

Bakgrunn/tidligere vedtak i saken	
Planforslaget ble behandlet i Utvalg for plan, miljø og teknikk 21.08.2024. Der ble det vedtatt å ikke legge planforslaget ut til offentlig ettersyn, men forslagsstiller henstilles til å justere planforslaget. Forslagsstillers kommentarer er oppdatert med bakgrunn i revidert planforlag.	
Innkomet høringssuttalelse	Forslagsstillers kommentar
<p><b>Viken Fylkeskommune, datert 06.09.23</b></p> <p>Det framgår av varselet at det skal bygges blokkbebyggelse i tråd med sentrumsplanen. Det skal reguleres boliger med tilhørende uteoppholdsarealer, og parkering under bakken. Det vurderes også innslag av næringsformål på bakkeplan. Det må vurderes hvordan de ulike funksjonene skal forholde seg til hverandre, servering og næring bør spesifiseres spesielt for å unngå konflikt med boliger innenfor planområdet.</p> <p>Det framgår av vurdering av krav om konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredning at <i>En grundig planbeskrivelse, der konsekvenser og virkninger av planforslaget vil bli beskrevet i detalj, med tilhørende beskrivelse av eventuelle avbøtende tiltak, vil følge det endelige planforslaget.</i> Det mener vi er viktig, men dette vil først bli synlig ved offentlig ettersyn. Etter vår vurdering kan en samtidig prosess med byggesak ha kommet så langt, at det oppleves som urimelig fra utbyggers side å foreta endringer av planforslaget og med det prosjektet. Vi ber kommunen sikre at medvirkningen i planprosessen blir reell.</p> <p>I tråd med blant annet fylkesplanens retningslinjer i kapittel 1.1, Krav om fortetting med kvalitet og statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, skal det legges til rette for sentrumsnære boliger slik at transportbehovet blant annet reduseres.</p>	<p>Tas til orientering. Prosjektet har utviklet seg siden oppstart- og merknadsmøte. Det er avklart at det ikke skal være næringslokaler i kvartalet som reguleres til boligformål i sin helhet, og ikke sentrumsformål.</p> <p>Tas til orientering. Kravene som stilles til en planprosess er de samme uavhengig om det kjøres parallell behandling eller ikke. Forslagsstiller er innforstått med dette.</p> <p>Planforslaget forutsetter at dagens bebyggelse rives. Det er allerede gjort en vurdering fra kommunens side knyttet til bevaringsverdier innenfor planområdet som ligger til grunn for planforslaget.</p>

<p>I sentrumsplanen er det lagt til rette for en høyere utnyttning enn i dag, der hensikten blant annet er å redusere utbyggingspresset på jordbruksarealer og friområder utenfor sentrum. Samtidig må en utbygging sees i sammenheng med de kvalitetene som ligger i området, blant annet knyttet til spesielt kulturminnene og Kulåsparken.</p> <p>Planområdet ligger helt innpå det nasjonalt viktige NB!-området Kulåsparken som dessuten er del av det nasjonalt viktige kulturlandskapet Sarpsfossen, Borregaard og Hafslund i Riksantikvarens KULA-oversikt.</p> <p>Kulåsparkens betydelige kulturminneverdi fremgår av beskrivelsen i NB!-registeret: «Kulturmiljøet har nasjonal interesse på bakgrunn av bedriften Borregaards dominerende posisjon i bysamfunnet noe som dokumenteres gjennom kulturmiljøets plassering og innhold med hovedgård, parkanlegg og boliger til toppledelsen i Borregaard. Hovedgården og parkanlegget har stor opplevelse og bruksverdi både for byens befolkning og besøkende. Boligene representerer arkitektur av høy kvalitet og illustrerer samtidig, og sammen med boligene på Opsund, den klassedelte boligstrukturen knyttet til bedriften.»</p> <p>I kommunens sentrumsplan finnes også bestemmelser som regulerer randområder til hensynssone kulturmiljø: §4.13.c.ii «Ved nye tiltak innenfor bestemmelsesområdene, eller i områder som grenser inn mot bestemmelsesområdene (bufferzone), vil kommunen kreve at det redegjøres for hvordan tiltaket tilpasser seg til områdets karakter og kulturmiljø, og hvordan verdiene i området ivaretas. Det kan kreves fasadeoppriss og/eller tilpasningsbeskrivelse som også viser tilliggende bebyggelse.» §4.13.c.x «Tiltak inntil</p>	<p>Sentrumsplanen krever at det utføres en tilpasningsanalyse som redegjør for hvordan planforslaget tilpasser seg kulturmiljøet og omgivelsene. Dette ligger som eget vedlegg 07. I tillegg er det utarbeidet et notat som beskriver muligheter for ombruk av materialer fra eksisterende situasjon som kan bidra til å gi identitet til det nye prosjektet og som inngår en generell ombruks- og gjenbruksstrategi, se vedlegg 12.</p> <p>Planforslaget er revidert etter 1.gangsbehandling og justert for i større grad å følge sentrumsplanens føringer samt tilpasning Kulåsparken.</p> <p>Ved å erstatte dagens 8 eneboliger med ca. 140 nye boliger vil kvartalet være et eksempel på hvordan byen har utviklet seg over tid. De nye byggene vil markere en ny tidsepoke hvor behov for en mer konsentrert og høyere utnyttelse er et av svarene på fremtidig areal knapphet, og hvor kravet til bevaring av naturområder har fått en høyere prioritet slik at byggesonen må utnyttes mer effektivt der det er mulig.</p>
---	--

