



# Planbeskrivelse til detaljreguleringsplan for Tidligere Østfoldmeieriet



Datert: 07.04.2025

Revidert: 25.06.2025

**1. SAMMENDRAG****5****2. BAKGRUNN FOR REGULERINGSSAKEN****6**

|     |                                   |   |
|-----|-----------------------------------|---|
| 2.1 | Hensikten med planen.....         | 6 |
| 2.2 | Forslagstiller og konsulent.....  | 6 |
| 2.3 | Beliggenhet .....                 | 6 |
| 2.4 | Tidligere vedtak i saken.....     | 6 |
| 2.5 | Utbyggingsavtaler.....            | 7 |
| 2.6 | Krav om konsekvensutredning?..... | 7 |

**3. PLANPROSESSEN****7**

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

**4. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER****8**

|     |                                                            |    |
|-----|------------------------------------------------------------|----|
| 4.1 | Fylkeskommunale planer.....                                | 8  |
| 4.2 | Kommuneplanens arealdel evt. også kommunedelplaner.....    | 9  |
| 4.3 | Gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet .....     | 10 |
| 4.4 | Tilgrensende planer.....                                   | 10 |
| 4.5 | Temaplaner/andre planer av betydning for planarbeidet..... | 11 |
| 4.6 | Statlige planretningslinjer/rammer/føringer .....          | 16 |

**5. BESKRIVELSE OG ANALYSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE****FORHOLD****16**

|       |                                                    |    |
|-------|----------------------------------------------------|----|
| 5.1   | Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk .....    | 16 |
| 5.2   | Stedets karakter .....                             | 19 |
| 5.3   | Eiendomsforhold .....                              | 21 |
| 5.4   | Landskap og fjernvirkning.....                     | 21 |
| 5.4.1 | Landskap/Topografi .....                           | 21 |
| 5.4.2 | Solforhold og lokalklima .....                     | 23 |
| 5.4.3 | Siktlinjer .....                                   | 24 |
| 5.5   | Kulturminner og kulturmiljø .....                  | 25 |
| 5.5.1 | Verneverdi innenfor planområdet.....               | 25 |
| 5.5.2 | Verneverdi tilgrensende planområdet .....          | 26 |
| 5.6   | Naturverdier.....                                  | 27 |
| 5.7   | Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder..... | 27 |
| 5.8   | Landbruk .....                                     | 28 |
| 5.9   | Trafikkforhold.....                                | 28 |
| 5.10  | Barns interesser .....                             | 32 |
| 5.11  | Sosial infrastruktur.....                          | 32 |
| 5.12  | Universell tilgjengelighet.....                    | 35 |
| 5.13  | Teknisk infrastruktur .....                        | 35 |

|      |                                                     |    |
|------|-----------------------------------------------------|----|
| 5.14 | Grunnforhold .....                                  | 36 |
| 5.15 | Støyforhold .....                                   | 39 |
| 5.16 | Lufforurensing .....                                | 39 |
| 5.17 | Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon) ..... | 40 |
| 5.18 | Næring .....                                        | 40 |

## 6. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

### 41

|        |                                                                   |    |
|--------|-------------------------------------------------------------------|----|
| 6.1    | Alternativvurderinger .....                                       | 41 |
| 6.2    | Plangrep .....                                                    | 43 |
| 6.3    | Planlagt arealbruk .....                                          | 45 |
| 6.4    | Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål .....                   | 47 |
| 6.5    | Bebyggelsens plassering og utforming .....                        | 49 |
| 6.5.1  | Byggetrinn .....                                                  | 51 |
| 6.5.2  | Byggegrenser mot fremtidig Rv. 22 Hafslunds gate .....            | 51 |
| 6.5.3  | Bebyggelsens høyde .....                                          | 52 |
| 6.5.4  | Grad av utnytting .....                                           | 53 |
| 6.5.5  | Antall arbeidsplasser, antall m <sup>2</sup> næringsarealer ..... | 54 |
| 6.5.6  | Antall boliger, leilighetsfordeling .....                         | 54 |
| 6.6    | Boligmiljø/ bokvalitet .....                                      | 54 |
| 6.7    | Støyutsatt bebyggelse .....                                       | 56 |
| 6.8    | Parkering .....                                                   | 59 |
| 6.9    | Tilknytning til infrastruktur .....                               | 60 |
| 6.10   | Trafikkløsning .....                                              | 64 |
| 6.10.1 | Kjøreatkomst .....                                                | 64 |
| 6.10.2 | Utforming av veier .....                                          | 64 |
| 6.10.3 | Krav til samtidig opparbeidelse .....                             | 67 |
| 6.10.4 | Varelevering .....                                                | 67 |
| 6.10.5 | Tilgjengelighet for gående og syklende .....                      | 67 |
| 6.10.6 | Sykkel .....                                                      | 68 |
| 6.10.7 | Felles atkomstveger, eiendomsforhold .....                        | 68 |
| 6.11   | Planlagte offentlige anlegg .....                                 | 68 |
| 6.12   | Kvalitetsprogram .....                                            | 68 |
| 6.13   | Universell utforming .....                                        | 68 |
| 6.14   | Uteoppholdsareal .....                                            | 68 |
| 6.15   | Kollektivtilbud .....                                             | 70 |
| 6.16   | Kulturminner .....                                                | 71 |
| 6.17   | Sosial infrastruktur .....                                        | 71 |
| 6.18   | Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett ..... | 71 |
| 6.19   | Plan for avfallshenting .....                                     | 71 |
| 6.20   | Kriminalitetsforebyggende tiltak .....                            | 73 |
| 6.21   | Avbøtende tiltak/ løsninger ROS .....                             | 74 |
| 6.22   | Rekkefølgebestemmelser og dokumentasjonskrav .....                | 75 |
|        | Dokumentasjonskrav til rammetillatelse .....                      | 75 |
|        | Dokumentasjonskrav til igangsettingstillatelse .....              | 75 |
|        | Rekkefølgekrav før bebyggelse tas i bruk .....                    | 76 |

## 7. VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

### 77

|     |                          |    |
|-----|--------------------------|----|
| 7.1 | Overordnede planer ..... | 77 |
| 7.2 | Landskap .....           | 77 |
| 7.3 | Stedets karakter .....   | 78 |

---

|       |                                                           |    |
|-------|-----------------------------------------------------------|----|
| 7.4   | Byform og estetikk.....                                   | 79 |
| 7.5   | Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi.....         | 79 |
| 7.6   | Forholdet til kravene i kap. 2 i Naturmangfoldloven ..... | 80 |
| 7.6.1 | Beskrivelse .....                                         | 80 |
| 7.6.2 | Vurdering etter Naturmangfoldloven §§ 8-12 .....          | 80 |
| 7.7   | Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk.....               | 81 |
| 7.8   | Uteområder .....                                          | 81 |
| 7.9   | Trafikkforhold.....                                       | 81 |
| 7.10  | Barns interesser .....                                    | 82 |
| 7.11  | Sosial infrastruktur.....                                 | 82 |
| 7.12  | Universell tilgjengelighet.....                           | 82 |
| 7.13  | Energibehov – energiforbruk .....                         | 83 |
| 7.14  | ROS .....                                                 | 83 |
| 7.15  | Teknisk infrastruktur .....                               | 84 |
| 7.16  | Behov for grunnnerverv .....                              | 84 |
| 7.17  | Økonomiske konsekvenser for kommunen .....                | 84 |
| 7.18  | Konsekvenser for næringsinteresser .....                  | 85 |
| 7.19  | Interessemotsetninger .....                               | 85 |
| 7.20  | Avveining av virkninger.....                              | 85 |

## **8. RAPPORTER OG ANDRE DOKUMENTER**

**86**

## 1. Sammendrag

Sarpsborg kommune ønsker en positiv bolig- og næringsutvikling. Overordnede nasjonale, regionale og lokale føringer legger til grunn en utvikling av bærekraftige og kompakte byer med gode bo- og arbeidsmiljøer. Det skal planlegges etter en samordnet bolig-, areal- og transportutvikling. I KPA 2024-2026 sin strategi for fortetting i kommunen, er det kartlagt områder for ulik grad av ønsket fortetting, og for hvilke formål. Østfoldmeieriet er plassert i område for vesentlig fortetting. Kriterier og føringer for fortettingsstrategien er summert opp i ti punkter som legges til grunn for ønsket om fortetting. Disse omhandler blant annet transport, natur- og kulturvern, klima- og miljøtiltak, bokvalitet og estetikk med mer.

Området ved tidligere Østfoldmeieriet har en sentral beliggenhet i kort avstand fra Sarpsborg sentrum. Det er skissert en gangtid på ca. 35 minutter og en kjøretid på 5 minutter til sentrum. Det er god kollektivdekning. Viktige servicefunksjoner ligger i Sarpsborg Sentrum og i bydelssenteret Borgen. Nærheten til skole, barnehage, idrettsanlegg og viktige tur- og rekreasjonsområder gjør dette til et attraktivt fortettingsområde for boligutvikling.

Planområdet er i dag utbygget med bygninger av ulik alder, struktur og størrelse. Samtlige bygninger innenfor planområdet planlegges fjernet til fordel for et nytt og større prosjekt bestående av kombinerte formål. Omkringliggende områder preges av høydedraget Borgen Folkepark i syd. Parken har tett vegetasjon og er et viktig grøntareal og rekreasjonsområde. Høydedraget er godt synlig i et ellers relativt flatt landskap. Nord for planområdet er det et etablert boligområde med småskalabebyggelse. Prosjektet er utformet med varierende høyder hvor intensjonen er å skape en positiv balanse mellom høydedrag i syd mot etablert småskalabebyggelse i nord og øst.

I tråd med Sarpsborg kommunes strategi for fortetting vil planen tilrettelegge for et byggeområde med relativt høy utnyttelse. Bebyggelsen planlegges for en blandet bruk med hovedvekt på bolig. Det skal etableres ca. 200 boenheter i varierende størrelse og utforming. Høyder spenner fra 3-6 etasjer med parkeringsanlegg i kjeller. Arkitektonisk utforming skal gjenspeile boligarkitekturen i områdene omkring, samtidig som at byggene får utformes med sin egenart.

Det skal vektlegges å skape gode romlige sammenhenger. Bebyggelsen mot de tilgrensende områdene vil få et tydelig urbant uttrykk. Bebyggelsen får en kvartalsstruktur med gårdsrom og gatetun som er tilpasset de omkransende boligområdene. Fasade mot syd langs Hafslundvegen får en støybegrensende funksjon. Store åpne og publikumsrettede vindusflater i næringssoner skal synliggjøre og invitere inn fra gaten og nærområdet. Bygningsstrukturen er oppdelt i kvartaler som danner uterom hvor vann, trær og vegetasjon kan innlemmes og gi stimulerende grønne soner for opphold. Materialbruk sammen med kreativ utforming skal synliggjøre historiske relasjoner. Vann, vegetasjon, kunst og belysning kan bidra til å forme stedsidentitet og tilføre området en gjenkjennelig karakter. Prosjektet har stort fokus på å danne et vitalt og godt byliv på bakkeplan.

Området skal utvikles med en målsetning om en bærekraftig utvikling og tilstreber å møte FNs bærekraftsmål og viktige kvalitetsprinsipper for bygg og områder.

## 2. Bakgrunn for reguleringssaken

### 2.1 Hensikten med planen

Østfoldmeieriet er i dag ikke lenger i drift og det er ønskelig med ny utvikling av området. Planområdet ønskes regulert med varierte funksjoner, med hovedvekt på bolig, med mulighet for noe næring, hovedsakelig i form av dagligvare, og en begrenset mengde kontorareal. Det planlegges for en høy utnyttelse, med samtidig størrelses- og stilmessig tilpasning til den eksisterende boligstrøksbebyggelsen og kulturmiljøet nord for planområdet. Prosjektet tar mål av seg å være et positivt bidrag til en fremtidsrettet videre utvikling i området.

### 2.2 Forslagstiller og konsulent

Forslagstiller er Vingulmark Eiendom as c/o Tommy Tveter Heggnes  
Steinveien 11, 1719 Greåker. Arkitekt og plankonsulent er Se arkitektur as,  
Fantoftvegen 42, 5072 Bergen.

### 2.3 Beliggenhet

Planområdet avgrenses av Hafslunds gate (rv. 22, tidligere rv. 111) i sør, Tors gate i øst og Gamle Isevei i nord. Det inkluderer tidligere Østfoldmeieriet, eksisterende bensinstasjon og næringsbebyggelse mot vest.



Figur 1: Flyfoto med planområdet (markert med rød linje) og omkringliggende omgivelser. Hentet fra: Google maps.

### 2.4 Tidligere vedtak i saken

Et tidligere planforslag ble behandlet i planutvalget 01.09.2021, med negativ innstilling. Vedtak som lå til grunn for innstillingen gikk på:

- byggehøyder og nedtrapning mot boligbebyggelsen og kulturmiljøet nord for planområdet
- lengder på fasader uten brudd eller åpninger

- 
- arkitektonisk utforming og åpninger i bebyggelsen mot rundkjøringen i Hafslunds gate
  - variasjon i bygningstyper og utforming

Planen er endret, og punktene fra planutvalget i 2021 er ivaretatt.

I planutvalget 30.04.2025 ble planen vedtatt utlagt til offentlig ettersyn med forutsetninger om mindre justeringer i byggegrense mot nord, redusert byggehøyde for enkeltbygg, endret plassering av renovasjonspunkt, mindre justering av støybestemmelse, mindre justering av tillatt kontorareal og tillegg til rekkefølgekrav om oppgradering av Borgenparken. Vedtakene er tatt til følge til offentlig ettersyn.

## **2.5 Utbyggingsavtaler**

Området er uregulert, og det foreligger ikke eksisterende utbyggingsavtaler i området.

## **2.6 Krav om konsekvensutredning?**

Formålet med forskriften er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer og tiltak, og når det tas stilling til om og på hvilke vilkår planer eller tiltak kan gjennomføres. Det er foretatt en gjennomgang av forskrift om konsekvensutredning. Se eget vedlegg til saken.

Med bakgrunn i vurderingen av punktene i forskrift om konsekvensutredning er forslagsstillers konklusjon at planarbeidet og planlagte tiltak ikke vil utløse krav om konsekvensutredning.

# **3. Planprosessen**

## **3.1 Oppstartsvarsel**

Oppstart av planarbeidet ble annonsert 13.07.2017 i Sarpsborg Arbeiderblad og på Sarpsborg kommunes nettside [www.sarpsborg.com](http://www.sarpsborg.com).

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

- Fagmyndigheter
- Grunneiere
- Naboer

## **3.2 Innkomne innspill**

Ved kunngjøring av oppstart kom det inn 8 innspill til planarbeidet, herunder én privat merknad og syv merknader fra offentlige instanser. Det ble avholdt merknadsmøte med Sarpsborgkommune og Statens vegvesen 27.09.2017. Innkomne merknader følger plansaken som vedlegg. Det er utarbeidet eget merknadskjema som oppsummerer og kommenterer hvordan planforslaget imøtekommer innkomne merknader.

---

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

Hensynet til grupper som krever spesiell tilrettelegging er ivaretatt. Aktuelle grupper er varslet og gitt mulighet til uttalelse/medvirkning i planprosessen i forbindelse med offentlig høring.

#### *Arbeidsmøter med kommunen*

I perioden fra oppstart er det avholdt flere møter med Sarpsborg kommune for å avklare utforming av planprosjektet i seg selv og opp mot tilgrensende boligområder, og tilgrensende fylkes og kommunale veier. Det er utarbeidet ulike alternativer som er vurdert og justert gjennom planprosessen frem mot endelig planforslag.

#### *Arbeidsmøter med Statens Vegvesen*

Planområdet ligger tilgrensende og til dels overlappende reguleringsplan for Hafslund Dondern rv. 22, planID 3105\_26035. Det har gjennom planprosessen vært arbeidsmøter for å avklare overgangen mellom planforslagene. Planforslaget for Østfoldmeieriet vil omregulere deler av vedtatt plan for rv.22. Dette er avklart i planprosessen og overordnede hensyn fra rv 22. planen er videreført i reguleringsplanforslaget for Østfoldmeieriet.

#### *Arbeidsmøte med Viken fylkeskommune og Statsforvalteren*

Det er i planprosessen avholdt et arbeidsmøte med Viken Fylkeskommune, Statsforvalteren, Sarpsborg kommune og Statens vegvesen for å avklare viktige overordnede føringer for planforslaget. Referat fra arbeidsmøtet følger som vedlegg til plansaken, ref. regionalt planmøte datert 11.04.2023.

## **4. Planstatus og rammebetingelser**

### **4.1 Fylkeskommunale planer**

Fylkesplanen «Østfold mot 2050» ble vedtatt 21.08.2018. Fylkestinget har i regional planstrategi påpekt noen avgjørende suksessfaktorer. Dette er - Samhandling og samarbeid - Infrastruktur og mobilitet - Integrering og inkludering - Klima og miljø - Helhetlig by- og stedsplanlegging. Hovedmålsetningen for samfunnsdelen er at Østfold skal være et fylke som ivaretar klima, natur, kulturminner og kulturlandskap. Miljøhensyn skal tas i både offentlig og privat sektor.

Planforslaget bygger opp om en målsetning om å styrke eksisterende by- og tettstedssentre, bidra til effektiv arealbruk og legge til rette for miljø og helsefremmende transportvalg.

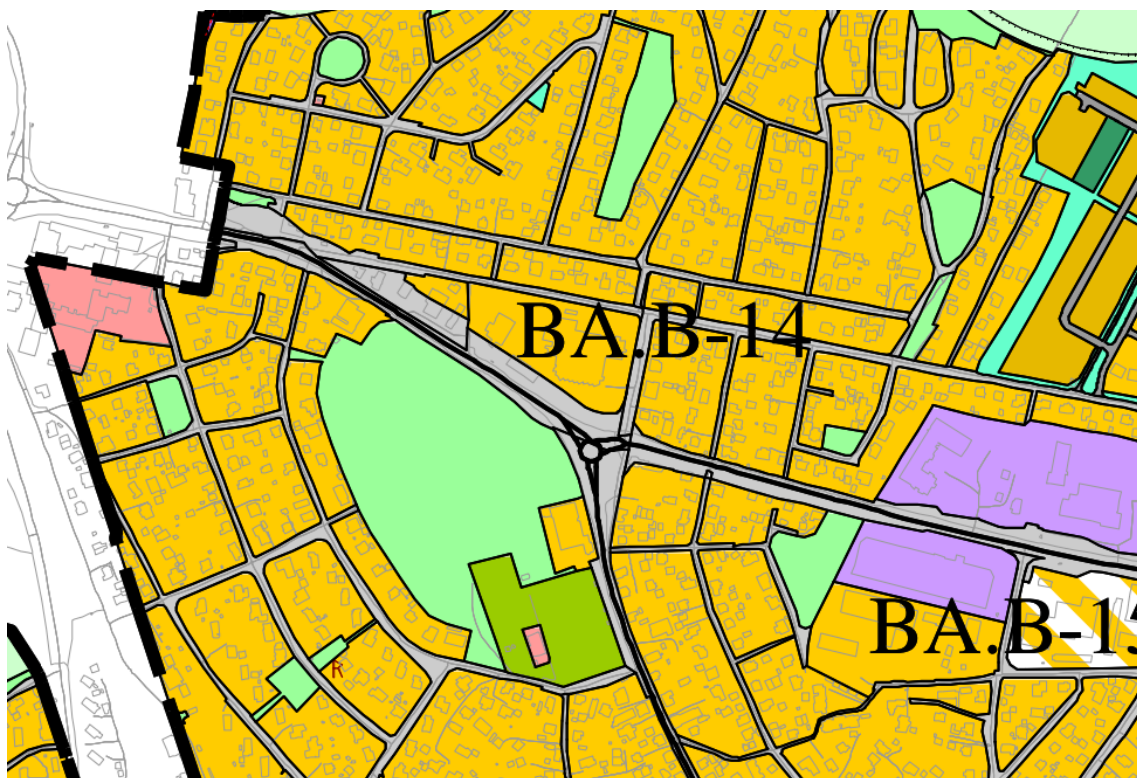
I Fylkesplanens arealplankart er planområdet definert med arealstatus tettbebyggelse.



Figur 2: Utsnitt fra arealkart til gjeldende fylkesplan for Østfold.

#### 4.2 Kommuneplanens arealdel evt. også kommunedelplaner

I gjeldende *Kommuneplanens arealdel 2024 – 2036* er planområdet definert med arealformålet *Bebyggelse og anlegg*, se figur nedenfor.



Figur 3: Utsnitt fra gjeldende kommuneplans arealdel 2024-2036.

I løpet av reguleringsprosessen er det vedtatt ny kommuneplanens arealdel 2024-2036. Her er forslag til ny RV22, med vedtatt reguleringsplan lagt inn med veiformål i deler av tidligere byggesone for Østfoldmeieriet.



Figur 4: Sammenstilling med hva som gjelder i tidligere arealplan (t.v.) og hva som er vedtatt i arealplan 2024-2036 (t.h..).

### 4.3 Gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet

Planområdet er delvis regulert i reguleringsplan for Rv22 Hafslund- Dondern. Det har vært dialog med Statens vegvesen og Sarpsborg kommune om utforming av planforslagene og overgangssonen mellom disse. Det er enighet om at formål og utnyttelse innenfor planområdet for Østfoldmeieriet kan tilpasses ny og fremtidig situasjon som byggesone. Områder avsatt til midlertidig anleggsområde skal ivaretas i planforslaget til Østfoldmeieriet for å sikre gjennomføring av tilgrensende veianlegg Rv. 22 Hafslundvegen.



Figur 5: Deler av planområdet er definert som Midlertidig bygge- og anleggsområde i tilgrensende plan for riksvei 22 Hafslund – Dondern (PlanID 3003\_26035).

### 4.4 Tilgrensende planer

Planen Rv. 22 Hafslund – Dondern (PlanID 3105\_26035) både grenser til og delvis berører planområdet.

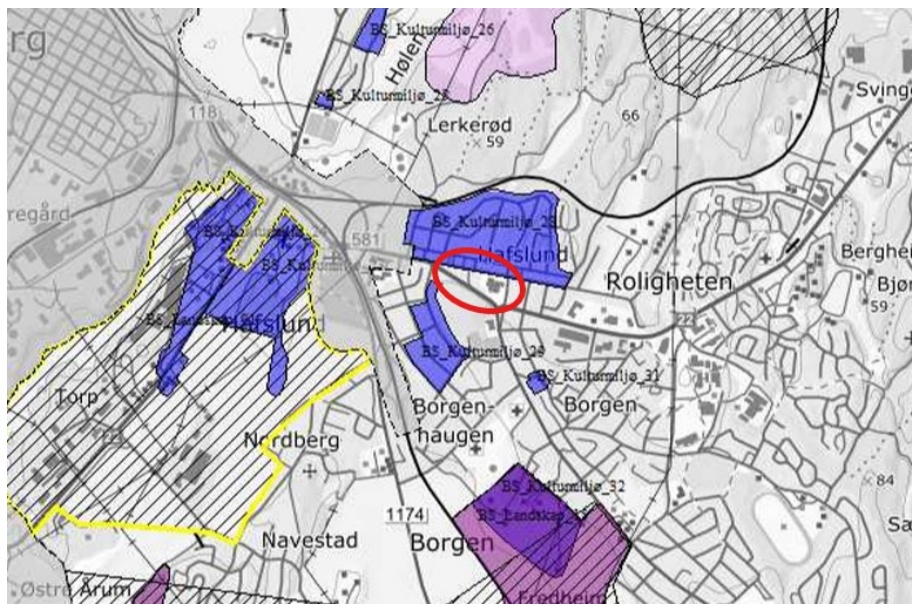
## 4.5 Temaplaner/andre planer av betydning for planarbeidet

### Kommuneplanens arealdel 2024 – 2036 - temakart

Temakart i den gjeldende kommuneplanens arealdel 2024 – 2036 som har betydning for planområdet er beskrevet i det følgende.

#### Kulturlandskap og kulturmiljø

Planområdet grenser til områder vurdert til å ha høy kulturmiljøverdi, nord for planforslaget og sørvest for Dondern/Borgen Folkepark.



Figur 6: Planområdets plassering til definerte kulturmiljøer.

#### Soner

Planområdet (rød ring) ligger like utenfor den definerte sentrumssonen (lilla), men innenfor både kollektivsonen (grønn) og byområdet (svart).



Figur 7: Temakart som viser sentrumszoner, kollektivsoner og byområde.

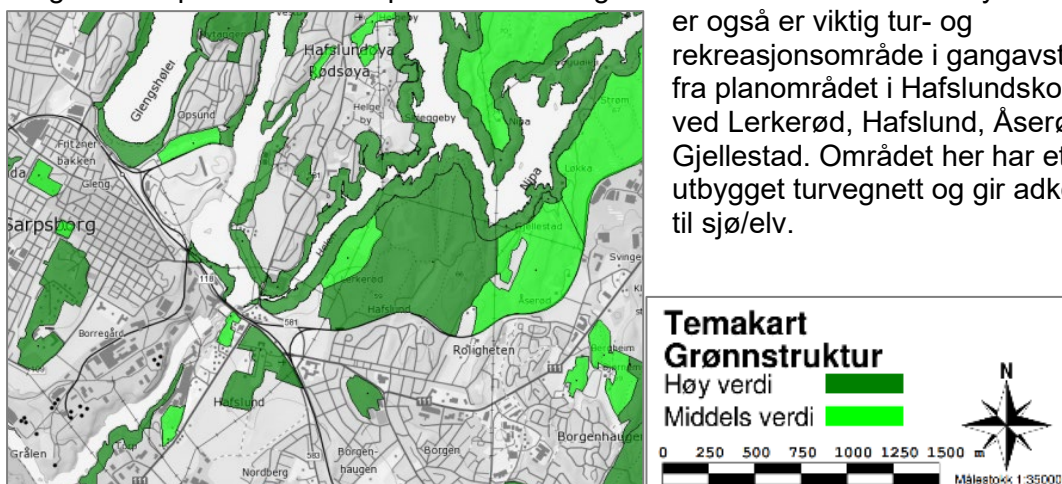
#### TEMAKART BYOMRÅDET OG PLANPRINSIPPER/SONER

Planen ble vedtatt av bystyret i Sarpsborg kommune 10.10.2024.

- Sentrumszone
- Kollektivsone
- Byområdet

#### Grønnstruktur

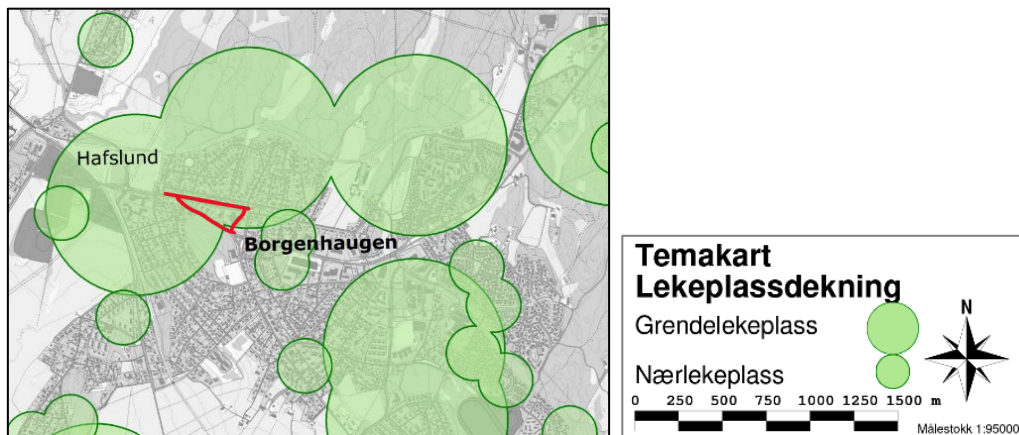
Borgen Folkepark like sør for planområdet er grønnstruktur definert med høy verdi. Det er også et viktig tur- og rekreasjonsområde i gangavstand fra planområdet i Hafslundskogen ved Lerkerød, Hafslund, Åserød og Gjellestad. Området her har et godt utbygget turvegnett og gir adkomst til sjø/elv.



Figur 8: Temakart som viser definerte grønnstrukturer.

#### Lekeplassdekning

Temakartet viser at planområdet er innenfor lekeplassdekning for grendelekeplass ved Hafslund, og ligger i nærheten av nærlekeplass ved Borgenhaugen.

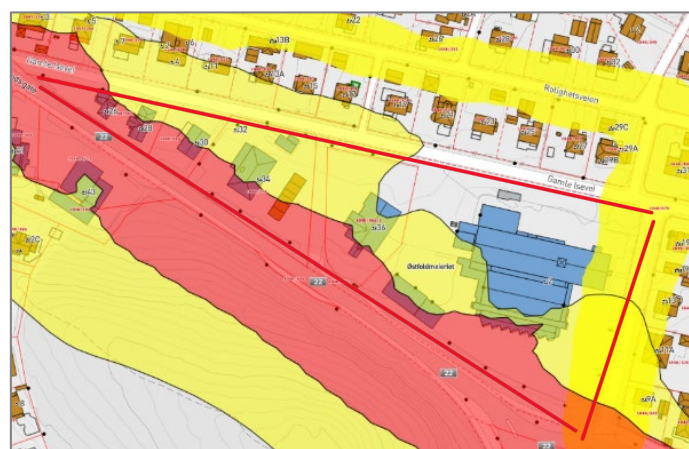


Figur 9: Temakart over lekeplassdekning

### Støy

Planområdet er berørt av støy fra veitrafikk.

