

Vår saksbehandler
Monica Drage ThorbjørnsenDokumentdato
22.08.2023

Deres dato

Vår referanse
2022/19236 THMODeres referanse
2022/18483

VIKEN FYLKESKOMMUNE

Postboks 220
1702 SARPSBORG

Automatisk tilbakemelding - Varsel om oppstart av detaljreguleringsplan - Fylkesvei 118 Ny Sarpsbru i 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 ivarettatt 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 for øvrig 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
Arkivseksjonen

Erik Vesterhus Rasmussen
seksjonssjef

Monica Drage Thorbjørnsen
Arkivar

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes derfor uten underskrift.

Postadresse
Direktoratet for
samfunnssikkerhet og beredskap

Postboks 2014
3103 Tønsberg

Besøksadresse
Rambergveien 9, 3115 Tønsberg

E-post
postmottak@dsb.no

Telefon
33 41 25 00

Internett
www.dsb.no

Telefaks
33 31 06 60

Organisasjonsnummer
974 760 983

VIKEN FYLKESKOMMUNE
Att.Lene Lie Hermansen
Postboks 220
1702 SARPSBORG

Deres referanse
2022/18483

Vår referanse
2023/92-2-463/2023-ROAJOHA

Klassering
L13

Dato
07.09.2023

Innspill - Varsel om oppstart av detaljreguleringsplan - Fylkesvei 118 Ny Sarpsbru i Sarpsborg kommune

Det vises til varsel om oppstart av detaljreguleringsplan for Fv. 118 Ny Sarpsbru.

Eksisterende bru er et kritisk krysningspunkt over Glomma og i sentrum av Sarpsborg. Vi er positiv til at det igangsettes planprosess med sikte på å få på plass en ny bru.

Byggeperioden vil strekke seg over noen år, og det må legges en god plan for trafikkavvikling i byggeperioden. Om ikke eksisterende bru kan holdes åpen for trafikk i byggeperioden vil det øke sårbarhet i veisystemet og skape trafikale utfordringer på andre strekninger.

Med hilsen

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

Roar Johansen
ass. havnedirektør

VIKEN FYLKESKOMMUNE
Postboks 220
1702 SARPSBORG

Deres ref:
Vår ref: 2023/176663
Dato: 13.09.2023
Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



INNSPILL TIL OPPSTART AV DETALJREGULERINGSPLAN - FYLKESVEI 118 NY SARPSBRU I SARPSBORG KOMMUNE

Mattilsynet viser til brev datert 18. august 2023 med varsel om oppstart av planarbeid.

Mattilsynets rolle

Mattilsynet er statlig sektormyndighet for drikkevann med ansvar for å ta vare på nasjonale og regionale føringer i plansaker som kan påvirke drikkevann. Føringer for dette er blant annet gitt i Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, Nasjonale mål for vann og helse, Matloven med drikkevannsforskriften og forskrift om rammer for vannforvaltningen.

Formålet med planen

Etablere ny bru over Glomma da dagens bruer over Sarpsfossen er i dårlig stand.

Innspill

Det kommer frem i referatet fra oppstartsmøte at Sarpsborg kommune har flere kritiske vann og avløpsledninger, samt trykkøningsstasjoner innenfor planområdet.

Det er derfor svært viktig at det i forbindelse med planarbeidet gjennomføres en kartlegging av eksisterende VA-nett innenfor planområdet. Dette arbeidet må gjøres i tett dialog med kommunens VA-avdeling. Dersom det er behov for omlegging eller etablering av ny infrastruktur for VA må dette håndteres som en del av planprosessen.

Vi vil vurdere ytterligere uttalelse når planen legges ut på offentlig ettersyn.

Med hilsen

Klaus Fottland

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.
Dokumenter som må ha signatur blir i tillegg sendt i papirversjon.*

Kopi til
STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN

Postboks 325 1502 MOSS

Mattilsynet
Seksjon planter, før og innsatsvarer
Stor-Oslo

Saksbehandler: Klaus Fottland
Tlf: 22400000
E-post: postmottak@mattilsynet.no
(Husk mottakers navn)

Postadresse:
Felles postmottak, Postboks 383
2381 Brumunddal
Telefaks: 23 21 68 01

www.mattilsynet.no

Fra: Sveinung Hellerud[sveinung.hellerud@elvia.no]

Sendt: 14.09.2023 11:59:26

Til: Post hovedmailboks[post@viken.no]

Tittel: 2022/18483 Uttalelse til varsel om oppstart av detaljregulering for Fv. 118 Ny Sarpsbru

Hei,

Vedlagt følger Elvia sin uttalelse til varsel om oppstart av detaljregulering for Fv. 118 Ny Sarpsbru.

Minner om at vedlagt kart er unntatt offentlig og skal ikke deles med andre, jf.

kraftberedskapsforskriften § 6-2. Kartet bør slettes etter bruk.

Mvh

SVEINUNG HELLERUD.

Avdeling Rettigheter | Elvia AS

Elvia



Deres dato

Vår dato

2023-09-14

Deres referanse
2022/18483Vår referanse
S213214Vår saksbehandler
SVEHEL

Viken fylkeskommune

post@viken.no

Kopi til

Uttalelse til varsel om oppstart av detaljregulering for Fv. 118 Ny Sarpsbru

Elvia AS («Elvia») viser til Fylkesvei 118 Ny Sarpsbru i Sarpsborg kommune. Høringsfristen er 20.09.2023 og uttalelsen er dermed innen fristen.

Elvia har etter energiloven anleggs- og områdekonsesjon i Sarpsborg kommune. Dette innebærer at nettselskapet etablerer og drifter strømnettet i kommunen (høyspent og lavspent fordelingsnett), med unntak for andre områdekonsesjonærers konsesjonsområde.

I det følgende vil det redegjøres for hvilke elektriske anlegg Elvia har etablert innenfor planområdet.

Elektriske anlegg i planområdet

Elvia har elektriske anlegg i det aktuelle planområdet som vist på vedlagt kart. Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere. Det er også viktig at det ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til nettselskapet sine anlegg.

Anlegg etablert etter anleggskonsesjon (regionalnett, opp til og med 132 kV)

Anlegg med spenning fra 66 kV til og med 132 kV inngår i regionalnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av anleggskonsesjon gitt av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE). Kraftledninger og kabelanlegg bygget etter anleggskonsesjon er i hovedsak unntatt fra Plan- og bygningsloven. For disse kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema.

Eksisterende regionalnett kraftledning (opp til og med 132 kV)

Kraftledninger bygget etter anleggskonsesjon er i hovedsak unntatt fra plan- og bygningsloven. Elvia har kraftledninger innenfor planområdet som det må tas hensyn til. De aktuelle kraftledningene har byggeforbudsbelter som innebærer restriksjoner for arealbruken:

- Gleng til K-H – Totalt byggeforbudsbelte 18,20 meter, det vil si 9,10 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen (traséen).
- Hasle til K-H - Totalt byggeforbudsbelte 20 meter, det vil si 10 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen (traséen).

Nettselskapet ber om at traséene med byggeforbudsbelter registreres i planen som en hensynssone (faresone) med kode 370 – høyspenningsanlegg jf. vedlegg II til kart- og planforskriften.

Ved bygging i nærheten av luftledninger, gjøres det oppmerksom på at det ikke nødvendigvis er samsvar mellom hvilken avstand som er nødvendig for å komme under anbefalt utredningsgrense for magnetfelt og gjeldende byggeforbudsbelte.

Det må ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører oppfylling av terrenget som fører til redusert høyde opp til luftledningen.

Kraftledningen har restriksjoner som beskrevet i vedlagt skriv.

Oversikt over Elvia sine kraftledninger finnes også via WebApp:

<https://elvia.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=32281a9fee024a7c9c5a9f76cfb716a7>

Eksisterende regionalnett kabelanlegg (opp til og med 132 kV)

Elvia har regionalnett kabelanlegg innenfor planområdet som det må tas hensyn til. For kabelanlegg kan det normalt iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 2 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det er imidlertid viktig at fremtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler.

Vedlagt kart viser kun omtrentlig plassering av kabelanlegget i terrenget. For å få lokalisert kabelens nøyaktige plassering i terrenget, må det bestilles kabelpåvisning. Forespørsel om kabelpåvisning rettes til Geomatikk, tlf: 915 09 146.

Kabelanlegget har restriksjoner som beskrevet i vedlagt skriv.

Transformatorstasjon

Transformatorstasjoner er en viktig del av «maskineriet» i regionalnettet, og det er derfor viktig med sikker drift av disse stasjonene for at innbyggerne skal få strøm til enhver tid. Transformatorstasjonene innenfor planområdet er vist på vedlagt kart.

For å sikre nødvendig drift og vedlikehold av transformatorstasjonen må Elvia ha tilgang til anlegget 24 timer i døgnet, og adkomsten må til enhver tid være fremkommelig for lastebil med svanehenger. Ved behov kan Elvia ettersende hvilke spesifikasjoner som gjelder for slik spesialtransport. I tillegg må Elvia ha tilgang til opparbeidede parkeringsplasser. Det må ikke planlegges noen form for plassering av anleggsmaskiner, adkomster, gjerdet, bygg etc. som hindrer slik adkomst.

For anlegg etablert etter anleggskonsesjon gjelder følgende:

Planlagt ny bebyggelse eller andre tiltak som kommer i konflikt med elektriske anlegg må ta hensyn til det elektriske anlegget. Elvia oppstiller en del vilkår for at eventuelle omlegginger av nevnte regionalnett anlegg skal kunne gjennomføres.

- Eventuelle nye kabler eller luftledninger som skal erstatte eksisterende anlegg, må minimum ha overføringskapasitet som tilsvarer den kapasiteten anlegget har i dag.
- Eventuelle ønsker om omlegging av eksisterende anlegg må meldes inn til Elvia i god tid før omleggingen ønskes utført. Omlegging er en tidkrevende prosess, og bør tas hensyn til ved utarbeidelse av eventuelle bestemmelser om særskilt rekkefølge for gjennomføring av de

enkelte tiltakene i planen.

- Dersom tiltak skal gjøres på den aktuelle luftledning eller kabelanlegg, må det påregnes at det kan bli nødvendig å stille krav om tider på året som utkobling må være avgrenset til og hvor lenge anlegget kan være utkoblet. Dette begrunnes med behovet for kontinuerlig forsyning av strøm til kundene, jfr. også leveringsplikten i energiloven § 3-3.
- Omlegging av anlegg med spenning høyere enn 24 kV fordrer at Elvia søker NVE om endringer i de respektive anleggskonsesjonene for anleggene. Endring i anleggskonsesjon forutsetter blant annet at det finnes ekstern evne og vilje til full kostnadsdekning, slik at nettkundene ikke belastes omleggingen. Dette betyr at nettselskapet vil kreve full kostnadsdekning for omlegging. Utfallet av en konsesjonsbehandling kan ikke forskutteres, men prosessen tar normalt flere måneder.

Anlegg etablert etter områdekonsesjon (distribusjonsnett, opp til og med 22 kV)

Anlegg med spenning til og med 22 kV inngår i distribusjonsnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av områdekonsesjon

Eksisterende høyspent kabelanlegg (opp til og med 22 kV)

Elvia har høyspent kabelanlegg innenfor planområdet som vi ber om at det blir tatt hensyn til. Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det er imidlertid viktig at fremtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler.

Vedlagt kart viser kun omtrentlig plassering av anlegget i terrenget. For å få lokalisert kabelens nøyaktige plassering i terrenget, må det bestilles kabelpåvisning. Forespørsel om kabelpåvisning rettes til Geomatikk, tlf: 915 09 146.

Nettstasjoner og fremtidig strømforsyning

Elvia har eksisterende nettstasjoner av typen frittliggende nettstasjon og rom i bygg innenfor områdeplanen som vi ber at det blir tatt hensyn til.

Frittliggende nettstasjoner - For å sikre nødvendig drift og vedlikehold må Elvia til enhver tid ha tilgang og adkomst til nettstasjonen med kranbil (med støtteben). Det må være minimum 5 meter avstand mellom nettstasjonen og bygning med brennbare overflater. Avstanden gjelder også til terrasse og lignende brennbare utstikk som er direkte knyttet til bygget.

Rom i bygg - Det er viktig at det ikke gjøres tiltak som forringer lufting, adkomst og brannforskriftskravene for nettstasjoner i bygg.

Slik Elvia leser opplysningene i varselet vil det ikke bli økt behov for kapasitet inn til området eller gjort tiltak som medfører behov for nye nettstasjoner. Elvia forutsetter i alle tilfeller at forslagsstiller tar kontakt i god tid slik at Elvia kan foreta en effektiv vurdering av planområdet og dermed avklare om det er behov for en ny nettstasjon.

Andre forhold

Kostnader med tiltak i strømnettet og omlegging/flytting

Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket. Kostnadene inkluderer eventuelle kostnader til erverv av nye stedsevarige (evigvarende) bruksrettigheter.

Det er viktig at det planlegges slik at ny bebyggelse og anlegg ikke kommer i konflikt med nettselskapet sine anlegg, dette gjelder særlig høyspenningsanlegg. Dersom planen forutsetter at eksisterende elektrisk nett må flyttes eller legges om, må det settes av arealer til nye traseer og/eller nettstasjon(er). Nye traseer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det nettselskapet har til de eksisterende traséene/nettstasjonene.

Vedlagt kart

Vedlagt kart kan brukes under følgende forutsetninger:

- Brukes kun som underlag for forespurt planarbeid
- Bør slettes etter bruk - husk at nettet endrer seg kontinuerlig
- Må ikke oversendes andre utenforstående uten netteiernes samtykke eller offentliggjøres

Inntegning på plankart

Nettselskapet gjør oppmerksom på at spenningsnivået for ledningsanleggene ikke må påføres i planen, herunder plankartet. Vedlagt kart er følgelig unntatt offentlighet. Kraftledninger skal på kart ha en enhetlig utforming, uavhengig av spenningsnivå og eventuelle fysiske forskjeller. Parallelle ledninger som går i samme trasé, skal tegnes som én ledning. Kabler under bakken tegnes ikke inn på kartet. Selskapet viser i denne sammenheng til Forskrift om forebyggende sikkerhet og beredskap i energiforsyningen (beredskapsforskriften) § 6-2, og NVEs Veiledning til forskrift om forebyggende sikkerhet og beredskap i energiforsyningen, pkt. 6.2.9.

Avsluttende kommentar

Elvia ønsker at utbygger tar kontakt i god tid før utbygging for å avklare hvordan ny bebyggelse skal forsynes med elektrisk strøm samt planlegge nye elektriske anlegg.

Dersom det skulle være noen spørsmål til uttalelsen ber vi om at disse rettes skriftlig.

Alle tekniske spørsmål må rettes til firmapost@elvia.no da disse skal behandles av en annen avdeling i Elvia.

Med vennlig hilsen

Elvia AS

Sveinung Hellerud

Avdeling Rettigheter

sveinung.hellerud@elvia.no

Vedlegg:

- Kartutsnitt
- Restriksjonsskriv kraftledning
- Restriksjonsskriv kabelanlegg

Fra: Hanna Gansmoe[hgansmoe@gmail.com]
Sendt: 18.09.2023 12:23:13
Til: Post hovedmailboks[post@viken.no]
Tittel: "2022/18483" - "Fv 118 Ny Sarpsbru"

Innspill til reguleringsplanarbeidet fra en Tarris-beboer.

Man kan spørre seg om hvilke føringer som ble lagt til grunn før planarbeidet startet; fikk de ansvarlige eksplisitt beskjed om hva som ikke måtte berøres, f.eks. kulturminner? Hvem la planene, og med hvilket mandat?

Planene slik de foreligger i dag, vil få store konsekvenser for byens kulturarv, både restene fra 1000 år tilbake da Olav Haraldsson grunnla byen, og flere boliger som skriver seg fra byens rike arbeiderhistorie og som i dag er hjem for mange.

Å ta vare på Sarpsborgs historie, er ikke bare et lokalt ansvar, men også et nasjonalt.

I helgen kom meldingen om at Bane NOR legger dobbeltsporet på is, det betyr også at alternativet MIDT-7 ikke lenger har noen relevans for den forestående utbyggingen. Det er uansett ubegripelig av Bane NOR skal være premissleverandør for en veistrekning og en bro i Sarpsborg som gir så mange negative konsekvenser. (Kilde: Fredrikstad Blad).

Jeg vil be Sarpsborg kommunes og Vikens ledelse om å legge bort alle planer og å begynne prosessen på nytt, koste hva det koste vil; kanskje blir det billigere.

Som beboer på Tarris er alt dette en smertefull opplevelse. Det å bo på nåde og ikke vite hva eller hvor mitt hjem vil være i framtiden, er nesten uholdbart. Jeg fyller i år 73, og for et eldre menneske å skulle skifte bolig så sent i livet, kan by på problemer. Det økonomiske er en ting, det å kanskje måtte bygge nytt sosialt nettverk er en møysommelig prosess.

Det er ikke for sent å ta fatt på blanke ark.

Med hilsen
Hanna B. Gansmoe

VIKEN FYLKESKOMMUNE
Postboks 1200 Sentrum
0107 OSLO

Dato: 15.09.2023
Saksref: 202201952-7
Deres ref.:
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Marianne Hvalsmarken

E-post: Marianne.Hvalsmarken@banenor.no

Varsel om oppstart av detaljreguleringsplan - Fylkesvei 118 Ny Sarpsbru i Sarpsborg kommune - Bane NORs uttalelse

Vi viser til brev datert 18.8.2023.

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

Kommunedelplan for ny jernbane og vei 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 tilbudsøking til/fra Sarpsborg samt innføring av ERTMS. Nasjonal Transportplan som kommer våren 2024 vil si noe om hvilke jernbanestrekninger som skal prioriteres de neste periodene.

Bane NOR som jernbanemyndighet mener

Bane NOR forutsetter at vedtatt kommunedelplan legges til grunn for den videre detaljplanlegging.

Det har vært avholdt flere dialogmøter mellom Viken fylkeskommune og Bane NOR om saken. For Bane NOR er det svært viktig at vegprosjektet hensyntar både dagens jernbane og fremtidig utbygging. Eventuelle endringer i vegprosjektet må tilpasses dette. Området som det skal bygges i har svært utfordrende grunnforhold og Bane NOR er derfor svært opptatt av at det ikke legges opp til løsninger som kan medføre ulemper eller økte risikoer for eksisterende jernbane.

Endringer fra overordnet plan og konsekvenser for jernbanen må belyses særskilt, og avbøtende tiltak vurderes. Dette gjelder både for eksisterende bane og den fremtidige jernbaneutviklingen. Vi anbefaler bl.a. at ROS-analysen vurderer viktige jernbanehensyn spesifikt.

Bane NOR forutsetter at tiltakshaver tilknyter seg nødvendig jernbanekompetanse. En ny vei betinger både nærføring og kryssing av jernbanen, samtidig som en fremtidig jernbaneutvikling må ivaretas. Vi minner også om at det gjelder regler for arbeid nær sporet, og at togfrie perioder normalt må bestilles lang tid i forveien, dette har vi også informert om i tidligere dialogmøter.

Vi ber om at Bane NORs eiendommer reguleres til formål bane, og at planen gir anledning til at dagens bruk kan videreføres uten hindringer. Det må sikres nødvendig areal for drift, vedlikehold samt fornyelse av jernbanen.

Rammebetingelsene for jernbanen er i endring, og det kan derfor være vanskelig å forutse hvilke behov som kan oppstå. Vi er derfor opptatt av å sikre mulighetene for videre utvikling. Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen. Informasjon om disse finnes i vår veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging: <https://www.banenor.no/nabo-til->

jernbanen/veileder-om-nasjonale-jernbaneinteresser/ samt i vårt tekniske regelverk:
<https://trv.banenor.no/wiki/Forside> .

Vi forventer at forslagsstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides planforslag. Vi legger også til grunn en god prosess med tett dialog videreføres inn i dette planarbeidet.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri
assisterende sjef Planforvaltning
Bane, Drift og teknologi

Marianne Hvalsmarken
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

VIKEN FYLKESKommune

Kopi:

SARPSBORG Kommune

JERNBANEDIREKTORATET

STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN



VIKEN FYLKESKOMMUNE
Postboks 220
1702 SARPSBORG

Saksbehandler, innvalgstelefon

Carl Henrik Jensen, 69247049

Sarpsborg - innspill til varslet oppstart av detaljregulering for fv. 118 Ny Sarpsbru

Vi viser til deres oversendelse datert 18. august 2023 med varslet oppstart av detaljregulering for fv. 118 Ny Sarpsbru.

Bakgrunn

Hensikten med prosjektet er å bedre forholdene for buss og myke trafikanter over Glomma. I tillegg må det bygges en ny Sarpsbru da dagens bruer over Sarpsfossen er i dårlig stand og det kan bli behov for å innføre vektbegrensning for tyngre kjøretøy fra 2027. Prosjektet inngår i Bypakke Nedre Glomma fase 2 og har høy prioritet i Viken fylkeskommune.

Ny vei planlegges med to kjørefelt og to kollektivfelt, mellom Borregaardsbakken og Hafslund skole. Traséen vil starte på toppen av Borregaardsbakken mellom kryss St. Marie gate og St. Nikolas gate (fv. 109/fv. 118) og krysse over dagens jernbane. Veien fortsetter over Tarrisområdet, og krysser Glomma på en ny bru nord for dagens bruer. På Hafslund-siden blir det et nytt kryss som kobles mot Nordbyveien. Videre følges Nordbyveien opp til rundkjøringen ved Hafslund skole.

