

Vår saksbehandler
Monica Drage Thorbjørnsen

Dokumentdato
10.04.2025
Deres dato

Vår referanse
2025/45-
Deres referanse
2024/12785

ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE

Oscar Pedersens vei 39
1721 SARPSBORG

Automatisk tilbakemelding - Varsling av utvidet planområde for prosjekt fv. 118 Ny Sarpsbru - Sarpsborg kommune

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) viser til plansaken som dere har sendt på høring. DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor automatisk ut dette generelle svaret på slike saker.

Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Statsforvalteren har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer.

DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder:

- Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter
- Transport av farlig gods
- Brannsikkerhet herunder tunneller og underjordiske anlegg
- Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene)

Siden Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Statsforvalterens oppfølging. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig.

Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.

Dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvor det planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeanlegg, bes det også om at høringen sendes DSB på nytt. Det må fremgå av oversendelsen at saken gjelder plansak knyttet til anlegg omfattet av storulykkeforskriften.

Vi viser til www.dsb.no for DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.

Med hilsen
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Arkiv

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes derfor uten underskrift.

Postadresse
Direktoratet for
samfunnssikkerhet og beredskap

Postboks 2014
3103 Tønsberg

Besøksadresse
Ramborgveien 9, 3115 Tønsberg

E-post
Postmottak@dsb.no

Telefon
33 41 25 00

Internett
www.dsb.no

Organisasjonsnummer
974 760 983

Vår saksbehandler
Kristine Røsting

Dokumentdato
30.04.2025
Deres datoDeres
date

Vår referanse
2025/4533-4
Deres referanse
2024/12785

ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE
Att. Lene Lie Hermansen
Oscar Pedersens vei 39
1721 SARPSBORG

Uttalelse til varsling av utvidet planområde for prosjekt fv. 118 Ny Sarpsbru - Sarpsborg kommune

Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap (DSB) viser til forespørsel datert 15.04.2025 om innspill til planarbeidet knyttet til varsel om utvidelse av planområde for prosjekt fv. 118 ny Sarpsbru, Sarpsborg kommune.

Fagmyndighet brann- og eksplosjonsvernloven¹

DSB er fagmyndighet med ansvar for brann- og eksplosjonsvernloven og tilhørende forskrifter. I denne rollen har DSB en selvstendig innsigelseskompetanse² i plansaker for planer knyttet til virksomheter som håndterer farlig stoff³. Særlig gjelder dette planer som berører virksomheter omfattet av storulykkeforskriften⁴, såkalte storulykkevirksomheter.

DSBs kommentarer

Det er ikke tydelig for oss eksakt hvor ny trasé skal gå.

Vi vil minne om at det må tas hensyn til hensynssonene for storulykkerisiko rundt Borregaard i sentrumsplanen når det fastsettes trasé for ny bru.

Med hilsen
Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap
Farlig stoff og industrisikkerhet

Espen Jensen
fungerende seksjonssjef

Kristine Røsting
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes derfor uten underskrift.

Kopi til:

SARPSBORG KOMMUNE	v/postmottaket	Postboks 237	1702	SARPSBORG
SARPSBORG KOMMUNE	v/ virksomhetsleder plan og samfunnsutvikling Hege Hornnæs	Postboks 237	1702	SARPSBORG

¹ Lov 14. juni 2002 nr. 20 om vern mot brann, eksplosjon og ulykker med farlig stoff og om brannvesenets redningsoppgaver.

² Rundskriv H-2/14, 17.02.2014 fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

³ Med farlig stoff menes her brannfarlig-, eksplosjonsfarlig-, trykksatt- og reaksjonsfarlig stoff, jf. brann- og eksplosjonsvernloven § 4 bokstav c.

⁴ Forskrift 3. juni 2016 nr. 569 om tiltak for å forebygge og begrense konsekvensene av storulykker i virksomheter der farlige kjemikalier forekommer.

Dokumentdato
30.04.2025

Vår referanse
2025/4533

STATSFORVALTEREN I
ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO
OG AKSERSHUS
BORREGAARD AS

Postboks
325

1502

MOSS

SARPSBORG KOMMUNE

v/brannsjef Terje
Surdal

Postboks
162

1701

SARPSBORG

Postboks
237

1702

SARPSBORG



Statens vegvesen

ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE
Oscar Pedersens vei 39

1721 SARPSBORG

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Transport og samfunn	Jan Antonsen / 69243554	22/125407-19	2024/12785	11.04.2025

Innspill – varsling av utvidet planområde – detaljreguleringsplan for fylkesveg 118 Ny Sarpsbru – Sarpsborg kommune

Vi viser til brev av 18. august 2023 med varsel om ovennevnte planarbeider.

Bakgrunn

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for bedre fremkommelighet for buss og myke trafikanter over Glomma i Sarpsborg. Eksisterende vegbruer over Glomma er i dårlig forfatning og må erstattes.

Reguleringsplanen skal basere seg på vedtatt kommunedelplan for «InterCity Borg bryggerier—Klavestad og fv. 118 Ny Sarpsbru, alternativ midt-7». I henhold til planavgrensningen fra kommunedelplanen varsles kun det arealet som er nødvendig for ny vegbru. Plangrensen er imidlertid utvidet mot nord for å gjennomføre stabilisering av grunnen. I tillegg er det en liten utvidelse mot sør, nær Borregaard.

Statens vegvesens ansvar

Statens vegvesen sikrer at nasjonale transport- og arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen, i tråd med Nasjonal transportplan (NTP). Målet er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem innen 2050, med fem likestilte delmål: enklere reisehverdag, klima- og miljøtiltak, nullvisjon for ulykker, teknologisk effektivisering og optimal ressursbruk.

Som forvalter av riksveger har Statens vegvesen et sektoransvar for trafiksikkerhet, framkommelighet og miljøhensyn i alle samferdselsplaner. Vi samarbeider med myndigheter, næringsliv og innbyggere for en bærekraftig transportutvikling.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Skoggata 19
1530 MOSS

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Innspill

Vi viser til våre innspill ved varsel om oppstart av planarbeider, jf. vårt brev av 5. oktober 2023. Vi har ikke ytterligere merknader nå.

Statens vegvesen Transport og samfunn
Med hilsen

Anders O. T. Hagerup
seksjonssjef

Jan Antonsen
sjefingeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS, Postboks 325, 1502 MOSS

Østfold fylkeskommune
Oscar Pedersens vei 39,

1721 Sarpsborg

Østfoldmuseene

Adresse: Gamlebygata 8, 1721 Sarpsborg

E-post: postmottak@ostfoldmuseene.no

Telefon: 69 11 56 50

Org.nr.: 994 963 910

Björg Holsvik

Borgarsyssel Museum

bjorg.holsvik@ostfoldmuseene.no

Tlf. 906 46 474

Deres ref.: 2024/12785-7

Vår ref.: ØMSAK: 2025-495

Dato: 28.04.2025

Innspill til reguleringsplanarbeidet for prosjektet fv. 118 Ny Sarpsbru – Sarpsborg kommune

Vi viser til brev datert 9. april 2025 med varsel om utvidet planområde i ny reguleringsplan for prosjekt f.v. 118 Ny Sarpsbru – Sarpsborg kommune.

På bakgrunn av at utvidet planområdet vil grense helt inntil museets vestre og sydlige område, ber vi om å bli varslet i god tid før geotekniske tiltak som medfører støy og tungtrafikk iverksettes. Dette er ønskelig slik at vi kan planlegge og justere våre arrangementer og hensynte våre besøkende.

Videre er vi opptatt av om tiltakene vil få konsekvenser for kapasiteten ved de to nærliggende kommunale parkeringsplassene på vest- og nordsiden av museumsområdet, og om det bli satt inn avbøtende tiltak om parkeringsplassene blir utilgjengelige.

Vi er kjent med at tiltaket vil berøre den gamle arbeidsbrakkka Tarris, og i den forbindelse vil vi bli informert om tidsperspektiv. Østfoldmuseene ved avdeling Borgarsyssel Museum har startet arbeidet med å renovere søsterbygget, St. Olavs Vold, og vi ønsker å innhente dokumentasjon fra Tarris for å ivareta de antikvariske og bygningsmessige kvalitetene til bygget. Vi har også en ambisjon om å fortelle historien om levd liv i de to arbeiderboligene i fremtidige utstillinger og formidlingsopplegg i St. Olavs Vold. For at vi skal kunne planlegge å sette av tilstrekkelig med ressurser til dokumentasjonsarbeidet, er vi avhengige av å bli varslet om følgene for Tarris i god

ØSTFOLD  MUSEENE

Borgarsyssel Museum • Storedal kultursenter • Kystmuseet Hvaler • Haldenvassdragets Kanalmuseum
Halden historiske Samlinger • Fredrikstad Museum • Folkenborg Museum • Moss by- og industrimuseum
Museumstjenesten • Østfold fylkes billedarkiv

tid. Vi ønsker å snakke med beboerne, innhente dokumentasjon og få tilgang til å filme boligene slik de er i dag for å få dokumentert hvordan de har endret seg over tid.

Med vennlig hilsen



Bjørg Holsvik

Avdelingsdirektør

Østfoldmuseene – Borgarsyssel Museum

Østfold fylkeskommune
Oscar Pedersens vei 39

1721 SARPSBORG

Vår dato: 28.04.2025
Vår ref.: 202312776-6
Deres ref.: 2024/12785-9

Saksbehandler: Daniel Thoresen
Lossius/dalo@nve.no

NVEs innspill - Varsel om oppstart - Utvidet område for detaljreguleringsplan for prosjekt fv. 118 Ny Sarpsbru - Sarpsborg kommune

Vi viser til brev datert 09.04.2025. Saken gjelder varsel om utvidet plangrense for detaljreguleringsplan for fv. 118 – Ny Sarpsbru.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVEs konkrete innspill

Vi viser til vår uttalelse i brev datert 22.09.2023, samt dialog i saken. NVE har ikke andre vesentlige merknader. Vi vil komme med en konkret uttalelse til planforslaget når det legges ut på høring.

Generelle råd

For å få en fullstendig oversikt over hvordan dere kan ta hensyn til våre tema i reguleringsplanen anbefaler vi dere å bruke våre [internettsider for arealplanlegging](#). Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå. Vi vil særlig vise til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#). Veilederen leder dere gjennom alle våre fagområde, og gir dere verktøy og innspill til planarbeidet. Den som utarbeider planen, har ansvar for at



disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

Meld inn fareutredninger

Naturfareutredninger som er bestilt etter 01.01.2025 skal meldes inn til NVE i henhold til [pbl § 2-4](#) og [Forskrift om pliktig innmelding av grunnundersøkelser og naturfareutredninger](#). Vi ønsker også å få inn naturfareutredninger bestilt før denne datoen. Geotekniske grunnundersøkelser skal leveres inn til NGU via NADAG. Informasjon finnes her: [Meld inn naturfareutredninger - NVE](#).

