



Planbeskrivelse til detaljreguleringsplan for Kvartal 54 og 55A (Sefa)



Datert: 21.05.2024 Revidert: 21.01.2026

Innhold

1. Sammendrag	4
2. Bakgrunn for reguleringssaken	5
2.1 Hensikten med planen	5
2.2 Forslagstiller og konsulent	5
2.3 Beliggenhet	5
2.4 Tidligere vedtak i saken	5
2.5 Utbyggingsavtaler	5
2.6 Vurdering av krav om konsekvensutredning	5
3. Planprosessen	5
3.1 Oppstartsvarsel	5
3.2 Innkomne innspill	5
3.3 Medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge	6
3.4 Medvirkning med regionale myndigheter	6
3.5 Innsigelser	6
3.6 Mekling	7
4. Planstatus og rammebetingelser	7
4.1 Fylkeskommunale planer	7
4.2 Kommunedelplaner	8
4.3 Gjeldende reguleringsplan innenfor planområdet	10
4.4 Tilgrensende planer	10
4.5 Temaplaner/andre planer av betydning for planarbeidet	11
4.6 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer	12
5. Beskrivelse og analyse av planområdet, eksisterende forhold.....	13
5.1 Dagens arealbruk	13
5.2 Eiendomsforhold	13
5.3 Stedets karakter, landskap og fjernvirkning	13
5.4 Kulturminner og kulturmiljø	14
5.5 Naturverdier	15
5.6 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder	15
5.7 Trafikkforhold	16
5.8 Barns interesser.....	17
5.9 Sosial infrastruktur	18
5.10 Universell tilgjengelighet	18
5.11 Teknisk infrastruktur	18
5.12 Grunnforhold	19
5.13 Støyforhold.....	20
5.14 Luftforurensing	20
5.15 Vindforhold.....	23
5.16 Næring	24
6. Beskrivelse av planforslaget.....	24
6.1 Alternativvurderinger	24
6.2 Planlagt arealbruk	29
6.3 Bebyggelsens plassering og utforming	31
6.4 Boligmiljø/ bokvalitet	34
6.5 Parkering	37
6.6 Trafikkløsning.....	37
6.7 Planlagte offentlige anlegg	40
6.8 Universell utforming	40

6.9 Uteoppholdsareal og lekeplasser	41
6.10 Brann og redning	43
6.11 Kollektivtilbud	44
6.12 Kulturminner.....	44
6.13 Sosial infrastruktur	44
6.14 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett.....	44
6.15 Plan for avfallshenting.....	45
6.16 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS	45
6.17 Rekkefølgebestemmelser og dokumentasjonskrav	45
7. Virkninger av planforslaget	46
7.1 Overordnede planer.....	46
7.2 Landskap/Fjernvirkning	46
7.3 Sol og skyggevirkning	48
7.4 Stedets karakter, byform og estetikk	49
7.5 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi	50
7.6 Forholdet til kravene i kap. 2 i Naturmangfoldloven	51
7.7 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk.....	53
7.8 Uteområder	53
7.9 Trafikkforhold	54
7.10 Barns interesser.....	54
7.11 Sosial infrastruktur	54
7.12 Universell tilgjengelighet	54
7.13 ROS	54
7.14 Jordressurser/landbruk.....	56
7.15 Teknisk infrastruktur.....	56
7.16 Behov for grunnnerv	57
7.17 Endring i eiendomsstruktur.....	57
7.18 Økonomiske konsekvenser for kommunen	57
7.19 Konsekvenser for næringsinteresser	57
7.20 Interessemotsetninger.....	57
7.21 Avveining av virkninger	58
8. Rapporter og andre dokumenter.....	59

1. Sammendrag

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for byreparasjon på branntomta i kvartal 54 i Sarpsborg sentrum. Tomta fremstår i dag som et sår i bybildet, og er det første du møter når du kommer ut fra Sarpsborg stasjon.

