



## SAKSUTSKRIFT

Ida-kristine-steffensen Wigdel  
20.04.2026

Saksbehandler har ansvar for videre oppfølging

Arkivsak-dok. 23/24048-123  
Saksbehandler Julie Elkjær Stentsøe

### Detaljreguleringsplan for Fv. 118 ny Sarpsbru - utlegging til offentlig ettersyn

Saksgang	Møtedato	Saknr
Bystyret 2023 - 2027	16.04.2026	23/26
Hovedutvalg for plan, miljø og teknikk 2023 - 2027	18.03.2026	12/26

**Hovedutvalg for plan, miljø og teknikk 2023 - 2027 har behandlet saken i møte 18.03.2026 sak 12/26**

#### **Møtebehandling i Hovedutvalg for plan, miljø og teknikk 18.03.2026:**

Følgende hadde ordet ved behandling av saken:  
Henriette Stray Juuhl (H), Christer Ryen (Ap), Bjørn Lande (KrF)

#### **Votering**

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

#### **Innstilling fra Hovedutvalg for plan, miljø og teknikk 2023 - 2027**

Sarpsborg kommune slutter seg til at forslag til detaljreguleringsplan for Fv. 118 ny Sarpsbru, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn av Østfold fylkeskommune, i samsvar med bestemmelsene i plan- og bygningsloven §§ 3-7 og 12-10.

Sarpsborg kommune ber om at forslagsstiller til sluttbehandling innarbeider en trasé for gående og syklende forbi Grinastua, for å lede myke trafikanter i retning togstasjonen uten å måtte krysse i plan. I tillegg ber kommunen om at det sikres en egnet trasé for transportsyklister langs Hafslund hovedgård.

## **Bystyret 2023 - 2027 har behandlet saken i møte 16.04.2026 sak 23/26**

### **Møtebehandling i Bystyret 16.04.2026:**

Følgende hadde ordet ved behandling av saken:

Jan Petter Bastøe (R), Ståle Solberg (SaFoSa), Svein Larsen (Ap), Henriette Stray Juuhl (H), Sondre Støen-Kvam (R), Nils Øby (H), Andreas Brännstrøm (FrP), Terje Klavestad (Ap), kommunedirektør Turid Stubø Johnsen, ordfører Magnus Arnesen (H)

### **Representanten Jan Petter Bastøe (R) fremmet følgende tilleggsforslag på vegne av Rødt:**

Sarpsborg kommune tilbyr å kjøpe ut de beboerne på Tarris som ønsker det til takst, og sitter på de aktuelle leilighetene inntil videre. Eventuelle kjøp finansieres med midler fra kommunens disposisjonsfond.

### **Representanten Ståle Solberg (SaFoSa) fremmet følgende endringsforslag på vegne av Sammen For Sarpsborg:**

Da Kommunaldepartementet i 2021 tok beslutning i spørsmålet om utforming og plassering av ny Sarpsbru ble det presentert en bru som skulle være 235 meter lang, og som skulle ligge 14 meter over normalvannstand oppstrøms fossen. Utbyggingen skulle skje i samtidighet med ny trefelts jernbanebro. Eksisterende jernbane skulle fjernes.

Nå presenteres en veibro som er mer enn dobbelt så høy - mer enn tre ganger så lang. Kostnadsoverslagene har steget voldsomt. Det planlegges ikke lenger samtidig utbygging med jernbane. Grunnforholdene viser seg å være vesentlig dårligere enn antatt. Det oppgis høy faregrad, skadekonsekvens er vurdert til «meget alvorlig». Berørte områder er gitt risikoklasse 5, der 5 er høyeste trinn på skalaen.

Det fremgår at *«Borregaard har deltatt i utarbeidelsen av ROS - analyse for fv. 118 Ny Sarpsbru, og beskriver de gjennomførte ROS - analysene som overfladiske. Borregaard oppfatter risikoene knyttet til geotekniske tiltak nær kritisk infrastruktur som ubehagelig høy»*

Videre i saksfremlegg med vedlegg heter det: *«Det presiseres likevel at det er behov for omfattende videre arbeid med de geotekniske problemstillingene, og at det fremdeles er store usikkerheter og risikoer knyttet til prosjektet ny Sarpsbru.»*

På dette grunnlaget inviteres Sarpsborg bystyre til å ta det politiske ansvaret for å gi klarsignal til videre fremdrift og igangsetting av et prosjekt med store risikoer, ubehagelig høye usikkerheter, dårligere grunnforhold enn antatt, høy faregrad, meget alvorlig skadekonsekvens og høyest mulig angitt fareklasse.

- a. Bystyret kan ikke ta politisk ansvar for å gi klarsignal til videre arbeid og fremdrift for presentert ny Sarpsbru med den risiko og de usikkerheter som er beskrevet. Bystyret ber om at prosjektet skrinlegges.
- b. Etter flommen i 1995 ble det i Stortinget omtalt at det var behov for sikring av det utsatte området. «Eventuelle sikringstiltak ved Sarpsfossen i nedre Glomma må avvente en klarlegging av utbyggingsplaner i området.» (St.meld. nr. 37 (1995-1996) St meld. nr. 42 (1996 – 997) Uten pågående planer for vei og jernbane i området ber Sarpsborg kommune om at Staten ved NVE og andre rette instanser snarest igangsetter planer for ras og flom-sikring ved og rundt Sarpsfossen.

- c. Det utarbeides plan for fornying/oppgradering av dagens Sarpsbru med dagens bredde og dagens kapasitet. Det utredes tiltak for sykkel, herunder ny gang og sykkelbru over Glomma.
- d. Det igangsettes et utredningsarbeid for å finne andre løsninger, krysningpunkt og prosjekt som kan møte behovet for trafikkavvikling, god trafikkflyt og logistikk i området – over eller under Glomma og med andre løsninger og en annen lokasjon enn det presenterte prosjektet.

**Representanten Svein Larsen (Ap) fremmet følgende endrings- og tilleggsforslag på vegne av Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti:**

Uttrykket «kollektivfelt» byttes gjennomgående ut med «kollektivfelt/sambruksfelt».