NVEs oppfølging av planarbeidet

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE. Vi ber om at alle plandokument blir sendt elektronisk til NVE.

NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.

Ta gjerne kontakt på e-post eller telefon ved konkrete spørsmål om NVEs saksområder.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Daniel Thoresen Lossius
Seniorrådgiver

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Mottakere:

Østfold fylkeskommune

Kopimottakere:

SARPSBORG KOMMUNE
STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS



Statsforvalteren

i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Vår dato:

05.05.2025

Vår ref:

2022/34846

Deres dato:

09.04.2025

Deres ref:

2024/12785

ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE

Oscar Pedersens vei 39

1721 SARPSBORG

Saksbehandler, innvalgstelefon

Carl Henrik Jensen, 69247049

Sarpsborg - innspill til varslet utvidelse av planområde for detaljregulering av fv 118 Ny Sarpsbru

Vi viser til deres oversendelse datert 9. april 2025 med varslet utvidelse av planområde for detaljregulering av fv 118 Ny Sarpsbru.

Bakgrunn

Det fremgår av varselet at på bakgrunn av planarbeidet som er utført til nå, er det behov for å utvide planområdet flere steder. Utvidelsen av planområdet gjelder følgende arealer og med følgende bakgrunn:

- Mot vest i sentrum langs fv. 109, for å etablere en ny bussholdeplass som erstatning for dagens holdeplass St. Olavs voll i retning mot sentrum.
- Mot sør på området til Borregaard fabrikker, for å sikre nok arealer for etablering av geotekniske tiltak.
- Nord for Tarris (mot Opsund), for etablering av motfylling i Glomma.
- Mot nord ved Jomfrudammen/ved Hafslund-jordene, knyttet til geotekniske tiltak.

Vi ga innspill til varslet oppstart av planarbeid for prosjektet, i vårt brev 18. september 2023.

Statsforvalterens rolle

Vi skal bidra til at planer ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, barn og unges interesser, samfunnssikkerhet og gravplasser.

Statsforvalteren skal arbeide for at Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innen våre ansvarsområder blir fulgt opp i kommunale planer. Kommunen er planmyndighet og har ansvaret for at plan- og bygningslovens formelle krav til innhold og planprosess oppfylles i planarbeidet.

Statsforvalterens innspill

Vi viser i hovedsak til vårt tidligere innspill til varslet oppstart av detaljregulering for prosjektet. Det er imidlertid vedtatt to nye statlige planretningslinjer som vi ser det som viktig at planforslaget følger

E-postadresse:
sfospost@statsforvalteren.no
Sikker melding:
www.statsforvalteren.no/melding

Postadresse:
Pb 325
1502 Moss

Besøksadresse:
Moss: Vogts gate 17
Drammen: Dr. Hansteinsgate 9
Oslo: Stensberggata 27

Telefon: 69 24 70 00
www.statsforvalteren.no/os
Org.nr. 974 761 319



opp. Dette er *Statlige planretningslinjer for klima og energi (2024)* og *Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025)*.

For klima og energi viser vi særlig til punkt 4.3, hvor det blant annet fremgår at reduksjon av klimagassutslipp skal vektlegges i arealplanleggingen, at UFF-rammeverket (unngå, flytte eller forbedre) skal legges til grunn i planleggingen og at omdisponering av karbonrike arealer skal unngås så langt som mulig.

Det kunne også vært interessant å vurdere om det er mulig å få til produksjon av strøm på deler av brua, jf. punkt 4.3 bokstav g og h. Om det først skal bygges et så stort tiltak, med tilhørende konsekvenser for klima og arealbruk, hadde det vært gunstig om det samtidig kunne redusere behovet for å bruke andre arealer til strømproduksjon.

Når det gjelder arealbruk og mobilitet viser vi særlig til 3.9 om jordvern og 3.10 om naturmangfold. Vi legger videre til grunn at prosjektet må bidra til oppnåelse av nullvekstmålet, som også er en forutsetning i byveksttalen.

Vannmiljø

Det må legges vekt på løsninger som begrenser behovet for inngrep i vassdragene. I nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging står det at bruks- og verneverdiene i vassdragene skal sikres i planleggingen, og at nedbygging av vassdragsnatur og utfylling i vassdrag skal reduseres. I Meld. St. 27 (2023 –2024) *Tryggare framtid – førebudd på flaum og skred* står det at arealplanlegging er det mest effektive virkemiddelet for å forebygge skade fra flom, skred og overvann. Gjennom god arealplanlegging kan ny utbygging styres bort fra områder som er utsatt for naturfare og dermed også unngå behov for sikringstiltak i vassdrag og vassdragsbelter.

Området drenerer dessuten mot vannforekomster som ikke oppnår miljømålene etter vannforskriften og den regionale vannforvaltningsplanen. Løsninger for overvann må derfor ikke føre til ytterligere belastning på vannforekomster eller gjøre det vanskeligere å nå miljømålene. Vi forutsetter at muligheter og behov for sandfang eller andre renseløsninger for veivann blir tilstrekkelig vurdert i videre planarbeid.

Ellers viser vi til [Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegging for 2025](#) og til [overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde](#).

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

Med hilsen

Brede Kihle
fagleder
Klima- og miljøvernavdelingen

Carl Henrik Jensen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Statens Vegvesen

Postboks 1010 Nordre Ål

2605

LILLEHAMMER



Sarpsborg kommune

Postboks 237

1702

SARPSBORG

Fra: Sarpsborg og Rakkestad lokallag[sarpsborg-rakkestad@fortidsminneforeningen.no]
Sendt: 04.05.2025 20:02:02
Til: Postmottak Østfold fylkeskommune[post@ofk.no]
Kopi: Sarpsborg Arbeiderblad - Redaksjonen[redaksjonen@sa.no];
Tittel: Protest mot utbygging av ny sarpsbru

Vedlagt er vårt svar på "Varsling av utvidet planområde for prosjekt fv. 118 Ny Sarpsbru - Sarpsborg kommune"

Vennlig hilsen

styret i
Sarpsborg og Rakkestad lokallag
Fortidsminneforeningen
v/Hildegun Fredriksen
styreleder

Østfold Fylkeskommune
post@ofk.no

Dato: 02.05.2025

Deres ref: 2024/12785-9
Saksbehandler:
Lene Lie Hermansen

Protest mot utbygging av ny Sarpsbru

Vi viser til mottatt brev om utvidet planområde for prosjekt fv. 118 Ny Sarpsbru – Sarpsborg kommune – datert 09.04.2025.

Fortidsminneforeningen Sarpsborg og Rakkestad lokallag protesterte formelt mot den planlagte utbyggingen allerede i forrige varslingsrunde, uten at foreningen har mottatt noen form for tilbakemelding. Vi gjentar derfor herved protesten til det nye planområdet.

I november 2017 vedtok bystyret å utrede to alternativer for ny bro over Glomma ved Sarpsfossen, og endte enstemmig med å anbefale alternativ NFO-9 (det nordre alternativet) i møte 12. november 2020. Kommunen la vekt på hensynet til kulturminnene i området, og særlig arbeiderboligen Tarris.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet ved Nikolai Astrup vedtar i brev av 08.10.2021 (ref 21/2438) imidlertid «I medhold av plan- og bygningsloven § 11-16 andre ledd, vedtar Kommunal- og moderniseringsdepartementet planalternativ MIDT-7 i kommunedelplan for Intercity Rolvsøy – Klavestad i Sarpsborg kommune. Departementets vedtak er endelig og kan ikke påklages.»

Departementet har altså gått imot lokaldemokratiet og fullt og helt rettet seg etter Bane Nor sine innsigelser. Likevel fremkommer i 2022 at videre planlegging og utbygging av jernbane i Sarpsborg «ikke er prioritert i Nasjonal transportplan (2022-2033) og den videre planleggingen av dobbeltsporet jernbane og nytt stasjonsområde er satt på vent». Altså kommer ingen ny jernbaneutbygging i overskuelig fremtid. Likevel skal altså Sarpsborg kommune måtte forholde seg til Bane Nor sine innsigelser til utbygging av ny bro!

Vi oppfordrer derfor Sarpsborg kommunes politikere til å komme på banen og protestere mot denne hårreisende overkjøringen av lokaldemokratiet.

Samtidig vil vi påpeke flere momenter i saken som er håndtert på manglende eller i det minste sviktende grunnlag:

- 1.Området innenfor Olavsvollen fra 1016 er regnet som en del av middelalderbyen Borg, og derfor automatisk fredet. Kulturminnelovens § 3 sier «Ingen må sette i gang tiltak som er egnet til å skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, tildekke, skjule eller på annen måte utilbørlig skjemme automatisk fredet kulturminne eller fremkalle fare for at dette kan skje.»
- 2.Arbeiderboligen Tarris er en unik bygning med stor verneverdi. Bygningen har vært i kontinuerlig bruk til bolig siden den ble oppført i 1846, og er derfor av uvurderlig bevaringsverdi for å vise sagbruksindustriens og arbeidernes historie.

Protest mot utbygging av ny Sarpsbru

3. Er det foretatt nye målinger av trafikkmønsteret som dokumenterer at det er behov for å bedre kapasiteten over Glomma? Det generelle inntrykket er at det kun er kø i rushtid på morgen og ettermiddag, og da i en svært begrenset periode.

4. Er det vurdert om det er mulig å ruste opp den eksisterende broen slik at den kan holde i mange år til?

5. Er innbyggerne innforstått med at køene for privatbilistene ikke blir vesentlig forbedret, i og med at de to ekstra filene skal forbeholdes kollektivtrafikken?

6. Er innbyggerne og politikerne klar over at den foreslåtte broen blir et monster av et gigantisk byggverk, som for all tid vil ødelegge store deler av området rundt Sarpefossen?

7. Er det noen i kommunen som seriøst har vurdert tunnel som alternativ? Med de budsjettoverskridelsene som det er nå er snakk om vil det kunne være en mye bedre løsning både estetisk og økonomisk.

Kopi av brevet sendes også til alle valgte politikere i Sarpsborg kommune.

