

Sammendrag av innkomne merknader – Kvartal 54 og 55A - Sefa

SAMMENDRAG AV INNKOMNE MERKNADER – KVARTAL 54 OG 55A - SEFA	1
NVE, DATERT 30.05.2023.....	1
STATSFORVALTEREN, DATERT 02.06.2023.....	2
ELVIA, DATERT 05.06.2023.....	4
BANE NOR, DATERT 08.06.2023.....	6
STATENS VEGVESEN, DATERT 10.06.2023.....	8
EVA CELIUS, DATERT 11.06.2023.....	12
VIKEN FYLKESKOMMUNE, DATERT 12.06.2023.....	14
MATTILSYNET, DATERT 13.06.2023.....	25

NVE, datert 30.05.2023

NVEs generelle veiledning

NVEs kartbaserte veileder for reguleringsplan er en veileder som leder dere gjennom alle våre fagområder og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Vårt innspill er at dere går gjennom denne kartbaserte veilederen og bruker den i planarbeidet. Forslagstillere har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

Vi anbefaler også at dere bruker våre nettsider for arealplanlegging. Her er informasjon og veiledning lagt opp etter plannivå, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>

NVE sin oppfølging av planarbeidet

Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging.

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.

Dere kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken.

Forslagsstillers kommentar

Tas til orientering. Det er utarbeidet geoteknisk rapport og uavhengig kvalitetssikring av denne. Geoteknisk rapport er lagt inn som et juridisk bindende dokument gjennom reguleringsbestemmelsene. Vedlagt planforslaget er også kvitteringer for innmelding av endring av faresoner til NVE og NADAG. NVE vil få planen tilsendt ved høring og offentlig ettersyn.

Statsforvalteren, datert 02.06.2023

Vi ser positivt på et planforslag som legger til rette for utbygging av området, som ligger i sentrum og nært jernbanestasjonen. Vi anbefaler i utgangspunktet at reguleringsplaner følger opp føringene i kommunens overordnede planer. I den grad det foreslås avvik må dette belyses og vurderes særskilt.

Om det skal legges til rette for tjenesteyting må dette formålet begrenses i bestemmelsene. Formålet er særdeles omfattende, og det er ikke alle funksjoner som nødvendigvis vil passe inn i et slikt prosjekt. Vi forutsetter at virkningene av formål og virksomheter det legges til rette for vurderes. Det bør sikres at nærings- og tjenesteytingsvirksomheten det legges til rette for ikke reduserer bokvaliteten for eksisterende og nye naboer.

Støy

Området er noe støyutsatt. Det bør også tas hensyn til framtidig trafikk og utvikling av jernbanen. Støyforholdene må avklares så tidlig som mulig i planprosessen, slik at dette blir premissgivende for planlegging av bebyggelsen. Det må gjøres en grundig vurdering av lokalisering av bebyggelse, planløsninger, bruksformål og utearealer. I den grad det skal aksepteres avvik fra anbefalte grenseverdier bør det sikres at alle boenheter har tilgang til stille side (uten tiltak nært boenheten), hvor soverom kan plasseres. For de fasader som er støyutsatt kan det aksepteres bruk av avbøtende tiltak for dempet fasade. Det samme gjelder for de fåtall av boenheter som ikke kan oppnå stille side. Det anbefales ikke å tillate ettroms boenheter med kun dempet fasade. Støyrapporten må vise hvilke tiltak det planlegges for, og hvilken effekt de har.

Det må begrunnes hvorfor man har valgt disse avbøtende tiltakene. Dette for at kommunen, og andre, skal kunne vurdere bokvaliteten. Reguleringsbestemmelsene skal være entydige og konkrete, og tilpasses planen og støysituasjonen. Det må spesifikt bestemmes hvilke tiltak som aksepteres. Det må også vurderes kompensierende tiltak som tilgang til sol og lys, utsikt, gode uteoppholdsarealer, rekreasjonsområder og andre faktorer som fremmer trivsel og helse.

Parkering

Vi legger til grunn at det ikke legges til rette for flere parkeringsplasser enn det som fremgår av sentrumsplanens bestemmelser.

Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

Føringene i statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning tilsier at det bør benyttes naturbaserte løsninger for håndtering av overvann. Det forventes at episoder med kraftig nedbør øker vesentlig i både intensitet og hyppighet, og fører til mer overvann. I klimaprofilen for Østfold anbefales det et klimapåslag på minst 40 % på regnskyll med kortere varighet enn 3 timer.

Håndtering av overvann og bevaring/etablering av naturelementer/utearealer bør ses i sammenheng slik at man kan etablere overvannsløsninger som også bidrar positivt til naturmangfold og et spennende utemiljø.

Vi anbefaler å ta i bruk Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) kartbaserte veiledning for reguleringsplaner. Ellers vil vi vise til relevante veiledere utgitt av NVE. Områder med sårbarhet og risiko må identifiseres i plankart og sikres gjennom bestemmelser i planen i tråd med ovennevnte føringer. Vi anbefaler DSB sin veileder *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging* for utarbeidelse av ROS-analysen.

Barn og unge

De rikspolitiske retningslinjene for å styrke barn og unges interesser i planleggingen må følges opp. Vi viser spesielt til punkt 5b om tilstrekkelige lekearealer for barn i alle aldre. En vurdering av lekemulighetene i planområdet og i nærmiljøet for øvrig skal følge planforslaget, og tilstrekkelige arealer for lek må sikres i planprosessen. Vi mener lekeareal må legges på bakkenivå, slik at de er tilgjengelige for barn uten å måtte gå inn via bebyggelsen.

Følgende statlige planretningslinjer ser ut til å være relevante føringer for planarbeidet:

- - Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018).
- - Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014).
- - Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995).

Vi gjør oppmerksom på at det i løpet av planprosessen kan komme nye eller reviderte planretningslinjer. Dette gjelder særlig for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, og samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Ellers viser vi til Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegg for 2023 og til overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde. Vi anbefaler nettsidene www.planlegging.no og Miljøstatus.

Vi vil komme tilbake til saken når planen er på offentlig ettersyn, og vurdere om de nasjonale og regionale hensynene er fulgt opp.

Forslagsstillers kommentar

Generelt

Avvik fra sentrumsplanens høydebestemmelse er belyst og vurdert særskilt gjennom tilpasningsanalyse, alternativvurdering, fjernvirkningsanalyse, solstudie og i planbeskrivelse. Analysene følger planforslaget som separate vedlegg.

Tjenesteyting er begrenset til underetasje på bygget nærmest stasjonen.

Støy

Det er utarbeidet en støyrapport som utreder støyforholdene. Støyrapporten viser hvilke avbøtende tiltak det planlegges for og følger planforslaget som et vedlegg. Temaet støy er

oppsummert i planbeskrivelsen. Avbøtende tiltak er innarbeidet i reguleringsbestemmelser og støysoner er lagt inn i plankart.

Parkering

Antall parkeringsplasser i prosjektet er innenfor sentrumsplanens rammer.

Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

Naturbaserte løsninger for overvannshåndtering er planlagt i form av regnbed i uteområder og beregning av overvannsmengder og hvordan overvannet skal håndteres fremgår av rapporten VAO-rammeplan som er vedlagt planforslaget.

Barn og unge

Lekemulighetene i nærområdet og i planområdet er utredet i planbeskrivelsen og det er vektlagt at det skal finnes et tilbud for ulike aldersgrupper. Tilstrekkelige lekearealer er sikret i plankart og bestemmelser.

Elvia, datert 05.06.2023

Elektriske anlegg i planområdet

Elvia har elektriske anlegg i det aktuelle planområdet som vist på vedlagt kart. Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere. Det er også viktig at det ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til nettselskapet sine anlegg.

Anlegg etablert etter områdekonsesjon (distribusjonsnett, opp til og med 22 kV)

Anlegg med spenning til og med 22 kV inngår i distribusjonsnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av områdekonsesjon

Eksisterende lavspent kabelanlegg (opp til og med 1000 V)

Elvia har lavspent kabelanlegg samt kabelfordelingsskap innenfor planområdet som vi ber om at det blir tatt hensyn til. Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det er imidlertid viktig at fremtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må heller ikke gjøres inn gripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler.

Vedlagte kart viser kun omtrentlig plassering av kabelanlegget i terrenget. For å få lokalisert kabelens nøyaktige plassering, må det bestilles kabelpåvisning. Forespørsel om kabelpåvisning rettes til Geomatikk, tlf: 915 09 146.