Det planlegges for næring/utadrettede funksjoner for å skape liv på bakkeplan i de fasader som vender mot stasjonsområdet. Det legges til rette for funksjoner som treningssenter og kafe/bevertning i denne delen. I resten av bygningen er det planlagt boliger med gode solforhold, hvorav mange vil ha fantastisk utsikt mot Glengshølen og over byen. Boligene vil blant annet få meget kort avstand til togstasjonen, bussterminalen, torget, gågata og til det store rekreasjonsområdet Glengshølen, som inneholder et bredt spekter av aktivitetsmuligheter, blant annet: lekeplass, fotballbane, bryggesti, hundepark, grillplass, treningsapparater, volleyballbane, basketballbane og skaterampe.

Nærhet til kollektivknutepunktet/togstasjonen er en forutsetning som tilsier at ved en utvikling av tomten «bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon» i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Etter en grundig utredning av optimal plassering og utforming av bygningsvolumer, for å oppfylle de statlige planretningslinjene og ivareta eksisterende beboere samtidig som man oppnår nye boliger med gode kvaliteter, har man landet på et planforslag som avviker fra sentrumsplanens høydebestemmelse for området. En høy utnyttelse av tomta med utvikling av urban bebyggelse vil være i tråd med intensjonene i sentrumsplanen, hvor noen av plangrepene er å utvikle en kompakt by med gangavstand til dagligdagse gjøremål og tilrettelegge for urban bebyggelse. Reguleringsplanen legger til rette for en attraktiv og tilgjengelig park mot togstasjonen, dette er i tråd med sentrumsplanens plangrep; å styrke offentlige byrom. Dette vil også bidra til å gi området rundt togstasjonen et etterlengtet løft.



2. Bakgrunn for reguleringssaken

2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er byreparasjon og revitalisering av en branntomt som ligger i tilknytning til Sarpsborg stasjon. Planen skal tilrettelegge for meget sentrale og attraktive boliger med gode kvaliteter, samt næringsarealer hvor det for eksempel kan etableres kafé og treningssenter. I tillegg skal det opparbeides et inviterende og tilgjengelig grøntareal mot togstasjonen, med parkmessig utforming og mulighet for uteservering.

2.2 Forslagstiller og konsulent

Plus Arkitektur AS er plankonsulent og har utarbeidet planforslaget på vegne av forslagsstiller, Sefa Park AS.

2.3 Beliggenhet

Planområdet ligger meget sentralt i Sarpsborg sentrum, som nærmeste nabo til togstasjonen.

2.4 Tidligere vedtak i saken

Det foreligger ikke tidligere vedtak i saken.

2.5 Utbyggingsavtaler

Det ble samtidig med varsel om oppstart av detaljreguleringsplan varslet forhandlinger om utbyggingsavtale for prosjektet.

2.6 Vurdering av krav om konsekvensutredning

Forslagsstiller vurderer at planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven § 4-2 annet ledd, jf. Forskrift om konsekvensutredninger.

3. Planprosessen

3.1 Oppstartsvarsel

Oppstart av planarbeidet ble annonsert 01.06.2023 i Sarpsborg Arbeiderblad og på Sarpsborg kommunes nettside www.sarpsborg.com.

Det ble sendt varsel om oppstart i form av brev til fagmyndigheter, grunneiere og naboer.

3.2 Innkomne innspill

Det kom inn flere innspill til planarbeidet. Det er laget et kort sammendrag av disse. Under hvert innspill er det beskrevet hvordan dette er lagt til grunn i planarbeidet. Dette sammendraget er et eget vedlegg til saken ved planbehandling.

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

Det ble i 2017 gjennomført barnetråkk i hele sentrum i forbindelse med utarbeidelse av sentrumsplanen. Barnetråkk viser skolevei og lekearealer i nærområdet. Det har vært avholdt flere møter med beboere i det eksisterende borettslaget og disse informerte om at det bor svært få barn her. Det vil imidlertid i det nye prosjektet tilrettelegges for barn med attraktive uteoppholdsarealer med gode kvaliteter og lekeplasser tilpasset ulike aldersgrupper. I tillegg har man gjennom planarbeidet hatt stort fokus på å tilrettelegge for myke trafikanter med både snarveier og trygge forbindelser for gående og syklende. Løsningene er utarbeidet i samråd med Sarpsborg kommune.