Det vurderes på nytt om det er mulig å regulere innfartsparkering/langtidsparkering på Hafslund, med bakgrunn i at kraftverk Sarp 2 ikke realiseres.

### **Votering**

Tilleggsforslaget fra Rødt fikk 2 stemmer og falt (mindretallet: R2)

Endringsforslaget fra Sammen For Sarpsborg fikk 5 stemmer og falt (mindretallet: SaFOSa1, R2, Pp2)

Endrings- og tilleggsforslaget fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ble enstemmig vedtatt.

Innstillingen fra hovedutvalg for plan, miljø og teknikk ble vedtatt med 38 mot 5 stemmer (mindretallet: R2, SaFoSa1, Pp2)

### **Vedtak fra Bystyret**

Sarpsborg kommune slutter seg til at forslag til detaljreguleringsplan for Fv. 118 ny Sarpsbru, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn av Østfold fylkeskommune, i samsvar med bestemmelsene i plan- og bygningsloven §§ 3-7 og 12-10.

Sarpsborg kommune ber om at forslagsstiller til sluttbehandling innarbeider en trasé for gående og syklende forbi Grinastua, for å lede myke trafikanter i retning togstasjonen uten å måtte krysse i plan. I tillegg ber kommunen om at det sikres en egnet trasé for transportsyklister langs Hafslund hovedgård.

Uttrykket «kollektivfelt» byttes gjennomgående ut med «kollektivfelt/sambruksfelt».

Det vurderes på nytt om det er mulig å regulere innfartsparkering/langtidsparkering på Hafslund, med bakgrunn i at kraftverk Sarp 2 ikke realiseres.

# Detaljreguleringsplan for Fv. 118 ny Sarpsbru – tilslutning til utlegging til offentlig ettersyn

---

## **Innstillingssak.**

*Medsaksbehandler: Terje Gjelten Bakken*

### **Kommunedirektørens innstilling:**

Sarpsborg kommune slutter seg til at forslag til detaljreguleringsplan for Fv. 118 ny Sarpsbru, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn av Østfold fylkeskommune, i samsvar med bestemmelsene i plan- og bygningsloven §§ 3-7 og 12-10.

Sarpsborg kommune ber om at forslagsstiller til sluttbehandling innarbeider en trasé for gående og syklende forbi Grinastua, for å lede myke trafikanter i retning togstasjonen uten å måtte krysse i plan. I tillegg ber kommunen om at det sikres en egnet trasé for transportsyklister langs Hafslund hovedgård.

### **Vedlegg:**

1. Plankart, datert 25.02.2026
2. Reguleringsbestemmelser, datert 25.02.2026
3. Planbeskrivelse, datert 25.02.2026
4. Sammendrag av innkomne merknader fra varsel om oppstart med forslagsstillers kommentarer
5. Sammendrag av innkomne merknader med forslagsstillers kommentarer fra varsel om utvidet planområde
6. Risiko- og sårbarhetsanalyse, datert 25.02.2026
7. Anleggsgjennomføring på Borregaard, datert 25.02.2026
8. Fagnotat geoteknikk, datert 25.02.2026
9. Teknisk plan, datert 25.02.2026
10. KU-vurdering etter forskrift om konsekvensutredning 2017
11. KU-vurdering etter forskrift om konsekvensutredning vedlegg I

### **Sammendrag:**

Multiconsult AS har på vegne av Østfold fylkeskommune utarbeidet forslag til detaljreguleringsplan for Fv. 118 ny Sarpsbru. Formålet med planen er å bygge ny veibru over Sarpsfossen, samt bedre tilbudet for gående, syklende og kollektivtransporten. Planforslaget tar utgangspunkt i kommunedelplanen for InterCity Borg bryggerier – Klavestad og fv. 118 Ny Sarpsbru, og strekker seg fra sentrumssiden til rundkjøringen ved Hafslund skole.

Ny veibru planlegges med en maksimal høyde på ca. 30 meter over normalvannstand og en total lengde på ca. 755 meter, hvorav ca. 175 meter utgjør spennet over Glomma. Prosjektet inngår i prosjektporteføljen til Bypakke Nedre Glomma fase 2 og har høy prioritet.

Kommunedirektøren mener planforslaget er i tråd med sentrale målsettinger om et mer kompakt og tilgjengelig bysentrum og bedre tilrettelegging for kollektivtrafikken, men at det ikke legger godt nok til rette for myke trafikanter på enkelte strekninger. Kommunedirektøren anbefaler at det reguleres inn en trasé etter jernbanekulverten på Tarris for å lede gående og syklende i retning togstasjonen uten å måtte krysse i plan. Kommunedirektøren anbefaler også at det avsettes areal til en egnet trasé for transportsyklister langs Hafslund hovedgård. Kommunedirektøren mener disse endringene må ivaretas i planen før sluttbehandling.

Det er nødvendig med omfattende geotekniske stabiliseringstiltak. Det er blant annet behov for tiltak som vil beslaglegge områder inne på Borregaard sin eiendom. Store deler av den tekniske infrastrukturen i dette området må dessuten legges om før eller samtidig som de geotekniske tiltakene gjennomføres. Det er konkludert med at områdestabiliteten blir tilfredsstillende ivarettatt med foreslåtte tiltak, og at prosjektet er teknisk gjennomførbart.

Innkomne merknader i forbindelse med oppstart av planarbeidet er delvis imøtekommet. Det har blitt avholdt jevnlig møter med Borregaard om blant annet geoteknikk, ROS-analyse og anleggsperioden. Prosjektet tar hensyn til dagens jernbane og mulighetene for fremtidig Intercity etter merknad fra Bane NOR. Merknad fra Sørliie Gruppen om å legge til rette for kobling mellom rv. 22 og ny bru uten at all trafikk må innom rundkjøring ved Hafslund skole er ikke imøtekommet, da dette ikke er mulig på grunn av jernbanen og høydeforskjeller. Merknad fra Fortidsminneforeningen og beboer på Tarris om å stanse planarbeidet er ikke imøtekommet.