Eksisterende høyspent kabelanlegg (opp til og med 22 kV)

Elvia har høyspent kabelanlegg innenfor planområdet som vi ber om at det blir tatt hensyn til. Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det er imidlertid viktig at fremtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må heller ikke gjøres inn gripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler.

Vedlagt kart viser kun omtrentlig plassering av anlegget i terrenget. For å få lokalisert kabelens nøyaktige plassering i terrenget, må det bestilles kabelpåvisning. Forespørsel om kabelpåvisning rettes til Geomatikk, tlf: 915 09 146.

Eksisterende nettstasjon

Elvia har en eksisterende nettstasjon av typen rom i bygg innenfor områdeplanen som vi ber at det blir tatt hensyn til.

Behov for ny nettstasjon

Det fremkommer ikke tilstrekkelige opplysninger i varselet til at Elvia kan foreta en vurdering av om det er behov for en ny nettstasjon eller ikke for å forsyne planområdet. Nettselskapet forutsetter at forslagsstiller tar kontakt i god tid slik at Elvia kan foreta en effektvurdering av planområdet og dermed avklare om det er behov for en ny nettstasjon.

Viktige forhold vedrørende nettstasjoner

For å sikre strøm til ny bebyggelse, kan det bli behov for å sette av arealer til å etablere en ny nettstasjon innenfor planavgrensningen.

Arealet som avsettes i planen til frittliggende nettstasjon må være av en slik størrelse at det er plass og adkomst til nettstasjonen med kranbil (med støttebein). Dette innebærer at det kan bli behov for et areal på inntil 35 kvm (ca. 5,5 m x 6,5 m). Nettstasjonen skal stå minst 5 meter fra bygning med brennbare overflater, og avstanden gjelder også til terrasser og lignende brennbare utstikk som er direkte knyttet til bygget. Av hensyn til blant annet trafiksikkerheten ønskes frittliggende nettstasjoner plassert minimum tre meter fra veikant og utenfor veiens frisiktsoner. Fortau, gang- og sykkelvei regnes også som veikant. For å sikre en optimal strømforsyning, ønskes nettstasjonen plassert sentralt i planområdet. Av hensyn til blant annet akustisk støy, anbefaler nettselskapet at ny nettstasjon plasseres minimum 10 meter fra ny bebyggelse.

Dersom reguleringsplanen ikke har satt av areal til nettstasjon, ber nettselskapet om at følgende presiseres i planbestemmelsene:

- Nettstasjoner tillates oppført inntil 1 m fra eiendomsgrense
- Nettstasjoner tillates oppført også utenfor regulerte byggegrenser og kommer i tillegg

til tillatt utnyttelsesgrad

Arealer som i fremtiden skal brukes til frittliggende nettstasjoner avsettes i planen til arealformål «bebyggelse og anlegg», underformål «Andre typer bebyggelse og anlegg», energianlegg kode 1510, jf. vedlegg I til kart- og planforskriften.

Elvia ser at det ofte ikke blir tatt hensyn til avstandskravene når nye bygninger planlegges og oppføres. Dette skaper utfordringer både for grunneiere og for nettselskapet. Det er derfor viktig å synliggjøre byggegrenser mot nettstasjoner i reguleringsbestemmelsene.

Nettstasjoner kan også etableres i egne rom i bygg. I tilfeller hvor effektbehovet er over 1250 A (ampere), er det krav om at nettstasjonen må etableres som rom i bygg. Størrelsen på rommet må være minimum 16 kvm og ingen vegg må være kortere enn 4 meter. Rommet må være i første etasje i bygget, og det stilles særskilte krav til direkte adkomst, utforming av rommet, ventilasjon m.v.

Andre forhold**Kostnader med tiltak i strømmettet og omlegging/flytting**

Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnett, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket. Kostnadene inkluderer eventuelle kostnader til erverv av nye stedsevarige (evigvarende) bruksrettigheter.

Det er viktig at det planlegges slik at ny bebyggelse og anlegg ikke kommer i konflikt med nettselskapet sine anlegg, dette gjelder særlig høyspenningsanlegg. Dersom planen forutsetter at eksisterende elektrisk nett må flyttes eller legges om, må det settes av arealer til nye traseer

og/eller nettstasjon(er). Nye traseer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det nettselskapet har til de eksisterende traséene/nettstasjonene.

Vedlagt kart

Vedlagt kart kan brukes under følgende forutsetninger:

- - Brukes kun som underlag for forespurt planarbeid
- - Bør slettes etter bruk - husk at nettet endrer seg kontinuerlig
- - Må ikke oversendes andre utenforstående uten netteiers samtykke eller offentliggjøres

Inntegning på plankart

Nettselskapet gjør oppmerksom på at spenningsnivået for ledningsanleggene ikke må påføres i planen, herunder plankartet. Vedlagt kart er følgelig unntatt offentlighet. Kraftledninger skal på kart ha en enhetlig utforming, uavhengig av spenningsnivå og eventuelle fysiske forskjeller. Parallelle ledninger som går i samme trasé, skal tegnes som én ledning. Kabler under bakken tegnes ikke inn på kartet. Selskapet viser i denne sammenheng til Forskrift om forebyggende sikkerhet og beredskap i energiforsyningen (beredskapsforskriften) § 6-2, og NVEs Veiledning til forskrift om forebyggende sikkerhet og beredskap i energiforsyningen, pkt. 6.2.9.

Avsluttende kommentar

Elvia ønsker at utbygger tar kontakt i god tid før utbygging for å avklare hvordan ny bebyggelse skal forsynes med elektrisk strøm samt planlegge nye elektriske anlegg. Dersom det skulle være noen spørsmål til uttalelsen ber vi om at disse rettes skriftlig. Alle tekniske spørsmål må rettes til firmapost@elvia.no da disse skal behandles av en annen avdeling i Elvia.

Forslagsstillers kommentar

[Tas til orientering. Utbygger har hatt dialog med Elvia underveis i planprosessen for å avklare hvordan ny bebyggelse skal forsynes med elektrisk strøm og hvor trafo skal plasseres.](#)

Bane NOR, datert 08.06.2023

Sarpsborg stasjon spiller en viktig rolle for togtrafikken på Østfoldbanen. Stasjonen betjener gjennomgående person- og godstog til Halden og Sverige og er et knutepunkt med forbindelser til Østfoldbanen Østre linje, Borregård godsterminal, Rolvsøy godsterminal, tømmerterminal og Bane NORs driftsbase.

Utbygging av Sarpsborg stasjon er ikke prioritert i Nasjonal transportplan, Bane NOR har derfor ikke noe aktivt planarbeid for strekningen. Det er viktig at det varslede planarbeidet hensyntar både dagens utforming av Sarpsborg stasjon, samt mulighetene for fremtidige utvidelser og utvikling av stasjonen og stasjonsområdet

Bane NOR som jernbanemyndighet mener

Jernbanen er svært viktig for nasjonal transport og beredskap, og for å nå klimamål relatert til transport. Rammebetingelsene for jernbanen er i endring, og det kan derfor være vanskelig å forutse hvilke behov som kan oppstå. Vi er derfor opptatt av å sikre mulighetene for videre utvikling. Det planlagte tiltaket ligger i tilknytning til Sarpsborg stasjon. Planområdet ligger

også innenfor område som er båndlagt for regulering, samt faresone for ras og skred i kommunedelplan for Intercity-utbygging på strekningen Borg bryggerier – Klavestad.

I dette området er det store interesser knyttet til både transport, med veg og bane, samt sentrums- og knutepunktsutvikling. Det er viktig at sammenhengen og avhengigheten mellom de ulike interessene kommer frem i planleggingen. Bane NOR forutsetter at forholdet til både eksisterende og fremtidig jernbane med Sarpsborg stasjon utredes i planbeskrivelsen. Som ansvarlig forvaltningsmyndighet for jernbanen, kan ikke Bane NOR akseptere at tiltaket hindrer, vesentlig fordyrer eller på annen måte blir til vesentlig ulempe for eksisterende og/eller fremtidig jernbanetransport. Det er av nasjonal interesse at man sikrer jernbanens behov for å drifte, vedlikeholde, fornye og utvikle det nasjonale jernbanenettet. Bane NOR vil motsette seg planforslag der dette ikke ivaretas tilstrekkelig.

