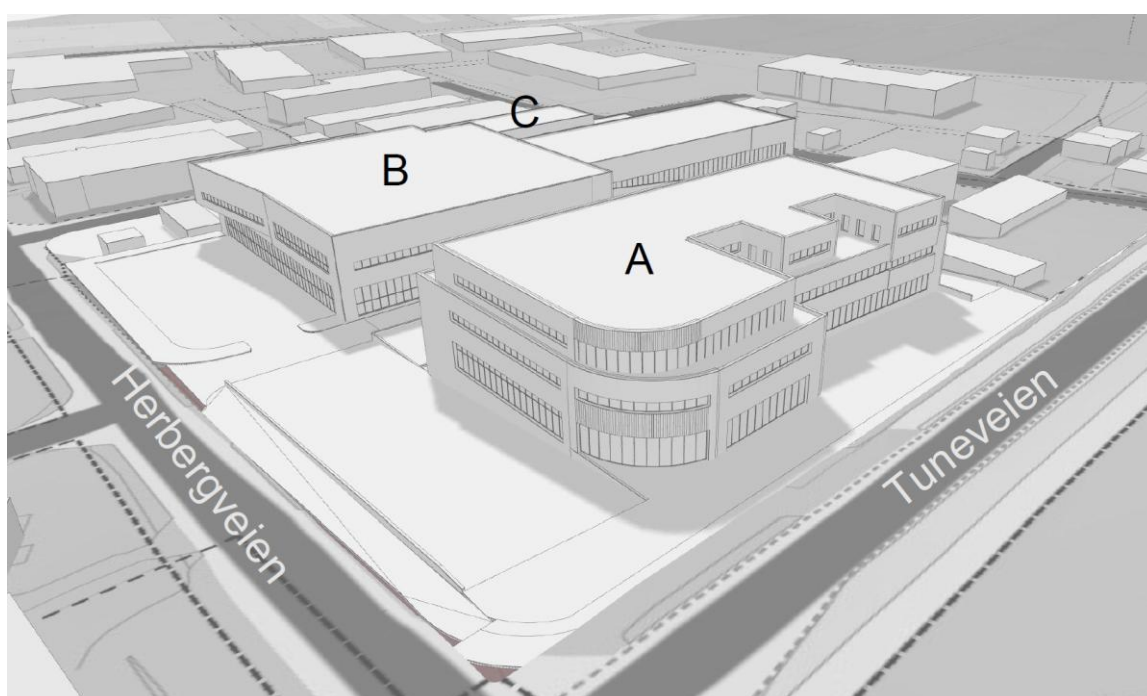




Planbeskrivelse til detaljreguleringsplan for Tuneveien 31



Datert: 08.01.2026

Revidert:

1. SAMMENDRAG**4****2. BAKGRUNN FOR REGULERINGSSAKEN****5**

2.1	Hensikten med planen.....	5
2.2	Forslagstiller og konsulent.....	5
2.3	Beliggenhet	5
2.4	Tidligere vedtak i saken.....	5
2.5	Utbyggingsavtaler.....	6
2.6	Krav om konsekvensutredning?.....	6

3. PLANPROSESSEN**7**

3.1	Oppstartsvarsel	7
3.2	Innkomne innspill.....	8
3.3	Medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge	8

4. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER**10**

4.1	Fylkeskommunale planer.....	10
4.2	Kommuneplanens arealdel evt. også kommunedelplaner.....	10
4.3	Gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet	11
4.4	Tilgrensende planer.....	11
4.5	Temaplaner/andre planer av betydning for planarbeidet.....	11
4.6	Statlige planretningslinjer/rammer/føringer	12

5. BESKRIVELSE OG ANALYSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE**FORHOLD****12**

5.1	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	12
5.2	Stedets karakter	14
5.3	Eiendomsforhold	15
5.4	Landskap og fjernvirkning.....	15
5.5	Kulturminner og kulturmiljø	16
5.6	Naturverdier.....	17
5.7	Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder.....	18
5.8	Landbruk	18
5.9	Trafikkforhold.....	18
5.10	Barns interesser	20
5.11	Universell tilgjengelighet.....	21
5.12	Teknisk infrastruktur	21
5.13	Grunnforhold	22
5.14	Støyforhold	22
5.15	Luftforurensing	22
5.16	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	23
5.17	Næring	23

6. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

23

6.1	Alternativvurderinger	23
6.2	Planlagt arealbruk	25
6.3	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	26
6.4	Bebyggelsens plassering og utforming	28
6.4.1	Bebyggelsens høyde	30
6.4.2	Grad av utnytting	32
6.5	Parkering	32
6.6	Tilknytning til infrastruktur	33
6.7	Trafikkløsning	34
6.7.1	Kjøreatkomst	34
6.7.2	Utforming av veier	34
6.7.3	Varelevering	35
6.7.4	Tilgjengelighet for gående og syklende	35
6.8	Planlagte offentlige anlegg	36
6.9	Universell utforming	36
6.10	Kollektivtilbud	36
6.11	Kulturminner	36
6.12	Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett	37
6.13	Støy	38
6.1	Luftkvalitet	38
6.2	Avbøtende tiltak/ løsninger ROS	38
6.3	Rekkefølgebestemmelser	39

7. VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

40

7.1	Overordnede planer	40
7.2	Landskap	41
7.3	Stedets karakter	42
7.4	Byform og estetikk	43
7.5	Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi	43
7.6	Forholdet til kravene i kap. 2 i Naturmangfoldloven	43
7.6.1	Vurdering etter Naturmangfoldloven §§ 8-12	43
7.7	Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk	44
7.8	Trafikkforhold	44
7.9	Barns interesser	45
7.10	Universell tilgjengelighet	45
7.11	Energibehov – energiforbruk	45
7.12	ROS	45
7.13	Teknisk infrastruktur	45
7.14	Behov for grunnnerverv	45
7.15	Økonomiske konsekvenser for kommunen	46
7.16	Konsekvenser for næringsinteresser	46
7.17	Interessekonflikter	46
7.18	Avveining av virkninger	46

8. RAPPORTER OG ANDRE DOKUMENTER

46

—

1. Sammendrag

Planområdet ligger nordvest for Sarpsborg sentrum, med fv. 118 Tuneveien tilgrensende i nord.

Reguleringsplanen har til hensikt å tilrettelegge rammer for en mer formålstjenlig utnytting av planområdet. Området er avsatt til *kjøpesenter* i kommuneplanens arealdel 2015-2026, som var gjeldende på tidspunkt for offentlig ettersyn. I KPA 2024-2036 er planområdet avsatt til næringsformål. Hovedintensjonen med planarbeidet er å tilrettelegge for nye arbeidsplasser. Planområdet har en gunstig plassering langs fv. 118 Tuneveien, som er hovedaksen mellom Sarpsborg sentrum og Grålum. De planlagte formålene er i tråd med kommuneplanformålet. KPA stiller krav om en høy utnyttelse av området.

Planforslaget legger til grunn at dagens bussparkering skal flyttes, og det tilrettelegges for ny bebyggelse med formål forretning, kontor og industri. Sør for planområdet, på Tunejordet, er det tilsvarende bebyggelse med høyere utnyttelse for formålene forretning, kontor og industri. Planområdet er i dag uregulert og bebygget/asfaltert. Det er svært gode kollektivforbindelser til planområdet.

2. Bakgrunn for reguleringssaken

2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å regulere området til formålene forretning, kontor og industri. Det reguleres i tillegg gang- og sykkelvei langs Tuneveien.

2.2 Forslagstiller og konsulent

Forslagsstiller: Automobil Holding AS.
Plankonsulent: se arkitektur AS.

2.3 Beliggenhet

Planområdet ligger like nordvest for Sarpsborg sentrum, tilgrensende til fv. 118 Tuneveien mot nord, Herbergveien mot øst, Glomveien mot sør og Lunds vei mot vest.



Figur 1: Kartet viser planområdets beliggenhet, markert med rødt.

2.4 Tidligere vedtak i saken

Det er ikke gjort tidligere vedtak i saken.

—

2.5 Utbyggingsavtaler

Det er ønskelig med utbyggingsavtale for vann og avløp. Det er varslet utbyggingsavtale ved oppstart.

2.6 Krav om konsekvensutredning?

Etter en samlet vurdering er det konkludert med at planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning. Nedenfor er en oppsummering av vurdering av konsekvensutredningsplikt. Fullstendig vurdering er gjort i eget vedlegg.

Vurdering av krav om konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredninger (FOR-2017-06-21-854):

§ 6. Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding

Ingen av punktene i vedlegg I er relevant for planarbeidet, og forskriftens § 6 kommer dermed ikke til anvendelse.

§ 7. Planer og tiltak etter andre lover som alltid skal konsekvensutredes, men ikke ha melding

Forskriftens § 7 er ikke aktuell for reguleringsplanen ettersom bestemmelsen omfatter følgende planer og tiltak:

- a. *tiltak i vedlegg II som behandles etter energi-, vannressurs- eller vassdragsreguleringsloven*
- b. *planer og programmer etter andre lover som fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II og som vedtas av et departement.*

§ 8. Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn

§ 8 a. fastsetter at reguleringsplanen skal vurderes opp mot vedlegg II. Bokstav b er ikke aktuell ettersom planen ikke legger opp til tiltak i vedlegg II som behandles etter en annen lov enn plan- og bygningsloven.

Planen omfatter ingen av tiltakene i vedlegg II, og skal dermed ikke vurderes etter § 10, jf. § 8 første ledd.

3. Planprosessen

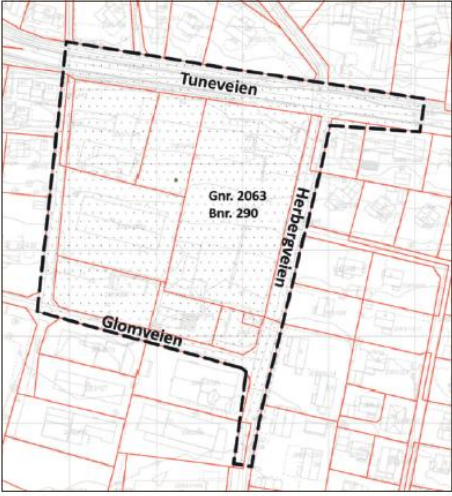
3.1 Oppstartsvarsel

Oppstart av planarbeidet ble annonsert 19.10.2023 i Sarpsborg Arbeiderblad og på Sarpsborg kommunes nettside www.sarpsborg.com, samt plankonsulent sin nettside www.se-arkitektur.no.

VARSEL OM OPPSTART AV PRIVAT PLANARBEID

I medhold av plan- og bygningsloven §§ 12-3 og 12-8 varsles oppstart av privat planarbeid for utarbeiding av detaljreguleringsplan for:

Tuneveien 31, gnr. 2063 bnr. 290 m.fl. Sarpsborg kommune



Planområdet ligger ved Tuneveien, nordvest for Sarpsborg sentrum. Hensikten med planen er å legge til rette for bilforretning med tilhørende funksjoner og kontorvirksomhet i tråd med kommuneplanens arealdel 2016-2025. Det ønskes inngått utbyggingsavtale. Foreløpig planavgrensning er ca. 26 daa, men det legges opp til at plangrensen kan trekkes tilbake i planprosessen.

Planarbeidet utføres av se arkitektur på oppdrag fra Automobil Holding AS. Planarbeidet utløser ikke konsekvensutredning.

Naboer og grunneiere blir varslet direkte. Merknader og innspill som kan ha betydning for planarbeidet kan sendes innen 17.11.2023 til plankonsulent se arkitektur, Fantoftvegen 42, 5072 Bergen / e-post: plan@se-arkitektur.no. Alle innkomne merknader og innspill i saken blir sendt til Sarpsborg kommune sammen med planforslaget. Dokumenter knyttet til planarbeidet er tilgjengelig på vår nettside www.se-arkitektur.no og på kommunens nettside www.sarpsborg.com/kunngjoringer.

Nærmere informasjon om planarbeidet kan fås hos se arkitektur v/ Espen Helgeland på e-post plan@se-arkitektur.no eller telefon +47 979 98 103.

SE-arkitektur

Figur 2: Annonse i Sarpsborg Arbeiderblad.

Det ble sendt varsel om oppstart i form av brev til følgende:

- Fagmyndigheter
- Grunneiere
- Naboer

3.2 Innkomne innspill

Det kom inn 11 innspill til planarbeidet. Alle innspill er oppsummert og kommentert i eget merknadsskjema, som er vedlagt planforslaget.

3.3 Medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge

Det er ikke gjennomført medvirkning utover lovpålagte krav.

3.4 Offentlig ettersyn

Innsigelser

Statsforvalteren

Planforslaget var på høring og offentlig ettersyn i perioden 25.06.2024 – 11.09.2024. Det ble mottatt 6 merknader, hvorav 4 fra offentlige høringsinstanser og 2 private. Merknadene er oppsummert og kommentert i vedlagt merknadsskjema. Det ble fremmet totalt 5 innsigelser til planforslaget, tre fra Østfold Fylkeskommune og to fra Statsforvalteren.

Statsforvalteren fremmet innsigelse til bestemmelse om avløp, med bakgrunn i manglende kapasitet på avløpssystemet. Innsigelsen ble fremmet til flere planforslag, hvorav to av innsigelsessakene ble klagebehandlet i Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD). Innsigelsene ble ikke tatt til følge av KDD. På bakgrunn av det samt at nytt renseanlegg snart vil være i drift, har Statsforvalteren trukket denne innsigelsen i brev datert 29.04.2025.

I tillegg fremmet Statsforvalteren innsigelse til bestemmelse om parkering, da det ikke var satt maksimumkrav til antall parkeringsplasser. Bestemmelsen er nå endret i samsvar med ny KPA, og det er regulert maksimumskrav for de ulike formålene. Statsforvalteren har trukket innsigelsen i brev datert 07.10.2025.

Østfold Fylkeskommune

Østfold Fylkeskommune fremmet innsigelse til teknisk plan, bestemmelse om byggeplan og internvei utenfor byggegrense. Teknisk plan er oppdatert i tråd med kommentarer fra ØFK, og bestemmelsen om byggeplan er endret i samsvar med merknaden til offentlig ettersyn. Når det gjelder internveien er bestemmelsene endret slik at denne kan legges om dersom ØFK i fremtiden har behov for arealet utenfor byggegrensen til utviding av fv. 118. Innsigelsene er trukket i brev datert 27.11.2025.