Kartet er en sammenstilling av støykildene: Veg (Støykartlegging 2022), bane (2023), industri (2015), havn (2014) og skytebaner (2013), med unntak av Bekkhus 2019).



Figur 10: Støykart

Luftsonekart

Figur 11: Luftsonekart

## Temakart Luftforurensing / soner

Støv (PM<sub>10</sub>)**35 - 50 µg/m<sup>3</sup> luft, 7 dager eller flere per år**

Personer med alvorlig luftveis- og hjertekarsykdom har økt risiko for forverring av sykdommen. Friske personer vil sannsynligvis ikke risikere forverrede helseeffekter.

**50 (eller mer) µg/m<sup>3</sup> luft, 7 dager eller flere per år**

Personer med luftveis- og hjertekarsykdom har økt risiko for forverrede helseeffekter. Blant disse er barn med luftveislidelser og eldre med luftveis- og hjertekaridelser mest sårbare.

Svoveldioksid (SO<sub>2</sub>)**300 µg/m<sup>3</sup> (15min midlingstid), 20 µg/m<sup>3</sup> (døgnmiddel)**

Personer med alvorlig luftveis- og hjertekarsykdom har økt risiko for forverring av sykdommen. Friske personer vil sannsynligvis ikke risikere forverrede helseeffekter.

**350 µg/m<sup>3</sup> (timemiddel) som kan overskrides inntil 24 ganger pr år eller**

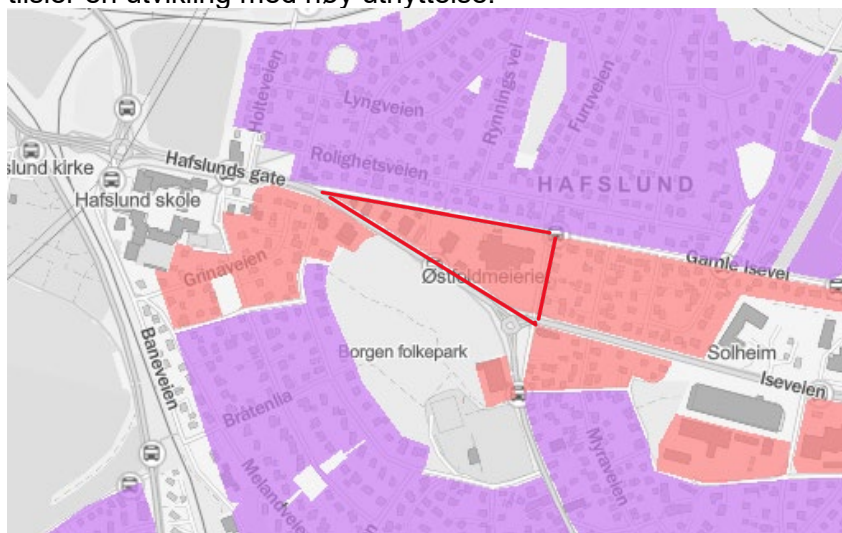
**125 µg/m<sup>3</sup> (døgnmiddel) som kan overskrides inntil 3 ganger pr år**  
Personer med luftveis- og hjertekarsykdom har økt risiko for forverrede helseeffekter. Blant disse er barn med luftveislidelser og eldre med luftveis- og hjertekaridelser mest sårbare.

Produsert av Sarpsborg kommune 12.08.2020

Tilknyttet hovedvei Rv. 22 er det angitt noe støvpåvirkning (gul) 7 dager eller flere per år. Friske personer vil sannsynligvis ikke risikere forverrede helseeffekter. Personer med redusert helse tilknyttet luftveis- og hjerte/karsykdom kan ha økt risiko for forverring av sykdommen.

Fortetting

I temakart fortetting til KPA 2024 – 2036 er de røde arealene områder for vesentlig fortetting (høy arealutnyttelse, veiledende 4-6 etasjer), mens de lilla områdene er for lav til moderat fortetting (veiledende 1-3 etasjer). Planområdet er innenfor rød sone og tilsier en utvikling med høy utnyttelse.



Figur 12: Temakart som viser ny KPA sine områder for vesentlig og lav/moderat fortetting. Rød farge angir høy fortetting.

### Friluftsliv

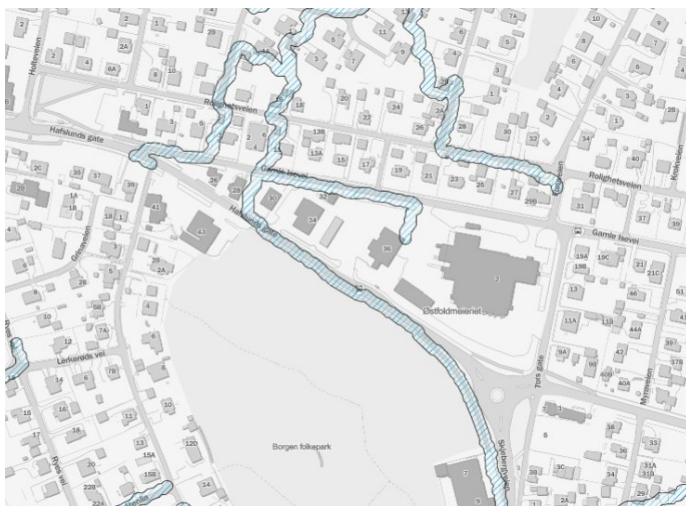
Dondern/Borgen folkepark rett sør for planområdet er klassifisert som registrert friluftsområde. Dette var tidligere en folkepark. Den beskrives som igjengrodd og brukes i liten grad til rekreasjon og fritidsaktiviteter. Det går en sti gjennom området. Tiltak i områder med friluftsinteresser bør plasseres slik at de ikke svekker friluftslivet.



Figur 13: Temakart over friluftsområder

### Flomsoner

Innenfor planområdet er det definert hensynssone med aktsomhet for overvann, H320.



Figur 14: Temakart som viser aktsomhetssoner for flom.

---

**Øvrige planer og retningslinjer for planområdet er:**

- Verneverdivurdering i byområdene utenom sentrum
- Estetikkveileder for Østfold
- Estetiske retningslinjer i byområdene utenom sentrum
- Forskrift om renovasjon, Sarpsborg kommune
- Veinorm for Sarpsborg kommune (sept 2021)
- Handlingsprogram for trafiksikkerhet 2016-2019 og 2022-2025, Sarpsborg kommune
- Hovedsykkelveier i Fredrikstad og Sarpsborg (2017)
- Tryggere nærmiljøer- Håndbok i kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser
- Plattform for universell utforming og tilgjengelighet i Sarpsborg
- Brosjyre med retningslinjer angående slokkebann for brannvesen, og vann til sprinkling

**4.6 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer**

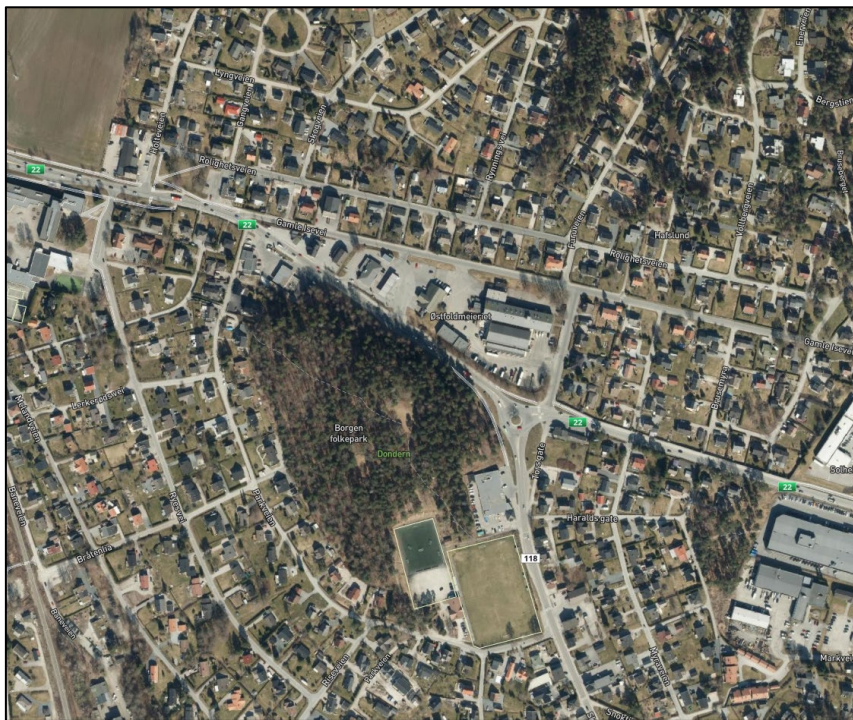
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging
- Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)
- Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520/2021)
- Flaum- og skredfare i arealplaner (NVE, retningslinjer nr. 2/2011, sist revidert 22/05-2014)

**5. Beskrivelse og analyse av planområdet, eksisterende forhold****5.1 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk**

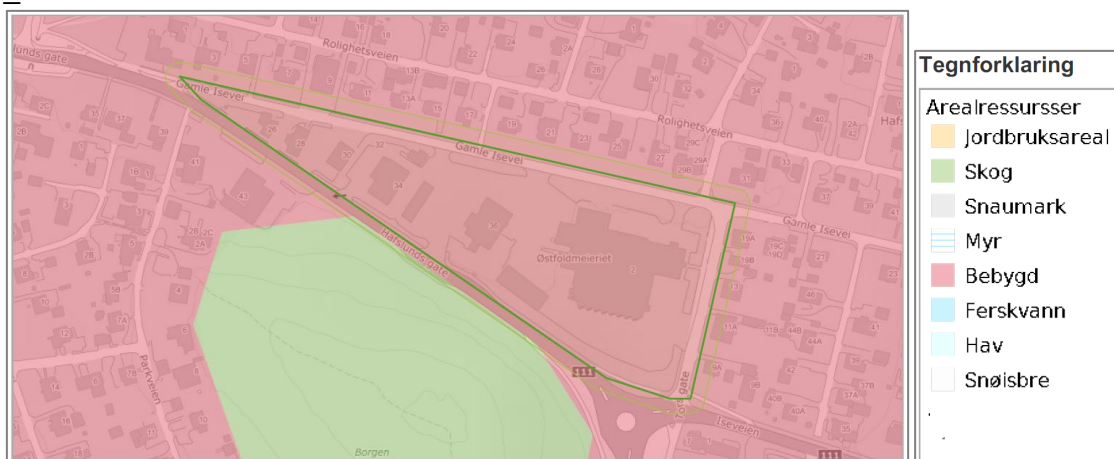
Arealet innenfor planområdet fremstår som bebygd areal.



Figur 15: Skråfoto av planområdet.



Figur 16: Flyfoto over planområdet og nærliggende omgivelser.



Figur 17: Planområdet er definert som Bebyggd areal. Oversikt hentet fra Norkart tiltaksanalyse datert 19.03.2019. Kilde: Norsk institutt for bioøkonomi.

Arealbruk innenfor planområdet i dag er synliggjort i tabell nedenfor.

| Arealtype/Dagens arealbruk | Adresse                 | Gnr/bnr    | Areal    |
|----------------------------|-------------------------|------------|----------|
| Industriformål             | Tors gate 2             | 1048/466-1 | 16.5 daa |
| Næringsformål              | Hafslunds gate 36       | 1048/466-2 | 3.0 daa  |
| Næringsformål              | Hafslunds gate 26 og 28 | 1048/502   | 1.3 daa  |

Bygninger innenfor Østfoldmeieriet (gnr. 1048 bnr. 466) er registrert som bygningstype annen industribygning 218 og lagerhall 231. Næringsgruppe er industri. Hafslunds gate 36 er en butikk og forretningsbygning innenfor næringsgruppen varehandel og reparasjon av motorvogner. Hafslunds gate 26 og 28 (gnr. 1048 bnr. 502) er angitt med bygningstype butikk, forretningsbygning 322 og gatekjøkken/kiosk 533 med angitt næringsgruppe varehandel, reparasjon av motorvogner, overnatting- og serveringsvirksomhet.

Når det gjelder arealbruk har Østfoldmeieriet tidligere benyttet området som kontor-, produksjons- og distribusjonslokaler, men driften ble nedlagt i 2014. Bebyggelsen innenfor planområdet benyttes i dag til ulike typer næringsvirksomhet relatert til blant annet transport, kontor, forretning, bensinstasjon, frisør og servering.



Figur 18: Illustrasjons av ulike arealbruk innenfor og rundt planområdet.

## 5.2 Stedets karakter

Planområdet preges i stor grad av industribebyggelse relatert til tidligere Østfoldmeieriet. Østfoldmeieriet var ferdigstilt i 1959 og ble videreutviklet med en større påbygging på 80-tallet. Østfoldmeieriets hovedbygg er utformet med tre til fire etasjer i hovedsak med saltak. Bygget har fasader i rødtegl og grå takflater. Tilknyttet hovedbygget er det flere mindre bygningsvolum tilrettelagt for lager, varelevering o.l. Det er etablert et område til tankanlegg tilknyttet bebyggelsens nordvestlige del. Østfoldmeieriet avsluttet driften i 2014 og bebyggelsen er i dag ikke i bruk til opprinnelig formål og benyttes i dag til ulike næringsformål blant annet kontor, lager og bilvask.

Østre del av planområdet er utviklet til næringsbebyggelse med bygningsvolum i mindre skala. Bebyggelsen er etablert etter 1900 og anses ikke å ha arkitektonisk verdi. Det er etablert fem bygninger med to til tre etasjer i hovedsak med sal og valmtak. Materialbruk er variert med tre- og platekledning, teglstein og mur. Fargebruk er nedtonet med grå tak. Det er etablert større baldakiner tilknyttet den eksisterende bensinstasjonen og et mindre bygg. Bebyggelsen i vest benyttes i dag til blant annet bensinstasjon, servering, forretning og kontorer.

Omkringliggende flater er i stor grad asfalterte kjøreflater for adkomst og varelevering. Nordøstre del av området



inn mot Gamle Isevei og i syd mot eksisterende Hafslunds gate er det etablert noe vegetasjon som gir et mer grønt preg.

Selve planområdet bærer preg av lett industri og næringsvirksomhet med uterom hovedsakelig prioritert for kjøretøy. Bebyggelsen er avgrenset av Hafslunds gate i sør og Gamle Isevei i nord med tverrforbindelser i form av asfalterte flater imellom. Arkitektonisk gir bebyggelsen inntrykk av å være utbygget i ulike tidsrom med diverse utskiftninger og endringer av opprinnelige bygningselementer. Materialbruk, form og farge kan generelt sies å ha et lite helhetlig uttrykk.

Tilstøtende eiendommer mot nord og øst er bebygget med eneboligbebyggelse og konsentrert småhusbebyggelse i form av tomannsbolig og flermannsboliger.

Boligbebyggelse er omtalt i kommunens temautredning til kommuneplanen fra 2007, herunder *Verneevaluering i Sarpsborgs byområder utenom sentrum*. Her påpekes det at området rundt Dondern utmerker seg med bygningstypologi og reguleringsgrep.



Figur 19: Stedets karakter.



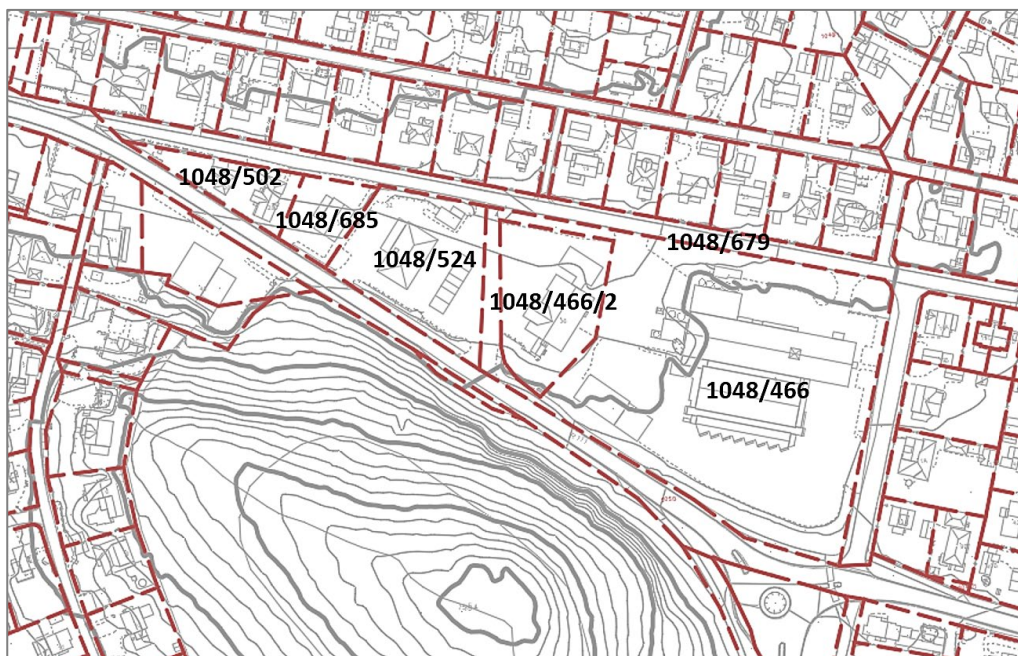
Figur 20: Oversiktsbilde fra sør-øst viser planområdet med det tidligere Østfoldmeieriet i forgrunnen og boligbebyggelsen nord for plangrensen.

### 5.3 Eiendomsforhold

Tabellen viser oversikt over hvilke eiendommer/deler av eiendommer planområdet består av. Grunnlag er hentet fra SeEiendom og vegkart pr. 07.06.2019.

Tabell 1: Oversikt over eiendommer og eier innenfor planområdet.

| Gnr/Bnr         | Eier/Adresse           |
|-----------------|------------------------|
| 3105-1048/466   | Privat/Tiltakshaver    |
| 3105-1048/466/2 | Privat/Tiltakshaver    |
| 3105-1048/524   | Privat                 |
| 3105-1048/685   | Privat                 |
| 3105-1048/502   | Privat                 |
| 3105-1048/679   | Offentlig/kommunal veg |



Figur 21: Oversikt over eiendommen innenfor planområdet.

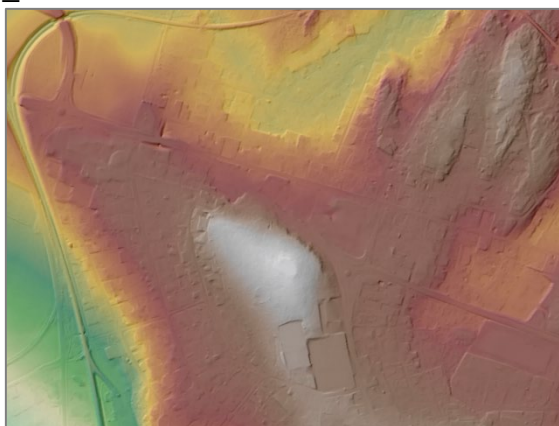
### 5.4 Landskap og fjernvirkning

#### 5.4.1 Landskap/Topografi

Planområdet ligger i terreng som skråner lett fra øst på kote +57 mot vest til kote + 52. Sør for planområdet er høydedraget Dondern/Borgen folkepark med høyde opp til +75.

#### Høydeplott

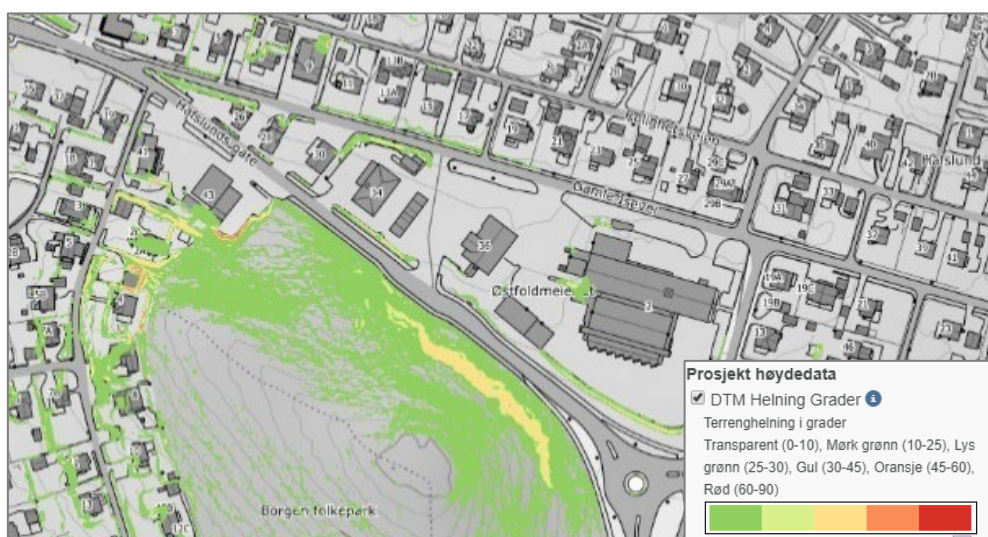
Høydeplott viser at planområdet ligger i terreng som skråner lett mot nord-vest. Sør for planområdet vises høydedraget Borgen folkepark (markert med hvit) som er en viktig grønnstruktur i området



Figur 22: Høydeplott av planområdet og nærliggende arealer. Borgen (Dondern) folkepark er et høydedrag sør for planområdet angitt med hvit. Hentet fra: Høydedata.

### Helningsgrad

Planområdet fremstår som relativt flatt. Det er mindre stedvis arealer med helningsgrad på inntil 30 grader knyttet til eksisterende murer, ramper og lignende. Skråning syd for planområdet og Hafslunds gate mot Borgen Folkepark, har stedvis en helning på vel 30-45 grader



Figur 23: Terrenghelning i grader (DTM). Planområdet er relativt flatt. Skråning sør for planområdet har stedvis en helning på 30-45 grader. Hentet fra: Høydedata.

### Terrengprofil

Høydeprofil gjennom planområdet gjennom Borgen Folkepark mot nord øst synliggjør Borgen Folkepark som et klart høydedrag syd-vest for et flatere parti ved Østfoldmeieriet og tilgrensende boligområde i nord.



Figur 24: Høydeprofil gjennom planområdet og Borgen folkepark. Hentet fra: Høydedata.

Høydeprofil gjennom planområdet fra øst til vest langs Gamle Isevei synligjør et mer flatt område med en stigning mot øst.



Figur 25: Høydeprofil gjennom planområdet langs Gamle Isevei. Hentet fra: Høydedata.

#### 5.4.2 Solforhold og lokalklima

Planområdet ligger sydvendt og har gode solforhold. Høydedraget Borgen Folkepark har stedvis høy vegetasjon som tidvis vil medføre skygge på planområdet. Dominerende vindretning er sørvest og sør-sørvest, med en vesentlig nordøstlig komponent. Det er ikke kjent at det er spesielle hensyn knyttet til vind, inversjon, kuldedrag eller lignende.



Figur 26: Skyggeutslag for eksisterende situasjon uten vegetasjon ved vårjevndøgn 21. mars kl. 15:00.

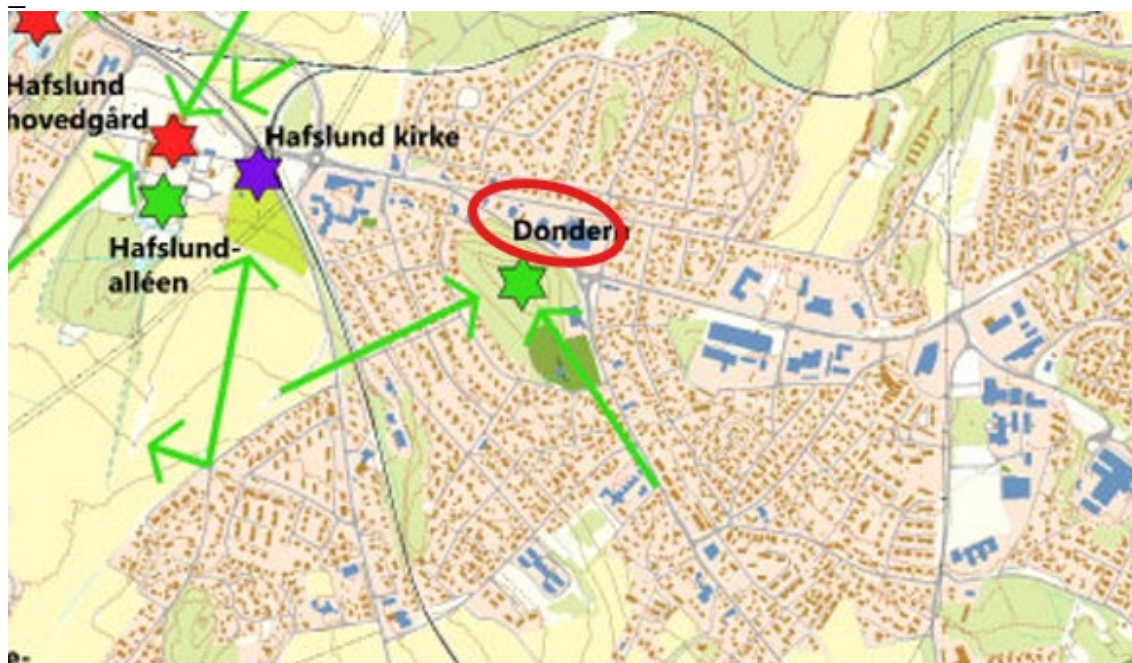
### 5.4.3 Siktlinjer

Viktige siktlinjer i planområdet følger Gamle Isevei og Hafslunds gate. Illustrasjonen nedenfor viser siktlinjen sett mot øst i avkjørsel fra Gamle Isevei til Hafslunds gate (Rv, 22). Dette er gode orienteringslinjer for myke trafikanter.

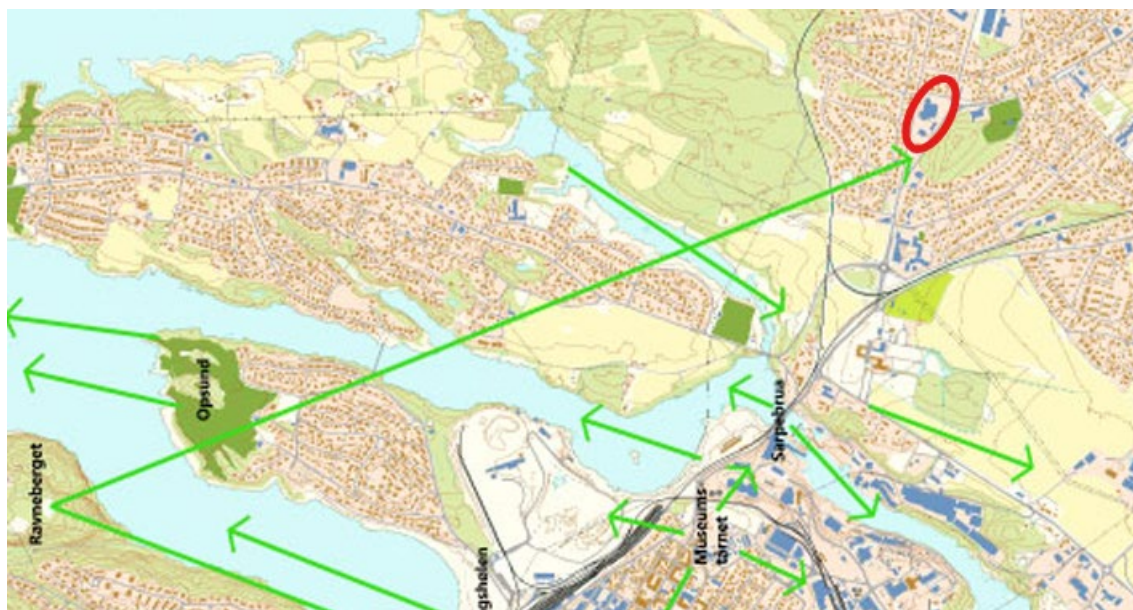


Figur 27: Viktige siktlinjer sett mot øst fra avkjørsel mellom Hafslunds gate og Game Isevei.

I underlaget til den nye fortetningsstrategien for Sarpsborg, er det definert noen viktige lange siktlinjer. De mest relevante siktlinjene her, går mot Dondern fra sørøst og sørvest, og vil dermed ikke være berørt av plangrepet. Heller ikke siktlinjen mot Dondern fra utsynspunktet Ravneberget vil bli vesentlig påvirket av prosjektet, gitt den store avstanden, og terrenget.



Figur 28: Siktlinjer mot Døndern fra lokalmiljøet.



Figur 29: Siktlinje fra Ravneberget mot Døndern.

## 5.5 Kulturminner og kulturmiljø

### 5.5.1 Verneverdi innenfor planområdet

Det er utarbeidet eget fagnotat med vurdering av kulturelle verdier i planområdet.