Byggegrenser

Deler av planområdet ser ut til å ligge innenfor jernbanelovens virkeområde, som strekker seg 30 meter fra nærmeste spormidt. Vi ber om at byggegrense mot jernbanen fastsettes i planarbeidet. Bane NOR vil også påpeke at alle tiltak innenfor 30 meter fra nærmeste spormidt krever tillatelse etter jernbaneloven § 10.

Grunnforhold

Tiltaket ligger i område med kartlagt fare for kvikkleireskred. Bane NOR *forutsetter* at naturfare og grunnstabilitet utredes, og at det legges til rette for at nødvendige sikringstiltak etableres. Tiltaket må ikke føre til økt fare for skredskader på eksisterende jernbane, eller være til vesentlig ulempe for utbygging i henhold til kommunedelplan for Borg bryggerier – Klavestad. Risiko for jernbanen må komme tydelig frem av utredningen, og avbøtende tiltak belyses og vurderes.

Alternativ transport – buss for tog

Når togtrafikken ikke kan kjøre som normalt grunnet planlagte arbeider som betinger toginnstillinger for en kortere/lengre periode, eller det inntreffer operative hendelser, må det settes inn alternativ transport for å erstatte tog. Dette vil vanligvis bety buss for tog, i hovedsak buss klasse III. Alternativ transport stopper normalt i nærheten til togstasjonene, og så langt mulig på bussholdeplasser som gir gode og trafikksikre løsninger for av- og påstigning.

Planene for utbygging av kvartal 54 og 55A kan påvirke veisystemet i nærheten av Sarpsborg stasjon, både i selve anleggsfasen og etter ferdig bygget anlegg/permanent driftssituasjon. Det er viktig for oss å påpeke av veisystemet til/fra stasjonen må holdes åpent og tilgjengelig til enhver tid for å sikre fremkommelighet for alternativ transport.

Bane NOR ber derfor om å bli holdt informert og involvert angående planene/det videre arbeidet angående dette tiltaket og dets mulige påvirkning på veisystemet i området, slik at dette kan koordineres mot behovene for fremkommelighet for alternativ transport.

Overvann

Bane NOR er fornøyd med at det gjøres faglig utredning om overvann. Overvannshåndtering skal utføres på en slik måte at jernbanens stikkrenner og infrastruktur ikke får økt belastning.

Øvrige merknader

Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen. Informasjon om disse finnes i vår veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging: <https://www.banenor.no/nabo->

til- jernbanen/veileder-om-nasjonale-jernbaneinteresser/ samt i vårt tekniske regelverk:

<https://trv.banenor.no/wiki/Forside> .

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

Vi minner om at arbeid på/nært jernbanegrunn vil kunne kreve kryss- og nærføringsavtale med Bane NOR, og viser til våre hjemmesider for mer informasjon:

<https://www.banenor.no/nabo-til-jernbanen/>.

Forslagsstillers kommentar

Byggegrenser

Det ble varslet oppstart med en planavgrensning som strekker seg noe utenfor det området som man planlegger å gjøre tiltak i. Planavgrensningen er nå innskrenket til å bare omfatte arealer som er nødvendige for gjennomføring av reguleringsplanen. Det er ikke planlagt tiltak innenfor jernbanens 30 meters byggegrense fra nærmeste spormidte.

Grunnforhold

Områdestabilitet er vurdert av fagkyndig i egen rapport som er lagt ved planforslaget.

Rapporten konkluderer med at områdestabiliteten er tilfredsstillende. Det er også gjennomført uavhengig kontroll av rapporten som også er vedlagt planforslaget, samt kvitteringer på innmelding av endring av faresone til NVE og NADAG.

Alternativ transport Buss for tog

Bane NOR vil bli holdt informert og involvert angående det videre arbeidet med dette tiltaket og dets mulige påvirkning på veisystemet i området. Kommunen arbeider med reguleringsplan for Rosenkrantz gate og nytt reisetorg og det arealer for buss vil med stor sannsynlighet behandles i det planarbeidet.

Overvann

Overvannshåndtering er dokumentert i VAO-rammeplan som er vedlagt planforslaget.

Øvrige merknader

I ROS-analysen er det redegjort for den planlagte utbyggingens eventuelle konsekvenser for jernbanens infrastruktur. Forslagsstiller har satt seg inn i relevant regelverk og materiale før planforslaget ble utarbeidet.

Statens Vegvesen, datert 10.06.2023

Innspill som fagorgan med sektoransvar

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, sykkelvegruter, bussholdeplasser og jernbanestasjon gjør at vi oppfordrer til høy utnyttelse av arealene i samsvar med kommunedelplan Sarpsborg sentrum 2019-2031 (sentrumsplanen).

Syklende og gående

Det er en overordnet nasjonal strategi om å øke andelen syklende. 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 nært 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. sentrumsplanens bestemmelse § 5.3 bokstav b om sykkelparkering.

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.

Vi viser også til sentrumsplanen, bestemmelse § 6.11 bokstav a punkt ii, som setter krav til at gående, syklende og kollektiv skal prioriteres ved utforming av veganlegg.

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 universell utforming 2015-2019. 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 også til sentrumsplanen, bestemmelse § 6.11 bokstav a punkt ii, med krav om universell utforming av veganlegg.

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 forurensingen.

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 sentrumsplanen, bestemmelse § 4.7 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. sentrumsplanen, bestemmelse § 5.3 bokstav a, om bilparkering.

Kollektivtrafikk

Det må utredes hvordan planområdet kan betjenes av kollektivtrafikk. Beskrivelsen bør også omfatte gangforbindelser og avstander til relevante stoppesteder. Økt bruk av miljøvennlig transport i byene vil gi bedre bymiljø, klima og framkommelighet. God framkommelighet i byene er viktig for både nærings- og persontransport. Dette gir også synergieffekter i form av bedre folkehelse.

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.

Sentrumsplanen, bestemmelse § 4.6 om støy, åpner for at grenseverdiene i T-1442/2016 (tabell 3) kan fravikes. (Tilsvarende grenseverdier er tatt inn i tabell 2 i T-1442/2021.) Bestemmelsen setter vilkår som skal være oppfylt ved bygging i gul og rød støysone. Vi forutsetter at vilkårene må være entydige (skal-krav) og tas inn som bestemmelse til reguleringsplanen.

Trafikksikkerhet

Det er viktig at valgte løsninger ivaretar trafikksikkerhet og framkommelighet for alle trafikantgrupper. Samtidig bør det utvikles gode interne trafikksystem 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.

Trafikkanalyse

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

Forslagsstillers kommentar

Arealutnyttelse:

Vi er enige i Statens Vegvesens vurdering om at det rundt kollektivknutepunkter bør legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. Og at det i områder med stort utbyggingspress bør legges til rette for arealutnyttelse utover det som er typisk. Området rundt Sarpsborg stasjon er et kollektivknutepunkt med utbyggingspress, og det bør derfor tilrettelegges for en effektiv arealutnyttelse. Det er underveis i planprosessen lagt stor vekt på hensynet til bebyggelse, inkludert koblingen til det fremtidige reisetorget gjennom å regulere arealet nærmest togstasjonen til offentlig park.

Syklende og gående

Gjennom planarbeidet er det vurdert hvordan det kan tilrettelegges for økt bruk av sykkel og tilrettelegge snarveier for gående. Forslagsstiller er enig i at det er viktig å tilrettelegge for at flere kan gå og sykle mer i hverdagen. Det reguleres derfor inn tosidig sykkelfelt og fortau i Aarslands gate, i tråd med Sarpsborg kommunes ønske. Sarpsborg kommune vil stå for opparbeidelsen av veiprofilet med sykkelfelt og fortau.

Minimum antall sykkelparkeringsplasser er sikret i reguleringsbestemmelsene.

Universell utforming

Gjennom arbeidet med planforslaget er det lagt vekt på å tilrettelegge for funksjonelle løsninger som tilfredstiller kravene til universell utforming.

Luftforurensning

Det er ikke behov for spesifikke tiltak mot luftforurensning i dette planforslaget.

Parkering

Det er satt begrensning i maksimalt antall parkeringsplasser til bil i tråd med sentrumsplanens bestemmelser.

Kollektivtrafikk

Gangforbindelser og kollektivbetjening er beskrevet i planforslaget.

Støy

Det er utarbeidet en egen rapport om støyforholdene som følger planforslaget som vedlegg. Det er innarbeidet avbøtende tiltak i planforslaget.