Kommunedelplanen for Borg bryggerier-Klavestad ligger til grunn for planarbeidet. I forhold til planavgrensningen fra kommunedelplanen varsles kun areal som er nødvendig for ny vei, men plangrensa er utvidet mot nord av hensyn til gjennomføring av stabiliseringstiltak for grunnforhold. I tillegg er det en liten utvidelse i sør mot Borregaard.

Reguleringsplanarbeidet ble drøftet i regionalt planforum 8. november 2022.

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

Kommunal- og moderniseringsdepartementet vedtok i 2021 planalternativ MIDT-7 i kommunedelplan for Intercity dobbeltspor og fv. 118 Ny Sarpsbru, delstrekning Borg bryggerier – Klavestad. Bane NOR hadde i høringsperioden fremmet innsigelse til alternativ NFO-9. Viken fylkeskommune hadde fremmet innsigelse til alternativene MIDT-10 og NFO-9.

Departementet omtalte blant annet at en mulig konflikt, med et eventuelt fremtidig nytt kraftverk, ikke kunne være avgjørende for valg av alternativ for nytt dobbeltspor og fylkesvei 118. Departementet la imidlertid til grunn at dette vil være en problemstilling som bør vurderes ved senere detaljplanlegging av løsninger for vei og bane.

Vi legger til grunn at planleggingen i størst mulig grad samordnes med pågående søknad om Sarp 2 kraftverk.

Vi forventer videre at planleggingen prioriterer tilrettelegging for sykkel, gange og kollektivtrafikk, jf. *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027* og *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*.

Jordvern og matproduksjon

Planområdet omfatter også arealer med dyrka jord. Vi vil presisere at en oppdatert nasjonal jordvernstrategi ble vedtatt av Stortinget i 2023. Jordvern hensynet ble forankret i FN's bærekraftsmål og jordvern målet ble skjerpet. Målet er nå at tapet av dyrket jord på landsbasis skal være under 2000 dekar per år, og at bærekraftig matproduksjon skal øke. At jordvern målet innskjerpes til maksimalt 2000 dekar årlig innebærer at hver enkelt kommune og hvert enkelt infrastrukturprosjekt har et svært lite handlingsrom til å omdisponere jordbruksareal til andre formål.

Vi forventer at omdisponering av dyrka jord holdes på et absolutt minimum. Landbruksmaskinens adkomst til arealene må også sikres. I den grad noe dyrka jord berøres må det utredes om, og eventuelt hvordan, matjord fra området skal benyttes til jordforbedring av eksisterende jordbruksareal eller til etablering av nye jordbruksarealer. Vi anbefaler metodikken i NIBIOs veileder om planering og jordflytting ([NIBIO BOK VOL. 3 NR 4 2017](#)). Veilederen gir en teknisk beskrivelse av hvordan jordmasser bør behandles og håndteres for å oppnå et best mulig agronomisk resultat. Vi viser også til Vestfold og Telemark fylkeskommunes [veileder for matjordplan](#) og veilederen [Jordmassar – frå problem til ressurs](#).

Naturmangfold og vannmiljø

Vi legger til grunn at planforslaget redegjør for virkningen på naturmangfold og vannmiljø. Vi minner også om at i 100-metersbeltet langs vassdrag skal det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser, jf. plan- og bygningsloven § 1-8. Vi viser også til føringene i *regional plan for vannforvaltning i Innlandet og Viken vannregion 2022-2027* og *Helhetlig tiltaksplan for en ren og rik Oslofjord med et aktivt friluftsliv*.

Andre forhold

Vi viser ellers til våre uttalelser til kommunedelplanen, om tema som masseforvaltning, forurensningsfare, vannmiljø og støy, samt til referatet fra regionalt planforum 8. november 2022. Tiltakene det planlegges for kan kreve tillatelse etter annet lovverk, eksempelvis forurensningsloven og forskrift om fysiske tiltak i vassdrag.



Følgende statlige planretningslinjer ser ut til å være relevante føringer for planarbeidet:

- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018).
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014).
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995).

Ellers viser vi til [Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegging for 2023](#) og til [overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde](#). Vi anbefaler nettsidene www.planlegging.no og [Miljøstatus](#).

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:

Sarpsborg kommune
Statens Vegvesen

Postboks 237
Postboks 1010 Nordre Ål

1702 SARPSBORG
2605 LILLEHAMMER

Tone Faale

St. Mariegt 14 B

1706 Sarpsborg

Sarpsborg 19.09.2023

Innspill 2022/18483 Fv. 118 Ny Sarpebru fra grunneier

Som grunneier av St. Marie gt 14 B, 1/872 og 1/1953, ønsker jeg å komme med kommentarer og innspill til oppstart detaljreguleringsplan innen frist 20.september 2023.

Jeg ser min eiendom er medberegnet i det skraverte planområdet i Borregaardsbakken. Min enebolig er et sjarmerende eldre hus etter min mening, som grenser til Borgarsyssel museum. Jeg trives å bo nær parken i historiske omgivelser, og sentrumsnært med kort vei til arbeid. Siden eiendommen min nå er skravert i planområdet forringes verdien av min eiendom. Som eier kjenner jeg bekymring for fremtiden både økonomisk og forhold til bosted.

I den forbindelse har jeg noen spørsmål;

- *Sannsynlighet for at eiendom erverves*

Enebolig min er det siste huset som er igjen i gaten som gikk igjennom Borgarsyssel museum, og er et hus fra starten av 1900 tallet i tre med granitt mur. Jeg er i gang med å renovere både garasje og enebolig. Siden mitt bosted er innen planområdet ønsker jeg å stille spørsmål om hvor høy sannsynlighet det er for at min eiendom blir ervervet av Fylkeskommunen. Dette vil påvirke videre plan om renovering. Bør jeg fortsette restaurering og investering i bopel, eller avvente? Jeg ønsker forutsigbarhet, råd og god informasjon så tidlig som mulig i prosessen, siden utrygg fremtid angående bosted og økonomi kjennes belastende.

- *Ustabile grunnforhold*

Jeg ønsker å fremheve konsekvenser av ustabile grunnforhold i dag, under byggeperiode og ved miljømessige endringer i fremtiden. Eiendommen ligger noen meter høyere enn dagens fylkesvei. Hvis eiendommen ikke erverves hvordan forebygges og sikres at ikke anleggsarbeidet, og ferdigstilt fylkesvei med økt belastning ikke påvirker grunnforhold, senkningskader og utglidning på min eiendom? Kan jeg som grunneier få informasjon om grunnforhold prøven som er tatt nær min bolig?

- *Kulturminner*

På min eiendom har jeg tatt hensyn til historisk grunn med høy sannsynlighet for kulturminner. Eiendommen ligger få meter fra St. Nikolas kirkeruin som ble bygget rundt 1100-tallet. Når fiberkabel for nett ble lagt i 2022 fulgte arkeolog hvert spadetak som ble tatt dypere enn 10 cm på min eiendom.

- *Miljøgifter*

I nærområdet er det deponi med omfattende mengder miljøgifter/tungmetaller. Hvordan forhindres forurensing i luft, vann og grunnforhold i byggeperioden? Er grunn i planområdet kartlagt for miljøgifter?

Nær min bolig er det i dag bensinstasjon. Dette området har hatt bensinstasjon med både tanker og verksted tidligere. Hvilke hensyn og forebyggende tiltak vil iverksettes for å hindre forurensning fra både deponi og bensinstasjonsområdet under byggeperioden.

- *Støy og svevestøv*

Det er i dag trafikkstøy og i perioder høyt nivå med svevestøv i Borregaardsbakken, noe som vil økes betraktelig i byggeperioden. Hvis ikke min eiendom erverves. Hvilke forebyggende tiltak kan redusere anleggsstøy og støv i området eller på eiendom? Vil det bli gitt informasjon om arbeid på natt, helg og helligdager?

Er det muligheter for å sette opp støy gjerder? Er det bestemt hvor anleggsbrakker for arbeidere og prosjektledelse skal ha tilhold i området?

- *Infrastruktur for eiendom*

Adkomst, vann og kloakk, strøm, samt internett er sentralt for å kunne bo i min enebolig som blir i et anleggsområde minst fire år, hvis min eiendom ikke erverves. Jeg håper dette blir hensyntatt.

- *Vei alternativer*

Det er mange tegninger og beskrivelser om veialternativer. Opplever det vanskelig å forstå hvordan et T-kryss eller rundkjøring i Borregaardsbakken, og overgang til bruløsning vil gå i terrenget, og hvordan de ulike alternativene kan påvirke min eiendom positivt eller negativt.

Ønsker råd, veiledning og informasjon

Siden jeg ikke var på informasjonsmøtet tok jeg kontakt med grunneierne Andersen i St. Marie gt 12, og Blindheim i St. Marie gt 20. Som gode naboer som ikke deltok på informasjonsmøtet ønsker vi et fellesmøte med dere i fylkeskommunen for å oppnå et godt samarbeid og mest mulig forutsigbarhet tidlig i planprosessen. Har forståelse for at det er mange usikkerhetsmomenter, og at alle spørsmål ikke kan besvares ennå. Jeg ser frem til ny Sarpebru og forskjønnning av området i Borregaardsbakken i fremtiden. Håper på positiv tilbakemelding om et møte.

Jeg er innforstått med at spørsmål ikke besvares skriftlig ved et innspill.

Med vennlig hilsen

Tone Faale

Grunneier St. Mariegt 14. B

Fra: Sarpsborg og Rakkestad lokallag[sarpsborg-rakkestad@fortidsminneforeningen.no]

Sendt: 18.09.2023 16:03:03

Til: Post hovedmailboks[post@viken.no]

Tittel: Innspill til Fylkesvei 118 Ny Sarpsbru

Til Viken Fylkeskommune

Vedlagt er vårt innspill til detaljreguleringsplanen for ny Sarpsbru.

Legger også ved en uttalelse om Tarris fra Christian Hintze Holm som vi hadde et møte med tidligere.

Med vennlig hilsen

Hildegun Fredriksen

styreleder



Viken Fylkeskommune

Dato: **18.09.2023**

2022/18483 Fv. 118 Ny Sarpsbru

Viser til ovennevnte oppstart av reguleringsplan – Fylkesvei 118 Ny Sarpsbru i Sarpsborg kommune.

Vi forstår at Viken Fylkeskommunes oppdrag er å forholde seg til det avgrensede område «Midt7» i planprosessen. Vi er av den klare oppfatning at det er andre trasevalg som med hell kan velges uten å ødelegge viktig kulturarv, men vi vil i dette tilsvaret likevel forholde oss til det oppdraget dere har.

Fortidsminneforeningen Sarpsborg og Rakkestad legger herved ned protest mot at det overhode diskuteres bygging i området Tarris/Olavsvollen/Vaskerstua/Grinastua/middelalderbyen Sarpsborg. Vi krever at planen i sin nåværende form stoppes umiddelbart, og at det søkes en annen løsning. Slik prosjektet fremstår i dag vil prosjektet uansett utfall medføre riving av den historiske bygningen Tarris og ødeleggelse av store områder innenfor området som utgjør middelalderbyen Sarpsborg. I tillegg vil festningsverket Olavsvollen fra 1016 bli vesentlig forringet.

Området innenfor Olavsvollen – dvs det som utgjør resten av byen Borg som ble grunnlagt av Olav den Hellige i 1016 – er automatisk fredet i hht kulturminnelovens §§ 3 og 4. Ethvert inngrep i dette området er en overtredelse av denne loven. Vi refererer også til uttalelse fra Fylkesarkeologen i Viken (vedlagt).

Den fremlagte planen vil – foruten å totalt ødelegge fredet historisk grunn – rasere hoveddelen av Sarpsborgs vesentligste kulturminner, herunder det eneste gjenværende, fysiske minnesmerke i Norge etter Olav den Hellige. Dette blir derfor en sak på nasjonalt nivå og må ikke overlates til lokale/regionale myndigheter alene.

Fortidsminneforeningen Sarpsborg og Rakkestad forlanger derfor at man går tilbake til oppdragsgiveren og ber om et nytt bærekraftig mandat, der det tas hensyn til områdets unike stilling og verneverdighet.

Med vennlig hilsen

Hildegun Fredriksen
Styreleder

Hei og takk for møtet i går!

Tarris er oppført i 1846, som bolig for arbeidere ved Borregaards bruk, etter engelske forbilder. Bygningen er fremdeles i bruk som bolig. Som følge av dette er bygningen noe endret gjennom årene, men kun i form av enkelte mindre tilbygg på siden som vender mot elva, utskifting av vinduer og lignende. Det er også færre boligheter enn de opprinnelige 40. Hele den opprinnelige bygningskroppen er bevart og i god stand, med de opprinnelige materialene, og den opprinnelige utformingen og funksjonen er lett å lese.

Som et svært tidlig eksempel på en arbeiderbolig knyttet til industriutviklingen i Glommas nedre del er Tarris et sentralt kulturminne i både industrihistorisk, bolighistorisk og sosialhistorisk sammenheng. Den viser også den sterke forbindelsen til England. Det at den fremdeles er i bruk til boligformål har også en verdi i denne sammenheng.

Den halvparten så store bygningen St. Olavs Vold, som i dag tilhører Borgarsyssel Museum, har en tilsvarende historie og funksjon. Denne bygningen skal bevares, og det inngår i planene for vei og jernbane gjennom området at den skal istandsettes som et avbøtende tiltak. St. Olavs Vold har ikke de samme eksteriør- og interiørmessige forandringene som Tarris, blant annet fordi bygningen har vært ubebodd i lengre tid. Som følge av dette er den imidlertid preget av sterkt forfall, og den pågående istandsettingen vil etter alt å dømme medføre at den i betydelig grad må tas ned og settes opp igjen.

Tarris har alt i alt, etter Viken fylkeskommunes syn, stor kulturhistorisk verdi, både i lokal, regional og nasjonal sammenheng. Stedet Tarris ligger på har også en lang historie, og er dermed et viktig sted for Sarpsborgs historie. Når Tarris ikke ble prioritert for bevaring i forbindelse med planarbeidene for vei og jernbane gjennom området, var det kun fordi de traséalternativene som kunne sikret bevaring vil ha enda større negative konsekvenser for det fredete kulturmiljøet knyttet til Sarpsborg middelalderhistorie.

Dersom dere har behov for en mer utførlig vurdering av stedets og bygningens kulturhistoriske verdi, kan vi komme tilbake med dette.

Med vennlig hilsen

Christian Hintze Holm

Avdelingsjef

Avd. for kulturarv

Viken fylkeskommune

Tlf. 91 83 58 15

www.viken.no

Fra: Terje Klavestad[terje@sorliegruppen.no]
Sendt: 18.09.2023 15:33:57
Til: Post hovedmailboks[post@viken.no]
Tittel: 2022/18483 - Fv118 Ny Sarpsbru - Innspill

Hei,

Viser til varsel om oppstart av reguleringsplan for Fv. 118 Ny Sarpsbru.

Vi er eiere av Statsminister Torps vei 1A (eiendommen hvor administrasjonen til Hafslund AS tidligere hadde sin lokasjon), gnr. 1047/bnr. 225.

Vi applauderer at arbeidet med ny Sarpsbru omsider konkretiseres. Videre har vi forståelse for at «vei før bane» skaper planmessige utfordringer. Likevel må det ikke få lov til å skape dårlige midlertidige løsninger som vil kunne vise seg å leve i kanskje flere tiår.

Det tenkes da i dette tilfellet på at mottatte skisser viser at det ikke er tenkt direkte tilknytning fra der hvor ny bru ankommer østsiden av elva og mot Rv. 111 (på deres illustrasjon med ny InterCity). Den midlertidige løsningen vil innebære at trafikken som skal mot industrifeltet på Hafslund/mot E6/mot Årum, først må oppom rundkjøringen ved Hafslund ungdomsskole. Dette vil både få store miljømessige og tidsmessige konsekvenser med tanke på den ekstra strekningen som må kjøres og de tilhørende høydeforskjellene (spesielt for tyngre kjøretøy). Dette er en strekning med stort trafikkvolum og de samfunnsøkonomiske konsekvensene vil bli store. Fremdriften for den kommende jernbanen er satt i bero og mye tyder på at det kan gå så mye som 30 år før ny trasé etableres.

Vi vil i den anledning be dere om å utrede mulighetene for en løsning som gir direkte avkjøring til Sarpehaugen (høyden mellom Hafslund hovedgård og Hafslund-byggene i Statsminister Torps vei 1A) eller mot nåværende rundkjøring nordvest for Hafslund hovedgård.

Lykke til med arbeidet!

Med vennlig hilsen

Terje Klavestad

Daglig leder

Tlf.: +47 99 00 82 40

E-post: terje@sorliegruppen.no



Hundskinnveien 94
1711 SARPSBORG

www.sorliebygg.no

post@viken.no

leneher@viken.no

Dato

19.09.2023

Vår referanse

Deres referanse

Innspill ifm. Fv. 118 Ny Sarpsbru, saksnr: 2022/18483.

Borregaard AS ser positivt på prosjektet og vi håper at det vil gi en god og varig løsning, til det beste for Sarpsborg og for regionen. Vi har imidlertid noen innspill som vi som berørt nabo, grunneier og sentral interessent, ønsker å fremme.

Bakgrunn

Borregaard er en hjørnestensbedrift i Sarpsborg. Vår norske virksomhet har cirka 800 ansatte, som igjen skaper over 2000 årsverk hos norske underleverandører. Til sammen gir disse virksomhetene og deres ansatte skatteinntekter til fellesskapet, som kan finansiere vel 2000 offentlige årsverk i skoler, sykehus, veibygging, kulturinstitusjoner og så videre. Vi tar vårt samfunnsansvar på alvor, men vi er også svært bevisst det faktum at dette forutsetter at vi kan drive lønnsomt og med forutsigbare rammevilkår.

Det beskrevne planområdet deler Borregaard i to. Vi har driftskritisk virksomhet både nord og sør for området, så vel som midt i. Det er svært viktig for Borregaard at alle tiltak som berører vårt område utføres uten at de er til hinder for vår virksomhet. Vi bidrar gjerne til dialog og samarbeid under planprosessen for å sikre gode løsninger.

Planområdets avgrensning og forholdet til andre planarbeider

Det fremkommer at planområdet er større enn det som ble konsekvensutredet i kommunedelplanen. Vi besitter geoteknisk informasjon som strekker seg inn i det foreslåtte planområdet. Dette kan få betydning for omfanget av planområdet.

Borregaard vil informere om at vi har egne planer for utnyttelse av de ekstra medtatte arealene og prosjektet må av denne grunn hensynta Borregaards drift og videre utvikling.

Borregaard har vei, jernbane og transportbånd som krysser planområdet. Her er det drift og aktivitet hele døgnet. Syd for planområdet ligger kokeribygningen med tilhørende tankanlegg, siloer og

infrastruktur. Det er spesielt viktig at disse områdene sikres for funksjon og adkomst under hele anleggsperioden.

Sarpsborg Kommune har igangsatt planarbeid for «*Rosenkrantz gate – nytt reisetorg og ny strøksgate*». Noe av intensjonen med dette planarbeidet er å endre kjøremønsteret og redusere tungtransporten gjennom sentrumsområdene. Borregaard ser positivt på dette planinitiativet, men vil imidlertid fortsatt være helt avhengig av å få dekket sitt transportbehov til tømmermottaket på Opsund, som i dag skjer via Rosenkrantz gate. Jernbanen framstår i dag som en barriere mellom tømmerlageret på Opsund og selve fabrikkområdet. Dersom Rosenkrantz gate ikke lenger kan benyttes for tungtransport, eller kommunen ikke ønsker trafikken forbi Sarpsborg stasjon, bør det gjøres et helhetlig grep for å omdirigere trafikken mot Opsund. Et slikt tiltak kan være aktuelt i forbindelse med reguleringen av ny Sarpebru.

Det er viktig at Sarpsborg kommune og Viken fylkeskommune ser sammenhengene mellom disse to pågående planarbeidene, og vi ser gjerne at dette aspektet inngår i en eventuell trafikkanalyse.

Risiko-, og sårbarhetsanalyse

Borregaard bruker mye ressurser på å ivareta samfunnssikkerhet, og forventer at planarbeidet vil bidra til å opprettholde denne sikkerheten.

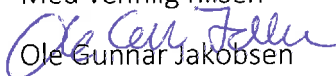
Vi besitter mye informasjon om risiko- og sårbarhetsforhold på eget og tilgrensende områder og vi regner med at vi blir involvert i ROS-analyser under planarbeidet.

Oppsummering

Borregaard bidrar gjerne til å finne gode løsninger og vi mener at saker knyttet til overnevnte må utredes og løses i samarbeid med Borregaard. For å finne fram til gode løsninger for både Borregaard og samfunnet ellers, er det viktig at Borregaard kan medvirke i planarbeidet på et tidlig tidspunkt. Vi innehar også nyttig lokalkunnskap som bør inngå som en del av f.eks. trafikkanalyser, hydrologiske vurderinger og områdestabilitetsvurderinger.

Borregaard anbefaler et møte hvor relevant data og informasjon deles.

