

Torggata 2 – sammendrag av innspill til varsel om oppstart og foreløpige kommentarer

Nr.	Avsender	Dato
Offentlige innspill		
1	Statsforvalteren i Oslo og Viken	13.01.2023
2	Viken fylkeskommune	20.01.2023
3	Mattilsynet	11.01.2023
4	Elvia	16.01.2023
5	Statens vegvesen	03.01.2023
Private innspill		
6	Sarpsborg 2016 AS	22.12.2023
7	Torggata 9 Eiendom AS	14.01.2023

Nr.	Sammendrag innspill	Forslagstillers kommentarer
1	<p>Planforslaget må illustrere byggesak innenfor planforslagets maks. utnyttelse selv om byggesøknaden evt. ikke skulle utnytte dette fullt ut. Virkningene av planen må også vurderes ut fra maksimal utnyttelse.</p> <p>Planområdet ligger sentralt og vi ser det som positivt at det planlegges for høyere arealutnyttelse. Det bør sikres at næringsvirksomhet ikke reduserer bokvaliteten eller sikkerheten for eksisterende og nye naboer.</p> <p>Støyforholdene må avklares så tidlig som mulig i planprosessen slik at det blir premissgivende for planlegging av bebyggelsen.</p> <p>Det bør benyttes naturbaserte løsninger for håndtering av overvann. Håndtering av overvann og bevaring/etablering av naturelementer/utearealer bør ses i sammenheng slik at man kan etablere overgangsløsninger som også bidrar positivt til naturmangfold og et spennende utemiljø.</p> <p>De rikspolitiske retningslinjene for å styrke barn og unges interesser i planleggingen må følges opp.</p>	<p>Illustrasjonene som følger planforslaget viser planens maks utnyttelse.</p> <p>Tatt til orientering</p> <p>Støyforholdene er vurdert i rapport fra Norconsult «kontrollmåling av trafikkstøy i Torggata 2, 23.06.2022» rapporten viser at foreslått bebyggelse ligger utenfor gul støysone.</p> <p>Planområdet har parkeringskjeller under omtrent hele arealet. Grønne tak og etablering av grøntarealer vil bidra til absorbering og fordrøyning av overvann. Prosjektet er avhengig av også fordrøye overvann i overvannsmagasin og lede vann videre til kommunal overvannsledning Lekearealer er plassert på bakkenivå og er tilgjengelig for alle.</p>
2	<p>Vi er enig i kommunens betenkeligheter i prosjektet i referat fra oppstartsmøtet knyttet spesielt til høyder, tilpasning til verneverdig bebyggelse og uteareal.</p> <p>Vi ber om at eventuelle avvik fra overordnede planer kommer tydelig fram ved offentlig ettersyn, og at det redegjøres for virkning og eventuelle kompensierende tiltak.</p> <p>Eiendommene ligger i hensynssone kulturmiljø H570_01 bykjernen og gamle Gleng. Inntil</p>	<p>Prosjektet har siden oppstartsmøte i samråd med kommune og fylkeskommune blitt vesentlig omarbeidet. i forhold til tilpasning til verneverdig bebyggelse</p> <p>Planforslaget vurderes til å være i henhold til sentrumsplanens høydebestemmelser.</p>

<p>planområdet og på andre siden av Torggata er det flere bygninger registrert med gul sefrak trekant. Gamle Gleng er en relativt godt bevart bydel for det tidlige Sarpsborg og har stor lokal verneverdi som kulturmiljø. Viken kulturarv forutsetter at kommunen legger stor vekt på hensynssonens bestemmelser ved utformingen av det nye bygget</p> <p>Viken kulturarv anbefaler at den nye bygningen reduseres med hvertfall en etasje for å tilpasse seg det lave trehusmiljøet. Selv om sentrumsplanen tillater en makshøyde er det ikke gitt at man må maksimere høyden på et bygg, og særlig ikke når det grenser til hensynssone kulturmiljø.</p> <p>Oppdelingen av øvre del av bygningen i trappetrinn er uheldig og taket bør utformes i mer tradisjonell stil for å tilpasse seg kulturmiljøet. Vi anbefaler også at fasaden blir mer artikulert med tydelig inndeling av de forskjellige etasjene og at underetasjen gis et åpent, utadrettet og mer innbydende uttrykk.