Med vennlig hilsen

Styret i
Sarpsborg og Rakkestad
lokallag av Fortidsminneforeningen

v/Hildegun Fredriksen
styreleder

ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE
Oscar Pedersens vei 39
1721 SARPSBORG

Dato: 05.05.2025
Saksref: 202201952-9
Deres ref.: 2024/12785-9
Side: 1 / 1

Vår saksbehandler: Mathea Nybakke
Telefon:
Mobil: +4741568551
E-post: mathea.nybakke@banenor.no

Østfold fylkeskommune - Sarpsborg kommune - Varsling av utvidet planområde for prosjekt fv. 118 Ny Sarpsbru - Bane NORs uttalelse

Vi viser til brev datert 09.04.2025.

Planområdet berører eksisterende og fremtidig jernbaneinfrastruktur på Østfoldbanen. Det er knyttet nasjonale jernbaneinteresser til planområdet.

Bane NOR som jernbanemyndighet har følgende merknader:

Kommunedelplan Intercity Borg bryggerier-Klavestad forutsatte felles planlegging for veg og bane. Bane NOR har per i dag ikke noe aktivt planprosjekt på strekningen. Det er sannsynlig at bygging over Sarpsfossen ligger langt fram i tid. Tiltak på Sarpsborg stasjon kan imidlertid komme tidligere som følge av tilbudsøkning til/fra Sarpsborg samt innføring av ERTMS.

Planarbeidet berører nasjonale jernbaneinteresser i vesentlig grad, og Bane NOR har hatt omfattende dialog med Østfold fylkeskommune.

Vi har ingen vesentlige merknader til angitte utvidelser, men viser til vårt tidligere innspill og pågående dialog.

Bane NOR gjør ellers oppmerksom på at utvidelse i områder hvor spor til Borregård går, er utenfor det nasjonale jernbanenettet. Det vil si at Borregård må uttale seg om dette.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri
assisterende sjef Planforvaltning
Drift og vedlikehold

Mathea Nybakke
arealplanlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE

Kopi:

SARPSBORG KOMMUNE

Fra: Håvar Rodahl[havar.rodahl@elvia.no]
Sendt: 06.05.2025 09:43:42
Til: Postmottak Østfold fylkeskommune[post@ofk.no]
Tittel: 2024/12785 - Fv. 118 Ny Sarpsbru

Hei.

Viser til tidligere uttalelse innsendt 14.09.23, Elvia har ingen merknader utover disse. Innenfor det utvidede områdene har man trafostasjon «Borregaard 2» i sør-vest og høyspent regionalnett i områdene i nord og nordøst. Men dette er altså dekket av tidligere uttalelse. Vedlagt ligger oppdatert kartutsnitt.

Med vennlig hilsen

HÅVAR RODAHL.
senior kundefrådgiver
Kundesenter | Elvia AS

+4797772055
havar.rodahl@elvia.no

Fra: Sarpsborg Bondelag

Til: Østfold Fylkeskommune

Deres ref: 2024/12785 - Fv. 118 Ny Sarpsbru

Opstad: 12. mai 2025

Innspill til reguleringsplanarbeid Fv. 118 Ny Sarpsbru

Sarpsborg Bondelag ønsker å komme med et lite innspill til varslingen om utvidet planområde for Fv. 118 Ny Sarpsbru. Vi er klar over at innspillsfristen har gått ut, men tiden har gått litt for fort i en travel periode.

Vi ber om at det i forbindelse med geotekniske tiltak på Hafslund-jordene tas hensyn til vekstsesong, slik at driver i størst mulig grad kan dyrke og høste på de berørte arealene.

Med hilsen

Sarpsborg Bondelag

V/ Ole Mathis Kruse, nestleder

Østfold Fylkeskommune
v/ Lene Lie Hermansen
med kopi til Sarpsborg kommune, DSB og NVE

Sendes kun elektronisk til:

post@ofk.no, leneher@ofk.no

Kopi til: postmottak@sarpsborg.com, nve@nve.no, postmottak@dsb.no

Oslo, 16. mai 2025

Vår ref. 14047141

Ansvarlig advokat: Carl Edvard Roberts

Innspill til varsel om utvidet planområde for prosjektet Fv. 118 Ny Sarpsbru i Sarpsborg kommune

1 INNLEDNING OG OPPSUMMERING

På vegne av vår klient, Borregaard AS (**Borregaard**), viser vi til varslings av utvidet planområde for prosjektet Fv. 118 – Ny Sarpsbru datert 9. april 2025. Etter vår anmodning av 30. april 2025 om utsatt frist for å inngi innspill, ble fristen for Borregaard satt til 16. mai 2025.

Innledningsvis vil vi understreke at Borregaard i utgangspunktet er positive til at det planlegges for og oppføres en ny Sarpsbru. Planleggingen og gjennomføringen må imidlertid skje på tilstrekkelig forsvarlig og adekvat måte, og i henhold til lovens krav. Borregaard har i tidligere møter bedt om at inngrep på Borregaards område skjer gjennom privatrettslige avtaler med Borregaard, noe som vil sikre at en gjennomføring av prosjektet kan skje effektivt, innenfor rammene av forsvarlig risiko og med minst mulig negativ påvirkning for Borregaards drift.

Borregaard fremholder at detaljreguleringsplanen ikke oppfyller kravene til å være unntatt fra krav til konsekvensutredning og planprogram, jf. forskrift om konsekvensutredninger § 6 første ledd bokstav b (**KU-forskriften**), jf. plan- og bygningsloven (**pbl.**) § 4-2.

Borregaard opplever at planprosessen frem til nå bærer preg av hastverk, noe som underbygges av at fylkeskommunen unnlater å konsekvensutrede planen. Dette er uheldig. Borregaard ønsker å være aktivt involvert i planprosessen fremover. Borregaard har en særegen og unik kjennskap til egen eiendom og virksomhet, og har tilbudt seg tid, kapasitet og ressurser inn mot planarbeidet.

I det følgende vil vi først i punkt 2 redegjøre noe for bakgrunnen for dette innspillet i brevet her, samt planprosessen frem til nå. I punkt 3 vil det gis en oversikt over Borregaards eiendom og virksomhet, og virkningene planforslaget har for Borregaard – og i forlengelsen av det, også virkninger for miljø, lokalsamfunnet og samfunnet ellers. I punkt 4 går vi inn på hvorfor reguleringsplanen ikke er unntatt fra kravet til konsekvensutredning, før vi i punkt 5 gir noen avsluttende bemerkninger knyttet til videre prosess.

2 BAKGRUNN OG PROSESSEN FREM TIL NÅ

2.1 Plandokumentene

Ifølge plandokumentene, baserer forslaget til ny detaljreguleringsplan for ny Sarpsbru seg på kommunedelplan for Borg Bryggerier-Klavestad, vedtatt 8. oktober 2021. Kommunedelplanen er en del av InterCity-utbyggingen og omfatter både utvikling av vei og bane.

I plandokumentene som er utarbeidet til nå, er det gitt sparsom informasjon om tiltaket reguleringsplanen søker å tilrettelegge for. Etter det Borregaard forstår, omhandler planforslaget kun ny fylkesvei med ny Sarpsbru, slik at bane ikke er en del av planforslaget.

I planinitiativet, sist revidert 12. mars 2021, er det i samsvar med forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven § 1 forsøkt redegjort for premissene for det videre planarbeidet. I planinitiativet fremgår det blant annet at planområdet ikke er endelig definert. I beskrivelsen av utbyggingsvolum og høyder fremgår det i planinitiativet at:

Utbyggingen omfatter veianlegg med bru(er) og konstruksjoner. Høyder og utstrekning på bru/konstruksjon vil avklares i reguleringsfase. Det vises her til kommunedelplan for Borg Bryggerier-Klavestad da reguleringen skal basere seg på denne.

Om planforslagets forhold til kommuneplan, eventuelle gjeldende reguleringsplaner og retningslinjer, og pågående planarbeid er det beskrevet at:

Tiltaket er i henhold til gjeldende kommunedelplan, men vil kreve tilpasninger mot dagens jernbane da vei bygges før bane.

Videre er Borregaard beskrevet som en aktør med vesentlige interesser som berøres av planinitiativet, og at nærheten til Borregaard må hensyntas.

Det er dessuten vurdert at det ikke er krav om konsekvensutredning av tiltaket. Dette kommer vi nærmere tilbake til under punkt 4.

2.2 Borregaards innspill til planprosessen frem til nå

I anmodningen 30. april 2025 om utsatt frist har vi redegjort for noe av planprosessen frem til nå. For helhetens skyld, gjengis deler av dette også nedenfor.

Som kjent ble oppstart av detaljreguleringsplanen opprinnelig varslet 18. august 2023. I det opprinnelige varselet, var omfattende arealer ved og i nærheten av kokeriet på Borregaard foreslått regulert som en del av planen.

Borregaard innga i denne forbindelse noen overordnede merknader. Kjernen i merknadene som ble inngitt, er at Borregaard er en lokal hjørnesteinsbedrift som skaper mange arbeidsplasser og betydelige verdier til nytte lokalt, regionalt og nasjonalt. I dette ligger det at alle tiltak som berører Borregaards eiendom og virksomhet, må utføres på en måte som ikke hindrer virksomheten fra å drifte lønnsomt og forutsigbart.

De geotekniske forholdene i området krever at det må gjøres stabiliseringstiltak. I løpet av prosessen har Borregaard gjennomført befarings med geoteknikere fra fylkeskommunen og Multiconsult. Borregaard har både

fremhevet virksomhetens behov samt tilbudt fylkeskommunen å prosjektere, utføre og betale for geotekniske tiltak i området ved vannverket. Dette ville blant annet sikre (1) forutsigbarhet for henholdsvis fylkeskommunen, kommunen og Borregaard, (2) tid- og ressursbesparelser for samtlige parter, og (3) minst mulig tvangsavståelse av Borregaards grunn. Utvidelsen av planområdet mot syd er derfor unødvendig og i alle tilfeller for inngripende. Under disse befaringene ble Borregaard også forespeilet en løsning som ville kreve et minimalt omfang av grunnerverv rundt kokeriet, som det burde være muligheter til å inngå en minnelig avtale om.

Et minimalt omfang av grunnerverv er også forespeilet i, blant annet, fylkeskommunens egen vurdering av konsekvensutredningsplikt datert 18. august 2023. Her fremgår det at:

Planavgrensningen viser en utvidelse på ca. 9 daa ved Borregaard [...]. Arealutvidelsen er lagt inn for å sikre at en ikke vil få behov for utvidet varsling senere i planarbeidet. Utvidelsene omfatter høyst sannsynlig større arealer enn det som kommer til å bli berørt av forslaget til reguleringsplan.