Med vennlig hilsen



Ole Gunnar Jakobsen

Fabrikkdirektør

Henning Blindheim
Ringgata 50
1723 Sarpsborg

Sarpsborg 19.09.2023

Eier av:
St. Mariegata 20, 1706 Sarpsborg
Gnr. 1
Bnr. 331-307

Viken fylkeskommune
Pb 220
1702 Sarpsborg

Innspill 2022 / 18483 Fv. 118 Ny Sarpsbru fra grunneier

Jeg eier som nevnt ovenfor St. Mariegata 20.

Jeg bor der ikke selv, men leier ut til 3 aksje selskaper, samt at det er en utleie leilighet i 2. etg.

Jeg har selv mitt daglige virke på adressen.

Eiendommen består av næringsdel med 6 kontorplasser og møterom, samt lager og verksted.

Eiendommen består videre av en separat garasje og en romslig bakgård.

Totalt er det ca. 10 mennesker tilknyttet næringsdelen, noen på kontoret og noen service teknikere som er sporadisk til stede. I tillegg kommer det en familie på to i 2. etg.

Så en forsvarlig drift av eiendommen er viktig for mange mennesker og bedrifter.

I tillegg generer eiendommen leie inntekter kr. 586 000,- pr. år

Jeg har vært eier siden 1994 og brukt store summer i utvikling av eiendommen gjennom mange år, så eiendommen er av stor betydning for meg.

Mine viktigste momenter er som følger:

Jeg trenger forutsigbarhet.

Hvor stor sannsynlig er det at min eiendom blir ervervet?

Det er gjort en vurdering at 30 eiendommer blir berørt.

Gjelder det også min eiendom?

Om eiendommen skal erverves ønsker jeg å vite dette på et så tidlig tidspunkt som mulig.

Om eiendommen ikke blir ervervet ønsker jeg en mest mulig smidig byggeprosess.

Leietakerne må ha tilgang til eiendommen 24-7.

Sikker tilførsel av vann, avløp, strøm og fiber er et must for alle på eiendommen.

Forhold som støy, støv, avfall, kulturminner og lignende har jeg tillitt til at dere har under kontroll.

Mine to naboer, Tone Faale St. Mariegate 14b, Andersen i St. Mariegate 12 og jeg har hatt et møte her hos meg. Ingen av oss hadde mulighet til å delta på fellesmøte den 31. august.

Vi prøvde etter beste evne å sette oss inn i prosjektet, og skjønnte raskt at dokumentasjonen var enorm. Litt klokere ble vi nok ut over kvelden, men vi har et ønske om et møte med dere så fort som mulig. Dette kan eventuelt gjøres her hos meg, hvor vi har nødvendige fasiliteter.

Håper på en snarlig tilbakemelding.

Med vennlig hilsen

Henning Blindheim

Mob: 480 18 300

E-mail: henning@hbinvest.no

Viken Fylkeskommune
Postboks 220
1702 Sarpsborg
Ref: 2022/18483 «Fv.118 Ny Sarpsbru»

Dato: 22.08.2023
Vår ref: 1437647

Hafslund Eco Vannkrafts innspill til detaljreguleringsplan Fylkesvei 118 Ny Sarpsbru

Hafslund Eco Vannkraft (HEV) viser til brev fra Viken fylkeskommune (VF) datert 18.08.2023 om varsel om oppstart av detaljreguleringsplan for «Fv. 118 Ny Sarpsbru».

Planer om Sarp 2 kraftverk

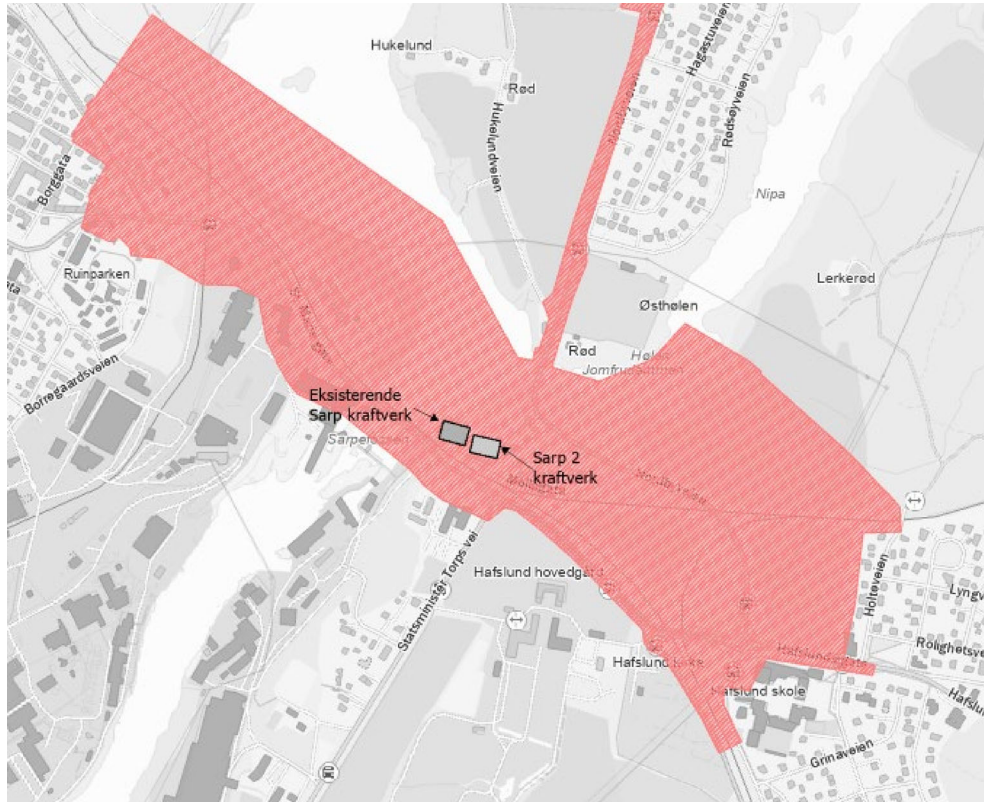
Hafslund Produksjon AS og Sarpsfoss Ltd planlegger et nytt kraftverk, Sarp 2, i Sarpsfossen. Melding med forslag til utredningsprogram for prosjektet ble sendt til Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) i februar 2023. Etter en høringsrunde fastsatte NVE konsekvensutredningsprogram for Sarp 2 i juli 2023.

Ved å bygge Sarp 2 kraftverk vil man kunne øke produksjonen av ren fornybar energi i Sarpsfossen med 150-200 GWh/år. En utbygging av Sarp 2 kraftverk vil øke den totale slukeevnen i fossen, og dermed også være et viktig bidrag til bedre avrenning under flomhendelser.

Hafslund Eco Vannkraft (HEV) ivaretar den operasjonelle driften for kraftanleggene i Sarpsfossen, og jobber nå, på vegne av kraftverkseierne, med videre prosjektering og konsekvensutredning for Sarp 2.

Forholdet til ny Sarpsbru

Både eksisterende Sarp kraftverk og inntak og kraftstasjon for nytt Sarp 2 kraftverk ligger innenfor plangrensen for ny veibru (se figur).



Figur 0-1 Illustrasjon av kraftverkernes plassering innenfor foreløpig planområde, skravert i rødt, i reguleringsplan

HEV har hatt jevnlig kommunikasjon og god dialog med Viken fylkeskommune og Sarpsborg kommune det siste året. I dialogen har HEV formidlet at høyden på brua, plassering av fundamenter og ikke minst tidsplanen for bruprojekt bør tilpasses for å gjøre det mulig å kunne bygge Sarp 2 kraftverk.

Flertallet i Sarpsborg bystyre gikk i juni 2023 inn for at det er brualternativ 2 som det skal arbeides videre med. Dette alternativet gir utfordringer for drift av Sarp kraftverk og bygging av et nytt Sarp 2 kraftverk på grunn av:

- høyden på brua
- fundamentplassering på Hafslundsiden.

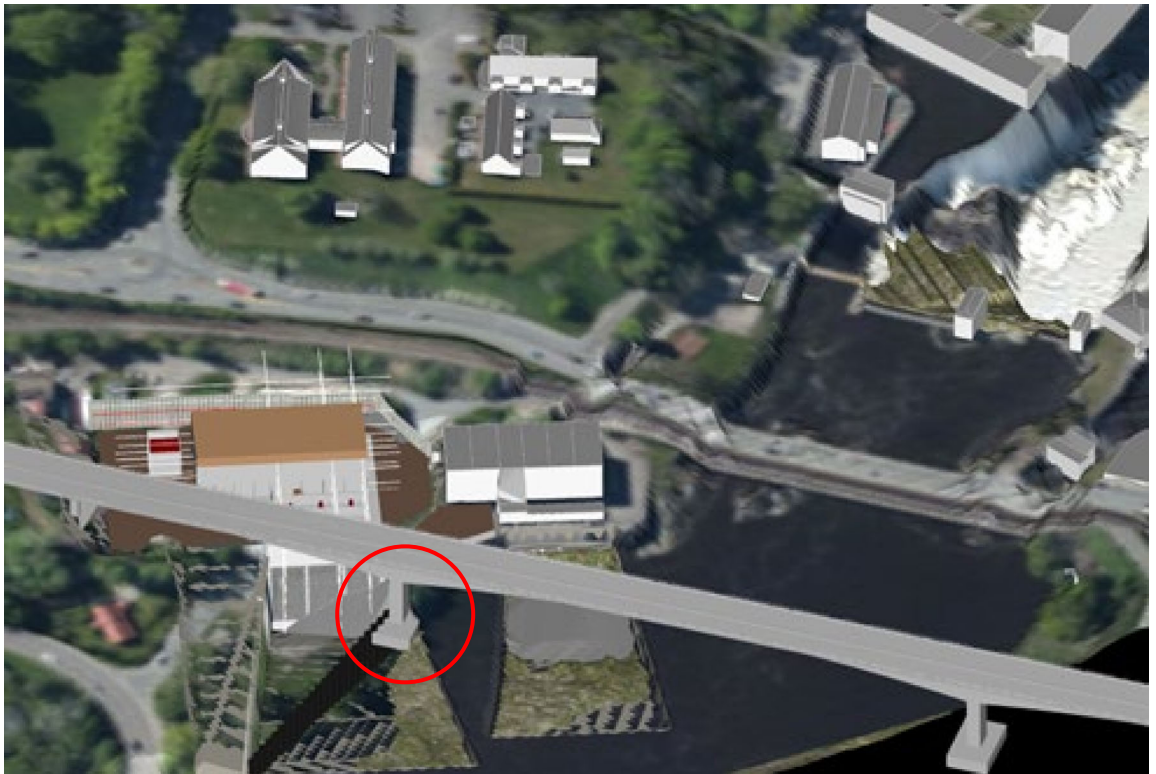
Dersom høyden på ny Sarpsbru er 25 meter over normalvannstand (som forutsatt i bystyrevedtaket) må inntakskanalen til Sarp 2 bygges før ny Sarpsbru. Dette skyldes nødvendige arbeider med å etablere spuntvegger ved kraftverksinntaket. Disse arbeidene lar seg ikke gjennomføre etter at ny veibru er bygget i den planlagte høyden. Så lenge brua skal følge traséen i MIDT-7, mener HEV at brua må bygges så høyt som overhodet mulig for å komme lengst mulig unna det området hvor



inntakskanalen skal bygges. Dersom brua bygges høyere enn det som nå er lagt til grunn ville det kanskje vært muligheter for å komme til med anleggsarbeider i området under brua på et senere tidspunkt, dersom Sarp 2 ikke skulle bli realisert nå.

HEV registrerer at kulturminnemyndighetene ønsker en lavere bruhøyde enn bystyrets prinsippvedtak på 25 meter over normalvannstand. En lavere bruhøyde vil i så fall ta bort muligheten for økt kraftproduksjon og bedre flomsikring.

Plasseringen av brufundamentet på Hafslundsiden er viktig for om Sarp 2 kraftverk vil kunne realiseres. Fundamentplasseringen som Viken Fylkeskommune nå planlegger med vil ligge innenfor det som vil være inntakskanalen for et eventuelt nytt kraftverk, som vist i illustrasjonen under.



Figur 0-2 Illustrasjon av brufundamentet på Hafslundsiden (rød ring) som kommer innenfor inntakskanalen til Sarp 2.

Dette vil gi ugunstige strømningsforhold og falltap i inntaket til Sarp 2, samt gjøre det vanskeligere med fremtidige inspeksjoner og vedlikehold på brufundamentet. HEV mener at det vil være en mye bedre løsning å forlenge bruspenet og trekke fundamentet godt inn på Hafslundsiden og vekk fra inntakskanalen. På grunn av grunnforholdene er det ikke mulig for HEV å flytte inntakskanalen lenger østover.



Hensyn til eksisterende kraftverk

HEV har i tidligere høringsrunder frem til vedtatt kommunedelplan, og i senere dialog med fylkeskommunen, presisert de fysiske kravene som må ivaretas for å kunne gjennomføre drift og vedlikehold av eksisterende Sarp kraftverk. Vi viser i den forbindelse igjen til brevet fra HEV som ble sendt til Bane NOR 23.03.2018 om krav til adkomst og tilgjengelighet for drift og vedlikehold (se vedlegg).

Behovet for koordinering av offentlig myndighet

Etter at Sarpsborg kommunes opprinnelige vedtatte trasé (NFO-9) ble omgjort av Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) høsten 2021 har man stått overfor en arealkonflikt mellom ny vei- og jernbanebru og muligheten for å etablere en omløpstunnel i Sarpsfossen til kraftproduksjon og/eller flomsikring.

Hafslund og Sarpsfoss Ltd sine høringsuttalelser knyttet til flomsikring og kraftutbygging i Sarpsfossen ble etter vårt syn ikke tillagt tilstrekkelig vekt i KMDs behandling. MIDT-7 som ble valgt som trasé, er det alternativet som i minst grad legger til rette for Sarp 2.

HEV registrerer at Viken Fylkeskommune i sin høringsuttalelse til «Melding med forslag til utredningsprogram for Sarp 2 kraftverk» presiserer at de ikke mener at det er et krav fra departementet at ny veibru skal tilpasse seg Sarp 2, men at det tolkes som en oppfordring (jf. Teksten i vedtaket fra KMD). Viken Fylkeskommune sier videre at de ikke kan gjøre mer tilpasninger til Sarp 2 enn at de fortsatt er innenfor kostnadsrammen som er gitt fra Bypakke Nedre Glomma.

I forbindelse med valg av brukonseptet i Sarpsborg bystyre i juni 2023 ble det lagt stor vekt på kulturminnemyndighetenes synspunkter på bruas høyde, samt de økonomiske rammevilkårene fra Bypakke Nedre Glomma. I samme vedtak får man inntrykk av at det valgte brukonseptet nær sagt er forenlig med bygging av Sarp 2 kraftverk.

HEV og Sarpsfoss Ltd legger for tiden ned en stor innsats for å forsøke å få bygget Sarp 2 med byggestart 2026. Det er imidlertid viktig å påpeke at en mulig utbygging av Sarp 2 fortsatt er omfattet av stor grad av usikkerhet, særlig på grunn av kompleksiteten av myndighetsbehandlingen.

Det gjenstår å se om det er mulig å oppnå en rekordrask konsesjonsbehandling av NVE og OED. Det gjenstår også å se om vi rekker å innhente de nødvendige tillatelser etter jernbaneloven i forbindelse med arbeider nær eksisterende bane i et område med krevende grunnforhold.



Dersom HEV og Sarpsfoss Ltd ikke rekker anleggsstart i 2026 og den planlagte veibrua bygges med ugunstig høyde og fundamentplassering så mister også Sarpsborgsamfunnet en mulighet til å bygge en omløpstunnel rundt fossen på et senere tidspunkt.

Ekstremnedbøren denne sensommeren har vist hvilke flomsituasjoner det må forventes at vi vil stå overfor i årene som kommer. Flommen i august 2023 var den største i Glomma og Sarpsfossen siden 1995. Flommen viste hvor stor vannføringen kan bli på svært kort tid bare i form av nedbør. Tilsvarende nedbørsforhold i kombinasjon med en sen smelteflom på våren vil kunne medføre historisk store vannmengder som skal passere forbi Sarpsfossen. En utbygging av Sarp 2 kraftverk vil øke den totale slukeevnen i fossen, og dermed bidra til bedre avrenning under flomhendelser.

Hafslund Eco Vannkraft mener det er samfunnsmessig rasjonelt å planlegge slik at bruahøyde og fundamentplasseringer tilpasses en inntakskanal for Sarp 2. Det som samlet sett er best for samfunnet, ikke det som er best i en myndighets behandling innenfor en sektor, bør være rettesnoren for alle myndigheters planlegging ved Sarpsfossen.

Vi ønsker å strekke oss langt for å bidra til best mulig beslutninger for samferdsel og kraftproduksjon ved Sarpsfossen og bidrar gjerne med ytterligere informasjon og dialog. Vi viser i den forbindelse til prosjektleder for Sarp 2, Fridjar Molle. Han kan treffes på e-post fridjar.molle@hafslundeco.no eller tlf. 476 81 554.

Med vennlig hilsen
Hafslund Eco Vannkraft AS

Gaute Skjelsvik
Direktør Ny vannkraft

Håvard Hamnaberg
Leder rammevilkår

Vedlegg: Supplerende brev i forbindelse med planlegging av ny bane og vei i Sarpsfossen. 2018.



Bane Nor
Postboks 4350
2308 Hamar

E-CO Energi AS
Postboks 1050 Sentrum
0104 Oslo
nilsinge.lundheim@e-co.no
Telefon:
Mobil: 97742114
Telefaks:
Org. nr: NO 976 894 677 MVA

www.e-co.no

Att: Hans Petter Lier

Dato: 23.03.2018

Vår ref.: Vedlikehold-Glomma/NILS/-
0

Side: 1 av 4

Supplerende brev i forbindelse med planlegging av ny bane og vei i Sarpsfossen.

Krav til adkomst og tilgjengelighet for drift og vedlikehold av eksisterende kraftverk. Forholdet til ny kraftutbygging og flomavledning

Vi viser til vårt brev med vedlegg datert 21.02.2018 vedrørende samme sak, samt Skype møte med Bane NOR og Statens vegvesen den 06.03.2018.

I møte 6.3.2018 ble vi bedt om å avgi supplerende utredning av ytterligere forhold som kom opp i møtet av betydning for videre planlegging av tiltaket.

E-CO Energi AS har derfor på vegne av produksjonsselskapene Hafslund Produksjon Holding AS og Sarpsfoss Ltd. utarbeidet dette supplerende brev med Vedlegg.

Vi vil herved igjen presisere at planene, slik de ble presentert i møtet den 06.03.2018, vil føre til store problemer for drift- og vedlikehold av dagens Sarp kraftstasjon, samt nærmest stenge for framtidig utviklingsmuligheter for ny grønn kraftproduksjon og innsnevre mulighetene til forbedring av flomavledningskapasiteten i Sarpsfossen.

Supplerende utredning for drift og vedlikehold av eksisterende Sarp kraftverk.

Våre krav til dimensjoneringskriterier for adkomst og drift av dagens Sarp Kraftverk er som følger:

Transport samt ut og inn heising av store kolli til og fra dagens Sarp kraftstasjon:
Inntaksluker, rotor, stator, trafo osv. Største kolli er inntaksluke på 70 tonn.
Alle komponenter og kraner osv. er fylldig dokumentert i Vedleggene.

Dimensjoneringskriterier for permanent adkomst: I dag via Øyveien.

- Mobilkran type 500 tonn. (L = min. 16 m)
Se vedlagte dokumentasjon fra Fosby Vedlegg 3
- Trekkbil + semihenger. (L = 6m + 27,5 m)
Se vedlagte skisse av semihenger Nicolas. Vedlegg 2
- Fri høyde: min. 5000 mm.

Krav til adkomst med inn- og uttransport av store anleggskomponenter til enhver tid, er forankret i forskrift om forebyggende sikkerhet og beredskap i energibransjen (beredskapsforskriften).

Dimensjoneringskriterier/operasjonskrav for oppstillingsplasser ved kraftstasjonen for kraner/maskiner/utstyr/ for løft og ut heising av store kolli:

- Standplassene må være store nok for rigging av 500 t mobilkraner.
Kranarm på min. 60 m høyde og arbeidssektor.
Totalvekt på kran: 391 tonn. inkludert største kolli på 70 tonn i krok.
Max. Støttebeinstrykk: 150 tonn ved kraftverket 170 tonn på tenkt bro. Se Vedlegg.

Normalt ca. hvert 20 år planlagt, men umiddelbart ved feil og ved ekstraordinære situasjoner (skadeflom). Tid for utløfting av alle inntaksluker er minimum 4 døgn ved døgnkontinuerlig drift. All bruk av kran er underlagt regler om avstand til strømførende ledninger.

Dimensjoneringskriterier for rensk av elvebunn oppstrøms kraftverk:

Fri høyde for bruk av kran i en avstand av minst 32 m oppstrøms topp damkrone i hele inntakets bredde. Se kart Vedlegg 1

De forskjellige kravene utdypes nærmere i vedlagte notat. Vedlegg 1.

Konsekvenser for kraftproduksjon ved bygging av ny vei- og bane over Sarpsfossen

Med den skisserte plasseringen av nytt vei- og baneanlegg vil utbyggingsfasen få konsekvenser for kraftverksdriften med redusert tilgjengelighet og redusert leveringssikkerhet som resultat. I driftsfasen vil skisserte plassering øke lengden av vedlikeholdsperiodene.