3.4 Medvirkning med regionale myndigheter

Det er underveis i planprosessen utført medvirkningsprosess med regionale myndigheter. Saken ble diskutert i regionalt planforum 31.10.2023. I etterkant av regionalt planforum tok forslagsstiller initiativ til videre dialog med fylkeskommunen. Det ble gjennomført dialogmøte med felles befaring 01.12.2023. Forslagsstillerens hensikt var å ha en åpen dialog med fylkeskommunen om blant annet deres bekymringer rundt bebyggelsens høyde og dens påvirkning på kulturminnet stasjonsbygningen, som er på gul liste i sentrumsplanen for Sarpsborg. Estetikk, materialvalg, utnyttelse, høyder og uteoppholdsarealer var noen av temaene som ble diskutert. Representanter fra planavdelingen i Sarpsborg kommune deltok også på regionalt planforum, samt i møte og befaring som nevnt over.

3.5 Innsigelser

Statsforvalter

I sin uttalelse til planforslaget datert 15.08.2024, fremmet Statsforvalteren innsigelse til reguleringsplanen, på grunn av fare for økning i ulovlig forurensning gjennom avløp og renseanlegg, samt til reguleringsbestemmelse for støy.

Avløp og renseanlegg

Statsforvalter stilte krav om at det måtte legges inn rekkefølgebestemmelse som hindret påkobling av nye boenheter til avløpsystemet, før det nye renseanlegget er ferdigstilt og drives etter regelverk og gitt tillatelse. 29.04.2025 trakk imidlertid Statsforvalteren sin innsigelse og planen kan egengodkjennes av Sarpsborg kommune, uten et slikt rekkefølgekrav.

Støy

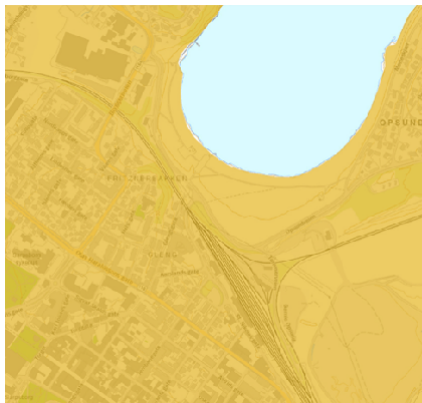
Innsigelse til støy ble drøftet i møtet med Statsforvalter 16.05.2025, hvor forslagsstiller hadde revidert reguleringsbestemmelsene for å imøtekomme Statsforvalteren. Det ble lagt til bestemmelse som hindrer etablering av boenheter ensidig og nordvendt mot rød støysone, samt en bestemmelse som hindrer etablering av etromsleiligheter med dempet fasade som erstatning for naturlig stille side. Andelen tillatte boenheter med dempet fasade innenfor formål SF ble justert ned fra 20 boenheter innenfor formål SF med fasade mot St. Nicolas gate, til 15% av boenheter innenfor formål SF. Etter dialogmøte med Statsforvalter for å løse innsigelse til støy, krevde planmyndigheten i kommunen at bestemmelse som hindrer etablering av boenheter ensidig mot rød støysone skulle fjernes. Bestemmelsen ble derfor fjernet.

Østfold fylkeskommune og Riksantikvaren

I sin uttalelse til planforslaget datert 20.08.2024, fremmet fylkeskommunens administrasjon innsigelse til høyder på bebyggelsen i planforslaget, med forbehold om etterbehandling i fylkesutvalget 12. september 2024. I Fylkesutvalgets behandling av saken, innstilte de på at det ikke skal gis innsigelse til planforslaget. Saken ble så sendt til Riksantikvaren, som vurderte at det skal gis innsigelse til planforslaget og at planen dermed ikke kan egengodkjennes av kommunen før innsigelsen er løst. Riksantikvarens begrunnelse var at tiltaket vil svekke nasjonale interesser knyttet til Sarpsborg jernbanestasjon og opplevelsen av dens historiske rolle i Sarpsborg bysentrum. Det er gjennomført to dialogmøter mellom Riksantikvaren, forslagsstiller og kommunens administrasjon, uten at innsigelsen har blitt løst. Som et ledd i å forsøke å løse innsigelsen har forslagsstiller endret ytre gesims på bygg B ved å flytte den to etasjer ned, slik at den nå er mer riktig i forhold til sentrumsplanens bestemmelser. I tillegg er neste inntrukne gesims flyttet en etasje ned. Endringene gjør at bygg B tilpasser seg togstasjonen i enda større grad enn tidligere, og skaper et mykere møte mellom stasjonsbygningen og Sefa park. Endringene kan ses mer detaljert i vedlegg 20 «Vedlegg til tilpasningsanalyse».