Trafikksikkerhet

Statens vegvesens håndbøker samt Sarpsborg kommunes veinorm er lagt til grunn for utforming av samferdselsarealer.

Trafikkanalyse

Fagkyndig har utarbeidet en trafikkanalyse som følger planforslaget som vedlegg. Tematikken er også redegjort for i planbeskrivelsen.

Eva Celius, datert 11.06.2023

1. KvikkleireKvartal 54 og 55A – Sefa, Sarpsborg kommune er ifølge NVE er område som det er påvist kvikkleire med faregrad middels, (Både løsneområde og utløpsområde) konsekvens meget alvorlig og risikoklasse 4. Hvor man har påvist kvikkleire, MEN stabilitet er ikke vurdert i en enkel undersøkelse utført 30.03.2020

Rapport firma	NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT (NVE)
Sist oppdatert	30.3.2020
Kommune nr	3003
Kommune	Sarpsborg
Faregrad	Middels
Konsekvens	Meget alvorlig
Risiko	Risikoklasse 4
Vurderingsnivå	Kvikkleire påvist, stabilitet ikke vurdert
Sonestatus	Enkel undersøkelse

Med dette som bakgrunn så finner jeg det bekymringsfullt at Plus Arkitektur AS i sitt notat «Vurdering av behovet for konsekvensutredning» skriver følgende:
«Tiltaket er vurdert etter §10.Kriterier for vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

h) Tiltaket medfører ikke risiko for alvorlige ulykker som en følge av naturfarer som ras, skred eller flom.

Vi har videre ikke funnet at noen av forholdene beskrevet i dette notatet innebærer risiko for å medføre vesentlig virkning for miljø og samfunn.

Konklusjon

Vi vurderer at reguleringsplanen ikke utløser krav om konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredninger.» (sitat slutt)

Som beboer i Glengshølen sameie så opplever jeg jevnlig følgende.

Når godstog passerer Sarpsborg stasjon (oftest på kveld/natt) i høy hastighet så rister/vibrerer eksisterende bygg så mye at glass klirrer i skapet.

Tanken på at man nå vurderer å bygge et høyhus på 14 etasjer, som selvfølgelig vil «bevege» seg mye mer, på kvikkleire uten å konsekvensutrede er skremmende.

2. Parkering

På informasjonsmøte med Glengshølen sameie tirsdag 28. mars 2023 ble det tatt opp flere bekymringer rundt parkering.

Sarpsborg kommune har innført beboer parkerings sone i Glengsgata, så derfor har man mistet gjesteparkering som tidligere var tilgjengelig.

I det forslaget som er levert inn så kan det se ut som om utbygger ønsker å fjerne flere av parkeringsplassene som i dag er tilgjengelig i Aarslands gate.

På informasjonsmøte ble det spurt om hvordan utbygger ser for seg at parkeringsplassproblematikken blir løst. Dette ble ikke besvart hverken konkret eller direkte. Det ble heller prøvd å bortforklare med at fremtiden er delings-økonomi, og at man ikke trenger bil når man bor i sentrum.

Jeg anser det som et minste minimum at utbygger oppfyller kravene som er beskrevet i Arealplanen 2021-2033, vedrørende antall bilplasser innenfor byområdet (For bolig, forretning (små varer), restaurant, forsamlingslokale og treningssenter.) Men vi ønsker også at det blir bedre muligheter til gjesteparkering for eksisterende og nye boenheter.

3. Fellesområde

I forslaget så er det veldig dårlig skille mellom offentlig og privat eiendom. Dette vil ikke fungere i dagens/Fremtidens Sarpsborg bysentrum, hvis man ikke har område inngjerdet med låst port så tar folk seg inn. Dessverre er det slik.

Avslutningsvis så vil jeg påpeke en formalia feil i innlevert forslag.

Beskrivelsen sier at eksisterende byggmasse består kun av Glengshølen Borettslag.

Dette er feil. Eksisterende byggmasse er Glengshølen Sameie, som består av 10 parter:

1. Glengshølen borettslag (96 leiligheter)
2. 8 stk. Selveier leiligheter
3. Sefa Parkering (nå eid av Sefa Park AS)

Forslagsstillers kommentar

1. Områdestabiliteten er vurdert av geoteknisk fagkyndig og er dokumentert med egen rapport som er vedlagt planforslaget. Det er også gjennomført en uavhengig kvalitetssikring av rapporten av et annet firma. Dette dokumentet følger også planforslaget som et vedlegg. NVE vil få planen med alle vedlegg tilsendt på høring og vil da undersøke om de vurderingene som er gjort av områdestabiliteten er tilstrekkelige eller om det er behov for ytterligere undersøkelser/vurderinger. Dette sikrer at områdestabiliteten er ivaretatt før det skal gjøres tiltak på eiendommen.
2. For sentrumsområdet er det kommunedelplan for sentrum (sentrumsplanen) som er gjeldende. Planforslaget er i tråd med parkeringsbestemmelsen i [sentrumsplanen](#). Det foreslås i planforslaget å gjøre den delen av Aarslands gate som i dag fungerer som gateparkering, om til et gatetun med grønne kvaliteter og et areal som tilrettelegges mer for mennesker istedenfor biler, i tillegg til ny, moderne renovasjonsløsning for

alle beboere i planområdet. Bilparkering skal plasseres under bakken, der det ikke opptar verdifull plass i gategulvet som heller kan brukes til felles grøntarealer med kvaliteter som både eksisterende og nye beboere kan ha glede av.

3. I planprosessen har forslagsstiller hatt dialog med sameiet. Forslagsstiller er åpen for konkrete innspill til hvordan man kan organisere uteområdene slik at eksisterende beboere føler seg trygg og ivaretatt.

Viken fylkeskommune, datert 12.06.2023

Planstatus

I dag er området regulert gjennom reguleringsplan for kvartal 54 og 55, Sefa, fra 1977. I kommunedelplanen for Sarpsborg sentrum er kvartalet utenfor bykjernegrense, med nåværende sentrumsformål, bygningstypologi «urban-høyC» mot øst og «Gamle gleng» mot vest. Mot vest ligger kulturmiljø «Gamle gleng» og det ligger bygninger på «gul liste» i umiddelbar nærhet. Området ligger også innenfor planavgrensningen for IC gjennom Sarpsborg (Borg bryggerier- Klavestad).

Fylkeskommunens vurdering

Planer i området og medvirkning

Planarbeidet må sees i sammenheng med ikke bare med kommunedelplanen for IC, men også at fylkesvei med bro over Sarpefossen ikke kan avvende jernbaneutbyggingen. Det er også igangsatt planarbeid for Rosenkrantzgate og stasjonsområdet som vil kunne gi kunnskap og føringer for planarbeidet.

Det går fram at Glengshølen borettslag innenfor planområdet har deltatt i informasjonsmøte, men borettslaget må hensyntas også ved vurdering av høyder og beregning av uteoppholdsareal. Vi ber om at det legges til rette for bredere medvirkning, spesielt for planfremmers alternativ med høyhus, siden dette utfordrer rammene i så vesentlig grad i forhold til gjeldende sentrumsplan.

Høyder

I sentrumsplanens bestemmelser står det i § 6.4 b iv at *Ved regulering av hele kvartaler/større områder: Det skal være variasjon i byggehøyder. Det tillates bebyggelse med maksimal gesimshøyde 15 meter og mønehøyde 21,5 meter eller ytre gesimshøyde 15 meter og indre gesimshøyde 21,5 meter. Det kan vurderes innslag av punktvis høyere bebyggelse med gesims opp til 28,5 meter. Grunnflaten for punktvis bebyggelse skal ikke overstige 30 % av kvartalets areal. Løsninger for inntrukne etasjer avklares gjennom regulering.*