Vinteren/våren 2025 ble det avholdt møter mellom fylkeskommunen og Borregaard hvor det kom frem at omfanget av grunnerverv mot Borregaard ville bli en del større. Vi finner grunn til å bemerke at dette kom svært overraskende på Borregaard, som gjennom plandokumenter og i møter har blitt forespeilet at det "høyst sannsynlig" vil bli tale om et mindre grunnerverv enn det den opprinnelige planavgrensningen la opp til.

Den 9. april 2025 ble det varslet en ny planavgrensning etter plan- og bygningsloven § 12-8. Den nye planavgrensningen legger opp til å regulere betydelige deler av Borregaards eiendom. Den er svært inngripende overfor Borregaards eiendom og virksomhet, og vil ha betydelige og uoversiktlige konsekvenser for Borregaards eiendom og virksomhet.

Den oppgitte begrunnelsen for planutvidelsen mot Borregaards fabrikker, er å sikre nok arealer for etablering av geotekniske tiltak. Fylkeskommunen har altså avdekket at tidligere forutsetninger knyttet til planområde, grunnforhold og miljø- og samfunnsvirkninger har vist seg ikke å stemme. Likevel er det ikke gjennomført, eller planlagt å gjennomføre, konsekvensutredning. Borregaard har flere ganger påpekt det manglende kunnskapsgrunnlaget om området som nå foreslås medtatt i planen, samt hvilke alvorlige risikoer og mulige konsekvenser som ligger innenfor planområdet. Til dette har fylkeskommunen svart at:

Prosjektet skal gjennomføre flere geotekniske undersøkelser, men dette blir etter reguleringsplanfasen. Det er gjennomført mye mer undersøkelser enn normalt i en reguleringsplan. Ytterligere undersøkelser vil bli i forbindelse med byggeplan

Etter Borregaards syn er ikke dette svaret betryggende, men heller urovekkende. Ethvert planforslag må ta innover seg de konkrete forholdene og omstendighetene knyttet til området som foreslås regulert, herunder eksisterende arealbruk, bebyggelse og virksomhet, og de særlige omstendigheter, risikoer og sårbarheter som eksisterer innenfor planområdet. Det er lovbestemte krav knyttet til *når* dette må avdekkes. Dette må skje i forbindelse med en konsekvensutredning, slik at tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag ligger på bordet *før planen skal til politisk behandling*, jf. også nedenfor. Fylkeskommunen har alt avdekket flere problematiske forhold innenfor planområdet, samt erfart at tidligere sentrale forutsetninger har sviktet og dermed sett seg nødt til å utvide planområdet vesentlig. Fylkeskommunen har hatt mer enn tilstrekkelig oppfordring til å få gjennomført de lovbestemte kravene til konsekvensutredning.

I realiteten forsøker fylkeskommunen å snu "opp ned" på rekkefølgen av undersøkelser, prosjektering og gjennomføring. De konkrete bestanddelene i denne rekkefølgen må også avgjøres på bakgrunn av det konkrete

planområdet og risikoene som ligger i dette. Borregaard kan ikke forstå hvorfor tilstrekkelige geotekniske undersøkelser skal utskytes til etter reguleringsplanfasen, og hva som i tilfelle skulle vært det rettslige grunnlaget for det, jf. nedenfor.

Fylkeskommunen kan heller ikke høres med sin anførsel om at "Det er gjennomført mye mer undersøkelser enn normalt i en reguleringsplan". Det er ikke et argument for at det i dette konkrete prosjektet er gjennomført tilstrekkelige og adekvate undersøkelser. Hva som er tilstrekkelige undersøkelser, beror på en konkret vurdering av hva som foreslås regulert. I denne situasjonen er det en rekke risikoelementer man ikke kan se bort fra selv om det tilsynelatende er gjennomført flere undersøkelser her enn i andre planprosesser.

3 NÆRMERE OM BORREGAARDS EIENDOM OG VIRKSOMHET, OG PLANARBEIDETS VIRKNINGER FOR BORREGAARD

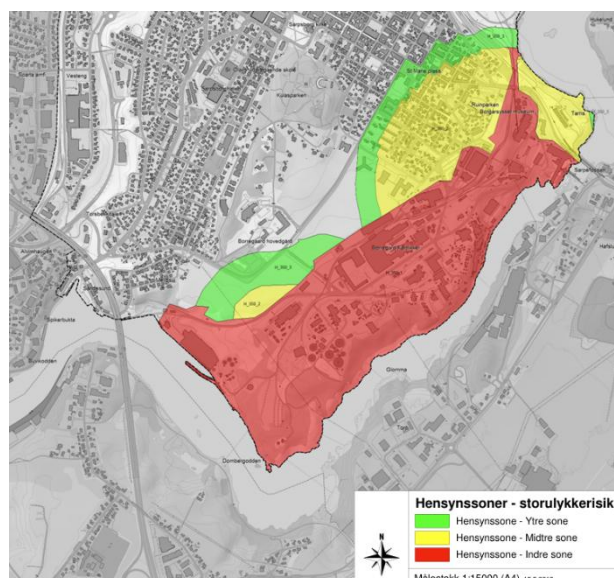
3.1 Innledning

I møtene mellom Borregaard, fylkeskommunen og Multiconsult våren 2025 uttrykte Borregaard bekymring for de geotekniske tiltakene som prosjektet planlegger mot arealene til Borregaard. Borregaard har fremhevet behovet for å få definert og målsatt arealene som berøres av planen, samt uttrykt betydelig bekymring knyttet til at det geotekniske grunnlaget er mangelfullt.

Tiltaket som reguleringsplanen tilrettelegger for, er et svært omfattende veianlegg som griper vesentlig inn på Borregaards eiendom og i Borregaards virksomhet. Slik Borregaard ser det, er det foreliggende geotekniske underlaget langt fra tilfredsstillende, noe som underbygges av at det nå varsles en betydelig utvidelse av planområdet mot Borregaard "for å sikre nok arealer for etablering av geotekniske tiltak", jf. varsling av utvidet planområde av 9. april 2025.

Begrunnelsen og grunnlaget for den utvidede varslingen er tilnærmet fraværende. I likhet med det som kommer frem av innspillet til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) av 30. april 2025 (dokumentnr. 18), er det ut fra plandokumentene ikke tydelig hvor ny trasé skal gå. Som DSB minner om, er Borregaards fabrikk omfattet av hensynssonene for storulykkesrisiko i kommunedelplanen for sentrum, vedtatt 20. juni 2019, og skal følgelig hensyntas i plan- og tiltaksprosesser, jf. kartutsnitt fra sentrumsplanens temakart for storulykkesrisiko til høyre.

Basert på den begrensede informasjonen som er å oppdrive per dags dato, har Borregaard identifisert følgende problematiske forhold og utfordringer:



3.2 Forslaget er i konflikt med Borregaards daglige drift

Planavgrensningen strekker seg langt inn på Borregaards eiendom, og grenser inn mot nordenden av kokeriet til Borregaard. Det er i dette området Borregaard tar ut kvistmassen (sidestrøm etter kokeprosessen), samler opp kvistmassen, mellomlagrer og avvanner denne. Området har en driftsnødvendig funksjon for Borregaards virksomhet. Området er adkomst for drift og vedlikehold av vestsiden av kokeriet, inkludert tankanlegg, modningssiloer, transportanlegg og ventilasjonsbygg. Særlig under vedlikehold har Borregaard behov for å

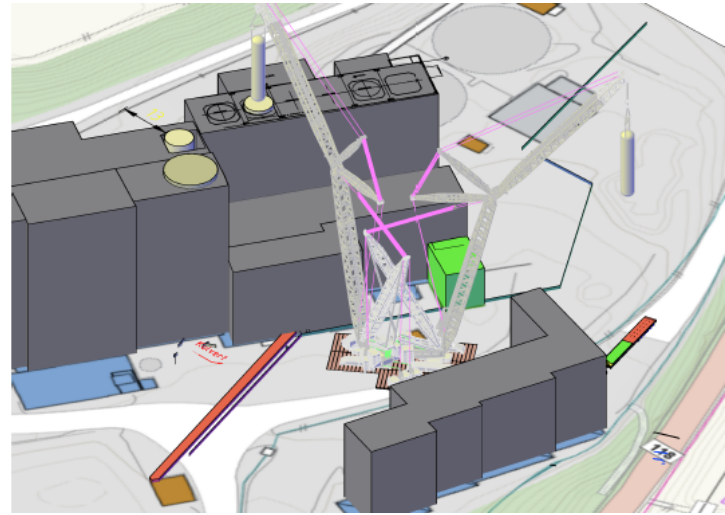
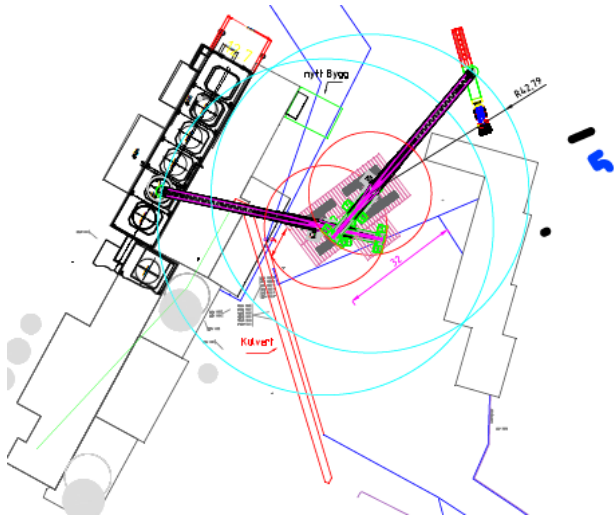
benytte all tilgjengelig plass til plassering av kraner, lastebiler, utstyr, med mer. I realiteten har ikke Borregaard noe plass å avse i dette området.

For å illustrere hvordan planforslaget griper inn i Borregaards daglige drift, kan vi vise til utskiftningen av en skråkanal med transportbånd, som ble utført høsten 2024. For å kunne gjennomføre operasjonen, måtte det benyttes åtte mobilkraner i en størrelsesorden fra 200 til 600 tonn, se bildet nedenfor. Denne operasjonen ville man ikke kunnet gjennomført innenfor rammene av dagens planforslag.