3.6 Mekling

Dialogmøter med Riksantikvaren førte ikke frem. Det er derfor gjennomført meklingsmøte med Riksantikvaren 07.01.2026. Meklingen førte ikke frem og saken sendes dermed til Kommunal- og distriktsdepartementet for endelig avgjørelse.

4. Planstatus og rammebetingelser**4.1 Fylkeskommunale planer**

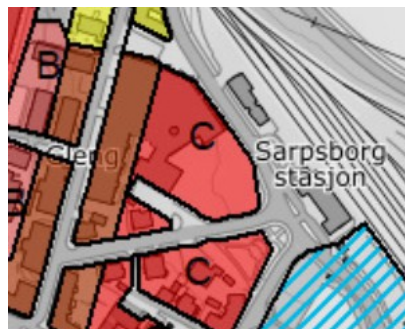
Fylkesplanen for Østfold:

Området ligger innenfor avgrensning for langsiktig grense for fremtidig tettbebyggelse.

4.2 Kommunedelplaner



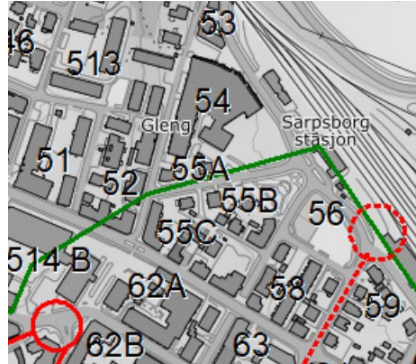
Kommunedelplan for sentrum 2019-2031:
Området er avsatt til nåværende sentrumsformål.



Kartutsnittet over viser at utbyggingsområdet ligger innenfor høydekategori «urban-høy bebyggelse C», mens den delen som skal videreføres med eksisterende bebyggelse i stor grad ligger innenfor høydekategori «Gheng».



Kartutsnittet over viser nærliggende. Bygninger som er registrert på temakartlaget gul liste i sentrumsplanen for Sarpsborg.



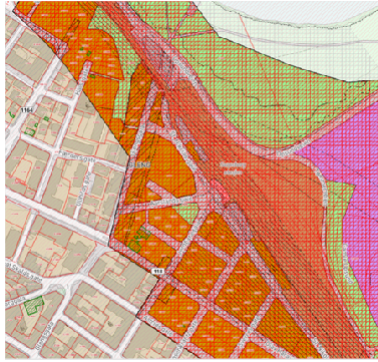
Kartutsnittet over viser at planområdet ligger akkurat utenfor avgrensningen til det som regnes som bykjernen i temakartlag bykerne til sentrumsplanen for Sarpsborg.



Det eksisterende grønne området mot togstasjonen, er som vist på kartutsnittet over registrert som grøntområde med høy verdi i temakartlaget grønnstruktur til sentrumsplanen.



Temakartlaget kulturmiljø viser at den delen av planområdet som skal videreføres i sin opprinnelige form, er delvis registrert innenfor kulturmiljø «Gamle Gleng».



Kommunedelplan for intercity, områdenavn BS53 (Borg bryggerier – Klavestad): Området er avsatt til nåværende sentrumsformål. Planen ble vedtatt 08.10.2021.