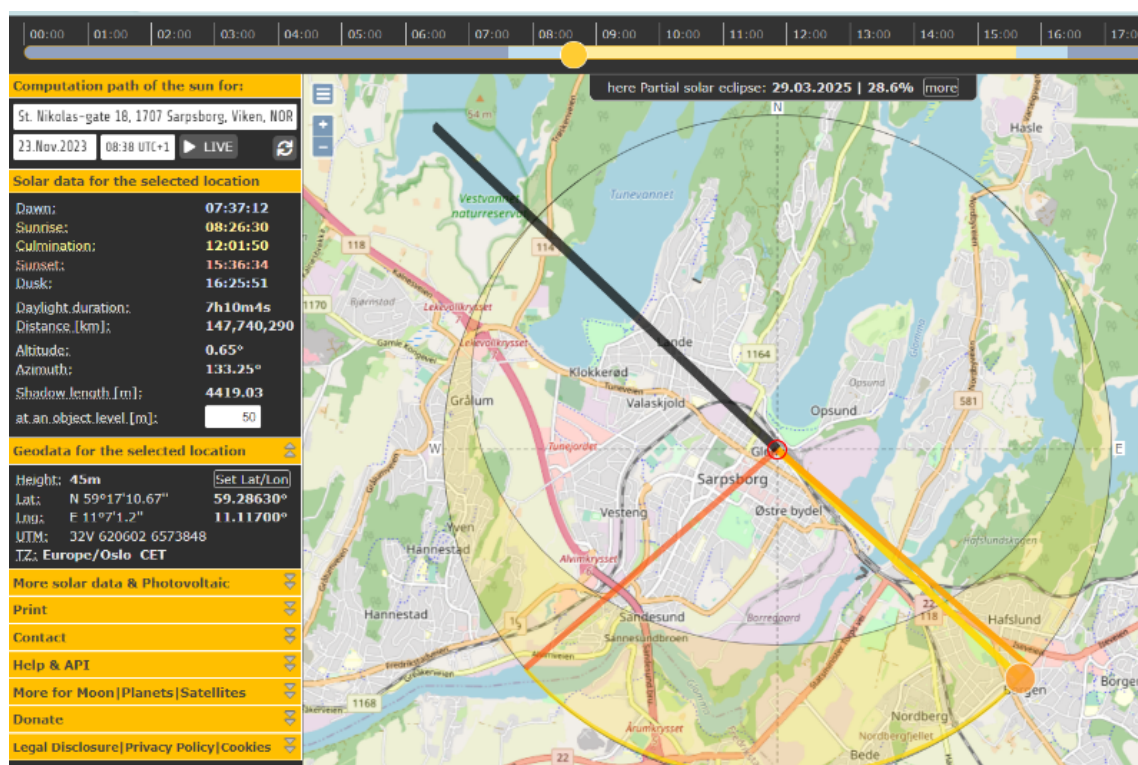
Illustrasjonene viser at punkthuset er opp mot 50 meter høyt mot stasjonsbygningen, men det er ikke vist nødvendig heishus og andre installasjoner, eventuelt rekkverk og kanskje også pergola dersom arealet skal brukes som uteareal. Forslaget uten installasjoner på tak viser gesimshøyde på mer enn 21 meter mer enn maksimum høyde i kommunedelplanen på ett av byggene. Det argumenteres i planinitiativet med at *Fordelingen av høyde på byggene er gjort med grunnlag i solstudier og vurderinger av hvilken utforming som gir minst mulig skyggevirksomhet for eksisterende nabobebyggelse, samtidig som man opprettholder et relativt*

høy utnyttelse av tomta. I sentrumsplanen står det at den kan vurderes, ikke at det må legges til rette for høyere bebyggelse.

Vi mener det er meget uheldig når illustrasjonene i sol- skyggediagram faktisk ikke viser skyggen i sin helhet, som f.eks. klokka 16 den 20. mars eller klokka 18. 21. juni. Da går skyggen utenfor utsnittet, og det er umulig å vurdere skyggeeffekten.

Skygge fra bygninger oppleves som verre enn fra vegetasjon siden spesielt løvtrær gir minst skygge på vinterstid når løvet er borte og vi har mest behov for lys.

Vi har lagt inn høyden på 50 meter i [SunCalc - sunrise, sunset, shadow length, solar eclipse, sun position, sun phase, sun height, sun calculator, sun movement, map, sunlight phases, elevation, Photovoltaic system, Photovoltaic](#), og fått følgende skyggelengde i illustrasjon her en novembermorgen.



I slutten av november skyggelegges hele Opsund- halvøya i perioder av bygget og helt til Vestvannet og Tunevannet når sola står opp. Dette vil bli ytterligere forsterket dersom det bygges flere høyhus innenfor stasjonsområdet.

Det går fram i planinitiativ at *Tiltakets virkning på landskap og omgivelser vil utredes som en del av utarbeidelsen av reguleringsplanen. Temaet vil beskrives i eget kapittel i planbeskrivelsen, hvor blant annet det vil lages en tilpasningsbeskrivelse og nær- og fjernvirkning vil dokumenteres med Mal sist revidert: 12.03.2021 illustrasjon og 3D-modell. Soldiagram utgjør en viktig del av dokumentasjonen av prosjektets virkning på omgivelser. Disse kan ses i vedlegget til planinitiativet.*

Vi ber kommunen vurdere om planen er reguleringsmoden dersom det legges til rette for mer enn rammene i sentrumsplanen med inntil 8 etasjer som punkthus. Vi mener at det bør vurderes om de delområdene utenfor planområdet der det er gitt rom for et signalbygg, kalt Sarpsborgs nye storstue, bør være avklart først, slik at det er mulig å se helheten. Vi minner om at signalbygg ikke nødvendigvis bare er høye bygninger, men mer ved funksjon, utforming eller valg av materialer. Det er ikke nødvendigvis en boligblokk som bør prioriteres som signalbygg på grunn av sin høyde.

Vi mener at det er særdeles viktig å vektlegge at Sarpsborg kommunes brannvesen ikke disponerer høyderedskap med en slik høyde som foreslått. Det foreslås brannmannsheis, men vi ber om en grundig vurdering, også med uavhengig kontroll av de tekniske brannløsningene. En bør også vektlegge at befolkning blir eldre, og må bo hjemme lenger. Dette vil gi flere beboere med mindre orienteringsevne og førlighet. Beboere og pårørende bør oppleve at boligene er trygge med en forutsigbar mulighet for rømning eller redning.

Kvartalet ligger også utenfor bykjernegrensen, dvs. at en eventuell tilrettelegging her, vil kunne få store presedensvirkninger for Sarpsborg.

Bebyggelsens høyder vil også utfordre kvalitet på utearealene og jernbaneparken. Eksisterende vegetasjon må redegjøres for, og eventuelt sikres i plankart og bestemmelser

med en tilstrekkelig sone rundt røttene. I temakart til sentrumsplanen for Sarpsborg, ligger deler av kvartalet som grønnstruktur av høy verdi, samtidig som Glengsgata er markert som fremtidig grønn forbindelse opp til Glengshølen nord for planområdet.

I teksten står at det planlegges for grønne hyller, grønne tak og tilrettelegging for mye grønne planter i fasaden. Illustrasjonene viser blant annet trær på ulike nivåer og etasjer. Dette er komplekst og vanskelig å gjennomføre, spesielt i Norge. I Milano ligger høyhuset [Bosco Verticale - Wikipedia](#), og der er det blant annet etablert egne kraner for å løfte inn vegetasjon med tilstrekkelig størrelse.

Det er en relativt stor høydeforskjell innenfor planområdet, samtidig som jernbane gir ulike nivåer på kryssing med vei eller gangvei mot Glengshølen. Vi mener det er viktig av planen sikrer variasjon i bygningenes fasader, jf. sentrumsplanens bestemmelser § 5.9 a iii som sier at *All ny bebyggelse skal ha vertikaloppdelte fasader for å betone rytmikk. Ensartede fasader skal ikke ha lengde mer enn 15-20 meter.* Dette må også gjelde sokkel/parkeringskjeller. Det bør vurderes om parkeringskjeller bør ligge på ulike nivåer for å sikre tilstrekkelig variasjon i gateløpene.

Planfremmer refererer til høy utnyttning i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. § 3, Mål, sier samtidig at *Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.*

Vi ber om at det utarbeides illustrasjoner fra der prosjektet er mest synlig eller vil ha størst påvirkning, også fra bakkeplan.

Kulturminnefaglige vurderinger til planforslaget og høydene

Stasjonshuset, tegnet av P A Blix og oppført i 1878, er av regional kulturminneverdi. Stasjonen er i tillegg på Sentrumsplanens gule liste og et prioritert kulturminne i Sarpsborg kommunes kulturminneplan.