Kommunedirektøren anbefaler at Sarpsborg kommune slutter seg til at detaljreguleringsplan for Fv. 118 ny Sarpsbru legges ut til offentlig ettersyn av Østfold fylkeskommune. Samtidig bør kommunen be om at det til sluttbehandling innarbeides bedre løsninger for myke trafikanter som beskrevet ovenfor.

### **Utredning:**

#### Bakgrunn for saken

Multiconsult AS har på vegne av Østfold fylkeskommune utarbeidet forslag til detaljreguleringsplan for Fv. 118 ny Sarpsbru. Hensikten med planforslaget er å bygge en ny bru over Glomma og bedre tilbudet for gående, syklende og kollektivtransporten mellom Hafslund og sentrum. Dagens veibru er i dårlig forfatning, og den siste bruinspeksjonen har vist at det kan bli nødvendig med vektbegrensninger på brua fra 2032.

Planforslaget tar utgangspunkt i kommunedelplan InterCity (Borg Bryggerier – Klavestad) og fv. 118 Ny Sarpsbru med alternativ MIDT-7 ("vei før bane"). Brualternativ 2 er lagt til grunn for utforming av brua, jf. vedtak i bystyret (sak 46/23) den 15.06.2023. Prosjektet inngår i prosjektporteføljen til Bypakke Nedre Glomma fase 2 og har høy prioritet.

Dokumenter som følger saken til behandling består av plankart, reguleringsbestemmelser, planbeskrivelse og de mest relevante vedleggene for å kunne fatte et vedtak om tilslutning til utleggelse. Forslaget er til gjennomgang hos fylkeskommunen samtidig med den politiske behandlingen i kommunen. Dette innebærer en siste revidering av flere vedlegg. Fylkeskommunen vil derfor gjøre mindre justeringer av plandokumentene etter den politiske behandlingen. Planforslaget vil være komplett, med alle tilhørende vedlegg, når det legges ut på offentlig ettersyn og høring av fylkeskommunen.

Fylkeskommunen har myndighet til å legge planen ut til offentlig ettersyn, men Sarpsborg kommune er planmyndighet og reguleringsplanen skal til sluttbehandling i bystyret.

#### Beskrivelse av området

Planforslaget strekker seg fra sentrumssiden til Hafslund skole. Planområdet omfatter deler av Østre bydel med bolig- og næringsseiendommer, samt eksisterende veisystem med bru,

gang- og sykkelbru og deler av jernbanen frem til rundkjøringen ved Hafslund skole. Området langs fossen benyttes til industri med blant annet Borregaard og Hafslund kraftverk. På Hafslund er det et lite boligområde avgrenset av Møllegata, Nordbyveien og Øyveien. Planområdet består ellers av landbruk, grønnstruktur, kantvegetasjon langs Glomma og rester av Olavsvollen. Det er flere kulturminner innenfor planområdet, blant annet arbeiderboligen Tarris, Vaskerstua og Grinastua. Banevokterboligen, som er plassert mellom østre og vestre jernbanelinje, er vedtaksfredet. Denne ligger like utenfor planavgrensningen, men er sikret adgang til planen. Hele planområdet vest for Glomma inngår i den gamle middelalderbyen og er fredet etter kulturminneloven.

#### Forholdet til andre planer

Planforslaget er i all hovedsak i tråd med overordnet planverk og bidrar til å oppfylle målsettinger om en kompakt by med god fremkommelighet for kollektivtransporten og tilgang til funksjoner i sentrum som arbeidsplasser, kultur og dagligdagse gjøremål. Dette kan også bidra til å nå målsettingene om nullvekst i biltrafikken. I trafikkanalysen er det lagt til grunn 10 prosent vekst over 20 år for å sikre at planlagte løsninger er robuste for vekst i trafikk som ikke er omfattet av nullvekstmålet.

#### *Kommunedelplan InterCity og alternativ MIDT-7 ("vei før bane").*

Det er gjort mindre justeringer av traséen fra kommunedelplanen, blant annet som følge av at ny jernbanebru ikke skal bygges samtidig. Endringene innebærer at brua forlenges over Tarris i stedet for at veien legges på fylling. Dette gjør også at brua ligger ca. 15 meter høyere enn i kommunedelplanen. Av hensyn til jernbanen tilpasses veianlegget til eksisterende veinett på Hafslundssiden og kobles direkte mot Nordbyveien, som utvides fra to til fire felt.

På sentrumssiden reguleres det til T-kryss i stedet for rundkjøring. Kommunedelplanen har ingen juridisk bindende krysstype, men løsning og teknisk plan var illustrert med rundkjøring i kommunedelplanen. T-kryss er mindre arealkrevende og bedre egnet med hensyn til eksisterende fallforhold. Det er foreslått dobbel signalregulering, som tillater mulighet for prioritering av kollektivtrafikken. Planforslaget innebærer også mer omfattende stabiliseringstiltak enn det som var lagt til grunn i kommunedelplanen. Endringene og virkninger av disse er nærmere beskrevet i planbeskrivelsen kap. 6.3.5 og 6.3.6.

#### *Sentrumsplanen og hensynssone storulykke*

Planforslaget legger ikke opp til ny bebyggelse for permanent opphold innenfor hensynssonen for storulykke. Mens biltrafikken gjennom storulykkesonen vil reduseres når kjørebane flyttes lenger nord, vil antallet myke trafikanter kunne øke. Myke trafikanter bruker også lenger tid på å passere gjennom hensynssonen enn bilister. Det er vurdert at dette er vanskelig å unngå da storulykkebedriften er etablert inntil allerede eksisterende infrastruktur.