Dersom brofundamenter og andre fysiske anleggsdeler plasseres i elva, slik at de kommer i kontakt med vann, vil det oppstå oppstuvningseffekter og/eller endrede strømningsforhold/isgang i elva med redusert fallhøyde for kraftverkene som konsekvens.

Produksjonstap som følge av økt utilgjengelighet i utbyggingsfasen, forlengede vedlikeholdsperioder og evt. endrede strømningsforhold med økt falltap/isgang, vil øke kostnader og svekke inntektsgrunnlaget for kraftverkene.

Vi vil også få utfordringer med støy/støv, veisalt og snømåking fra den skisserte plasseringen av nytt vei- og baneanlegg både i utbyggingsfasen og ved ordinær drift.

Konsekvenser for O/U-prosjektet Sarp 2 med flomhåndtering

Etter flommen i 1995 i Glomma, ble det satt ned et utvalg for å vurdere tiltak mot skadeflom i vassdraget. For Østfold var det utredet flomstigning i Øyeren og flomavledning ved Solbergfoss og flomrisiko/flomavledning i Sarpsfossen. Ny luke i Dam Solbergfoss ble finansiert over Statsbudsjettet. Det vises til Stortingsmelding nr. 37 (1996-97) Tiltak mot flom.

I Stortingsmeldingen heter det på side 6 om tiltak i Sarpsfossen:

en ny luke i Solbergstoss dam.

Det er også behov for å vurdere tiltak for å sikre flomavledningen ved Sarpsfossen i nedre Glomma. Eventuelle sikringstiltak må avvete en klarlegging av utbyggingsplaner i området.

11. En effektiv gjennomføring av beredelsestil-

og videre på side 30:

ankever skal holdes åpen.

Etter departementets syn er det naturlig at man avventer å ta stilling til nye flomsikringstiltak ved Sarpsfossen til resultat av modellforsøk foreligger og antall nye bruer og plassering av disse er bestemt. Det tas sikte på å finne frem til en fordeling mellom de berørte parter av kostnadene for et modellforsøk.

I etterkant av flommen iverksatte Hafslund og Sarpsfoss Ltd. et omfattende utredningsarbeid både for å forstå flomrisiko og flomhåndtering bedre, og hvordan et eventuelt nytt Sarp 2 kraftverk i Sarpsfossen kunne utvikles i kombinasjon med dette. Det vises til NVE-brev datert 28.10.2011 og St. Meld nr. 37 (1996-97) Tiltak mot flom. NVE-brev datert 28.10.2011 følger Vedlagt. Vedlegg 4

Kraftverkseierne har utredet mulige sikringstiltak mot flom i form av flomtunnel parallelt med et nytt kraftverk, Sarp 2. Denne utredningen viser at det er praktisk mulig å øke flomavledningskapasiteten med opp til 2000 m³/s i Sarpsfossen, med et kombinert kraftproduksjons- og flomsikringstiltak.

Infrastrukturanlegget slik det er vist i møte 6.3.2018 umuliggjør gjennomføring av planene for et kombinert kraftproduksjons- og flomsikringstiltak. Alle lave brokryssinger mellom dagens Sarp kraftverk og Grøtebroen (broen over til Hafslundsøy) vil nærmest umuliggjøre en framtidig utvidelse/videreutvikling av ny vannkraftproduksjon i Sarpsfossen. Bygging av et nytt Sarp 2 i dette området, etter at den nye broen er bygd, vil nærmest bli umulig. Vedlagt følger 2 bilder som viser plassbehov/byggingen av et tilsvarende kraftverk i Vamma, for å illustrere omfanget av en utbygging. Vedlegg 5

Beregninger viser, at i tillegg til økt flomavledningskapasitet, kan et nytt Sarp 2 gi mellom 100 og 200 GWh ny kraft, avhengig av slukeevne og valg av design.

Ut fra behandlingen av Stortingsmelding nr. 37 - Tiltak mot flom - vil det kunne være hensiktsmessig at NVE viderefører arbeidet med å utrede forholdet til flomsikringstiltak ved Sarpsfossen. Etter vårt syn peker behandlingen av St. meld 37 i Stortinget, mot at flomavledning og sikringstiltak skal utredes i sammenheng med utbyggingsplaner både for infrastrukturanlegg, som veg og bane, og kraftverk.

Hensynet til Hafslund Hovedgård

For di E-CO er formell eier av Hafslund Hovedgård er det vårt ansvar å følge opp hensynet til hovedgården i myndighetsprosesser. Vi ønsker at hensynet til hovedgården skal ivaretas i forbindelse med planleggingen av anlegget. Vi er per i dag opptatt av to forhold: hensynet til støy fra nytt veganlegg for gjestegården og hensynet til Hovedgården som kulturminne.

Oppsummering

Planlagt utbygging av vei og bane over Sarpsfossen vil ha store negative konsekvenser for drift og utvikling av kraftverkene i Sarpsfossen.

E-CO varsler med dette at vi vil kreve erstatning for økonomisk tap som følge av utbyggingen av vei- og baneanlegg i området.

E-CO forventer at hensyn vedr. framtidig flomhåndtering, vassdragssikkerhet og kulturminner (Hafslund Hovedgård) blir ivaretatt av hhv NVE og Østfold fylkeskommune, og at berørte myndigheter blir involvert i den videre prosessen.

Med vennlig hilsen
E-CO Energi AS



Nils Inge Lundheim

Vedlegg

- 1 Notat med kart dat. 23.03.2018
- 2 Skisse av Semihenger Nicolas - Statnett Transport
- 3 Skisse av 500 t Mobilkran frå Fosby
- 4 Brev til NVE 28.10.2011
- 5 2 stk. Foto over utbygging av Vamma 12
- 6 Snitt av Sarp kraftstasjon
- 7 Presentasjonen holdt for NVE i møte 8.11.2017

Kopi:

Sarpsfoss Ltd. v/Lars Flatebø
NVE v/ Rune Flatby
Østfold Fylkeskommune, Kulturminneavdelingen v/ Morten Hanisch
Sarpsborg kommune v/Laila Vestby

Vedlegg 1

Notat – Vedlegg 1

Bane NOR
Postboks 4350
2308 Hamar

Side: 1 av 4

Att: Hans Petter Lier

Dato: 23.03.2018

Vår ref.: Vedlikehold-Glomma/NILS/-
0

Detaljert beskrivelse av dagens arbeidssituasjoner

Dette notatet gir en mer detaljert beskrivelse av de behov som er tatt opp under kapitelet Supplerende utredning for drift og vedlikehold av eksisterende Sarp kraftverk i brev datert 23.03.2018.

Ut- og inntransport av store kolli til Sarp Kraftverk

Det er mange store og tunge deler i et kraftverk som må transporteres ut og inn. For Sarp kraftverk er det kun en port som er dimensjonert for de største transportene. Denne er lokalisert øst på kraftstasjonen.

Dimensjonerende kolli:

- Hovedtransformator (l x b x h): 4,71m x 2,14m x 3,61m. Vekt 54,5 tonn.
Krav til fri kjørehøyde 5m. Vogntogslengde (trekkbil + semitrailer) 6m + 27,5m.
Hver oppmerksom på begrenset svingradius. Se vedlegg 2 som beskriver Nicola hengeren.

NB: Dimensjonerende for permanent adkomst til Sarp Kraftverk

- Rotor og indre turbinlokk
Krav til fri kjørehøyde 5 m.
- Stator er for stor til å transporteres hel, men er delbar, og vil bli vedlikeholdt i stor grad i stasjonen, eventuelt kjørt i elementer.
Krav til fri kjørehøyde under 5 m.
- Løpehjulsikonus
Krav til fri kjørehøyde 4,7 m.
- Rulleluke (h x b) 10,5m x 5,5m. Vekt 70 tonn.
- Glideluke 1 og 2 (h x b) 10,25m x 8m. Vekt 40 tonn pr. stk.

Krav til adkomst med inn- og uttransport av store anleggskomponenter til enhver tid, er forankret i forskrift om forebyggende sikkerhet og beredskap i energibransjen (beredskapsforskriften).

Dagens oppstillingsplasser for drift og vedlikehold av inntakskonstruksjonene til Sarp Kraftverk.

Største delen av inntakskonstruksjonen til Sarp Kraftverk befinner seg under vannflaten. Se Vedlegg 6 Snittegning av Sarp Kraftstasjon. For å beskrive plassbehovet oppstrøms inntaket har vi valgt å dele beskrivelsen inn i aktuelle arbeidsmetodene vi benytter for drift og vedlikehold.

- Arbeidsmetode I. Bruk av Grindrensker.
Arbeider med fjerning av fremmedlegemer på inntaksgrind.
Dette er en fast installasjon på damkronen.

Hyppighet: Daglig/ukentlig bruk.
Plassbehov: 7 m ut fra topp damkrone. 6,5 m over damkrone.
Plassering: Langs hele inntakets bredde

- Arbeidsmetode II. Vedlikehold av inntaksgrind og sandfang
Arbeidene er vedlikehold av grinden i vannveien med dykkere i arbeidskurv, samt med nedsenket tobb for manuell fjerning av stein-masser.
Mobilkran 90 tonn. Transportmål (l x h) min. 13m x 4 m.

Hyppighet: Årlig
Varighet: Inntil 3 uker
Plassbehov: 18 m ut fra topp damkrone + avstandskrav til høyspenningsanlegg.
Fri høyde over vann i mer enn hele inntakets bredde (kranens sektor)
Plassering: Vest for stasjonen
Adkomst: Under eksisterende jernbane

- Arbeidsmetode III. Vedlikehold av elvebunn oppstrøms sandfang
Arbeidene er fjerning av steinmasser på elvebunnen oppstrøms sandfang.
Mobilkran 130 tonn. Transportmål (l x h) min. 13m x 4 m

Hyppighet: Hvert 5. år
Varighet: Inntil 14 dager
Plassbehov: 32 m ut fra topp damkrone + avstandskrav til høyspenningsanlegg.
Fri høyde over vann i mer enn hele inntakets bredde (kranens sektor)
NB: Dimensjonerende for avstanden mellom topp damkrone og ny bro
Plassering: Øst for stasjonen
Adkomst: Rygger inn fra Øyveien/Nordbyveien

- **Arbeidsmetode IV.** Inn- og utheising av store komponenter
Arbeidene er inn og utheising av store komponenter (rulle- og glideluker, grinder, sylindre osv) til inntakskonstruksjonen for Sarp Kraftverk.
Mobilkran 500 tonn. Transportmål (l x h) min. 20m x 4 m

Hypighet: Hvert 20. år, men kan oppstå uforutsett.
Krav til adkomst med inn- og uttransport av store anleggskomponenter til enhver tid, er forankret i forskrift om forebyggende sikkerhet og beredskap i energibransjen (beredskapsforskriften).

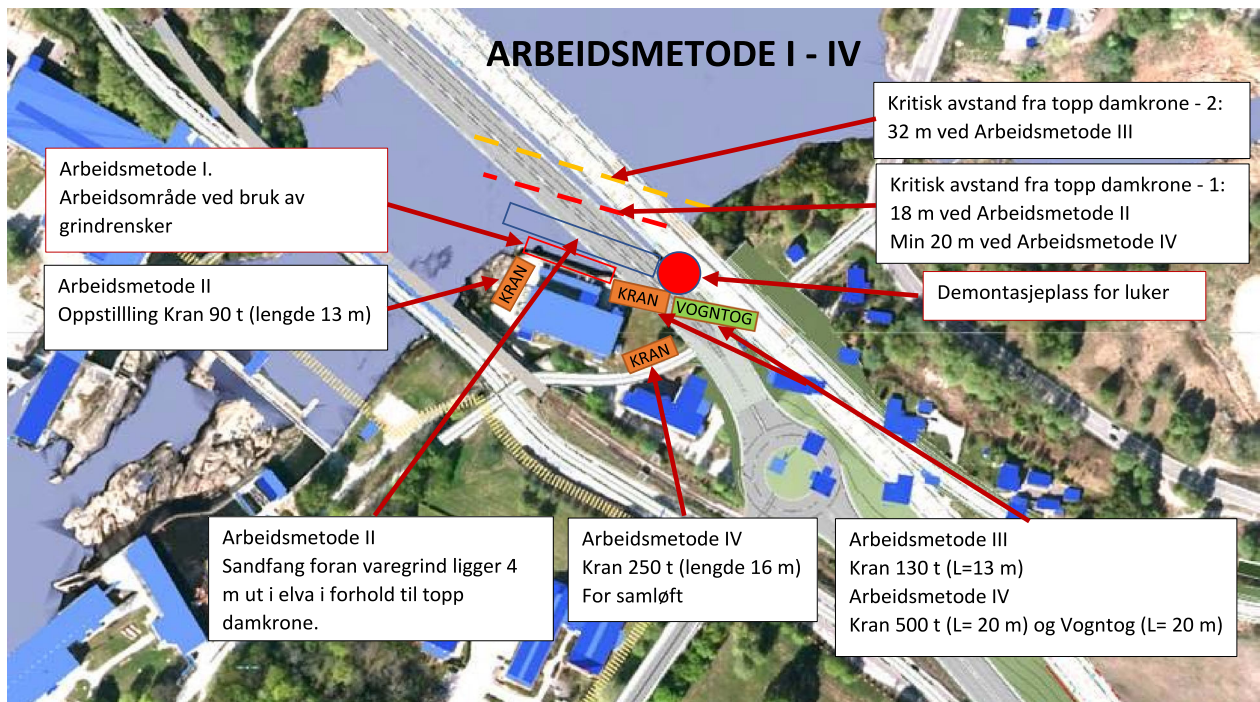
Varighet: Minimum 10 dager x 2 (ut-løfting eller inn-løfting)

Plassbehov: 20 m ut fra topp damkrone. Fri høyde over vann i mer enn hele inntakets bredde (kranens sektor)
Plassering av kran, luke/r og vogntog fra østre vegg på lukehus, vil oppta ca. 60 m arbeidsplass i retning nordøst ut mot Øyveien (ca. 20 m utvendig dagens innkjøringsport).

NB: Dimensjonerende for oppstillingsplass av mobilkran

Plassering: Øst for stasjonen

Adkomst: Rygger inn fra Øyveien/Nordbyveien



Oppstillingsplasser for drift og vedlikehold av inntakskonstruksjonene til Sarp Kraftverk med framtidig bro.

Arbeidsmetode I, II og III kan ikke utføres dersom den sørlige bro-traseen som ble framlagt i Skype møte den 06.03.2018 blir gjennomført. Det betyr at vi som kraftverkseier ikke får vedlikeholdt eksisterende inntakskonstruksjoner, noe som vil medføre et betydelig produksjonstap for kraftverket.

Arbeidsmetode IV kan løses ved plassering av kran på bro. Dette alternativet er videre beskrevet som arbeidsmetode V

- Arbeidsmetode V. Inn- og utheising av store komponenter
Arbeidene er inn og utheising av store komponenter (rulle- og glideluker, grunder, sylindre osv) til inntakskonstruksjonen for Sarp Kraftverk.
Mobilkran 500 tonn. Transportmål (l x h) min. 20m x 4 m.

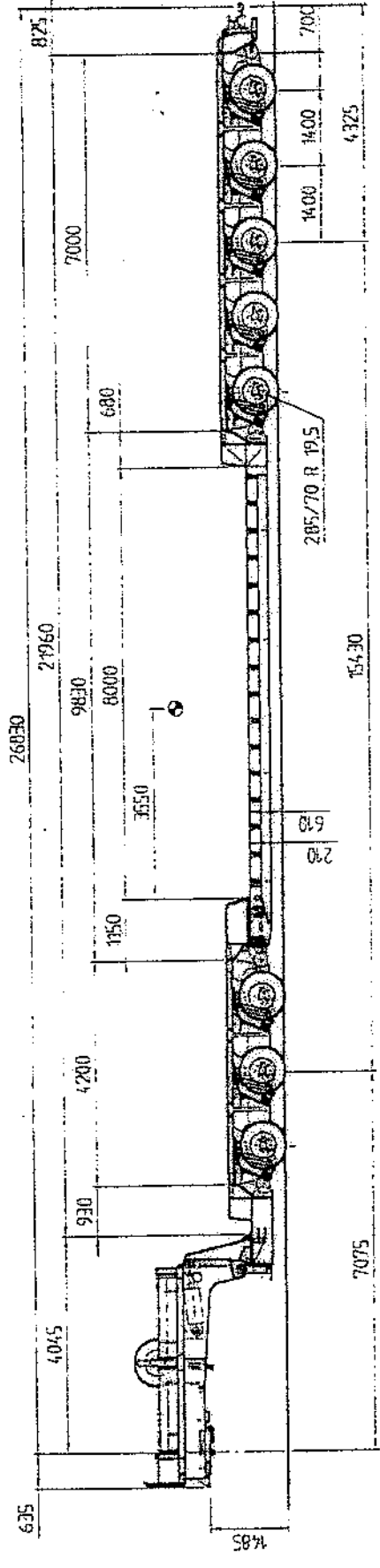
Hypighet: Hvert 20. år, men kan oppstå uforutsett.
Krav til adkomst med inn- og uttransport av store anleggskomponenter til enhver tid, er forankret i forskrift om forebyggende sikkerhet og beredskap i energibransjen (beredskapsforskriften).

Varighet: Varighet med opp og ned- rigging av kran, inkl. løft og de montasje pr. luke, er min. 30 timer.
Minimum 4 dager x 2 (ut-løfting eller inn-løfting). Forutsetter døgkontinuerlig drift

Plassbehov: Plassering av kran på bro med totalvekt 391 tonn, maks trykk på et av støttebenene er 170 tonn. Arbeidsbredde på kran 13,9m.
Plassering av vogntog på bro med totalvekt ca. 50 tonn (l x h) min. 20m x 5m. For detaljer se Vedlegg 3



Vedlegg 2



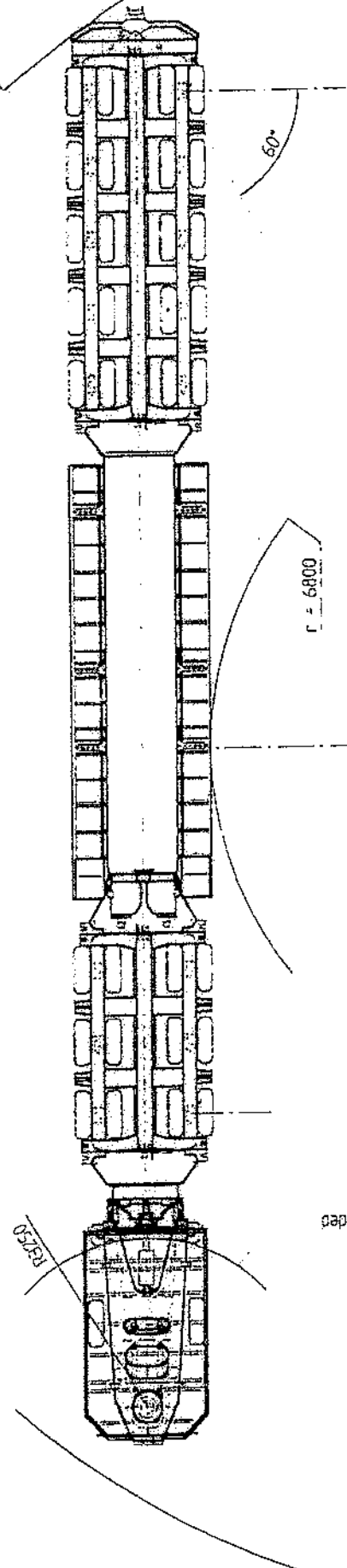
MV / DW	191110
CU / P	401890
MMV / GVW	601000

MV / DW	191150
CU / P	781150
MMV / GVW	1171500

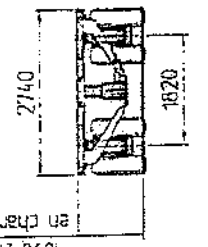
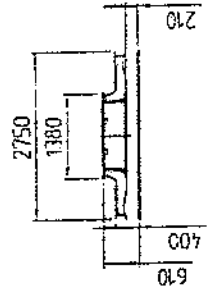
MV / DW	121670
CU / P	211110
MMV / GVW	361000

MV / DW	71570
CU / P	111930
MMV / GVW	210500

R - 16700



r = 6800



1090-215
en charge / loaded

MODEL

SMDLBI 3+5 PLS 14/27

Dessiné par:

DURVILLE P.

