



Statens vegvesen

SARPSBORG KOMMUNE
Postboks 237

1702 SARPSBORG

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Jan Antonsen / 69243554

Vår referanse:
23/52710-3

Deres referanse:
22/19835

Vår dato:
26.04.2023

Innspill – varsel om oppstart av planarbeid – detaljreguleringsplan for Rosenkrantz gate og nytt reisetorg – planID 3003_20230002 – Sarpsborg kommune

Vi viser til brev av 17. mars 2023 med varsel om ovennevnte planarbeider.

Bakgrunn

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for oppgradering av Rosenkrantz gate til en strøkgate og hovedgangakse mellom stasjonsområdet og gågata i Sarpsborg sentrum. Det skal også etableres et nytt og fremtidsrettet reisetorg med god overgang mellom transportmidler.

Forslagsstiller er Sarpsborg kommune med Sweco Norge AS som plankonsulent. Frist for innspill er 28. april 2023.

Referat fra oppstartsmøte 16. februar 2023 fulgte varselbrevet.

I samråd med kommunen er det vurdert at planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning, jf. eget notat.

Statens vegvesens ansvar

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i nasjonal transportplan (NTP), statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vårt samfunnsoppdrag er å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, miljøvennlig, fremtidsrettet og sikkert transportsystem.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Skoggata 19
1530 MOSS

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Det betyr at vi har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, universell utforming, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Vi skal også bidra til at FNs bærekraftsmål følges opp innen våre ansvarsområder. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Innspill som fagorgan med sektoransvar

Reisetorg

Et av målene i planarbeidet å legge til rette for å etablere et nytt, fremtidsrettet reisetorg med god overgang mellom transportmidler.

Kommunedelplan for *InterCity dobbeltspor Fredrikstad–Sarpsborg (delstrekning Borg bryggerier–Klavestad)* og *fv. 118 ny Sarpsbru* legger til grunn at det skal utvikles et hovedreisetorg ved stasjonsområdet, i enden av Rosenkrantzgate. Kommunen vil bygge videre på løsningen fra Inter City-planen. Reisetorget skal tilrettelegge for overgang mellom reisemidler som tog, buss, bil, drosje, sykkel og gange.

Det finnes en [veileder for helhetlig knutepunktutvikling \(høringsforslag, 26. juni 2017\)](#). Innspillene nedenfor er hentet fra denne og er av mer generell karakter.

I denne sammenheng oppfatter vi at etablering av reisetorg inngår i knutepunktutvikling som betyr at man binder sammen transportsystemet bedre og sikrer mer sømløse overganger mellom ulike transportmidler. Både linjenettet og kvaliteten på tilbudet er grunnlaget for hvilken størrelse og funksjon knutepunktet bør ha. Lokaliseringen av knutepunktet må tilpasses by- eller tettstedsstrukturen. Et godt lokalisert knutepunkt vil legge grunnlaget for eiendomsutvikling og sikre urbane kvaliteter i tilknytning til knutepunktet der dette er aktuelt.

God knutepunktutvikling er avhengig av at alle aktørene drar i samme retning. Dette krever et godt samarbeid mellom transportaktører og byutviklingsaktører slik at knutepunktet blir en integrert del av byen eller tettstedet og gir et godt tilbud til den reisende. Ettersom de ulike aktørene har forskjellige roller og ansvar vil også forståelsen og perspektivene og noen ganger målene være forskjellige. En kan derfor se på knutepunktutvikling som en prosess der man først må skape en felles forståelse for mål og ønsket resultat.

Det offentlige er ansvarlig for å finansiere nødvendig infrastruktur, og kollektivtilbudet som er grunnleggende for knutepunktet. Kommunens ansvar i knutepunkter er hovedsakelig som planmyndighet hvor blant annet kommuneplaner og reguleringsplaner tilrettelegger for knutepunktutvikling. Private aktører bidrar til å realisere ønsket fortetting og byutvikling gjennom private planforslag og utbygging.

For knutepunkter som betjener flere transportformer og med flere eiere skal det settes opp en avtale som viser ansvarsfordelingen for drift og vedlikehold av de ulike delene av knutepunktet.

Det er viktig med bred involvering i tidlig fase. Både operatører, grunneiere og trafikanters innspill er sentrale for å få de beste løsningene i prosjektet. Det er ingen av de involverte partene som kan løse alle utfordringene alene. Derfor er det viktig med en prosess, som bidrar til felles forståelse og eierskap til behov og mål for prosjektet. Den brede involveringen er mest relevant for de større knutepunktprosjektene. Men også for de mindre knutepunktene er det viktig at alle berørte aktører inviteres til dialog. For disse kan det imidlertid være tilstrekkelig med et dialogmøte der berørte aktører inviteres til å drøfte mål og behov.

Arealutnyttelse

Ut fra [statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging](#) skal det i by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. I områder med stort utbyggingspress bør det legges til rette for arealutnyttelse utover det som er typisk. Samtidig bør hensynet til gode uteområder, lysforhold og miljøkvalitet tillegges vekt, i tråd med statlige normer og retningslinjer.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Planområdets beliggenhet og nærhet til sentrum, sykkelveggruter og kollektivknutepunkt gjør at vi oppfordrer til høy utnyttelse av arealene.