bestemmelsesområdene (bufferzone) skal tilpasses til den eksisterende verneverdige bebyggelsen.»

Reguleringsplanen vil legge til rette for fortetting av kvartalet og forutsetter, uten at dette nevnes, sannsynligvis riving av større delen av eksisterende bygningsmasse. I planområdet inngår tre fine murvillaer i god stand, oppført i tidsrommet ca. 1905-20, og som er nært knyttet til den inntilliggende parken. Kvartalet i sin helhet består av lave hus med hager, noen av husene er bygget i funksstil rundt 1950. Jernbanegate 18A og B samt Kulåsgata 64 er bygninger som opprinnelig stammer fra før 1880, og var sannsynligvis opprinnelig en gårdsbebyggelse med sentralt våningshus og to frittstående bygninger. Disse bygningene er blitt sterkt ombygget i løpet av 1900-tallet, slik at ingenting er igjen av deres opprinnelige uttrykk, men deres fotavtrykk vitner om en tid før Sarpsborgs ny-grunnleggelse i 1839. Eiendommene Rosenkrantz gate 20 og 25 ligger i fremkant av resten av kvartalet, og kan lett oppfattes som en del av Kulåsparken der parkens gressplen går over i åpne hager. Sammen med Enggata 56, en godt bevart hjørnebygning i sveitserstil, utgjør villaene et godt bevart hagebymiljø fra tidlig 1900-tall som rammer inn dette hjørnet av Kulåsparken og gir en myk overgang til bybebyggelsen.

Fortettingen av Sarpsborg sentrum kommer i løpet av få år å revolusjonere byens sentrum og forandre det i grunnen. Dette kommer å gå på bekostning av historisk og kulturell identitet og stedstilhørighet. Vår oppfatning er at riving av eksisterende bygningsmasse og den sterke fortettingen i planområdet er tiltak som kommer å redusere opplevels- og bruksverdien knyttet til denne delen av Kulåsparken, og er dermed i konflikt med NB!-registerets anbefalinger. Vi vil derfor understreke betydningen av at i hvert fall

Tas til orientering.

den eldre bebyggelsen som ligger tett innpå Kulåsparken (Rosenkrantz gate 20, 23 og 25) bør forbli urørt, og at tilgrensende ny bebyggelse tilpasser seg de eksisterende bygningene i høyder, materialvalg og uttrykk. Avdeling kulturarv stiller seg gjerne til disposisjon for dialog og rådgiving i forbindelse med denne tilpasningen.