29343A

AVNICOLAS

B9 200 Champs Sur Yonne - France
Phone: 01 46 51 57 00 Fax: 01 46 51 57 10

11/07/99 K5342

Vedlegg 3

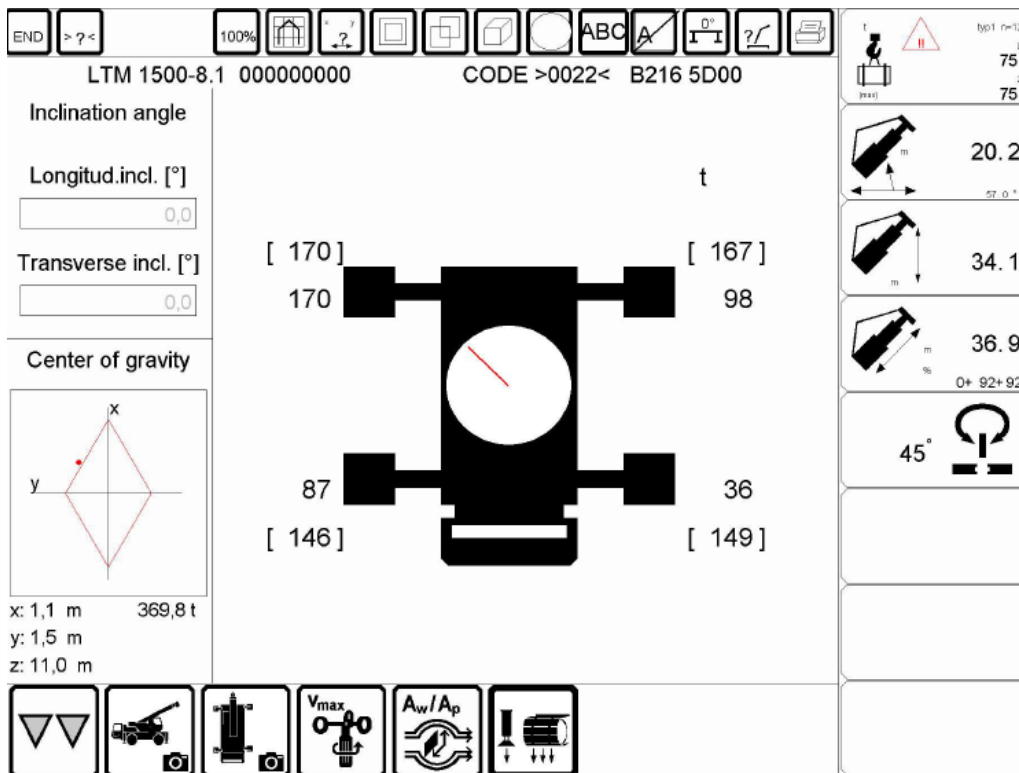
E-co Energi AS
 V/ Svein Berntsen
 Mail: svein.berntsen@e-co.no
 TLF: 907 73 337

FOSBY KRAN AS
 Adresse: Klockergårdsveien 17
 1711 Sarpsborg
 Telefon: 69 13 25 00
 Telefaks: 69 13 25 01
 E-post: kran@fosby.no
 Hjemmeside: www.fosby.no
 Foretaksnr.: NO 999 323 529 MVA

Svar på forespørsel angående kran plassering på bro.

Nedenstående dokumentasjon gjelder for et eventuelt løft av damluker fra en tenkt bro.

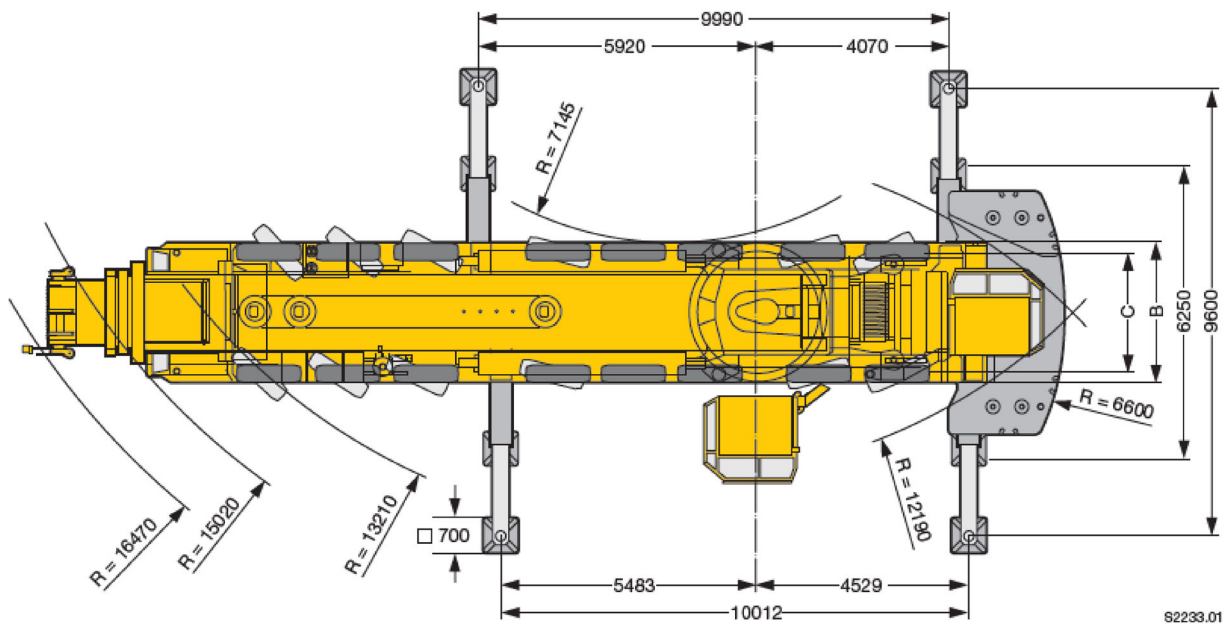
Det er beregnet en egenvekt på damluke på 70.000 kg, dette er vekt på luker i dag.
 Ved en eventuell re montasje av nye luker som er tyngre vil også støttebeinstrykket øke.



Max støttebeins trykk ved tenkte arbeids situasjon er beregnet til 170.000 kg.
 Totalvekt på kran inkludert 70.000 kg i krok er beregnet til 391.000 kg.

Beskrivelse av plass behov:

Krane har en støttebein base på 9,6 meter i bredde
Og en lengde på 10,12 meter.



I tillegg til oppgitte mål må det gis plass til underlagsplater disse bygger 1,25 meter ut fra senter støttebein.

Total bredde på kran inkl underlagsplater er 12,1 meter.

Motveker på kran stikker 1,8 meter på utsiden av støttebein når krandel står 90° på underdel.

Med venlig hilsen

Atle Øvrevåge
Driftsleder Fosby kran

Tlf: 94792919

Mail: atle.ovrevage@fosby.no

Vedlegg 4

Norges vassdrags- og energidirektorat
Skred- og vassdragsavdelingen
Postboks 5091, Majorstuen
0301 Oslo

Askim 28. oktober 2011

Att: Avdelingsdirektør Anne Britt Leifseth

Hafslund Produksjon AS og Borregaard Industries Ltd. Dam Sarpsfossen i Glomma - Modellstudie.

Vi viser til Deres brev datert 14. september 2009 vedrørende dimensjonerende avløpsflom for dam Sarpsfossen, og vårt brev til dem datert 08. juli 2009 vedrørende Dam Sarpsfossen - Modellstudie.

Saksbehandler hos dere på dette har vært senioringeniør Jens Nikolai Thom på avdelingen for damsikkerhet.

Vi viser også til innlegg vedrørende flomforhold i Sarpsfossen, som ble holdt på Generalforsamlingen til GLB på Hafslund Hovedgård 10. mai 2011, holdt av undertegnede og deres regionsjef Stein Nordvi.

Hafslund Produksjon AS og Borregaard Industries Ltd. inngikk i 2009 en avtale med Vassdragslaboratoriet ved NTNU om modellstudier av de hydrauliske forholdene rundt Sarpsfossen.

Modellen som er bygd i laboratoriet omfatter området og anleggene ved fossen og ca 1 km av elva oppstrøms.

Modellstudien er egnet til å gi svar på spørsmål om vannstander, flomavledning - inkludert utvidelsesmuligheter, strømningsforhold ved kraftverksinntak og strømning rundt brupilarer.

Forsøkene er nå kommet så langt at flomavledningskapasiteten i nåsituasjonen er kartlagt opp til påregnelig maksimal flom som ved Sarpsfossen er 6 000 m³/s. Dette ut fra det forenklete beregningsprinsipp for konsekvensklasse 1 som er lagt til grunn i Damsikkerhetsforskriften.

I forbindelse med modellforsøkene har det vært avholdt mange møter, både hos Hafslund i Sarpsborg og ved Vassdragslaboratoriet i Trondheim. I noen av møtene har det deltatt representanter for Sarpsborg kommune, Jernbaneverket og Vegvesenet. NVE's damsikkerhetsavdeling har vært representert på flere av møtene.

Dette har vært initiert i tråd med uttalelsene i rapporten fra det regjeringsoppnevnte flomtiltaksutvalget etter flommen i 1995. (FOU-rapport 16, 1996)


I forbindelse med planlegging av videre studier vil det nå være viktig for oss å få klarlagt om forslag til eventuelle flomsikringstiltak i nedre Glomma skal forsøkes utredet i laboriemodellen. Vi ber derfor om et møte med NVE hvor disse spørsmålene blir diskutert, med tanke på en avklaring så langt det lar seg gjøre.

Vi vil også gjøre oppmerksom på at så snart våre behov for modellen er kjørt vil modellen bli revet.

Til orientering legger vi ved utskrift av Modellforsøk Sarpsfossen, Delrapport I –
Flomavledningskapasitet i dagen situasjon, datert 15.12.2010 fra Vassdragslaboratoriet ved
NTNU.

Med vennlig hilsen

HAFSLUND PRODUKSJON AS



Nils Inge Lundheim
Bygningssjef

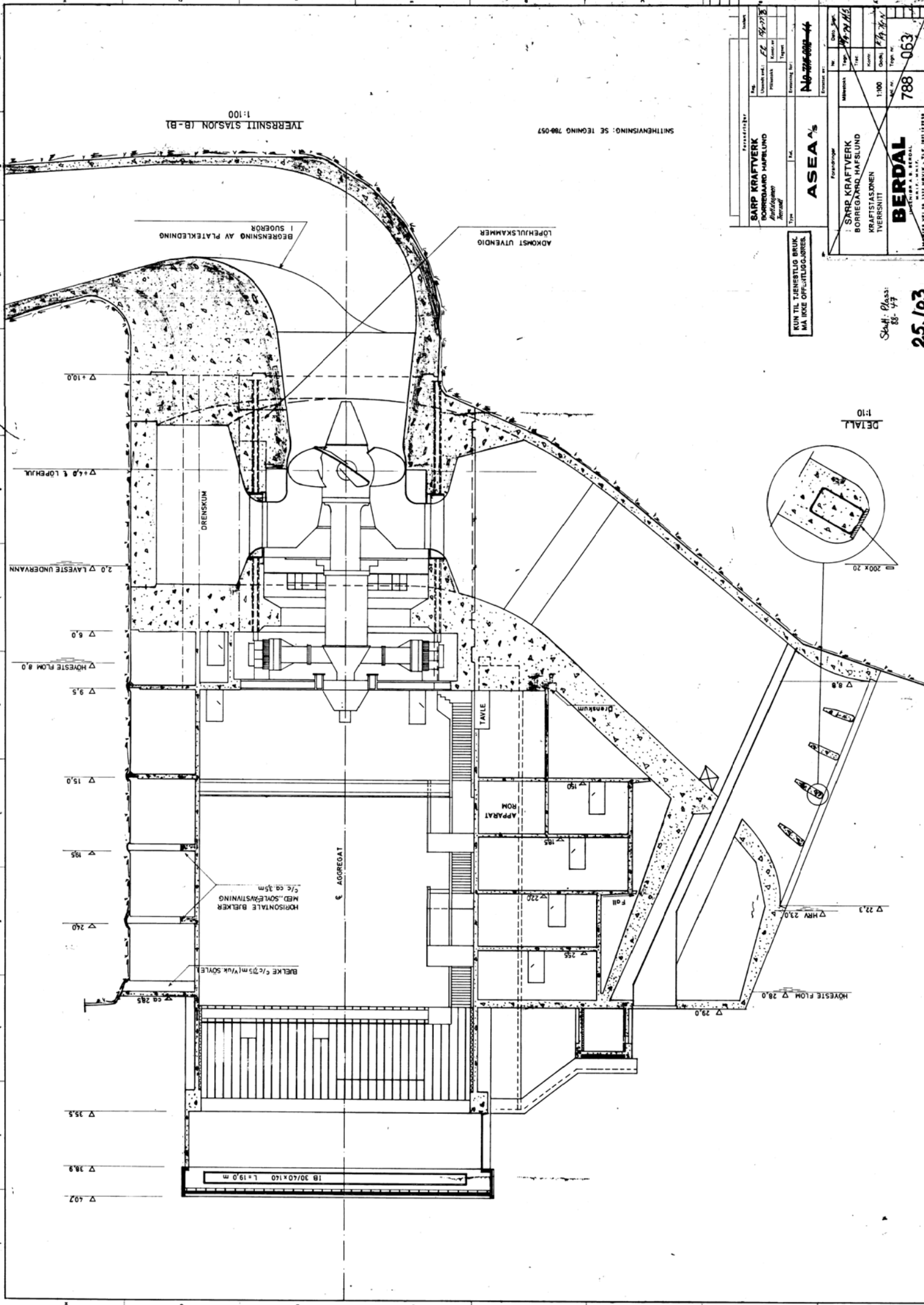
Kopi: Borregaard Industries Ltd. v/ Lars Flatebø. Pb.162, 1701 Sarpsborg.

Vedlegg 5





Vedlegg 6



TVERRSNITT STASJON (B-B)
1:100

SMITHENVISNING: SE TEKNING 788-057

KUN TIL TJENESTLIG BRUK.
MÅ IKKE OFFENTLIGGJØRES.

DETAIL
1:10

Skalt. 8/83
88-47

25.103

SARP KRAFTVERK BORREDAARD HAFSLUND Anlegg Arbeid		Type		No. 44	
Utsendings nr.	FL 14/278	Plan nr.	14/278	Blad nr.	14/278
Prosjekt nr.		Arbeids nr.		Arbeids nr.	
ASEA A/s		Konsulent		No. 44	
SARP KRAFTVERK BORREDAARD HAFSLUND KRAFTSTASJONEN TVERRSNITT		Skala		1:100	
BERDAL		Arbeids nr.		788 063	
KONSTRUKTØR		Arbeids nr.		788 063	

Vedlegg 7

Sarpsfossen og ny infrastruktur

E-CO Energi AS og Sarpsfoss Ltd (Orkla)

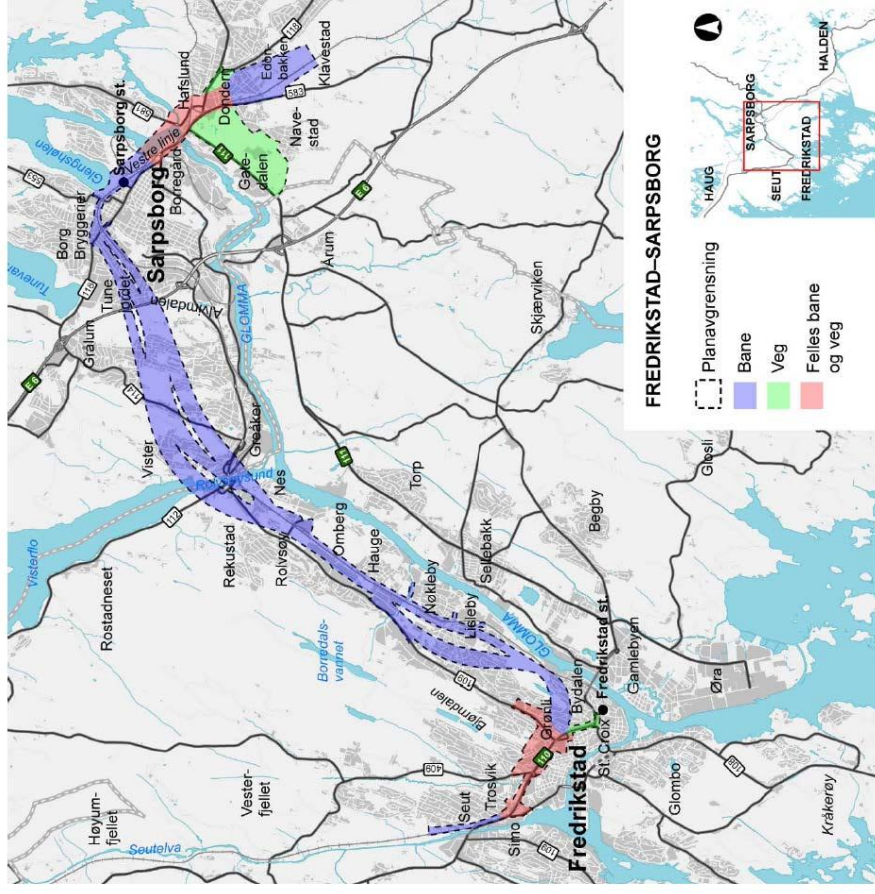
Møte med NVE, 8.11.2017

Sarpsfoss

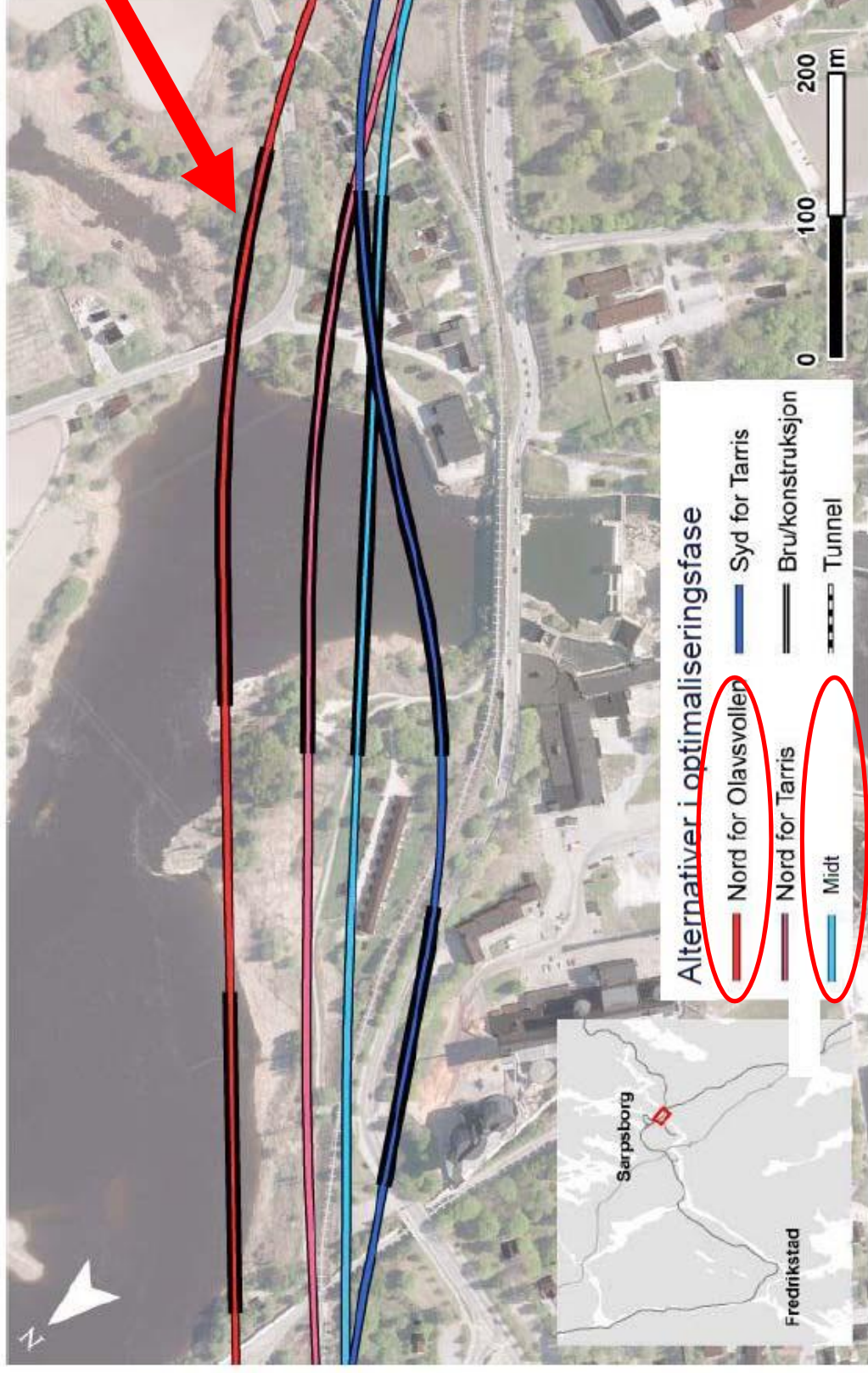
ECO 125
REN ENERGI SIDEN 1872

Bakgrunn for «problemet»: trasevalg

- NVE har avgitt vurdering av mulig konsesjonsplikt for tilleggsutbygging av nytt kraftverk i Sarpfossen i 13.12.2007
- Hafslund Produksjon AS og Sarpfoss Ltd har avgitt høringsuttalelser til planprogrammet i juni 2016