Trafikkanalyse

Det bør gjennomføres en trafikkanalyse for å utrede trafikale konsekvenser med tanke på dimensjonering og valg av løsninger. Analysen bør omfatte vurdering av trafiksikkerhet og trafikkavvikling rundt reisetorg og i kryss og avkjørsler. Trafikkanalysen gir også grunnlag for vurdering av fremtidige støyforhold.

Trafikksikkerhet

Det er viktig at valgte løsninger ivaretar trafikksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikanter. Samtidig bør det utvikles gode interne trafikksystemer for å hindre farlige situasjoner. Vi anbefaler at alle offentlige trafikkarealer dimensjoneres etter Statens vegvesens håndbøker. Vi tenker da spesielt på fri sikt i kryss og avkjørsler. Løsninger bør planlegges slik at store kjøretøy ikke trenger å rygge, og areal tiltenkt lekeplasser bør ikke plasseres i tilknytning til manøvreringsarealer for renovasjonskjøretøy eller parkeringsarealer som baserer seg på ryggende kjøretøy.

Vi vil også peke på at Nasjonal transportplan 2022—2033 inneholder et eget kapittel om Barnas transportplan. Regjeringen vil blant annet:

- Gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter,

- legge til rette for at barn kan ferdes trygt i trafikken gjennom blant annet sikring av skoleveger, nærmiljøer og annen infrastruktur, trafikk- og mobilitetsopplæring og informasjonsvirksomhet og
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen.

Barnas transportplan inneholder tydelige forventninger om at føringene følges opp i regional og lokal planlegging. Trafikksikkerhetsarbeidet skal favne bredt, fra trygge skoleveger og nærmiljøer til styrket kunnskap om trafikksikkerhet i barnehage og skole. På denne bakgrunn er barn og unge prioriterte innsatsområder i tiltaksplanen.

I planen presiseres det at barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafikksikkert og tilpasset alle og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov.

Følgende momenter er viktige for å øke trafikksikkerheten:

- Gjøre trafikksystemet enkelt, oversiktlig, logisk og lettlest for alle trafikantergrupper.
- Etablere sammenhengende nett med sikre og logiske transportruter for fotgjengere, syklistene og kollektivreisende.
- Utvikle og bygge gateløsninger med blandet trafikk på de gående og syklende sine premisser.
- Øke bruken av fartsgrense 30 km/t i sentrale byområder og boligområder.
- Redusere konflikten mellom gående og syklende med separering der det er mange av disse trafikantergruppene, og mellom biltrafikken og de gående og syklende der fartsgrensen er over 40 km/t.
- Etablere et veg- og gatenett som leder gjennomgangstrafikk utenom sentrums- og boligområder.

Vi viser også til Sarpsborg kommunes [Handlingsprogram for trafikksikkerhet 2022–2025](#).

Kryss og avkjørsler

Kryss og avkjørsler bør utformes (geometri og sikt) iht. Statens vegvesens håndbok [N100 Veg- og gateutforming \(versjon 2022\)](#), kapittel 4.1. Siktkrav i kryss og avkjørsler defineres som sikttrekanten, se for eksempel kapittel 4.1.1.6 i håndbok N100. Disse tegnes inn (og målsettes) i alle kryss og avkjørsler. Den delen av sikttrekanten som eventuelt kommer utenfor areal regulert til vegformål, reguleres som hensynssone (sikringssone H140).

I tillegg bør det tas inn en bestemmelse om at det innenfor sikttrekanten ikke skal være eventuelle sikthindringer (som for eksempel vegetasjon eller snø) som er høyere enn 0,5 m over kjørebanelnivå. Enkeltelement som trær, stolper eller liknende som ikke er sikthindrende, kan stå innenfor sikttrekanten.

Syklende og gående

Det er en overordnet nasjonal strategi om å øke andelen syklende, jf. [Nasjonal sykkelstrategi – Sats på sykkel!](#) Sykling gir god helse, sykling er bra for miljøet og sykling er god samfunnsøkonomi. For å oppnå dette er det blant annet viktig å etablere sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder, herunder å sørge for sikker sykkelparkering.

Planen bør derfor vise hvordan den kan knyttes til rutenettet som inngår i «[Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad](#)».

Det bør videre tas inn en reguleringsbestemmelse som setter minimumskrav til antall sykkelparkeringsplasser, krav om plassering nær inngangsparti, krav til standard ved at plassene skal ha tak og at det skal være mulig å låse fast syklene. Det bør også tilrettelegges for lading av elsykler, jf. kommuneplanens arealdel 2015—2026 § 4.6 om parkering.

Statens vegvesen har utarbeidet en [Nasjonal gåstrategi](#). Strategien har to hovedmål om at det skal være attraktivt å gå for alle og at flere skal gå mer. Økt gange vil medføre redusert biltrafikk og gi positive helseeffekter. Dette omfatter først og fremst gåing i nærmiljøet der folk bor og i byer og tettsteder. Det er her flest går i hverdagen og det største potensialet for økt gåing ligger.