Planforslaget legger opp til omfattende stabiliseringstiltak innenfor hensynssonen, noe som innebærer risiko i anleggsfasen fordi flere vil arbeide innenfor sonen, og at det skal gjøres arbeider i og over grunnen. ROS-analysen beskriver avbøtende tiltak for å redusere risikoen, blant annet utarbeidelse av sikkerhetsrutiner og fareutredninger i tett samarbeid med Borregaard. Det er nedfelt i bestemmelser at sikringstiltakene for geoteknikk ikke skal være til hinder for drift og beredskap på Borregaard, og dette krever videre dialog mellom partene. Når stabiliseringstiltakene er gjennomført vil risikoen for ulykker knyttet til skred og rasfare være bedre enn i dagens situasjon.

Andre overordnede planer av betydning er Hovedsykkelplanen for Sarpsborg og Fredrikstad, Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, Statlige planretningslinjer for klima- og energi, og Sikkerhet mot kvikkleireskred.

Planområdet er delvis regulert gjennom en eldre reguleringsplan for Kvartal 102-285, Kirkegt/St. Mariegt, og nyere reguleringsplaner for St. Marie gate bru, Hafslund, Sporsløyfe østre/vestre linje og Rv. 22 Hafslund-Dondern.

### Beskrivelse av planforslaget

#### *Ny veibru og kryssløsninger*

Ny veibru over Glomma reguleres nord for dagens Sarpsbru, med bredde tilpasset to kjørefelt og to kollektivfelt. Brua planlegges med en maksimal høyde på ca. 30 meter over normalvannstand og en total lengde på ca. 755 meter, hvorav ca. 175 meter utgjør spennet over Glomma. Fra sentrumssiden starter oppstigning umiddelbart etter krysset St. Nicolas gate x St. Marie gate, og føres på pilarer over dagens jernbane og Tarris før den fortsetter som en fritt fram-bru uten fundamenter i Glomma. Et mål med utforming av brua har vært at brua skal gli over landskapet på Tarris uten å dele området i to.

På Hafslundsiden ender brua i en rundkjøring med kobling mot Hafslundsøy. Nordbyveien utvides til fire felt med kollektivholdeplasser på begge sider. Det gjøres ikke justeringer av rundkjøringen ved Hafslund skole, men det er gjort noen justeringer av regulert gang- og sykkeltrasé mot rv. 22 Hafslunds gate og lagt inn filterfelt for kollektivtrafikken utenom rundkjøringen.

På sentrumssiden forutsettes det signalregulering i kryss med Pellygata og St. Nicolas gate. Lysreguleringen samkjøres, slik at kjørende ikke vil måtte stoppe mellom kryssene. Lysregulering gir dessuten mulighet for prioritering av kollektivtrafikken og myke trafikanter. Trafikkberegninger viser uendret reisetid for kollektivtrafikken i morgenrushet, og noe redusert reisetid i ettermiddagsrushet. Enkelte gangfelt vil få noe høyere forsinkelse sammenlignet med i dag, men dette anses som akseptabelt.

#### *Ny gang- og sykkelløsning*

Ny gang- og sykkelbru legges i samme trasé som dagens veibru, over eksisterende fundamenter. Gang- og sykkelløsningen blir en mer sammenhengende, ensartet og trafiksikker rute enn dagens tilbud. Det vil i hovedsak bli sykkelvei med fortau med bredde 5,5 meter, med unntak av eksisterende kulvert ved Tarris. Det var opprinnelig tenkt å følge rv. 22 i direkte linje forbi Hafslund hovedgård til ny gang- og sykkelbru. Statens vegvesen ønsker imidlertid ikke å redusere ett av kjørefeltene på strekningen. På grunn av nærhet til jernbane, Hafslund hovedgård og tilbakemeldingen fra Statens vegvesen er hovedsykkeltraséen besluttet lagt langs Nordbyveien.

Fra Hafslundsøy reguleres to sykkeltraséer sørover. Det reguleres fortau mellom Øyveien og Grøte bru av hensyn til terrengforskjeller. Eventuell opparbeidelse av gang- og sykkelvei her må tas i sammenheng med regulering eller oppgradering av Grøte bru. Ved Hafslund skole legges det til rette for planskilt kryssing av Nordbyveien i ny kulvert, som er en forbedring fra dagens situasjon.

Over Tarris legges dagens gang- og sykkeltrasé om slik at den får en rettere linjeføring, før den krysser tilbake under ny bru i dagens kulvert under jernbanen. Sykkelveien er herfra planlagt som en rett linje frem til fv. 118 St. Marie gate der myke trafikanter kan krysse ved signalregulert fotgjengerovergang og fortsette langs fortau eller sykkefelt i Pellygata.

#### *Kollektivholdeplasser*

Eksisterende kollektivholdeplasser *St. Olavs voll* langs Borregaardsbakken forsvinner som følge av at veien føres opp på bru. Holdeplassene er foreslått erstattet med et kantstopp i St. Marie gate like overfor Vollgata 5, og et kantstopp i enden av Pellygata. Holdeplassen inn mot sentrum ligger i kort avstand til hovedinngangen for Borgarsyssel museum og er gunstig plassert for arbeidstakere ved Borregaard. Langs Nordbyveien tilrettelegges det for

busslomme på begge sider av veien. I retning sentrum og Hafslundsøy vil det være plass til tre busser samtidig av hensyn til skoleskyssen.

### *Innfartsparkering*

Det er vurdert mulighet for innfartsparkering på østsiden av Glomma. De mest aktuelle plasseringene var på jordet nord for Hafslund skole, og i området under ny bru ved Sarp1. Det er imidlertid utfordrende å få til en adkomst fra fylkesveien på grunn av terrengforskjeller og konflikt med planlagte kollektivholdeplasser. Området ved Sarp1 ble vurdert som mindre egnet på grunn av lang avstand til kollektivholdeplasser. På grunn av nærhet til jernbane, terrengforskjeller og kort avstand mellom rundkjøring og overgang til bru er det heller ikke mulig å få plass til nye holdeplasser. Det er dermed ikke funnet egnet areal til en innfartsparkering.