Endringer i henhold til merknader

I tillegg til endringene i planforslaget som følge av de overnevnte innsigelsene, er det gjort endringer basert på merknader til offentlig ettersyn. Disse er oppsummert nedenfor.

—

- *Støy*

Statsforvalteren påpekte i sin merknad til offentlig ettersyn at det bør kreves at støynivået ikke overskrider anbefalte grenseverdier i T-1442/2021. Bestemmelser om støy, § 3.2, er i stor grad endret i tråd med Statsforvalteren sin merknad.

- *Naturmangfold*

Østfold Fylkeskommune mener i sin merknad til offentlig ettersyn at det bør settes krav til grøntfaglig vurdering for valg av beplantning og at bestemmelsene må beskrive opparbeidelse for vekstgrunnlag. Krav til grøntfaglig vurdering er ikke innarbeidet i bestemmelsene da det ikke vurderes som forholdsmessig å kreve dette ut ifra planforslagets omfang og innhold. Når det gjelder vekstgrunnlag for beplantning, er dette tatt inn i § 3.8 b).

- *Internvei utenfor byggegrense*

Etter dialog med Østfold Fylkeskommune i forbindelse med innsigelsen til internveien utenfor byggegrensen mot Tuneveien, er det sikret i bestemmelsene at internveien ikke skal være en forutsetning for byggets bruk eller drift. Det er i tillegg utarbeidet en alternativ illustrasjonsplan som skal være retningsgivende ved eventuell konflikt mellom internveien og fylkeskommunens arealbehov til utvidelse av fylkesveien.

- *Nytt formål for fortau*

Gjennom dialog med Sarpsborg kommune er det besluttet at det skal reguleres gjennomgående fortau med nedsenket kantstein over avkjørsel til internvei f_V. Det er regulert eget formål, o_SK, for å sikre dette.

- *Konkretisering av industriformålet*

I samsvar med Statsforvalteren sin merknad til offentlig ettersyn, er det presisert at det kun tillates visse former for industri. Det tillates lett industri, herunder matvareindustri, tekstilindustri, elektronisk industri, møbelproduksjon o.l.

- *Styring av formål*

Det er persistert hvor mye areal de ulike formålene kan utgjøre innenfor kombinerte formålsområder, jf. Statsforvalteren sin merknad til offentlig ettersyn. I tillegg er det presisert at største del av tillatt areal forretningsformål skal utgjøre plasskrevende varehandel.

- *Justeringer av plankart*

Etter ønske fra Østfold Fylkeskommune er annen veigrunn mot gang- og sykkelveien utvidet til 2,5 meters bredde. Dermed er F/K/11 tilsvarende innskrenket, og utnyttelsesgraden for feltet er derfor økt fra 75 til 80 % BYA. Planområdet er utvidet mot nord, slik at annen veigrunn mellom gang- og sykkelvei og Tuneveien reguleres, i tillegg til Tuneveien, frem til veiens senterlinje.

4. Planstatus og rammebetingelser

Fylkeskommunale planer

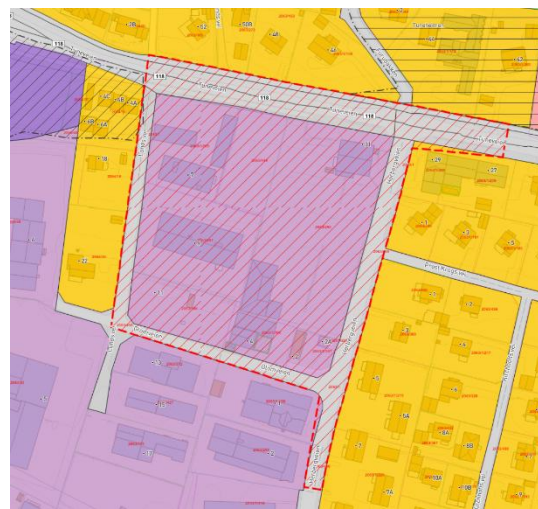
Fylkesplan for Østfold: «Østfold mot 2050», vedtatt 21.06.2018, er relevant for reguleringsplanen. Fylkesplanen har avgrenset områder for hvor arealkrevende handel med plasskrevende varer kan lokaliseres. Planområdet er ikke omfattet av disse områdene, men Tunejordet, ca. 200 meter sør for planområdet, er definert som ett av disse avlastningsområdene.

Kommuneplanens arealdel evt. også kommunedelplaner

Planområdet er avsatt til arealformål kjøpesenter i kommuneplanens arealdel 2015-2026, som var gjeldende KPA på tidspunkt for oppstart og offentlig ettersyn. KPA 2015-2026 § 5.1.4.1.a. sier at områder avsatt til kjøpesenter kan benyttes til plasskrevende varer. KPA 2015-2026 § 5.1.4.b. sier at det kan bygges næringsvirksomhet på arealer avsatt til andre byggeformål, der det lar seg forene med omgivelsene. De foreslåtte formålene er i tråd med KPA 2015-2026.

Kommuneplanens arealdel 2024-2036 trådte ikraft den 10.10.2024, og planområdet er avsatt til næringsbebyggelse.

Ettersom KPA 2015-2026 var gjeldende ved offentlig ettersyn av planforslaget, er hovedelementene i planen videreført. Det er likevel gjort tilpasninger til KPA 2024-2036, blant annet når det gjelder tillatt parkeringsdekning.

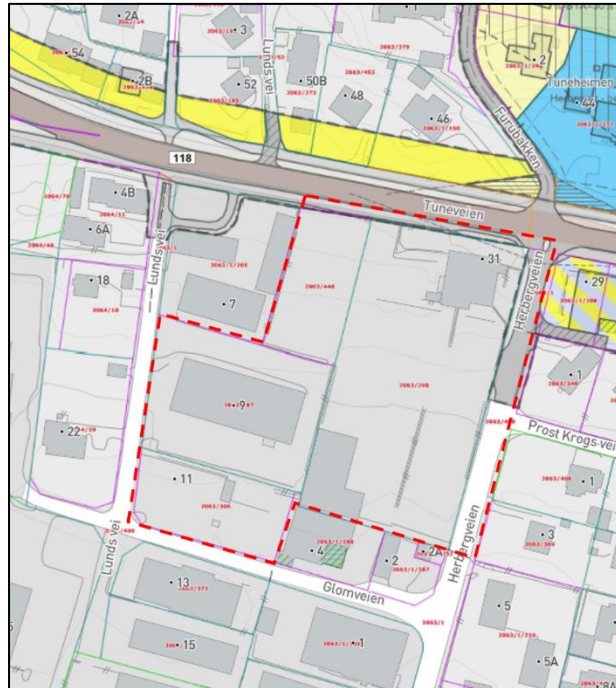


Figur 3: Utklipp av KPA. Varslet planområde til oppstart er vist med stiplet rød linje.

Gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet

Planområdet grenser til, og overlapper i nord med reguleringsplan for gang-/sykkelvei langs riksvei 127, planID 3003_13013, ikrafttredelse 15.06.1989.

Figur 4: Utklippet viser plangrensens overlapping med gjeldende planer.

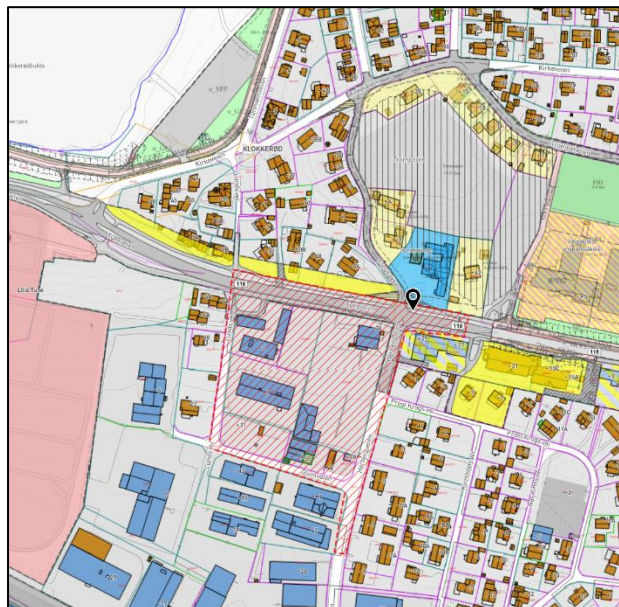


Tilgrensende planer

Med unntak av ovennevnte plan, planID 13013, er det ikke reguleringsplaner som grenser direkte til planområdet.

Nord for planområdet ligger reguleringsplan for Valaskjold – Trompeten, planID 3105_23045, ikrafttredelse 20.05.2010. formålet med planen er sykehjem og omsorgsboliger.

Nordøst for planområdet ligger detaljreguleringsplan for Valaskjold sykehjem og omsorgsboliger, planID 3105_23047, ikrafttredelse 22.09.2011. Formålet med planen er detaljregulering av overnevnte eldre reguleringsplan (3105_23045).



Figur 5: Utklipp som viser planstatus i området. Varslingsgrensen er markert med rød skravur.

Vest for planområdet ligger reguleringsplan for Tune kirkegård – Utvidelse, planID 3105_13007, ikrafttredelse 20.11.1974. Formålet med planen er utvidelse av Tune kirkegård mot sør.

Temaplaner/andre planer av betydning for planarbeidet

- Kommuneplanens samfunnsdel 2018-2030
- Kommunedelplan for klima og energi 2021-2030
- Kulturminneplan 2022-2032

—

- Veinorm for Sarpsborg kommune (2020)
- Handlingsprogram for næringsutvikling (2023)
- VA-norm for Sarpsborg kommune

Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

Det er vurdert at følgende statlige planretningslinjer er relevant for planarbeidet:

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)

Relevant for planforslaget er blant annet målsetningen om at «*Planlegging og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse ...*» Planforslaget legger opp til effektiv ressursutnyttelse ved å bebygge et areal som er utnyttet, samt at planområdet ligger langs hovedveinett med gang- og sykkelvei og nært bussholdeplasser.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)

Ett av formålene med retningslinjene er å redusere klimagassutslipp gjennom blant annet klimavennlige transportformer. Planforslaget bygger opp under denne målsetningen ettersom plasseringen ligger godt til rette for tilkomst for myke trafikanter og kollektivreisende.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027

Retningslinjene har som formål å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Forventningsdokumentet er bygget opp rundt 5 overordnede utfordringer:

1. Samordning og samarbeid i planleggingen
2. Trygge og inkluderende lokalsamfunn
3. Velferd og bærekraftig verdiskapning
4. Klima, natur og miljø for framtida
5. Samfunnssikkerhet og beredskap

5. Beskrivelse og analyse av planområdet, eksisterende forhold

Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

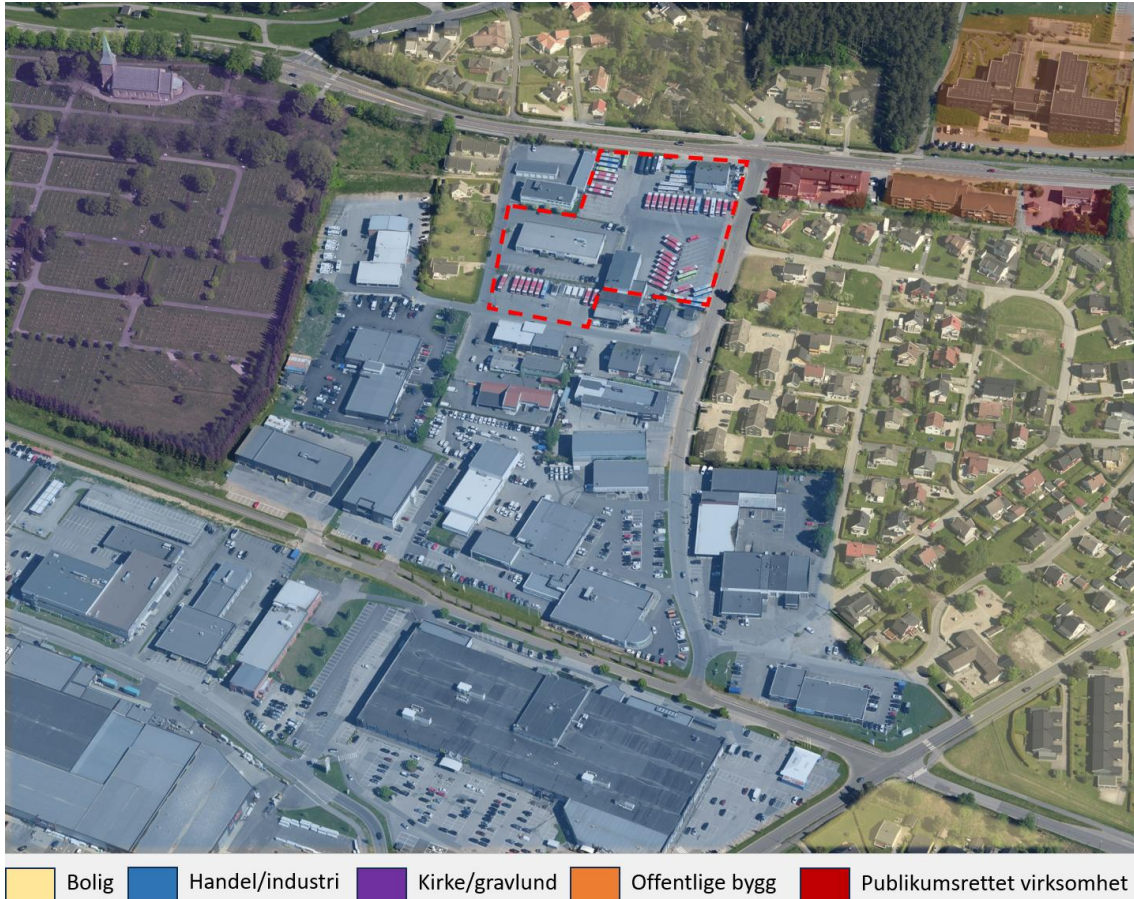
Det er i dag tre bygg innenfor planområdet. Nordøst i planområdet er et bygg som i dag disponeres av blant annet VY buss AS. Sør i planområdet er VY sitt bygg for garasje/verksted. Vest i planområdet er et bygg som benyttes til bilverksted/bilpleie. Planområdet består ellers av større asfalterte flater, som i dag brukes til bussparkering.