Jernbanen var et nytt og viktig kommunikasjonsmiddel innad i Smaalenene/Østfold og for å knytte amtet/fylket sammen med Sverige og hovedstaden. Etableringen var vesentlig for by- og tettstedsutviklingen. Jernbanen hadde grunnleggende betydning for utviklingen av Sarpsborg som by på slutten av 1800-tallet. Stasjonsmiljøet, som foruten stasjonsbygningen også omfatter den nærliggende godsbygningen og parken fremfor stasjonshuset, har derfor betydelig regional kulturmiljøverdi. Det er derfor grunnleggende å respektere det gamle stasjonsmiljøet og tilpasse nye bygninger til det. Et bygg på 14-15 etasjer er etter vår mening helt ute av proporsjon i forhold til bebyggelsen rundt, og kommer å stjele oppmerksomhet fra, og bokstavelig overskygge, den verneverdige stasjonsbygningen. I tillegg kommer den til å kontrastere sterkt med den lave, verneverdige bebyggelsen i det nærliggende kulturmiljøet Gamle Gleng.

Sarpsborg sentrum gjennomgår akkurat nå en veldig rask endring fra en spredt by med lav hagebebyggelse, til en fortettet by med høye til meget høye bygninger. Det finnes store utfordringer med en slik rask endring, og det er viktig for en god stedsutvikling at man ikke samtidig ødelegger byens historie og karakter. Stasjonsmiljøet er i den sammenhengen sentralt, siden det er her mange besøkere kommer å få sitt første inntrykk av byen. Dessuten har flere eldre bygningsmiljøer som f.eks. Gamle Gleng nær tilknytning til stasjonsområdet.

Alternativ 2 i planforslaget utfordrer Sentrumsplanens høydebestemmelser kraftig, med 14-15 etasjer istedenfor seks etasjer, punktvis åtte. Det er særdeles uheldig når det gjelder virkningen på miljøet omkring stasjonen med et bygg som er gul-listet og i tillegg har vesentlig regional kulturminneverdi. I overgangssonen mellom nytt og gammelt er det svært viktig å få til et godt samspill. Som et offentlig bygg, og med en offentlig plass omkring stasjonen, har stasjonsmiljøet hatt - og har fremdeles – en viktig posisjon som kanskje det viktigste kommunikasjonsknutepunktet i byens offentlige rom, og det er viktig at området får tilstrekkelig rom med god utforming, som sikrer denne funksjonelle, historiske lesbarheten i byen.

Kulturminner og kulturmiljøer er ikke-fornybare ressurser som gir steder særpreg og egenart. Godt ivarettede kulturminner og kulturmiljøer har synergieffekt på andre samfunnsområder. I forslag til regional planstrategi for Viken, er et av målene å ta vare på kulturminner og kulturmiljøer slik at de kan styrke stedets særpreg og identitet i by- og stedsutviklingen.

For råd rørende utforming av og tilpasning til regionalt viktige kulturmiljøer viser vi til Riksantikvarens bystrategi:

[Riksantikvarens_bystrategi_2017_2.pdf](#)

Der fremgår det at i bymiljøer av nasjonal og vesentlig regional verdi «skal kulturmiljøene behandles som en helhet hvor nye tiltak bør innordne seg eksisterende bebyggelse. Nye tiltak skal videreføre områdetets særpreg. Viktig i denne sammenhengen er byggehøyder og volum. God formgivning, materialvalg og farger er også svært viktig for å sikre samspill mellom gammelt og nytt.»

Avdeling kulturarv stiller seg til disposisjon for råd og dialog i forbindelse med tilpasning og utforming av de nye bygningene og parkområdet.

Konsekvensutredning

Planarbeidet utløser ifølge varselet ikke krav om konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven § 4-2 annet ledd, jfr. forskrift om konsekvensutredninger.

Formålsparagrafen i forskrift om konsekvensutredning sier i § 1 at *Formålet med forskriften er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer og tiltak, og når det tas stilling til om og på hvilke vilkår planer eller tiltak kan gjennomføres.*

Vi mener at høydene i så stor grad avviker fra høydeangivelsene for «Urban-høy C» i sentrumsplanen for dette kvartalet, at konsekvensene for dette før konsekvensutredes, noe kommunen også påpeker. Vi ber kommunen vurdere om det er tilstrekkelig at dette kun inngår som en vurdering i beskrivelsen.

Vi mener også at de viste høydene er såpass viktig ikke bare for planområdet, men hele sentrum, så vi mener kommunen bør vurdere om det ikke bør kreves utarbeiding av konsekvensutredning. Forslagsstiller argumenterer i sin utredning at området med økt høyde kun er 3,6 % av totalt areal, jf. vurdering etter vedlegg 10, annet ledd, bokstav 1), størrelse, planområde og utforming. Etter vår vurdering, må det også sees i sammenheng med andre hensyn som blant annet stasjonsbygningen og andre kulturminner i området samt landskapet ved Glengshølen.

Vi er usikre på beregningen av areal, siden så langt vi kan se, viser utbyggers alternativ mer enn 15 000 m² boligareal, i tillegg er det så langt vi kan se andre arealer til ulik næring, uten at det går fram hva som gjeldende plan åpner for. Ved beregning av BRA skal deler av bruksarealer under bakken også medregnes, jf. veileder til [Konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven \(regjeringen.no\)](#) § 7.1.2.

Barn og unge

Det må legges til rette for gode, solrike, varierte og trygge lekearealer for ulike aldersgrupper og funksjonsnivå.

I sentrumsplanen er det krav om minimum 15 m² uteoppholdsareal, samtidig skal minimum 30 % av uteoppholdsarealet ligge på bakken og være sammenhengende. I tillegg er det krav til minimum 100 m² lekearealer pr. 50 enheter.

Det er ikke nevnt antall enheter i varselet, men beregninger i illustrasjoner viser opp mot 190 boenheter. Kravet til uteareal kan fravikes (sentrumsplanen) dersom det ligger i umiddelbar nærhet til park/friområder/torg og/eller inneholder andre elementer som bidrar til å øke utearealenes kvalitet. Området ved stasjonen vil bli et viktig trafikk-knutepunkt, og vil være i en ombygningsperiode i lang tid, så det er viktig å redegjøre at eventuelt andre løsninger med beregning av andre områder er trafiksikre og tilgjengelige for beboerne fra det gis ferdigattest for boliger.

Planfremmers alternativ, Alt 2 viser 93 små enheter i boligblokk, og 94 stk varierte i punkthus. I gjeldende reguleringsplan for Kvartal 54 og 55 – SEFA kvartalet, er en stor andel av arealet avsatt til gårds plass for boliger. I dag har Glengshølen borettslag avsatt utearealer i bakgården. Det fremgår ikke hvilke krav til lekeareal som er stilt i denne reguleringsplanen, men vi forutsetter at kommunens overordnede føringer videreføres og sikres, også for de eksisterende boligene. Det kan ikke påregnes at dette arealet kan omdisponeres av det nye prosjektet. Ved beregning av utearealer må det derfor redegjøres for antall boliger inkludert eksisterende boliger innenfor planområdet. Selv om gatetun i sentrumsplanen kan medregnes i utearealet, ber vi om at dette vurderes nøye, for utover begrensninger på fart, er det ikke begrensninger på trafikk på gatetun.

Samferdsel

Gående og syklende

Tilrettelagte gangtraseer må være sikre, men også oppleves trygge og logiske å bruke. Spesielt gjelder det der gangtraseer leder til kryssing av kjøreveier. Arealer for myke trafikanter bør separeres fra areal for harde trafikanter. Det bør tilrettelegges for mest mulig direkte adkomster for gående og syklende til kollektivtilbudene.

Vi anbefaler å utvide fortau langs planområdet til 3 meter bredt fortau dersom det er mulig.

Eventuelle egne arealer for gående og syklende bør ha egne rekkefølgekrav for å sikre gjennomføring.

Trafikkanalyse

Det bør gjennomføres en trafikkanalyse som kartlegger hvilken betydning den foreslåtte utnyttelsen vil medføre mht. trafikkavvikling og trafiksikkerhet på det offentlige veinettet. Trafikkanalysen skal synliggjøre dagens situasjon, fremtidig arealbruk og trafikkforhold, samt legges til grunn for eventuelle tiltak knyttet til planområdets adkomst. Analysen skal gjennomføres av noen med trafikkfaglig kompetanse og oppsummeres i planbeskrivelsen.

Støy og luft

Vi forutsetter at Klima- og miljødepartementets retningslinjer for behandling av støy (T-1442/2021) og luftkvalitet (T-1520) i arealplanlegging legges til grunn for planarbeidet.