Det er ikke fornminner, andre registrerte kulturminner eller bebyggelse eldre enn 1900 innenfor planområdet. På grunn av vesentlig opparbeidede arealer er potensialet for funn av hittil uoppdagede automatisk fredete kulturminner vurdert å være ubetydelig.

Bebyggelsen og historien rundt tidligere Østfoldmeieriet og Hafslunds gate 26 kan sies å ha noe kulturhistorisk interesse. Hafslunds gate 26 virker å være et relativt godt bevart bygg i funkis-stil fra 1930-tallet og har en viss kulturhistorisk interesse. Form og størrelse tyder på at bygget kan ha vært bensinstasjon/verksted. Bygget vurderes å ha noe til ubetydelig kulturhistorisk verdi. Østfoldmeieriet er vurdert til å ha noe kulturhistorisk verdi, men anlegget er ikke nevnt i Sarpsborg kommunes kulturminnedelplan fra 2005 eller i Østfold kommunes kulturminneplan fra 2010 (Kulturminnefaglig notat, Sweco 2019).



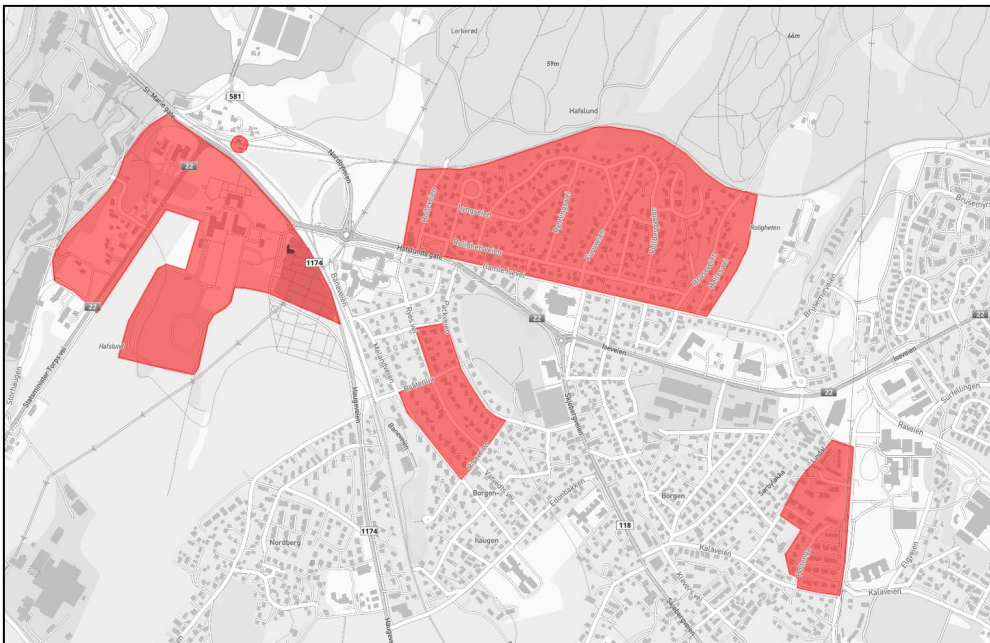
Figur 31: Hafslunds gate 26.



Figur 30: Tidligere Østfoldmeieriet.

### 5.5.2 Verneverdi tilgrensende planområdet

Tilgrensende planområdet ligger kulturmiljøet *Området nord for Gamle Isevei*.



Figur 32: Boligområde nord for Gamle Isevei utmerker seg med særegen bygningstypologi og reguleringsgrep. Hentet fra: Temakart Verneverdi

Tilgrensende boligbebyggelse nord for Gamle Isevei er omtalt i kommunens temautredning til kommuneplanen «*Verne vurdering i Sarpsborgs byområder utenom sentrum*». Her påpekes det at området rundt Dondern utmerker seg med bygningstypologi og reguleringsgrep. Arkitekt Arnstein Arneberg utformet en plan med tilhørende typehuskatalog for området. Intensjonen var å gjenspeile bygningstyper og et boligområde som anskueliggjorde hyggelige moderne norske hjem. Historien bak planene gir området en viss grad av verneverdi.



Figur 33: Opprinnelig plangrep for området.

Gjennomføringen av planene og utformingen av mange av boligene er imidlertid ikke helhetlig realisert i samsvar med plangrunnlaget. Klare plangrep og opprinnelige bygningstyper har mistet sitt originale særpreg. Overordnet er imidlertid områdets karakter med enhetlig bebyggelse og plassering hvor man danner gode gatebilder av viktighet.

## 5.6 Naturverdier

Planområdet fremstår i dag som utbygget hvor bygninger og asfalterte flater i stor grad dekker området. Det er etablert vegetasjon mot rundkjøring og østre del av Hafslunds gate, delvis mot Tors gate og krysset mot Gamle Isevei. I henhold til artsdatabanken og Naturbase er det ikke registrert naturverdier av spesiell verdi i området.

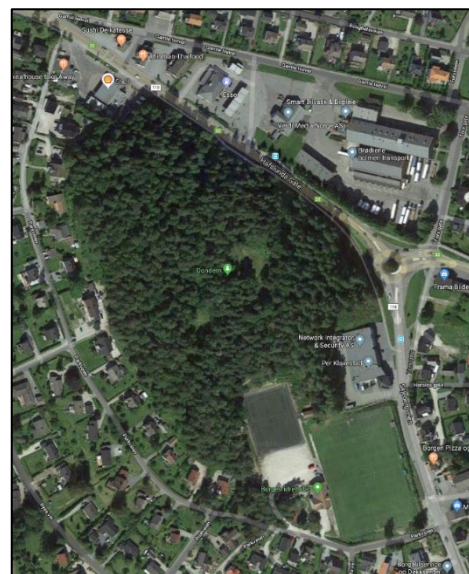
I henhold til Artsdatabanken er det innenfor planområdet observert fremmedarten kanadagullris som ansees å ha stort invasjonspotensiale og høy økologisk effekt. Det er også gjort observasjoner av piggsvin, som er klassifisert som livskraftig. Av villforekomster finnes det hekke-/yngleområde for vanlig frosk (Bolghaug, 1995).

## 5.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Dagens bruk av planområdet er i liten grad tilrettelagt for rekreasjon og naturlige oppholdssteder. Etablert bruk har vært industri og næring som ikke i vesentlig grad har hatt behov for uteopphold og rekreasjonsområder.

Det er god nærhet til viktig grønnstruktur i Hafslundskogen og ved høydedraget Dondern. Dondern benyttes i dag til Borgen folkepark og ligger tilgrensende Hafslunds gate rett sør for planområdet. Hafslundskogen strekker seg fra det etablerte boligområdet i nord og videre mot Glomma i øst og nord. Området utgjør et større friluftsareal med et godt utbygget turvegnett og muligheter for rekreasjon og et aktivt friluftsliv. I temakart for grønnstruktur til KPA er begge disse områdene klassifisert med høy verdi.

Figur 34: Borgen folkepark og idrettsanlegg sør for planområdet.



Tilgrensende Borgen Folkepark ligger et større idrettsanlegg tilknyttet Borgen idrettslag. Idrettsanlegget har en større fotballbane og to mindre ballbaner utendørs



Figur 35: Illustrasjon av luftlinjeavstand til rekreasjonsområder. Grøntområdene Borgen folkepark, idrettanlegg og friluftsanser i Hafslundskogen.

## 5.8 Landbruk

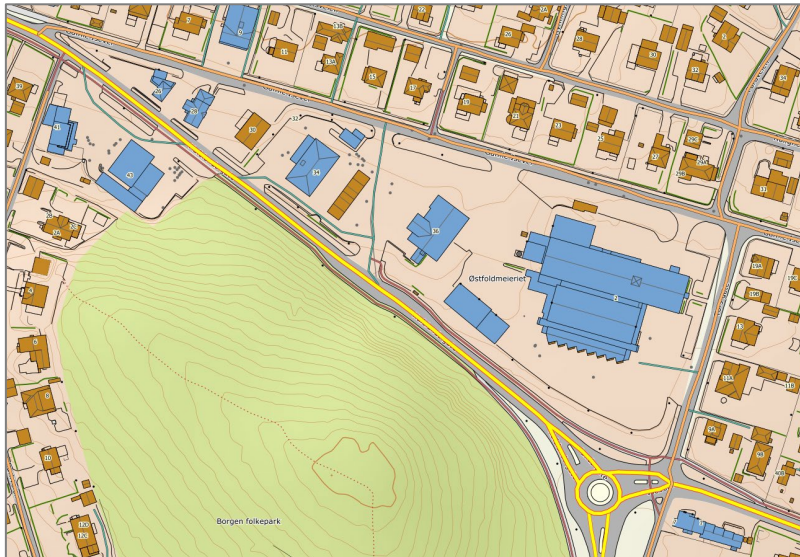
Hele planområdet er angitt med arealtypen *Bebygd* (AR50 – Arealtyper). Tilgrensende arealer har arealtype skog eller bebygd.

## 5.9 Trafikkforhold

Planområdet ligger sentralt mellom Sarpsborg sentrum og Borgen bydelssenter. Området ligger utenfor sentrumssonen, men innenfor den kollektive sonen i kommunens temakart. Planområdet har gode muligheter for adkomst fra tilgrensede veganlegg.

### Veg og vegstatus

Planen avgrenses av Gamle Isevei i nord, Tors gate i øst og Hafslunds gate i sør. Gamle Isevei i nord og Tors gate i øst inngår som del av det kommunale veganlegget. Hafslunds gate i syd er del av riksvegnettet Rv. 22. Det er nylig vedtatt reguleringsplan for Rv. 22 *Hafslund – Dondern* med utbedring av riksveien og etablering av gang- og sykkelvei langs planområdet.



Figur 36: Oversikt vegstatus. Hafslunds gate er riksvei, mens Gamle Isevei og Tors gate er kommunal vei.

### Adkomst til planområdet

Det er eksisterende adkomst til planområdet fra tilgrensende veger Hafslunds gate, Tors gate og Gamle Isevei. Det er i dag fire avkjørsler fra Gamle Isevei, en fra Tors gate og seks fra Hafslunds gate, se figur nedenfor. Disse betjener et bredt spekter av funksjoner som tilkomst til kontorbygg, bensinstasjon, bilvask, restaurant, frisør, bolig m.m. Avkjørsler mot Hafslundsgate forutsettes stengt i ny reguleringsplan for Rv. 22 Hafslund-Dondern.



Figur 37: Oversikt adkomst til planområdet.

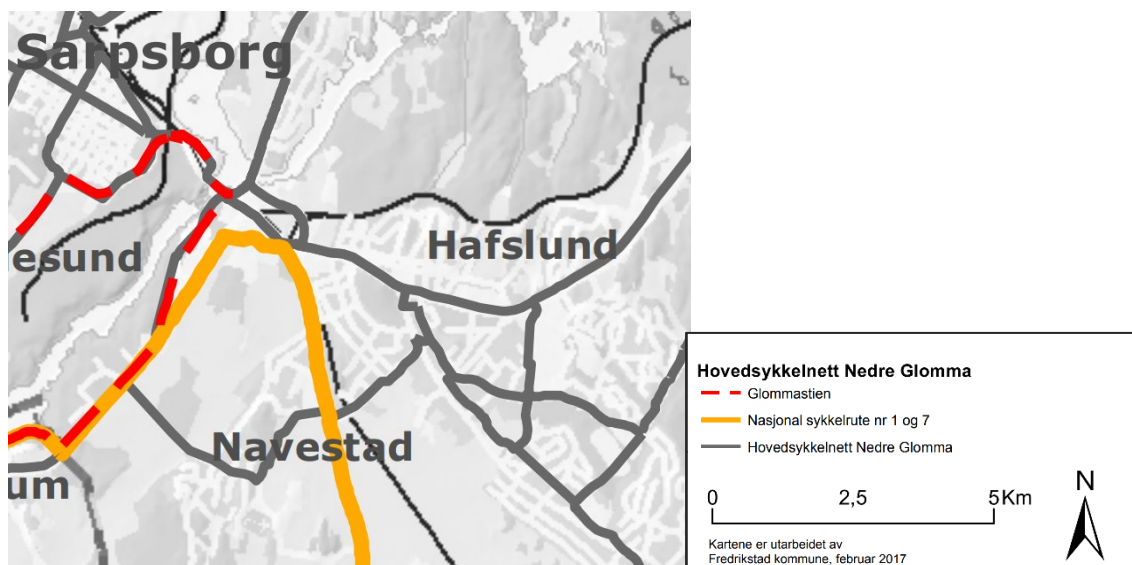
### Gående

Det er tilrettelagt fortau langs nordsiden av Gamle Isevei. Tors gate har fortau på vestre side frem til avkjørsel til gamle Østfoldmeieriet og langs hele østsiden mot eksisterende boligområde. Hafslunds gate har etablert fortau langs planområdet fra rundkjøring til første avkjørsel. Reguleringsplan for Rv.22 har tilrettelagt for bedre vilkår for gående langs nordsiden av Rv.22 mot planforslaget til Østfoldmeieriet.

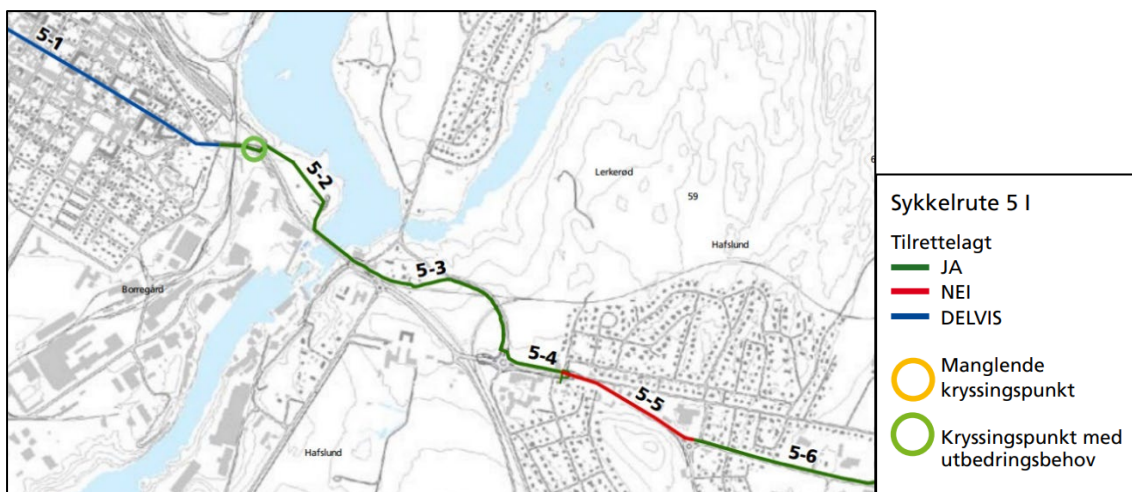
### Sykkel

Hovedsykkelnettet Nedre Glomma går langs Rv. 22 Hafslunds gate, jf. planen «Hovedsykkelveier i Fredrikstad og Sarpsborg» (2017). Ifølge den tidligere rapporten «Hovedvegnett for sykkel i Sarpsborg» (2008) er strekningen i dag ikke tilrettelagt. I nylig vedtatt reguleringsplan for riksveien er det regulert inn gang- og sykkelvei med hovednett for sykkel der sykkelveien skal ha asfaltbredde på minst 3 meter.

Reguleringsplan for Rv.22 har tilrettelagt for bedre vilkår for syklende langs nordsiden av Rv.22 mot planforslaget til Østfoldmeieriet.



Figur 38: Oversikt sykkelnett Nedre Glomma. Hentet fra: Hovedsykkelveier i Fredrikstad og Sarpsborg (2017).



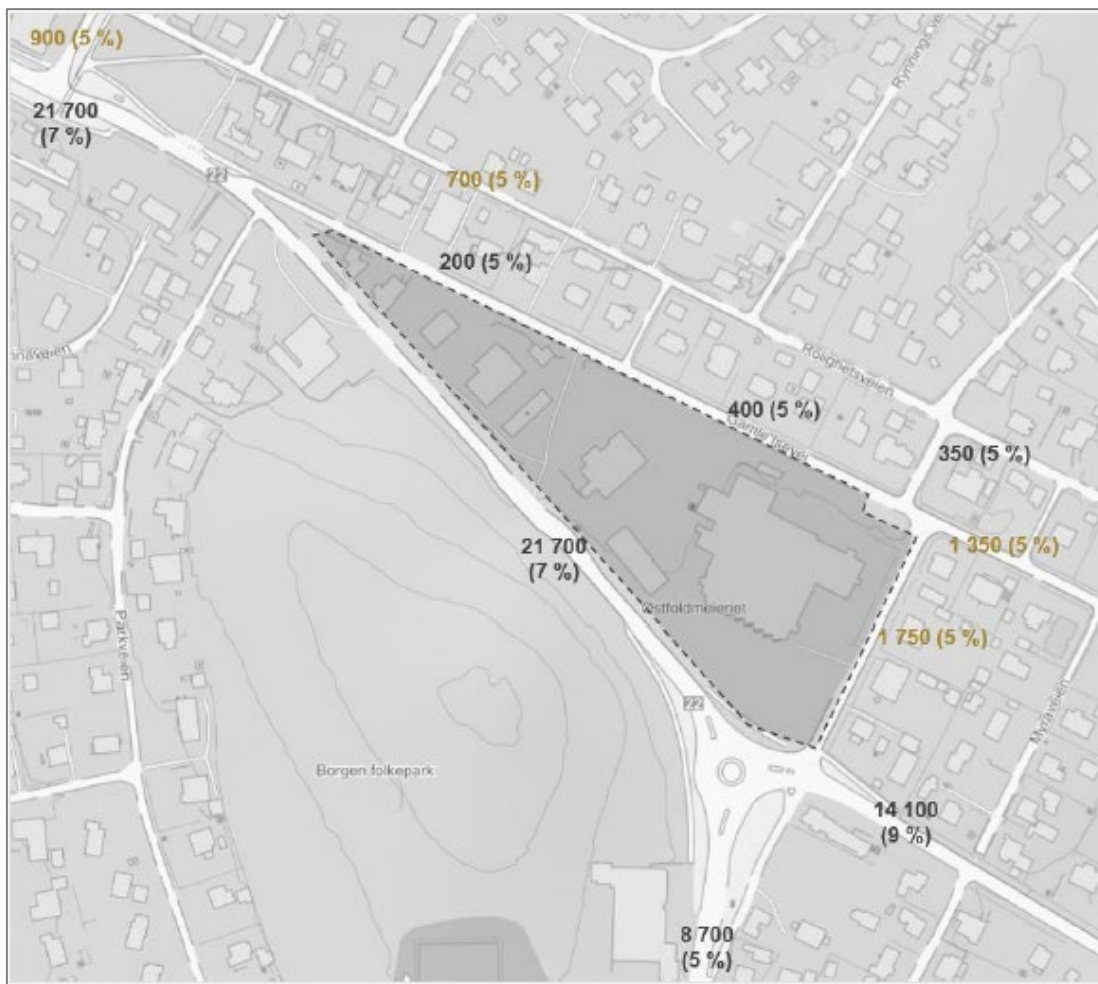
Figur 39: I rapporten fra 2008 er strekningen definert som sykkelrute 5. Denne er vurdert som ikke tilrettelagt.

### Kollektivtransport

Holdeplassene Hafslund Esso, Østfoldmeieriet, Borgenbanen og Hafslund skole er alle innen gangavstand fra planområdet og har hyppige avganger i ulike retninger. Det tar ca. 12 minutter med buss fra planområdet til Sarpsborg sentrum. Reguleringsplan for Rv.22 har tilrettelagt for bedre vilkår for kollektivreisende forhold til adkomst og tilgjengelighet til holdeplasser.

### Trafikkmengde

Sweco har gjort trafikkvurderinger både tilknyttet pågående reguleringsplan for rv. 22 Hafslund-Dondern og for Tidligere Østfoldmeieriet. Der beskrives blant annet dagens situasjon med tanke på trafikksituasjon. Eksisterende trafikkmengde tilsier en ÅDT i Hafslunds gate på ÅDT 21 700. Tors gate har en ÅDT på 1750, mens Gamle Isevei har trafikkmengder på ÅDT 400.



Figur 40: Trafikkmengder og prosentvis tungtrafikkandel rundt planområdet. Hentet fra Trafikknotat (Sweco, 2021).

### Ulykkessituasjon

Hafslunds gate inkludert rundkjøring i sør-øst anses som en ulykkesutsatt strekning. Ulykkene relaterer seg i hovedsak til trafikkuulykker med mindre skader. Noen mer

alvorlige ulykker med alvorlig personskader. Det er ikke registrert dødsulykker eller meget alvorlige skader.



Figur 41: Trafikkulykker SVV fra Tiltaksanalyse Norconsult 19.03.2019.

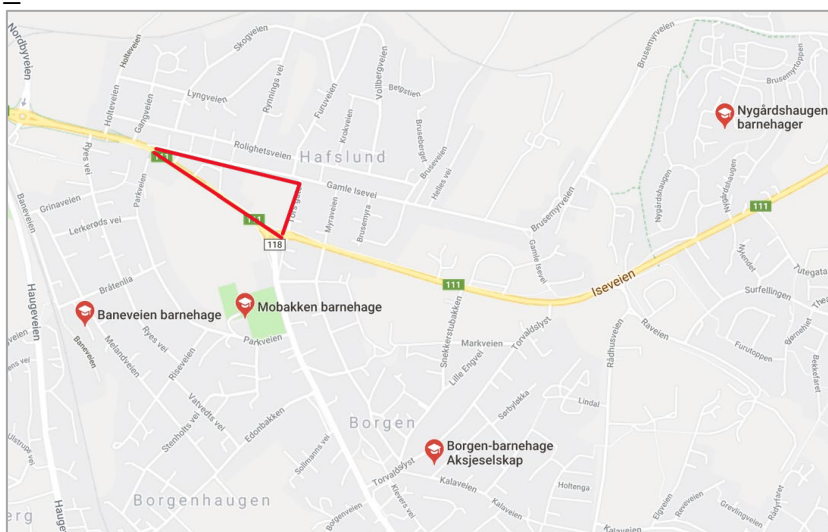
### 5.10 Barns interesser

Dagens og tidligere drift innenfor planområdet har i stor grad hovedsakelig vært tilknyttet bilbasert næringsvirksomhet. Planområdet er i liten grad blitt benyttet til lek og opphold for barn. Nærområdet har gode vilkår for barn og ungdom. Borgen Folkepark og Hafslundsskogen gir tilgang til viktige tur- og rekreasjonsområder innenfor gangavstand fra planområdet. Borgen Idrettsanlegg har et godt fotballtilbud. Innenfor Borgen Bydelssenter ligger Skjeberghallen i en sykkelavstand på ca. 5 minutter. En sykkelstur til lekehallen Eventyrfabrikken tar 17 minutter. Kulåsparken i sentrum av Sarpsborg nås på 12 minutter med sykkel og har gode trimløyper, turstier, lekeplass, fontener og et amfi. Sentrum har også tilbud for klatring og bowling.

### 5.11 Sosial infrastruktur

#### Barnehage

I nærheten av planområdet finnes flere barnehager, blant annet Baneveien barnehage (inkl. avdeling Mobakken) (privat) og Borgen barnehage (privat). Baneveien/Mobakken barnehage ligger innenfor en gangavstand på fra 7 til 12 minutter.

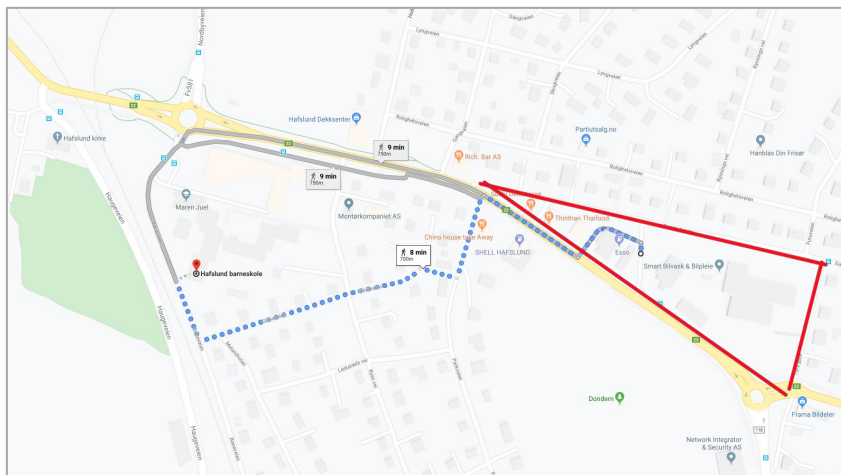


Figur 42: Oversikt barnehager i nærområdet. Planområdet er markert som rød trekant. Hentet fra: Google Maps.

Kommunedelplan for barnehage- og skolekapasitet 2020-2031 er i prosess og vil ta for seg vurdering av behov for fremtidige barnehageplasser i Sarpsborg kommune. I *Kvalitetsmelding om barnehager i Sarpsborg kommune – tilstandsrapport for 2019* påpekes det at det per i dag er noe overkapasitet i Sarpsborg kommune.

### Skole

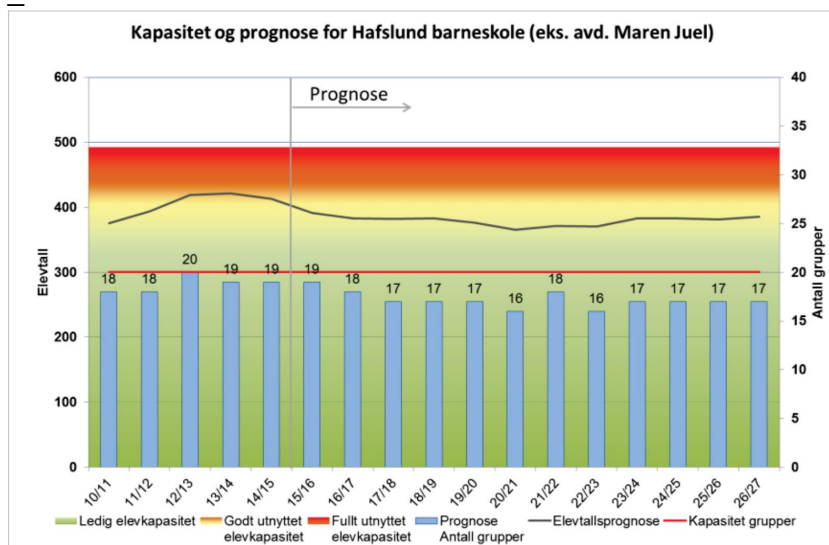
Planområdet er innenfor skolekretsen til Hafslund barne- og ungdomsskole med estimert gangavstand på ca. 8 minutter (Google Maps). Skoleveg fra planområdet er hovedsakelig via Hafslunds gate eller Gamle Isevei gjennom nærliggende boligområde.



Figur 43: Oversikt barne- og ungdomsskoler i nærområdet. Planområdet er markert som rød trekant. Hentet fra: Google Maps.

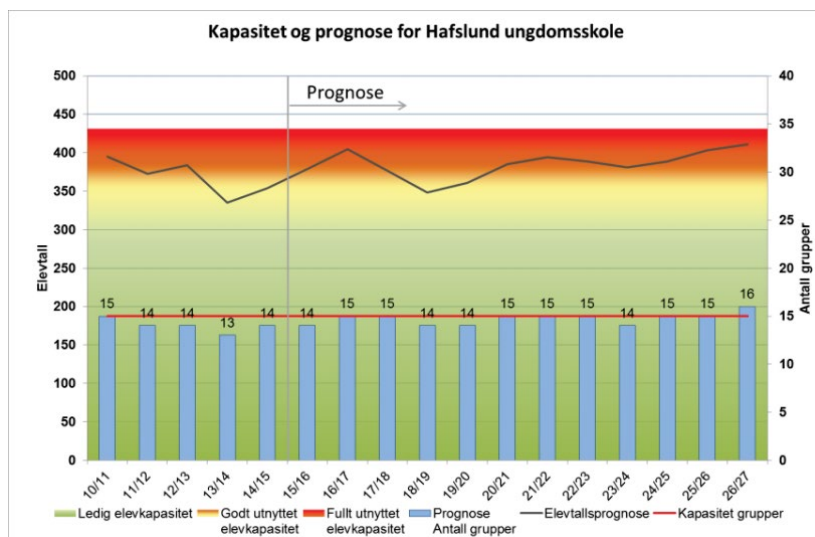
Rapporten *Kommunedelplan skolekapasitet og skolestruktur 2015-2026 – Langsiktige valg for dimensjonering og lokalisering av de kommunale grunnskoletjenestene* (Norconsult 2015) angir beregnet kapasitet ved Hafslund barne- og ungdomsskole. Ny kommunedelplan for barnehage- og skolekapasitet er under arbeid.

Hafslund barneskole: Maksimal kapasitetsutnyttelse på 492 elever. Prognosen viser at det er muligheter for å ta imot noe antall nye elever.



Figur 44: Kapasitet og prognose Hafslund barneskole. Kilde: KDP skolekapasitet og skolestruktur 2015-2016.

Hafslund ungdomsskole: Maksimal kapasitetsutnyttelse på 431 elever. Prognosen viser at det er muligheter for å ta imot noe antall nye elever, men nærmer seg fullt utnyttet elevkapasitet.