Ny broløsning for vei og jernbane - Sarpsfossen



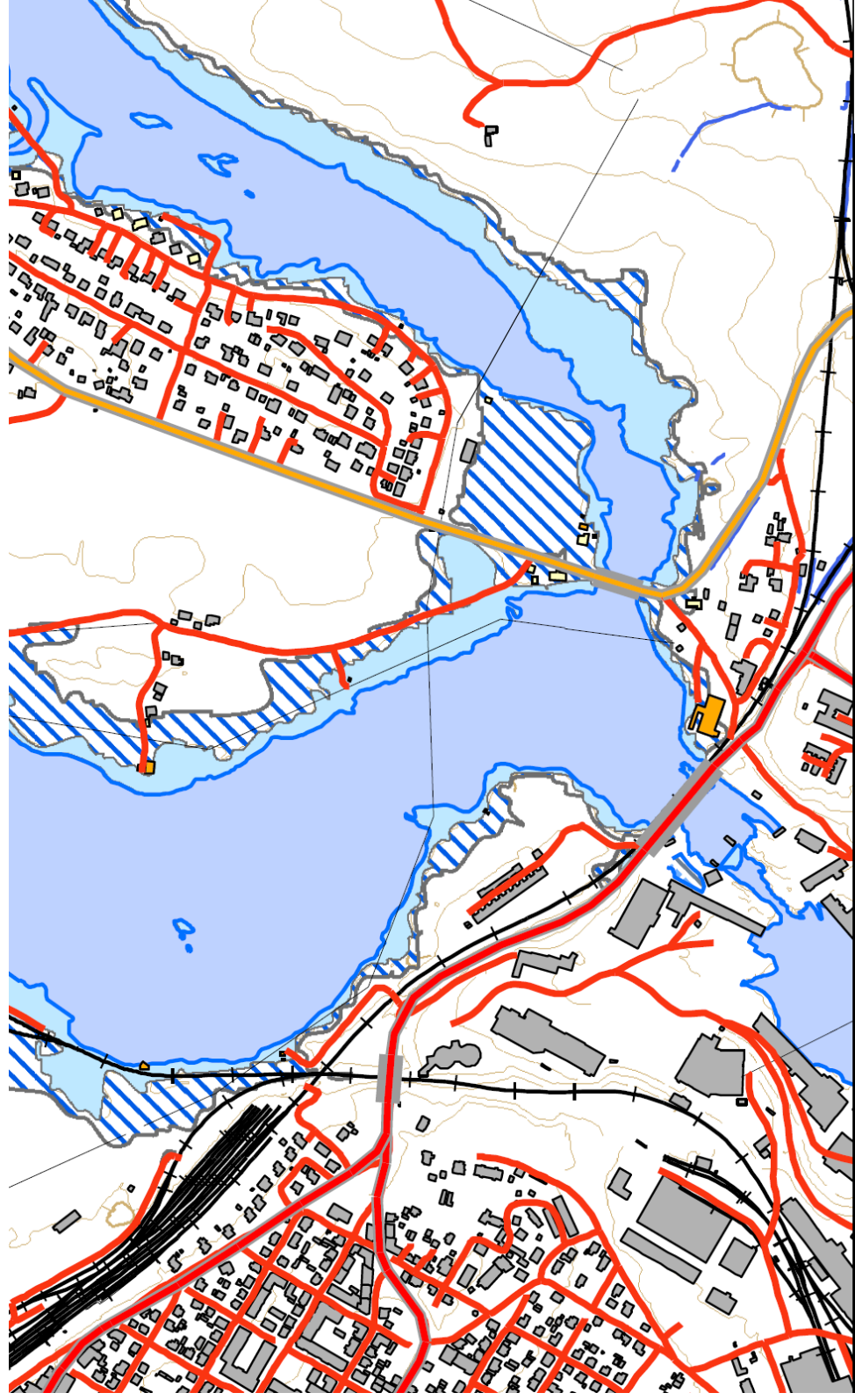
FOU-rapport 16, 1996

- Etter Glomma-flommen i 1995
 - Regjeringsutnevnt flomtiltaksutvalg 1996
 - Rapport "Tiltak mot flom"
 - Utvalgets anbefaling vedrørende Sarpsfossen:

" Utvalget anbefaler at NVE utreder forslag om flomsikringstiltak for Sarpsfossen i samarbeid med Sarpsborg kommune, NSB, Vegdirektoratet og kraftverkseierne."

- Kraftverkseiernes tiltak etter 1996:
 - Utredet utbyggingsalternativer
 - Innmåling av elvebunnen med grunnundersøkelser oppstrøms Sarpsfossen
 - Utredet økt flomavledning med omfattende modellforsøk i vassdragslaboratoriet ved Sintef i kombinasjon med Sarp 2

NVE flomsonekart 2007, 200-årsflom



Modellforsøk 2010 - 2014



- Modellen har bl.a. gitt følgende svar:
 - Dokumentasjon av nåsituasjonen
 - Nye og oppdaterte vannstandskurver
 - Oppdaterte dimensjoneringskriterier for dam konstruksjonene
 - Bekreftet kritisk tverrsnitt ved brufundamentene
 - Testing av tiltak for å øke flomavledningskapasiteten
 - Vurdering og testing av inntak til eventuelt nytt kraftverk
- 500-årsflom er 4013 m³/s
- Maksimal påregnelig flom er 6000 m³/s
- Dam Sarpsfoss klasse 1

Sarp 2 med og uten økt flomavledningskapasitet



Figur 21 Utforming av inntaksområdet for Sarp 1 og Sarp 2

Kraftverkseiernes synspunkter

- Modellanalyser viser at flomhåndtering er en større utfordring i Sarpsfossen enn tidligere flomsonekart indikerer
- Bane- og vegmyndighetene (BaneNor og Statens vegvesen) planlegger, etter det vi forstår, anleggsutbygging med referanse til en 200-årsflom som plangrunnlag
- Kraftverkseiere og regulanter er kjent med at NVE ønsker å bruke 200-årsflom + et klimapåslag på 20-40% som plangrunnlag i arealsaker
- Det bør utredes om etablering av ny bane og vei over Sarpsfoss-området krever økt flomavledningskapasitet
- Begge alternativer som er planlagt utredet for ny bane og veg over Sarpsfossen vil trolig legge hindringer i veien for en framtidig flomavledning parallelt med Sarp 2
- Et godt tilleggsnotat om skisserte kraftverksutbygginger endrer ikke på «referansealternativet» for KU, som er dagens bruk.

Kraftverkseierenes budskap 1

- Vi er bekymret for at etablering av ny bane og vei legger begrensninger for framtidig flomhåndtering i Sarpsfossen
- Begge alternativer som er planlagt utredet for ny bane og veg over Sarpsfossen, vil trolig legge hindringer for en framtidig kraftverksutbygging
- Vi er bekymret for varig båndlegging av velegnet areal for videreutbygging av Sarpsfossen (se Sarp 2 med flomløp)
- Dersom nye konstruksjoner kommer i berøring med vann/elveløpet, må disse testes i modellforsøk (vannstandsforhold, kritisk tverrsnitt, minst mulig falltap)

Kraftverkseierenes budskap 2

- Kraftverkseierne ønsker dialog om mulige løsninger som ivaretar hensynet til en framtidig utvikling av Sarpsfossen (Sarp 2), eventuelt med økt flomavledningskapasitet
- Vi ønsker at et premiss for KU for de to alternativene bør være at utvikling av Sarpsfossen (Sarp 2 eventuelt med økt flomavledningskapasitet) skal kunne videreutbygges i framtida:
 - Ivareta plassering av alle anlegg for alle formål (kraftverkshensyn, jernbanehensyn, vei-hensyn og flomhensyn)
 - Båndlegging av areal til kombinert bruk for transportformål og kraftverksformål
 - Ivareta hensynet til tilkomst og transportveier til anlegg i både byggefase og driftsfase
 - 200-årsflom med klimapåslag bestemt av NVE legges til grunn for planleggingen
 - Konstruksjoner i eller innsnevring av elveløpet i Glomma i området oppstrøms Sarpsfossen bør ikke tillates eller begrenses maksimalt: eventuelt avbøtes med økt flomavledningskapasitet

VIKEN FYLKESKOMMUNE
Postboks 1200 Sentrum
0107 OSLO

Vår dato: 22.09.2023
Vår ref.: 202312776-2
Deres ref.: 2022/18483

Saksbehandler: Daniel Thoresen
Lossius/dalo@nve.no

NVEs innspill - Varsel om oppstart - Detaljreguleringsplan - Fylkesvei 118 Ny Sarpsbru - Sarpsborg kommune

Vi viser til brev datert 18.08.2023. Saken gjelder varsel om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for Fylkesvei 118 - ny Sarpsbru i Sarpsborg. Hensikten med prosjektet er å bedre forholdene for buss og myke trafikanter over Glomma. Det planlegges og bygging av ny Sarpsbru. Prosjektet inngår i Bypakke Nedre Glomma fase 2.

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

Nye bruer og kryssing av Glomma ved Sarpsborg var viktige tema i planarbeidet for InterCity tog gjennom Sarpsborg. Vi uttalte oss til kommunedelplan for InterCity Østfoldbanen i brev datert 14.02.2020 (vedlegg 1.)

I plan- og bygningsloven er det et gjennomgående krav til samfunnssikkerhet og vurdering av naturfare, fra kommunens overordnede arealplanlegging til den enkelte byggesak. Kravene til sikkerhet følger av [pbl. § 28-1](#) og TEK17, særlig [kapittel 7 Sikkerhet mot naturpåkjenninger](#). På reguleringsplannivå skal tilstrekkelig sikkerhet mot naturfare ivaretas gjennom selve planløsningen. Vi viser til KMDs (nå KDD) [rundskriv H-5/18 «Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling»](#) der det fremgår at «Ved siste plannivå er det ikke mulig å skyve nærmere avklaring av reell fare til byggesaken ved å sette vilkår for å innvilge byggesøknad. Kravet til ROS-analyse i lovens [§ 4-3](#) vil da ikke være oppfylt».



Grunnforhold

Planområdet ligger innenfor kjente fareområder for kvikkleire. Når man som her er innenfor en kartlagt kvikkleiresone, må det etter NVE veileder 1/2019 gjøres en utredning av kvikkleiresonen, og tilstrekkelig sikkerhet for tiltaket må dokumenteres. En utredning av kvikkleiresonen skal omfatte en geoteknisk vurdering og eventuell oppdatering av sonens avgrensning og klassifisering, og dokumentasjon av tilstrekkelig sikkerhet som beskrevet i prosedyren fra steg 4, og utdypet i kapittel 4 i veilederen. Vurderingene skal kvalitetssikres i henhold til krav for gjeldende tiltakskategori, og eventuelle endringer av eksisterende sone skal meldes inn for oppdatering av sonenes avgrensning, status og klassifisering.

Vi forutsetter at faren for områdeskred avklares som en del av reguleringsplanen, og tas hensyn til i planarbeidet. Kravene til sikkerhet mot skred, herunder kvikkleireskred er gitt i TEK17 § 7-3 med veiledning. For mer informasjon og fremgangsmåte viser vi til [NVEs veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred](#).

Flom

Planområdet ligger i fare- og aktsomhetszone for flom. Vi forutsetter at reell flomfare avklares og tas hensyn til som en del av planarbeidet. Planen må kunne dokumentere at sikkerhetskravene til TEK17 §§ 7-1 og 7-2 oppfylles, valg av sikkerhetsklasse skal begrunnes. For mer informasjon viser vi til [NVEs veileder 3/2023 – Sikkerhet mot flom](#). Det er viktig at ny bru konstrueres slik at den ikke gir negativ påvirkning på strømningsforhold eller fører til oppstuvning av vann i en flomsituasjon. Planen bør beskrive tiltaket godt nok, også i anleggsfasen, til at berørte parter kan ta stilling til det. Anleggsperioden er forventet å pågå over en relativt lang tidsperiode, det vil derfor være viktig i planarbeidet å utrede og sikre god beredskap i flomsituasjoner under anleggsperioden.

Vassdragsinngrep

Fundamentering av ny bru bør i minst mulig grad medføre inngrep i vassdraget. Tiltakshaver må selv gjøre en vurdering av om tiltaket kan gi ulempe eller skade på allmenne interesser i vassdraget. Vi viser spesielt til aktsomhetsplikten i vannressursloven (vrl.) § 5, og konsesjonsplikten som fremgår av vrl § 8. NVE kan fastsette at tiltak som er godkjent i reguleringsplan ikke trenger konsesjon, jf. vannressurslovens § 20 om samordning. Dette forutsetter at tiltaket er godt nok beskrevet og at hensynene i vannressursloven blir ivaretatt i planarbeidet.

Vi viser spesielt til [NVE veileder 1/2021 - Veileder til vannressursloven og NVEs behandling av vassdrags – og grunnvannstiltak](#).

Anlegg for produksjon og overføring av elektrisk kraft

Det går en 50kV kraftlinje gjennom planområdet som driftes av Elvia AS. Et velfungerende system for overføring av energi er avgjørende for nesten alle viktige samfunnsoppgaver og -funksjoner. Det er viktig at det i arealplanleggingen tas tilstrekkelig hensyn til eksisterende og planlagte nye anlegg for produksjon og overføring av elektrisk kraft. NVE har mottatt melding fra Hafslund Eco Vannkraft AS og NVE har fastsatt utredningsprogram



for oppgradering av kraftverket i Sarpefossen. Sarp 2 kraftverk vil benytte eksisterende inntaksdam i Sarpsfossen og vil ikke føre til nye reguleringer. Kraftstasjonen vil bli plassert i oppstrøms ende rett øst for eksisterende Sarp kraftverk og det vil bli etablert avløpstunnel i fjell på østsiden av Glomma med utløp ved Storhaug.

I oversendelsesbrevet fra Viken fylkeskommune fremgår det at «*Ny Sarpsbru vil delvis være i konflikt med nytt kraftverk i en anleggsfase, og etablering av nytt kraftverk forutsetter derfor godkjent konsesjonssøknad samt delvis felles anleggsfase for ny Sarpsbru og Sarp 2 kraftverk.*» NVE forutsetter at ny infrastruktur over Glomma, hverken i drift eller anleggsfase, vanskeliggjør drift og vedlikehold av eksisterende kraftanlegg i Sarpefossen. Videre forutsetter vi at planforslaget ikke kommer i konflikt med, eller vanskeliggjør, realisering av planlagt oppgradering av Sarp 2. Dette må gå tydelig frem av høringsdokumentene. Vi oppfordrer til tett kontakt med konsesjonær.

Overvann

Klimaendringene er forventet å gi flere og mer intense nedbørshendelser og i utbygde strøk kan dette gi skade på byggverk, infrastruktur og helse og miljø. Det er derfor viktig at det i planarbeidet er høy bevissthet rundt hvilke arealer som er best til infiltrering og fordrøyning av vann, hvilke arealer som kan sikre trygg bortledning av vann og hvilke arealer som er best egnet til å bygge på. For mer informasjon om hvordan man bør håndtere overvann i arealplanleggingen viser vi til [NVEs veileder 4/2022 – Rettleiar for handtering av overvatn i arealplanar.](#)

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 [internettssider 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.

NVEs oppfølging av planarbeidet

NVE ber om å få planforslaget tilsendt 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:

VIKEN FYLKESKOMMUNE

Kopimottakere:

SARPSBORG KOMMUNE

STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN

BANE NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Vår dato: 14.02.2020
Vår ref.: 201602796-53
Arkiv: 323
Deres dato: 05.12.2019
Deres ref.: 201601268-31

Saksbehandler:
Torleiv Yli Myre

NVEs uttalelse til kommunedelplan med konsekvensutredning for InterCity Østfoldbanen - dobbeltspor Fredrikstad-Sarpsborg (delstrekning Borg bryggerier-Klavestad) og fv. 118 Ny Sarpsbru - Sarpsborg kommune, Viken

Det vises til oversendelse av 05.12.2019. NVE viser også til vår tidligere korrespondanse i saken.

Flom

NVE savner en oversiktlig beskrivelse av de ulike alternativene for kryssing av Glomma. Slik vi oppfatter det, er det ikke gjort noen optimalisering av spunkassene i strømningsanalysen. Dette gjelder for alle alternativene, men spesielt for NFO 9 vil det muligens være en del å hente ved for eksempel å utforme spunkassene i en spiss eller buet form på oppstrøms side. Tilsvarende bør utforming av pilerer også vurderes nærmere. NVE savner vurderinger av hvilke konsekvenser endringer av vannstand vil få for tredjepart.

NVE savner også beskrivelser av hvordan Glomma skal krysses. Spesielt med tanke på at det er anslått en byggetid på +/- 5 år. NVE forventer at byggetida for nye bruer blir planlagt godt, slik at man slipper unødvendig mange kritiske perioder mht. flom i vassdraget. Vi viser i den sammenheng til analyseeskjema A-3 i ROS-analysen. NVE er spesielt opptatt av konsekvenser for tredjepart, og vi kan ikke se at det er vurdert i særlig grad. I ROS-analysen er det i hovedsak fokusert på materielle skader og forsinkelser i anleggsgjennomføringen. Anleggsarbeider i elva med midlertidige utfyllinger osv. kan bidra til å forverre flomforholdene i Glomma vesentlig.

Kvikkleireskred

NVE savner hensynssone for skredfare i plankartet (faresone nr. 278 Ruinparken), med bestemmelser som gir føringer om behov for utredning av reell fare senest i forbindelse med reguleringsplan. Tilsvarende bør det legges inn generelle bestemmelser i planen knyttet til utredning av faren for kvikkleireskred i hele planområdet, slik at faren for kvikkleireskred samlet sett blir tilstrekkelig ivarettet på kommunedelplannivå.

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: www.nve.no

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor

Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge

Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord

Kongens gate 52-54
Capitolgården
8514 NARVIK

Region Sør

Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest

Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst

Vangsveien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR



Energianlegg

Det er viktig at ny infrastruktur over Glomma ikke vanskeliggjør drift og vedlikehold av kraftverkene i Sarpsfossen. Dette forutsetter NVE at avklares med eierne av kraftverkene. Det samme gjelder kompensasjon for ev. produksjonstap i kraftverkene.

Med hilsen

Toril Hofshagen
regionsjef

Torleiv Yli Myre
seniorrådgiver

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

Kopi til:

FYLKESMANNEN I OSLO OG VIKEN
Sarpsborg kommune

Uttalelse til varsel om oppstart - Fv 118 - Ny Sarpsbru - Sarpsborg kommune

Viken fylkeskommune ved avdeling samferdsel varslet i brev datert 18. august 2023 oppstart av detaljreguleringsplan for Fylkesvei 118 Ny Sarpsbru i Sarpsborg kommune.

Formålet med det varslede planarbeidet er å forbedre forhold for buss og myke trafikanter over Glomma, i tillegg må det bygges en ny Sarpsbru da dagens bruer over Sarpsfossen er i svært dårlig stand og det kan bli behov for å innføre vektbegrensning for tyngre kjøretøy fra 2027. Prosjektet inngår i Bypakke Nedre Glomma fase 2 og har høy prioritet i Viken fylkeskommune.

Fylkeskommunens roller

Det er Viken fylkeskommune som har ansvaret for utbyggingen av ny veibru over fossen. Sarpsborg kommune er planmyndighet og skal vedta reguleringsplanen.

Regionale myndigheter ivaretar en rekke interesser når det gjelder bruk og vern av arealer i kommunen, og vi har ulike ansvarsområder. Fylkeskommunen arbeider for at mennesker skal komme trygt fram uansett om du går, sykler, kjører eller reiser kollektivt. Vår oppgave er å planlegge, bygge og holde ved like fylkesveier i Viken, og i fremtidige Østfold. I denne uttalelse uttaler vi oss til varsel om oppstart ut fra områder som berører fylkeskommunens saksområde utover fagområdet samferdsel. Fylkeskommunens uttalelse gis med grunnlag i mål, prinsipper og anbefalinger, slik de er nedfelt i overordnede nasjonale og regionale styringsdokumenter.

Vi viser særlig til Kulturminnelovens § 1. Lovens formål

Kulturminner og kulturmiljøer med deres egenart og variasjon skal vernes både som del av vår kulturarv og identitet og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning.

Det er et nasjonalt ansvar å ivareta disse ressurser som vitenskapelig kildemateriale og som varig grunnlag for nålevende og fremtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse, trivsel og virksomhet.

Når det etter annen lov treffes vedtak som påvirker kulturminneressursene, skal det legges vekt på denne lovs formål.

PLAN Avdeling for kommunale planer

Postadresse: Postboks 220, 1702 SARPSBORG
Besøksadresse: Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO
Telefon: 32 30 00 00

E-post: post@viken.no
Internett: www.viken.no
Org.nr.: 921693230

Fylkeskommunen legger til grunn at planarbeidet skjer i henhold til lov- og regelverk, og i god dialog med berørte parter. Vi nevner noen aktuelle problemstillinger og de ulike hensynene som skal vektes opp mot hverandre i denne saken:

- Vei
- Kraftverk
- Eksisterende og fremtidig jernbaneinfrastruktur på Østfoldbanen
- Kulturminner, nasjonale kulturminneinteresser og Middelalderbyen Sarpsborg
- Byutvikling
- Bokvalitet
- Barn og unge

Historikk

Til grunn for varsel av reguleringsplanarbeidet for Ny Sarpsbru ligger det en lang prosess med utarbeidelse av felles kommunedelplan for vei og bane *Kommunedelplan for dobbeltspor Rolvsøy-Klavestad* [16_02044-754-201601-planbeskrivelse-datert-11.01.2019-revidert-14.05-3374756_1_1.pdf \(sarpsborg.com\)](#). Dette endte med at det 8. oktober 2021 ble vedtatt en kommunedelplan basert på alternativet **MIDT-7** [16_02044-754-201601-kmd-vedtak-08.10-3374752_1_1.pdf \(sarpsborg.com\)](#) (heretter omtalt som KDP).