Figur 6: Arealbruk i planområdet.

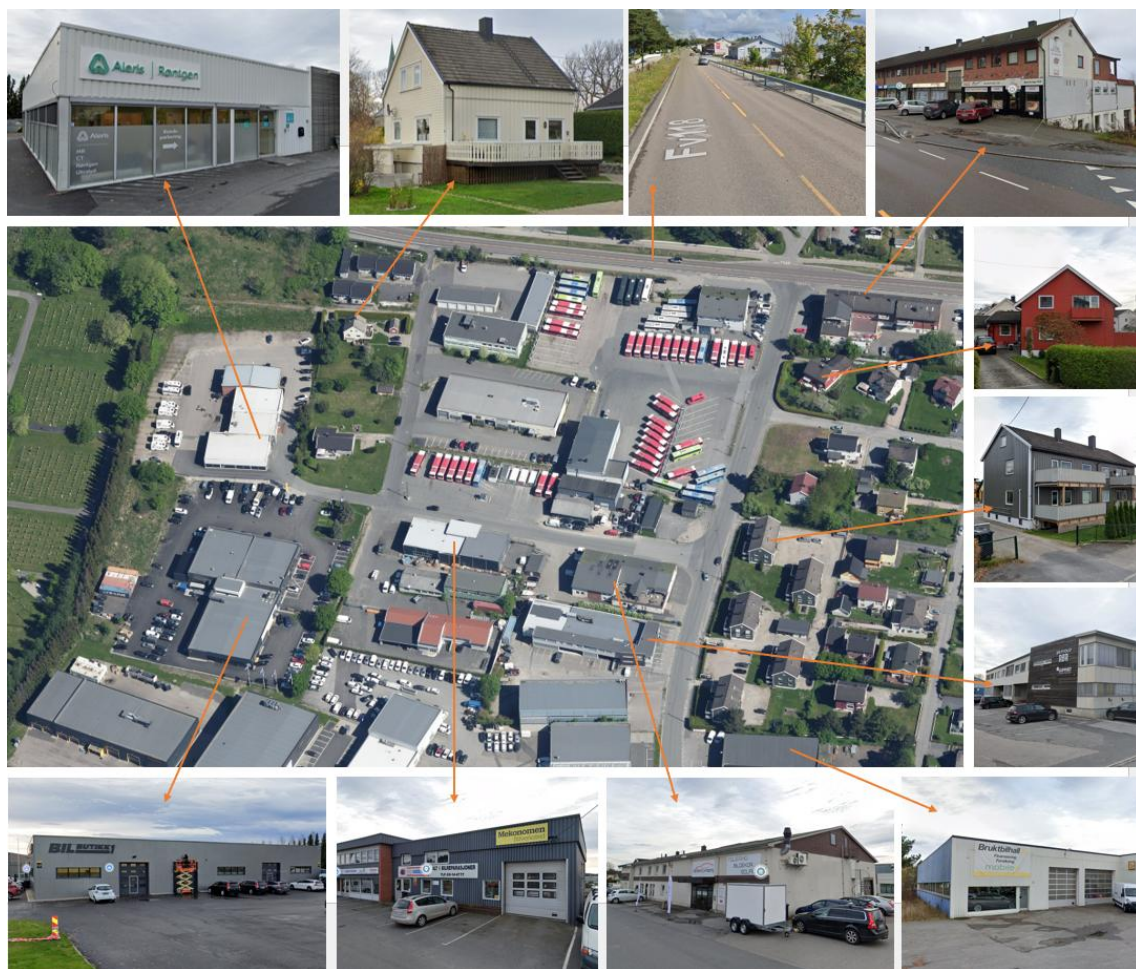
Arealtype/Dagens arealbruk	Areal (daa)
Parkering/manøvreringsareal	12,6
Kontor	0,4
Garasje/verksted	1,5
vei	1
Fortau	0,2

Tilgrensende planområdet i nord er fv. 118 Tuneveien. Tilgrensende i sør er bebyggelse tilknyttet ulike næringsvirksomheter og forretninger. Mot vest er næringsbebyggelse og noe boligbebyggelse, samt kirke/gravlund. Mot øst grenser planområdet til publikumsrettet virksomhet på gateplan i Tuneveien og boligbebyggelse.



Stedets karakter

Planområdet inngår i et område som i stor grad består av arealkrevende varehandel. Sør for planområdet er bebyggelsesstrukturen preget av større bygningsvolumer, særlig ved Tunejordet som ligger ca. 200 meter mot sør. Tilgrensende mot vest finnes noen få eneboliger samt større bebyggelse. Vest for denne bebyggelsen ligger Tune kirke med tilhørende kirkegård. Mot øst grenser planområdet til et etablert boligområde med eneboliger og flermannsboliger. Tuneveien grenser til planområdet i nord. Langs Tuneveien er det bebyggelse med publikumsrettet virksomhet på gateplan samt offentlig bebyggelse, øst for planområdet.



Eiendomsforhold

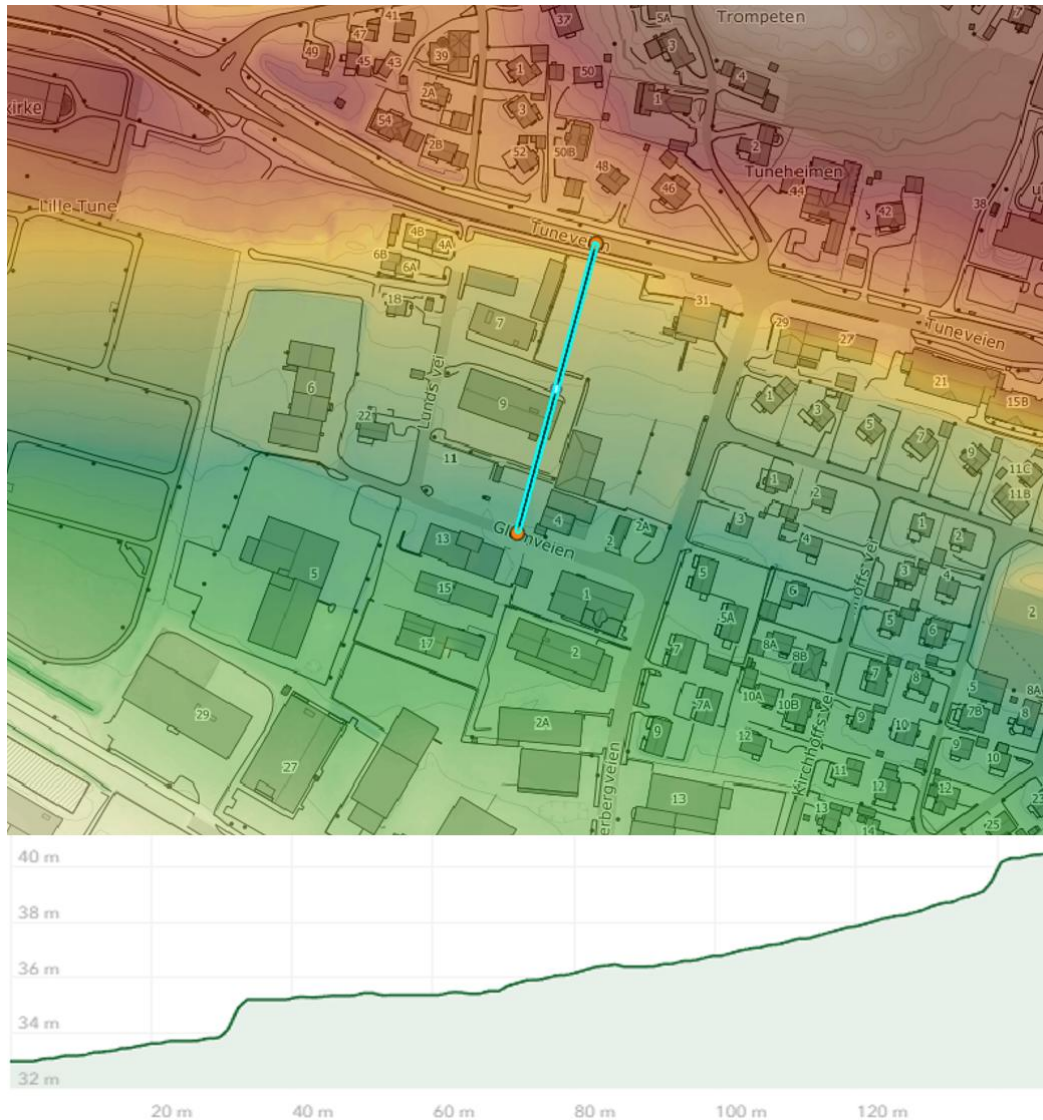
Nedenfor er en oversikt over hvilke eiendommer som inngår i planområdet.

Gnr/Bnr	Eier/Adresse
2063/290	Automobil Holding AS / Tuneveien 31
2063/287	Oven Eiendom AS / Lunds vei 9
2063/306	Automobil Holding AS / Lunds vei 11
2063/448	Automobil Holding AS / Ikke adresse
Del av 2063/1205	Opplysningsvesenets fond (eier), Sarpsborg kommune (fester) / Lunds vei 7
Del av 2063/1	Opplysningsvesenets fond / Ikke adresse
Del av 505/7	Østfold fylkeskommune / Ikke adresse
Del av 2063/498	Sarpsborg kommune / Ikke adresse

Landskap og fjernvirkning

Planområdet inngår i et landskap som er relativt flatt. Selve planområdet har svak stigning mot nord, med kote 33 som laveste punkt i sør. Den nordligste delen av planområdet, ved Tuneveien, ligger på kote 40,5. Nord for Tuneveien stiger terrenget videre mot nord, mot høydedraget Trompeten på kote 58. Planområdet er delvis

eksponert fra Tuneveien, men grunnet fallende terreng og bebyggelse mot veien, er i planområdet delvis skjult. Området inngår i en delvis kvartalsstruktur med frittstående bebyggelse, noe som gir åpne siktlinjer i de fleste retninger. Sør for planområdet er bebyggelsesstrukturen organisert slik at det ikke er tydelige siktlinjer i denne retningen.



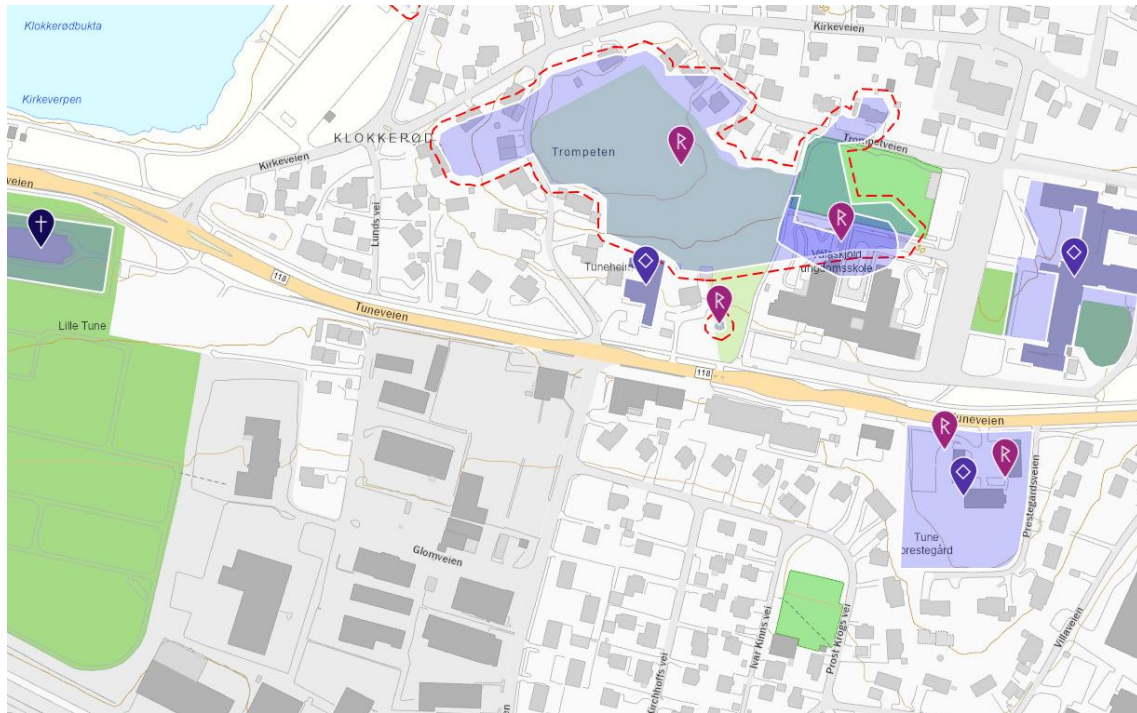
Figur 7: Høydeplott og terrengprofil gjennom planområdet.

Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke kulturhistoriske verdier innenfor planområdet. I kommunedelplan for kulturminner for Sarpsborg kommune, er sørsiden av Tuneveien angitt som «Pilegrimsleden», men er registrert som *ikke vernet*. Nord for Tuneveien er det arkeologiske minnet Trompeten – Trompeterhaugen. Kulturminnet består av et gravfelt, med 71 selvstendige kulturminner, herunder gravhauger (kulturminnesøk.no). Enebolig i Tuneveien 46 er omtalt i Sarpsborg kommune sin verneverdivurdering fra 2007, og er vurdert til vernegrad 2, men er ikke formelt sett vernet. Nordøst for planområdet ligger tidligere Østfold Ingeniørhøgskole, som er et statlig listeført kulturminne. Bygningsmassen brukes i dag blant annet til internasjonal barneskole. Tune prestegård

—

ligger øst for planområdet, og har status som kommunalt verneverdig. På eiendommen er det også arkeologiske minner, i form av et ildsted og dyrkningsspor (kulturminnesøk.no). Vest for planområdet er Tune kirkested, som er vernet av Riksantikvaren (kulturminnesøk.no).



Figur 8: Utklipp fra www.kulturminnesøk.no.

Naturverdier

Planområdet og tilgrensende arealer er opparbeidet med bebyggelse. Det er ikke registrert verdier knyttet til naturelementer innenfor planområdet. I nærheten av planområdet er det registrert ulike arter av forvaltningsinteresse, deriblant et funksjonsområde for piggsvin sør for planområdet og flere arter ved Tune kirke. Kirkegården er registrert som naturtypen parklandskap (miljøstatus.no).

Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Det er ingen offentlig tilgjengelige rekreasjonsområder/uteområder innenfor planområdet. Tuneveien er registrert som en grønnkorridor ved navn *Pilegrimsleden/Borgleden* (miljøstatus.no). Ved Trompeten, nord for Tuneveien, er et kartlagt friluftsområde med områdenavn *Trompeten og fotballbanen langs Trompetveien*, som er beskrevet som et leke- og rekreasjonsområde (miljøstatus.no). I tillegg er Landeparken, ved sørsiden av Tunevannet, registrert som et svært viktig friluftsområde. Det samme gjelder for Tunevannet. Øst for planområdet, i Prost Krogs vei, er en lekeplass som er kartlagt og registrert som et leke- og rekreasjonsområde. Det samme gjelder for Valaskjold barnehage sørøst for planområdet. (miljøstatus.no).



Figur 9: Utklipp fra Naturbase som viser de nevnte registrerte rekreasjonsområdene.

Landbruk

Det er ikke landbruksareal i eller i nærheten av planområdet. Planforslaget berører ikke dyrket eller dyrkbar mark.

Trafikkforhold

Kjøretilkomst

Planområdet har kjøretilkomst til øvre nivå fra fv. 118 Tuneveien. Det er åpning i autovern langs Tuneveien som gir direkteadkomst til parkeringsareal i fremkant av bygg i Tuneveien 31. Det er i tillegg kjøretilkomst fra Herbergveien, Glomveien og Lunds vei.



Figur 10: Dagens direkteadkomst fra fv. 118 Tuneveien.

—

Veisystem og trafikkmengde

Tuneveien er fylkesvei, mens de resterende veiene som omkranser planområdet, Herbergveien, Glomveien og Lunds vei, er kommunale veier. Tuneveien har fartsgrense 50 km/h, og de kommunale veiene rundt planområdet har fartsgrense 30 km/h. Trafikkmengden i Tuneveien langs planområdet er oppgitt til en ÅDT på 12 000 kjøretøy (2022). Det er ikke beregnet ÅDT for de kommunale veiene (vegkart.no).

Trafikksikkerhet

Det er registrert 11 trafikkulykker i veikrysset Tuneveien/Herbergveien mellom 1976 og 2018. Strekningen av Tuneveien langs planområdet er ikke definert som en ulykkesstrekning, og krysset er ikke definert som et ulykkespunkt (vegkart.no).

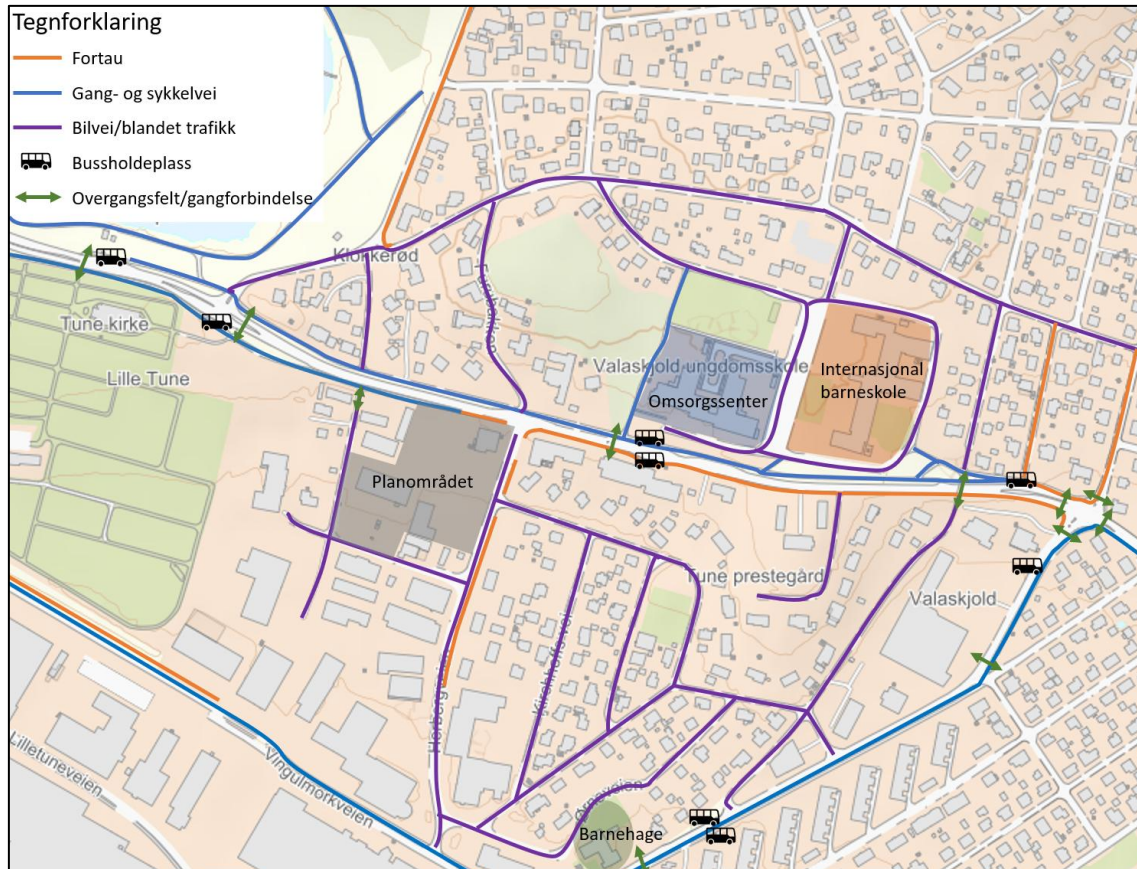
Det er gang- og sykkelvei langs sørsiden av Tuneveien parallelt med planområdet. Denne kommer delvis i konflikt med parkeringsareal i fremkant av bygg i Tuneveien 31. Det samme gjelder for strekningen videre mot øst. Det er også gang- og sykkelvei langs nordsiden av veien, som har bedre standard og er i større grad sammenhengende. Denne er en del av hovedsykkelveinettet. Det er fortau langs østsiden av Herbergveien parallelt med planområdet. Det er ikke fortau langs Glomveien og Lunds vei tilgrensende planområdet.

Kollektivtilbud

Kollektivdekningen i området er god med ca. 100 meter til bussholdeplasser i begge retninger fra krysset Tuneveien/Herbergveien, ved ankomst til planområdet. Holdeplassene har god dekning av ruter med hyppige avganger.

Mobilitet

Nedenfor er en mobilitetsskisse som viser forhold for myke trafikanter i området.



Figur 11: Mobilitetsskisse.

Barns interesser

Planområdet er trolig ikke brukt av barn og unge ettersom største del av området er benyttet til bussparkering. Det er ikke logiske snarveier gjennom planområdet, og det antas at området ikke har verdi for barn og unge. Det er ikke gjort barnetråkk-registreringer som omfatter planområdet. I skoleveisanalyse 2020 er Herbergveien langs planområdet, og gang- og sykkelvei på nordsiden av Tuneveien markert som skoleveier. Det er få boliger som har Lunds vei og Glomveien som logiske forbindelser, noe som tilsier at disse veiene ikke benyttes som skoleveier.



Figur 12: Skoleveier i skoleveisanalyse 2020 (kommunekart.com).

Universell tilgjengelighet

Planområdet har en svak stigning mot nord, og det er noen nivåforskjeller mellom de ulike eiendommene som tilsier at universell tilgjengelighet er utfordrende i dagens situasjon innenfor planområdet som helhet.

Teknisk infrastruktur

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme, og det er lagt fjernvarmeledninger langs Herbergveien, Glomveien og Lunds vei.

Det er sluker i planområdet, men ikke tilstrekkelig til å håndtere 25 års-nedbør. Det er ikke i nevneverdig grad etablert noen form for avskjæring for å hindre overvann fra å renne videre til tilstøtende veier/eiendommer (overvannsplan datert 14.06.2024).

For å kunne gjennomføre tiltaket skal det opparbeides separering av avløpsnett mellom kum 89161 i Albert Moeskaus vei og kum 15840 i Hunnskinneveien, en strekning på ca. 310 meter. Innenfor dette ledningsstrekket samles overvann og avløp fra planområdet og deler av Tunejordet. Det eksisterende nettet består av store ledningsdimensjoner og en kombinasjon av fellesledninger (AF) og overvannsledninger.

Separeringen er nødvendig for å oppfylle krav stilt til kommunen fra Statsforvalteren og for å sikre en forskriftsmessig håndtering av vann og avløp i området.

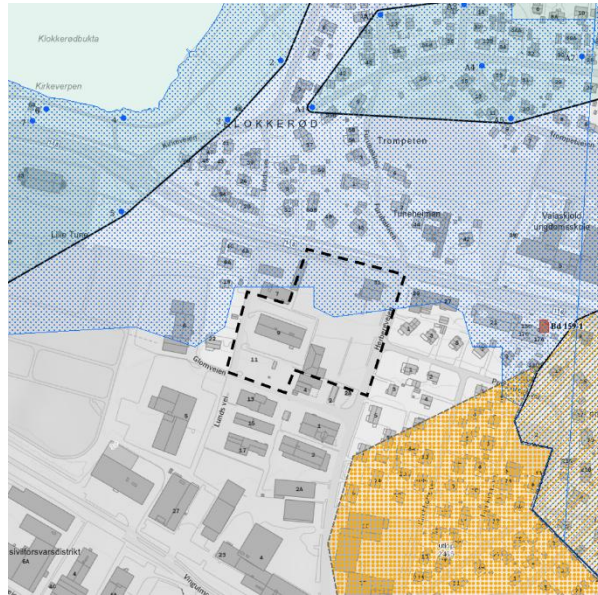


Figur 13: Utbygd fjernvarmenett.

Grunnforhold

Planområdet er kartlagt for potensiell fare for kvikkleireskred (NGI rapport nr. 950009-1). Det er ikke definert faresoner for planområdet. Løsmassene i planområdet er definert som randmorene (NVE Atlas). Planområdet ligger innenfor aktsomhetsgrad moderat til lav for radon (NGU). Det er ikke utført geotekniske grunnundersøkelser innenfor planområdet (NADAG). I NVEs aktsomhetskart for marin leire, ligger planområdet innenfor sone med «mulighet for sammenhengende forekomster av marin leire».

På oppdrag fra forslagsstiller har Sweco gjort en vurdering av områdestabilitet etter NVEs kvikkleireveileder 1/2019. Denne konkluderer med at lokal stabilitet mot fv. 118 Tuneveien må dokumenteres. Dette er sikret i bestemmelsene.



Figur 14: Utklipp fra NVE Atlas som viser aktsomhetssone og faresoner for kvikkleire, samt grunnundersøkelser i nærheten av planområdet.

Støyforhold

Deler av planområdet ligger innenfor gul og rød støysone for veitrafikkstøy. Nordlige deler av området er omfattet av støysoner fra fv. 118 Tuneveien, mens i øst er det gul støysone fra kv. Herbergveien. Det er utarbeidet støyutredning til planforslaget ved Sweco. Oppsummering av denne og innarbeidede tiltak finnes under kap. 6 – Støy.

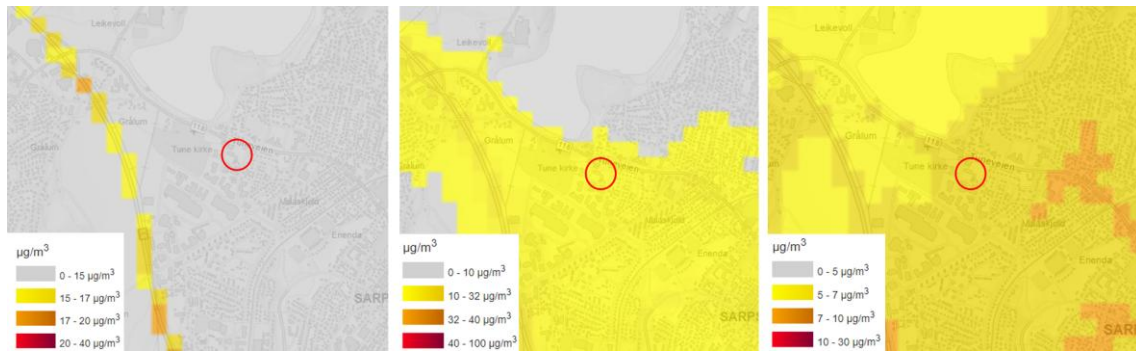


Figur 15: Støysoner for veitrafikk.

Luftforurensing

Fagbrukertjenesten for luftkvalitet fra Miljødirektoratet viser konsentrasjonen NO₂ og svevestøv (PM₁₀ og PM_{2.5}) i området. Kartet viser beregnet årsmiddelkonsentrasjon.

Nivåene er under gjeldende nasjonale grenseverdier for henholdsvis NO₂ (2020) og svevestøv (2022).



Figur 16: Utklipp fra fagbrukertjenesten for luftkvalitet. Til venstre: PM10, i midten: NO₂, til høyre: PM2.5.

Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Gjennom vurderingen av relevante forhold i kapittel 5, er det ikke avdekket momenter som indikerer høy grad av risiko og sårbarhet i eksisterende situasjon. ROS-analyse til planforslaget følger som eget vedlegg.

Næring

Det er ingen næringsvirksomhet i planområdet.

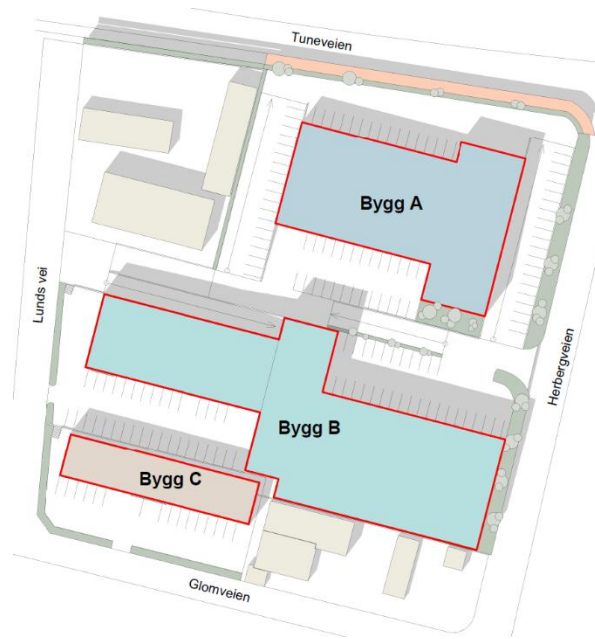
6. Beskrivelse av planforslaget

Alternativvurderinger

I innledende fase av planarbeidet var det usikkert hvilke eiendommer innenfor kvartalet som skulle inngå i planforslaget. Ved innsending av planinitiativet var det et alternativ å regulere alle eiendommene innenfor kvartalet.