Regional plan for Østfold, *Østfold mot 2050*, løfter fram kulturminner og kulturmiljø som en integrert del av kommunal og regional planlegging (pkt 1.1.7) Planen sier på s. 43: *Fortetting må foregå med kvalitet. Det betyr at folkehelse og attraktivitet skal ivaretas og forbedres selv om vi bor tettere. Det er viktig at fortetting, transformasjon og arealøkonomisering gjøres med grunnlag i lokalkunnskap. Byene og tettstedene må ha god funksjonalitet, og biologisk mangfold, kulturminner og kulturmiljøer skal ivaretas.*

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.

Fylkestinget i Viken vedtok 12. desember 2019 at FNs bærekraftsmål skal danne rammen og premisene for regional planstrategi. Bevaring av eldre bygninger kan bidra til å redusere klimagasser og til å oppfylle flere av FNs bærekraftsmål. Byggenæringen står for en betydelig andel av klimagassutslippene. Eldre hus er allerede bygget og klimaavtrykket er satt. Med enkle grep kan eksisterende bygg ofte gjøres mer klimavennlige og energieffektive, og dermed gjenbrukes.

Det redegjøres for at området i dag er privatboliger, og dermed ikke i bruk av barn og unge utover privat bruk for de som bor der. Vi ber om at krav til uteoppholdsareal som minimum sikres i tråd med sentrumsplanen, og at beregning av areal framgår ved offentlig ettersyn sett i sammenheng med antall boliger. Lekeareal bør framgå

Det er utarbeidet eget kvalitetsprogram, se vedlegg 22.

Forslagsstiller ønsker å ta samfunnsansvar og vil i dette prosjektet tilstrebe å følge opp bærekraftsmålene i den grad det er relevant og gjennomførbart samt vurdere egne miljøstrategier.

En fortetting med flere boliger tett på kollektivknutepunkt anses å være i tråd med overordnede føringer om å utvikle flerfunksjonelle byområder der det er godt å bo og der det er enkelt å reise miljøvennlig.

Det sikres tilstrekkelig uteoppholdsarealer i tråd med sentrumsplanen. Lekeareal sikres gjennom formål avsatt til uteareal

av plankartet, slik at det er lett å vurdere om krav til kvalitet og sikkerhet er ivaretatt.

Rundt planområdet er det skolevei, og vi ber om at dette tas hensyn til spesielt i anleggsfasen. Nedkjøring til parkeringskjeller bør være oversiktlig for å forhindre farlige situasjoner.

Kvartalet ligger i tilknytning til den grønne akse Rosenkrantzgate fra Kulåsparken til Glengshølen, og planforslaget må sees i sammenheng med de pågående planene for sentrum mot jernbanene. Ikke bare er grøntdragene viktig for naturmangfoldet, men også som visuelle og fysiske områder for beboere og byens besøkende. Vi ber om at eksisterende vegetasjon innenfor planområdet registreres og videreføres i planforslagets juridiske dokumenter.

Gamle boligområder har ofte en del nyttevekster som epletrær mm, som med fordel kan inngå i prosjektet. Det bør vurderes om parkeringskjeller bare bør ligge under deler av planområdet, ikke bare fordi parkeringskjeller vanskeliggjør vegetasjon, men også gir en uheldig sokkelvirkning på hele kvartalet som viser seg å umuliggjøre variasjon i bebyggelsens plassering internt i kvartalet. Vi vil anbefale at bebyggelsen har ulik plassering i forhold til terrenget slik at det blir god kontakt mot gatene.

Det er viktig at planområdet tilrettelegges for fotgjengere og syklister, både i form av gode atkomstløsninger og tilrettelagt sykkelparkering. Det bør tilrettelegges for mest mulig direkte adkomster for gående og syklende til kollektive tilbud. Forholdet til kollektivtrafikk og trafiksikkerhet for myke trafikanter (herunder skoleveier) kan oppsummeres i planbeskrivelsen. Økt bruk av miljøvennlig transport i byene vil gi bedre bymiljø, klima og framkommelighet. God

samt med bestemmelser som ivareta en fleksibilitet med hensyn til utforming av det samlede utearealet.