</p> <p>Planområdet er avsatt til felles parkering og annet fellesareal. Kommunen må vurdere om det med annet fellesareal også er gitt rettigheter til lek- og uteoppholdsareal. Det må sikres at deler av utearealet ikke blir parkeringsareal med kompliserte trafikk-løsninger for nabobebyggelsen. Det er viktig å sikre tilstrekkelig uteoppholdsareal for nytt prosjekt, men også eksisterende bebyggelse. Det bør stilles kvalitetskrav til møblering, flater og beplantning. Leke- og møteplasser må henvende seg til og være attraktive for alle aldersgrupper og funksjonsnivåer. Opparbeiding av leke- og uteoppholdsareal må sikres i rekkefølgebestemmelsene. Vi mener det bør vurderes leke- og utearealer på bakkenivå innenfor kvartalet også for tilliggende bebyggelse siden dette kan redusere faren for forslumming av eksisterende bebyggelse. Grøntarealer bør sikres i planens juridiske dokumenter.</p> <p>Vi mener det bør legges til rette for medvirkning utover minimumskravet. Det bør brukes ulike metoder og fora som kan skape engasjement blant barn og unge.</p> <p>Det må legges til rette for universell utforming. Vi ber om at det etterstrebtes et høyere mål enn kravene i TEK17.</p> <p>Alle naboeiendommene har vinduer inn mot planområdet. så fremt det planlegges for bebyggelse nærmere enn 8 meter fra nabogrense, anbefaler vi en helhetlig plan for brannsikring innenfor kvartalet. Eksisterende</p>	<p>Bebyggelsens høyder forholder seg til sentrumsplanens høydebestemmelser. Bebyggelsens uttrykk og takform har blitt vesentlig endret i planarbeidet</p> <p>Bebyggelsens uttrykk og takform har blitt vesentlig endret i planarbeidet i samråd med kommune og Fylkeskommune</p> <p>Parkeringsplassen slik den er dag, vil bli avvirket. Kun 3 parkeringsplasser for gnr. 1 bnr. 116 vil bli opprettholdt i gårdsrommet.</p> <p>Bestemmelsene til planforslaget setter krev til utforming og kvalitet på uteoppholdsarealene</p> <p>Det er gjennomført ordinær medvirkning i form av varsling med brev og annonse i lokalavis. I tillegg ble det lagt til rette for digitalt informasjons og medvirkningsmøte. Universell utforming er ivaretatt i henhold til TEK17</p> <p>Branntekniske krav vil bli ivaretatt</p>
---	--

	<p>boliger bør også sikres tilstrekkelig utsyn og avstand som gir gode bo- og oppvekstvilkår og mulighet for å lufte.</p> <p>Det er viktig at planområdet tilrettelegges for fotgjengere og syklister, både i form av gode atkomstløsninger og tilrettelagt sykkelparkering.</p> <p>Det er viktig at valgte løsninger ivaretar trafiksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantgrupper. Samtidig bør det utvikles gode interne trafikksystem for å hindre farlige situasjoner. Dette gjelder også for anleggsperioden.</p> <p>Det bør tas inn en bestemmelse som stiller krav til maksimumsantall parkeringsplasser,</p> <p>Det bør settes et minimumskrav til antall sykkelparkeringsplasser, for eksempel antall per boenhet i planen eller per 100 kvadratmeter areal. Planbestemmelsene bør også stille krav til kvaliteten på sykkelparkering.</p>	<p>Det vil bli tilrettelagt for sykkelparkering i bakgård og i parkeringskjeller</p> <p>Trafiksikkerheten er ivaretatt i planforslaget</p> <p>Bestemmelse om maksimum antall parkeringsplasser er ivaretatt</p> <p>Planforslaget setter krav i bestemmelsene om minimumskrav til sykkelparkering</p>
3	<p>Vi vurderer ut ifra sakens dokumenter at formålet med detaljreguleringen i liten grad vil berøre våre fagområder, og har ikke innspill til oppstartsvarselet på nåværende tidspunkt.</p>	<p>Tatt til orientering</p>