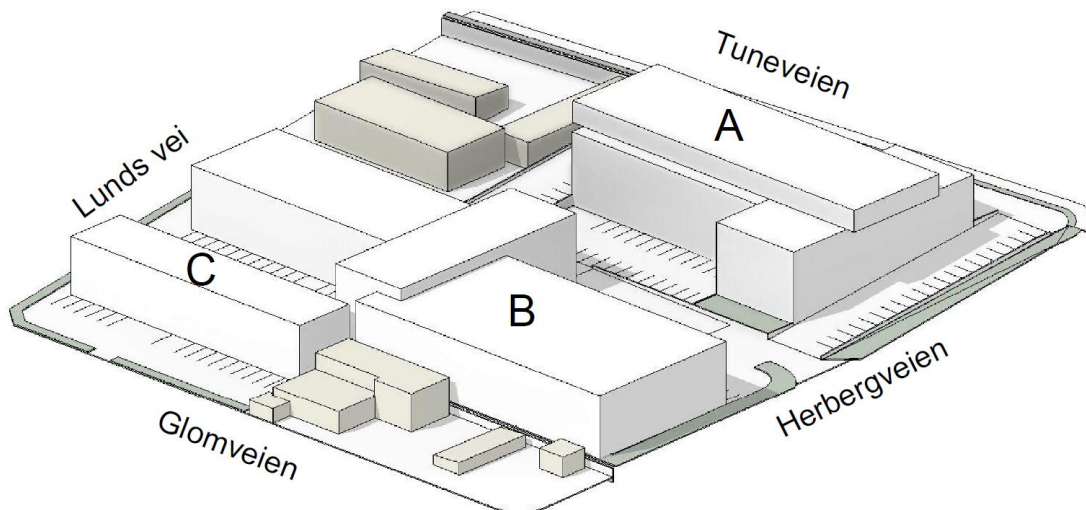
Forslagsstiller har hatt en klar intensjon om etablering av kombinerte formål ved investering i eiendommen. Når det gjelder formål og utnyttelse har det ikke vært vurdert andre alternativer. Når det gjelder plassering og utforming av bebyggelse, har det vært vurdert ulike alternativer.

Et alternativ er å plassere bygg B nærmere Herbergveien, med parkering langs internvei som et alternativ til parkering langs Herbergveien. Det er også vurdert en annen utforming av bygg A og bygg C, hvor bygg A ikke har avrundet hjørne mot krysset Tuneveien/Herbergveien og bygg C som helhet er trukket tilbake fra Glomveien. Situasjonsskartet til høyre viser alternativ utbygging, og er basert på tilsvarende utnyttelse som planforslaget legger opp til.

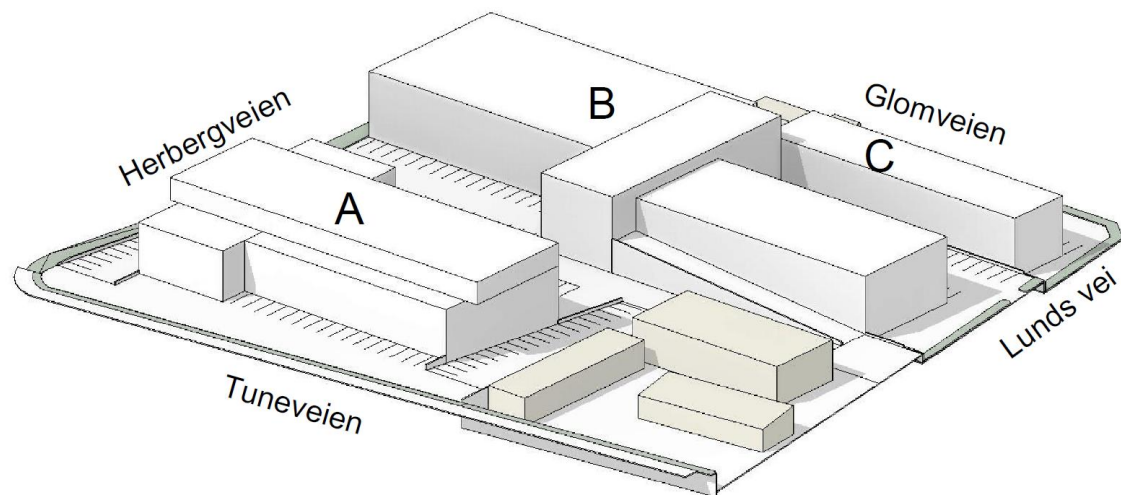


Figur 17: Alternativvurdering.

Det er vurdert at utforming og plassering av bygg som planforslaget legger opp til utgjør en bedre situasjon, da denne gir et helhetlig konsept med bebyggelse tilbaketrunket fra Herbergveien, med parkering mot veien.



Figur 18: Alternativ utbygging.



Figur 19: Alternativ utbygging.

Planlagt arealbruk

Sosi-kode	Formål	Areal (daa)
	Bebyggelse og anlegg	
1811	Forretning/kontor/industri	6,8
1812	Forretning/industri	5,7
	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	
2011	Kjøreveg	1,5
2010	Veg	0,9
2015	Gang-sykkelveg	0,3
2019	Annen veggrunn	0,4
2012	Fortau	0,5
	Grønnstruktur	
3060	Vegetasjonsskjerm	0,2
Sum		16,5



Figur 20: Utklipp av plankart, ikke i målestokk.

Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

Forretning/kontor/industri (F/K/I1)

Innenfor arealformålsområdet F/K/I1 er det planlagt et bygg for kombinert forretning-, industri og kontorformål. Det er lagt opp til at plan U og plan 1 kan benyttes til forretningsareal, men plan 2 og 3 ansees som best egnet til kontorlokaler. Tillatt utnyttelsesgrad er 80 % BYA, og maksimal byggehøyde er k +53,5. Det er planlagt 3 etasjer over Tuneveien, med en utadrettet fasade mot veien. Innenfor feltet er det lagt opp til parkering tilknyttet bygget samt internvei rundt bygget, som vil muliggjøre et mindre antall parkeringsplasser i fremkant av bygget og sikre kjøretilkomst til plan 1.

Forretning/industri (F/K/I2)

Innenfor F/K/I2 er det planlagt bebyggelse med kombinerte formål forretning, kontor og industri. Parkering tilknyttet bygg er planlagt innenfor feltet. Utnyttelsesgrad er 80 % BYA, og maksimal byggehøyde er k +44.

—

Forretning/industri (F/I)

Innenfor F/I er det planlagt forretning og industri. Eksisterende verkstedbygg blir videreført og tilknyttet ny del av bebyggelse. Innenfor feltet er det også planlagt bilparkering for bebyggelsen, i tillegg til innendørs sykkelparkering under kjørerampe. Tillatt utnyttelsesgrad er 90 % BYA, og maksimal byggehøyde er k +47,5.

Kjøreveg (o_KV1 og o_KV2)

o_KV1 er eksisterende vei, Tuneveien, som reguleres i samsvar med dagens situasjon, med unntak av justeringer som følge av videreføring av gangs- og sykkelvei. o_KV2 er eksisterende vei, Herbergveien. Veien er tilpasset dagens situasjon, men er regulert smalere, med en veibredde på totalt 7 meter. Dette for å tilpasse regulert veibredde til gjeldende regelverk. Det er regulert avkjørselspiler for å sikre etablerte eiendommer adkomst fra Herbergveien.

Veg (f_V)

Feltet omfatter gjennomgående internvei i planområdet. Veien er planlagt med avkjørsel i Herbergveien og i Lunds vei. Det er planlagt en total veibredde på 6,5 meter av hensyn til dimensjonerende kjøretøy, som er semitrailer. En mindre del av veien er regulert på sørvestlig hjørne av naboeiendom, gbnr. 2063/1/205. Det aktuelle arealet består i dag av veiareal.

Gang- sykkelveg (o_GS1)

o_GS1 er planlagt videreføring av gang- og sykkelvei langs Tuneveien. Det er i dag en uryddig situasjon i fremkant av planområdet langs Tuneveien, med åpning i autovern og kjøretilkomst med bil og parkeringsplasser. Etablering av gang- og sykkelveien er et trafikksikringstiltak som vil bedre forholdene for myke trafikanter.

Fortau (o_FO1 – o_FO4)

o_FO1 og o_FO2 er eksisterende fortau langs østsiden av Herbergveien. o_FO3 og o_FO4 er planlagt fortau langs vestsiden av Herbergveien, regulert med en bredde på 2 meter.

Annen veigrunn (AVG1 – AVG7)

o_AVG1 er annen veigrunn mellom o_KV1 og o_GS, og skal sikre areal til rekkverk mellom fylkesveien og gang- og sykkelvei. o_AVG2, o_AVG5, o_AVG6 og o_AVG7 er annen veigrunn tilknyttet offentlige veier. AVG3 er ca. 2,5 m², og er arealet som omfatter frisisone på gbnr. 2063/1/205. f_AVG4 er annen veigrunn mot naboeiendom, gbnr. 2063/1/205. Arealene omfatter nødvendige sidearealer, grøfter, fyllinger o.l. tilknyttet veianlegget. Innenfor formålet tillates etablert mindre anlegg og konstruksjoner som er del av veianlegget.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kombinert med i samsvar med angitte bestemmelser (o_SK)

o_SK er kombinert formål for kjørevei og fortau over avkjørsel til internvei f_V. Det skal være gjennomgående fortau med nedsenket kantstein.

Vegetasjonsskjerm (f_VS1 og f_VS2)

f_VS1 og f_VS2 er planlagt som grønn buffer mellom Herbergveien og planområdet, og er regulert med en bredde på 2 meter. Vegetasjonsskjermene og annen veigrunn langs Herbergveien skal fremstå sammenhengende, slik at bredden på vegetasjonen blir total 3 meter.

Bebyggelsens plassering og utforming

Illustrasjonsplanen nedenfor viser planlagt plassering av bebyggelse. Det er satt byggegrense mot Tuneveien på 13,2 meter fra senterlinje vei. Dette samsvarer omtrent med bebyggelse øst for krysset Tuneveien/Herbergveien. Denne bebyggelsen har en avstand til senterlinje for Tuneveien på ca. 12,4 meter. Mot Herbergveien og Lunds vei er det satt byggegrense på 5 meter fra veikant. Mot Glomveien er byggegrensen hovedsakelig satt til 5 meter fra veikant, men det er satt 2 meters byggegrense langs en kort strekning av veien. Dette vurderes som uproblematisk ettersom øvrig bebyggelse i Glomveien er plassert nærmere enn 5 meter fra veikant, blant annet på naboeiendom, gbnr. 2063/1/309. Det vurderes ikke at byggegrensen går på bekostning av trafiksikkerhet eller harmoni med eksisterende bebyggelse.

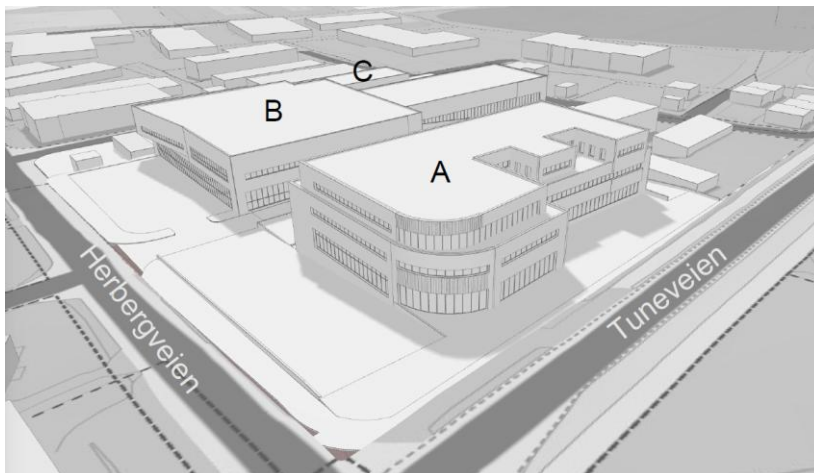
Byggegrense mot gbnr. 2063/1/388, 2063/1/387, 2063/1/252 og 2063/1/1205 er satt til 1 meter. Dette vurderes som uproblematisk ettersom dagens bygg både på gbnr. 2063/290 og 2063/1/388 er plassert omtrent i eiendomsgrensen.



Figur 21: Illustrasjonsplan.

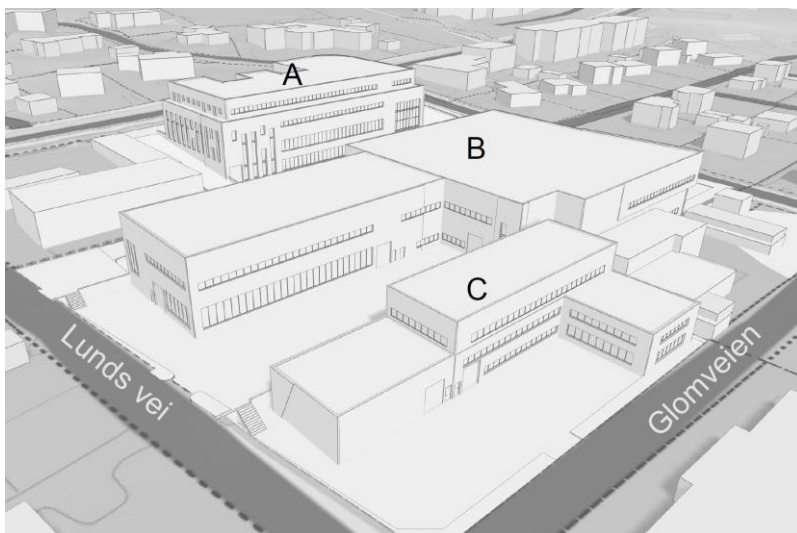
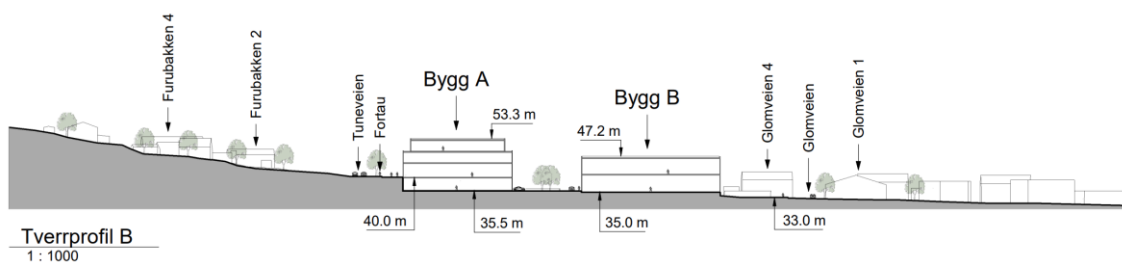
Nedenfor er illustrasjoner av planlagt bebyggelse sett fra ulike retninger. Det er valgt å plassere parkering mot Herbergveien og bebyggelse i bakkant. Dette er valgt blant

annet for å skape åpenhet og sikt i krysset Tuneveien/Herbergveien, samt for å sikre minst mulig behov for biltrafikk internt i planområdet.