Ved riktig utforming av fysiske omgivelser kan man legge til rette for mer gåing, f.eks. vil snarveger (stier, trapper og forbindelser gjennom bebyggelse) fungere som supplement til resten av gangnettet. Snarvegene bidrar til effektive og raskest mulige gangforbindelser. Der en snarveg er hovedløsningen, må denne ha universell utforming.

Universell utforming

Universell utforming er nedfelt i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven. I § 1–1 heter det at prinsippet om universell utforming skal ligge til grunn for planlegging og kravene til det enkelte byggetiltak. Dette betyr at likeverdige muligheter til samfunnsdeltakelse skal fremmes gjennom plan- og bygningslovens system og bestemmelser. Universell utforming er en samfunns kvalitet med særlig betydning for personer med funksjonsnedsettelse, jf. regjeringens [handlingsplan for bærekraft og like muligheter – et universelt utformet Norge 2021–2025](#) og regjeringens [veileder i universell utforming](#) (mai 2021). Vi viser også til [likestillings- og diskrimineringsloven](#) som trådte i kraft 1. januar 2018.

Reguleringsplanen må redegjøre for og vise hvordan universell utforming ivaretas, for eksempel skal transportsystemet være universelt utformet. Vi viser til hefte med tips, erfaringer og gode råd knyttet til universell utforming og forslag til reguleringsbestemmelser i rapporten om [universell utforming og reguleringsbestemmelser](#).

Nasjonal transportplan fremhever også hensynet til barn og unge i et eget kapittel, og legger føringer om at flest mulig skal kunne sykle og gå til skolen. Dette må skje gjennom planlegging av transportsystemene, og det er viktig å vektlegge at universell utforming ikke bare er til fordel for de som har behov for slik tilrettelegging, det innbyr også alle til å gå og sykle mer.

Vi viser også kommuneplanens arealdel 2015—2026, bestemmelse § 4.4 om universell utforming.

Luft

Arealplanlegging har stor betydning for luftkvalitet og hvor mange mennesker som berøres av luftforurensning. I framtidens bærekraftige byer vil vi bo tettere, samtidig som vi må sørge for at innbyggerne ikke utsettes for helseskadelig luftforurensning. Dårlig luftkvalitet utgjør et betydelig helseproblem i mange norske kommuner. Noen dager er det så mye svevestøv og NO² i lufta at astmatikere må holde seg inne. Planlegging etter plan- og bygningsloven har stor betydning for hvordan luftkvaliteten vil være i fremtiden og hvem som vil berøres av forurensningen.

Luftforurensning bør utredes i en luftfaglig rapport i henhold til Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520. Luftforurensningens betydning for planen må vurderes, inkludert avbøtende tiltak og mulig plangrep slik at forurensningen spesielt på uteoppholdsareal og innendørs blir lavest mulig. Avbøtende tiltak må innarbeides i planforslaget og bestemmelsene.

Vi viser også kommuneplanens arealdel, bestemmelse § 4.8 om luftkvalitet.

Parkering

Parkeringsavgifter og tilgang til parkeringsplasser har stor betydning for bilbruken. Parkeringsbegrensning bør derfor i større grad brukes som trafikkregulerende virkemiddel. For bedre arealutnyttelse bør parkering legges under bakken. Det bør settes maksimaltall for antall parkeringsplasser, jf. kommuneplanens arealdel 2015—2026, bestemmelse § 4.6 om parkering.

Støy

Støy bidrar til mistriivsel og svekket helsetilstand. Støy forstyrrer blant annet nattesøvn og hindrer kommunikasjon, konsentrasjon og læring. Det er påvist at støy kan gi kortvarige fysiologiske forandringer som er typiske for psykisk stress. Helseplager grunnet støy er det miljøproblemet som rammer flest personer i Norge.

Trafikkstøy må utredes tidlig i planprosessen for å få oversikt over støyutfordringene. Nødvendige avbøtende tiltak innarbeides i plan og bestemmelser, jf. Klima- og miljødepartementets [retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021](#) og [veileder M-2061](#), jf. også kommuneplanens arealdel, bestemmelse § 4.7 om støy.

Statens vegvesen har kartlagt støyutsatte områder langs riks- og fylkesveger. Disse kartene finnes på nettsiden: [Støysoner for riks- og fylkesveger](#).

Som et minimum bør det tas inn en bestemmelse som sier at «Grenseverdiene gitt i tabell 2 i Klima- og miljødepartementets retningslinje T-1442/2021 gjøres gjeldende for planen».

Alternativt kan tallfestede aktuelle grenseverdier tas inn i planbestemmelsene. Da vil grenseverdiene være entydig definert selv om retningslinjen senere revideres.

Statens vegvesen Transport og samfunn

Med hilsen

Anders O. T. Hagerup
seksjonssjef

Jan Antonsen
sjefingeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN, Postboks 325, 1502 MOSS

VIKEN FYLKESKOMMUNE, Postboks 220, 1702 SARPSBORG