4	<p>Elvia har lavspent kabelanlegg og høyspent kabelanlegg innenfor planområdet som vi ber om at det blir tatt hensyn til.</p> <p>Elvia har en eksisterende nettstasjon av typen frittliggende innenfor områdeplanen som vi ber om at det blir tatt hensyn til. Det tillates ikke bebyggelse med brennbare overflater nærmere enn 5 meter fra eksisterende nettstasjon. Avstanden gjelder også til terrasser og lignende brennbare utstikk som er direkte knyttet til bygget. Av hensyn til støy, anbefaler nettselskapet at bygg plasseres minimum 10 meter fra nettstasjonen.</p> <p>Det fremkommer ikke tilstrekkelige opplysninger i varselet til at Elvia kan foreta en vurdering av om det er behov for en ny nettstasjon eller ikke for å forsyne planområdet. Nettselskapet forutsetter at forslagsstiller tar kontakt i god tid slik at Elvia kan foreta en effektvurdering av planområdet og dermed avklare om det er behov for en ny nettstasjon.</p> <p>Dersom reguleringsplanen ikke har satt av areal til nettstasjon, ber nettselskapet om at følgende presiseres i planbestemmelsene:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nettstasjoner tillates oppført inntil 1 m fra eiendomsgrense. 	<p>Tiltak vil hensynta elanlegg</p> <p>Forslagstiller har i forbindelse med planprosessen hatt dialog med Elvia ang. antall og flytting av nettstasjoner.</p> <p>Energiregnskap er overlevert Elvia. Det er ikke mottatt tilbakemelding fra Elvia.</p> <p>Det er plass i bygget for mulig nettstasjon(er)</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Nettstasjoner tillates oppført også utenfor regulerte byggegrenser og kommer i tillegg til tillatt utnyttelsesgrad. <p>Arealer som i fremtiden skal brukes til frittliggende nettstasjoner avsettes i planen til arealformål «bebyggelse og anlegg», underformål «Andre typer bebyggelse og anlegg», energianlegg kode 1510, jf. vedlegg I til kart- og planforskriften.</p>	
5	<p><u>Arealutnyttelse:</u> Planområdet beliggenhet og nærhet til sentrum, sykkelvegruter og bussholdeplasser gjør at vi oppfordrer til høy utnyttelse av arealene i samsvar med kommunedelplan Sarpsborg sentrum 2019-2031 (sentrumsplanen).</p> <p><u>Syklende og gående</u> Det er en overordnet nasjonal strategi om å øke andelen syklende.</p> <p>Planen bør derfor vise hvordan den kan knyttes til rutenettet som inngår i «Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad».</p> <p>Det bør tas inn en reguleringsbestemmelse som setter minimumskrav til antall sykkelparkeringsplasser, krav om plassering nær inngangsparti, krav til standard ved at plassene skal ha tak og at det skal være mulig å låse fast syklene. Det bør også tilrettelegges for lading av elsykler.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Vi viser også til sentrumsplanen, bestemmelse § 6.11 bokstav a punkt ii, som setter krav til at gående, syklende og kollektiv skal prioriteres ved utforming av veganlegg.</p> <p>Vi anbefaler at tiltakskatalogen for transport og miljø benyttes i videre planarbeid for å</p>	<p>Planforslaget legger opp til relativt høy utnyttelse</p> <p>Planforslaget foreslår ingen endringer i gater eller sykkelveien. Men hindrer ikke fremtidig etablering av bl.a. sykkelfelt i Torggata</p> <p>Planforslaget setter krav til sykkelparkeringsplasser iht. sentrumsplanen ink. krav til lade plasser</p> <p>Planforslaget omfatter kun en andel av et sentrumskvartal og har liten påvirkningsmulighet for å fremme gange eller legge til rette for gange utover interne arealer i gårdsrommet.</p>