### *Geotekniske tiltak*

Det er nødvendig med omfattende geotekniske stabiliseringstiltak for gjennomføring av veiprojektet. Det er behov for en stor støttefylling langs eksisterende fv. 118 og inn på Borregaard sin eiendom. Det er også behov for å midlertidig legge om veien når fundamentering for brua skal bygges. Begge tiltak berører arealer som er kritiske for Borregaard. Det er kontinuerlig dialog med Borregaard for å ivareta muligheter for drift og beredskap under anleggsperioden og i permanent situasjon. Også store deler av den tekniske infrastrukturen i området må legges om før eller samtidig som de geotekniske stabiliseringstiltakene gjennomføres, og det gjenstår noe kartlegging for å få oversikt over det totale omfanget av dette arbeidet.

På sentrumssiden er det ellers behov for stabiliserende tiltak i ruinparken, på Tarris og som fylling ut i Glomma. På Hafslundsiden er det behov for tiltak ned mot Jomfrudammen og en motfylling mot eksisterende jernbanefylling.

De geotekniske tiltakene vil samlet beslaglegge og føre til endringer av store deler av landskapet innenfor planområdet. Det er forsøkt å begrense større inngrep i kantvegetasjonen langs Glomma og i Olavsvollen. Den nordligste og mest intakte delen av Olavsvollen, samt deler av landskapet langs elvebredden, er sikret med hensynssoner for bevaring og vil bestå uendret. Planlagt fylling ut i Glomma vil imidlertid bli liggende på utsiden av vollen.

### *Kulturminner og bebyggelse som berøres*

Det er nødvendig å rive boligene på Tarris som følge av at det skal føres opp brupilarer, og at masser må fjernes som et påkrevd geoteknisk tiltak. Ny sykkelvei med fortau er deretter planlagt der arbeiderboligene ligger i dag. Tarrissetta reguleres i sin helhet til friområde, og både tusenårsstien og pilegrimsleden kan bestå. Andre bygg som forutsettes revet for å gjennomføre planen er St. Marie gate 2, også kjent som A-porten på Borregaard, deler av tidligere papirfabrikk (Orklabygget) og flere frittliggende boliger på Hafslundsiden langs Møllegata. Kulturminnet Vaskerstua foreslås videreført i planforslaget som offentlig eller privat tjenesteyting dersom det er mulig å beholde bygningen i anleggsfasen. Dagens funksjon som bolig vil opphøre med planen på grunn av forverrede støyforhold. Kulturminnet er ikke sikret med vern.

For en mer utførlig beskrivelse henvises til planbeskrivelsen.

### Planprosess

Det ble varslet oppstart av reguleringsarbeidet med annonse i Sarpsborg Arbeiderblad 19.august 2023, og fagmyndigheter, rettighetshavere og grunneiere ble varslet med brev. Oppstart av planarbeidet ble kunngjort på Sarpsborg kommunes nettside [www.sarpsborg.com](http://www.sarpsborg.com). I forbindelse med varsel om oppstart ble det avholdt folkemøter på Fylkeshuset den 31.august 2023.

Det ble den 10.april 2025 varslet utvidelse av planområdet på bakgrunn av behov for mer arealer til å ivareta grunnforhold, og for etablering av kollektivholdeplasser inn mot sentrum.

Merknader som er kommet inn i forbindelse med varsel om oppstart og varsel om utvidelse med forslagsstillers kommentarer følger saken som en del av plandokumentene (vedlegg 4 og 5).

Merknader fra Bane NOR om å ta hensyn til dagens jernbane og mulighetene for fremtidig InterCity har vært et viktig premiss i planarbeidet. Veien må imidlertid legges om på Hafslundsiden når det eventuelt bygges nytt dobbeltspor. Dette er i tråd med konseptet «vei før bane» fra kommunedelplanen.

Merknader fra Statsforvalteren og Hafslund Eco om at veiprosjektet må samordnes med planene for Sarp2 ble lagt til grunn frem til Hafslund Kraft AS trakk sin søknad om nytt kraftverk høsten 2025. Statsforvalter sin merknad om å vurdere strømproduksjon på deler av brua er ikke fulgt opp i planen.

Merknad fra beboer på Tarris om å gå bort fra MIDT-7 ettersom Bane NOR har stanset sine planer for dobbeltspor er ikke imøtekommet. Beslutningen fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet om å gå videre med alternativ MIDT-7 gjelder uavhengig av om Bane NOR går videre med sine planer for InterCity.

Merknad fra Fortidsminneforeningen om at planarbeidet må stoppes på grunn av inngrep i kulturminner som Tarris, Olavsvollen, Vaskerstua, Grinastua og middelalderbyen er ikke imøtekommet. Østfold fylkeskommune sin kulturavdeling forutsetter at det arbeides frem løsninger som er så skånsomme som mulig for kulturminnene i området.

Merknad fra Sørliie Gruppen om å legge til rette for en kobling mellom rv. 22 og ny bru uten at all trafikken må innom rundkjøring ved Hafslund skole, er ikke imøtekommet av hensyn til jernbanens beliggenhet og høydeforskjeller.

Merknad fra Nedre Glomma Elveeierlag om å sikre tilstrekkelig vann til fossen, god tilgjengelighet for besøkende og et besøkssenter i planen er delvis fulgt opp ved at ny trasé for gang- og sykkelvei vil krysse Glomma på samme sted som dagens veibru, og dermed gjøre både fossen og monumentplassen mer tilgjengelig.

Merknad fra Borregaard om å bli involvert i planarbeidet er imøtekommet ved at det har vært jevnlig møter om blant annet geoteknikk, ROS-analyse og faseinndeling av anleggsperioden. Borregaard er opptatt av at bedriftens funksjoner, beredskapsplikt og adkomster hensyntas under hele anleggsperioden og i permanent situasjon, og påpeker at de ikke kan avstå enkelte arealer uten at dette går på bekostning av daglig drift, vedlikehold og sikkerhet. Borregaard mener kravene til unntaksbestemmelsen i forskrift for konsekvensutredning ikke er oppfylt etter at planavgrensningen ble utvidet, og mener utvidelsen kunne vært unngått eller redusert dersom det var gjort flere grunnundersøkelser. Det pågår dialog med Borregaard om disponering av arealer for å ivareta muligheter for drift og beredskap, og det vises til eget notat (vedlegg 7) for flere detaljer.