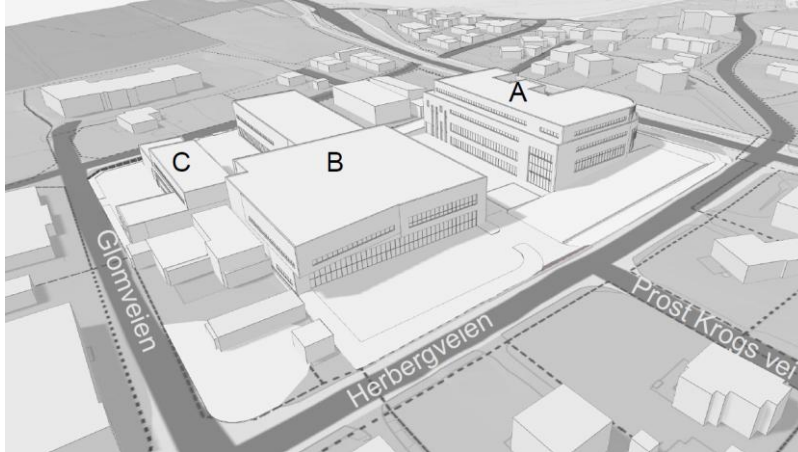
Figur 22: Planlagt bebyggelse sett fra nordøst.

Det er planlagt en nedtrapping av bebyggelsen fra nord mot sør. Dette er valgt med hensyn til å få en bebyggelse som følger den naturlige topografien.



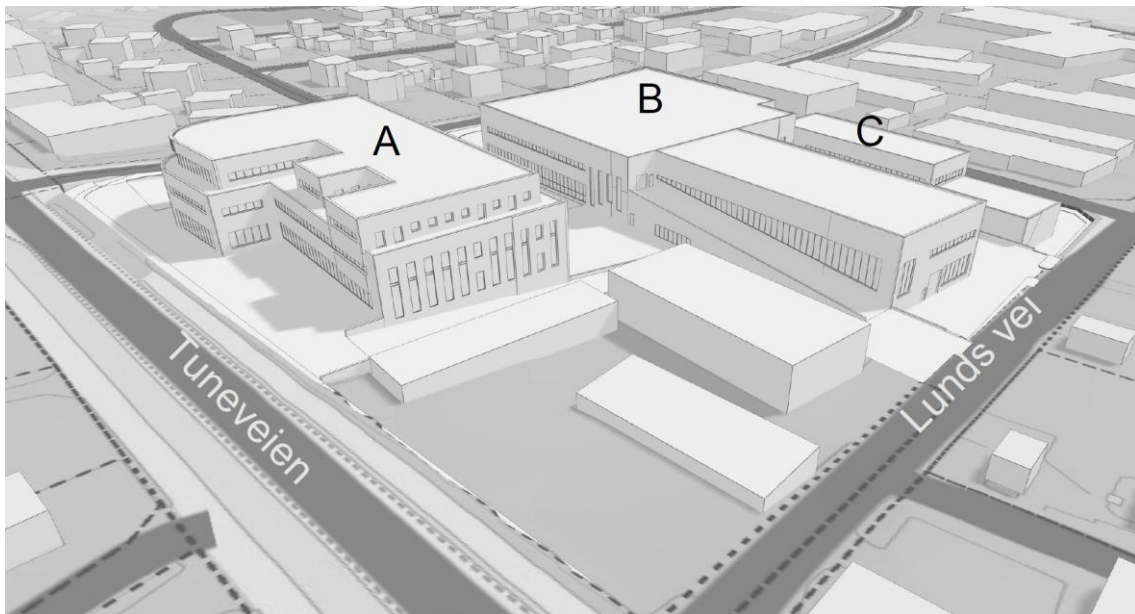
Figur 23: Planlagt bebyggelse sett fra sørvest.

Det er planlagt internvei gjennom planområdet med avkjørsel fra Herbergveien, som er plassert omtrent på samme sted som avkjørsel til Prost Krogs vei mot øst. Plassering av avkjørsel er valgt blant annet for å sikre åpen siktlinje fra Prost Krogs vei gjennom planområdet.



Figur 24: Planlagt bebyggelse sett fra sørøst.

Det er planlagt kjørerampe til plan 2 i bygg B. Det er lagt opp til å plassere sykkelparkering innendørs under rampen.



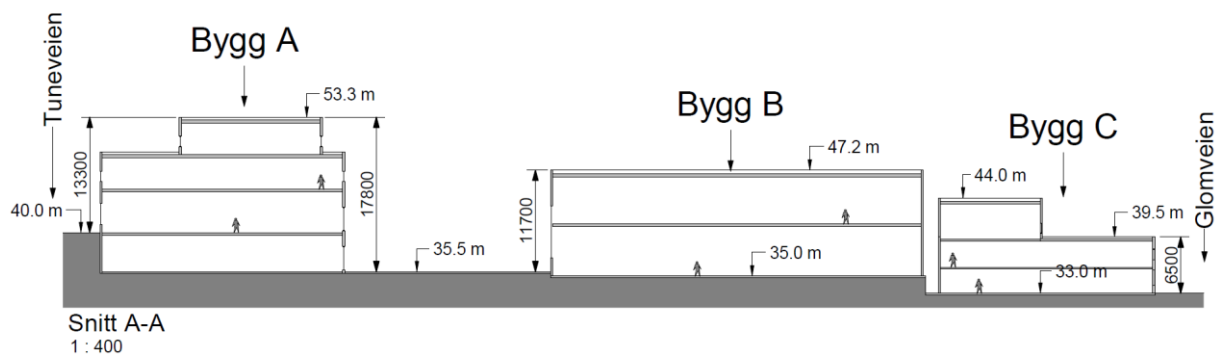
Figur 25: Planlagt bebyggelse sett fra nordvest.

6.1.1 Bebyggelsens høyde

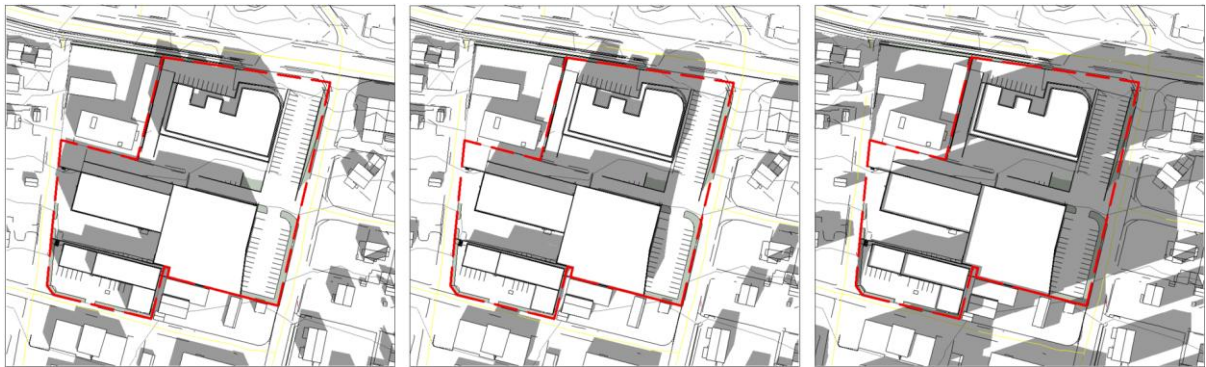
Det er lagt opp til en nedtrapping av byggehøyden fra nord mot sør, ettersom planområdet har helning i denne retningen. Bygget plassert lengst nord (bygg A) er planlagt med en maksimal byggehøyde på k +53,5. Det er lagt opp til fire etasjer, med 3 etasjer over Tuneveien. Øverste etasje er tilbaketrukket.

Bygg B har en tillatt byggehøyde på k +47,5 og er planlagt ført opp i to etasjer.

Bygget i sør (bygg C) har en tillatt byggehøyde på k +44, og kan føres opp i tre etasjer.



Det er utarbeidet solstudier for å undersøke hvordan den planlagte bebyggelse påvirker solforhold for omkringliggende bebyggelse. Som det fremgår av soldiagrammene, vil ikke ny bebyggelse påvirke solforhold for boliger på østsiden av Herbergveien i vesentlig grad. Solstudier for 20. mars kl. 18:00 viser at solforholdene for Herbergveien 1 og Prost Krogs vei 1, i noen grad vil bli negativt påvirket.



Figur 26: 20. mars kl. 12:00, 15:00 og 18:00.



Figur 27: 20. mai kl. 12:00, 15:00 og 18:00.

6.1.2 Grad av utnyttning

Nedenfor er en oversikt over estimert grad av utnyttning. For parkering er det det lagt til grunn det arealet som er nødvendig for å dekke parkeringsbehovet, se figur 26.

F/K/I1

Felt F/K/I1 = 5 095 m²
Planlagt BYA = 1 908 m²
Parkering = 1 948 m² (80 plasser)
SUM BYA = 3 856 m²

%BYA = $3\,856 / 5\,095 \times 100 = 75,7\%$ BYA

Utnyttelsesgraden er rundet opp til 80 % BYA.

F/I

Felt F/I = 5 713 m²
Planlagt BYA = 3 465 m²
Parkering = 1 467 m² (60 plasser)
SUM BYA = 4 932 m²

%BYA = $4\,932 / 5\,713 \times 100 = 86,3\%$ BYA

Utnyttelsesgraden er rundet opp til 90 % BYA.

F/K/I2

Felt F/K/I2 = 1 655 m²
Planlagt BYA = 798 m²
Parkering = 453 m² (10 plasser)
SUM BYA = 1 251 m²

%BYA = $1\,251 / 1\,655 \times 100 = 75,6\%$ BYA

Utnyttelsesgraden er rundet opp til 80 % BYA.

Planforslaget opp til 14 647 m² ny bebyggelse. Inkludert parkering, beregnet med 18 m² pr plass, gir dette en samlet % BRA på 139,2 %.

Parkering

Planforslaget forholder seg til parkeringskrav i KPA 2024-2036 for bil- og sykkelparkering. Tabellen nedenfor viser den regulerte parkeringsdekningen.

Formål	Bil (maks.)	Sykkel (min.)
Forretning	1,5 pr. 100 m ² BRA	1 pr. 100 m ² BRA
Kontor	2 pr. 100 m ² BRA	3 pr. 100 m ² BRA
Industri	0,5 pr. 100 m ² BRA	1 pr. 100 m ² BRA
Lager	0,1 pr. 100 m ² BRA	1 pr. 100 m ² BRA

Illustrasjonsplanen nedenfor viser parkeringsarealer som er lagt til grunn for utnyttelsesgrad, markert med gul skravur. Det er beregnet at den tillatte parkeringen skal dekke behovet for arbeidsplasser og kundebesøk. Det legges til grunn at makskravet i KPA 2024-2036 vil dekke behovet. Sykkelparkering er planlagt løst innendørs, under kjørerampe. Det kan også være aktuelt å plassere deler av sykkelparkeringen under tak langs byggenes fasader, for å dekke kravet til antall plasser.



Figur 28: Illustrasjonsplan som viser planlagt parkering og arealer for parkering som er lagt til grunn for utnyttelsesgrad.

Tilknytning til infrastruktur

Prosjektet skal tilknyttes kommunalt VA-nett i Lunds vei. Det er satt bestemmelse om at det ikke tillates nye tilknytninger, eller økt påslipp, til det kommunale avløpsanlegget før nytt renseanlegg er i drift. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme, og det er lagt fjernvarmeledninger langs Herbergveien, Glomveien og Lunds vei.

—

Trafikkløsning

Kjøreadkomst

Planområdet får kjøreadkomst fra Tuneveien via Herbergveien. Direkteadkomst fra Tuneveien saneres i planforslaget. Det skal etableres tilkomst til de ulike feltene, med avkjørsel fra Herbergveien, Glomveien og Lunds vei. Avkjørsel for internvei er plassert på samme sted som det er avkjørsler i dag, både i Herbergveien og Lunds vei. Det legges opp til sanering av flere adkomster til planområdet fra Herbergveien.

Det er i dag parkering i nordøstlig del av planområdet, tett opptil krysset Herbergveien/Tuneveien. Parkeringen medfører behov for rygging i kommunal vei, og vil saneres i planforslaget. Det er også i dag en avkjørsel fra Herbergveien ca. 30 meter sør for planlagt avkjørsel. Denne vil også saneres gjennom planforslaget.

Utforming av veier

Planforslaget regulerer Herbergveien med en smalere veibredde enn dagens situasjon. Veien har i dag en bredde på 8-9 meter langs planområdet. Deler av veien er regulert i eldre reguleringsplan (planID 3105_13013), med en bredde på 7,1-8 meter. Ettersom veien har større bredde enn det som kreves i henhold til håndbok N100 og trafikkforholdene, er den regulert med en bredde på 7 meter. Siktlinjer for krysset Herbergveien/Tuneveien er regulert i overnevnte reguleringsplan, og derfor ikke inkludert i planforslaget. Det er regulert veiformål (gang- og sykkelvei og annen veigrunn) på arealet i planområdet som er innenfor siktlinje, og det skal derfor ikke reguleres frisisiktsone her.