Et annet eksempel er et pågående prosjekteringsarbeid for utskiftning av en av tankene i kokeriet, som har en vekt på ca. 70 tonn. Utskiftningen nødvendiggjør bruk av kraner, som trenger oppstillingsplass på både nordsiden og østsiden av kokeriet, se bildene nedenfor. Dette er arealer på Borregaards eiendom hvor det etter reguleringsplanen planlegges for omfattende støttefyllinger, og som vil komme i direkte konflikt med dette nødvendige vedlikeholdsprosjektet.





Dette er bare to eksempler fra de seneste årene. Disse konkrete prosjektene ville det ikke vært mulig å gjennomføre med det som nå foreslås med reguleringsplanens nåværende løsning.

Det er kritisk nødvendig at Borregaard fortsatt har mulighet å utføre slike nødvendige oppgraderinger og vedlikehold, samt at den daglige driften kan gjennomføres uten ulempe. Konflikten mellom Borregaards daglige drift og planforslaget har et betydelig sikkerhet- og beredskapsaspekt. Vi legger til grunn at fylkeskommunen, kommunen og andre offentlige myndigheter er godt kjent med typen virksomhet Borregaard driver med. Borregaard håndterer en rekke løpende sikkerhetsrisikoer. For at disse skal kunne håndteres på en forsvarlig og adekvat måte, er det avgjørende at Borregaard har tilstrekkelig plass til å betjene virksomheten på en sømløs måte, samt ivareta sitt behov og ansvar for forvaltning, drift og forvaltning av raffineriet. Dette kommer vi nærmere tilbake til i punkt 3.4.

3.3 Forslaget begrenser Borregaards eierrettigheter og forhindrer ønsket og nødvendig utvikling av eiendommen og virksomheten

Borregaards virksomhet inngår i en dynamisk bransje som er under konstant utvikling. Løpende fremskritt på forskningsfronten og i produktutviklingen, til fordel for samfunnet, stiller krav til at anlegget utvides jevnlig, i tillegg til at eksisterende anlegg oppgraderes og moderniseres. På industriområdet etableres det ca. en ny "fabrikk" i året.

Et helt konkret eksempel, er at kokeriet, som det nye planområdet grenser til mot i nord, er et av flere anlegg der både oppgraderinger og utvidelser er nært forestående. Slik planforslaget nå foreligger, er det betydelige deler av Borregaards arealer som beslaglegges permanent eller midlertidig, og som vil komme i konflikt med Borregaards utøvelse av eierrettigheter, i tillegg til at det forhindrer ønsket og nødvendig utvikling av eiendommen og virksomheten.

3.4 Borregaards virksomhet utløser særskilte krav til beredskap- og samfunnsikkerhet

Grunnet arten av Borregaards virksomhet, må Borregaard til enhver tid sikres full tilgang til anlegg i drift og omkringliggende områder. I dette ligger også at det må være tilstrekkelig plass til utstyr for evakuering, biler for vann, pumper og skum, stigebiler, samt ambulanser og annet beredskapsutstyr.

For å illustrere situasjonen, minner vi om brannen i modningssiloene til Borregaard høsten 2015, se bilder nedenfor. Her pågikk slukkearbeidet i flere uker, og arbeidet avkrevde arealer i vest, nord og på østsiden av anlegget. At konsekvensen av den omfattende brannen "bare" var at siloene måtte rives og gjenoppbygges var et heldig utfall ettersom situasjonen hadde potensiale til å eskalere til en storulykke. Det er et dypt alvor som knytter seg til en tenkt situasjon der Borregaard ikke hadde hatt nødvendig adkomst og plass til beredskapsstyrkene.

Slukkearbeidet i 2015 ville ikke vært mulig å gjennomføre med veiprosjektets nåværende løsning. Det er naturligvis uholdbart, og ikke noe hverken Borregaard eller kommunen som ansvarlig myndighet kan akseptere.



Til dette kommer også at det naturligvis var behov for nødvendig og tilstrekkelig areal til riving og gjenoppbyggingen av siloene. Det er vanskelig å se at det ville vært mulig innenfor rammen av den foreslåtte plangrensen.

Som nevnt ovenfor, og som bemerket av DSB og nå Borregaard, er Borregaards arealer, samt noe tilstøtende areal, underlagt hensynssonene for storulykkesrisiko i kommunedelplanen for sentrum. Konsekvensutredningen i kommunedelplanen har identifisert fare for utslipp av SO₂, uten at det er beskrevet/utdypet hva faren består i, og/eller hvordan dette kan bli en fare i og for prosjektet, under utførelse og for den ferdige løsningen. Det er videre beskrevet fare for andre former for utslipp til både luft, grunn og vassdrag. Vi understreker at dette er forhold som Borregaard også har tatt opp i forbindelse med de nylig utførte ROS-analysene – uten at ROS-analysene svarer ut spørsmålene på en tilfredsstillende måte.

Etter Borregaards syn underbygger dette klart at det er store utredningsmangler per nå. Det må skje omfattende ytterligere utredninger. I denne sammenheng viser vi til KU-forskriften kapittel 5 om hvilke krav som stilles til konsekvensutredningen. Vi viser særlig til § 17 annet ledd hvor det heter at:

Konsekvensutredningen skal ta utgangspunkt i relevant og tilgjengelig informasjon. Hvis det mangler informasjon om viktige forhold, skal slik informasjon innhentes.

Og KU-forskriften § 21:

Konsekvensutredningen skal identifisere og beskrive de faktorer som kan bli påvirket og vurdere vesentlige virkninger for miljø og samfunn, herunder:

[...]

- *beredskap og ulykkesrisiko*

Disse forholdene er svært langt unna å være tilstrekkelig identifisert og vurdert, med den følge at det heller ikke er utarbeidet noen plan for forebygging av de mulige følgene planforslaget kan medføre, herunder storulykker. Borregaards klare oppfatning om at planen må konsekvensutredes er ikke drevet av å ville påpeke "formalfeil" eller andre feil i saksbehandlingen. For Borregaard er det helt sentralt at forslagsstiller, ansvarlig myndighet og andre sektormyndigheter er klar over at den manglende kunnskapen og konsekvensutredningen av planområdet kan ha alvorlige konsekvenser for Borregaard, miljøet og samfunnet.

Borregaard ser derfor med sterk uro på prosessen frem til nå. Borregaard er bevisst sitt betydelige ansvar for beredskap og samfunnsikkerhet, og har mange forpliktelser i kraft av sin industrivirksomhet. Basert på det som til nå foreligger av dokumenter, kunnskap og prosesshåndtering, er Borregaard høyst usikre på om Borregaard eksempelvis vil kunne etterleve sine forpliktelser etter storulykkeforskriften på tilstrekkelig forsvarlig vis. Borregaard har derfor sett det nødvendig å sende en kopi av dette innspillet også til DSB og NVE.

Borregaard har behov for å være tydelig på at selskapet oppfatter risikoene ved planleggingen og gjennomføringen av planen og tiltaket som ubehagelig høy, spesielt med tanke på mulige geotekniske tiltak nært kritisk utstyr. Alt geoteknisk sikringsarbeid har en risiko. Selv om man kan treffe tiltak som begrenser sannsynligheten for en ulykkeshendelse, vil aldri sannsynligheten bli null. Samtidig må det kunne forventes og stilles krav til at grunnforholdene og de geotekniske tiltakene er adekvat undersøkt, og at de videre virkningene dette har for det som nå er en betydelig del av planområdet (Borregaards eiendommer) er utredet.

Tatt i betraktning de mulig betydelige konsekvensene for miljø og samfunn, reagerer Borregaard på løsning, omfang og plassering.

4 DEN NYE PLANAVGRENSNINGEN UTLØSER KRAV TIL KONSEKVENsutREDNING

4.1 Innledning

Utgangspunktet er at detaljreguleringsplanen i utgangspunktet er omfattet av konsekvensutredningsplikten, jf. KU-forskriften vedlegg I nr. 7 e), jf. § 6 første ledd bokstav b. Fra dette utgangspunktet er det gjort unntak for reguleringsplaner dersom to kumulative vilkår er oppfylt. For det første må det konkrete tiltaket reguleringsplanen tilrettelegger for være konsekvensutredet i en tidligere plan. For det andre må reguleringsplanen være i samsvar med denne tidligere planen.

Borregaard fremholder at det andre vilkåret for å være unntatt konsekvensutredningsplikten, *ikke* er oppfylt. Som det vil komme frem av det følgende, er planområdet, slik dette fremgår av varselet om utvidet planområde av 9. april 2025, betydelig utvidet fra planavgrensningen som opprinnelig ble varslet 18. august 2023. Det vesentlige avviket mellom planområdet i kommunedelplanen og det som nå er varslet i forbindelse med detaljreguleringsplanen, innebærer at reguleringsplanen ikke kan vurderes å "*være i samsvar med denne tidligere planen [kommunedelplanen]*". For det andre tilsier arten og karakteren ved de delene av

planavgrensningen som avviker fra kommunedelplanen, og som følgelig ikke er konsekvensutredet, at vilkåret heller ikke er oppfylt. Etter Borregaards syn er det tvilsomt om vilkårene i unntaksbestemmelsen kunne sies å være oppfylt med planavgrensningen som ble varslet 18. august 2023. Etter utvidelsen, fremholder Borregaard at det ikke er noen tvil om at reguleringsplanen må konsekvensutredes.

Borregaard påpeker i tillegg, i tråd med det som er nevnt ovenfor, at det ikke fremgår tilstrekkelig klart hvor ny trasé skal gå. Det er derfor tvilsomt om også det første vilkåret i unntaket fra konsekvensutredningsplikten er oppfylt.

Det er heller ikke foretatt en ny vurdering av om endringen i planavgrensningen utløser krav til konsekvensutredning. Dette må i alle tilfeller gjøres. Borregaard fremholder at resultatet etter en slik vurdering vil vise at vilkårene for unntak ikke er oppfylt.

4.2 Utgangspunktet er at detaljreguleringsplanen utløser krav til konsekvensutredning

Det følger av plan- og bygningsloven § 4-2 annet ledd at:

For regionale planer og kommuneplaner med retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging og for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal planbeskrivelsen gi en særskilt vurdering og beskrivelse – konsekvensutredning – av planens virkninger for miljø og samfunn.

Bestemmelsens tredje ledd gir hjemmel til å gi nærmere forskrift om planprogram, planbeskrivelse og konsekvensutredninger. Slik forskrift er gitt i FOR-2017-06-11-854 Forskrift om konsekvensutredninger (**KU-forskriften**).