Borregaard ønsker også at prosjektet samarbeider om en eventuell omlegging av trasé for tømmertransporten. Fylkeskommunen vil ikke ta ansvar for å regulere eller opparbeide løsninger som fører til merarbeid eller økte kostnader for veiprosjektet, og dette skal sees på i pågående planarbeid for Rosenkrantz gate.

Øvrige merknader gjelder hovedsakelig plassering av riggområder og plan for trafikkavvikling i byggeperioden, teknisk infrastruktur, hensyn til jordvern, landbruksadkomster og

vekstsosonger, virkninger for naturmangfold og vannmiljø, geoteknikk, flomfare, overvann, prioritering av sykkel, gange og kollektivt, kollektivholdeplasser, grunnerverv, kulturminner, arkeologiske registreringer på land og i vann, hensyn til storulykkesforskriften og ivaretagelse av pilgrimsleden under anleggsarbeider. Merknadene er enten ivaretatt eller følges opp i videre detaljprosjektering.

Kommunedirektøren har ingen bemerkninger til de kommentarer forslagsstiller har til innspillene.

#### Grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge

Kommunen har et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge.

Hensikten med planforslaget er blant annet å bedre fremkommeligheten for gående, syklende og kollektivtransporten. At sykkelveinettet legges separat fra bilveien og reguleres til sykkelvei med fortau gir et tryggere tilbud for barn og unge som ferdes til og fra skole eller andre målpunkt. Allmenne rekreasjonsmuligheter ivaretas på Tarris. Skoler som kan bli påvirket av tiltaket vil bli kontaktet i forbindelse med høring og offentlig ettersyn, og senere i forbindelse med anleggsgjennomføringen for å ivareta trygg skolevei og tilkomst for skoleskys. Ungdomsrådet vil få reguleringsplanen på høring ved offentlig ettersyn.

Kommunedirektøren mener hensynet til barn og unge er tilfredsstillende ivaretatt gjennom planforslaget.

#### Avklaring om konsekvensutredning

Planforslaget er vurdert opp mot forskrift om konsekvensutredning (FOR-2017-06-21-854). Planen faller inn under kriteriene i forskriftens § 6 b), vedlegg I, punkt 7 e) *Andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr.* Planen omfattes imidlertid av unntaksbestemmelsen i forskriftens § 6 b) som sier at reguleringsplaner for tiltak i vedlegg I er unntatt fra utredningsplikten dersom det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan, og tiltaket er i samsvar med det som er utredet.

Fv. 118 ny Sarpsbru er konsekvensutredet gjennom kommunedelplan for InterCity Borg bryggerier – Klavestad og fv. 118 Ny Sarpsbru. Av veileder om konsekvensutredning framgår det at reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven kan ha noe mindre avvik fra overordnet plan uten at dette utløser krav til konsekvensutredning. Hva som anses som mindre avvik må vurderes konkret for hvert tilfelle.

På bakgrunn av økt kunnskapsgrunnlag og behov for tilpasninger som følge av geotekniske forhold er det gjort noen endringer fra kommunedelplanen. Endringene og virkningene av disse er redegjort for i planbeskrivelsen og tilhørende vedlegg, med konklusjon om at hensikten med konsekvensutredningen er tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget. Kommunedirektøren har derfor ikke funnet grunnlag for å kreve at planforslaget utløser krav til ny eller supplerende konsekvensutredning.

For en nærmere beskrivelse av vurderinger knyttet til krav om konsekvensutredninger vises til vedlagt KU-vurdering (vedlegg 10) og planbeskrivelsen kap. 6.3.6.

#### Forholdet til naturmangfoldloven

De miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 - 12 er vurdert i planbeskrivelsen. Vurderingene bygger på et oppdatert kunnskapsgrunnlag og er tilstrekkelig konkrete og dekkende for det omsøkte tiltaket. Kommunedirektøren slutter seg til disse vurderingene og legger dem til grunn.

#### Behov for grunnerverv

Grunnerverv er nødvendig for å gjennomføre planen. Forslagsstiller må sikre seg både midlertidige og permanente rettigheter til grunn i forbindelse med anleggsgjennomføringen.

### Grunnforhold

Planområdet er sammensatt og består i de øverste lagene av en blanding av tykk randmorene, fyllmasser og marine avsetninger. Grunnforholdene varierer fra områder med berg i dagen til bløtere områder med sprøbruddsmateriale og funn av kvikkleire på begge sider av Glomma, samt påviste dybder til berg på minimum 70 meter. Det er til dels store og brå variasjoner mellom ulike dybdeforskjeller. Også grunnvannstanden ligger i varierende nivåer på grunn av den kuperte berggrunnen. Det har vært tidligere skredhendelser i området.

Det er utført geotekniske undersøkelser som er beskrevet i vedlagt geoteknisk fagnotat (vedlegg 8). Undersøkelsene viser mer kompliserte grunnforhold enn tidligere antatt. Det er behov for omfattende stabilitetsforbedrende tiltak for gjennomføring av prosjektet. Dette innebærer at mye av dagens løsmasser må skiftes ut med lettere masser, etablering av fyllinger, bruk av spunt og fundamentering med jetpeler.

Vest for Glomma er det påvist dårlig områdestabilitet i dagens situasjon i skråning fra Tarris og ned mot Borregaard og Glomma, ved deponiet på Opsund/Olavsvollen og inne på Borregaard sitt industriområde. Det er behov for å etablere en stor støttefylling langs eksisterende fv. 118 og inn på Borregaard sin eiendom. Ved vannverket, lenger sør på Borregaard sin eiendom, er det behov for masseutskifting i skråning langs intern transportvei for å hindre utgliding mot Glomma nedenfor Sarpsfossen.

I Ruinparken vest for industrisporet og på Tarris er det behov for å avlaste terreng. I områdene ved Olavsvollen og nord for Tarris er det behov for flere større og mindre støttefyllinger, som også innebærer utfylling i Glomma. Øvrige sikringstiltak vest for Glomma består av masseutskifting, ulike støttekonstruksjoner, grunnforsterkning og erosjonssikring.