Formålet med kommunedelplanen er å avklare valg av alternativ for nytt dobbeltspor mellom Rolvsøy i Fredrikstad og Klavestad i Sarpsborg kommune. I tillegg skal planen avklare fremtidig løsning for fylkesveg 118 på strekningen Sarpsborg sentrum øst - Hafslund/Nordbyveien, inkludert ny bru over Glomma, og løsning for riksveg 111 øst for Glomma. Felles planlegging av vei og bane var et krav fra tidligere Østfold fylkeskommune og Riksantikvaren. Gjeldende KDP innebærer at flere viktige kulturminner vil gå tapt eller bli skadet, men dette ble godtatt fordi dette var den løsningen som totalt sett var minst ille for kulturminner ved bygging av både ny vei og ny bane. I øyeblikket er det altså kun ny vei som er aktuelt. Vi forutsetter at tiltakshaver arbeider fram løsninger som er i tråd med MIDT-7, men som samtidig er så skånsom som mulig for kulturminnene i området.

I alternativ MIDT-7 vil jernbanen ligge på sørsiden av Olavsvollen i samme trasé som dagens spor, og fortsette gjennom Tarris og på bru over Sarpsfossen. Dette alternativet medfører at arbeiderboligen Tarris må rives.

BaneNor har siden den gang da satt planarbeidet for dobbeltsporet jernbane og nytt stasjonsområde i bero, da dette ikke er prioritert i Nasjonal transportplan (2022-2033). Det er nå usikkert om eller når ny jernbane skal bygges gjennom Sarpsborg.

Gjeldende KDP innebærer at flere viktige kulturminner vil gå tapt eller bli skadet, men dette ble godtatt fordi dette var den løsningen som totalt sett var minst ille for kulturminner ved bygging av både ny vei og ny bane. Vi forutsetter at planarbeidet arbeider fram løsninger som er i tråd med MIDT-7, men som samtidig er så skånsom som mulig for kulturminnene i området.

I forkant av at det er varslet oppstart av planarbeid for ny Sarpsbru, har det vært en skissefase, hvor flere ulike alternativer er skissert. Som vi kan se av «Notat skissefaserapport med vedlegg rapport april 2023» (dokument lagt ut på fylkeskommunens og Sarpsborg kommunes nettsider om planarbeidet) ønsker fylkeskommunen å gå videre med det som kalles «Alternativ 2». Her er det viktig å påpeke at Kulturarv mener at Alternativ 1 i utgangspunktet vil være mindre skadelig for kulturminnene, og at det også er dette alternativet som er mest i tråd med det som ble skissert og visualisert i kommunedelplanen (MIDT-7).

Kulturminnehensyn

Vår hovedinnvending til Alternativ 2 er at løsningen innebærer at ny vei bygges på viadukt gjennom Tarris-området, og ender i en bro over Glomma som er høyere enn hva som var forventet. I kommunedelplanens MIDT-7 ble det lagt opp til at både vei og bane skulle på dagens terreng (stedvis noe lavere). Om veien nå i stedet går på viadukt vil dette gi en mer inngripende landskapsvirkning i et område som hører til middelalderbyen. Dersom det i framtiden bygges bane på terreng inntil en vei på viadukt, vil effekten bli en «vegg» av infrastruktur.

Vi er samtidig klar over at Alternativ 1, hvor veien legges på terreng, er vanskelig å gjennomføre. Dette skyldes i hovedsak grunnforhold og konflikt med drift på dagens jernbane. Det er også mulig at Alternativ 1 må innebære store fyllinger ut mot Glomma, noe som også vil forringe landskapsverdiene knyttet til middelalderbyen. Vi forutsetter at vi gjennom planprosessen får en bedre redegjørelse for begge alternativene, slik at vi kan få en oversikt over hvilken løsning som vil være best for kulturminneverdiene.

For både Alternativ 1 og 2 gjelder at den skisserte gang- og sykkeløsningen (også presentert i informasjonsmøtet 31.08.2023), med en 5,5 m bred gang-/sykkelvei nord for Tarris, er i strid med det som ble vedtatt i MIDT-7. Ut ifra hensynene vi skal ivareta kan vi ikke akseptere dette.

Tarris går tapt i begge alternativene, slik det også går fram av kommunedelplanen (MIDT-7). Som et avbøtende tiltak for dette tapet må arbeiderboligen St. Olavs Vold settes i stand. Dette må komme på plass i forbindelse med reguleringsplanen, jf. bestemmelser §3-3 «Hensyn ved videre planlegging» i kommunedelplanen.

Dersom planforslaget som utarbeides ikke i tilstrekkelig grad tar hensyn til kulturminnene i planområdet, vil vi vurdere innsigelse.

Vi gjør oppmerksom på underretningsplikten: Dersom kulturminnemyndighetens faglige vurderinger ikke når fram i fylkeskommunens avgjørelse i saker som berører kulturminner eller kulturmiljøer av nasjonal verdi, har vi plikt til å underrette Riksantikvaren om dette. Denne plikten følger av forskrift om fastsetting av myndighet mv. etter kulturminneloven. I så fall vil Riksantikvaren vurdere om de ønsker å overta kulturminnemyndigheten i denne plansaken. Riksantikvaren har også rett til å tre inn i plansaker på eget initiativ dersom de

mener at hensynet til kulturminner ikke ivaretas godt nok. Riksantikvaren avventer videre uttalelse.

Hensynet til automatisk fredete kulturminner og maritime kulturminner

Det er kjent en rekke arkeologiske kulturminner innenfor planområdet. I tillegg regner vi med at det er potensiale for å gjøre flere funn.

Middelalderbyen Borg og Olavsvollen

Sarpsborg, den gang Borg, ble anlagt som by av Olav Haraldsson i 1016. I nord og øst grenset byen mot Glomma, i vest og sør ble den beskyttet av en voll (id 70808 i den nasjonale kulturminnedatabasen Askeladden). Den middelalderiske bygrunnen (id 49977) finnes både på innsiden og utsiden av vollen, og er i likhet med vollen automatisk fredet. Plangrensene omfatter store deler av middelaldergrunnen og vollen, og saken er derfor sendt til Norsk institutt for kulturminneforskning (NIKU) for vurdering.

I brev datert 22.09.2023 gjør NIKU rede for hva som er kunnskapsstatus med hensyn til middelalderiske kulturlag innenfor planområdet. De peker på at størstedelen av byområdet innenfor vollene raste ut i elva i 1702. Det er derfor er i hovedsak innenfor dagens museumsområde at det er funnet rester etter bebyggelse, og hvor ruinen etter Nikolaskirken befinner seg.

Restene etter Olavsvollen er, i tillegg til Nikolaskirken, den viktigste kulturlagsresten fra middelalderbyen. Det er særlig den nordligste delen av vollen, mot elva, som er best bevart.

NIKU beskriver ganske detaljert hvilke undersøkelser som tidligere er gjort (inkludert årets grunnundersøkelser). Det er for langt å referer alt her, men vi henviser til deres uttalelse som er vedlagt i sin helhet. Kort oppsummert peker de på at potensialet for å finne kulturlag er størst i og ved Olavsvollen. Imidlertid bygger mye av kunnskapen om planområdet på boreundersøkelser, og det kan finnes strukturer og kulturlag som ikke lar seg påvise før en åpner søkesjakter. Slike «lommer» av kulturlag kan finnes over hele fornminneområdet, og det er da også gjort enkelte funn av strukturer og kulturlag fra middelalderen.

NIKU vurderer at det ikke er aktuelt å gjennomføre avklarende undersøkelser nå. Årsaken er at planområdet er av betydelig størrelse, og at det foreløpig ikke foreligger detaljer om hvor det blir nødvendig å gjøre inngrep. Undersøkelser nå vil derfor innebære stor fare for unødvendige inngrep i fredete kulturminner. Først når en vet mer nøyaktig hvor det vil være aktuelt med inngrep, kan det vurderes om det er behov for avklarende arkeologiske undersøkelser før planen kan vedtas.

NIKU forventer at en i planarbeidet tar hensyn til kulturminnet middelalderbyen Sarpsborg ved å ha som mål å begrense omfang av inngrep i bakken, og ved å best mulig sikre restene etter Olavsvollen. Olavsvollen må beskyttes fra fysiske inngrep, men også fra visuell skjemming fra nye konstruksjoner. NIKU vurderer at ny bru vil innebære en stor negativ visuell påvirkning da den går relativt høyt i terrenget. Alternativ 1 (som ikke er valgt) gikk lavere i terrenget og ville gitt en langt mer diskret utforming enn Alternativ 2. NIKU vurderer at

tiltaket, slik det skisseres, er svært skjemmende. Ettersom området sør for ny bru allerede er sterkt utbygd, og landskapet på Tarris ut mot elva i stor grad bevares, vurderes likevel ikke bruene som *utilbørlig* skjemmende.

For å få til en god prosess knyttet til de middelalderske kulturminnene, er det viktig at NIKU holdes oppdatert om planarbeidet, særlig om graveomfang, også før offentlig ettersyn. NIKU må få anledning til å uttale seg om reguleringsbestemmelser så snart det foreligger mer detaljerte planer for inngrep i kulturminneområdet Middelalderbyen Sarpsborg.

Avdeling for Kulturarv i Viken fylkeskommune mener det vil være fornuftig å inkludere NIKU aktivt gjennom hele planprosessen.

Maritime kulturminner

Det er ikke kjent vrakrester eller andre fredete kulturminner i vann innenfor planområdet. Området er likevel interessant, med sin sammenhengende historie tilbake til middelalder og jernalder. Oppstartsvarselet er derfor sendt til Norsk Maritim Museum (NMM) for uttalelse. NMM er kulturvernets landsdelsinstitusjon for forvaltning av kulturminner under vann i Sør-Norge. De vurderer planforslaget ut fra hensynet til kulturminner under vann som er fredet eller vernet, jf. kulturminneloven §4 eller §14.

I e-post sendt 15.09.2023 skriver NMM at de ikke kjenner til skipsfunn eller andre marine kulturminner innenfor plangrensen, men at det likevel er potensial for funn av kulturminner under vann.

NMM varsler om at det vil bli stilt krav om marinarkeologiske registreringer i forbindelse med offentlig ettersyn av planen, jf. kulturminneloven § 9. Tiltakshaver plikter å dekke kostnadene for arkeologiske undersøkelser, jf. kulturminneloven § 10. Museet anbefaler at forholdet til marine kulturminner blir klarlagt så tidlig som mulig i planprosessen, og anmoder derfor om å ta kontakt med museet for utarbeidelse av budsjett og fremdriftsplan.

Vi forutsetter at tiltakshaver kontakter NMM direkte, så snart som mulig, for nærmere avklaring og avtale omkring marinarkeologisk registrering.

Øvrige automatisk fredete kulturminner

Innenfor planområdet er det kjent én automatisk fredet lokalitet, ved siden av de middelalderske kulturminnene. Dette er et bosetningsområde fra bronsealder og jernalder (id 242354). I tillegg er det gjort en rekke funn av gjenstander spredt rundt i området på østsiden av fossen; for det meste steinalderfunn. Disse er lagt inn i kulturminnedatabasen Askeladden med status som «uavklart». Fra nærområdene utenfor planområdet er det mange arkeologiske funn, som gravfelt og helleristninger og steinalderlokalteter.

For å få klarhet i hva som finnes av arkeologiske lokaliteter i planområdet, er det nødvendig å gjennomføre en arkeologisk registrering. Kravet er hjemlet i kulturminneloven § 9. Utgifter til slik granskning må dekkes av tiltakshaver, jf. kulturminnelovens § 10.

Budsjett og prosjektplan for arkeologisk registrering vil bli sendt i eget brev.

Tiltakshaver må akseptere budsjettet og bestille registreringer hos Arkeologisk feltenhet v/Linn Marksten, telefon 22 05 56 95 / mobil 976 41 826, e-post: Bestillingfeltarkeologi@viken.no . Fra og med 01.01.2024 sendes bestilling til nye Østfold fylkeskommune.

Registreringer kan bare foretas når bakken er snø- og telefri. Da det er stor pågang, spesielt på høsten, må bestilling gjøres i god tid for å sikre fremdriften i planarbeidet.

Avklaring av forholdet til fornminner bør gjøres tidligst mulig i planprosessen. Hvis registreringen først gjennomføres ved offentlig ettersyn, kan dette medføre behov for forlenget høringsfrist. Kommunen er ansvarlig for at forholdet til automatisk fredete kulturminner er avklart før planen vedtas.

Pilegrimsleden

Pilegrimsleden (Askeladden id 175025) går tvers gjennom planområdet. Leden er ikke et automatisk fredet kulturminne, men inngår uansett i en storstilt satsing fra fylkeskommunen i samarbeid med de kommunene leden går igjennom. Det er også en nasjonal satsing gjennom Riksantikvaren og Nasjonalt pilegrimssenter sammen med samarbeidspartnere som Den norske kirke og Miljødirektoratet. Leden har status som Europeisk Kulturveg.

Det er sannsynlig at det blir nødvendig å legge om leden noen steder når det nå skal reguleres inn ny vei og bru. Vi ber om at en gjennom reguleringsarbeidet likevel søker å holde pilegrimsleden slik den går i dag, i den grad det er mulig. Der den eventuelt må flyttes, ber vi om at det gjøres på måter som bevarer hensikten med leden: Den skal være en turvei som går gjennom og forbi natur, kulturlandskap og (for-)historiske steder – en «kulturvei».

Pilegrimsleden må holdes åpen og farbar gjennom anleggsarbeidet. Leden må vises i plankartet med en tilhørende bestemmelse. Det er da hensynssone c) bevaring av kulturmiljø (H_570) som vil være naturlig å bruke.

Hensynet til nyere tids kulturminner

I og nær planområdet finnes flere kulturminner fra nyere tid som har nasjonal verdi. Området omfattes av det nasjonalt verdifulle KULA-landskapet Sarpsfossen, Borregaard og Hafslund. Hafslund hovedgård, som er fredet, ligger tett innpå planområdet. I selve planområdet ligger den fredete Hafslund vokterbolig, som ble oppført i 1881 etter tegninger av Balthazar Lange. Hafslund vokterbolig er godt bevart innvendig og utvendig, og er typisk og representativ for den opprinnelige arkitekturen på Østfoldbanen, og samtidig den mest autentiske av Balthazar Langes vokterboliger. Ifølge planinitiativet og tidligere gjennomganger av alternativer for ny Sarpsbru kommer vokterboligen ikke til å bli påvirket av tiltaket. Vi vil understreke at det må fremgå tydelig i planen at vokterboligen skal ivaretas under anleggsarbeid og etter ferdigstilling av tiltak. Hvis dette ikke skulle være mulig, må bygningen tas ut fra planen.

Tarris, en arbeiderbolig i engelsk stil fra 1846, er tett knyttet til Sarpsborgs identitet, har regional kulturminneverdi og kan til og med ha nasjonal kulturminneinteresse. Den er i en tidligere del av prosessen vurdert å være tapt som følge av planen. I teorien kunne bygningen

kanskje bevarer gjennom at veien går over/rett ved siden av den, men er i realiteten tapt, siden boligmiljøet blir ødelagt som følge av den nærliggende veien, og i fremtiden kanskje også jernbane.

St. Olavs vold, en arbeiderbolig i engelsk stil fra 1840-tallet, lignende Tarris, og også av regional kulturminneverdi, denne ligger utenfor planområdet. Ifølge kommuneplanens bestemmelser skal St. Olavs vold istandsettes, som et kompenserende tiltak for at Tarris må rives.

Under den nåværende bruene er fortsatt fundamentene til brupilarene igjen fra den opprinnelige jernbanebruene fra 1856. I samsvar med tidligere tilbakemeldinger utgår vi fra at disse ikke påvirkes av planarbeidet. Jernbanebruene var den første av sitt slag i Norge, og restene etter den har nasjonal kulturminneinteresse.

Utover de nasjonalt og regionalt viktige kulturminnene er det en rekke bygninger som i seg selv ikke har like høy kulturminneverdi, men som har regional/nasjonal interesse som deler av KULA-landskapet. Til disse hører den så kalte Vaskerstua, en bygning som eksisterte allerede ved raset 1702 og fungerte som enkesete for Hafslund hovedgård. Midt imot denne bygningen finnes også en trafo fra tidlig 1900-tallet som er en del av Hafslunds kulturhistorie. I Sarpsborg kommunes kulturminneplan nevnes dessuten: boligbebyggelse og administrasjon i herregårdsinspirert stil, oppført 1930-tallet, arkitekt.: A. Arneberg, samt eldre bebyggelse knyttet til hovedgården (Statsminister Torps vei 5 og 9, Brattveien 4, Øyveien 5 Vaskerstua), samt industribebyggelse i Øyveien.

Den nye reguleringsplanen kommer å få svært negative konsekvenser for nyere tids kulturminner i det at Tarris går tapt. Den nye bruene og veien kommer å få stor visuell innvirkning på Hafslund hovedgård og kulturlandskapet som helhet. Avdeling kulturarv har tidligere i forbindelse med skissefasen spilt inn at vi mener alternativ 1 er det eneste vei/bru-alternativet som ikke innvirker på kulturlandskapet på en svært negativ måte, og det eneste som smelter noenlunde godt inn i landskapet. I tillegg er vokterboligens fremtid svært usikker med tanke på eventuell fremtidig jernbane. Særlig de ikke-fredete kulturminnene er svært sårbare siden de ikke har noe formelt vern selv om de inngår i et nasjonalt viktig kulturlandskap. Vi utgår derfor fra at reguleringsplanen kommer å ta mest mulig hensyn til de kulturminneverdier som gjenstår.

Samfunnssikkerhet

Samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige forhold skal ivaretas i reguleringsplanen på grunnlag av vurderinger og risiko- og sårbarhetsanalyse, jf. plan- og bygningsloven §§ 3-1 pkt. h og 4-3. Vi forutsetter at Kommunal og moderniseringsdepartementets rundskriv H-5/18 *Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling* blir lagt til grunn.

Borregaard er en storulykkebedrifter som er pålagt spesielle krav om godkjenninger og rapportering til nasjonale myndigheter.

Medvirkning

Reguleringsplaner styres av Plan- og bygningsloven. Reguleringsplaner bestemmer arealbruk – hva som kan bygges, eller ikke bygges innenfor planområdet. I tillegg til fag jobber

fylkeskommunen med å få til medvirkning fra de som vil bli påvirket av planforslaget. Det gjelder bedrifter, organisasjoner, brukere, naboer og barn og unge. Medvirkning fra barn og unge er spesielt beskrevet i lovverket. Det er fordi de skal leve med det som skal bygges i lang tid fremover, og derfor skal de få være med på å påvirke hva som bygges. Det er viktig at vi tar med oss det de sier inn i den videre planleggingen og at det dokumenteres i planen.

Bomiljø

Familier vil måtte flytte, og flytting til et annet sted eller til en mindre attraktiv bolig vil kunne ha direkte påvirkning på helse og trivsel. Bomiljøets betydning for den enkelte avhenger av livsfaser og livssituasjon. Utsatte grupper som for eksempel barn og unge, arbeidsløse og eldre vil kunne oppleve flytting som en stor belastning. Vi ber om at bomiljø og folkehelse utredes grundig i berørte områder.

Barn og unge

Hensynet til barn og unge er innskjerpet i lovverket og nasjonale retningslinjer, jfr. Plan- og bygningsloven §§1-1, 3-1, *rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen*. Det er viktig at planen gir best mulig løsning med tanke på barn og unge. Tiltaket berører ikke områder som brukes av barn og unge til lek og opphold, med unntak av området på Tarris. Dette vil ha stor betydning for oppvekstvilkår for barn og unge i dette området. En målsetning med tiltaket er å legge til rette for ferdsel med kollektiv sykkel og gange. Det vil kunne ha positive konsekvenser for barn og unge langt utover planområdet, med tanke på tilgjengelighet. Vi ber om at barn og unges arealinteresser vurderes og beskrives i planbeskrivelsen og at planen ivaretar trafikksikkerheten i og rundt planområdet.

Vannressursforvaltning

Vi ber om at den regionale vannforvaltningsplanen tas med i planleggingen. Hvilken vannforekomst som blir berørt, hvilken tilstand vannforekomsten har, hvilke miljømål som er satt og hvilke påvirkninger vannforekomsten er utsatt for. Det bør vurderes og komme frem i planprosessen, om planen kan føre til forringelse av miljøtilstand i vannforekomsten, eller om fastsatte miljømål ikke oppnås. I Vannforskriften § 12 legger man blant annet vekt på at alle praktiske gjennomførbare tiltak settes inn for å begrense negativ utvikling i vannforekomstenes tilstand og at samfunnsnyttene av et nytt inngrep skal være større enn tap av miljøkvalitet.

Forurensning og massehåndtering

Det er kjent at området inneholder forurensning i grunnen, kanskje også i sjøen. Vi viser i den forbindelse til forurensningsforskriftens kapittel 2 – opprydding og forurensning i grunn ved bygge- og gravearbeider, som kommer til anvendelse ved terrenginngrep der det er mistanke om forurenset grunn. Det må vises detaljert prosjektering av løsninger. Vi oppfatter at dere er oppmerksomme på dette.

Næring

Ny Sarpsbru vil legge til rette for god nærings- og samfunnsutvikling.

Universell utforming

Vi ber om at det legges vekt på prinsippene om universell utforming av ny bru over Sarpsfossen. Dette for å kunne tilrettelegge for ferdsel for alle. Vi viser til *Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne* og *Regjeringens handlingsplan for økt tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne*.