Trafikksikkerhet

Det er viktig at det utvikles gode trafikksystem for å hindre farlige situasjoner under anleggsperioden. Myke trafikanter må gis et sikkert tilbud i anleggsfasen, og det må sikres tilfredsstillende siktforhold i krysningspunkter mellom anleggstrafikk og gående og syklende. Dette kan med gjerne sikres i reguleringsbestemmelsene.

Løsninger bør planlegges slik at store kjøretøy ikke trenger å rygge, og areal tiltenkt lekeplasser bør ikke plasseres i tilknytning til parkeringsarealer eller renovasjon som baserer seg på ryggende kjøretøy. Av hensyn til trafikksikkerheten anbefaler vi at renovasjon plasseres slik at renovasjonsbil ikke må manøvrere på areal for gående og syklende.

Parkeringsdekning

Av hensyn til trafikksikkerhet anbefaler vi at parkering samles på ett område i planen for å unngå mye intern trafikk. Parkeringskjeller er en god løsning for å få en effektiv bruk av arealene over bakken, men det bør vurderes en alternativ parkeringsløsning dersom bygging av parkeringskjeller ikke kan realiseres.

Det bør settes et minimumskrav til antall sykkelparkeringsplasser, for eksempel antall per boenhet i planen. Planbestemmelsene bør også stille krav til kvaliteten på sykkelparkering. Plassene bør være under tak, og stativene bør utformes på en slik måte at syklene kan låses fast. Det kan være hensiktsmessig å tilrettelegge to sykkelparkeringsplasser for alle boenheter uavhengig av størrelse, da det er vanlig å eie mer enn én sykkel.

Hensynet til automatisk fredete kulturminner:

Det er ikke kjent automatisk fredete kulturminner som har behov for særlig vern i planområdet. Vi ber om at følgende tekst blir tatt inn i reguleringsplanens fellesbestemmelser:

Dersom det under anleggsarbeider treffes på automatisk fredete kulturminner, eksempelvis i form av helleristninger, brent leire, keramikk, flint, groper med trekull og/eller brent stein etc., skal arbeidet øyeblikkelig stanses og Viken fylkeskommune varsles, jf. Lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50, (Kulturminneloven) § 8.

Naturfare

Området ligger innenfor fareområde ras- og skredfare. Arealplanlegging som tar hensyn til flom- og skredfare er det viktigste virkemidlet for å forebygge tap og skader fra disse naturfarene. Kommunen har et generelt ansvar for å ivareta befolkningens sikkerhet og trygghet. Plan- og bygningsloven pålegger kommunen å forebygge risiko gjennom sin rolle som kommunal planmyndighet. Utbygging må i størst mulig grad styres utenom fareområder. Der dette ikke er praktisk mulig, må det fastsettes hensynssoner med

bestemmelser som ivaretar sikkerheten i samsvar med sikkerhetskravene i byggt teknisk forskrift (TEK17). Private planleggere og kommunene må utrede flom- og skredfare som en del av ROS-analysen, og innhente sakkyndig bistand når det er nødvendig. NVEs retningslinjer "Flaum- og skredfare i arealplanar" beskriver hvordan dette bør gjøres. Kommunene har ansvaret for at farene er kartlagt, vurdert og tatt tilstrekkelig hensyn til når planer vedtas.

Oppsummering

Vi ser at det er behov for å istandsette området etter brannen. Det er positivt at kommunen vurderer et alternativ som er i tråd med sentrumsplanen, og dette er det alternativet vi anbefaler at det jobbes videre med.

Det er riktig å legge til rette for at flere skal bo i byen tett på kollektivknutepunkt, men at det ikke må gå (for hardt) på bekostning av bokvalitet og omgivelsene. Viken fylkeskommune anbefaler at høydene reduseres i samsvar med kommunedelplan for Sarpsborg sentrum, og at kulturminnene med spesielt stasjonsbygningen hensyntas i planarbeidet.

Vi ber om at det redegjøres for at utearealene er i samsvar med krav i kommunedelplanen, og at også det eksisterende borettslags krav til utearealer også sikres og går fram av planarbeidet.

Viken fylkeskommune vil ved offentlig ettersyn vurdere om de regionale hensyn vi er satt til å forvalte er tilstrekkelige ivaretatt. Vi ser at spesielt høyder utover sentrumsplanen og krav til tilfredsstillende utearealer kan være tema vi vil vurdere innsigelse til.

Vi ber om at planen oversendes ved offentlig ettersyn, men anbefaler at planen drøftes i regionalt planforum i god tid før offentlig ettersyn.

Forslagsstillers kommentar

Planer i området og medvirkning

Glengshølen sameie er invitert til å gi konkrete innspill til planarbeidet og hvilke ønsker de har for utviklingen av kvartalet. Forslagsstiller er lydhør for de innspill som måtte komme. Det er underveis i planarbeidet avholdt møter med sameie og borettslag og forslagsstiller opprettet et midlertidig medvirkningskontor på en lokasjon i Sarpsborg sentrum hvor beboere ble invitert til å møte opp og få informasjon og komme med sine innspill til planarbeidet.



Har du spørsmål til det kommende naboprojektet Sefa Park?

PLUS Arkitektur inviterer deg til en uformell prat og tar gjerne mot dine innspill.

Vi er å møte i lokalene til Stay i Sarpsborg tirsdag 5. til onsdag 6. september.

Vi sees!

PLUS ARKITEKTUR

Dato:

5.-6. september

Tidspunkt:

kl 12:00-16:00

Adresse:

Rosald Amundsens gate 36,
1723 Sarpsborg

Telefon:

+47 948 51 154

Høyder

Før arbeidet med prosjektet ble satt i gang gikk forslagsstiller på befaring i byen for å registrere karakteristikken og stilepokene. Byen inneholder som kjent en rekke stilarter, noen mer fremtredende enn andre. Forslagsstiller har tatt utgangspunkt i, og videreført det klassiske formspråket og lagt vekt på detaljering som understreker dette. Byen er rik på teglsteinsbygg og har også andre slike bygninger med buede hjørner i nærheten av eiendommen. Den røde teglen vil videreføre historie samtidig som den gir et lite nikk til nåtiden.

Tårnets fasade er i dag ca. 23 m langt. Hjørnene er i tillegg brutt opp med inntrukne balkong for å bryte opp bygningsmassen. Fasaden er godt under 20 m mellom balkongene.

Fasadens utforming bygger på en tydelig og sterk vertikalitet. Bygningens volum brytes opp med inntrukne balkonger, utenpåliggende balkonger og rotasjon og variasjon i bygningsvolum.

Fasaden i underetasjen er en aktiv fasade programmert med næring. Her kommer det store vinduer som gir liv til gaten. Program er tenkt som trening og en liten café. Café-arealet strekker seg rundt hjørnet og får aktiv fasade mot grøntarealet mellom eiendommen og stasjonsbygningen.

Resterende sokkel under laveste bygningsvolum dekkes av nivåforskjell i parken. Eventuelle områder der sokkelen kan virke høy planlegges vegetasjon som visuelt vil dekke til dette.

Branntekniske løsninger vil ivaretas i prosjektet med bistand fra brannteknisk fagkyndige.

Fylkeskommunen påpeker at det er viktig at prosjekter fremmer helse, miljø og livskvalitet. Sefa park er utformet med tanke på nettopp disse prinsippene, da det er utformet for sikre gode kvaliteter som kan bidra med å gi noe tilbake til byen og området som sådan. Det er lagt særlig stor vekt på å sikre gode solforhold både ute og inne, for eksisterende og nye boliger. Dette bidrar til å fremme livskvalitet. Prosjektet gir et estetisk og funksjonelt løft til et litt slitent område, og bidrar slik til livskvalitet for alle som bruker området. Prosjektet fremmer helse og miljø ved å tilrettelegge for nye boenheter i gangavstand til togstasjonen og til sentrum. På denne måten tilrettelegger man for at flere kan gå istedenfor å bruke bil i hverdagen, og ved å regulere inn sykkelvei slik at flere mennesker kan bruke sykkel til og

fra stasjonen på en trygg måte. Slik bidrar prosjektet til å fremme folkehelse, livskvalitet og miljø i Sarpsborg.

Det legges stor vekt på å ta vare på eksisterende, og tilføre ny vegetasjon. Eksisterende tre vil sikres gjennom plankart og bestemmelser.

Det vil utarbeides illustrasjoner som viser prosjektet fra der det er mest synlig og vil ha størst påvirkning.