Figur 45: Kapasitet og prognose for Hafslund ungdomsskole. Kilde: KDP skolekapasitet og skolestruktur 2015-2026.

Det pågår arbeid med oppdatering av prognoser for skolekapasitet.

### Helse- og omsorgstjenester

Stenerødheimen servicebase og Borgen sykehjem er nærmeste tilbud for personer med bistandsbehov og ligger henholdsvis 11 til 14 minutters estimert gangtid fra planområdet. Førstnevnte består av 13 leiligheter med servicebase for mennesker med psykisk utviklingshemning, mens sistnevnte har plass til 70 pasienter i kategorien sterkt pleietrengende.

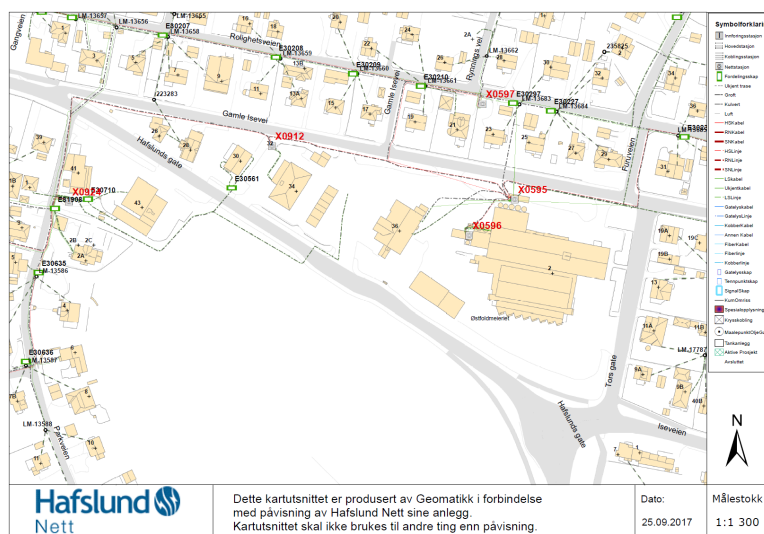
## 5.12 Universell tilgjengelighet

Planområdet er forholdsvis flatt og har i dag store arealer med asfalterte flater med stor grad av trinnfri tilkomst. Asfaltflatene har liten grad av kontraster og ledelinjer for synshemmede. I tillegg er disse hovedsakelig prioritert for kjøretøy. Grad av universell utforming i etablert bebyggelse er ukjent.

## 5.13 Teknisk infrastruktur

### Energiforsyning

Hafslund nett har høyspenningskabler innenfor planområdet. I henhold til temakart for høyspentanlegg kommer området ikke inn under byggeforbudssone.



Figur 46: Oversikt over energiforsyning. Kilde: Hafslund nett.

### Fiernvarme

Planområdet ligger ikke innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

### Vann- og avløpsanlegg

Ledningsnettet i Gamle Isevei forsynes av vann fra Isesjø vannverk. I Gamle Isevei følger en vann- (VL 300 SJG og VL 400 PVC), spillvann- (SP 160 PVC og SP 200 PVC) og overvannsledning (OV 500 BET og OV 630 PP) langs nordsiden av tomten. I Tors gate, på østsiden av tomten ligger det en vann- (VL 450 PE og VL 400 PVC), spillvann- (SP 160 PVC) og overvannsledning (OV 630 PP). Øst på tomten er det stikkledninger for vann (VL 180 PE) og spillvann (SP 160 PVC). Nord på tomten er det også en stikkledning for vann (VL 150 SJK). Disse ledningene forsyner det tidligere meieribygget fra henholdsvis nord og øst. Det er i løpet av 2023 gjort oppgraderinger av det kommunale ledningsanlegget nord og øst for planområdet.

Konklusjonen fra vann-, avløps- og overvannsnotatet utarbeidet av SWEKO, er at det i forbindelse med utbygging i planområdet vil bli behov for oppgradering av spillvannsledninger og pumpestasjon i nærheten. Vann- og avløpsledninger har nok kapasitet.



Figur 47: Eksisterende VA-anlegg i området (Gemini portal, Sarpsborg kommune 04.03.2024).

## 5.14 Grunnforhold

### Løsmasser

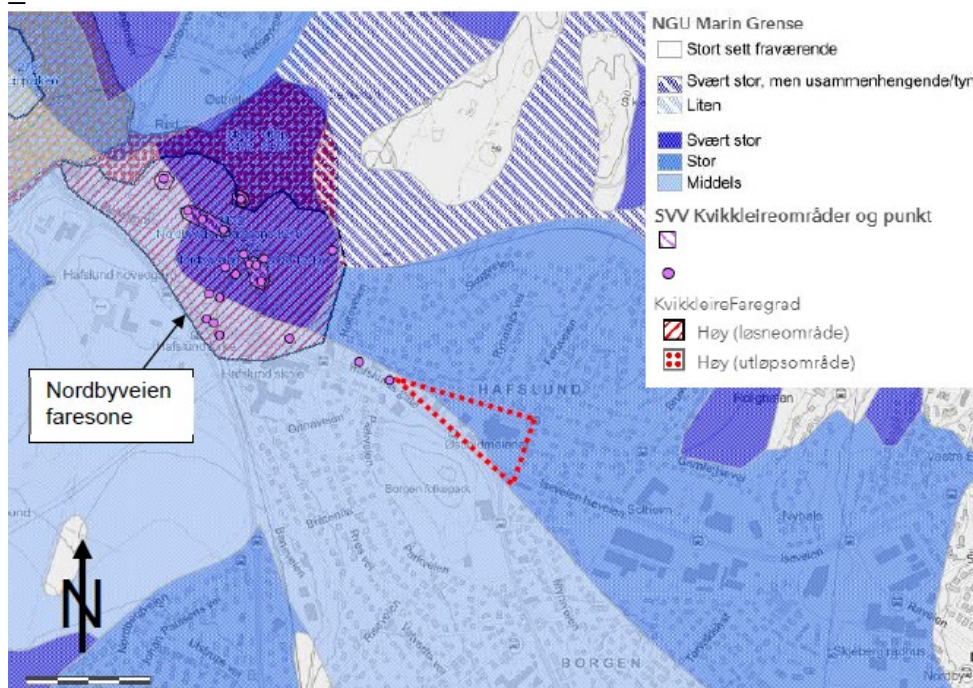
I NGU sitt løsmassekart er det angitt fyllmasser (antropogent materiale) og randmorene i planområdet. Fyllmasser er tilførte masser med varierende mektighet, og randmorene består av usortert materiale som kan inneholde alle kornstørrelser fra leire til blokk. Det kvartærgeologiske kartgrunnlaget gir en visuell oversikt over løsmassenes overordnede fordeling, der utgangspunktet for kartet i all hovedsak er visuell overflatekartlegging. Kartet gir ingen informasjon om masser i dypere liggende lag.



Figur 48: Løsmassekart viser randmorene (grønt) og fyllmasse (grått). Norkart tiltaksanalyse datert 19.03.2019. Kilde: NGU.

### Marin leire og kvikkleire

Planområdet ligger under marin grense, som betyr at det er muligheter for marin leire i området. Kvikkleire kan forekomme under marin grense, og marin leire kan også ha betydning for grunnens bærekapasitet. Det er kartlagt to fasesoner for kvikkleireskred nær planområdet: Nordbyveien faresone 12-1 og en uklassifisert faresone 12-5. Selve planområdet ligger utenfor potensielle løsneområder til kartlagte kvikkleirefaresoner i området (Områdestabilitet, Sweco 2025).



Figur 49: Oversiktskart med kvikkleiresoner (ref. atlas.nve.no), SVV sine kartlagte kvikkleirepunkter (ref.: SVV kvikkleiredata i NVE Atlas, vegvesen.no) og muligheter for marin leire (Ref.: ngu.no). Hentet fra: Områdestabilitet, Sweco 2021.

### Skred

I kartgrunnlaget vises det en skredhendelse på Rv. 22 (markert med rød prikk). I beskrivelsen av denne er det oppgitt at det løsnet stein fra tunnelmunning 0-50m over vei. Tidspunkt for skredhendelse er usikker. Det er ikke kjent at det finnes noe tunnelmunning ved planområdet, og antas at skredhendelsen ikke er korrekt geografisk plassert i kartgrunnlaget.



Figur 50: Skredhendelser i kartgrunnlaget fra Norkart Tiltaksanalyse datert 19.03.2019. Kilde: NVE.

### Områdestabilitet

Det er utført grunnundersøkelse inne på, og inntil, planområdet tidligere. Området har varierende grunnforhold bestående av bløte til faste siltige, leirige og sandige masser med innslag av grus og stein. Området ligger under marin grense, og i Statens vegvesen sine kartdata er det registrert sprøbruddmaterialer i ett av hjørnene på planområdet. Dybden til berg i tidligere utførte borpunkter antas å være mellom ca. 13

m til 22 m. I skråninger på og rundt planområdet der det potensielt kan gå områdeskred som påvirker planområdet er det ingen tegn på sprøbruddmaterialer. Det er ikke fare for at et områdeskred utløses inne på planområdet, eller at skred som utløses i omkringliggende områder kan komme til å berøre planområdet.

Notat om områdestabilitet utført av Sweco (rev. 2025), med bakgrunn i prøver tatt i forbindelse med utviklingen av Østfoldmeieriet og reguleringsplan for Rv. 22, avdekker ingen forhold som tilsier fare for skred.

#### Grunnforurensning

Sweco (2019) har utført en historisk kartlegging av tiltaksområdet for å undersøke om det er grunn til mistanke om forurensning i grunnen. I denne er det identifisert følgende bransjevirkksomheter langs området som kan ha betydning for forurenset grunn (NACE-bransje):

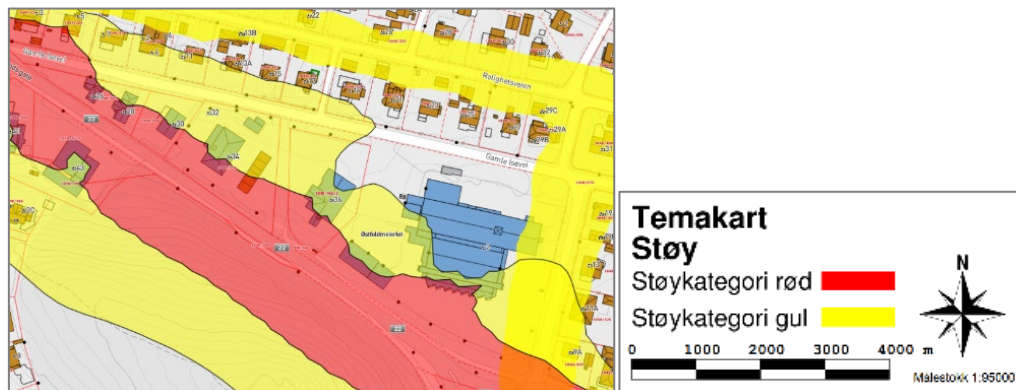
| Nr. | Bedrift                     | Adresse                              | NACE-bransje                                                          | Registreringsdato |
|-----|-----------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------------------|
| 1   | Shell Hafslund              | Hafslunds Gate 54, 1738 Borgenhaugen | Detaljhandel med drivstoff til motorvogner                            | 1995              |
| 2   | Hafslund bilistsenter SM AS | Hafslunds Gate 43, 1738 Borgenhaugen | Detaljhandel med drivstoff til motorvogner                            | 1995              |
| 3   | Esso Hafslund               | Hafslunds Gate 34, 1738 Borgenhaugen | Detaljhandel med drivstoff til motorvogner                            | 1995              |
| 4   | Smart Bilvask og Bilpleie   | Tors gate 2, 1738 Borgenhaugen       | Vedlikehold og reparasjon av motorvogner, unntatt motorsykler         | 2016              |
| 5   | Frama Bildeler              | Iseveien 1, 1738 Borgenhaugen        | Detaljhandel med deler og utstyr til motorvogner, unntatt motorsykler | 2016              |



Figur 51: Oversikt over bedrifter langs planområdet med henvisning til tabell over (Sweco, 2019).

### 5.15 Støyforhold

Området ligger tilgrensende Rv. 22 Hafslunds gate som genererer en del vegtrafikkstøy. Området ligger i både gul og rød støysone.

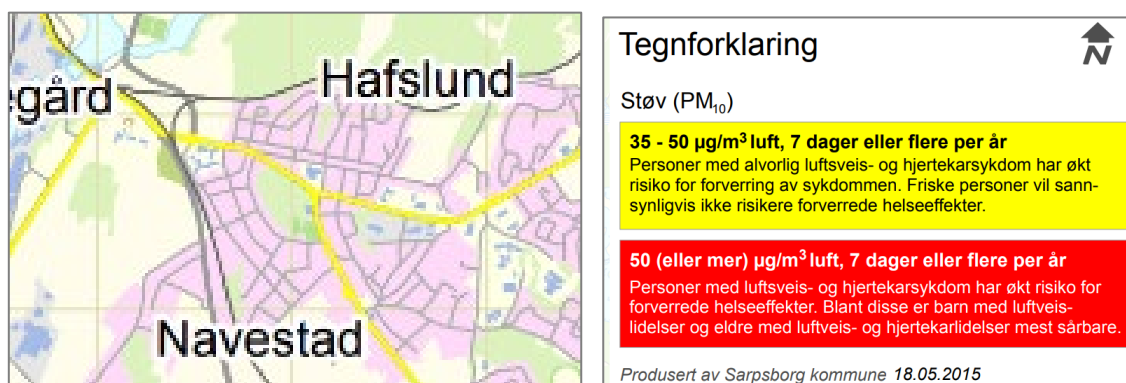


Figur 52: Oversikt støysoner. Kilde: Sarpsborg kommune.

Kommuneplanens arealdel 2024 – 2036 åpner for etablering av boliger og annen støyfølsom bebyggelse i områder egnet for vesentlig fortetting. Med gode løsninger for støyskjerming mot gaten, og hovedsakelig gjennomgående leiligheter med tilgang til stille side i nord og sol og utsikt i sør, vil det være fullt mulig å lage boenheter med gode kvaliteter også i bebyggelsen nærmest veien. Denne bebyggelsen er også helt avgjørende for å sikre gode akustiske forhold for boligene og uteoppholdsarealene bakenfor. Også den eksisterende boligbebyggelsen nord for Gamle Isevei vil ha god skjermingseffekt av planlagt bebyggelse. Støynotat fra SWECO anbefaler at det gjøres en detaljvurdering av løsninger for å oppnå kravene for innendørs lydforhold i prosjekteringsfasen.

### 5.16 Luftforurensing

Planområdet grenser til Hafslunds gate som er registrert som gul sone i temakart for luftforurensning i KPA 2024 – 2036. De viktigste kildene til luftforurensninger er som oftest vegtrafikk og vedfyring.



Figur 53: Luftsonekart. Kilde: Sarpsborg kommune.

Sweco (2025) har gjennomført en luftkvalitetsvurdering som følge av planområdets nærhet til potensielle luftforurensende kilder. Denne konkluderer med at avbøtende tiltak mot luftforurensning ikke vil være nødvendig ved en realisering av planforslaget. Vurderingen legger til grunn Miljødirektoratets *Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging*, T-1520.

### 5.17 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Det er utarbeidet en egen ROS analyse som følger som vedlegg til plansaken. ROS-analysen identifiserer flere forhold av betydning innenfor planområdet i eksisterende situasjon. Hovedpunkter som spesielt må følges opp videre er forhold til klimaendringer ved økt nedbør og overvannshåndtering. Trafikkstøy, grunnforurensning og grunnstabilitet må vektlegges. Forholdet til trafikk og anleggsvirksomhet må vurderes.

Tabell 2: Oppsummering av hovedpunkter i eksisterende situasjon.

|    | K1                                   | K2          | K3                                                  | K4 | K5 |
|----|--------------------------------------|-------------|-----------------------------------------------------|----|----|
| S5 |                                      | Trafikkstøy | Grunnforurensning                                   |    |    |
| S4 | Store nedbørsmengder, Skolekapasitet | Overvann    | Myke trafikanter, Geotekniske grunnforhold Høyspent |    |    |
| S3 |                                      |             |                                                     |    |    |
| S2 |                                      |             |                                                     |    |    |
| S1 |                                      |             |                                                     |    |    |

Overvannshåndtering: Tette flater og begrenset kapasitet til kommunalt overvannsnett gir risiko for oversvømmelser og flom i planområdet og tilgrensende bebyggelse.

Geotekniske grunnforhold/Grunnstabilitet: Det er utført grunnundersøkelser (Sweco, 2020) inne på, og inntil, tomten tidligere. Området omfatter varierende grunnforhold bestående av bløte siltige leirmasser og fast siltig leirig sand med innslag av grus og stein. Området ligger under marin grense, og det er registrert sprøbruddsmaterialer i nærheten. Dybden til berg i tidligere utførte borpunkter antas å være mellom ca. 17 m til 22 m. I henhold til NVE sin veileder nr. 7-2014 anses utbygging på området ved Østfoldmeieriet som tilstrekkelig sikkert mht. områdeskred. Tiltaksplan for grunnstabilitet må utarbeides.

Fremmedarter: Det er gjort funn av kanadagullris langs Hafslunds gate som tilgrenser planområdet. Denne planten er svartelistet og klassifisert som svært høy risiko (Artsdatabanken).

Grunnforurensning: Historisk kartlegging av potensielle forurensningskilder i området (Sweco, 2019) gir grunn til mistanke om forurensning i grunnen innenfor planområdet. Ytterligere kartlegging og eventuell tiltaksplan må utarbeides.

Trafikkstøy: Hafslunds gate har høye trafikkmengder, som gjør at planområdet er innenfor rød og gul støyzone for vegtrafikk. Langvarig eksponering av støy kan medføre helseplager. Det må utarbeides detaljert støyrapport som synliggjør tilfredsstillende støyforhold ved videre prosjektering av området.

### 5.18 Næring

Det er i dag en variert sammensetning av næring i området, herunder restaurant, frisør, bensinstasjon med bilvask og kontorvirksomhet.

---

## 6. Beskrivelse av planforslaget

### 6.1 Alternativvurderinger

Det er foretatt vurdering av ulike alternativer for utvikling av området. De ulike alternativene har hatt forskjellig grad av utnyttning og typologi for planområdet. I disse er det vurdert plassering av bygningskropper, fasader, uteopphold, takform, høyder og adkomst.

Det opprinnelige skisseforslaget hadde en konsentrert lavblokkbebyggelse med vinklede bygningsvolumer tiltenkt halv-åpne gårdsrom mot den eksisterende boligbebyggelsen nord for planområdet. En av utfordringene ved dette utkastet var særlig trafikkstøy fra Hafslunds gate. Basert på dialog med saksbehandler ble bebyggelsen bearbeidet, der flere alternative løsninger ble utforsket. I det følgende vises et utdrag av de alternativene som er vurdert.



*Figur 54: Alternativvurdering: opprinnelig skisseforslag fra konkurranse, justert for avstand mot vei.*

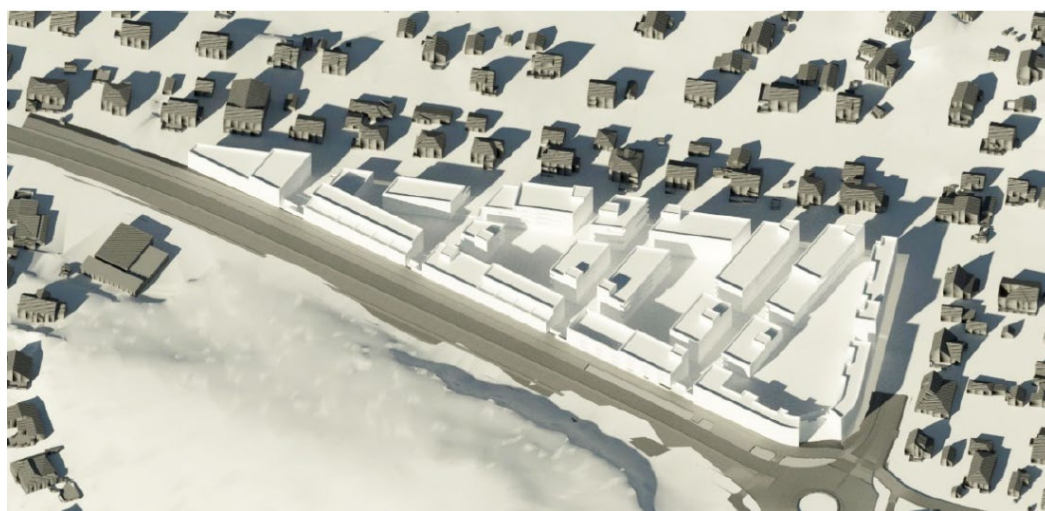
Som følge av støyproblematikken er det i flere alternativer utforsket en relativt sammenhengende bufferbebyggelse mot Hafslunds gate. Det er vurdert ulike bygningstyper bakenfor den skjermende bebyggelsen for å undersøke konsekvensene for blant annet uteopphold, dagslys og kommunikasjonsakser.



Figur 55: Alternativvurdering: sammenhengende bufferbebyggelse mot Hafslunds gate med lamellbebyggelse i bakkant.



Figur 56: Alternativvurdering: sammenhengende bufferbebyggelse med en kombinasjon av kvartalsstruktur og lameller.



Figur 57: Alternativvurdering: tydeligere kvartalsstruktur der bebyggelsen omkranser felles gårdsrom med uteopphold.

I det endelige planforslaget legges det opp til en åpen kvartalsstruktur der bufferbebyggelsen mot Hafslunds gate i større grad er brutt opp for å unngå uttrykket av en lang sammenhengende vegg. Det er vektlagt tydelige kommunikasjonsakser og tverrgater, samt felles gårdsrom i de ulike kvartalene. Dette er vurdert å gi et godt helhetlig konsept med god lesbarhet og organisering som også gir vesentlig forbedrede vilkår for myke trafikanter. Det er også vektlagt en tydeligere nedtrapping av bebyggelsen med fasadeuttrykk og takvinkler som samspiller godt med småhusbebyggelsen nord for Gamle Isevei.

## 6.2 Plangrep

I valg av plangrep er det særlig vektlagt en hensiktsmessig løsning på støyutfordringer fra Hafslunds gate, tilpasning til fremtidig Rv. 22 i reguleringsplan planID 3105\_26035, nedtrappende bebyggelse mot eksisterende boligområde nord for Gamle Isevei og gode vilkår for uteopphold og myke trafikanter.

Detaljreguleringen legger opp til en urban bystruktur med høy utnyttelse fordelt på fire kvartaler (K1-K4), der bebyggelsen omkranser felles gårdsrom med arealer for uteopphold og vegetasjon. Mellom kvartalene er det brede gater som danner tverrpassasjer gjennom området. Bufferbebyggelse mot Hafslunds gate har høye tette vegger og fungerer som støyskjerm mot riksveien. Disse brytes opp av tverrgatene som knytter sammen ferdselsårer sør og nord for bebyggelsen. Mot den eksisterende småhusbebyggelsen nord for Gamle Isevei legges det til rette for en nedskalering i høyder og boligtypologi for å få et godt samspill med nærliggende omgivelser. Parkering er løst med parkeringsanlegg i opptil to nivå under terreng.



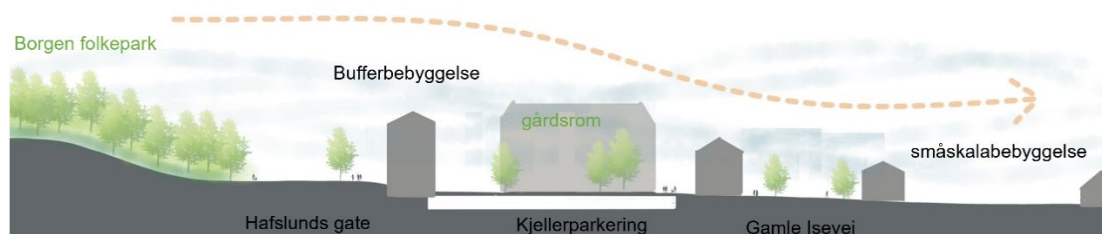
Figur 58: Bebyggelsen deles inn i åpne kvartaler, der gatene mellom kvartalene (gul skravur) danner tverrpassasjer gjennom området for gående og syklende. Disse tverrpassasjene sikrer også adkomst for utrykningskjøretøy o.l. Prosjektet kan gjennomføres i byggetrinn som defineres etter det som vil være en hensiktsmessig fremdrift. Parkeringskjeller som går på tvers av kvartalene vil trolig etableres i sammenheng.



Figur 59: Bebyggelsen langs Hafslunds gate og Tors gate (markert med oransje) fungerer som støyskjerm for utearealene og boligene lenger inne på planområdet. Bufferbebyggelsen får en stille side mot nord.



Figur 60: Det legges opp til et godt nettverk med ferdselsårer (vist med piler) for myke trafikanter. Gårdsrommene mellom bebyggelsen planlegges for varierte aktiviteter og vegetasjon.



Figur 61: Konseptskisse med bufferbebyggelse som støyskjerm og nedskalering av bebyggelsen som tilgrenser Gamle Isevei mot småskalabebyggelsen i nord.

### 6.3 Planlagt arealbruk

Intensjonen med planforslaget er å transformere et allerede utbygget næringsområde til et nytt og positivt område med høy boligandel, dagligvarebutikk, mindre butikker for detaljhandel, bevertning, tjenesteyting og kontorer. Nærheten til skole, barnehage, idrettsanlegg og viktige tur- og rekreasjonsområder gjør dette til et attraktivt forfettingsområde for boligutvikling.



| Tegnforklaring                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Reguleringsplan PBL 2008</b><br><b>§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg</b><br><div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div>BA Bebyggelse og anlegg</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div>B Boligbebyggelse</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: lightblue; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div>RA Renovasjonsanlegg</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: lightgreen; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div>UTE Uteoppholdsareal</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: lightyellow; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div>GPL Gårdsplass</div> </div><br><b>§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b><br><div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: lightgrey; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div>KV Kjøreveg</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: pink; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div>FO Fortau</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: lightpink; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div>TO Torg</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: lightgrey; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div>GT Gatetun</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: lightpink; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div>GS Gang-/sykkelveg</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: lightpink; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div>GG Gangveg/gangareal/gågate</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: lightgreen; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div>AVG Annen veggrunn - grøntareal</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: lightgrey; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div>P Parkering</div> </div><br><b>§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur</b><br><div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: lightgreen; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div>BG Blå/grønnstruktur</div> </div><br><b>§12-6 - Hensynssoner</b><br><div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: lightyellow; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div>H210 Rød sone iht. T-1442</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: lightyellow; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div>H220 Gul sone iht. T-1442</div> </div> | <b>§12-7 - Bestemmelseområder</b><br><div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; border: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></div> <div>#2_X og 3_X Utforming</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; border: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></div> <div>#4_X Parkeringsanlegg under terreng</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; border: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></div> <div>#1_X Midlertidig bygge- og anleggsområde</div> </div><br><b>Linjesymbol</b><br><div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; border-bottom: 2px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div>Piangrense</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; border-bottom: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div>Formålgrense</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></div> <div>Bestemmelsegrense</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></div> <div>Midlertidig bygge- og anleggsrense</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></div> <div>Grense for støysone</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></div> <div>Regulert høyde</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></div> <div>Eiendomsgrense som skal oppheves</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></div> <div>Byggegrense</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></div> <div>Bebyggelse som forutsettes fjernet</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></div> <div>Regulert senterlinje</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></div> <div>Frisiktlinsje</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></div> <div>Måle og avstandslinsje</div> </div><br><b>Punktsymboler</b><br><div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 10px; height: 10px; background-color: black; margin-right: 5px;"></div> <div>Stenging av avkjørsel</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 10px; height: 10px; background-color: black; margin-right: 5px;"></div> <div>Avkjørsel - både inn og utkjøring</div> </div> |

Figur 62: Illustrasjon av plankart med tegnforklaring.

| <b>Arealformål</b>                                               |                   |
|------------------------------------------------------------------|-------------------|
| <b>§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg</b>                       | <b>Areal (m²)</b> |
| 1001 - Bebyggelse og anlegg (5)                                  | 6277,6            |
| 1110 - Boligbebyggelse (4)                                       | 5911,2            |
| 1550 - Renovasjonsanlegg (2)                                     | 147,7             |
| 1600 - Uteoppholdsareal (3)                                      | 2100,1            |
| 1620 - Gårdsplass                                                | 743,3             |
| <b>Sum areal denne kategori:</b>                                 | <b>15179,9</b>    |
|                                                                  |                   |
| <b>§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b> | <b>Areal (m²)</b> |
| 2011 - Kjøreveg (2)                                              | 1160,8            |
| 2012 - Fortau (4)                                                | 1453,6            |
| 2013 - Torg                                                      | 568,3             |
| 2014 - Gatetun (2)                                               | 1200,7            |
| 2015 - Gang-/sykkelveg                                           | 341,4             |
| 2016 - Gangveg/gangareal/gågate                                  | 65,6              |
| 2019 - Annen veggrunn - grøntareal (10)                          | 728,6             |
| 2080 - Parkering                                                 | 586,4             |
| <b>Sum areal denne kategori:</b>                                 | <b>6105,3</b>     |
|                                                                  |                   |
| <b>§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur</b>                              | <b>Areal (m²)</b> |
| 3002 - Blå/grønnstruktur                                         | 286,9             |
| <b>Sum areal denne kategori:</b>                                 | <b>286,9</b>      |
|                                                                  |                   |
| Totalt areal kategorier: 21572,1                                 |                   |

Tabell 3: Oversikt arealformål med arealtabell i m2.