Tas med i den videre utformingen av planforslaget. Innkjøring parkering ligger på et rett strekk uten hinder for sikt og det vil være synlig nedsenk i fortauslinje samt tydelig markering med garasjeport som viser hvor bilene kjører inn og ut.

Det sikres gatetrær og grøntrabatter i planen, i tillegg til flere soner for variert vegetasjon rundt og mellom bebyggelsen. I sum tilføres det mye grønt som ivaretar det grønne preget både for gateløpene og intern i planområdet.

Revidert planforslag er oppdelt med 4 punktbygg som sikrer åpenhet gjennom kvartalet. Mellomrommene og arkitekturen utformes med tanke på å skape gode overganger og kontakt mot gatene rundt.

Dette er innarbeidet som del av plangrepet.

<p>framkommelighet i byene er viktig for både nærings- og persontransport. Dette gir også synergieffekter i form av bedre folkehelse.</p> <p>Det er viktig at valgte løsninger ivaretar trafiksikkerhet og framkommelighet for alle trafikantgrupper. Samtidig bør det utvikles gode interne trafikksystem for å hindre farlige situasjoner. Dette gjelder også for 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 fordel sikres i reguleringsbestemmelsene.</p> <p>Av hensyn til trafiksikkerheten anbefaler vi at renovasjon plasseres slik at renovasjonsbil ikke må manøvrere på interne areal for gående og syklende.</p> <p>Parkeringsavgifter og tilgang til parkeringsplasser har stor betydning for bilbruken. Parkeringsbegrensning bør derfor i større grad brukes som trafikkregulerende virkemidler.</p> <p>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.</p> <p>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 for mer enn en</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Renovasjon er plassert langs Kulåsgata slik at man får frigjort hele gårdstunet til bilfrie lek- og oppholdsarealer.</p> <p>Sentrumsplanens bestemmelser følges opp i planforslaget.</p> <p>Det planlegges for parkering under bakken.</p> <p>Tas til følge.</p>
---	---

<p>sykkelparkeringsplass for alle boenheter uavhengig av størrelse, da det er vanlig å eie mer enn en sykkel.</p> <p>Vi anbefaler at fortauene ved behov utvides og utformes i henhold til kapittel 2.3.1 i Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming.</p> <p>Planområdet ligger innenfor faresone ras/skred i kommunedelplanen for Sarpsborg sentrum. 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.</p> <p>Alt overvann skal fortrinnsvis tas hånd om åpent og lokalt på egen eiendom gjennom infiltrasjon i, utslipp til resipient, eller på annen måte utnyttes som ressurs. Flere åpne grøntareal og færre tette flater er viktig prinsipp. Vannets naturlige kretsløp skal opprettholdes og naturens selvrensingsevne utnyttes.</p> <p>Overvannshåndtering skal ha fokus tidlig i planleggingen av arealutnyttelsen av et område. Det må planlegges for</p>	<p>Tas til orientering. Fortau og gatene rundt er utformet i samråd med kommunens veiavdeling.</p> <p>Det er utarbeidet en geoteknisk utredning og utført ROS-analyse som omfatter områdestabiliteten.</p> <p>Det er utarbeidet et eget overvannsnotat i forbindelse med planarbeidet.</p>
---	--

<p>overvannshåndteringen i den fremtidige situasjonen og i anleggsfasen.</p> <p>Rett dimensjonering ut fra klimafaktor, beregning av arealavrenning og infiltrasjon samt fordrøyning er viktige momenter i arealplanarbeid.</p> <p>Det er vist flomvei i Kulåsgate som må tas hensyn til. Vi mener at parkering ikke bør være synlig og dominere utearealene, men parkeringskjellere utfordres av økte vannmengder. Ikke bare inneholder parkeringskjellere store verdier med parkerte biler, men brannsikkerheten må vurderes spesielt. Ved færre boliger, vil det også være behov for mindre parkeringsplasser.</p> <p>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:</p> <p><i>Dersom det under anleggsarbeid treffes på automatisk fredete kulturminner, eksempelvis i form av helleristninger, brent leire, keramikk, flint, groper med trekull og/eller brent stein etc., skal arbeidet øyeblikkelig stanses og Viken fylkeskommune varsles, jf. Lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50, (Kulturminneloven) § 8.</i></p> <p>Dersom det er funn av forurensede masser, må det sikres både forsvarlig fjerning og at spesielt lekeområder ikke består av forurensede masser. Det må også tas hensyn dersom det er fremmede arter med fare for spredning innenfor planområdet.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til følge.</p> <p>Tas til følge.</p>
--	---