Landskap

Landskapet er omfattet av den europeiske landskapskonvensjonen og har som formål å verne, forvalte og planlegge landskap og påvirke endringer i en retning som folk ønsker. I planarbeidet må landskapskvalitetene beskrives og visualiseres gjennom en landskapsanalyse som kan danne grunnlag for bevisst valg av utbyggingsløsninger som ikke reduserer, men heller styrker kvalitetene i landskapet. Landskapsanalysen bør også være oppmerksom på nære landskapskvaliteter som har betydning for lokalbefolkningen, særlig barn og unge.

Vi ber om at våre innspill tas med i det videre planarbeidet. Planarbeidet vil omfatte en rekke forhold som kan komme i konflikt med hverandre. Vi ser frem til samarbeidsmøter for å få til gode løsninger.

Vennlig hilsen

Christine Stene

Seniorrådgiver

Medsaksbehandler:

Kulturarv, arkeologi: Sigrid Mannsåker Gundersen

Nyere tids kulturminne: Adam Lindhagen

Samfunnsplan, og koordinerende ansvar: Christine Stene

- Vedlegg:
- 1 NIKUs tilrådning - Sarpsborg kommune - Regulering - Middelalderbyen Sarpsborg - Fv 118 - Ny Sarpsbru - Ny vegbru

Kopi til:

STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN

STATENS VEGVESEN LILLEHAMMER KONTORSTED

SARPSBORG KOMMUNE

NIKU OSLO

NEDRE GLOMMA ELVEEIERLAG

Nedre Glomma Elveeierlag (1958) har om lag 150 medlemmer mellom Vamma og Sarpsfoss. Laget arbeider for å ivareta, bruke og utvikle ressursene knyttet til elva og strandområdene.

Innspill til plan om Ny Sarpsbru:

Sarpsfoss – denne gang må vi huske på fossen som naturfenomen, identitetsbygger samt grunnlag for å sammenbinde og gi mer liv i byen.

Nedre Glomma Elveeierlag (NGE) har styrebehandlet oppstart av detaljreguleringsplanen for Ny Sarpsbru, og vil gi nedenstående innspill til planen:

NGE støtter behov for ny bru over Glomma for å bedre forholdene for buss og myke trafikanter samt bedre trafikkavviklingen i området. Den spektakulære og sjeldent store fossen er i dag lite tilgjengelig, kanskje er en av Europas mektigste fosser glemt av oss som bor like ved.

NGE savner fossens plass i forarbeidet til detaljreguleringsplanen. NGE ser positive sider ved forbedret trafikkavvikling og utvidet kraftproduksjon – men det er ikke tilstrekkelig i det lange løp. Plandokumentene nevner så vidt fossen som viktig for identitet, men ingen tiltak er påpekt. Det mektige naturfenomenet og industribasisen som fossen jo er, fordrer at planen omfatter tilgjengelighet og besøksmulighet, og at vannfallet er godt synlig også i tørre perioder.

NGE ber om at god tilgjengelighet til fossen, tilstrekkelig vann til vannfallet og romslig besøksmulighet/visitorsenter sikres i planen – til beste for både fossen og byen. Når dette blir tidlig integrert i den vei- og samferdselsrelaterte planen, vil dette bidra til å finne helhetlige fellesløsninger. Et godt eksempel på tilrettelegging er hva Eco Hafslund har etablert ved sitt nye anlegg i Vamma12 i Skiptvet.

Et visitorsenter med utsikt direkte til vannmassene vil kunne gi

- Naturfenomener tiltrekker seg besøk – et visitorsenter med utsikt direkte til den mektige fossen vil gi økt turisme og en årsak til å stanse opp og se seg om
- Visitorsenter med tilstøtende kultur- og serveringspunkter vil binde byen mer sammen og skape mer liv i aksene St.Mariegate-Hafslund, samt bidra til å løfte byen
- Visitorsenter vil gi flere besøk på Borgarsyssel og kunne gi innblikk i Olavsvollen, Tarris, vår kulturhistorie og industrilandskapet
- Visitorsenter vil kunne gi Hafslund og Borregaard et utstillingsvindu som de kraftfulle bedriftene de er
- Ved å ta fossen og fossekraften fram i lyset, forsterker vi vår identitet hjemme og ute
- Visitorsenter vil øke vår interesse for og kunnskap om fossen og Glomma i Østfold

Sarpsborg, 28. september 2023.

For styret i Nedre Glomma Elveeierlag

Sverre Koppang

Torstein Maugesten



Statens vegvesen

VIKEN FYLKESKommUNE
Postboks 220

1702 SARPSBORG

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Jan Antonsen / 69243554

Vår referanse:
22/125407-6

Deres referanse:
426845/2023 –
2022/18483

Vår dato:
05.10.2023

Innspill – varsel om oppstart av planarbeider – detaljreguleringsplan for fylkesvei 118 ny Sarpsbru – planID 3003_24045 – 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 InterCity Borg bryggerier—Klavestad og fv. 118 Ny Sarpsbru, alternativ midt-7.

Forslagsstiller er Viken fylkeskommune med Multiconsult Norge AS som plankonsulent. Frist for innspill var 20. september 2023, men vi har fått utsatt frist.

Planinitiativ (udatert) og referat fra oppstartsmøte 24. august 2023 fulgte varselbrevet.

I samråd med kommunen er det vurdert at planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning da tiltaket er konsekvensutredet i overordnet plan, dvs. kommunedelplan for InterCity Borg bryggerier—Klavestad.

Statens vegvesens ansvar

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i nasjonal transportplan (NTP), statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vårt samfunnsoppdrag er å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, miljøvennlig, fremtidsrettet og sikkert transportsystem.

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

Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Det betyr at vi har et overordnet ansvar for at trafikksikkerhet, universell utforming, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Vi skal også bidra til at FNs bærekraftsmål følges opp innen våre ansvarsområder. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Innspill

Bypakke Nedre Glomma

Bypakke Nedre Glomma er et samarbeid mellom Fredrikstad og Sarpsborg kommuner, Viken fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

Bypakken har følgende mål, jf. bypakkens nettsider:

- Andelen kollektivreiser i Nedre Glomma skal øke
- Andelen syklistere skal øke
- Utslippet fra vegtrafikken skal reduseres
- Utvikle gode knutepunkter for bytte mellom transportmidler
- Bedre fremkommelighet for kollektiv- og næringstransport

Dessuten er det mål at personbiltrafikken ikke skal øke selv om byene vokser og får flere innbyggere. Dette kalles nullvekstmålet.

Universell utforming

Universell utforming er nedfelt i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven. I § 1-1 heter det at prinsippet om universell utforming skal ligge til grunn for planlegging og kravene til det enkelte byggetiltak. Dette betyr at likeverdige muligheter til samfunnsdeltakelse skal fremmes gjennom plan- og bygningslovens system og bestemmelser. Universell utforming er en samfunnskvalitet med særlig betydning for personer med funksjonsnedsettelse, jf. regjeringens [handlingsplan for bærekraft og like muligheter – et universelt utformet Norge 2021–2025](#) og regjeringens [veileder i universell utforming](#) (mai 2021). Vi viser også til [likestillings- og diskrimineringsloven](#) som trådte i kraft 1. januar 2018.

Transportsystemet være universelt utformet. Reguleringsplanen må redegjøre for og vise hvordan universell utforming ivaretas.

Vi viser også kommuneplanens arealdel 2015—2026, bestemmelse § 4.4 om universell utforming: «*Krav om universell utforming jfr. gjeldende plan- og bygningslov og byggteknisk forskrift skal ivaretas. Ved utarbeidelse av reguleringsplaner skal det redegjøres for hvordan universell utforming sikres, både internt i planområdet og i forhold til tilstøtende eiendommer.*»

Det fremgår av Nasjonal transportplan at et universelt utformet transportsystem er en samfunnskvalitet med særlig betydning for personer med funksjonsnedsettelser, samtidig som det bidrar til økt mobilitet for alle. Universell utforming skal inngå i alle planer for oppgradering og bygging av ny infrastruktur.

Nasjonal transportplan fremhever også hensynet til barn og unge i et eget kapittel, og legger føringer om at flest mulig skal kunne sykle og gå til skolen. Dette må skje gjennom planlegging av transportsystemene, og det er viktig å vektlegge at universell utforming ikke bare er til fordel for de som har behov for slik tilrettelegging, det innbyr også alle til å gå og sykle mer.

Det skal gjennomføres tiltak for universell utforming i forbindelse med bygging og utbedring av kollektivfelt, holdeplasser, knutepunkter og stasjoner.

Regjeringen har satt av betydelige midler til bymiljøavtalene/byvekstavgifter og belønningsordningen. Tilrettelegging for kollektivtransport, syklist og fotgjengere er viktige satsingsområder i avtalene, og det vil i den forbindelse bli gjennomført tiltak for universell utforming i de ni største byområdene.

Arealutnyttelse

En samordnet areal- og transportplanlegging skal sikre effektiv arealbruk og bygge opp om miljøvennlige transportformer. Dette, sammen med nullvekstmålet i byene, vil bidra til å få ned utslippene. Beslag av dyrket mark skal vurderes særskilt og reduseres i transportanlegg.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Syklende og gående

Det er en overordnet nasjonal strategi om å øke andelen syklende, jf. [Nasjonal sykkelstrategi – Sats på sykkel!](#) Sykling gir god helse, sykling er bra for miljøet og sykling er god samfunnsøkonomi. Vi har et langsiktig mål om at sykkelandelen i byområdene skal være 20 prosent og 8 prosent på landsbasis. For å oppnå dette er det blant annet viktig å etablere sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder, herunder å sørge for sikker sykkelparkering. Planen bør derfor vise hvordan den kan knyttes til rutenettet som inngår i «[Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad](#)».

Statens vegvesen har utarbeidet en [Nasjonal gåstrategi](#). Strategien har to hovedmål om at det skal være attraktivt å gå for alle og at flere skal gå mer. Økt gange vil medføre redusert biltrafikk og gi positive helseeffekter. Dette omfatter først og fremst gåing i nærmiljøet der folk bor og i byer og tettsteder. Det er her flest går i hverdagen og det største potensialet for økt gåing ligger.

Ved riktig utforming av fysiske omgivelser kan man legge til rette for mer gåing, f.eks. vil snarveger (stier, trapper og forbindelser gjennom bebyggelse) fungere som supplement til resten av gangnettet. Snarvegene bidrar til effektive og raskest mulige gangforbindelser. Der en snarveg er hovedløsningen, må denne ha universell utforming.

Vi anbefaler at [tiltakskatalogen for transport og miljø](#) benyttes i videre planarbeid for å tilrettelegge for sykkel og gange.

Kollektivtrafikk

Det må beskrives hvordan kollektivtrafikk i dag betjener planområdet. Beskrivelsen bør også omfatte gangforbindelser og avstander til relevante stoppesteder. Økt bruk av miljøvennlig transport i byene vil gi bedre bymiljø, klima og framkommelighet. God framkommelighet i byene er viktig for både nærings- og persontransport. Dette gir også synergieffekter i form av bedre folkehelse.

Behovet for nye holdeplasser, flytting av holdeplasser og oppgradering av holdeplasser må utredes. Det forutsettes universell utforming av anleggene. Se ellers omtale av universell utforming ovenfor.

Det er i dag tre felt på riksveg 22 på strekningen mellom rundkjøringene ved Hafslund hovedgård og Hafslund skoler. Det må avklares om ett av disse feltene skal reserveres for kollektivtrafikken, og i hvilken retning det skal gå.

Støy

Støy bidrar til mistriivsel og svekket helsetilstand. Støy forstyrrer blant annet nattesøvn og hindrer kommunikasjon, konsentrasjon og læring. Det er påvist at støy kan gi kortvarige fysiologiske forandringer som er typiske for psykisk stress. Helseplager grunnet støy er det miljøproblemet som rammer flest personer i Norge.

Trafikkstøy må utredes tidlig i planprosessen for å få oversikt over støyutfordringene. Nødvendige avbøtende tiltak innarbeides i plan og bestemmelser, jf. Klima- og miljødepartementets [retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021](#) og [veileder M-2061](#), jf. også kommuneplanens arealdel, bestemmelse § 4.7 om støy.

Statens vegvesen har kartlagt støyutsatte områder langs riks- og fylkesveger. Disse kartene finnes på nettsiden: [Støysoner for riks- og fylkesveger](#).

Som et minimum bør det tas inn en bestemmelse som sier at «Grenseverdiene gitt i tabell 2 i Klima- og miljødepartementets retningslinje T-1442/2021 gjøres gjeldende for planen». Alternativt kan tallfestede aktuelle grenseverdier tas inn i planbestemmelsene. Da vil grenseverdiene være entydig definert selv om retningslinjen senere revideres.

Trafikksikkerhet

Det er viktig at valgte løsninger ivaretar trafikksikkerhet og framkommelighet for alle trafikanter. Vi vil også peke på at Nasjonal transportplan 2022—2033 inneholder et eget kapittel om Barnas transportplan. Regjeringen vil blant annet:

- Gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter,
- legge til rette for at barn kan ferdes trygt i trafikken gjennom blant annet sikring av skoleveger, nærmiljøer og annen infrastruktur, trafikk- og mobilitetsopplæring og informasjonsvirksomhet og
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen.

Barnas transportplan inneholder tydelige forventninger om at føringene følges opp i regional og lokal planlegging. Trafikksikkerhetsarbeidet skal favne bredt, fra trygge skoleveger og nærmiljøer til styrket kunnskap om trafikksikkerhet i barnehage og skole. På denne bakgrunn er barn og unge prioriterte innsatsområder i tiltaksplanen.

I planen presiseres det at barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafikksikkert og tilpasset alle og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov.

Areal- og transportplanleggingen har hatt stor betydning for ulykkesutviklingen i bebygde strøk. Gjennomgangstrafikken er mange steder ledet utenom etablerte boområder. Samtidig er en økende andel av befolkningen bosatt i områder som er planlagt fra grunnen av, og der hensynet til trafikksikkerheten har vært en sentral del av planleggingen. Fortsatt vektlegging av hensynet til trafikksikkerhet i areal- og transportplanleggingen er nødvendig dersom den positive trenden med færre drepte og hardt skadde skal fortsette.

Vi viser også til Sarpsborg kommunes [Handlingsprogram for trafikksikkerhet 2016–2019](#).

Luft

Arealplanlegging har stor betydning for luftkvalitet og hvor mange mennesker som berøres av luftforurensning. I framtidens bærekraftige byer vil vi bo tettere, samtidig som vi må sørge for at innbyggerne ikke utsettes for helseskadelig luftforurensning. Dårlig luftkvalitet utgjør et betydelig helseproblem i mange norske kommuner. Noen dager er det så mye svevestøv og NO² i lufta at astmatikere må holde seg inne. Planlegging etter plan- og bygningsloven har stor betydning for hvordan luftkvaliteten vil være i fremtiden og hvem som vil berøres av forurensningen.

Luftforurensning bør utredes i en luftfaglig rapport i henhold til Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520. Luftforurensningens betydning for planen må vurderes, inkludert avbøtende tiltak og mulig plangrep slik at forurensningen spesielt på uteoppholdsareal og innendørs blir lavest mulig. Avbøtende tiltak må innarbeides i planforslaget og bestemmelsene.

Vi viser også kommuneplanens arealdel, bestemmelse § 4.8 om luftkvalitet.

Dimensjonering av vegnettet

Generelt skal veganleggene dimensjoneres og bygges i henhold til vegnormalene. Noen annet kan kreve fraviktsbehandling, se omtale av dette nedenfor.

Vi forutsetter at riksveg 22 med kryss dimensjoneres for modulvogntog. Det bør vurderes om fylkesveg 118 med kryss også skal dimensjoneres tilsvarende med tanke på et fremtidig vegnett tilpasset modulvogntog.

Det fremgår av varslingsdokumentene at hovedforbindelsen for gående og syklende skal være sykkelveg med fortau med total bredde på 5,5 meter. Det er planlagt tilsvarende

standard i plan for «Rv. 22 Hafslund—Dondern». Supplerende nett for gående og syklende forutsettes som gang- og sykkelveg med total bredde på 3,0 meter. Valget av standard må begrunnes.

Kryss og avkjørsler må utformes (geometri og sikt) iht. Statens vegvesens håndbok [N100](#) Veg- og gateutforming (versjon 2022), kapittel 4.1. Sikttekantene tegnes inn og målsettes i alle kryss og avkjørsler. Den delen av sikttekanten som eventuelt kommer utenfor areal regulert til vegformål, reguleres som hensynssone (sikringssone H140). I tillegg bør det tas inn en bestemmelse om at det innenfor sikttekanten ikke skal være sikthindringer (som for eksempel vegetasjon eller snø) som er høyere enn 0,5 m over kjørebanelnivå. Enkeltstående trær, stolper og liknende kan stå innenfor sikttekanten. Eventuelle trær i sikttekanten skal oppstammes slik at trekrone ikke hindrer sikt.

Trafikkanalyse

Det bør gjennomføres en trafikkanalyse for å utrede trafikale konsekvenser med tanke på dimensjonering og valg av løsninger. Analysen bør omfatte vurdering av trafikksikkerhet og trafikkavvikling i kryss og avkjørsler. Trafikkanalysen gir også grunnlag for vurdering av fremtidige støyforhold.

Bypakke Nedre Glomma har vedtatt nullvekstmålet for personbiltrafikken. Likevel må det vurderes om det kan være riktig å forvente en lokal vekst i biltrafikken innenfor planområdet. En forutsetning om trafikkvekst må begrunnes godt og konsekvensene for kapasitet og avvikling må utredes grundig.

Byggegrenser

I utgangspunktet bør alle reguleringsplaner angi byggegrenser mot offentlig veg. Grensene bør vises på kartet med riktig bruk av juridiske linjer slik at det ikke er tvil om betydningen. Om nødvendig kan byggegrensene suppleres med en forklarende bestemmelse.

Byggegrenser skal ivareta hensynet til trafikksikkerheten, vedlikeholdet og driften av vegen, arealbehov ved utbedring av vegen, og miljøet langs vegen.

Ingen deler av bygninger kan krage ut over byggegrense mot veg eller gate. Vi minner også spesielt om at plasser for fast parkering og interne veger rammes av byggegrensebestemmelsene. Slike anlegg kan ikke legges i strid med byggegrensen. Grunnen til dette er at vi mener slike anlegg må regnes som bygg/opplag, jf. veglova § 30.

Hensynet til å sikre areal for framtidige utvidelser til vegformål er viktig langs våre største hovedveger. Presset på arealene langs disse vegen er stort. Det er spesielt i nærheten av kryssområder vi må vurdere nøye hva slags ulemper det kan føre til dersom vi tillater at hensyn byggegrensen skal ivareta, blir tilsidesatt.

Sikkerhetssone

Av sikkerhetsmessige årsaker defineres det en sikkerhetssone ut fra kjørebanelkant som skal være utformet på sikker måte, slik at kjøretøy som havner utenfor kjørebanelen, blant annet ikke kan treffe farlige sidehindre, kan unngå å velte eller ikke kan treffe spesielle anlegg som

kan gi store følgeskader. For beregning av sikkerhetssonens bredde m.m. viser vi til håndbok [N101 Rekkverk og vegens sideområder](#) (versjon 2022). Vi anbefaler at sikkerhetssonen langs offentlige veger reguleres (og erverves) til vegformål.

Statens vegvesen skal godkjenne byggeplan

Det må tas inn en bestemmelse som sier at Statens vegvesen skal godkjenne byggeplan for alle tiltak på og langs riksveg 22 før gjennomføring. Vi ønsker også at det utarbeides en teknisk plan som grunnlag for reguleringsplanen for alle tiltak som berører riksvegen. Statens vegvesens håndbok R700 Tegningsgrunnlag skal da legges til grunn, og Statens vegvesen skal godkjenne teknisk plan før reguleringsplanen legges ut til offentlig ettersyn. Utarbeidelse av trafikkvurderinger og teknisk plan for løsninger langs riksveg 22 må utføres av fagpersoner med kompetanse innenfor vegplanlegging.

Fravik

Behov for fravik fra krav i vegnormal må identifiseres i planprosessen. Statens vegvesen Vegdirektoratet har fraviksmyndighet for riksveger. I tillegg har Vegdirektoratet fraviksmyndighet på fylkesveg for krav som er knyttet til konstruksjonssikkerhet og teknisk standard innenfor virkeområdet bru og andre bærende konstruksjoner.

Søknaden om fravik skal sendes til Vegdirektoratet så tidlig som mulig. For søknader som kan ha konsekvens for arealbruken og gjennomførbarhet, skal søknaden behandles før reguleringsplan er vedtatt. I praksis betyr dette at eventuelle fravik bør være godkjent før reguleringsplanen legges ut til høring og offentlig ettersyn.

Konsekvenser av fravik skal utdypes i fravikssøknaden i forhold til løsninger uten fravik. Søkeren skal vurdere alternative eller avbøtende tiltak for å redusere eventuelle negative konsekvenser av fraviket. Konsekvensene skal være objektivt framstilt og i størst mulig grad kvantifiserte. Mer informasjon finnes på våre nettsider, se <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/fravik/>.

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 OSLO OG VIKEN, Postboks 325, 1502 MOSS