Den gjennomgående internveien (f_V) i planområdet er regulert med en bredde på 6,5 meter. Veien er gjennomgående fra Herbergveien til Lunds vei for å unngå behov for rygging med semitrailer, da dette er noe som i utgangspunktet skal unngås med tanke på trafiksikkerhet. Det legges opp til å etablere snuhammer for lastebil i tilknytning til internvei, men større kjøretøy (semitrailer) kjører gjennom planområdet. Det er regulert frisisiktsoner for avkjørsler i Herbergveien og Lunds vei. Avkjørsel i Lunds vei, og tilhørende frisisiktsone omfatter en mindre del av naboeiendom, gbnr. 2063/1/205.

Planforslaget åpner for internvei rundt bygget innenfor F/K/I1, utenfor regulert byggegrense mot fv. 118. Østfold Fylkeskommune fremmet innsigelse til bestemmelsen som åpnet for internveien utenfor byggegrense. Etter dialog med fylkeskommunen i forbindelse med innsigelsen, er det sikret i bestemmelsene at internveien ikke er en forutsetning for byggets bruk eller drift, og at alternativ illustrasjonsplan datert 23.10.2025 skal være retningsgivende for utforming av internveien dersom fylkeskommunen får behov for arealet i forbindelse med utviding av fylkesveien. Illustrasjonsplanen viser hvordan internveien kan utformes innenfor byggegrensen.



Figur 29: Alternativ illustrasjonsplan for utforming av internvei mot fv. 118.

Varelevering

Det er lagt opp til mulighet for varelevering for hele planområdet fra regulert internvei. Det er ikke avsatt eget snuareal for lastebil på felt F/12, da varelevering er planlagt via bygg i F/1. Løsningen gir mindre behov for veiareal.

Tilgjengelighet for gående og syklende

Planforslaget tilrettelegger for en vesentlig forbedring for mange trafikanter langs Tuneveien. Det reguleres gang- og sykkelvei langs Tuneveien parallelt med plangrensen i nord. Dagens gang- og sykkelvei er brutt av åpning i autovern langs Tuneveien, som gir kjøreadkomst til nordlig del av planområdet. Dette er en uheldig og trafikksikkerhetsmessig situasjon for mange trafikanter, og denne tilkomsten saneres gjennom planforslaget. Ny og trafikksikker adkomst tilrettelegges fra Herbergveien.

Det er fortau langs østlig side av Herbergveien tilgrensende planområdet, som videreføres gjennom reguleringsplan. Det er i tillegg regulert fortau langs vestsiden av Herbergveien, med en bredde på 2 meter. Planforslaget tilrettelegger for en videreføring av gang- og sykkelveien langs Tuneveien som er tilbaketrukket for sikker

krysning over Herbergveien. Dette tilsier at myke trafikanter har en mer trafiksikker tilgjengelighet til bussholdeplass lenger øst i Tuneveien og kan nå etablerte fortau i Herbergveien. Det legges opp til å tilrettelegge for tilkomst til planområdet fra gang- og sykkelvei i nord. Herfra skal myke trafikanter kunne forflytte seg langs trafiksikre gangsoner til målpunkt internt i planområdet.

Planlagte offentlige anlegg

Planforslaget legger opp til å regulere offentlig gang- og sykkelvei langs fylkesvei og offentlig annen veigrunn tilknyttet denne og kommunale veier, Herbergveien, Glomveien og Lunds vei.

Universell utforming

Universell utforming skal ivaretas i samsvar med gjeldende regelverk.

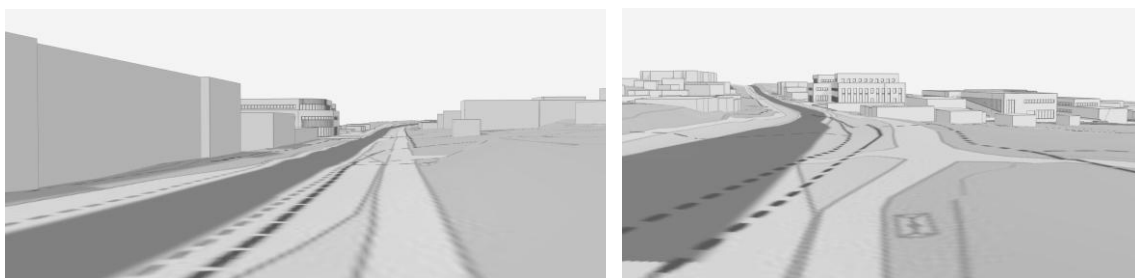
Kollektivtilbud

Det er ca. 100 meter til bussholdeplasser i begge retninger fra krysset Tuneveien/Herbergveien, ved ankomst til planområdet. Trafikkanalysen viser at planområdet har særdeles god kollektivtilgang, basert på gjeldende kriterier.

Kulturminner

Det er påpekt forhold knyttet til nærliggende kulturminner/kulturmiljø i merknader til planoppstart. Sarpsborg kirkelige fellesråd har påpekt at det legges til grunn at Borgleden ikke blir berørt av planforslaget. Traséen til Borgleden går langs sørsiden av Tuneveien, omtrent langs gang- og sykkelvei. Ettersom planforslaget regulerer gang- og sykkelvei langs planområdet, vurderes det at traséen til Borgleden blir forsterket og mer sammenhengende.

Viken (nå Østfold) fylkeskommune påpeker i merknad til planoppstart at planområdet ligger i det regionalt viktige kulturlandskapet Alvimdalen i fylkesplanen, og at det er viktig å bevare det åpne landskapsrommet og fri siktlinje mellom Raryggen med Tune kirke og den åpne sletten langs E6 i sør-vest. Det vurderes at forholdene er ivaretatt i planforslaget, og at ny bebyggelse ikke medfører negativ fjernvirkning.



Figur 30: Til venstre: planområdet sett mot Tune kirke. Til høyre: planområdet sett fra Tune kirke.

Hjemmelshaver av tuneveien 46 har i merknad til planoppstart påpekt et ønske om at det ikke bygges for høyt mot Tuneveien. Planforslaget legger opp til 3 etasjer over Tuneveien, med tilbaketrukket øverste etasje. Det vurderes ikke at bebyggelsen sør for Tuneveien vil medføre at utsikten for Tuneveien 46 blir forringet i vesentlig grad.



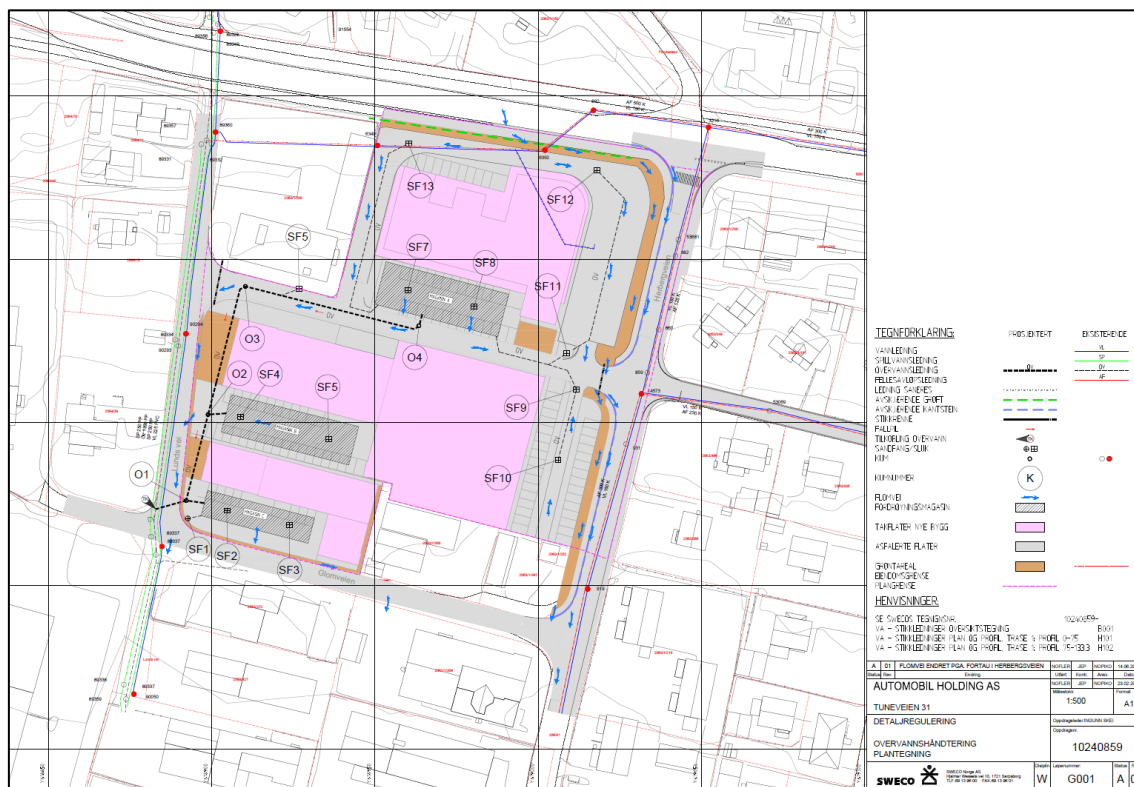
Figur 31: Bygg A sett fra Furubakken mot Tuneveien.

Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Det legges opp til at overvannet skal håndteres lokalt i planområdet, gjennom tiltak som bygger på prinsippene bak tre-trinns-strategien. Denne strategien innebærer:

1. Infiltrasjon
2. Fordrøyning og forsinking
3. Åpne flomveier

Nedenfor er oversiktstegning som viser prinsipppløsninger for håndtering av overvann (overvannsnotat datert 14.06.2024).



Figur 32: Oversiktstegning fra overvannsnotat datert 14.06.2024

—

Støy

Det er utarbeidet støyutredning til planforslaget ved Sweco. Støyutredning datert 28.02.2024 har vurdert følgende forhold:

1. Støy mot nabobebyggelse i bygge- og anleggsfase
2. Støy fra veitrafikk mot naboer der trafikken øker som følge av tiltaket
3. Støy fra vaskehall
4. Støy fra tekniske installasjoner er vurdert, men ikke beregnet ettersom plassering av avkast og tørrkjølere ikke er endelig avklart. Dette følges opp i prosjektering.

Støyutredningen ble utarbeidet med premiss om funksjoner som var planlagt til 1. gangs behandling av planforslaget, herunder bilforretning med tilhørende vaskehall. Utredningen ivaretar likevel nødvendige beregninger, som legger grunnlag for å sikre tilfredsstillende støyforhold for nabobebyggelse. Det er sikret i bestemmelsene at plan for anleggsfasen skal redegjøre for avbøtende tiltak mot støy i anleggsfasen, iht. T-1442. Når det gjelder støy fra veitrafikk mot naboer, er det sikret i § 3.2 c) at boliger som får mer enn 1 dB økning i støynivå fra vegtrafikk som følge av utbyggingen, skal utredes for lokale støytiltak for vegtrafikkstøy. Det er også sikret i bestemmelsene at det skal gjøres avbøtende tiltak for å redusere støynivået slik at grenseverdiene i T-1442 for Øvrig industri tilfredsstilles, dersom industrivirksomhet medfører støy for omkringliggende boliger som overskrider grenseverdiene.

Luftkvalitet

Det er sikret i bestemmelsene at det skal gjøres beregninger av luftkvaliteten før og etter etablering av ny virksomhet. Det skal ved behov gjøres avbøtende tiltak.

Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

Nedenfor er tabell med oppsummering fra ROS-analyse datert 15.03.2024.

Konsekvens		Ubetydelig / ufarlig	Mindre alvorlig / en viss fare	Betydelig / kritisk	Alvorlig / farlig	Svært alvorlig / katastrofalt
Sannsynlighet		K1	K2	K3	K4	K5
En hendelse oftere enn hvert 20 år	S5		Trafikkstøy Støy i anleggsfasen Vei			
En hendelse per 20 - 200 år	S4	Anleggstrafikk		Bore-, spreng- og anleggsstøv /steinsprut		
En hendelse per 200 - 1000 år	S3					
En hendelse per 1000 - 5000 år	S2		Store nedbørsmengder Trafikkulykke på vei Forurensning fra anleggsmaskiner			
En hendelse sjeldnere enn hvert 5000 år	S1	Radon Rødlistearter /naturmiljø/ flora/fauna				

Det er gjort avbøtende tiltak i bestemmelsene for trafikkstøy for naboer, støy i anleggsfasen og steinsprut/støv fra anleggsarbeid.

Rekkefølgebestemmelser

Det er satt følgende rekkefølgebestemmelser, jf. pbl. § 12-7, 2. ledd nr. 10:

Vei

(Jf. pbl § 12-7, nr. 10)

f_V skal være ferdigstilt før brukstillatelse for ny bebyggelse gis innenfor F/K/I1 og F/I.

Frisiktsonene skal etableres samtidig med veianlegget.

Renovasjon

(Jf. pbl § 12-7, nr. 10)

Renovasjonsanlegg skal være ferdigstilt før brukstillatelse for ny bebyggelse gis.

Vegetasjonsskjerm

f_VS1 skal være opparbeidet med vegetasjon før det gis brukstillatelse for ny bebyggelse innenfor F/K/I1.

f_VS2 skal være opparbeidet med vegetasjon før det gis brukstillatelse for ny bebyggelse innenfor F/I.

Dersom brukstillatelse gis i vinterhalvåret, kan opparbeiding av vegetasjonsskjermene utsettes til vekstsesongen.

Parkering

Før det gis brukstillatelse for ny bebyggelse skal et nødvendig antall parkeringsplasser for biler og sykler tilknyttet det enkelte bygg være opparbeidet.

Gangforbindelser

Før det gis brukstillatelse for ny bebyggelse skal det være etablert trafikksikre interne gangforbindelser.

Vann, avløp og overvann

Før det gis igangsettingstillatelse, skal anlegg for VA og overvann fra kum 08161 i Albert Moeskausvei frem til kum 15840 i Hunnskinneveien være sikret opparbeidet.