4.3 Gjeldende reguleringsplan innenfor planområdet



Området er regulert gjennom Reguleringsplan for kvartal 54 og 55 – SEFA, planID 11042, ikrafttredelsesdato 10.05.1977

4.4 Tilgrensende planer



Tilgrensende område er regulert gjennom reguleringsplanen Sarpsborg stasjon med tilstøtende gate, datert 10.03.1983.

Pågående planarbeid for Rosenkrantz gate og nytt reisetorg



Planarbeidet er initiert av Sarpsborg kommune. Planarbeidet er pågående, og det foreligger ikke endelig vedtak. Planavgrensningen er delvis overlappende med Sefa.

4.5 Temaplaner/andre planer av betydning for planarbeidet **Veilysnorm for Sarpsborg kommune**

Veilysnormen for Sarpsborg kommune (2015) skal bidra til god trafikksikkerhet, redusert risiko for ulykker, god trafikkavvikling og gjøre uønsket atferd og kriminalitet mindre attraktivt. Normen angir at veibelysningen skal være miljøtilpasset og medvirke til økt trivsel og trygghetsfølelse.

Kommunal veinorm

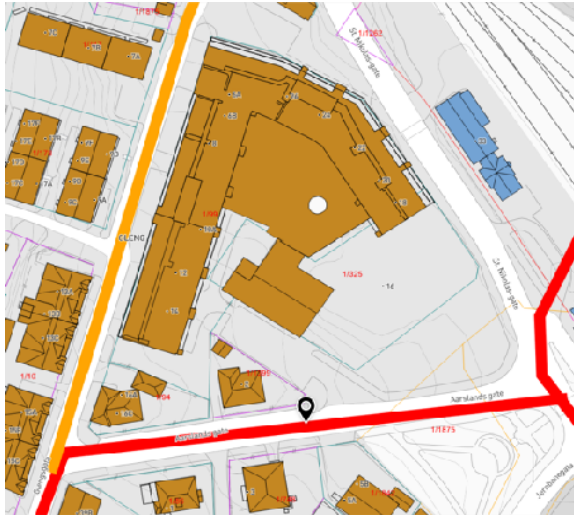
Kommunal veinorm for Sarpsborg kommune (vedtatt 11.03.2020) gir generelle rammer for utforming og standard på det kommunale veinettet og gir utfyllende bestemmelser for planlegging og prosjektering av veier og gater. Sarpsborg ønsker et veinett som sikrer fremkommelighet, trafikksikkerhet og miljø på en forsvarlig måte. Statens vegvesen sine håndbøker benyttes som standarder i Sarpsborg kommune.

Klima- og energiplan

Sarpsborg kommunes kommunedelplan klima- og energi 2021 - 2030 er utformet som en kommunedelplan. Kommunedelplanen for klima og energi omhandler temaene klima og energi og beskriver en overordnet plan med mål om å lykkes i å begrense omfanget av klimaendringene og skape et samfunn med minimale utslipp av klimagasser. Kommunedelplanen beskriver mål og strategier for areal og transport, energiforbruk i bygninger, forbruksmønster og avfall, tilpasninger til klimaendringer, samt kunnskapsbygging og holdningsskapende arbeid. Blant strategiene er blant annet å lokalisere nye bolig- og næringsområder i nærheten av et effektivt, trygt og miljøvennlig transportsystem, samt å lokalisere attraktive boligområder i nærheten av skole.

Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad

Kartutsnittet under viser trasé for hovedsykkelveier. Det er hovedsykkelvei rute nr. 9 som går forbi tomte i Aarslands gate. Den røde stripa betyr at sykkeltraséen ikke er opparbeidet på denne strekningen. Mens den oransje stripa i Glengsgata betyr at det er blandet trafikk.



Hovedsykkelveinett. (Sarpsborg.com)

Kommunedelplan for naturmangfold

I kommunedelplan for naturmangfold beskrives det at man i reguleringsplaner skal ivareta og tilrettelegge for naturmangfold i reguleringsplaner for områder med vesentlig og moderat fortetting, samt at man skal ivareta store, gamle trær.

4.6 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (1995)

Relevant for planforslaget er intensjonen om at det skal finnes trygge uteoppholdsarealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø samt at det skal finnes gode og trygge forbindelser for myke trafikanter, spesielt for de yngre aldersgrupper.