Ny bebyggelse er planlagt for å imøtekomme Sarpsborg kommunes ønske om en mer etablert urban bystruktur med høy utnyttelse. Bygninger er utformet med varierende høyder der intensjonen er å skape en positiv balanse mellom høydedrag i syd mot etablert småskalabebyggelse i nord og øst. Den urbane bygningsstrukturen er oppdelt og danner uterom hvor vann, trær og vegetasjon kan integreres og gi stimulerende grønne soner for opphold.



Figur 63: Planområdet sett fra sørøst.

Prosjektet har stort fokus på å danne et levende og godt byliv på bakkeplan. Publikumsrettede fasader mot Hafslunds gate i syd og næringsbebyggelse i øst og vest vil gi en åpen og inviterende fasade. Næringsarealene skal bygges for en fleksibel utnyttelse og kunne imøtekomme endrede behov. Det legges til rette for en variabel bruk fra handel til tjenesteyting.

Det er et ønske å etablere et sosialt bærekraftig nabolag hvor boligene utformes av ulik størrelse og med løsninger som kan imøtekomme en variert brukergruppe. Området bør utformes med fokus på sambruk og legge til rette for deleløsninger for bil og sykkel, felles grønnsakshager og etablere gode felles møteplasser for rekreasjon og lek. Gode møteplasser ute og inne åpner opp for fellesskap og interaksjon mellom beboere. Målsetningen om kvalitetsprinsipper for utvikling av bærekraftige bygg og områder skal legges til grunn for utviklingen av området.

## 6.4 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

### Bebyggelse og anlegg

#### Bebyggelse og anlegg (BA1-5)

Bebyggelsen innenfor disse feltene vil i hovedsak være bufferbebyggelse mot trafikkstøy. Her tillates det å kombinere flere formål som er forenlig med bolig, som dagligvare (BA1) og mindre, lokalt forankrede nærings- og kontorformål. Boliger som etableres i disse byggene skal ha planløsning og avbøtende tiltak i tråd med bestemmelsene.

---

—

#### Boligbebyggelse (B1-4)

Disse feltene er plassert nord for skjermende bebyggelse i BA. Her vil byggene omkranse felles gårdsrom for lek- og uteopphold. Det er definert eget formål for plassering av uteoppholdsarealer som sikrer at byggene organiseres slik. Bebyggelsen skal trappes vesentlig ned mot Gamle Isevei, med maksimalt 3-4 etasjer. Det skal etableres lekeplasser og møteplasser i tråd bestemmelsene.

#### Renovasjonsanlegg (o RA1-2)

Renovasjonsanlegg ligger mot offentlig vei og blir et offentlig anlegg. Det skal etableres nedgravd renovasjonsanlegg. Renovasjonsteknisk plan skal legges til grunn for utforming

#### Uteoppholdsareal (f UTE1-3)

Arealene inngår i beregning av felles uteopphold til boliger, og skal opparbeides ved utbygging av tilhørende byggetrinn. Arealene skal ha soner for lek, opphold, møblering og vegetasjon. Dersom det skal etableres anlegg for overvannshåndtering skal det ha en utforming som ivaretar uteoppholdsarealets funksjon.

#### Gårdsplass (f GPL)

Formålet gårdsplass gjelder den midterste av tverrgatene er felles for hele planområdet. Den skal ha tilstrekkelig bredde og kjørbart dekke for å gi tilkomst til nødvendig kjøretøy som beredskap, varelevering og renovasjon. Inne på gårdsplassen kan det etableres soner for lek, opphold, møblering, sykkelparkering og vegetasjon der dette egner seg. Viktige siktlinjer og fremkommelighet for gående og syklende er prioritert.

### **Samferdsel og teknisk infrastruktur**

#### Kjøreveg (o KV 1 og 2)

Kjøreveg er Gamle Isevei som gir adkomst til planområdet og eiendom gnr/bnr 1048/620.

#### Fortau (o FO1-4)

Fortau skal opparbeides langs kjøreveier. Bestemmelsene angir rekkefølgekrav til etablering av fortau ved utbygging.

#### Parkering (f P)

Oppstillingsplasser for bil på gateplan utenfor dagligvarehandel. Manøvreringsareal for parkeringen deles med manøvrerings- og kjøreareal for varelevering og renovasjonsbil. Kjøreadkomst til felles parkeringsanlegg under terreng.

#### Torg (f TO)

Torget vil være offentlig tilgjengelig areal, men er ikke definert med offentlig eieform. Det skal opparbeides med holdbare materialer med estetiske kvaliteter. Her er det tillatt med møblering, beplantning, sykkelparkering og overvannsanlegg.

#### Gatetun (f GT1 og 2)

Tverrpassasjer mellom K1/ K2 og K3/K4 som tjener som trinnfri passasje mellom Gamle Isevei og Hafslunds gate på samme måte som gårdsplassen, men også tilrettelagt for nødvendig kjøring for utrykningskjøretøy, varelevering og lignende, i noe større grad, for deler av gatetunene. Gatetunene kan utformes med bymessig møblering og beplantning som ikke er til hinder for nødvendig og hensiktsmessig bruk.

---

—**Gang-/sykkelvei (o GS)**

Dagens gjennomkjøring i Gamle Isevei skal avvikles, og det legges opp til gang- og sykkelvei i deler av den tidligere kjøreveien. Det er i dag eksisterende godkjent avkjørsel for eiendom gnr/bnr 1048/620 og det tillates følgelig kjøring til og fra denne spesifikke eiendommen i gatetunet. Området stenges med bom for å sikre mot gjennomkjøring.

**Gangveg/gangareal/gågate (o GG)**

Gangveg som binder sammen Hafslunds gate og Gamle Isevei i planområdets vestlige del. Denne skal ha fast dekke.

**Annen veggrunn – grøntareal (o AVG1-10)**

Dette er offentlige grøntarealer som vil etableres som nødvendige sidearealer tilknyttet veianleggene rundt planområdet.

**Grønnstruktur****Blå-/grønnstruktur (f BG)**

Grøntareal vest på planområdet som skal inneholde overvannshåndtering og fordrøyning, og være et tiltalende grøntareal å bevege seg gjennom og forbi.

**Bestemmelsesområder**

Bestemmelsesområdene angir plassering av arealer med tilhørende bestemmelser for:

- Midlertidig bygg- og anleggsområder (#1\_1 og #1\_2) – skal ivareta hensyn til utbygging av RV 22 Hafslund – Dondern.
- Gangforbindelser (#2\_1-6) – skal sikre interne gangpassasjer med tilstrekkelig fri bredde.
- Uteopphold på tak BA1 (#3\_1) – skal sikre etablering av felles uteoppholdsarealer på lokk over dagligvare.
- Parkeringsanlegg under terreng (#4\_1) – skal sikre mulighet for etablering av parkering under bakkeplan.

**6.5 Bebyggelsens plassering og utforming**

Detaljreguleringen legger til rette for en åpen kvartalsstruktur der bebyggelsen omkranser felles gårdsrom med uteopphold som har tilfredsstillende sol- og støyforhold. Mot sør og vest skjermer bebyggelsen for trafikkstøy fra Hafslund gate. Brede tverrgater mellom kvartalene gir adkomst for nødvendig kjøretøy.

Bebyggelsen vil utformes med noe variasjon i volumoppbygning og fasader, men ellers fremstå forholdsvis enhetlig. Farger på bygg skal være harmoniske og i positivt samspill med områdets karakter. Vertikale linjer skal benyttes for å visuelt dele opp lange bygningsvolum.

Det er en intensjon om å fremheve bygget som eksponeres lengst mot vest (BA5). Dette vil fremstå som et nytt og tydelig objekt i siktlinjen langs Hafslundsgate, for kjørende i retning fra sentrum mot Hafslund



Figur 64: Bebyggelse sett fra nord-vest (fugleperspektiv, ikke målbar illustrasjon) Bygningvolumene er delt inn i kvartaler og omkranser felles gårdsrom. Mellom kvartalene er det tverrgater som sikrer tilkomst for beredskapskjøretøy. Deler av bebyggelsen vil ha uteopphold på tak/dekke. Tverrgatene, en sentral gangvei og snarveier mellom bebyggelsen sikrer et godt og finmasket gangnettverk for myke trafikanter.

Illustrasjonsplanen viser muligheter for realisering av bebyggelse og plassering av uteopphold, lek, parkering, ferdselsårer for myke trafikanter, adkomst for beredskapskjøretøy osv. Illustrasjonsplanen er ikke juridisk bindende.



Figur 65: Illustrasjonsplan viser muligheter innenfor planområdet.

## Tegnforklaring illustrasjonsplan

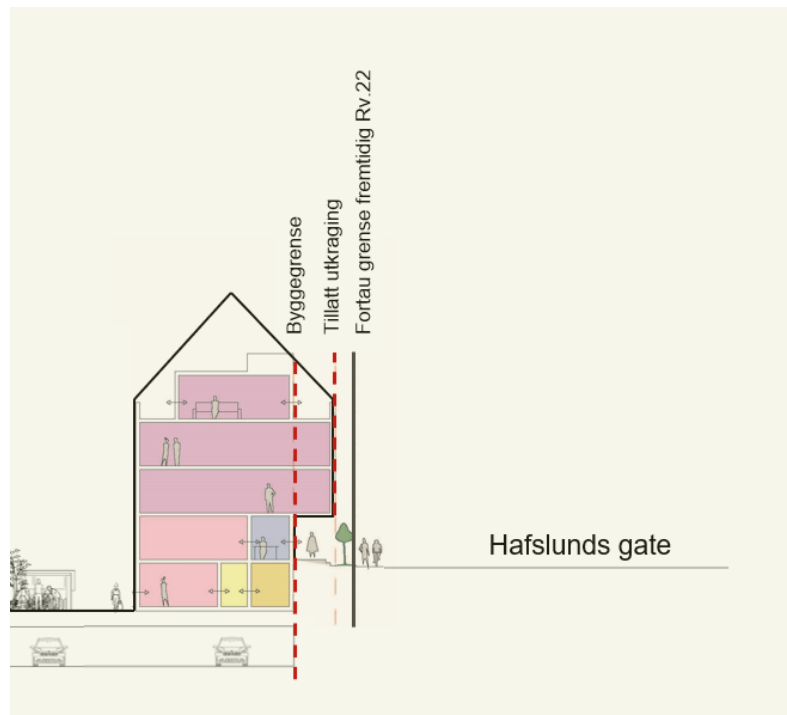
|                                                                                   |                                       |                                                                                   |                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
|  | Planlagt bebyggelse                   |  | Frisiktsone              |
|  | Gårdsplass/gangsone                   |  | Senterlinje veg          |
|  | Uteareal på bakkeplan                 |  | Vegetasjon               |
|  | Privat på tak / dekke                 |  | Høydeangivelse           |
|  | Privat uteareal balkong               |  | Trapp                    |
|  | Fortau / gang- og sykkelvei / adkomst |  | Møblering                |
|  | Vei / kjørevei / parkering            |  | Lekeapparater            |
|  | Leskur holdeplass                     |  | Bunntømt renovasjon      |
|  | Plangrense                            |  | Avkjøringspil            |
|  | Byggegrense                           |  | Oppstillingsplass sykkel |
|                                                                                   |                                       |  | Stenging avkjørsel       |

### 6.5.1 Byggetrinn

Det legges til rette for at prosjektet kan bygges ut i flere byggetrinn. En mulig rekkefølge kan være en stegvis etablering av kvartalsstrukturen. Valg av byggetrinn vil være avhengig av bygningenes funksjon som støyskjerm og etablering av parkeringsanlegg under terreng. I bestemmelsene er det lagt opp til at infrastruktur, uteoppholdsarealer og lekeområder skal bygges ut i takt med byggetrinnene. Dette for å sikre at prosjektet skal være gjennomførbart. Det vil da likevel stilles krav til en oppdatert utomhusplan for hvert byggetrinn for å kvalitetssikre at bestemmelsene i planen blir fulgt opp gjennom alle byggetrinnene.

### 6.5.2 Byggegrenser mot fremtidig Rv. 22 Hafslunds gate

Det er satt en byggegrense 4,5 meter innenfor grense mot fortau til den planlagte riksveien (planID 3105\_26035). Denne grensen gjelder for bygningsmasse under bakken og gateplan mot riksveien. Fra og med 2. etasje, sett fra Hafslunds gate, kan bebyggelsen krage ut inntil 3 meter, til en tenkt «øvre byggegrense», så langt det kan sikres tilstrekkelig fri høyde for fotgjengere. Illustrasjonen nedenfor viser prinsippløsning med byggegrensene.

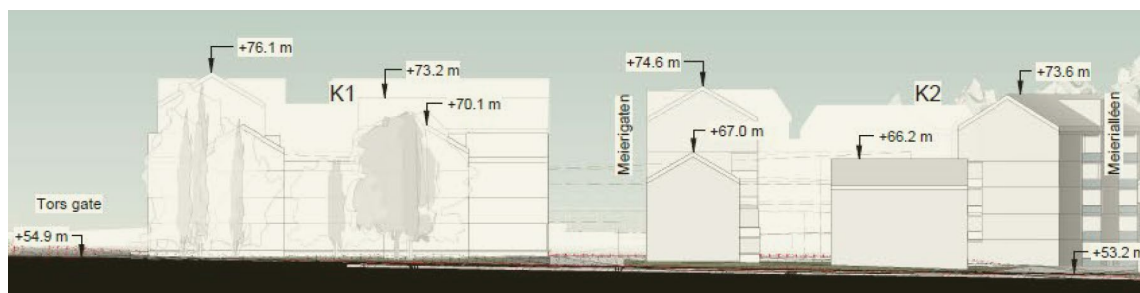


Figur 66: Illustrasjon som viser prinsipløsning, ikke detaljløsninger. Konseptet er at bebyggelsen som kan fungere som fundament mot fremtidig riksvei har noe større avstand enn bebyggelse som krager ut over terreng.

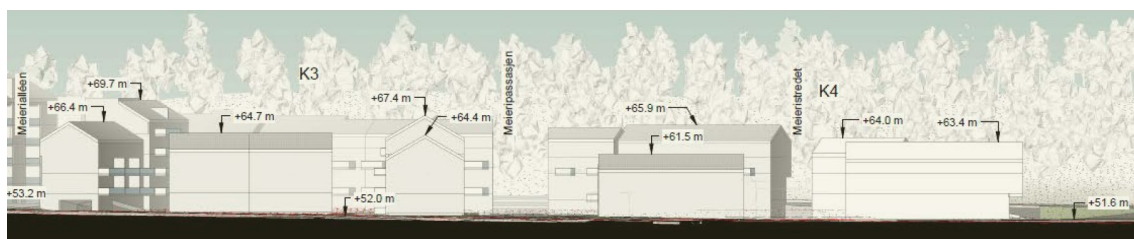
### 6.5.3 Bebyggelsens høyde

I fortettingsstrategien til Sarpsborg kommune er planområdet en del av områder for vesentlig fortetting/transformasjon. Byggehøyder i fortettingsområdet vil i hovedsak være 4-6 etasjer inkludert loft, over terreng/dekke (ikke inkludert parkeringsanlegg). Enkelte steder vil det punktvis være noe høyere bebyggelse. Tillatt byggehøyde er angitt som maksimal byggehøyde (BH k+) i plankartet. Detaljreguleringen differensierer byggehøyder innenfor feltene *Boligbebyggelse* med juridisk linje *Regulert høyde*. Dette sikrer en nedtrapping av bebyggelsen mot Gamle Isevei og småhusbebyggelsen i nord.

Areal i toppetasje/loft teller som bruksareal etter gjeldende måleregler, og kan brukes til boligformål.



Figur 67: Oppriss av bebyggelsen sett fra nord/Gamle Isevei viser kvartal K1 og K2. Tors gate er markert til venstre for bebyggelsen.



Figur 68: Oppriss sett fra nord/Gamle Isevei viser bebyggelsen i kvartal K3 og K4.

#### 6.5.4 Grad av utnytting

%-BYA er angitt på plankart. Innenfor planområdet spenner grad av utnytting i et intervall på %-BYA=40%-BYA til %-BYA=90. %-BYA avrundes opp til nærmeste 5 %. Formålsflatene med bufferbebyggelse (BA1-BA5) mot Hafslunds gate og mot Tors gate har høyest utnytting, mens de øvrige arealene har nedtrappende høyder mot Gamle Isevei i nord (B1-B3). Boliger (B4) mot Iseparken (UTE1) kan ha inntil 5 etasjer.

I henhold til *Veileder Grad av utnytting* (KMDP) skal parkeringsareal på terreng inngå i beregningsgrunnlaget for BYA. Et areal tilsvarende 1 sykkelparkeringsplass per boenhet legges til BYA på hver tilhørende formålsflate. Det er tatt utgangspunkt i et areal på 1.5 m<sup>2</sup> per sykkelplass. For dagligvare er det beregnet 21 sykkelplasser (30 % av totalt) på terreng, og for kontorbygg i vest er det beregnet 12 sykkelplasser (30 % av totalt). Endelig plassering av sykkelplasser vil sees nærmere på i arbeidet med utomhusplanen slik at det blir et godt samspill mellom de ulike uteoppholdsarealer, sykkelparkering og ferdselsårer. Øvrig parkering for sykkel vil være i parkeringsanlegg, innvendig bod m.m.

| Bebyggelse og anlegg | Formåls-<br>flate   | BYA bygg            | BYA sykkel           | BYA samlet            | %BYA      | %BYA plankart     | Avrundet i m <sup>2</sup> |
|----------------------|---------------------|---------------------|----------------------|-----------------------|-----------|-------------------|---------------------------|
| BA1                  | 2647 m <sup>2</sup> | 2236 m <sup>2</sup> | 84 m <sup>2</sup>    | 2320 m <sup>2</sup>   | 87,6%-BYA | 90%-BYA           | 62,3 m <sup>2</sup>       |
| BA2                  | 1234 m <sup>2</sup> | 671 m <sup>2</sup>  | 30 m <sup>2</sup>    | 701 m <sup>2</sup>    | 56,8%-BYA | 60%-BYA           | 39,4 m <sup>2</sup>       |
| BA3                  | 951 m <sup>2</sup>  | 574 m <sup>2</sup>  | 27 m <sup>2</sup>    | 601 m <sup>2</sup>    | 63,2%-BYA | 65%-BYA           | 17,2 m <sup>2</sup>       |
| BA4                  | 557 m <sup>2</sup>  | 330 m <sup>2</sup>  | 13,5 m <sup>2</sup>  | 343,5 m <sup>2</sup>  | 61,7%-BYA | 65%-BYA           | 18,6 m <sup>2</sup>       |
| BA5                  | 888 m <sup>2</sup>  | 375 m <sup>2</sup>  | 18 m <sup>2</sup>    | 393 m <sup>2</sup>    | 44,3%-BYA | 55%-BYA           | 95,4 m <sup>2</sup>       |
| Totalt BA            | 6277 m <sup>2</sup> | 4186 m <sup>2</sup> | 172,5 m <sup>2</sup> | 4358,5 m <sup>2</sup> | 69,4%-BYA | Gj, sn: 73,1%-BYA | 232,9m <sup>2</sup>       |
| Bolig-bebyggelse     | Formåls-<br>flate   | BYA bygg            | BYA sykkel           | BYA samlet            | %BYA      | %BYA plankart     | Avrundet i m <sup>2</sup> |
| B1                   | 2564 m <sup>2</sup> | 1246 m <sup>2</sup> | 79,5 m <sup>2</sup>  | 1325,5 m <sup>2</sup> | 51,7%-BYA | 55%-BYA           | 84,7 m <sup>2</sup>       |
| B2                   | 1932 m <sup>2</sup> | 929 m <sup>2</sup>  | 52,5 m <sup>2</sup>  | 981,5 m <sup>2</sup>  | 50,1%-BYA | 55%-BYA           | 81,1 m <sup>2</sup>       |
| B3                   | 665 m <sup>2</sup>  | 230 m <sup>2</sup>  | 9 m <sup>2</sup>     | 239 m <sup>2</sup>    | 35,9%-BYA | 40%-BYA           | 27 m <sup>2</sup>         |

|          |                        |                        |                      |                       |               |                         |                      |
|----------|------------------------|------------------------|----------------------|-----------------------|---------------|-------------------------|----------------------|
| B4       | 750 m <sup>2</sup>     | 547 m <sup>2</sup>     | 28,5 m <sup>2</sup>  | 575,5 m <sup>2</sup>  | 76,7%-<br>BYA | 80%-BYA                 | 24,5 m <sup>2</sup>  |
|          |                        |                        |                      |                       |               |                         |                      |
| Totalt B | 5911<br>m <sup>2</sup> | 2952<br>m <sup>2</sup> | 169,5 m <sup>2</sup> | 3121,5 m <sup>2</sup> | 52,8%-<br>BYA | Gj.sn:<br>56,5%-<br>BYA | 218,2 m <sup>2</sup> |

Parkeringsanlegg under terreng medregnes ikke som en del av %-BYA. Uteoppholdsarealer til bebyggelse innenfor arealformålet *Bebyggelse og anlegg* kan etableres i arealformålet *Boligbebyggelse*. Det forutsettes at dekket til parkeringskjelleren kan medregnes som en del av boligenes uteoppholdsareal.

Tabell 4: Oversikt grad av utnyttning i de ulike utbyggingsfeltene. %-BYA avrundes som hovedregel til nærmeste runde tall.

### 6.5.5 Antall arbeidsplasser, antall m<sup>2</sup> næringsarealer

Det er skissert næring/publikumsrettet areal på ca. 4000 m<sup>2</sup> basert på et mulig utbyggingsprosjekt. Dette er i hovedsak tenkt å dekke et lokalt behov. Det tillates dagligvarebutikk, forretning, kontor, tjenesteyting, bevertning eller andre formål som er forenelig med boligformål. Eksempelvis treningssenter osv.

Av næringsandelen er ca. 2.400 m<sup>2</sup> tiltenkt dagligvare, som er skissert i formålsflaten BA1. Øvrige funksjoner er planlagt langs riksvegen slik at det kan tilrettelegges for aktive fasader langs gateplan og egnet formål med tanke på støy. Det er foreslått kontorarealer i BA5 ut mot krysset i Hafslunds gate. Det er ønskelig at næringsarealene bygges for en fleksibel utnyttelse for å kunne imøtekomme endrede behov. Det tilrettelegges for en variabel bruk fra handel til tjenesteyting, som er tenkt å betjene lokale behov i tråd med regionale retningslinjer.

### 6.5.6 Antall boliger, leilighetsfordeling

Planen tatt utgangspunkt i etablering av 192 boenheter. Det legges opp til en variasjon i boligstørrelser. Det er i innledende skisser gjort en leilighetsfordeling basert på et mulig utbyggingsprosjekt.

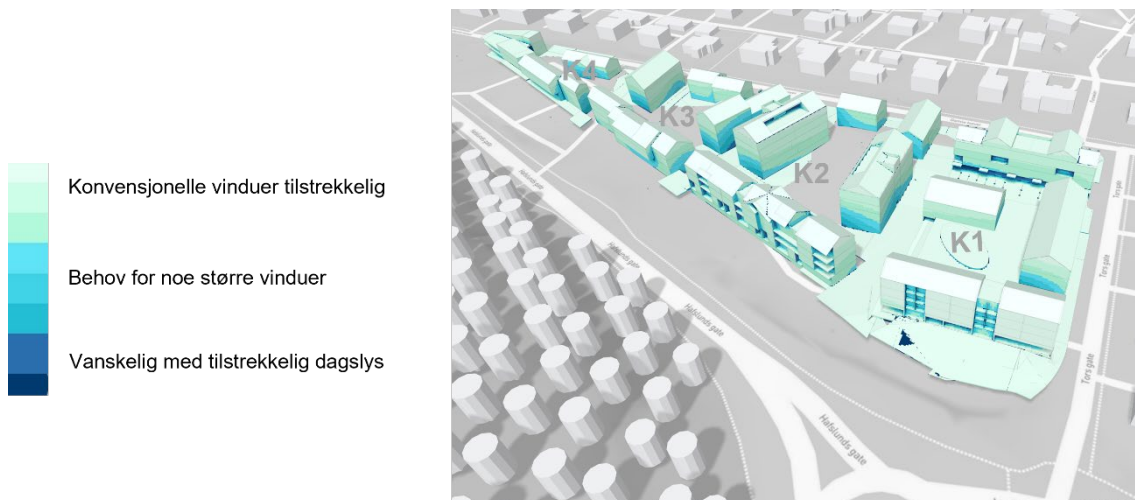
Detaljreguleringen åpner for fleksibilitet i fordeling av leilighetsstørrelser. Dette som følge av signaler fra kommunen ang. økende behov for mindre leiligheter. Planen fastsetter ikke et endelig antall leiligheter eller størrelsesfordeling mellom disse, men bestemmelsene angir en minimumsgrense på 15 % under 50 m<sup>2</sup> BRA og minimum 20 % over 70 m<sup>2</sup> BRA.

## 6.6 Boligmiljø/ bokvalitet

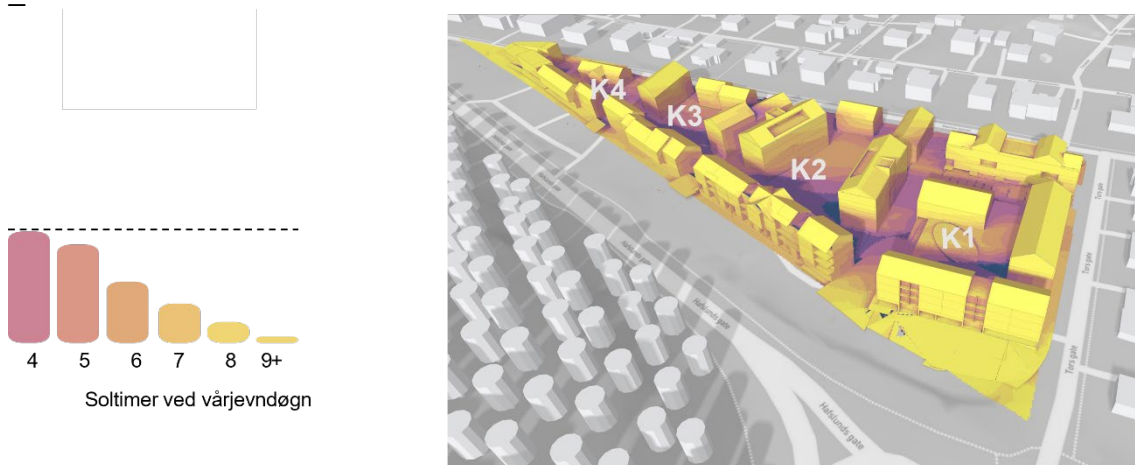
Prosjektet har som mål å skape et godt nabolag. Planområdets beliggenhet i kort avstand fra bydelssenteret Borgen og fra Sarpsborg sentrum gir et glimrende utgangspunkt for å danne urbane leiligheter i god kontakt med naturgitte omgivelser. Kort gangavstand til Borgen Folkepark og naturområdene i Hafslundsskogen vil være viktig for rekreasjon og utfart for alle generasjoner fra småbarnsfamilien til den enslige eldre. Skoler og barnehage i gangavstand er også viktige kvaliteter i området. Den urbane bygningsstrukturen er oppdelt og danner uterom hvor vann, trær og vegetasjon kan integreres og gi stimulerende grønne soner for opphold.

— Området vil i stor grad være et bilfritt bomiljø rundt felles leke- og uteoppholdsarealer. God kontakt med boligens innvendige areal og privat uteoppholdsareal er viktig. Overgangene mellom de private sonene og fellesarealer skal utformes for å gi ønsket skjerming og privatisering. Prosjektet har stort fokus på gode felles uteoppholdsarealer som skal utformes for å gi beboerne stimulerende møtesteder for rekreasjon og lek. Beplantning og ulike soner skal tydeliggjøre bruk og gi skjerming. Viktige uterom kan kles med grønne vegger og klatreplanter. Bygningenes hovedinnganger skal ha en positiv og inviterende utforming. Her vil det være viktig med møtesteder og god belysning for uformelle treff mellom beboerne i området. Bebyggelsens viktige uteoppholdssoner på gateplan suppleres med muligheter for takhager. Takhager vil ha en mer bygningsmessig tilhørighet og inngå som fellesareal for det enkelte bygg. Takhagene bør utformes med et variert uttrykk og deles opp i soner slik at det oppfordres til bruk. Grillområder, lekesoner, solstol og drivbenker skal oppfordre til et liv i felleskap og med delekultur. Bomiljøet knyttes sammen av flere gangveier og stier. Brede tverrgater binder sammen sør og nord, mens en sentral gangakse fører sammen kvartalene fra øst til vest.