KU-forskriften § 6 første ledd bokstav b bestemmer at:

Følgende planer og tiltak skal alltid konsekvensutredes og ha planprogram eller melding:

b. reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen. [Vår understrekning]

Vedlegg I punkt 7 e) bestemmer at planer om "[a]ndre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr alltid skal ha planprogram eller melding og konsekvensutredning. Tiltaket, ny Sarpsbru, var opprinnelig kostnadsberegnet til ca. NOK 2 450 millioner mens nåværende kostnadsanslag er NOK 4 700 millioner og skal i utgangspunktet konsekvensutredes i samsvar med KU-forskriften § 6 første ledd bokstav b, jf. plan- og bygningsloven § 4-2 annet ledd.

4.3 Vilråene for å være unntatt konsekvensutredning i KU-forskriften § 6 første ledd bokstav b er ikke oppfylt

Som sitert ovenfor, er det et unntak fra konsekvensutredningsplikten i KU-forskriften § 6 første ledd bokstav b dersom (1) det konkrete tiltaket i reguleringsplanen er konsekvensutredet i en tidligere plan, og (2) der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen.

4.3.1 Det er uklart hvorvidt det konkrete tiltaket i reguleringsplanen er konsekvensutredet i en tidligere plan

Per dags dato synes plandokumentene for beskjedne til at Borregaard i tilstrekkelig grad kan vurdere og konkludere med om vilkår (1) er oppfylt. Slik vi ser det, indikerer de foreliggende plandokumentene fra planforslaget samt plandokumentene til kommunedelplanen at det er grunn til å stille spørsmål ved om dette vilkåret er oppfylt.

Det fremgår av dokumentet "*Viken fylkeskommunes faglige vurderinger og anbefaling av alternativ for videre planlegging av fylkesvei 118 Ny Sarpsbru i Sarpsborg kommune*" datert 21. april 2023, at fylkeskommunen vurderer alternativ 2 som det beste alternativet, og at det anbefales å gå videre med detaljering av dette alternativet. I samme dokument opplyses det om at alternativ 2 er i henhold til vedtatt alternativ for Midt-7 vei-før-bane.

Fra konsekvensutredningen som gjelder naturressurser til kommunedelplanen, datert 15. mars 2019, side 63, fremgår det at:

Alternativene vil ikke påvirke vedlikeholdsoperasjoner for Borregaard. Monumentplassen kan brukes som i dag.

Og videre på side 87 at:

Ombygging av bilbrua til gang- og sykkelvegbru kan vanskeliggjøre drift og vedlikehold av inntaket til Borregaard kraftverk. Dette arbeidet må derfor gjøres i dialog med kraftverket.

Som redegjort for under punkt 3, er ikke dette treffende for situasjonen og konsekvensene for Borregaard. Tvert imot, er det en rekke forhold ved virksomheten til Borregaard som blir eller har potensiale for å bli direkte berørt av planforslaget, med påfølgende potensielle store skadevirkninger for Borregaard, miljø og samfunn. En åpenbar grunn til at det i nevnte konsekvensutredning bommes på virkningene, synes å være at den nå foreslåtte planavgrensningen i planforslaget avviker vesentlig fra planavgrensningen i kommunedelplanen. Det er nettopp forholdene som redegjort for i punkt 3, som må belyses og utredes gjennom konsekvensutredning.

Vi finner i tillegg grunn til å påpeke at fylkeskommunens vurdering datert 18. august 2023 vedrørende konsekvensutredningsplikten, i beste fall er upresis med hensyn til vurderingstemaet som vilkåret gir anvisning på. Fra denne vurderingen siteres:

Det framgår av planprogrammet som er utarbeidet i forbindelse med kommunedelplanen at konsekvensutredningen gjelder et konkret vei- og jernbanetiltak. Tiltaket «Fv. 118 Ny Sarpsbru» omfattes dermed av unntaket i forskriften § 6 b) da det tidligere er konsekvensutredet gjennom kommunedelplan for Borg bryggerier–Klavestad.

Slik vi forstår vilkåret i unntaksbestemmelsen, må det konkrete tiltaket i reguleringsplanen være konsekvensutredet i en tidligere plan. Fylkeskommunens vurdering, kan gi inntrykk av at det er vurdert tilstrekkelig at konsekvensutredningen i kommunedelplanen gjelder et konkret vei- og jernbanetiltak. Dette er imidlertid ikke samme vurderingstemaer, og heller ikke det vilkåret i unntaksbestemmelsen gir anvisning på.

All den tid det fortsatt er uklart hvor traséen skal gå, og planforslagets dokumenter gir sparsomt med informasjon, er det vanskelig å vurdere hvorvidt dette vilkåret er oppfylt. Vi tar forbehold om ytterligere

merknader og innvendinger til dette vilkåret underveis i planprosessen. I alle tilfeller fremholder Borregaard at vilkår (2) uansett ikke er oppfylt, slik at planforslaget ikke oppfyller vilkårene for å kunne unntas fra hovedregelen om at planen skal konsekvensutredes.

4.3.2 Reguleringsplanen er ikke i samsvar med den tidligere planen [kommunedelplanen]

Etter Borregaards vurdering er det klart at planforslaget ikke er i samsvar med kommunedelplanen.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har utarbeidet en veileder, *Konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven (KU-veilederen)*, datert juni 2021 som gir nærmere anvisning på hva som ligger i unntaksbestemmelsen.

I KU-veilederen punkt 1.6 fremgår det at:

Unntaket i §§ 6 b og 8 a er avgrenset til situasjoner der man i en tidligere plan har gjennomført en konsekvensutredning og har utredet de miljømessige og samfunnsmessige virkningene av et konkret tiltak, og som således oppfyller kravene til tiltaksutredninger som følger av EIA-direktivet.

Videre at:

Når det gjelder tiltak i vedlegg I, vil unntaket først og fremst være aktuelt i forbindelse med samferdselstiltak (vedlegg I nr. 7) der konkrete utbyggingsplaner er tilfredsstillende og detaljert utredet og avklart i en kommunedelplan eller områderegulering. [vår understreking]

KU-veilederen omtaler også tiltak i vedlegg I nr. 7 spesifikt. Det fremgår på side 40 at:

Reguleringsplanen kan likevel avvike noe fra føringer i overordnet plan uten at dette utløser krav til konsekvensutredning. Hva som anses som mindre avvik må vurderes konkret i den enkelte sak. I slike tilfeller er det viktig at det i reguleringsplanbeskrivelsen gis en redegjørelse for endringene fra vedtatt overordnet planen, og at virkningene av endringene blir vurdert og beskrevet. [vår understreking]

Det er med andre ord rom for mindre avvik mellom kommunedelplanen og planforslaget i vår sak, uten at dette medfører at vilkåret for å være unntatt konsekvensutredningsplikten ikke er oppfylt. Etter vårt syn er avviket mellom kommunedelplanen og planforslaget ikke å anse som et mindre avvik.

Som redegjort for i vår anmodning om utsatt frist av 30. april 2025, var det i den opprinnelig varslede planavgrensningen et ikke ubetydelig avvik mellom planområdet til kommunedelplanen og planforslaget. Utvidelsen som nå varsles, medfører at dette avviket blir betydelig større.

At planavgrensningen nå utvides, er oppsiktsvekkende og overraskende. I fylkeskommunens egen vurdering datert 18. august 2023 av om reguleringsplanen skulle konsekvensutredes, ble nemlig disse to vilkårene for unntak vurdert. Som del av begrunnelsen for at fylkeskommunen mente at unntaket kom til anvendelse selv om det var avvik mellom avgrensningen i kommunedelplanen og opprinnelig varslet plangrense var at:

Oppstartsvarslet for reguleringsprosessen viser en avgrensning av planarbeidet som avviker noe fra kommunedelplanen. I forhold til evt. krav om KU er det utvidelse av planområdet som må vurderes. Planavgrensningen viser en utvidelse på ca. 9 daa ved Borregaard og ca. 83 daa, i hovedsak ut i Glomma, i nord. Arealutvidelsen er lagt inn for å sikre at en ikke vil få behov for utvidet varsling senere i

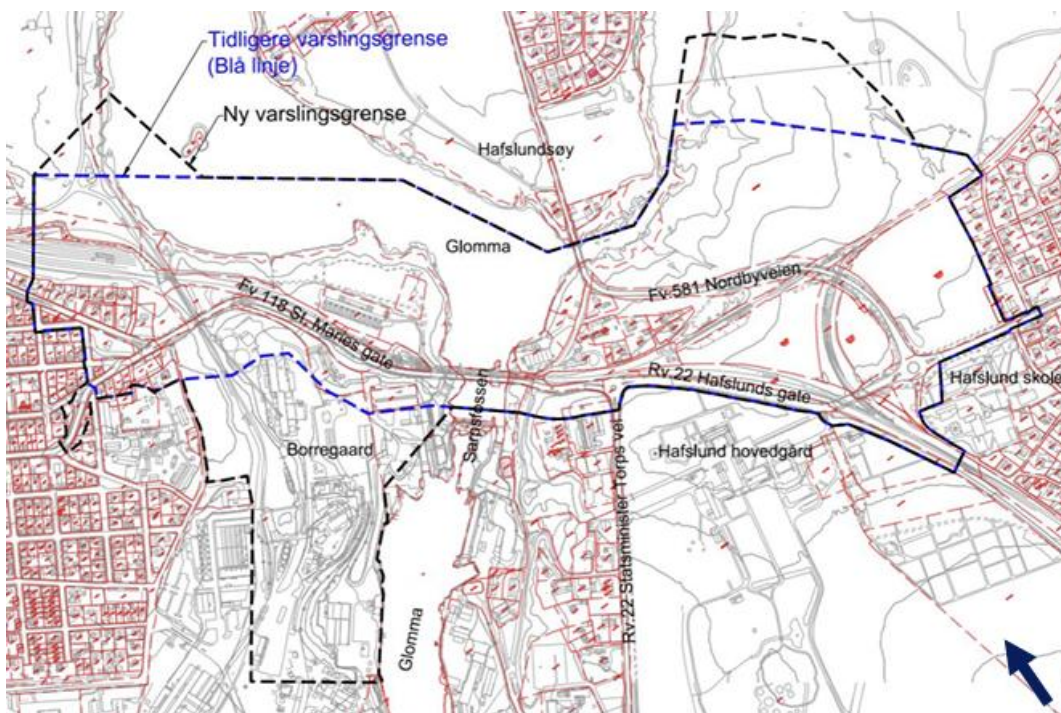
planarbeidet. Utvidelsene omfatter høyst sannsynlig større arealer enn det som kommer til å bli berørt av forslaget til reguleringsplan.

