble det sent i 2017 oppdaget et forholdsvis omfattende forhistorisk bosetningsområde, som er automatisk fredet.

Johan M. Torp, en berørt grunneier på østsiden av Glomma, har engasjert biologisk kompetanse for å få gjennomført en naturtypekartlegging på eiendommen. I følge biologisk mangfold-rapporten som ble lagt ved høringsuttalelsen, vil traséalternativ 1.8 berøre flere registrerte naturverdier som ikke eller i liten grad er omtalt i høringsutgaven av planbeskrivelsen, deriblant hule eiker, stor salamander og naturtypen store, gamle trær. Planbeskrivelsens/konsekvensutredningens vurderinger av naturverdier baserer seg på tilgjengelig informasjon i relevante databaser, noe som er i tråd med planprogrammet. For å kvalitetssikre funnene i den innsendte rapporten, har det i september 2018 blitt gjennomført en registrering av vandringene til salamander fra salamanderdammen på gården Torp nordre. Basert på funnene har det blitt gjort endringer i planbeskrivelsen og relevante grunnlagsdokumenter. For å sikre at det tas hensyn til trærne og salamanderne ved Torp nordre, er det i revidert plan lagt inn en hensynssone med særlige hensyn til bevaring (H560) rundt gården, med tilhørende bestemmelse 2.C.