<p>Støy og fare for forurensning må vurderes og sikres i planen. Forholdet til Borregård, som omfattes av storulykkeforskriften, bør vurderes.</p> <p>Vi ber om at det ved offentlig ettersyn framgår hvilken virkning en maksimum utbygging vil få, vist i ulike illustrasjoner, snitt og sol/skyggediagram.</p>	<p>Det følger med et eget illustrasjonsvedlegg som redegjør for prosjektet som ligger til grunn for planforslaget.</p>
<p><b>Statsforvalteren i Oslo og Viken, datert 10.08.23</b></p> <p>Vi ser positivt på et planforslag som legger til rette for utbygging og god utnyttelse av et sentralt område av byen. 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.</p> <p>Om det skal legges til rette for tjenesteyting, handel- eller næringsvirksomhet må dette begrenses i plankart og bestemmelsene. Vi forutsetter at virkningene av formål og virksomheter det legges til rette for vurderes godt.</p> <p>Det er varslet felles behandling av reguleringsplanforslag og byggesøknad. Det er viktig at planforslaget illustrerer og vurderer et utbyggingsomfang som samsvarer med reguleringsplanens maksimale ytre rammer, uavhengig av om samtidig byggesøknad eventuelt utnytter disse fullt ut.</p> <p>Vi vil oppfordre til å finne energi- og klimavennlige løsninger for bebyggelsen, jf. plan- og bygningsloven § 3-1 g), herunder løsninger for å få ned energibruken og å utnytte fornybare energikilder. Vi ber også om at det vurderes å legge til rette for ladestasjoner for elektriske kjøretøy. Når det kommer til valg av byggemateriale, vil vi</p>	<p>Planforslaget er tilpasset med et prosjekt i tråd med sentrumsplanens bestemmelser. Det tilrettelegges for et mer oppbrutt kvartal som i større grad hensyntar de monumentale byggene som Rådhuset og kirken i nærheten ved å underordne seg gjennom volumoppbygging og høyder.</p> <p>Det er avklart at det skal være et rent boligprosjekt.</p> <p>Illustrasjoner som følger planarbeidet, baseres på de ytre rammene i planforslaget og en maksimal utnyttelse.</p> <p>Det jobbes konkret med klimavennlige løsninger for prosjektet.</p>

<p>anbefale bruk av tre fremfor stål og betong, som har et høyere utslipp av klimagasser (under forutsetning av at det ikke legges opp til gjenbruk).</p> <p>Vi legger til grunn at det ikke legges til rette for flere bilparkeringsplasser enn det som fremgår av sentrumsplanens bestemmelser. For å få arealeffektive løsninger bør disse fortrinnsvis ligge under bakkenivå. Det må sikres gode parkeringsplasser for sykler, slik at dette blir et godt alternativt framkomstmiddel for beboerne.</p> <p>Føringene i <i>Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning</i> 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.</p> <p>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.</p> <p>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 <i>Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging</i> for utarbeidelse av ROS-analysen.</p>	<p>Antallet parkeringsplasser vil være innenfor sentrumsplanens bestemmelser.</p> <p>Det er utarbeidet en egen plan for behandling av overvann.</p> <p>Tas til følge.</p> <p>Tas til følge.</p>
--	---