Øst for Glomma er det behov for stabiliserende tiltak for etablering av rundkjøring, kulverter og fundamenter for bru. Det er behov for en motfylling mot eksisterende jernbanefylling inn mot Sarp1 i skråning ned mot Glomma, og større stabiliserings- og erosjonsbegrensende tiltak i sideravinene mellom jordene på Hafslund og Jomfrudammen. Det er lagt til grunn absolutt sikkerhetsfaktor iht. N200 for glideflater som berører tiltaket ny Sarpsbru, vei og gang- og sykkelveier i prosjektet.

Det er gjennomført flere grunnundersøkelser enn hva som er normalt for en detaljregulering. Samtidig må det gjøres supplerende grunnundersøkelser og mer detaljerte vurderinger knyttet til måleprogram og forsøksfelt i videre detaljprosjektering.

Befaringer, grunnboringer og annen kartlegging beror på samhandling mellom flere parallelle prosjekter og aktører som Sarp2 (Norconsult) og Borregaard fabrikker (Geovita). Områdestabiliteten er vurdert av Multiconsult. Det er gjennomført uavhengig kvalitetssikring av Asplan Viak. Endringer som følge av at planene for Sarp2 ble trukket, er ikke ventet å ha vesentlige konsekvenser for planforslaget. Dokumentasjon på utført tredjepartskontroll vil bli lagt ved planforslaget til høring og offentlig ettersyn.

Konklusjonen fra områdestabilitetsvurderingen og foreløpig tredjepartskontroll er at prosjektet er teknisk gjennomførbart og at områdestabiliteten i prosjektet er tilfredsstillende, med foreslåtte nødvendige tiltak, i henhold til veileder fra NVE 1/2019.

Det er tatt inn hensynssone kvikkleire i plankart og bestemmelser. Det foreslås en utvidelse og oppgradering av de eksisterende faresonene Ruinparken (vest for Glomma) og Nordbyveien (øst for Glomma). Ruinparken får i tillegg til justert avgrensning endret faregrad

fra *middels* til *høy* og økt risikoklasse fra *fire* til *fem*. Nordbyveien er fra tidligere klassifisert med høyeste graderinger og endringen består kun av justeringer av sonens løsne- og utløpsområde. Skadekonsekvensen for begge faresoner beholdes uendret på *meget alvorlig*.

#### Dyrket mark

På Hafslund medfører tiltaket beslag av ca. 12,3 dekar dyrket mark langs Nordbyveien som følge av breddeutvidelse og opparbeidelse av kollektivholdeplasser.

Totalt medfører planen midlertidig beslag av ca. 36 dekar dyrket mark. De midlertidige beslagene ligger hovedsakelig på jordene på Hafslund nord for rundkjøring ved Hafslund skole og mellom ny fv. 118, rv. 22 og østre linje. Disse jordbruksarealene er klassifisert med middels og stor verdi.

Jordet nord for rundkjøringen ved Hafslund skole er i kommunedelplan InterCity Borg bryggerier - Klavestad og fv. 118 Ny Sarpsbru avsatt til næringsvirksomhet. Ca. 8,6 dekar av jordet er regulert til næring og riggområde i planen for rv. 22 Hafslund–Dondern. Fylkeskommunen har i samråd med kommunen vurdert hvorvidt arealet bør reguleres til næring eller om arealet bør omreguleres til LNFR. Av hensyn til jordvern og på grunn av utfordringer med å få til adkomst foreslås det å regulere området til jordbruk i samsvar med dagens bruk. Det sikres en landbruksadkomst i planen.

Langs Tarrissletta omdisponeres i tillegg ca. 14,9 dekar innmarksbeite.

Etter en helhetsvurdering av arealenes beliggenhet og behovet for å utnytte arealene til viktige samferdselstiltak, er kommunedirektørens vurdering at totalt 12,3 dekar dyrket mark kan bygges ned permanent og totalt ca. 36 dekar dyrket mark kan beslaglegges midlertidig i anleggsfasen. Etter at anleggsarbeidene er ferdigstilt vil de midlertidige beslagene tilbakeføres til jordbruk. Det er utarbeidet en matjordplan. Denne vil legges ved planforslaget ved høring og offentlig ettersyn.

#### Kommunedirektørens vurdering

Kommunedirektøren mener planforslaget i all hovedsak er grundig utredet og bygger opp under sentrale målsettinger om et mer kompakt og tilgjengelig bysentrum, samordnet bolig- og transportplanlegging og bedre tilrettelegging for kollektivtrafikken. Kommunedirektøren vil understreke nødvendigheten av å få på plass en ny veibru, med utgangspunkt i at dagens bru er i svært dårlig forfatning og at krysningspunktet over Glomma er en kritisk transportåre for regionen. Kommunedirektøren mener imidlertid at planforslaget ikke innfrir på overordnede føringer om prioritering av gående og syklende. Kommunedirektøren er klar over at kommunedelplanen med alternativ MIDT-7 ikke innebar det mest optimale alternativet for gående og syklende, og har forståelse for at det er enda større begrensninger for å etablere eller legge om gang- og sykkelveier når ikke jernbanen legges om samtidig. Dette kommer i tillegg til fyllinger, kulverter, kulturminner og andre hindringer innenfor planområdet. Kommunedirektøren mener likevel at det foreslåtte gang- og sykkeltilbudet ikke er tilfredsstillende slik det er planlagt.