I plassering og utforming av bebyggelsen er det gjort overordnet analyse av potensiale for dagslys, solforhold og eksponering av trafikkstøy (Forma analyse). I det videre arbeidet er det også gjort en nærmere støyfaglig utredning (Sweco, 2025), se eget punkt nedenfor. Analysene viser at det i vesentlig grad vil være gode vilkår for naturlig lys i boligene. Uteoppholdsarealene er prioritert i områder med de beste solforhold der trafikkstøy avskjermes ved hjelp av bebyggelsen i sør. Dette er faktorer som vil være positiv for bomiljøet og bokvaliteten i planområdet.



Figur 69: Innledende skisse med dagslys. Kilde: Forma analyse.



Figur 70: Innledende skisse med solforhold. Kilde: Forma analyse.

### 6.7 Støyutsatt bebyggelse

Retningslinjer i KPA åpner for etablering av boliger i rød støysone langs viktige forfettingsområder ved viktige kollektivårer. Det skal i disse tilfellene gjøres en nærmere vurdering. For boliger der støynivået overskrider grenseverdier forutsettes gjennomgående boenheter med avbøtende tiltak der minimum halvparten av antall oppholdsrom i hver boenhet, inkludert minimum ett soverom, skal ha åpningsvindu/balkongdør i fasade mot stille side

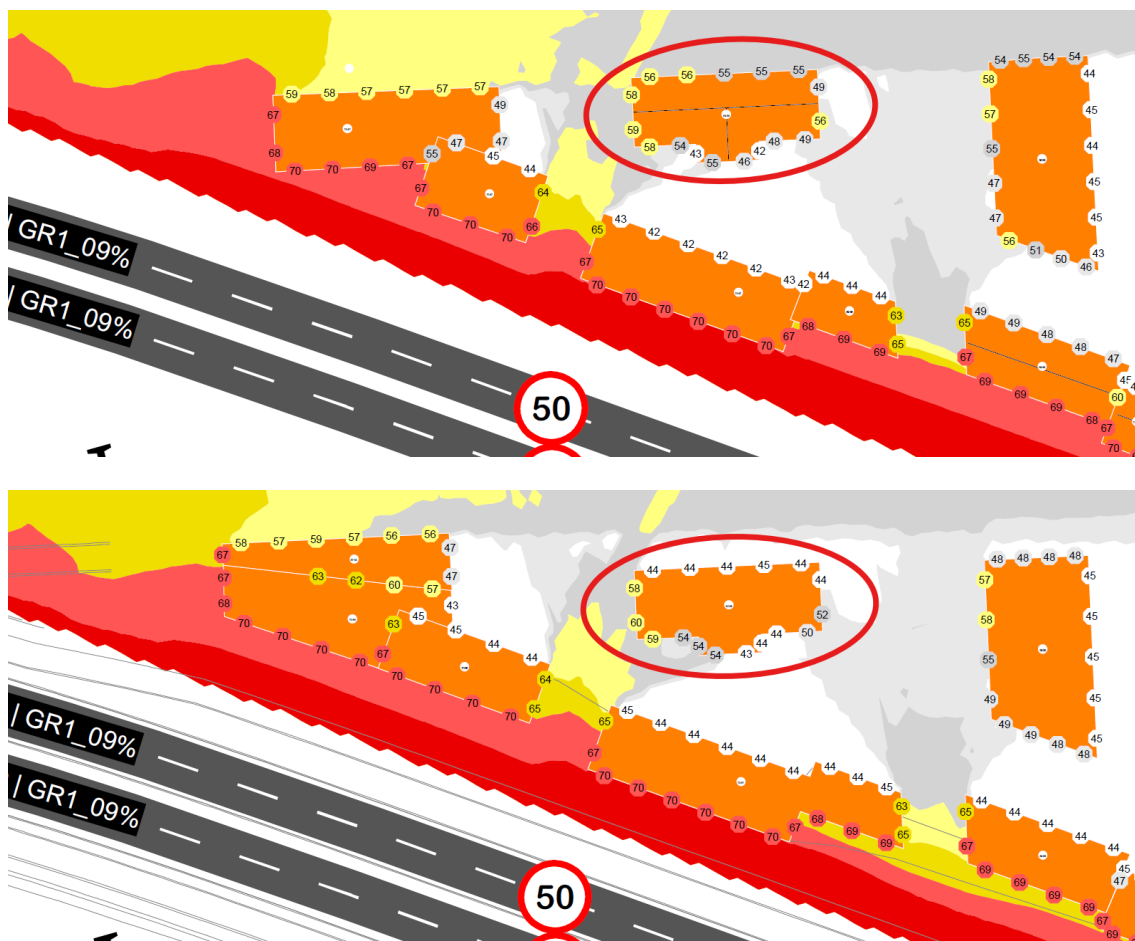


Figur 71: Støyrapport viser støyforhold på planlagte fasader i de ulike kvartalene. Øverst sett fra Hafslunds gate, nederst sett fra Gamle Isevei. (Sweco, 2025).

Sweco (2025) har gjort en støyfaglig utredning av prosjektet. Bebyggelsen mot Hafslunds gate fungerer som støyskjerming for bebyggelsen bak, hvor tilnærmet alle bygg har lydnivå under grenseverdi. Alle bygninger vil, i større eller mindre grad, ha tilgang til stille side. Bygningen lengst mot vest oppnår bare stille side på en liten del av

fasaden mot nord, inn mot planområdet, og anbefales i hovedsak benyttet til for eksempel kontor eller annet der det ikke er krav til lydnivå på fasade. Det er likevel mulig å etablere boliger med gode kvaliteter i den østlige delen.

I tidligere utforminger var bebyggelsen lengst vest på K4 trukket lenger nord, mot gang- og sykkelveien i avslutningen av Gamle Isevei. Dette bygget er som følge av 1. gangs behandling av reguleringsplanen, avsluttet mot samme byggegrense som øvrig bebyggelse langs Gamle Isevei, noe som medfører at det ikke oppnås stille side på deler av boligbygget i K4.



Figur 72: Bildet over viser ny situasjon, der bygningen lengst vest er trukket tilbake til samme byggegrense som øvrig bebyggelse langs Gamle Isevei, og boligen (merket med rød ellipse) har høyere støynivå på fasade enn tillatt for å oppnå stille side. Bildet under viser tidligere situasjon, der det siste bygget vestover fungerte som en støyskjerm for den indre bebyggelsen.

Utendørs lydnivå på mest støyuutsatte fasade er  $L_{den}$  70 dB. For innendørs støynivå kreves det fasadeelementer med spesielt gode lydreduserende egenskaper for bebyggelsen ut mot Hafslunds gate. Det er teknisk uproblematisk å tilfredsstille krav til støynivå fra utendørs lydkilder i oppholdsrom og soverom, men det må gjøres detaljvurderinger på dette når plantegninger og vindusplaner foreligger.

Det er tilgjengelig felles utendørs uteoppholdsareal med støy under grenseverdi for trafikkstøy på bakkeplan. I tillegg vil det være tilgjengelig uteoppholdsarealer med lydnivå under grenseverdi ved eventuelle takterrasser på bygg bak bebyggelsen langsgående Hafslunds gate.

---

I planprosessen har det vært avholdt et regionalt planmøte med blant annet Statsforvalteren (referat datert 11.04.2023). Forholdet til etablering av boliger i rød støysone langs Hafslunds gate ble drøftet i møtet, og Statsforvalteren konkluderte med at det vil være hensiktsmessig å tillate oppholdsrom og uteopphold på støysiden langs denne fasaden som følge av sørvendt beliggenhet, dagslys og gode solforhold. Det forutsettes at uteoppholdsarealene er støyskjermet. Avbøtende tiltak som innglassede balkonger for boliger langs Hafslunds gate kan være en god måte å løse dette på.

I støyretningslinje T-1442 er det lagt vekt på tre kvalitetskriterier: tilfredsstillende lydnivå innendørs, tilgang til egnet uteoppholdsareal med tilfredsstillende lydnivå og stille side. Disse tre kvalitetskriteriene skal bidra til å sikre oppfyllelse av retningslinjens formål.

Ved etablering av støyfølsom bebyggelse langs Hafslunds gate er det vurdert kompenserende kvaliteter og tiltak for å redusere støyplage og ivareta helse og trivsel. Faktorer som bidrar positivt er lave støynivå innendørs, mer takhøyde, tilgang til stille side, luftevindu med skjerming for dempede fasader, stille uteoppholdsarealer utvendig og muligheter for fellesarealer innendørs. Bebyggelsen vil gi mulighet for mer attraktive byrom på bakkeplan der nabolaget som helhet får et godt lydmiljø. I rød støysone legges det i all hovedsak opp til gjennomgående boliger med planløsning som tar hensyn til behov for åpningsvindu i fasade mot stille side.

Planbestemmelser åpner for at inntil 12% av boenhetene i planområdet kan oppføres med dempet fasade som erstatning for stille side. Dette er for å sikre at planen kan gjennomføres med en bebyggelse langs Hafslunds gate, som fungerer som en «støybuffer» for felles uteoppholdsarealer og annen bebyggelse på området, og samtidig legge til grunn en høy boligandel. I utgangspunktet skal det etterstrebis en løsning med gjennomgående boenheter, med tilgang til stille side, men der det ikke er mulig å oppnå en slik løsning, kan det åpnes for avvik (dempet fasade). Selv om denne bebyggelsen har betydelige støyutfordringer, har de også gode solforhold, dagslyskvaliteter og utsyn mot Borgen folkepark.

Innglassede balkonger mot sør gir muligheter for å skjerme støynivå på fasaden og samtidig dra nytte av positive kvaliteter som dagslys og solforhold. Videre vil bebyggelsens plassering som støyskjerm gi vesentlig forbedret lydmiljø i planområdet der også felles uteareal med de beste solforhold vil ha tilfredsstillende lydnivå.

Med utgangspunkt i kvalitetskriteriene vurderes det at formålet med støyretningslinje T-1442 kan oppfylles for boliger som etableres i rød støysone i prosjektet.

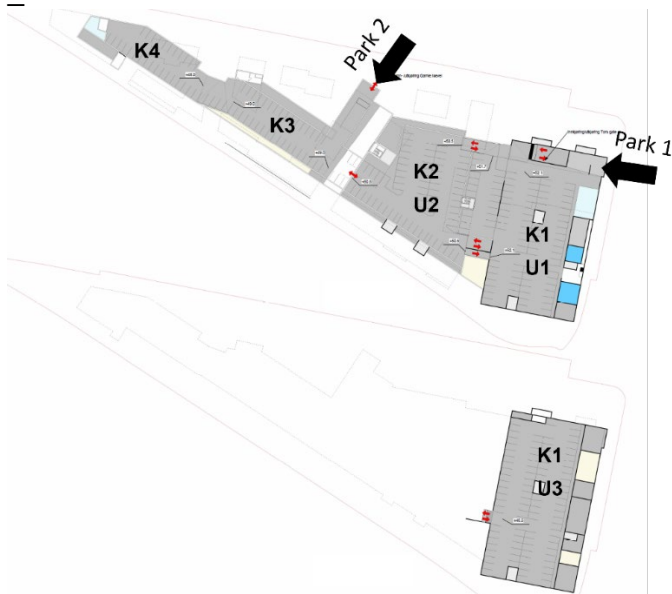
—

## 6.8 Parkering

Parkering vil skjer i parkeringsanlegg under terreng i opptil flere etasjer med innkjøring fra Tors gate og Gamle Isevei. Det er tillatt med et begrenset antall parkingsplasser på terreng tilknyttet dagligvare, og mulighet for HC-parkering ved Gamle Isevei. For sykkelparkering legges det opp til sykkelplasser både i parkeringsanlegget, innvendig i bebyggelsen og tilknyttet inngangspartier på terreng.

Tabell 5: Parkeringsdekning for bil og sykkel er definert med følgende tabell i bestemmelsene.

| Arealformål           | Grunnlag                   | Bil |                                                                                                       | Sykel |
|-----------------------|----------------------------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
|                       |                            | Min | Maks                                                                                                  | Min   |
| Bolig                 | Per 100 m <sup>2</sup> BRA | 0,5 | 1,4                                                                                                   | 3     |
| Forretning, handel    | Per 100 m <sup>2</sup> BRA |     | 3 pr 100 m <sup>2</sup> opp til 500 m <sup>2</sup><br>2 pr 100 m <sup>2</sup> over 500 m <sup>2</sup> | 3     |
| Kontor                | Per 100 m <sup>2</sup> BRA |     | 2                                                                                                     | 3     |
| Restaurant, pub, kafe | Per 100 m <sup>2</sup> BRA |     | 2,5                                                                                                   | 2     |
| Tjenesteyting         | Per 100 m <sup>2</sup> BRA |     | 2,5                                                                                                   | 2     |

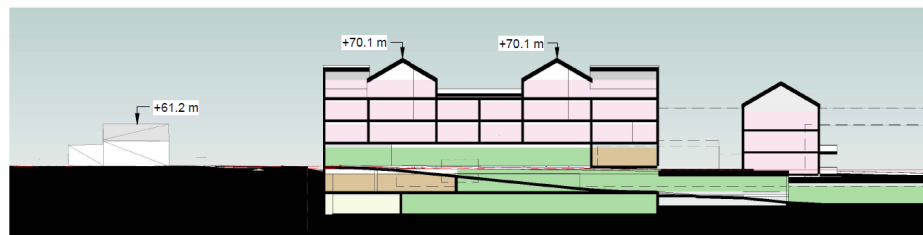


Figur 73: Adkomst til parkeringsanlegg under terreng er fra Tors gate (park 1) og Gamle Isevei (park 2). Parkeringsanlegget kan være opptil flere nivå.

Sykkelplassene skal ha stativ som gjør det mulig å låse sykkelen på en trygg måte. Det skal også avsette plasser for spesialsykkel, og ved felles sykkelanlegg for bolig tilrettelegges det for lading av el-sykkel.

### Romskjema

- Boder
- Leilighet
- Parkering
- Sykkelbod



Figur 74: Snitt av bygg med adkomst til parkeringsanlegg under terreng fra Tors gate i K1 vist med mulig funksjonsdeling av bebyggelsen.



## 6.9 Tilknytning til infrastruktur

### VA- og slokkevann

Aktuelle uttakspunkt for vannforsyning og brannslokkevann vil være på kommunal vannledning i Gamle Isevei og Tors gate. Utbyggingen vil ha krav til slokkevannskapasitet lik 50l/s. Videre vil det forekomme krav til sprinkler. Det er ikke

krav til samtidig uttak av sprinklervann og slokkevann. Vannledning Ø400 tilgrensende utbyggingsområdet har tilstrekkelig kapasitet til å levere slokkevann lik 50l/s ved normalt vannforbruk. Det er ila. 2023 gjort oppgraderinger av det kommunale ledningsanlegget nord og øst for planområdet. Vann- og avløpsledninger har tilstrekkelig kapasitet til å dekke utbygging av planområdet.

### Overvann

Overvannshåndteringen innenfor planområdet består i dag av sandfang som leder vann vekk fra overflaten. Det er høyst sannsynlig at kun en svært liten andel av overvannet som faller på planområdet i eksisterende situasjon holdes tilbake. Med unntak av noen grøntarealer, består planområdet nærmest utelukkende av tette flater som tak og asfalterte arealer. Videre er det antatt overvannet ledes direkte til det kommunale ledningsnett via sandfang.

I prosjektet legges det opp til at overvann håndteres lokalt for å opprettholde den naturlige vannbalansen på tomten og i områdene rundt, minimere negative effekter av klimaendringer, samt minimere risiko for flom og oversvømmelser. Sarpsborg kommune har gitt tillatelse til å slippe på inntil 4 l/s på den kommunale overvannsledningen. Ønsket tilkoblingspunkt for overvann er i Gamle Isevei. Det er ikke satt krav til maksimum påslipp for spillvann.

Beregning av dimensjonerende nedbørvarighet er 1440 min, og nødvendig fordrøyningsvolum dimensjonert for 25-års regn er beregnet til 787 m<sup>3</sup>. Det foreslåes at fordrøyningsmagasiner plasseres i hvert utbyggingstrinn med tilhørende sandfang i lavpunktene.

Tabell 5: Dimensjonerende vannføring for 25-års regn, samt nødvendig fordrøyningsvolum pr utbyggingsområde

| Situasjon              | Dimensjonerende vannføring for 25-års regn (l/s) | Nødvendig fordrøyningsvolum (m <sup>3</sup> ) |
|------------------------|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| <b>Før utbygging</b>   |                                                  |                                               |
| Planområdet i dag      | 310                                              | 678                                           |
| <b>Etter utbygging</b> |                                                  |                                               |
| K1                     | 142                                              | 349                                           |
| K2                     | 97                                               | 224                                           |
| K3                     | 66                                               | 139                                           |
| K4                     | 43                                               | 75                                            |
| SUM                    | 349                                              | 787                                           |

Tabell 6: Total dimensjonerende vannføring for 25- og 200-års regn, samt nødvendig fordrøyningsvolum før og etter utbygging

| Situasjon       | Dimensjonerende vannføring for 25-års regn (l/s) | Nødvendig fordrøyningsvolum for 25-års regn (m <sup>3</sup> ) | Dimensjonerende vannføring for 200-års regn (l/s) |
|-----------------|--------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Før utbygging   | 310                                              | 678                                                           | 465                                               |
| Etter utbygging | 349                                              | 787                                                           | 524                                               |

Tallene viser at overvannsbelastningen vil være noe høyere i fremtidig situasjon, etter gjennomføringen av tiltaket. Økningen kommer gjennom bruk av klimafaktor, selv med en større andel permeable flater med lavere avrenning for planlagt situasjon.

Magasinene plasseres under terreng i arealer som ikke er i konflikt med parkeringskjeller. Disse vil være lett tilgjengelig for inspeksjon og vedlikehold via

inspeksjonskummer. Det er viktig at magasinene plasseres slik at de kan vedlikeholdes med spyling og eventuelt graves opp i fremtiden uten store merkostnader. Magasinene vil ha egne regulatorkummer som sikrer en bestemt mengde videreført overvann.

Overvann i parkeringskjeller vil forekomme enten i form av avrenning fra biler eller tilsig av grunnvann. Det vil kanskje være behov for pumping av overvann fra parkeringskjeller til kommunalt nett, hvor dette må gå gjennom et sandfang og fordrøyningsmagasin. Dette vil i normalsituasjon være et lite bidrag.

Så langt det lar seg gjøre bør terrenget tilpasses slik at overvannet kan fordrøyes mest mulig i åpne løsninger som i grønne grøfter og andre arronderinger. I detaljprosjekteringsfasen bør det gjøres videre vurderinger om landskapet rundt og i Iseparken kan utnyttes til håndtering av overvann. Overflatevannet ved en 25 års regnhendelse skal ikke ha muligheten for avrenning til andre eiendommer. Detaljutførelse av overvannsystemet avklares i detaljprosjekteringsfasen.



Figur 75: Forslag til mulige flomveier i planområdet og frem til resipient er markert med lilla piler. Røde piler angir eksisterende avrenningslinjer gjennom eiendommer (Sweco Norge AS).

### Flomveier

Ved en større nedbørshendelse vil fordrøyningsanleggene, som er dimensjonert for 25-års regn, overbelastes og vannet må ledes vekk på flomveier. Det er utbyggerens ansvar å ivareta eksisterende flomveier over eiendommen og trygt føre overvann fra eiendommen til flomvei utenfor eiendommen uten fare for skade eller ulempe på nedenforliggende eiendommer og byggverk (jf. Naboloven §2).

Note: Det er gjort en mindre endring av plankart etter at VAO-rapporten er utarbeidet, som bl.a. omhandler endret plassering av renovasjonspunkt RA2, fra fortau til en plassering langs vendehammer nordvest i planområdet. Dette påvirker ikke prinsippene og beregningene som angår vann-, avløp- og overvannshåndteringen.



Figur 76: Forslag til mulige flomveier (VA- og overvannsnotat, 2025 Sweco Norge AS).

## 6.10 Trafikkløsning

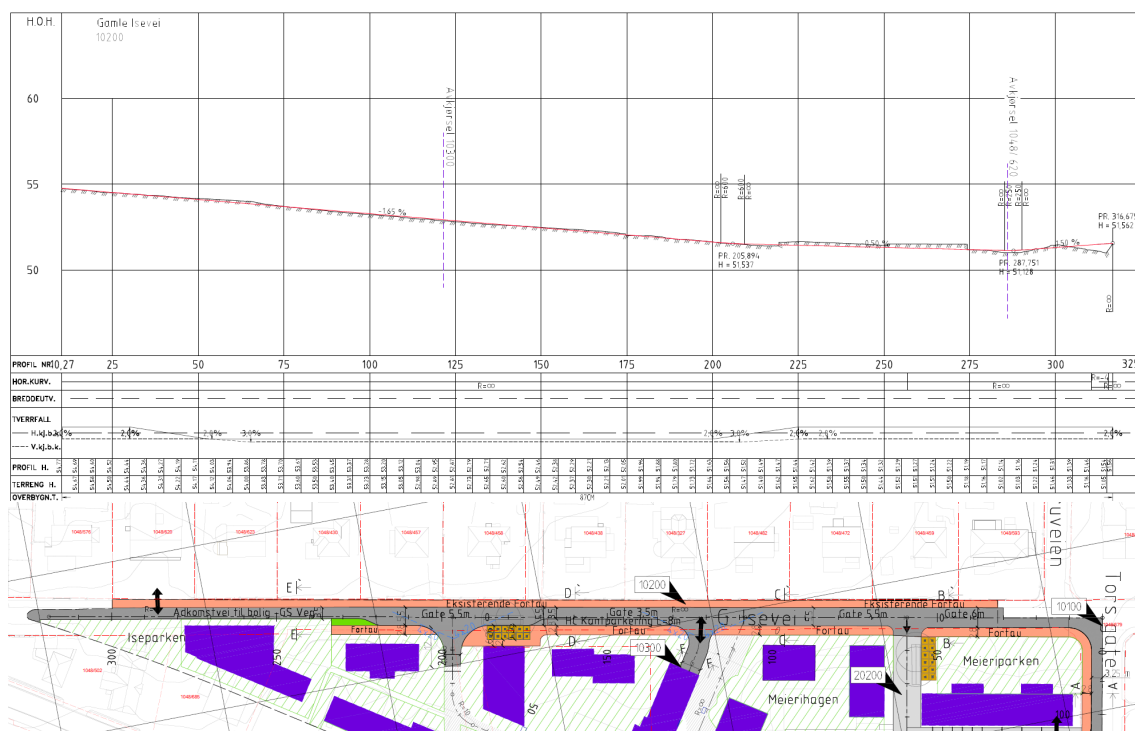
### 6.10.1 Kjøreatkomst

Dagens avkjørsler fra planområdet til Hafslunds gate vil i forbindelse med utbygging bli sanert. Videre vil gjennomkjøringen til Rv. 22 i Gamle Isevei avvikes, og veien bli omgjort til blindvei med vendehammer i vest. For kjørende vil adkomst til planområdet være fra rv. Hafslunds gate. Ved behov er det også mulig å benytte Rolighetsveien og tilknyttede veier som alternativ kjørevei.

Prosjektets tilknytning til overordnet og omkringliggende veinett vil være fra Gamle Isevei og Tors gate. I Gamle Isevei vil det etableres avkjørsel som har direkte nedkjøring til parkeringsanlegg under terreng. Videre tillates det kjøring for renovasjon og varelevering i tverrgaten (gatetun) tilgrensende dagligvaren i øst, og for renovasjon ved vendehammer i tverrgaten (gatetun) nordvest i planområdet. Avkjørselen til Tors gate vil gi adkomst til parkeringsanlegg under terreng, samt planlagt utkjøring for større kjøretøy tilknyttet dagligvare og renovasjon.

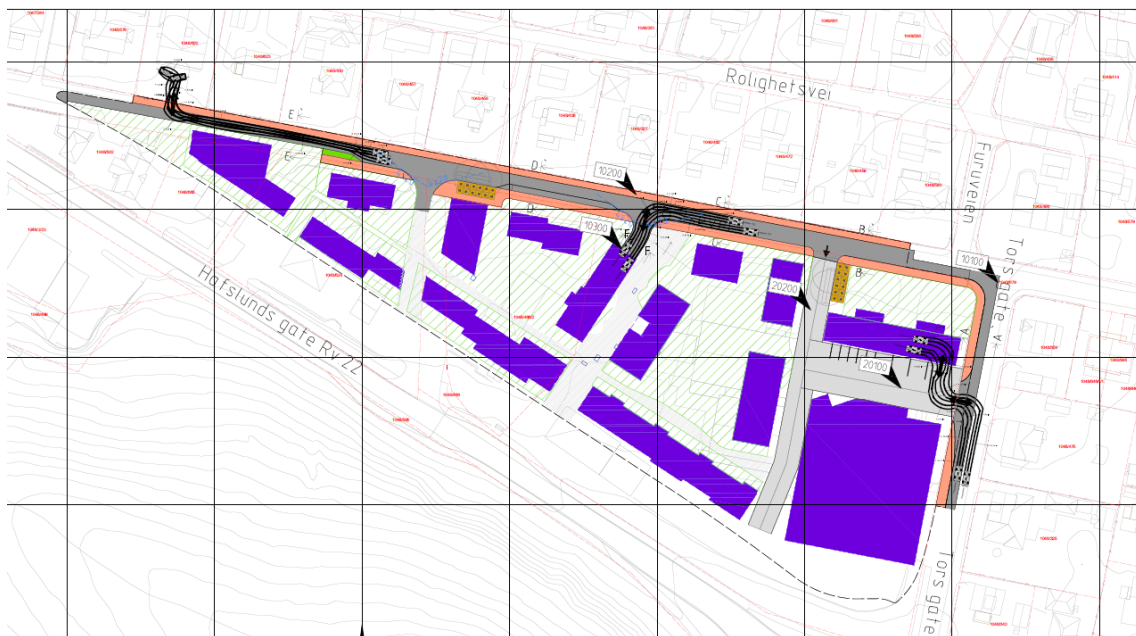
### 6.10.2 Utforming av veier

Gamle Isevei er regulert med bredde på henholdsvis 6,0 meter og 5,5 meter som er angitt i plankart. På nordsiden av veien videreføres eksisterende fortau, mens nytt fortau som skal etableres langs Tors gate og Gamle Isevei har en bredde på 2,8 meter. Veiløsningen har tilfredsstillende stigningsforhold både i Gamle Isevei og Tors gate. Etter vendehammeren i vest er det planlagt gang- og sykkelvei i deler av tidligere kjørevei. Her vil det være både eksisterende fortau nord for Gamle Isevei, samt 3,5 meter bred gang- og sykkelvei. Gang- og sykkelveien vil ha kjørbare adkomst til eiendommen gnr/bnr 1048/620. Forlengelsen av Gamle Isevei skal stenges med bom for å sikre mot gjennomkjøring.

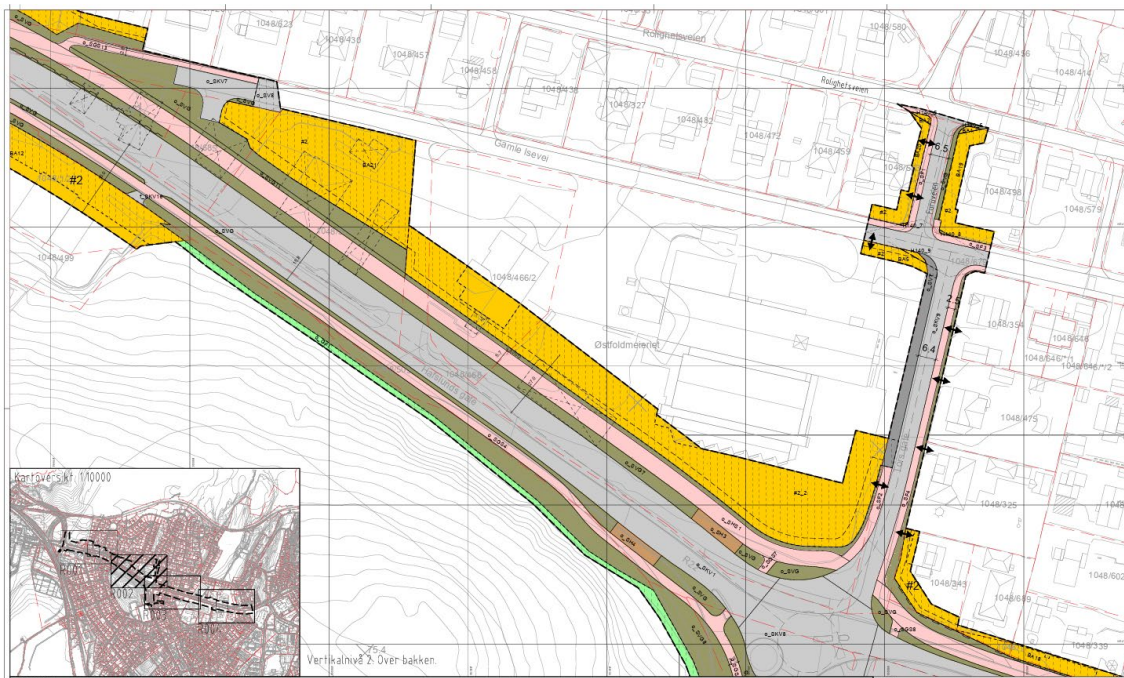


Figur 77: Plan- og profilveiplan Gamle Isevei. Kilde: Sweco, veitegninger datert 04.07.2024.