Kulturminnefaglige vurderinger til planforslaget og høydene

Fylkeskommunen påpeker at området er manges første møte med byen. Det er nettopp derfor det er viktig å løfte dette området med arkitektur byen kan være stolt av. Å tilføre ny arkitektur vil gi området et sårt tiltrengt løft og kan inspirere til en videre utvikling av nærområdet i nær fremtid. Det planlegges allerede andre prosjekter i stasjonsområdet, noe som applauderes av byens befolkning, i likhet med Sefa Park. Dette er en bydel som har stort potensiale. Bydelen kan huse mange flere sarpinger enn i dag, som kan føle tilhørighet og eierskap til området og slik sett bidra til at området får nytt liv og tas vare på.

Gamle Gleng sin arkitektoniske historie er ikke spesielt fremtredende eller synlig i dag. Området er bygget om med bygningsmasse som mangler visuelle kvaliteter og hvor historiske estetiske trekk er visket ut. I prosjektet Sefa Park legges det stor vekt på formgivning som er inspirert av historiske estetiske elementer fra Sarpsborgs ærverdige bebyggelse fra ulike epoker, og skaper et spennende samspill med stasjonsbygningens klassiske visuelle uttrykk. På denne måten fremheves stasjonsbygningens arkitektoniske kvaliteter og stasjonsområdet som helhet vil få nytt liv og bli et mer tiltalende sted å oppholde seg.

Det er viktig å ta i betraktning at planområdet er unikt plassert på et lavt punkt i terrenget, med få som blir berørt av skyggeeffekter i de mest attraktive soltimene i løpet av dagen. Tårnet er utformet slankt med brutte, åpne hjørner for å kaste minimalt med skygge. En smal bygning vil kaste en smal skygge, som bruker mye kortere tid på å passere enn hva en mer bred bygnings skygge vil gjøre. Skygge er stort sett kun til sjenanse på jernbanebygningen en liten time kl 20:00. Etter dette kommer terrengforskjellen opp mot torget og kaster skygge over hele området. Fylkeskommunens solstudie viser skyggelengde, men denne samsvarer ikke med de skyggene forslagsstiller får frem gjennom 3d-modellen. Se oppdatert solstudie vedlagt planforslaget, både som PDF og som korte videosnutter.

En bygning på 8 etasjer vil kaste like mye skygge på den eksisterende jernbanestasjonen som en bygning på 14 etasjer. Se solstudier under. På kveldstid vil terrenget også kaste en del skygge, da området ligger lavt i terrenget.

Konsekvensutredning

Forslagsstiller har i innledende fase og før varsel om oppstart avklart med Sarpsborg kommunes planavdeling at dette planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning. Kun notat er også oppdatert ved innsendelse av planforslag. Tilpasning til eksisterende bebyggelse og kulturminne er dokumentert med tilpasningsanalyse og grundige analyser av prosjektets påvirkning på omgivelsene med tanke på sol, fjernvirkning, og følger planforslaget som vedlegg.

Det er svært få steder i byen dette prosjektet vil være synlig fra. Prosjektet er ikke synlig fra torget og heller ikke fra Kulåsparken. Planområdets plassering i et lavt punkt i terrenget, gir gode forutsetninger for etablering av høyere bebyggelse, kontra steder som ligger høyere i terrenget, og som derfor vil være mer synlig fra flere ulike vinkler og fra lengre avstander. Planlagt ny bebyggelse i tilknytning til nytt reisetorg og Rosenkrantzgate med tillatte høyder opp til 10 etasjer vil også bidra til å minske synligheten av prosjektet fra byens østside.

Viken fylkeskommune hevder at prosjektet har et boligareal på 15 000 m². Dette stemmer ikke da prosjektets boligarealer er beregnet til ca. 7900 m² BTA. Underetasjen vil trolig bli noe mindre enn eiendommens avgrensning og koble seg på eksisterende parkeringskjeller.

Barn og unge

Viken fylkeskommune hevder at prosjektet legger til rette for 190 boliger. Dette stemmer ikke da prosjektet er planlagt med ca. ca. 94 leiligheter i innledende fase. Det kan se ut som at fylkeskommunen ikke har forstått at det skilles mellom to ulike alternativer i planinitiativet, og at det bare er et av dem som skal bygges. Viken fylkeskommunen er informert om misforståelsen og har fått mulighet til å sende revidert merknad, men har avslått dette.

Problemstillinge

Det er uproblematisk å oppnå tilstrekkelig uteoppholdsareal av god kvalitet for boligene. Det vil opparbeides lekearealer med gode kvaliteter i tråd med sentrumsplanens bestemmelser.

Samferdsel

Gående og syklende

Det reguleres inn tosidig sykkelvei langs Aarslands gate i tråd med kommunens krav. Fortauet langs St. Nikolas gate er i samråd med kommunen utvidet til 2,8 meter og videreført i denne bredden opp til Glengsgata for en sammenhengende forbindelse.

Trafikkanalyse og trafikksikkerhet

Det er utarbeidet en trafikkanalyse som er lagt ved planforslaget. Oppsummering av trafikkanalysen er beskrevet i planbeskrivelsen.

Trafikkanalysen har belyst at det ikke er noen politiregistrerte ulykker i området de siste 10 år.

Tiltak for å bedre myke trafikanters fremkommelighet og trafikksikkerhet er innarbeidet i bestemmelser og plankart.

Støy og luft

T-1442/2021 og T-1520 er lagt til grunn for utarbeidelsen av planforslaget. Det er laget egen støyrapport som følger planforslaget som et vedlegg.

Parkeringsdekning

Prosjektet bygger seg inntil eksisterende p-kjeller og etablere ca. 35 nye parkeringsplasser til prosjektet. Det er satt maksimaltall i bestemmelsene for bilparkering som er i tråd med sentrumsplanens bestemmelser. Det har vært fokus på å ikke øke antall avkjørsler til St.

Nikolas gate, og det er derfor planlagt at en av avkjørslene stenges av, når det opprettes en ny avkjørsel til St. Nikolas gate.

Det er i underetasjen satt av arealer til næring på ca. 150-300 m². Dette legges langs med fasaden i underetasjen for å skape aktive fasader. Parkeringskjeller legges i mørke arealer under bygningskropp og gårdsrom.

Det er satt minimumskrav til antall parkeringsplasser for sykler og kvalitetskrav til disse.

Hensynet til automatisk fredete kulturminner

Det er tatt inn en fellesbestemmelse i planforslaget som ivaretar hensynet til automatisk fredete kulturminner.

Naturfare

Naturfare er utredet av fagkyndige og geoteknisk rapport er vedlagt planforslaget. Geoteknisk rapport er gjort juridisk bindende gjennom reguleringsbestemmelsene.

Oppsummering

Forslagsstiller har deltatt sammen med Sarpsborg kommune i regionalt planforum for å fortelle mer om prosjektet og diskutere det i plenum. Det ble også gjennomført en befaring og møte med fylkeskommunen og kommunen i etterkant av regionalt planforum for å blant annet finne ut mer konkret hva fylkeskommunen mener vil være god tilpasning til kulturminnet. Forslagsstiller har supplert med flere nær- og fjernvirkningsbilder og supplert tilpasningsanalysen etter dette. Disse ligger vedlagt planforslaget.

Mattilsynet, datert 13.06.2023

Planområdet ligger i Sarpsborg kommune. Det kommer frem i referatet fra oppstartsmøtet 3. mai 2023, at det ligger flere viktige VA-ledninger rundt planområdet. En av hovedledningene for vann til sentrum ligger under Glengsgata 12 og ut i Aarslandsgate, og videre mot Sarpsborg øst. Oppgradering av vann og avløpsledninger i gatene rundt planområdet må også vurderes gjennom utbyggingsavtale. Det står videre at ledningsnettets kapasitet i området er tilstrekkelig for tiltaket.

Det er viktig at den totale sikkerheten med hensyn til drikkevann blir ivare tatt ved gravearbeid og arbeid på ledningsnett. Trykkløse tilstander i ledningsnett kan medføre innlekking av forurenset vann fra omgivelsene. Det er viktig å etablere rutiner for dette, og ha tett dialog med ansvarlig etat for drikkevannsforsyningen i kommunen.

Utover dette har vi ingen ytterligere kommentarer nå, men vil vurdere ytterligere uttalelse senere i planprosessen.

Forslagsstillers kommentar

Tas til orientering.