<p>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.</p> <p>I den grad det er mulig bør det også vurderes om utforming av bebyggelsen bør ta hensyn til nærheten til Kulåsparken, hvor det kan være konserter og lignende arrangementer. Dette for å redusere risikoen for nabokonflikter. Vi viser ellers til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021).</p> <p><i>Følgende statlige planretningslinjer ser ut til å være relevante føringer for planarbeidet:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018).</li><li>- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014).</li><li>- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995).</li></ul> <p>Ellers viser vi til Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegg for 2023 og til overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde. Vi anbefaler nettsidene <a href="http://www.planlegging.no">www.planlegging.no</a> og Miljøstatus.</p>	<p>Tas til følge. Planområdet ligger meget gunstig til med direkte og trafiksikker tilgang til Kulåsparken med store grøntarealer for rekreasjon og lek.</p> <p>Tas til orientering. Det kan forekomme støyende aktivitet i Kulåsparken knyttet til arrangementer i amfiet. Støy fra slike arrangementer kan imidlertid vurderes på lik linje med støy fra andre kortvarige arrangementer. Støy fra konserter o.l. er normalt regulert av lokale politivedtekter, og utøves normalt mer med skjønn enn fastsatte grenseverdier. Støy fra menneskelig aktivitet rundt og til/fra arrangementer reguleres likedan, og vurderes normalt ikke som støy i arealplanleggingssammenheng.</p>
---	---

<p>Nye <i>Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027</i> ble vedtatt 20. juni 2023.</p>	
<p><b>Statens vegvesen, datert 05.09.23</b></p> <p>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 stor 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.</p> <p>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.</p> <p>Planområdets beliggenhet og nærhet til sentrum, sykkelvegruter og bussholdeplasser gjør at vi oppfordrer til høy utnyttelse av arealene.</p> <p>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. Se også sentrumsplanens bestemmelse § 6.11 om samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.</p>	<p>Tas til følge. Planforslaget har lagt til grunn en konsentrert bebyggelse med høyder og utnyttelse innenfor Sentrumsplanen og andre overordnede rammer.</p> <p>Kommunens planer for sykkelveinett og krav til sykkelparkering følges opp i planforslaget. Planområdets sentrale beliggenhet oppfordrer til bruk av miljøvennlig transport og tilførsel av flere beboere som kan bidra til et tilstrekkelig kundegrunnlag for næringsinteressene i sentrum.</p> <p>Tas til følge. Dette beskrives i planbeskrivelsen.</p>

<p>Planen bør videre vise hvordan den kan knyttes til rutenettet som inngår i «Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad».</p> <p>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 om parkering.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Se også sentrumsplanens bestemmelse § 6.11 som setter krav til prioritering av gående og syklende.</p> <p>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</p>	<p>Tas til følge. Planforslaget legger til rette for bedre og bredere fortau langs hele planområdet samt et gatetun på de myke trafikanters premisser.</p> <p>Tas til følge. Plangrepet legger til rette for flere nye forbindelser gjennom planområdet.</p> <p>Planforslaget utformes og følger opp prinsippet om universell utforming der det er relevant.</p>
---	--

<p>system og bestemmelser. Universell utforming er en samfunnskvalitet 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.</p> <p>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.</p> <p>Reguleringsplanen må redegjøre for og vise hvordan universell utforming ivaretas, for eksempel skal transportsystemet være universelt utformet.</p> <p>Vi viser også sentrumsplanens bestemmelse § 6.11 bokstav a punkt ii om krav til universell utforming av veganlegg.</p> <p>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.</p>	<p>Tas til følge.</p> <p>Planområdet ligger et godt stykke fra de mest trafikkerte veier. Det er utarbeidet en egen støy- og luftkvalitetsrapport.</p>
---	--

<p>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.</p> <p>Vi viser også sentrumsplanens bestemmelse § 4.7 om luftkvalitet.</p> <p>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. sentrumsplanens bestemmelse § 5.3 om parkering.</p> <p>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.</p> <p>Støy bidrar til mistrivsel 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.</p>	<p>Parkering skal legges i parkeringskjeller, og det angis makstall for antall plasser.</p> <p>Kollektivdekningen beskrives i trafikknøtt og planbeskrivelsen.</p> <p>Det er utarbeidet en egen støy- og luftkvalitetsrapport. Planområdet er lite utsatt for støy, og det sikres at alle boliger får tilgang på stille side. Uteområder vil ikke ha behov for støytiltak for å tilfredsstille gjeldende støykrav.</p>
--	--