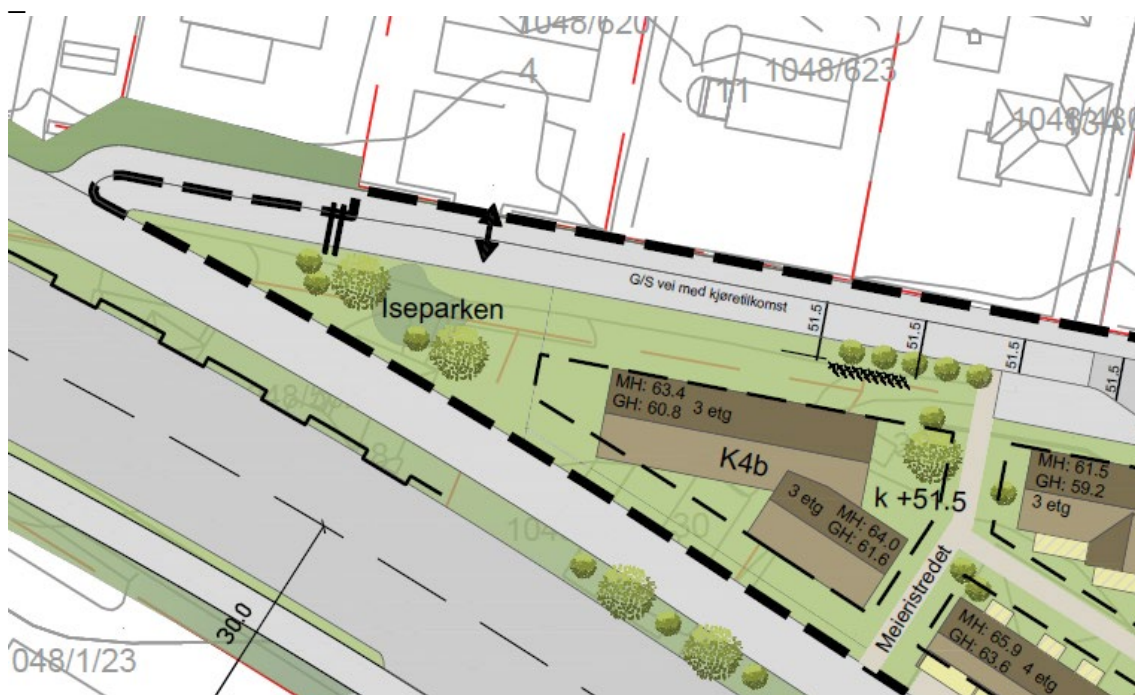
Kjøremønster for personbil fra felles atkomstvei til parkeringsanlegg under terreng er vist i illustrasjonen nedenfor. I vest er det kjørbart tilkomst til én enkelt eiendom nord for Gamle Isevei via gang- og sykkelvei. Eiendommen forventes å ha minimalt med trafikk.



Figur 78: Veitegning kjøremønster personbil til parkeringsanlegg under terreng, samt til eiendom i vest nord for Gamle Isevei. Kilde: Sweco, veitegninger datert 04.07.2024.



**Figur 79: Tilgrensende plan for RV22 Hafslund - Dondern viser planenes tilknytningspunkter. Vendehammer i nordvest er plassert litt lenger vest i RV22- planen enn i planen for Østfoldmeieriet. Anleggsområder vist i oransje ligger som bestemmelsesområder i den nye planen.**



Figur 80: Fra vendehammen og vestover vil det i deler av tidligere kjørevei etableres gang- og sykkelvei parallelt med eksisterende fortau. Der prosjektet møter planlagt utvidelse av Rv. 22 med fremtidig gang- og sykkelvei legges det opp til at dagens bebygde og asfalterte flater transformeres til et parkmessig grøntareal.

Veikonsulent fra Sweco anbefaler kryssutforming av avkjørsler til parkering, varelevering og renovasjonsbil med adkomst fra Tors gate og Gamle Isevei. Dette er på grunn av forventet antall biler, forutsigbarhet for brukere av fortauet og vedlikehold. Det er likevel i plankartet lagt opp til kontinuerlig fortau med senket kantstein i detaljplankart. Bakgrunnen for dette er ønsket om å tydelig signalisere prioritet av fotgjengere, og dessuten tydeliggjøre kjørendes vikeplikt for gående, syklende og annen lokal trafikk på veiene rundt og på planområdet.



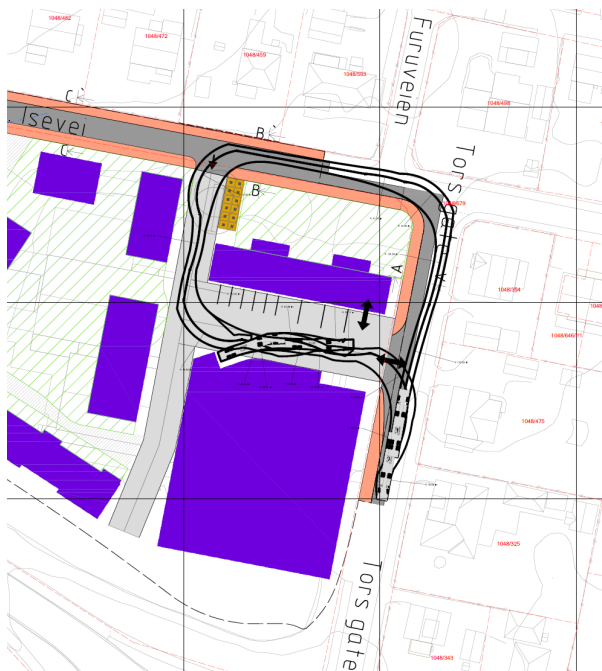
Figur 81: Plankartet viser sammenhengende fortau rundt planområdet, både langs Tors gate og Gamle Isevei, frem til vendehammer i nordvest.

### 6.10.3 Krav til samtidig opparbeidelse

Det er stilt rekkefølgekrav til utbygging av fortau, gårdsplass, torg, renovasjon, parkanlegg og uteopphold. Disse er angitt i egen tabell i bestemmelsene.

### 6.10.4 Varelevering

Varelevering for næringsvirksomhet vil i hovedsak løses innenfor de respektive kvartalene. Det tilstrebes å tilrettelegge for minst mulig rygging av større kjøretøy. For dagligvaren legges det følgelig opp til at varelevering skjer med adkomst fra Gamle Isevei via tverrgaten med utkjøring i Tors gate.



Figur 82: For å tilrettelegge for mindre rygging med større kjøretøy er det planlagt varelevering med innkjøring fra Gamle Isevei og utkjøring i Tors gate.

### 6.10.5 Tilgjengelighet for gående og syklende

Nærhet til sentrum og viktige funksjoner og et godt utbygget gang- og sykkelnett bidrar til økt bruk av gange og sykkel. Detaljreguleringen vil gi tosidig fortau langs både Tors gate og Gamle Isevei, samt gatetun langs parkanlegget i vest. Videre er det både tverrgående og langsgående gangveier i kvartalsstrukturen. Disse kobler seg også på fremtidig gang- og sykkelvei langs Hafslunds gate.

Det er en klar deling der trafikksoner for kjøretøy er lagt omkring prosjektet og områder for myke trafikanter er etablert i det indre byrommet. Soner innenfor bebyggelsens omkransninger skal utformes for myke trafikanter med hovedvekt på gående med gode byrom. Prosjektet knytter seg til det etablerte og planlagte veinettet på en positiv måte. I tilgrensende plan for rv. 22 skal det etableres holdeplasser for kollektivtrafikk tilgrensende prosjektet. Hovedveinettet for sykkel følger Hafslunds gate og utbygging av ny rv. 22 vil gi en sammenhengende gang- og sykkelvei langs dette strekket.

---

Prosjektet og tilgrensende ny plan for Hafslunds gate vil gi en betydelig forbedring av trafikksituasjonen for alle trafikantgrupper i området.

#### **6.10.6 Sykkel**

I planprosessen er det vurdert sykkelsituasjon for lokal trafikk i Gamle Isevei og forbindelser til området rundt. Utbygget prosjekt vil ha et svært godt tilbud for syklistene med tverrforbindelser og koblinger til hovedsykkelnettet i fremtidig gang- og sykkelanlegg langs rv. 22. Bebyggelsesstrukturen med åpne og bilfrie kvartaler og høy permeabilitet styrker sykkeltilgjengelighet. Området vil henge godt sammen og ha gode koblinger i ett relativt flatt landskap. Gamle Isevei vil bli blindvei for kjørende og ha både fortau, samt gang- og sykkelvei i vest for en enkel og effektiv tilkobling til hovedsykkelnettet. Prosjektet og tilgrensende ny plan for rv. 22 vil gi en betydelig forbedring av trafikksituasjonen i området. Det er vurdert å ikke være nødvendig med ytterligere tiltak utover tosidig fortau i Gamle Isevei. Det skal etableres gode sykkel fasiliteter med tilstrekkelig plass til oppbevaring og reparasjon av sykler og sykkelutstyr. Sykkelparkering etableres både tilknyttet inngangspartier på terreng, i parkeringsanlegg og bod.

#### **6.10.7 Felles atkomstveger, eiendomsforhold**

Gamle Isevei og Tors gate er offentlige kjøreveier som gir adkomst til planområdet.

#### **6.11 Planlagte offentlige anlegg**

Det planlegges offentlig fortau langs Tors gate og offentlig gang- og sykkelvei i vestlig del av dagens Gamle Isevei. Utover dette legges det ikke opp til omfattende offentlige anlegg som skal overtas av kommunen. Eierforhold er angitt i plankart og bestemmelser.

#### **6.12 Kvalitetsprogram**

Tema som er beskrevet i kvalitetsprogrammet (se eget vedlegg) er gjengitt i planbeskrivelsen. Oppfølging av disse er sikret gjennom rekkefølgebestemmelser, samt gjeldende lover og forskrifter.

#### **6.13 Universell utforming**

Universell utforming legges til grunn i tråd med gjeldende krav og forskrifter i fremtidig prosjektering, både for bebyggelse og uteområder. Alle bygg som er tilgjengelig for publikum skal ha universell utforming. Det skal avsettes biloppstillingsplass med universell tilgjengelighet og adkomst til publikumsfunksjoner. Myndighetskrav skal legges til grunn for utformingen. Det utvendige felles anlegget som tilrettelegges for både publikum og beboere skal utformes for alle og gjøres tilgjengelig. Gangsoner skal ha fast dekke i tilstrekkelig bredde for adkomst med rullestol. Det planlegges en betydelig andel tilgjengelige boliger.

#### **6.14 Uteoppholdsareal**

Det er satt krav til både størrelse og utforming på uteoppholdsarealer i bestemmelsene. Det skal etableres minst 0.5 m<sup>2</sup> uteoppholdsareal per 1 m<sup>2</sup> boenhet. Denne beregningsnøkkelen for arealkrav avviker fra arealkravet i KPA. Bakgrunnen for dette er at det vil gi stor fleksibilitet med tanke på boligstørrelser, og åpner for en robust

bygningsmasse som kan tilpasses behov i markedet og boligsosiale tjenester. Muligheter for fleksibilitet og tilpasning av leilighetsstørrelser og oppsett ønskes for å styrke positive og stabile bomiljø med anledning til å bli boende uavhengig av livssituasjon. Nøkkelen vil gi et fornuftig beregningsgrunnlag for uteoppholdsarealet, på den måten at en liten boenhet beregnet for én person, genererer mindre arealkrav enn en stor boenhet beregnet for flere personer, og omvendt.



Figur 83: Felles uteoppholdsarealer omkranses av bebyggelsen, mens privat uteopphold ønskes direkte tilknyttet boligen.

Bygningsstruktur er organisert for å gi en god og funksjonell utnyttelse av eiendommen. Bebyggelse fungerer som skjerm mot trafikkstøy. Bygningsplassering og retningsorientering er lagt for å danne gode solrike byrom og boliger. Hovedkonseptet i prosjektet er at privat uteopphold ønskes direkte tilknyttet boligen, mens felles uteopphold med lekeplasser og sosiale soner vil være større områder mellom bebyggelsen. Det er satt av større felles uteopphold som eget formål i plankartet, som omkranses av bebyggelsen.

Uteoppholdsarealene skal imøtekomme ønske om positive oppholdssoner og fellesarealer. Uterommene skal tilrettelegges for ulike aldersgrupper, og inneholde både soner for aktivitet og arealer for rekreasjon og hvile. Uterom skal ha innhold som gir brukerne opplevelser og stimulerer sansene. Urte- og grønnsakshager, bærplanter og frukttrær kan gi rom for samhandling og sosialisering mellom beboere og danne nye

vennskap. Tilgjengelighet for ulike brukergrupper og plass for både beboere og besøkende skal vektlegges.

Bebyggelsens viktige uteoppholdssoner på gateplan suppleres med muligheter for takhager. Takhager vil ha en mer bygningsmessig tilhørighet og inngå som fellesareal for det enkelte bygg. Takhagene bør utformes med et variert uttrykk og deles opp i soner slik at det oppfordres til bruk. Grillområder, lekesoner, solstol og drivbenker skal oppfordre til et liv i felleskap og delekultur. God kontakt med boligens innvendige areal og privat uteoppholdsareal er viktig. Overgangene mellom de private sonene og fellesarealer skal utformes for å gi ønsket skjerming og privatisering. Det legges også opp til at *gårds plassene* kan utformes som byrom med kvaliteter som gir gode oppholdssoner.



Figur 84: Uteoppholdsarealer kan også etableres på gårds plass og langs gangveier i prosjektet. Hentet fra: Lytt Architecture og [Seine-Saint-Denis. Les premiers logements de l'écoquartier de Noisy-le-Grand livrés à la mi-2021 \(actu.fr\)](https://actu.fr)

Arealer som kan medregnes i MUA er felles uteoppholdsarealer, private hager, balkonger (inkludert balkonger med overbygg), gangveier/gatetun/gårds plass med bruksverdi for lek og opphold, takterrasser o.l. Dersom planområdet bygges ut trinnvis skal det etableres leke- og uteoppholdsarealer for den aktuelle bebyggelsen.

Endelig fordeling og plassering av privat og felles uteoppholdsareal vil avklares i detaljprosjektering og vises på utomhusplanen, jf. bestemmelsene.

Tabell 6: Oversikt skissert BRA bolig (eks. terrasser) og estimert MUA.

| Mulig byggetrinn | Areal bolig m <sup>2</sup> | MUA m <sup>2</sup><br>(0.5 m <sup>2</sup> per 1 m <sup>2</sup> ) |
|------------------|----------------------------|------------------------------------------------------------------|
| K1               | 3 200 m <sup>2</sup>       | 1 600 m <sup>2</sup>                                             |
| K2               | 5 130 m <sup>2</sup>       | 2 565 m <sup>2</sup>                                             |
| K3               | 3 650 m <sup>2</sup>       | 1 825 m <sup>2</sup>                                             |
| K4               | 920 m <sup>2</sup>         | 460 m <sup>2</sup>                                               |

### 6.15 Kollektivtilbud

Planområdet har umiddelbar nærhet til viktig kollektivtilbud i Hafslunds gate. Det er svært god kollektivdekning i området med hyppige avganger mot Sarpsborg sentrum

---

og bydelssenteret Borgen. Kollektivtilbudet er lett tilgjengelig og velfungerende. Detaljreguleringen legger ikke opp til endringer i dette.

### **6.16 Kulturminner**

Det er ikke gjort funn av automatisk fredete kulturminner og det er heller ingen SEFRAK-bygg innenfor planområdet. Reguleringsplanen er bearbeidet for å komme i møte overgangen mot bebyggelsen nord for Gamle Isevei. Det tilstrebes et godt samspill mellom ny kvartalsstruktur og nærliggende småhusbebyggelse. Nedtrapping av byggehøyder og bygningsutforming der blant annet takform speiler tilgrensende boligbebyggelse møter omgivelsene med et tydelig formspråk.

### **6.17 Sosial infrastruktur**

Skolekapasiteten kan bli noe presset ved en samtidig innflytting av mange skolebarn. Det er ikke oppgitt å foreligge konkrete planer om endringer i dagens situasjon når det gjelder skolekapasitet, barnehagekapasitet, idrett, kulturtilbud eller annen sosial infrastruktur.

### **6.18 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett**

Det finnes vann-, spillvann- og overvannsledning i både Gamle Isevei og Tors gate. I løpet av 2023 er det gjort oppgraderinger av det kommunale ledningsnettet. Det er følgelig grunn til å anta god kapasitet for brannvann på ledningsnettet. I forbindelse med planarbeidet er det gjort beregninger av overvann og fordrøyningsbehov. Etablering av fordrøyningsvolum på ca. 787 m<sup>3</sup> kan etableres innenfor planområdet. Detaljert utførelse av overvannsystemet avklares i detaljprosjekteringsfasen. VAO-planen følger som vedlegg i plansaken.

### **6.19 Plan for avfallshenting**

Det legges opp til en moderne avfallsløsning med nedgravde bunntømte containere. Basert på antall boenheter angir renovasjonsteknisk plan et behov for totalt 23 eller 24 containere. Anbefalingen er at det etableres to containere for restavfall på hvert renovasjonspunkt, selv om den samlede beregningen sier at det er tilstrekkelig med totalt tre stk. Dette er fordi det er vanskelig å vite hvilket renovasjonspunkt de ulike leilighetene til enhver tid vil bruke, og det bør derfor være en viss fleksibilitet. Disse fordeles på to avfallspunkter som kan nåes med renovasjonsbil fra Gamle Isevei. Det planlegges for at hvert avfallspunkt skal ha alle avfallsfraksjoner, herunder plastavfall, restavfall, papp/papiravfall, matavfall og glass/metall. For å redusere trafikk med renovasjonskjøretøy i planområdet vil det for enkelte boliger i prosjektet være opptil 90 meter gangavstand til renovasjonspunkt. Dette er noe lengre enn 75 meter som er anbefalt gåavstand i *Retningslinjer til renovasjonsforskrift for Sarpsborg kommune (2014)*. Hensynet til gangavstand er vurdert opp mot den kvaliteten som redusert trafikk vil gi til bomiljøet i prosjektet. Siden dette kun gjelder et vesentlig mindretall av leiligheter legges det til grunn at noe økt avstand kan aksepteres.

| Avfallstype  | Størrelse<br>kontainer   | Forbruk per<br>boenheter | Samlet<br>mengde | Nødvendig antall<br>kontainere | Frekvens tømming |
|--------------|--------------------------|--------------------------|------------------|--------------------------------|------------------|
| Plast        | 5 m <sup>3</sup> /5000 L | 100 L                    | 19 200 L         | 4 (rundet opp fra 3,84)        | Hver 4. uke      |
| Restavfall   | 5 m <sup>3</sup> /5000 L | 150 L                    | 28 800 L         | 6 (rundet opp fra 5,76)        | Hver 2. uke      |
| Papir/papp   | 5 m <sup>3</sup> /5000 L | 180 L                    | 36 540 L         | 7 (rundet ned fra 7,308)       | Hver 4. uke      |
| Glass/metall | 3 m <sup>3</sup> /3000 L | 45 L                     | 8 640 L          | 3 (rundet opp fra 2,88)        | Hver 12. uke     |
| Matavfall    | 3 m <sup>3</sup> /3000 L | 50 L                     | 9 600 L          | 3 (rundet ned fra 3,2)         | Hver 2. uke      |
| Totalt       |                          |                          |                  | 23 kontainere                  |                  |

Det er beregnet et behov for 3 kontainerløsninger på 3000 L for håndtering av matavfall. Det er likevel anbefalt 2 kontainere for hvert renovasjonspunkt for å sikkert dekke behovet. Dette er grunnet noe usikkerhet i forbindelse med hvilke boenheter som benytter seg av hvert punkt. Alternativt kan Kontainerløsning endret fra 3000 L til 5000 L, og det blir tilstrekkelig med 1 kontainer per punkt.

Tabell 7: Oversikt over avfallsmengder per boenhet og totalt, og antall kontainere nødvendig. Størrelse på kontainer kan endres. (Hentet fra: Renovasjonsteknisk plan datert 11.06.2025)

| Avfallspunkt B1           | Avfallspunkt B2           |
|---------------------------|---------------------------|
| 2 plastavfall             | 2 plastavfall             |
| 3 restavfall              | 3 restavfall              |
| 3 papp/papiravfall        | 4 papp/papir              |
| 1 glass og metall (3000L) | 2 glass og metall (3000L) |
| 2 matavfall (3000L)       | 2 matavfall (3000L)       |
| = 11 kontainere           | = 13 kontainere           |

Tabell 8: Anbefalt løsning for antall kontainere for hver avfallsfraksjon ved de ulike renovasjonspunktene. Det er anbefalt to kontainere for hvert renovasjonspunkt – totalt 24 kontainere.



Figur 85: Kjøremønster renovasjonsbil for avfallspunkt B1 og B2.



Figur 86: Illustrasjon av tverrakse mellom K1 og K2.

## 6.20 Kriminalitetsforebyggende tiltak

Kriminalitetsforebyggende hensyn i planforslaget har tatt utgangspunkt i håndboken «Tryggere nærmiljøer – en håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser» (KRÅD 2012). Det legges opp til hovedsakelig boligfunksjon, men noe blandet bruk med næring som skal forholde seg til aktiviteter som kan serve et lokalt tilbud. Noe funksjonsblanding kan bidra til uformell sosial kontroll gjennom ulike deler av dagen. Ved trinnvis utbygging er det viktig å sikre en god overgang som ivaretar kriminalitetsforebyggende hensyn.



Figur 87: Oversikt over ulike punkter knyttet til kriminalitetsforebyggende hensyn.

- 1) *Uteoppholdsarealer/gårdsrom*: Fellesarealer og oppholdsplasser er plassert sentralt mellom bebyggelsen med vinduer og inngangsdører ut slik at det gir innsyn. Disse ligger også godt synlig fra gangveger og stier. Dette gir muligheter for uformell sosial kontroll fra naboer/beboere. Forhager/private soner foran boligene planlegges grunne, slik at det tilrettelegges for oversikt. Det legges opp til funksjonsblandet bebyggelse bestående av både bolig og næring, noe som gir mulighet for aktivitet og uformell sosial kontroll gjennom ulike deler av døgnet
- 2) *Randsonen*: Synlighet fra nærliggende boligstrøk mot planområdet kan bidra til færre muligheter for å at kriminelle får «arbeide i fred» i randsonen.
- 3) *Adkomstveg/trafikk*: Det er få kjøreadkomster til planområdet (Tors gate og Gamle Isevei), og disse er åpne, rettlinjede og oversiktlige trafikkårer. I nylig vedtatt reguleringsplan for Rv. 22 Hafslund-Dondern vil dagens gjennomkjøring i Gamle Isevei saneres. I vest, ved dagens avkjørsel mellom Gamle Isevei og Hafslunds gate, legges det følgelig opp til å etablere gang- og sykkelvei i deler av dagens kjørevei parallelt med eksisterende fortau. Det legges videre opp til hovedsakelig bilfrie områder mellom bebyggelsen der parkering løses i parkeringsnivå under bakkeplan. Fellesarealer mellom bebyggelsen er tiltenkt for unntaksvis og langsom kjøring til eventuell flyttebil og lignende.
- 4) *Parkering*: Parkeringsplasser til butikk er plassert slik at de er under oppsikt fra både bebyggelse og forbipasserende trafikk i Tors gate. Øvrige parkeringsplasser i planforslaget er tiltenkt i garasjeanlegg.
- 5) *Gang- og sykkelveger*: Det er klare skiller mellom myke trafikanter og biltrafikk, der gående og syklende har dedikerte arealer i form av fortau i randsonen av planområdet. Parallelt med rv.22 Hafslunds gate vil gående og syklende være synlig både for forbikjørende trafikk og bebyggelse. Dette gjelder også for fortauet langs Gamle Isevei. Internt i prosjektet føres gang- og adkomstveger mellom bebyggelsen som vil gi vinduer, inngangsdører og befolkede områder nær gangvegene. Videre er bygningskroppene plassert slik at det dannes gode siktlinjer i ferdselssoner for gående og syklende som bidrar til oversikt, samt synlighet fra naboer/beboere og andre som ferdes i området. Gode løsninger for belysning bør utføres med utgangspunkt i veilederen «Lys på stedet – utendørsbelysning i byer og tettsteder» (T-1512).

## 6.21 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

Vurdering av risiko- og sårbarhetsforholdene i planprosessen har identifisert risikoforhold knyttet til trafikkstøy, overvann, grunnforurensning, geotekniske grunnforhold, høyspent og myke trafikanter.

### Trafikkstøy

Planområdet er utsatt for trafikkstøy fra Hafslunds gate. Detaljreguleringen legger opp til at bebyggelsen i sør og vest vil fungere som støyskjerm. Boliger i disse byggene vil være gjennomgående. Leke- og uteoppholdsarealer vil i hovedsak omkranses av skjermende bebyggelse. Det kan være aktuelt med innglassede balkonger eller lignende i de mest støyutsatte boligene.

### Overvann

Det er utarbeidet en VAO-notat. Her er det beregnet behov for et fordrøyningsvolum på 787 m<sup>3</sup>. Detaljert utforming av overvannsanlegg vil ivaretas i detaljprosjekteringsfasen.

### Grunnforurensning

Historisk kartlegging av planområdet gir grunn til mistanke om forurensing i grunnen (Sweco, 2019). Det er på bakgrunn av dette utarbeidet forslag til prøvetakningsstrategi og prøvetakningsplan. I planbestemmelsene er det sikret oppfølging av behandling av masser. Arbeidet skal utføres av foretak med faglig kompetanse, og nødvendige avbøtende tiltak skal dokumenteres.

#### Geotekniske grunnforhold

Området ligger under marin grense, og det er følgelig utført vurderinger av områdestabilitet (Sweco, 2025). Fagkyndig konklusjon er at en utbygging av området ved Østfoldmeieriet ansees som tilstrekkelig sikkert med hensyn til områdeskred (ref. NVE sin veileder nr. 1-2019). Det er ønskelig at det sikres anledning til å bygge ut ny riksvei og planområdet uavhengig av hverandre. Geoteknisk notat foreslår derfor ulike løsninger for utgraving for kjeller langs fremtidig Rv. 22. Valg av fundamenteringsmetode og videre undersøkelser ivaretas i detaljprosjektering. Notatet er kontrollert av Multiconsult, som anbefaler godkjenning.

#### Myke trafikanter

En realisering av planforslaget vil innebærer en vesentlig økning i antall personer som ferdes i området. I dagen situasjon er det kun ensidig fortau langs Tors gate og Gamle Isevei og disse ligger på motsatt side av utbyggingsområdet. Det reguleres derfor tosidig fortau langs begge veiene. I tillegg vil det etableres et bilfritt og finmasket gangnettverk internt i planområdet. Dette vil gi gode vilkår for myke trafikanter.

## **6.22 Rekkefølgebestemmelser og dokumentasjonskrav**

### **Dokumentasjonskrav til rammetillatelse**

Ved søknad om rammetillatelse skal følgende dokumentasjonskrav være oppfylt og vedlegges søknad om tiltak.

- Materialpalett som redegjør for farge- og materialvalg på tiltakets flater og detaljer, jf. 4.2.
- Redegjørelse for skilt, jf. 3.11.
- Støyfaglig utredning for overordnede rammer, jf. 3.6.
- Vurdering av grunnforurensning og behandling av masser, jf. 3.9 og 3.10.
- Geoteknisk vurdering, jf. 3.11.
- Utomhusplan med takplan, jf. 4.1.
- VAO-rammeplan, jf. 3.8.
- Valgt renovasjonsløsning, jf. 4.10
- Miljøoppfølgingsplan, jf. 3.14
- Dokumentasjon for MUA- krav og oversikt over leilighetsfordeling, jf. 4.5 og 4.6.

Dokumentasjonskravet forholder seg til det omfang som er naturlig tilhørende for å realisere omsøkt tiltak.

### **Dokumentasjonskrav til igangsettingstillatelse**

Ved søknad om igangsettelsestillatelse skal følgende dokumentasjonskrav være oppfylt og vedlegges søknad om tiltak.

- Støyfaglig utredning med detaljer for utførelse, jf. 3.6.
- Godkjent teknisk veiplan for etablerte og nye tiltak, jf. 5.1.

- Plan for anleggsperioden, jf. 3.14.
- VAO-detaljplan
- Godkjenning av tiltaksplan for terrenginngrep i forurenset grunn.

Dokumentasjonskravet forholder seg til det omfang som er naturlig tilhørende for å realisere omsøkt tiltak.

### Rekkefølgekrav før bebyggelse tas i bruk

Før det kan gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest for tiltak iht. pbl. § 20-1 skal følgende være ferdigstilt.