Utvidelsen ved Borregaard er gjort fordi grunnundersøkelsene så langt indikerer at det kan bli behov for å etablere stabiliseringstiltak i form av en støttefylling knyttet til anleggsarbeid og permanent veianlegg. En evt. fylling vil komme innenfor areal eid av Borregaard. Ved varsling av planoppstart er det ikke endelig avklart om og hvor stort behovet for fylling vil være. En støttefylling vil øke områdestabiliteten og dermed sikkerheten for Borregaard. Området som vil bli berørt av fyllingen vil være eksisterende veifylling og tilliggende industriareal. [vår understreking]

I fylkeskommunens egen vurdering er det fremhevet som et bærende argument for at avviket ikke skal tillegges avgjørende vekt, at utvidelsene "omfatter høyst sannsynlig større arealer enn det som kommer til å bli berørt av forslaget til reguleringsplan", og at arealutvidelsen er lagt inn "for å sikre at en ikke vil få behov for en utvidet varsling senere i planarbeidet".

Det er uklart for oss om dette er en juridisk holdbar argumentasjon. Forslagsstiller, kommunen, tilstøtende grunneiere og andre må forholde seg til det som faktisk reguleres. Som kjent er reguleringsplaner juridisk bindende for arealbruken, og har følgelig rettslige konsekvenser for alle. Selv om fylkeskommunen "høyst sannsynlig" antar at utvidelsene omfatter større arealer enn det som kommer til å bli berørt, må både forslagsstiller, ansvarlig myndighet og andre faktisk forholde seg til det som blir varslet, også med tanke på en konsekvensutredningsplikt.

Med den varslede utvidelsen av planavgrensningen har det nå altså vist seg at de bærende antakelsene i fylkeskommunens argumentasjon viste seg ikke å stemme. Ikke bare trenger fylkeskommunen nå alt areal på Borregaards eiendom slik dette kommer frem av det opprinnelige varselet. Det er i tillegg snakk om en vesentlig arealutvidelse ut over dette, blant annet mot Borregaards eiendommer. Etter det vi kan se, er det nå ikke snakk om et "mindre avvik", slik KU-veilederen gir anvisning på. Tvert imot, det er snakk om et *vesentlig avvik*, som innebærer at unntaksvilkåret ikke er oppfylt.



I varselet om utvidet plangrense er det kun gitt følgende informasjon som begrunnelse for utvidelsen mot Borregaards eiendommer:

Utvidelsen av planområdet er gjort med bakgrunn i følgende:

[...]

Mot sør på området til Borregaard fabrikker for å sikre nok arealer for etablering av geotekniske tiltak.

Begrunnelsen er knapp, samtidig som den vitner om at det fortsatt er et altfor usikkert og beskjedent kunnskapsgrunnlag om grunnforholdene og de nødvendige geotekniske tiltakene som kreves. Dette er kritiske omstendigheter som i tillegg befinner seg inne på Borregaards områder. Som grundig redegjort for under punkt 3, må disse kritiske omstendighetene også forstås, vurderes og håndteres i lys av arten og omfanget av Borregaards virksomhet. Borregaards virksomhet stiller strenge krav til samfunnssikkerhet og beredskap. Borregaard finner det nokså spesielt at fylkeskommunen tilsynelatende fortsatt mener at planen er unntatt konsekvensutredningsplikten.

Etter det Borregaard kan se, er det ikke inngitt eller oversendt noen fornyet vurdering av konsekvensutredningsplikten i forbindelse med utvidelsen av planområdet. Dette er et absolutt minimum av hva man nå må kunne forvente av den videre prosessen. Som kjent, hjemler KU-forskriften flere krav til at det må foretas fornyede vurderinger av kravet til konsekvensutredning. Dersom det gjøres endringer som medfører at planen skal konsekvensutredes, så må dette også gjøres, jf. blant annet KU-forskriften § 6 tredje ledd og § 27. Det samme følger av KU-veilederen hvor det blant annet kommer frem at:

I arbeidet med konsekvensutredningen må man systematisk gå igjennom og identifisere den kunnskapen som foreligger om forhold som kan bli berørt. Dersom det er noe som tyder på at det mangler kunnskap om viktige forhold, må ny kunnskap innhentes. Konsekvensutredningen skal beskrive de elementene som kan bli påvirket av tiltaket, og vurdere hvorvidt tiltaket vil medføre vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

Konklusjonen etter en slik fornyet vurdering av konsekvensutredningsplikten, må derfor bli at planen må konsekvensutredes.

Som det fremgår av Tyrens kommentarutgave til plan- og bygningslovens § 4-2, vil innhold, omfang og detaljeringsgrad i en konsekvensutredning måtte tilpasses konkret, men sentralt i en detaljregulering er likevel at:

Konsekvensutredningens innhold, omfang og detaljeringsgrad [måtte] tilpasses den aktuelle plantype og behov for avklaring. For regionale planer, kommuneplanens arealdel og områderegulering vil det særlig være virkningene av foreslåtte utbygningsstrategier og arealdisponering som vil måtte vurderes, mens fokuset for detaljregulering vil være virkningene av den konkrete utbygningen innenfor planområdet. [vår understreking]

Virkningene av den konkrete utbygningen innenfor planområdet er ikke avdekket på tilstrekkelig forsvarlig eller adekvat vis. Det mangler kunnskap om viktige forhold, herunder virkningene for Borregaards eiendom og virksomhet, grunnforholdene omkring Borregaard og virkningene dette kan ha for miljø og samfunn. De gjennomførte ROS-analysene er overfladiske. Forslagsstiller tar etter Borregaards syn ikke innover seg omfanget av og alvoret i det som foreslås regulert og gjennomført. At det nå varsles en så omfattende utvidelse av

planområdet, er et klart tegn på at forslagsstiller ikke har innhentet tilstrekkelig informasjon om helt sentrale forhold med vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

Borregaard vil også peke på at det kan være flere grunnlag for at planforslaget utløser krav til konsekvensutredning. Ordlyden i KU-forskriften § 6 første ledd bokstav b er at planer og tiltak skal alltid ha konsekvensutredning når det omhandler "*reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I*". Ettersom den foreslåtte planavgrensningen også tilrettelegger for å regulere betydelige deler av Borregaards eiendom og virksomhet, kan det i alle fall reises spørsmål om ikke også ordlyden i KU-forskriften § 6 første ledd bokstav b sammenholdt med vedlegg I punkt 6 a) og/eller 18 a) er selvstendige grunnlag for konsekvensutredningsplikt. I alle tilfeller er disse punktene egnet til ytterligere å understreke det presserende behovet for konsekvensutredning.

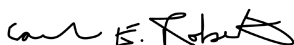
5 OPPSUMMERING OG VIDERE PROSESS

Vilkårene for å unntas konsekvensutredningsplikten er ikke oppfylt. Borregaard kan heller ikke se at hensynssonene for storulykkesrisiko i sentrumsplanen er ivaretatt i tilstrekkelig grad. Borregaard fremholder av planen skal konsekvensutredes, og forventer at fylkeskommunen foretar en fornyet vurdering av spørsmålet og at kommunen som ansvarlig planmyndighet ettergår dette kritisk.

Borregaard ber om at det settes opp et møte med fylkeskommunen og kommunen snarest mulig. Som det kommer frem av dette innspillet, blir Borregaards eiendom og virksomhet betydelig berørt av dette arbeidet. Dette har en vesentlig kostnadsside, samt en side til intern organisering og administrering av virksomheten. Ikke minst har arbeidet vesentlige virkninger for miljø og samfunn, herunder sikkerhets- og beredskapsrisikoer og hensyn. Dette vil kreve tett medvirkning og dialog. Et første møte bør derfor finne sted så tidlig som mulig i planprosessen, helst før sommeren.

Vi imøteser tilbakemelding.

Med vennlig hilsen
ADVOKATFIRMAET SELMER AS



Carl E. Roberts
advokat

ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE

Oscar Pedersens vei 39
1721 SARPSBORG

Hans Kristian Sørum

hans.sorum@Statnett.no
Vår ref: 2023/3407-3
Deres ref: 2024/12785

Høring - Varsling av utvidet planområde for prosjekt fv. 118 Ny Sarpsbru - Sarpsborg kommune

Statnett viser til varsel datert 09.04.2025 med varsel om utvidet planområde for prosjekt fv. 118 Ny Sarpsbru – Sarpsborg kommune.

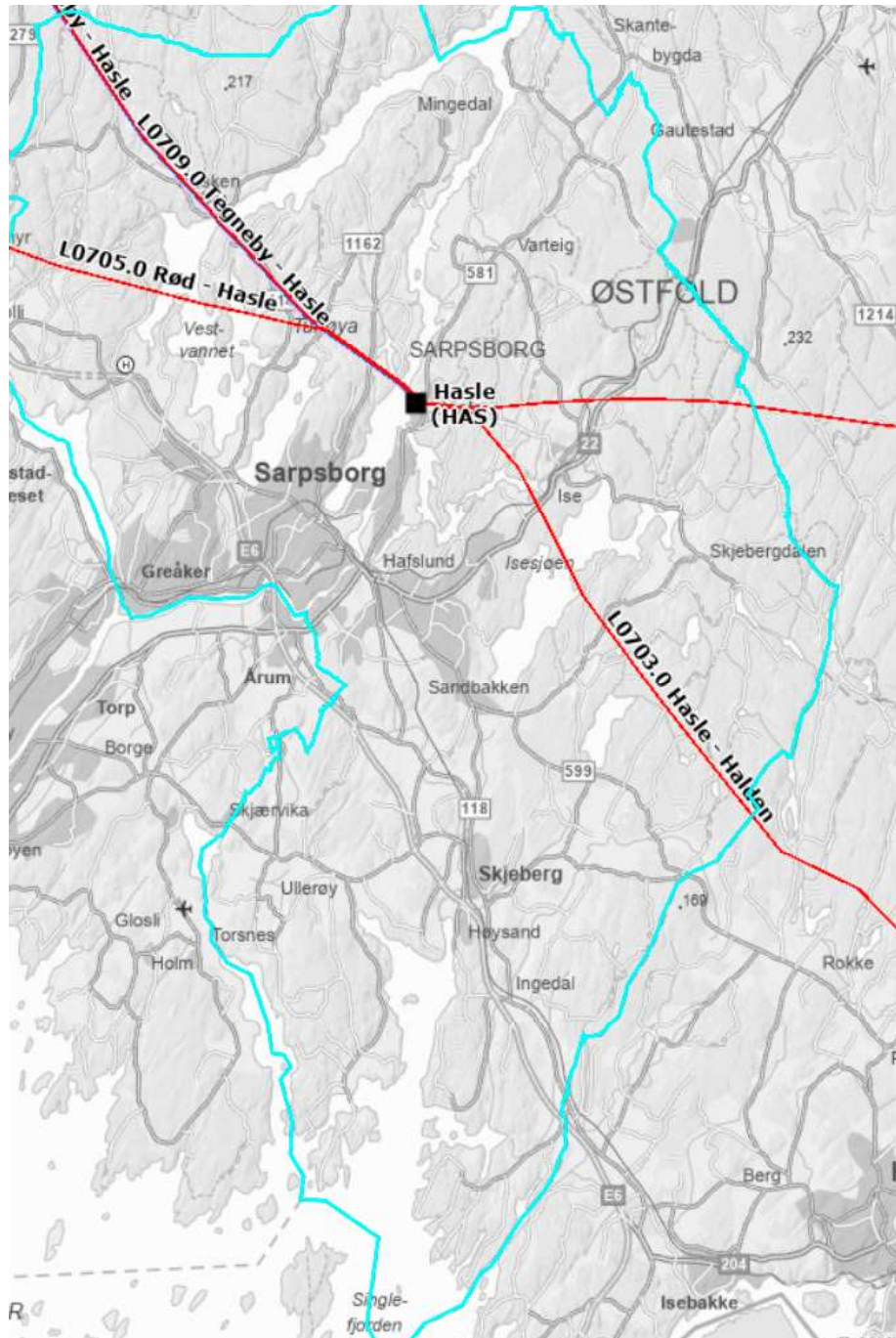
Statnett har særskilt anleggskonsesjon etter energiloven for transmisjonsnettanlegg i Sarpsborg kommune. Dette innebærer at Statnett eier og drifter følgende anlegg i kommunen.