Kommunedirektøren mener det bør sikres en mer direkte trasé for gående og syklende i retning togstasjonen, og har foreslått for Østfold fylkeskommune at det reguleres en kobling forbi Grinastua mot St. Nicolas gate. Fylkeskommunen har ikke ønsket dette på grunn av nærhet til Grinastua og siktproblematikk ved fotgjengerovergang. Forslagsstiller mener at myke trafikanter bør følge planlagt hovedsykkelnett frem til krysset St. Marie gate x Pellygata og derfra ta seg videre mot togstasjonen via eksisterende gatenett og kryssinger i plan. Å ta inn denne gang- og sykkelkoblingen i plankartet krever også at det gjøres ytterligere utredninger for å bevise at områdestabiliteten for tiltaket er ivaretatt i plan. Fylkeskommunen har ikke ønsket å gjøre dette da det kan forsinke fremdriften i planarbeidet. Kommunedirektøren mener koblingen mot stasjonsområdet er nødvendig for å sikre et

helhetlig og sammenhengende transportsystem og styrke tilgangen til et sentralt kollektivknutepunkt, som er to viktige forutsetninger for å nå nullvekstmålet og følge opp byveksttalen, og at det er riktig å regulere inn dette i denne planen.

På Hafslundsiden vil planlagt gang- og sykkelløsning langs Nordbyveien utgjøre en lengre og mer kupert strekning for myke trafikanter enn løsningen langs rv. 22 som var lagt til grunn i kommunedelplanen. Kommunedirektøren er positiv til at planforslaget sikrer en sammenhengende løsning av høy standard. Strekningen langs Hafslund hovedgård anses imidlertid viktig for transportsyklister og kommunedirektøren mener at tilbudet for myke trafikanter langs rv. 22 bør utbedres. Denne vil da være et supplement til sykkelveien med fortau langs Nordbyveien.

Kommunedirektøren anbefaler derfor at Sarpsborg kommune ber om at det til sluttbehandling sikres en planfri kobling for gående og syklende i retning togstasjonen. Videre bør det sikres areal til en egnet trasé for transportsyklister langs Hafslund hovedgård. Det kan aksepteres en smalere løsning enn sykkelvei med fortau.

Kommunedirektøren mener at en innfartsparkering øst for Glomma ville vært gunstig, men stiller seg bak fylkeskommunen sin vurdering. En innfartsparkering er ikke forenlig med foreslått plassering av bru, kollektivholdeplasser og eksisterende infrastruktur.

Kommunedirektøren mener Sarpsborg kommune bør slutte seg til at detaljreguleringsplan for Fv. 118 ny Sarpsbru kan legges ut til offentlig ettersyn av Østfold fylkeskommune. Samtidig bør kommunen be om at tiltakene for myke trafikanter beskrevet ovenfor innarbeides før sluttbehandling.

### **Konsekvenser økonomi, miljø og folkehelse:**

#### Økonomi:

Utbygging av Fv. 118 ny Sarpsbru inngår i prosjektporteføljen til Bypakke Nedre Glomma fase 2. Utbygging av tiltaket vil ikke ha noen direkte økonomiske konsekvenser for Sarpsborg kommune, men del av kommunen sitt ledningsnett (overvann, vann- og avløp) vil bli prioritert lagt om samtidig med utbyggingen av veiprojektet. Omlegging av kommunalt ledningsnett bekostes av Sarpsborg kommune.

#### Miljø:

Kollektivfelt, oppgraderte bussholdeplasser og et mer sammenhengende og ensartet tilbud for gående og syklende legger til rette for miljøvennlige transportløsninger som bygger opp under nullvekstmålet og bidrar til FNs bærekraftsmål 11 – bærekraftige byer og lokalsamfunn.

Gjennomføring av planen vil medføre at 12,3 dekar dyrket mark bygges ned. Det er utarbeidet en matjordplan for gjenbruk av jord fra berørte jordbruksarealer.

Tiltaket vil ha noe negativ påvirkning på naturmiljøet. Det er gjort funn av to hule eiker ved Jomfrudammen, naturtypene åpen flomfastmark og frisk lågurtedellauvskog. Flomfastmark er klassifisert med god tilstand og verdi, mens lågurtedellauvskogen er vurdert til dårlig standard og lav kvalitet. Det er estimert at ca. 20 prosent av flomfastmarken vil bli berørt, mens lågurtedellauvskogen vil bli ødelagt i sin helhet. Videre detaljplanlegging av geotekniske tiltak vil avgjøre om de hule eikene kan bevares. Det er forsøkt å begrense omfanget av inngrep i kantvegetasjonen langs elva og flere områder er sikret med hensynssoner for grønnstruktur og bevaring naturmiljø. Også i Ruinparken er det registrert lågurtedellauvskog. Planbestemmelser sikrer reetablering av parkarealene i samråd med Sarpsborg kommune og Borgarsyssel museum, men det er estimert at ca. 15 prosent av naturtypen vil gå tapt. Trerekke langs gangvei skal søkes bevart.

Naturmangfoldet i elva vil ikke påvirkes av brukonstruksjonen, men støttefylling i Glomma kan føre til noe forringelse av habitat for fisk og bunndyr.

Overvann fra planområdet skal som hovedprinsipp ledes ut i Glomma. Forurenset vann fra veianlegget ledes først til skjulte infiltrasjonsbasseng eller åpne rensedammer for naturlig rensing med sedimentering. På ny veibru skal vann fra kjørebanelen samles opp og ledes til områder under brua for å forhindre uttørking av terreng.

Gjenbruk av eksisterende pilarer til ny gang- og sykkelbru reduserer den totale miljøpåvirkningen.

#### Folkehelse:

På Tarrissetta og langs gang- og sykkelveier er det avsatt større, sammenhengende arealer til friområde. Arealene skal opparbeides som grønne arealer og kan blant annet benyttes til tur, opphold, lek og andre rekreasjonsformål, som er positivt for folkehelsen.

Planforslaget legger opp til et mer trafiksikkert tilbud for myke trafikanter. Dette kan få flere til å gå eller sykle i hverdagen, stimulerer til økt aktivitet og kan bidra til FNs bærekraftsmål 3 – God helse og livskvalitet.

I dagens situasjon er det 34 bygninger i gul støysone og 14 bygninger i rød støysone. Tiltaket medfører at totalt 54 bygninger vil havne i gul støysone og 15 bygninger i rød støysone. Støyutsatte boliger skal gis tilbud om fasadetiltak og/eller lokal skjerming på bolig og privat hoveduteplass.