<p>tilrettelegge for sykkel og gange.</p> <p><u>Universell utforming</u> 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.</p> <p>Reguleringsplanen må redegjøre for og vise hvordan universell utforming ivaretas.</p> <p>Vi viser også til sentrumsplanen, bestemmelse § 6.11 bokstav a punkt ii, med krav om universell utforming av veganlegg.</p> <p><u>Luft</u></p> <p>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.</p> <p><u>Parkering</u> For bedre arealutnyttelse bør parkering legges under bakken. Det bør settes maksimaltall for antall parkeringsplasser, jf. sentrumsplanen, bestemmelse § 5.3 bokstav a, om bilparkering.</p> <p><u>Kollektivtrafikk</u> Det må utredes hvordan planområdet kan betjenes av kollektivtrafikk. Beskrivelsen bør også omfatte gangforbindelser og avstander til relevante stoppesteder.</p> <p><u>Støy</u> Trafikkstøy må utredes tidlig i planprosessen for å få oversikt over støyutfordringene. Nødvendige avbøtende tiltak innarbeides i plan og bestemmelser</p> <p>Sentrumsplanen, bestemmelse § 4.6 om støy, åpner for at grenseverdiene i T-1442/2016 (tabell 3) kan fravikes. (Tilsvarende grenseverdier er tatt inn i tabell 2 i T-1442/2021.) Bestemmelsen setter vilkår som skal være oppfylt ved bygging i gul og rød støysone. Vi forutsetter at vilkårene må være entydige (skal-krav) og tas inn som bestemmelse til reguleringsplanen.</p> <p><u>Trafikksikkerhet</u> Det er viktig at valgte løsninger ivaretar trafikksikkerhet og fremkommelighet for alle</p>	<p>Universell utforming er sikret igjennom tekniske forskrifter</p> <p>Planforslagets bestemmelser setter krav om luftfaglig rapport i tråd med T-1520 før tillatelse gis</p> <p>Planforslaget foreslår å erstatte dagen bakkeparkering med bebyggelse og uteopphold. Parkering for boliger/næring vil være i parkeringsskjeller. Bestemmelsene setter krav om maksimumsantall</p> <p>Planområdet ligger i umiddelbar nærhet til kollektivaker/ busstasjon.</p> <p>Støy er vurdert og utredet i planprosessen.</p> <p>Planforslagets bestemmelser setter krav i forhold til trafikkstøy og bygg- og anleggsstøy.</p> <p>Trafikksikkerhet er ivaretatt ved at bl.a. friskt til fortau/gate er sikret i forbindelse</p>
---	---

	<p>trafikanter. Samtidig bør det utvikles gode interne trafikksystem for å hindre farlige situasjoner. Vi anbefaler at alle offentlige trafikkarealer dimensjoneres etter Statens vegvesens håndbøker. Vi tenker da spesielt på fri sikt i kryss og avkjørsler. Løsninger bør planlegges slik at store kjøretøy ikke trenger å rygge, og areal tiltenkt lekeplasser bør ikke plasseres i tilknytning til manøvreringsarealer for renovasjonskjøretøy eller parkeringsarealer som baserer seg på ryggende kjøretøy.</p> <p><u>Trafikkanalyse</u> Det bør gjennomføres en trafikkanalyse for å utrede trafikale konsekvenser med tanke på dimensjonering og valg av løsninger. Analysen bør omfatte vurdering av trafiksikkerhet og trafikkavvikling i kryss og avkjørsler. Trafikkanalysen gir også grunnlag for vurdering av fremtidige støyforhold.</p>	<p>med adkomster. Planforslaget medfører ingen endringer i offentlige trafikkarealer</p> <p>Trafiksikkerhet er vurdert i notat fra Structor dat. 12.07.2023</p>
6	<p>Refererer til tidligere innspill. Tilgang til inngangsparti Glensgata 27/Pellygata 73 til egne parkeringsplasser og levering av pasienter i rullestol må sikres. Ifølge de vedlagte skisser ser det ut som dette er ivarettatt.</p>	<p>Parkeringsplasser og adkomst til disse er sikret i planforslaget</p>