- Hasle transformatorstasjon
- 420 kV Rød - Hasle
- 420 kV Hasle – Halden
- 420 kV Hasle - Borgvik

Vedlagt er et oversiktskart over våre anlegg.

På denne bakgrunn gjør vi oppmerksom på at det innenfor planområdet må tas hensyn til de anlegg som er nødvendig for Statnett å drifte. Statnett har følgende merknader.

Statnett sine anlegg og ledninger i Sarpsborg kommune



Statnetts kaihakk og transformatortransport

Nasjonal tungtransportberedskap og landingsplass på Titanbrygga i Fredrikstad. Statnett SF er gjennom energilovens forskrift om sikkerhet og beredskap i kraftforsyningen (kraftberedskapsforskriften) regulert til å inneha en nasjonal tungtransportberedskap for landets store transformatorer, uavhengig av selskap. Selve transporten står Statnett Transport AS for.

Det vises i denne sammenheng til beredskapsforskriftens § 4-6. Nasjonal tungtransportberedskap. I denne står det blant annet at:

Den nasjonale tungtransportberedskapen skal gjelde for ekstraordinære situasjoner, samt under beredskap og i krig.

Av forskriftsteksten fremgår det at denne type transport er knyttet til nasjonal sikkerhet. Statnett har etablert landingsplass for transformatortransport på kaia på Titanbrygga. Se påtegning på vedlagt kart. Det er derfor viktig at planene ikke hindrer Statnett tilkomst til denne.

Er det spørsmål knyttet til transformatortransport og situasjonen her spesielt kan dere kontakte Statnett Transport ved Rune Flakk rune.flakk@statnett.no eller telefon 23 90 38 79.

Oversiktskart Titanbrygga, kaihakk markert med blå trekant.



Om Statnett transport AS

Statnett transport AS er fusjonert inn som en del av Statnett SF.

Statnett SF har egen transportavdeling med spesialbygd skip, kjøretøy for transformatortransport langs vei og personell til å utføre transporten som er påkrevd i kraftberedskapsforskiten.

Krav til transport av transformatorer

Statnett er pålagt å ha nasjonal tungtransportberedskap for hele kraftforsyningen.

Stigning

Stigning på veg skal være maksimalt 10 %. Veg med kurver bør ha mindre stigning enn 10 %, og jo skarpere kurve jo mindre stigning. I en skarp kurve skal stigningen være maksimalt 5 %.

Vegbredde

Bredde på veg skal være 5 meter ekskl. vegskulder ved rett veg. Ved kurver må bredden utvides til 6 meter. Ved skarpe kurver på 90 grader sving og når ytteradius nærmer seg minimum ($r = 30$ meter) må et område tilsvarende 15 meter vegbredde (radius i innersving $r = 15$ meter) være fritt for hindringer for at vangene ikke skal støte bort i noe. Svingradius Minimum radius i innersving: $r = 15$ meter Minimum radius i yttersving: $r = 30$ meter

Tunneler og tilsvarende hindringer

Transportkjøretøyets høyde er 4,2 meter. Total høyde er avhengig av eventuell tilleggshøyde fra transformatorkassen. Kassens høyde er normalt begrenset til 4,5 meter.

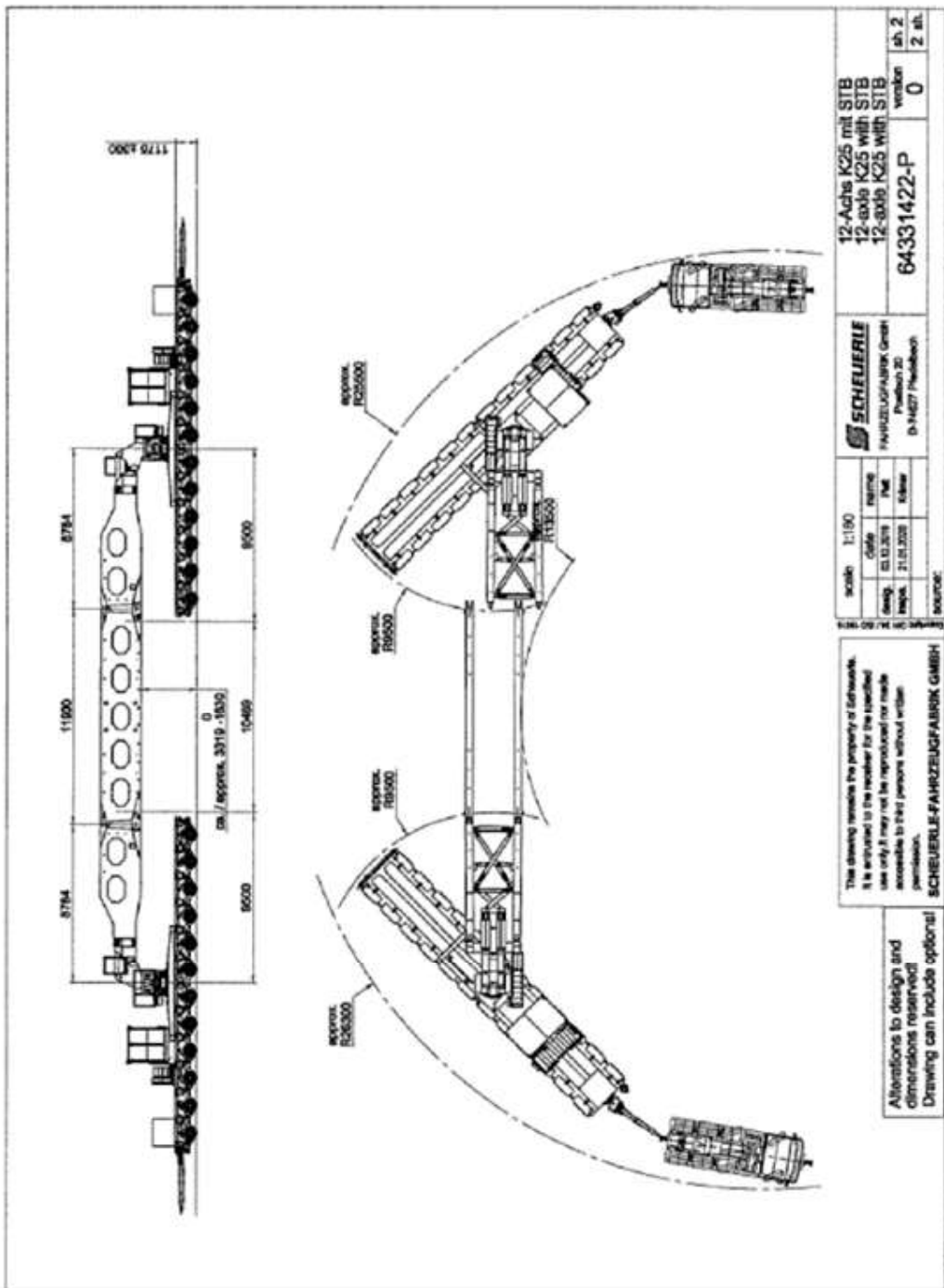
Bruer

Største bredde ved ytterkant til ytterkant vanger under transport er 5,2 meter. Vangene kan heises opp til 1,0 meter over vegdekket. Dersom ei bru har rekkverk over $h = 1,0$ meter betyr dette at kjørebanelen må være minst 5,2 meter bred fra innerkant til innerkant rekkverk. Dette gjelder når man har 30 meter rett vegstrekning ved inngang og utgang av brua.

Oppbygging av veg

Prosjektering av ny transportveg/utbedring av eksisterende veg må tilpasses størrelsen på transporten. Her må også vurderes evt. senere behov for transport. Maksimale krav til vegen er 16 tonn akseltrykk over 12 aksler over 15,4 meter lengde. vei for trafotransport

Informasjon om kjøretøy



This drawing remains the property of Schaeffler. It is intended to be used for the specified use only. It may not be reproduced or made accessible to third persons without written permission.

SCHAEFFLER-FAHRZEUGFABRIK GMBH

scale: 1:100

date	DATE
desig.	DESIGN
imp.	IMP.

source:

12-Achse K25 mit STB	version	0
12-axle K25 with STB	alt	2
12-axle K25 with STB	alt	2

64331422-P

SCHAEFFLER
FAHRZEUGFABRIK GmbH
Postfach 20
D-74277 Heilbronn

Alterations to design and dimensions reserved! Drawing can include optional!

Med vennlig hilsen
Rune Garberg

Grunn- og rettighetsserverv

Med vennlig hilsen
Hans Kristian Sørum

Grunn- og rettighetsserverv