7. Virkninger av planforslaget

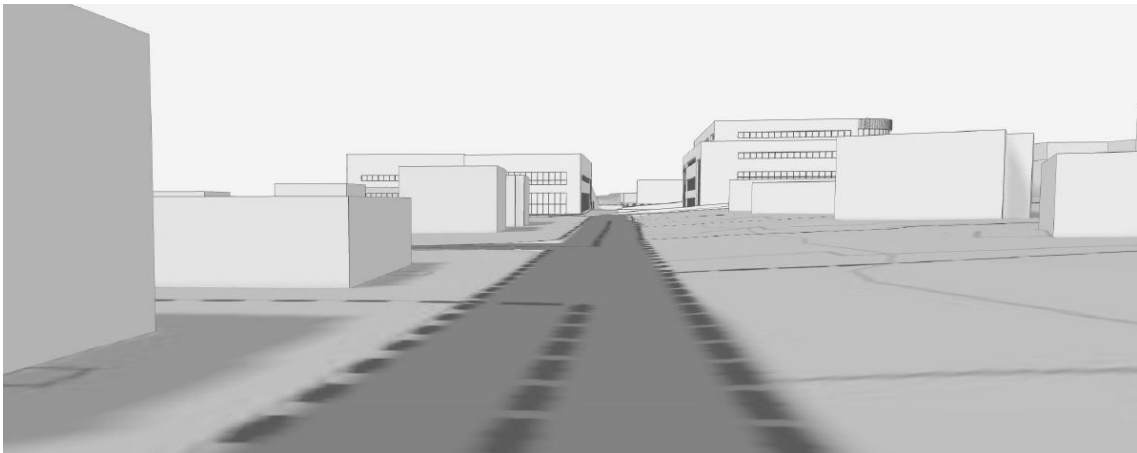
Overordnede planer

Planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel 2015-2026, samt tilpasset til KPA 2024-2036 når det gjelder parkeringsdekning. Gjeldende KPA (2024-2036) ble vedtatt etter at planforslaget hadde vært til offentlig ettersyn. De regulerte formålene i planforslaget er i tråd med kommuneplanformålet kjøpesenter i KPA 2015-2026. Utnyttelsesgraden skal være minimum 75 % BYA. Planforslaget legger opp til en utnyttelsesgrad på 80 % BYA for F/K/I1, 90 % BYA for F/I og 80 % BYA for F/K/I2. Det er ikke satt krav til maksimal utnyttelse i KPA, og det vurderes at planforslaget legger opp til en høy utnyttelse, samtidig som andre nødvendige forhold er ivarettatt, herunder areal til nødvendige veianlegg, parkering og håndtering av overvann. Når det gjelder kontorformål, sier KPA § 5.1.4.b. at det kan bygges næringsvirksomhet på arealer avsatt til andre byggeformål, der det lar seg forene med omgivelsene. Det vurderes at kontorformål er positivt i dette område ettersom kollektivdekningen er svært god og formålet skaper variasjon i typer virksomheter i området.

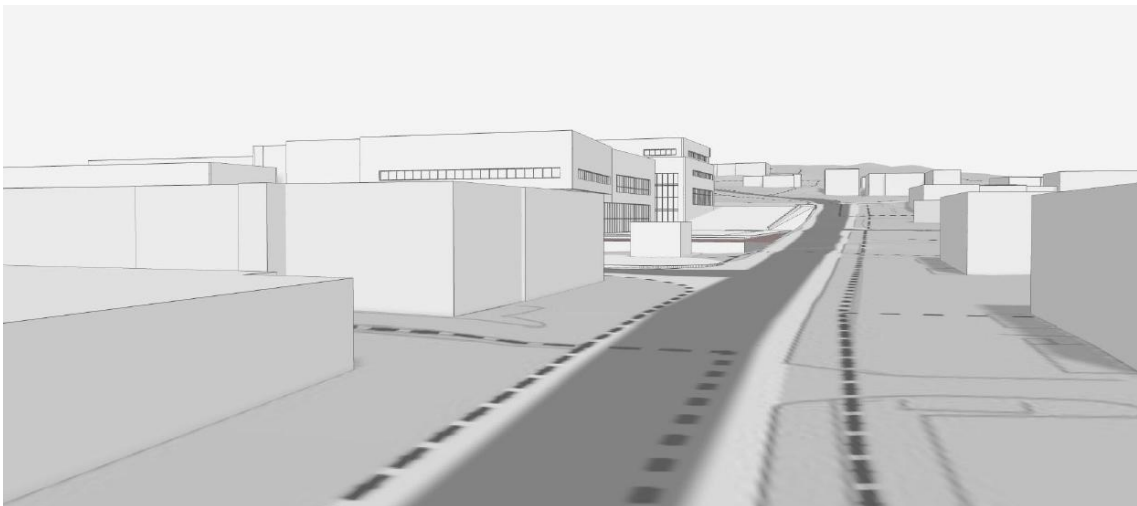
Kommuneplanens arealdel er under rulling, og planområdet er foreslått avsatt til næringsbebyggelse. Fylkesplan Østfold mot 2050 har definert avlastningsområder for plasskrevende handel. Planområdet er ikke omfattet av disse områdene, og planforslaget er slik sett i strid med fylkesplanen. Det er likevel kun ca. 200 meter til Tunejordet i sør, som er ett av de definerte avlastningsområdene. Planforslaget er i tråd med intensjoner og mål i kommuneplanens samfunnsdel.

Landskap

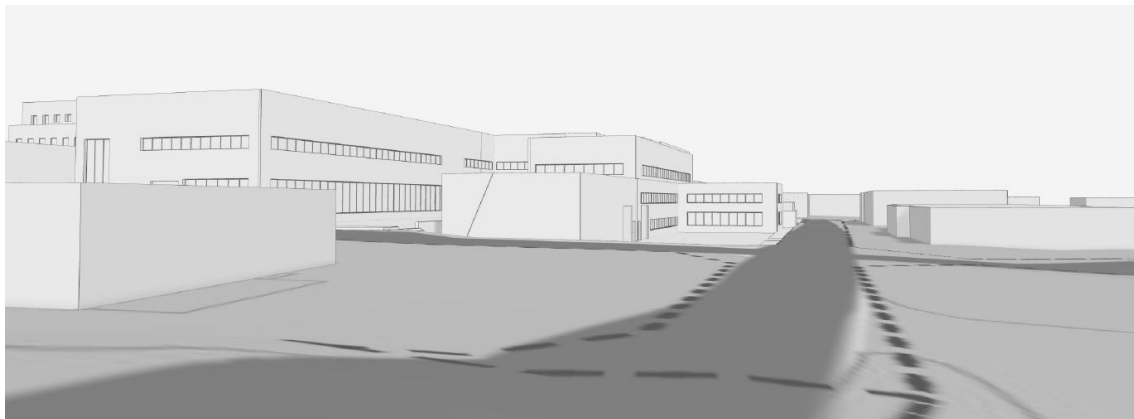
Den planlagte bebyggelsen er tilpasset landskapet, og trappet ned i høyde fra nord mot sør, slik den naturlige topografien fremstår. Ettersom planområdet i stor grad er ubebygget i dag, vil den nye bebyggelsen endre synsinntrykket fra omkringliggende veier, men det vurderes ikke at viktige siktlinjer blir brutt. Det vurderes ikke at planforslaget medfører negative virkninger på landskapet. Nedenfor er gateperspektiver mot planområdet sett fra ulike omkringliggende veier for å illustrere fjernvirkning.



Figur 33: Fra Prost Krogs vei mot planområdet.



Figur 34: Fra Herbergveien mot planområdet.



Figur 35: Fra Glomveien mot Herbergveien.



Figur 36: Fra boligeiendom på vestsiden av Lunds vei mot planområdet.



Figur 37: Fra Lunds vei i sør mot planområdet.

Stedets karakter

Planforslaget er i stor grad tilpasset steds karakteren sørover mot Tunejordet, hvor det i hovedsak er bebyggelse for handel og industri. Som steds karakteren er beskrevet i kapittel 5.1, fremstår planområdet som en naturlig forlengelse av dette området nordover.

—

Byform og estetikk

Planforslaget legger til grunn et overordnet ønske om høy utnyttelse. Det etableres en bebyggelse som følger Tuneveiens gateløp. Det tilrettelegges for tre etasjer over gateplan mot nord, hvor øverste plan er tilbaketrukket for å gi en mer dempet høydevirkning mot hovedvei. Gateplan mot Tuneveien vil ha en utforming med en åpen og publikumsrettet fasade med handel på gateplan. Området langs Tuneveien har en blandet bygningsutforming og skala. Valgte volum spiller godt sammen med aksene i forlengelsen videre mot øst. Bygningsvolumene følger en trinnvis nedtrapning som følger terrenget fra nord til syd.

Bebyggelsen i planforslag representerer et uttrykk som er tilpasset eksisterende bebyggelse i området, samtidig som det introduseres en høyere bebyggelse mot Tuneveien enn det som er typisk for steds karakteren. Dette vurderes som positivt da bygget gir en utadrettet fasade mot Tuneveien.

Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi

Det er beskrevet hvordan planforslaget forholder seg til nærliggende kulturminner/kulturmiljø i kapittel 6.11. Det vurderes ikke at planforslaget medfører negative konsekvenser for kulturminner/kulturmiljø.

Forholdet til kravene i kap. 2 i Naturmangfoldloven

7.1.1 Vurdering etter Naturmangfoldloven §§ 8-12

§ 8. (kunnskapsgrunnlaget)

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

Vår vurdering:

Naturmangfold er undersøkt gjennom offentlig tilgjengelige databaser. Kunnskapsgrunnlaget om naturverdiene i området anses som tilstrekkelig.

§ 9. (føre-var-prinsippet)

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for kulturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

Vår vurdering:

Det foreligger tilstrekkelig kunnskap om områdets naturmangfold.

—**§ 10. (økosystemtilnærming og samlet belastning)**

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Vår vurdering:

Planforslaget vurderes ikke å medføre belastning på økosystem ettersom hele planområdet i dag er opparbeidet med asfalt og bebyggelse. Det vurderes at planforslaget ikke fører til belastning på økosystemer utenfor planområdet.

§ 11. (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

Vår vurdering:

Tiltakshaver vil bære kostnadene ved gjennomføring av avbøtende tiltak som blir pålagt gjennom reguleringsplanen.

§ 12. (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

Vår vurdering:

Det skal etterstrebes bruk av mest mulig moderne og ressurseffektive metoder for masseuttak, massejenvinning og deponering av masser.

Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk

Det vurderes at planforslaget ikke medfører negative konsekvenser for rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk, jf. kapittel 5.7.

Trafikkforhold

Planforslaget vurderes å ha positive virkninger på trafikkforhold for myke trafikanter ved regulering av gang- og sykkelvei. Dagens gang- og sykkelvei stopper like nordvest for planområdet, og parallelt med planområdet i nord er det åpning i rekkverket langs Tuneveien, som medfører konflikt mellom kjørende trafikk og myke trafikanter. Denne situasjonen blir vesentlig forbedret gjennom planforslaget, da det legges opp til et tydelig skille mellom kjørende trafikk og myke trafikanter. Dagens direkteadkomst fra Tuneveien saneres, og gang- og sykkelvei forlenges frem til krysset Tuneveien/Herbergveien.

Det reguleres i tillegg fortau langs vestsiden av Herbergveien, fra krysset Tuneveien/Herbergveien og sørover til avkjørsel til Glomveien. Dette vil være en positiv virkning for myke trafikanter.

Trafikkanalyse datert 15.02.2024 redegjør for trafikkøkning som planforslaget vil medføre, og viser en overbelastning for venstresvingende fra Herbergveien ut på

—

Tuneveien. Det har vært vurdert om signalregulering av krysset kan være aktuelt. I møte med Østfold fylkeskommune den 01.03.2024 ble det opplyst at dette ikke er ønskelig. Det omkringliggende veinettet tilsier at det er gode muligheter for bruk av alternative veier uten at dette medfører særlige omveier. Det fremkom i møtet at erfaring viser at trafikken tilpasser seg dersom det oppstår kødannelse. Særlig vil lokalkjente benytte nærliggende veier ved slike situasjoner.

Barns interesser

Planforslaget berører ikke områder som er viktig for barn ettersom området er opparbeidet og ikke har funksjon som leke- eller rekreasjonsområde. Planforslaget legger opp til etablering av interveisystem som kan benyttes som snarvei gjennom planområdet. Etablering av gang- og sykkelvei langs Tuneveien, med tilrettelegging av krysningspunkt i Herbergveien anses som en vesentlig forbedring for gående og bidrar til at barn og unge i større grad kan ta seg trafikksikkert til omkringliggende områder.

Universell tilgjengelighet

Krav til universell tilgjengelighet i teknisk forskrift og plan- og bygningsloven skal ivaretas i planforslaget. Det er planlagt for at man kan nå hovedinnganger trinnfritt fra parkeringsplass.

Energibehov – energiforbruk

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme, og bestemmelsene setter krav om tilknytning til fjernvarme. Omfang av ny bebyggelse vil trolig medføre økt energibehov sammenlignet med dagens situasjon. Planforslaget tillater etablering av solceller/panel. I bestemmelsene er det sikret mulighet for å etablere nettstasjon innenfor planområdet.

ROS

Det er utarbeidet ROS-analyse til planforslaget som beskriver aktuelle risiko- og sårbarhetstema. Det er ikke avdekket hendelser som medfører uakseptabelt risikonivå, forutsatt at det gjennomføres nødvendige avbøtende tiltak. Oppsummert er det innarbeidet tiltak for trafikkstøy for naboer, støy i anleggsfasen og steinsprut/støv ved anleggsarbeid.

Teknisk infrastruktur

Det vurderes ikke at planforslaget medfører negative konsekvenser for teknisk infrastruktur.

Behov for grunnerverv

Planforslaget utløser ikke behov for grunnerverv.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Eventuell utbyggingsavtale vil avklare hvorvidt planforslaget medfører økonomiske konsekvenser for kommunen.

Konsekvenser for næringsinteresser

Planforslaget legger opp til blant annet forretning og kontorvirksomhet, og kan således anses som positivt for lokale næringsinteresser.

Interessemotsetninger

Det er vurdert at planforslaget ikke medfører særlige interessemotsetninger.

Avveining av virkninger

Planforslaget vurderes å ha små virkninger for andre interesser og hensyn når det gjelder arealbruk.

8. Rapporter og andre dokumenter

Vedlegg nr.	Rapport	Datert
P11	ROS-analyse	15.03.2024
P14.4	Trafikkanalyse	15.03.2024
P14.5	Støyutredning	28.02.2024
P14.3	Historisk kartlegging - forurensset grunn	09.02.2024
P14.1	Geoteknisk rapport	30.04.2024
P13	OVA-notat	14.06.2024