7	<p>Bygningene i Torggata har 2 til 3 etasjer. Unntaket er bankbygget som har 3 etasjer og et tilbaketrasket tårn. Bygningsrekkene på begge sider av gata danner til sammen opplevelsen av et tak. Illustrasjonen av planlagt bygning lener seg mot gaten, stikker hull på taket og virker ruvende. Spesielt høydeforholdet mellom bakkeplan og gesims er ikke trivselskapende (5. etg). Samtidig fremstår deler av næringslokalene i 1. etasje som lave og fasaden prioriterer ikke inntrykk av handelsvirksomhet.</p> <p>Planlagt bygg har en moderne fremtoning og står i sterk kontrast til gatens eldre bebyggelse. En frykter at dårlig tilpasning av nybygget vil svekke kulturopplevelsen av gatebildet, f.eks. valg av flatt tak foran saltak.</p> <p>Torggata og planområdet ligger på et høydedrag. Til tider er det sterk vind gjennom gaten. Blant annet pga. gatens sør/nord orientering. Det er kjent at høye bygninger bidrar til økt turbulens rundt hushjørner og gater. På vindfulle dager medfører dette at opplevd temperatur er lavere enn målt temperatur som skaper dårlig trivsel blant gående. Vindkastene på bakkeplan blåser opp veistøv, river i skilt, markiser og andre innretninger. Vi ber om dokumentasjon på at byggeplanene ikke øker vindstyrken og turbulens i området.</p> <p>Planområdet omfatter deler av gatelivet. Vi leser at kommunen har lagt opp til at Torggata skal bli</p>	<p>Bebyggelsen har blitt vesentlig omarbeidet i forbindelse med planprosessen. Takform, gesims og materialer mot Torggata har blitt endret for å passe bedre inn i bygningsmiljøet i Torggata og kvartalet.</p>

<p>en fremtidig grønn føringsvei. Dette har skjedd uten vår medvirkning (les fellesmøte som ble avlyst to ganger). Mange gårdeiere er bekymret for redusert adkomst i Torggata. Vi er mildt sagt overrasket når vi ikke er tatt med på råd i dette. Vi er bekymret for at gata og fortauene skal forandres til grønnstruktur. Tiltak som svekker fremkommeligheten for biltrafikk vil bestrides.</p> <p>Tidligere har vi overlevd graving av ny p-kjeller på torvet, graving av nye rørledninger i Torggata, skilt med enveiskjøring fra torvet og forbud mot gjennomkjøring fra St. Olavs plass i helgene. Nå skal gata graves opp igjen. Vi forutsetter at graveaktiviteten utføres raskt og effektivt.</p> <p>Næringsvirksomhetene i Torggata er avhengig av parkering for kunder langs fortauet. Flere andre næringer har også varebiler som kjører til og fra. Alle tiltak som begrenser parkeringsmulighetene anses som næringsfiendtlig og vil bestrides.</p> <p>Vi registrerer at siden fullføringen av nye boliger i bankbygget har parkeringstrykket økt i gaten. En skulle tro at parkering for nye boliger i bankbygget ble løst på egen tomt, for eks. bankplassen, og at dette var en forutsetning for godkjente boliger i bankbygget. Vi er derfor undrende til at bankplassen nå skal bygges ned. Samtidig frykter vi at nedbygging av bankplassen vil medføre ytterligere forverring av parkeringsforholdene i gata.</p> <p>Planlagt bygning vil dominere gatebildet og harmonerer ikke med de andre bygningene i Torggata. Vi mener planlagt bygg ikke kan være høyere enn 3 etasjer og anbefaler forslagsstiller å tenke nytt angående utforming av tak. Adkomst i gaten, parkeringer og fortau i Torggata beholdes uendres. Det er ikke ønskelig med grønnstruktur.</p> <p>Dette brev er forelagt gårdeierne i Torggata 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15 og Karl Johans gate 10. Alle støtter samme syn som undertegnede.</p>	<p>Torggata som grønn føringsvei er vist i forbindelse med temakart for Sentrumsplanen</p> <p>Torggata har i planforslaget sikret at boliger og næring innenfor planområdet har tilstrekkelig parkering iht. sentrumsplanens bestemmelser.</p> <p>Planforslaget støtter opp under politisk ønsket fortetting i byen.</p> <p>Planforslaget forholder seg til sentrumsplanens bestemmelser i forhold til byggehøyder</p>
---	--