- Tiltak i tabell, pkt 8.4.
- Anlegg for håndtering av overvann
- Tiltak i henhold til tiltaksplan for forurensning i grunn
- Nødvendige støyskjermingstiltak for å ivareta støykrav for omsøkte boliger
- Bil- og sykkelparkering for omsøkte boliger
- Nødvendig tilkomst for beredskapskjøretøy

Tiltak utenfor planområdet:

- Tilstrekkelig kapasitet på pumpestasjon KP405 Skogveien må sikres.
- Tilstrekkelig kapasitet på spillvannsledning fra kum 43141 i krysset mellom Rolighetsveien/Skogveien frem til pumpestasjon KP405 i Skogveien, via Lyngveien og Rynningsvei må sikres.
- Tilstrekkelig kapasitet på overvannsledning fra kum 322 i Gamle Iseveien til kum 655 i Skogveien må sikres.
- Samferdselstiltak i Rv.22 på den strekningen som grenser til planområdet, og videre mot Hafslund skole, må være gjennomført.
- Trygge flomveier fra planområdet til resipient må sikres i henhold til VAO-notat.
- Turveier, benker, avfallsdunker og belysning i Borgenparken skal være sikret opparbeidet i henhold til «Notat – tiltak i Borgenparken» datert 26.03.2025.

Ved gjennomføring i byggetrinn gjelder krav i forhold til det omsøkte tiltak.

### Oversiktstabell for rekkefølgekrav

Tabellen under gir oversikt over hvilke offentlige og felles områder som må ferdigstilles før det gis brukstillatelse for nye bygninger i boligområdene.

Gangforbindelser og felles uteopphold lagt som bestemmelsesområder skal ferdigstilles samtidig med utbyggingen av det underliggende felt.

| Felt | Vei          | Fortau/GG-vei  | Annet                                   |
|------|--------------|----------------|-----------------------------------------|
| BA1  | o_KV1        | o_FO1, o_FO4   | f_TO, f_P, f_GT1, f_UTE1, o_RA1         |
| BA2  | o_KV1, o_KV2 | o_FO1-2, o_FO4 | f_GT1, f_GPL, f_UTE2, o_RA1, #2_1       |
| BA3  | o_KV1, o_KV2 | o_FO1-2, o_FO4 | f_GPL, f_GT2, f_UTE3, o_RA2, #2_2, #2_5 |

|     |              |                         |                                            |
|-----|--------------|-------------------------|--------------------------------------------|
| BA4 | o_KV1, o_KV2 | o_FO1-3,<br>o_FO4 f_GG  | o_GS, f_GT2, o_RA2, #2_3                   |
| BA5 | o_KV1, o_KV2 | o_FO1-3, f_GG,<br>o_FO4 | o_GS, f_BG                                 |
| B1  | o_KV1, o_KV2 | o_FO2, o_FO4            | f_GT1, f_GPL, f_UTE2, o_RA1,<br>#2_1, #2_4 |
| B2  | o_KV1, o_KV2 | o_FO2, o_FO4            | f_GT1                                      |
| B3  | o_KV1, o_KV2 | o_FO2-3, f_GG,<br>o_FO4 | o_GS, f_GT2, o_RA2, #2_3                   |
| B4  | o_KV1        | o_FO1, o_FO4            | f_GT1, f_UTE1, o_RA1, #2_6                 |

Rekkefølgekravene oppgitt i tabellen, gjelder opparbeidelse av tiltak og arealer som henger naturlig sammen med utbygging av kvartaler som kan bygges trinnvis ut. Kravene gjelder tiltak som er nødvendig for at området skal få fungerende samferdselsnett, teknisk infrastruktur og uteoppholdsarealer. Tiltakene som er nevnt i tabellen gjelder opparbeidelse av kjøreveier, fortau, gang- og sykkelveier, torg, gatetun og gårdsplass, uteoppholdsarealer og gangpassasjer. Tiltakene utenfor planområdet sikres ved utbyggingsavtaler, og gjelder sikring av kapasitet på vann og avløp, medvirkning til opparbeidelse av flomveier, og medvirkning til oppgradering av tur- og rekreasjonsområdet Borgenparken, som er nærmeste nabo til planområdet.

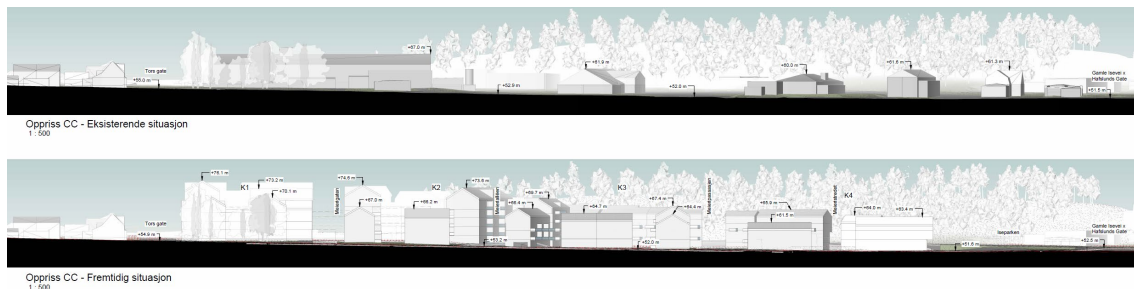
## 7. Virkninger av planforslaget

### 7.1 Overordnede planer

Detaljreguleringen er i hovedtrekk i henhold til overordnede planer og rikspolitiske retningslinjer. Planen legger til rette for en transformasjon av bebygde arealer i tråd med Sarpsborg kommune sin fortettingsstrategi. Det er gjort en konkret vurdering av forhold knyttet til etablering av boligformål i støysone ved Hafslunds gate.

### 7.2 Landskap

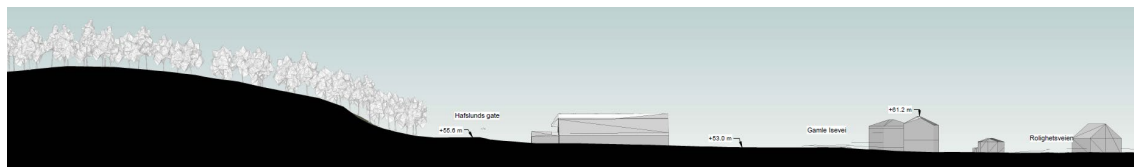
Den skogkledde åsen Borgenhaugen ligger sør for Hafslunds gate og er høyeste punkt i nærområdet. Planområdet ligger med slake terrenglinjer, der terrenget faller mot Glomma i nord-vest. Planen legger opp til en fortetting som vi gi noe høyere bebyggelse enn dagens situasjon og nærområdet, men vil ikke forstyrre viktige siktlinjer langs Hafslunds gate og Gamle Isevei. Byggehøydene trapper nedover med det fallende terrenget fra øst til vest.



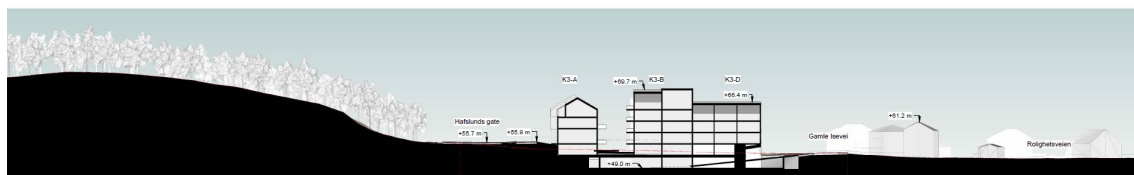
Figur 88: Oppriss av eksisterende og fremtidig situasjon sett mot sør fra Gamle Isevei.



Figur 89: Oversikt over terrengsnitt, sett fra Gamle Isevei

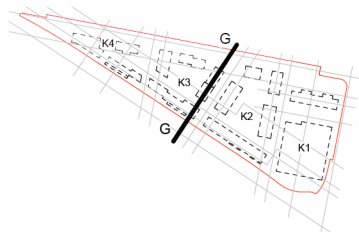


Terrengsnitt GG - Eksisterende situasjon  
1 : 500



Terrengsnitt GG - Fremtidig situasjon  
1 : 500

Figur 90: Terrengsnitt ca. midt i planområdet. Den skogkledde åsen Borgenhaugen til venstre.



Figur 91: Oversikt over terrengsnitt ca. midt i planområdet.

### 7.3 Stedets karakter

Planområdet bærer i dag preg av industri- og næringsbebyggelse med asfalterte flater for adkomst og parkeringsområder. Arealene er angitt som fortetningsområde der det forventes en høyere utnyttelse enn dagens situasjon. Innenfor selve planområdet vil planlagt byutvikling gi stedets karakter en transformasjon til en mer urban bebyggelsesstruktur der tilbudet for myke trafikanter blir vesentlig forbedret. Bygninger er utformet med varierende høyder der intensjonen er å skape en positiv balanse

— mellom høydedrag i sør mot etablert småskalabebyggelse i nord og øst. Prosjektet utfyller eksisterende tilbud når det gjelder størrelse og type tilgjengelig bolig i område.



*Figur 92: Stedets karakter transformeres fra industri- og næringsbebyggelse med asfalterte flater til et urbant område med gode vilkår for myke trafikanter.*

Innenfor planområdet vil det etableres vegetasjon på utearealer som i dag er asfalterte flater. Området inngår ikke som en del av en sammenhengende grøntstruktur, men det legges opp til en positiv bruk og samspill mot blant annet Borgen Folkepark og Hafslundsskogen. I vest planlegges det etablering av et parkområde for å styrke vilkår for myke trafikanter i samspill med nylig vedtatt hovedvei for sykkel.

#### **7.4 Byform og estetikk**

Planen legger til rette for en ny typologi i det aktuelle området ved at det introduseres blokkbebyggelse som er organisert i en åpen kvartalsstruktur. Det er ønskelig at prosjektet tilpasser seg nærområdet og den historiske relasjonen til tidligere Østfoldmeieriet gjennom gode arkitektoniske grep. Tidsdybde og særpreg etableres gjennom material- og fargevalg, volum, takform og fasadeuttrykk.

Den urbane bygningsstrukturen er oppdelt og danner uterom hvor vann, trær og vegetasjon kan integreres og gi stimulerende grønne soner for opphold. Bruk av store publikumsrettede vindusflater kan åpne opp bebyggelsen og gi kontakt mellom inne og ute. Det er vektlagt å danne boliger hvor naturlig lystilgang skal skape gode lysforhold og et trivelig innemiljø. God kontakt med boligens innvendige areal og privat uteoppholdsareal er viktig. Overgangene mellom de private sonene og fellesarealer skal utformes for å gi ønsket skjerming og privatisering. Beplantning og ulike soner skal tydeliggjøre bruk og gi skjerming. Viktige uteoppholdssoner på gateplan suppleres med muligheter for takhager.

#### **7.5 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi**

Detaljreguleringen er ikke i konflikt med automatisk fredete kulturminner. Det er heller ingen SEFRAX-bygg innenfor planområdet. Mot boligområdet nord for Gamle Isevei

—  
legger prosjektet til rette for et positivt samspill gjennom byggehøyder, takformer og byggegrenser med god volumplassering med tanke på avstander.

Tidligere Østfoldmeiereiet har en uformell historisk identitet, og prosjektet tilstreber at materialbruk og farger sammen med utforming av bygningsvolum kan synliggjøre historiske relasjoner.

## **7.6 Forholdet til kravene i kap. 2 i Naturmangfoldloven**

### **7.6.1 Beskrivelse**

Det er ikke verdifull natur på tomten. Fremmede arter vil i anleggsfasen ivaretas i henhold til anbefalinger for å unngå spredning.

### **7.6.2 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:

Planområdet består av eksisterende industri- og næringsbebyggelse med stor grad av asfalterte flater. Tilgjengelige databaser som kommunens kartdatabase, artsdatabanken, miljøstatus samt naturmangfoldrapport i forbindelse med planprosess for tilgrensende Rv. 22 er benyttet som kunnskapsgrunnlag for planområdet. Det er ikke avdekket arter eller naturtyper som kan bli negativ påvirket av prosjektet innenfor planområdet. Fremmede arter vil i forbindelse med anleggsfasen ivaretas i tråd med gjeldende anbefalinger for å unngå spredning. Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være tilstrekkelig for vurdering av skade på naturmangfoldet.

#### **§ 9. (føre-var-prinsippet)**

*Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, 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 vurderes å foreligge tilstrekkelig kunnskap om naturmangfoldet for vurdering av virkninger planforslaget kan ha på naturmiljøet. Det vurderes å være lav sannsynlighet for at tiltaket medfører uforutsette alvorlige eller irreversible skader på naturmangfoldet.

#### **§ 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:

Prosjektet er en transformasjon av et allerede utbygd område. Det er ikke kjent at det er andre tiltak/inngrep eller andre påvirkningsfaktorer som vil få konsekvenser i en samlet belastning. I anleggsperioden er det viktig å særlig passe på riktig håndtering av fremmede arter, mulig forurensning grunn samt hensyn knyttet til grunnstabilitet.

**§ 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:

Det forutsettes at planlagt utbygging gjennomføres på en måte som ikke medfører negative konsekvenser eller skade på naturmangfoldet. Risiko for skade på natur skal vurderes fortløpende i prosjektarbeidet.

**§ 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:

Tiltaket er på allerede sterkt menneskepåvirkede arealer. Det forutsettes at tiltaket gjennomføres på en forsvarlig måte, i tråd med gjeldende lover og forskrifter.

## **7.7 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk**

Det er ikke arealer for rekreasjon i planområdet i dag. Prosjektet legger opp til at det etableres grøntarealer, lekearealer med tilfredsstillende støyforhold og et tilnærmet bilfritt bomiljø. Dette vil gjøre arealene vesentlig mer inviterende og tilgjengelig enn de fremstår i dag. Detaljreguleringen vil ikke ha noen negative virkninger på rekreasjon og friluft når tiltaket er ferdig utbygd.

## **7.8 Uteområder**

Det er satt krav til størrelse og kvalitet for uteområder til boligformål. Prosjektet vil gi et godt og variert tilbud av uteområder for lek og opphold. Bebyggelsen omkranser større felles uteoppholdsarealer i de ulike kvartalene. Dette bidrar blant annet til et tilfredsstillende lydmiljø på utearealene. Uteområdene skal gi rom for lek, dyrkning, sosiale aktiviteter og avslapning.

## **7.9 Trafikkforhold**

Det legges opp til at adkomster til planområdet, i henholdsvis Tors gate og Gamle Isevei. Trafikknotatet (Sweco, 2021) har vurdert de trafikale konsekvensene av planforslaget for lokalveier rundt planområdet både med og uten realisering av rv. 22-prosjektet, men med forutsetning om at dagens avkjørsler langs rv. 22 i planområdet stenges. Utredningen viser at det ved et ferdig utbygget planområde ikke vil være utfordringer knyttet til trafikkmengder og kapasitet. Kapasitetsberegninger av planlagt avkjørsel inn til planområdet i Tors gate viser ingen avviklingsproblemer og det er

—  
følgelig ikke forventet tilbakeblokkering til rundkjøringen ved Dondern. Det bør vurderes å redusere fartsgrensen i Tors gate til 40 km/t.

Parkering vil skje i parkeringsanlegg under terreng. Begge adkomstene vil ha innkjøring til parkeringskjeller. Det vil være et fåtall parkeringsplasser tilknyttet dagligvare på terreng.

Det er ønskelig at varelevering tilrettelegges slik at det er behov for minimalt med rygging for større kjøretøy. For dagligvare og renovasjon i K1 vil innkjøring fra Gamle Isevei og utkjøring i Tors gate gjøre at lastebil kan redusere rygging for å løse oppgavene. I Gamle Isevei vil vendehammer gi tilstrekkelig snuareal for renovasjonsbil.

Flere biler gir økt risiko for at det skjer trafikkulykker. Det er derfor viktig å tilrettelegge for gode, trafikksikre løsninger. I planen reguleres det tosidig fortau både langs Tors gate og Gamle Isevei. Videre etableres det et tilnærmet bilfritt gangnettverk internt i planområdet. Bevegelser i retning vest for myke trafikanter vil bli vesentlig forbedret. Det bør også vurderes om det er tilstrekkelig sikrede krysningspunkter i retning øst.

Planområdet ligger i umiddelbar nærhet til en viktig kollektivakse i Hafslunds gate. Her er det bussholdeplass både i dagens situasjon og ved fremtidig utbygging. Etter realisering av regulert Rv. 22 vil syklende få et vesentlig bedre tilbud med ny gang- og sykkelvei langs riksveien. Denne er en del av hovednettet for sykkel i området.

### **7.10 Barns interesser**

Det er ikke kjent at det er registrert funn av lek innenfor planområdet. En etablering av nærlekeplass og sandlekeplass tilknyttet felles uteopphold vil gi barn og unge lekemuligheter i nærheten av der de bor. Belysning og sitteplasser ved lekeområdene, bilfrie gangnettverk, samt positiv sosial kontroll vil være kriminalitetsforebyggende. Området forventes å bli mer attraktivt for barn og unge enn det som er tilfelle i dagens situasjon.

### **7.11 Sosial infrastruktur**

En utbygging av området vil potensielt tilføre nye skolebarn ved at det enten flytter barn inn i prosjektet, eller indirekte ved at eldre mennesker i nærområdet ønsker å bosette seg innenfor planområdet og dermed frigjør en bolig egnet for barnefamilier i nærområdet. Et flertall av leilighetene vil trolig ha størst appell til husstander uten små barn. Etablering av leiligheter vil gi en utvidelse av boligtilbudet i nærområdet med mindre og lettstelte boenheter, som kan bidra til at eldre vil få en bedre livskvalitet og vil kunne bo lenger i eget hjem.

Prognoser i *Kommunedelplan skolekapasitet og skolestruktur 2015-2026* indikerer at det er noe kapasitet på Hafslund barneskole og ungdomsskole. Det pågår arbeid med Kommunedelplan for barnehage- og skolekapasitet med oppdaterte tall for barnehage- og skolekapasitet.

### **7.12 Universell tilgjengelighet**

Planen legger til rette for ulike typer boenheter, der enkelte kan være over to etasjer. Ved gjennomføring av prosjektet vil bebyggelsen oppføres i tråd med gjeldende byggetekniske forskrifter og imøtekomme nødvendige krav til universell utforming.

---

### 7.13 Energibehov – energiforbruk

Det må avklares om det er behov for å etablere ny nettstasjon for planområdet. Fra før er det nettstasjoner som har forsynt eksisterende bebyggelse.

For å estimere et forventet nytt effektbehov har vi lagt til grunn spesifikke normverdier fra TEK17 for byggene. For ladepunkt har vi brukt estimerte standardtall fra leverandører av private billadere. Tallene er veiledende:

- Bolig: ca. 40 W/m<sup>2</sup>
- Dagligvare/næring/kontor: ca. 70 W/m<sup>2</sup>
- Fellesareal: ca. 10 W/m<sup>2</sup>
- Parkering/teknisk areal: ca. 2 W/m<sup>2</sup>
- El-ladepunkt bil: ca. 7,4 kW (32A, 230V enfase)
- El-ladepunkt sykkel: ca 0,25 kW

Ut fra disse normene blir det totale effektbehovet estimert til:

- Bolig:  $(13250 \text{ m}^2 \times 40 \text{ W/m}^2) \approx 530 \text{ kW}$
- Næring:  $(3950 \text{ m}^2 \times 70 \text{ W/m}^2) \approx 276,5 \text{ kW}$
- Fellesareal:  $(3800 \text{ m}^2 \times 10 \text{ W/m}^2) \approx 38 \text{ kW}$
- Parkering/teknisk:  $(14400 \text{ m}^2 \times 2 \text{ W/m}^2) \approx 28,8 \text{ kW}$
- El-ladepunkt bil:  $(30 \text{ stk} \times 7,4 \text{ kW}) \approx 222 \text{ kW}$
- El-ladepunkt sykkel:  $(10 \times 0,25 \text{ kW}) \approx 2,5 \text{ kW}$

Dette gir et samlet estimat på ca. 1 097,5 kW for hele prosjektet.

Justert med en samtidighetsfaktor på 70 %, er samtidig effektbehov estimert til ca. 768 kW.

Planområdet ligger ikke innenfor konsesjonsområde for fjernvarme, og hovedenergikilden er derfor i utgangspunktet elektrisk. Alternative klimasmarte løsninger, som varmepumper eller lokal energiproduksjon (f.eks. solceller), kan vurderes for å redusere effektbelastningen på strømmettet.

Strømleverandør må vurdere om det er behov for ny nettstasjon.

### 7.14 ROS

I planprosessen er det blant annet utført utredninger knyttet til overvann, støy, grunnforurensning, luftkvalitet og grunnstabilitet tilknyttet planområdet. Funn og eventuelle avbøtende tiltak knyttet til risiko- og sårbarhet er videre ivarettatt gjennom reguleringsbestemmelser. Dette gjelder også for aktuelle identifiserte hendelser for anleggsfasen.

Støyberegningene viser at bebyggelse nord for Gamle Isevei vil ha god skjermingseffekt med planlagt bebyggelse på meieritomta sammenlignet med ingen bebyggelse på meieritomta (Sweco, 2025).

Fjerning eller utskifting av forurensende masser vil gi en vesentlig forbedret situasjon.

### **7.15 Teknisk infrastruktur**

#### *VA og overvann*

Det er utarbeidet innledende VAO-rammeplan (Sweco, 2025) i planprosessen. Det forventes tilstrekkelig kapasitet på det kommunale ledningsnettet for vann- og avløp til å dekke utbygging av planområdet. Videre er tilbakemelding fra kommunen at det kan aksepteres påslipp til kommunalt ledningsnett. Basert på arealfordeling vil det innledningsvis være behov for et fordrøyningsvolum på minimum ca. 800 m<sup>3</sup> innenfor planområdet. Dette forventes å være løsbart. Planbestemmelser ivaretar detaljert utforming av overvannsanlegg.

#### *Brann og slukkevann*

Krav om fremkommelighet og oppstilling for beredskapskjøretøy ivaretas i utomhusplan. Slukkevannskapasitet er kartlagt i VAO-rammeplan.

#### *Renovasjon*

Det vil etableres moderne nedgravd renovasjonsløsning med alle avfallsfraksjoner på hvert punkt. Renovasjonspunktene tilstrebes plassert i randsonen av prosjektet for å legge opp til et så bilfritt bomiljø som mulig. For enkelte boenheter vil det være noe økt gangavstand til avfallspunktet, men for planområdet som helhet vil en slik plassering av renovasjonsløsning gi bedre premisser for myke trafikanter. Plassering av renovasjonsanlegg skal være en del av utomhusplanen.

### **7.16 Behov for grunnerverv**

Det er flere grunneiere innenfor planområdet. Detaljreguleringen kan bygges ut trinnvis, og det legges opp til at rettigheter og realisering løses privat ved minnelige avtaler. Deler av arealformålet BA5 er innenfor offentlig kommunal grunn. Eventuelt arealoverføring eller grensejustering kan gjøres ved minnelig løsning.

### **7.17 Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Det vurderes utbyggingsavtale mellom kommunen og forslagsstiller for reguleringsplanen, om opparbeiding av teknisk infrastruktur.

Det er tatt inn rekkefølgebestemmelser som sikrer opparbeidelse av samferdselstiltak, renovasjonsanlegg og VAO-infrastruktur. I tillegg stilles det krav om tiltak utenfor planområdet, bl.a. oppgradering av VAO-nett og oppgradering av friområde i Borgenparken.

Utbyggingsavtalen skal avklare hvem som skal opparbeide eller finansiere tiltakene. Inngåelse av utbyggingsavtale er frivillig, men rekkefølgekrav må oppfylles på det tidspunktet bestemmelsene angir. Utbyggingsavtalen vil sikre at utbygger bidrar med en forholdsmessig andel av oppgradering av VA-nettet, samferdselstiltak, renovasjonsanlegg og tiltak i Borgenparken. Dersom utbyggingsavtale ikke inngås må utbygger opparbeide dette selv.

---

### **7.18 Konsekvenser for næringsinteresser**

Meieriet er ikke lenger i drift, og det vil være positivt å transformere området ved å legge til rette for ny bebyggelse med boliger, kontor og næring. Ved realisering av planen vil enkelte av dagens virksomheter, blant annet bensinstasjonen måtte flytte. Flere av disse bygningene vil uansett måtte fjernes med utvidelsen av RV22 i tilgrensende plan, med nært forestående gjennomføring. Noen av bedriftene kan trolig re-lokaliseres i prosjektet, eksempelvis servering og tjenestetilbud som kan gi gode vilkår for et godt bomiljø. Det tilrettelegges for en ny dagligvare som vil imøtekomme ønsker og behov om tilgang til slike tjenester i gangavstand fra boligområdet. Planområdet skal tilrettelegges for en blandet bruk. Næringsformål som etableres i planen er tiltenkt å betjene lokale behov, og er ikke ment å konkurrere med sentrumsfunksjoner i Sarpsborg sentrum og bydelssenteret Borgen.

### **7.19 Interesse motsetninger**

Planforslaget baserer seg på en transformasjon av allerede bebygde arealer med en grad av utnyttning som kan forventes i fortetningsområder. Reguleringsplanen imøtekommer Sarpsborg kommune sitt ønske om økt boligtilgang og den overordnede fortetningsstrategien med en samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging er lagt til grunn. Hensynet til omkringliggende bebyggelse er vektlagt i prosjektets utforming og skal være i positivt samspill med både naturgitte og bygde omgivelser. Blant annet vil bebyggelsen tilføre kvaliteter i form av opparbeidede gangakser og grøntarealer, og det er ventet at bebyggelsen har en støydempende effekt også nordover i bebyggelsen når området er ferdigstilt. Bebyggelsen trappes ned mot eksisterende boligbebyggelse, slik at solforholdene for omgivelsene er godt ivaretatt. Selv om et boligutviklingsprosjekt av denne størrelsen vil kunne medføre noe økt biltrafikk, er det også lagt bedre til rette for myke trafikanter enn tidligere, med utbedring av gang- og sykkeltraseer og langs- og tversgående bilfrie passasjer. Det er også lagt opp til en relativt streng beregning for parkeringsdekningen. Det forventes at man ved fortetting nær etablerte boligområder kan ha noen interesse motsetninger. Boligutvikling i bynære områder medfører ofte støyutfordringer i anleggsfasen som spesielt må tas hensyn til og som også er aktuelt i dette planforslaget. Utover dette er det ikke kjent at det vil være vesentlige interesse motsetninger.

### **7.20 Avveining av virkninger**

Planen legger til rette for fortetting av sentralt plasserte og lavt utnyttede områder. En transformasjon av området vil være gunstig for å få til en rasjonell areal- og transportplanlegging. Østfoldmeieriet er nedlagt og det er hensiktsmessig med ny utvikling. Dette er positivt både ut fra økonomiske og miljømessige årsaker. Reguleringsplanen legger opp til en høy arealutnyttelse i et området tilgrensende hovedakser for sykkel og kollektivtransport. Eksisterende bygningsmasse for Østfoldmeieriet er utformet som en fabrikkbygning og er lite egnet til å transformere til bolig. En transformasjon av området vil kunne gi nytt liv og vitalitet til et område som ellers vil ligge brakk og ubenyttet. Det skapes her et nytt boligområde i nær kontakt med etablerte skoler, friluftsområder og langs en viktig kollektivakse. Prosjektet vil styrke vilkårene for myke trafikanter både med et finmasket gatenett og bilfrie ferdselsårer. Det vurderes at området vil være et attraktivt sted å bosette seg.

---

## 8. Rapporter og andre dokumenter

Oversikt over rapportert og dokumenter som vedlegg i plansaken:

| Vedlegg | Navn                                      | Dato       |
|---------|-------------------------------------------|------------|
| P6      | Terrengsnitt                              | 17.06.2025 |
| P7      | Oppriss                                   | 17.06.2025 |
| P8      | Sol- og skyggeillustrasjoner              | 17.06.2025 |
| P9      | Prosjektpresentasjon                      | 18.06.2025 |
| P10     | ROS-analyse                               | 22.02.2024 |
| P11.1   | Trafikknotat Østfoldmeieriet              | 23.04.2021 |
| P11.2   | Veitegninger                              | 04.07.2024 |
| P12     | Renovasjonsteknisk plan                   | 11.06.2025 |
| P13     | VA- og overvannsnotat                     | 04.04.2025 |
| P14     | KU-notat                                  | 06.05.2021 |
| P15.1   | Kvalitetsprogram                          | 11.02.2025 |
| P15.2   | Områdestabilitet – geoteknisk notat       | 14.02.2025 |
| P15.2   | Områdestabilitet – uavhengig kontroll     | 12.03.2025 |
| P15.3   | Forurensset grunn – historisk kartlegging | 21.08.2019 |
| P15.3   | Forurensset grunn – prøvetakingsplan      | 23.08.2019 |
| P15.5   | Luftkvalitetsvurdering                    | 07.01.2025 |
| P15.6   | Støyrapport                               | 11.06.2025 |
| P15.7   | Rivningsdokumentasjon                     | 16.06.2023 |
| P16.1   | Merknader planoppstart                    | 05.09.2017 |
| P16.2   | Merknadskjema                             | 11.03.2024 |
| P18     | Referat regionalt planmøte                | 11.04.2023 |