<p>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 sentrumsplanens bestemmelse § 4.6 om støy.</p> <p>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.</p> <p>Det er viktig at valgte løsninger ivaretar trafikkikkerhet og fremkommelighet 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.</p> <p>Vi vil også peke på at Nasjonal transportplan 2022—2033 inneholder et eget kapittel om Barnas transportplan. Regjeringen vil blant annet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter,</li> <li>• legge til rette for at barn kan ferdes trygt i trafikken gjennom blant annet sikring av skoleveger, nærmiljøer og annen</li> </ul>	<p>Tas til følge.</p> <p>Tas til følge.</p> <p>Tas til orientering.</p>
--	---



<p>infrastruktur, trafikk- og mobilitetsopplæring og informasjonsvirksomhet og</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen.</li> </ul> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Vi viser også til Sarpsborg kommunens Handlingsprogram for trafikksikkerhet 2016–2019</p> <p>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).</p> <p>I tillegg bør det tas inn en bestemmelse om at det innenfor sikttrekanten ikke skal være eventuelle sikthindringer (som for</p>	<p>Tas til følge.</p> <p>Tas til følge.</p>
--	---

<p>eksempel vegetasjon eller snø) som er høyere enn 0,5 m over kjørebanelivå. Enkeltelement som trær, stolper eller liknende som ikke er sikthindrende, kan stå innenfor sikktrekanten.</p> <p>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 i kryss og avkjørsler. Trafikkanalysen gir også grunnlag for vurdering av fremtidige støyforhold.</p>	<p>Det er utført egen trafikkanalyse som redegjør for at planforslaget ikke skaper noe mertrafikk som hverken endrer fremkommelighet eller trafiksikkerheten nevneverdig fra dagens situasjon.</p>
<p><b>NVE, datert 24.08.23</b></p> <p>NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. På grunn av stor saksmengde i forhold til tilgjengelige ressurser har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle varsler om oppstart til reguleringsplaner. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.</p> <p>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. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.</p> <p>Vi anbefaler også at dere bruker våre nettsider for arealplanlegging. Her er informasjon og veiledning lagt opp etter plannivå, <a href="https://www.nve.no/arealplanlegging/">https://www.nve.no/arealplanlegging/</a></p>	<p>Tas til orientering. Det er utført geotekniske grunnundersøkelser og vurdert områdestabilitet i henhold til NVEs retningslinjer. Det konkluderes med at området har tilfredsstillende sikkerhet mot skred.</p>

<p>På NVEs internettsider finner dere også koblinger til veiledere og verktøy. Det ligger også mye arealinformasjon på NVEs kartløsninger.</p> <p>Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf.</p> <p>NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging.</p> <p>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.</p> <p>Dere kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken.</p>	
<p><b>Mattilsynet, datert 06.09.23</b></p> <p>Under punkt 8 i oppstartsmøte kommer det frem at det må utarbeides en VAO plan til planforslaget, før offentlig ettersyn. Planen skal blant annet inkludere tilkoblingspunkter for vann og avløp, slokkevannsdekning og plan for overvann. Det kommer også frem at tiltaket vil medføre oppgradering av kommunalt VA anlegg utenfor</p>	<p>Tas til orientering. Det er utarbeidet en VAO-plan som redegjør for vann, spillvann og overvannshåndtering for prosjektet.</p>

planområdet. Vi synes det er positivt at det blir satt krav til drikkevannsforsyningen på oppstartsmøtet.

Når man går fra småhusbebyggelse til blokkbebyggelse, vil man ha behov for økt kapasitet på drikkevannsnettet. Det er derfor viktig at dere samarbeider godt med VA-avdelingen i kommunen. For øvrig støtter vi at det må utarbeides en VA-rammeplan for å sikre tilstrekkelig kapasitet på vannledningsnettet.