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025)

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder. Arealbruken skal tilrettelegge for gode mobilitetsløsninger og redusert transportbehov. Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging og næringsutvikling, med vekt på gode regionale løsninger. Kommunene skal ha handlingsrom til å kunne bestemme hvor nye boliger skal bygges ut fra lokale forutsetninger.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2024)

Formålet med retningslinjene er å sikre at klima og energi vektlegges i planleggingen etter [plan- og bygningsloven](#) og øvrig myndighetsutøvelse og virksomhet i staten, kommunene og fylkeskommunene. Klima omfatter både reduksjon av klimagassutslipp, karbonopptak og -lagring og tilpasning til forventede klimaendringer. Retningslinjene tydeliggjør statens forventninger til hvordan dette skal gjøres, og statens bidrag til kunnskapsgrunnlag og veiledning.

5. Beskrivelse og analyse av planområdet, eksisterende forhold

5.1 Dagens arealbruk

Arealtype/Dagens arealbruk	Ca. Areal (m2)
Blokkbebyggelse med uteareal	4000
Forretning/branntomt	1950
Vei og fortau	2600
Overflateparkering	150
Grøntareal	700
	9400

5.2 Eiendomsforhold

Oversikt over hvilke eiendommer/deler av eiendommer planområdet består av, slik det framkommer i kommunens eiendomsregister pr. 20.03.2024:

Gnr/Bnr	Eier/Adresse
1/325	Sefa Eiendom AS
1/1934	Sarpsborg kommune
1/1875	Sarpsborg kommune
1/1202	Sarpsborg kommune
1/99	Glengshølen sameie

5.3 Stedets karakter, landskap og fjernvirkning

Planområdet ligger ca. 20 meter fra togstasjonen og i en del av byen som ligger lavere i terrenget enn resten av bysentrum. Innad på tomte (1/325) stiger terrenget fra ca. kote +38 i St. Nikolas gate, til ca. kote +43 i gårdsrommet. På grunn av planområdets plassering lavt i terrenget er bebyggelsen her stort sett ikke synlig fra hoveddelen av bysentrum, som ligger vesentlig høyere opp i terrenget. Fra Glengshølen i nordøst, er planområdet mer eksponert. Området øst for planområdet er ubebygget bortsett fra togstasjonen og tilhørende bygg. Området vest og sør for planområdet har eksisterende boligbebyggelse. I vest finnes også en del av kulturmiljøet «Gamle Gleng», som strekker seg over en stor del av sentrum. Reguleringsplan for Sefa regulerer ikke inn ny bebyggelse i denne kulturmiljøsonen.



Oversiktsbilde av planområdet.

Togstasjonen er registrert på gul liste og er et kulturminne av regional verdi. Dette beskrives nærmere i kap. 5.4.

5.4 Kulturminner og kulturmiljø

Planområdet ligger i tilknytning til togstasjonen i Sarpsborg. Stasjonsbygningen er registrert på gul liste og er av fylkeskommunen omtalt som et kulturminne av regional verdi. Bygninger på gul liste er bevaringsverdige bygninger som ifølge kommunedelplan for sentrum ikke skal rives, og som det er strenge regler for når det kommer til vedlikehold, istandsetting og påbygg. Ved nye tiltak i områder som grenser mot gul liste-bygninger krever kommunen at det redegjøres for hvordan tiltaket tilpasser seg til områdets karakter og kulturmiljø. En slik redegjørelse er vedlagt dette planforslaget under tittelen «Tilpasningsanalyse».

Stasjonsbygningen er rammet inn av stasjonsparken og det symmetriske veinettet, og oppleves som midtpunktet og målpunktet når man kommer fra bysentrum gjennom Aarslands gate og Jernbanegata. Disse aksene og symmetrien utgjør et helhetlig miljø sammen med stasjonsbygningen. Stasjonsbygningen ble bygget i 1878 og er utført i enkel nygotikk, med en arkitektur som bygger på symmetri og en pusset, lys fasade med røde detaljer. Vinduer og dører har buet topp.



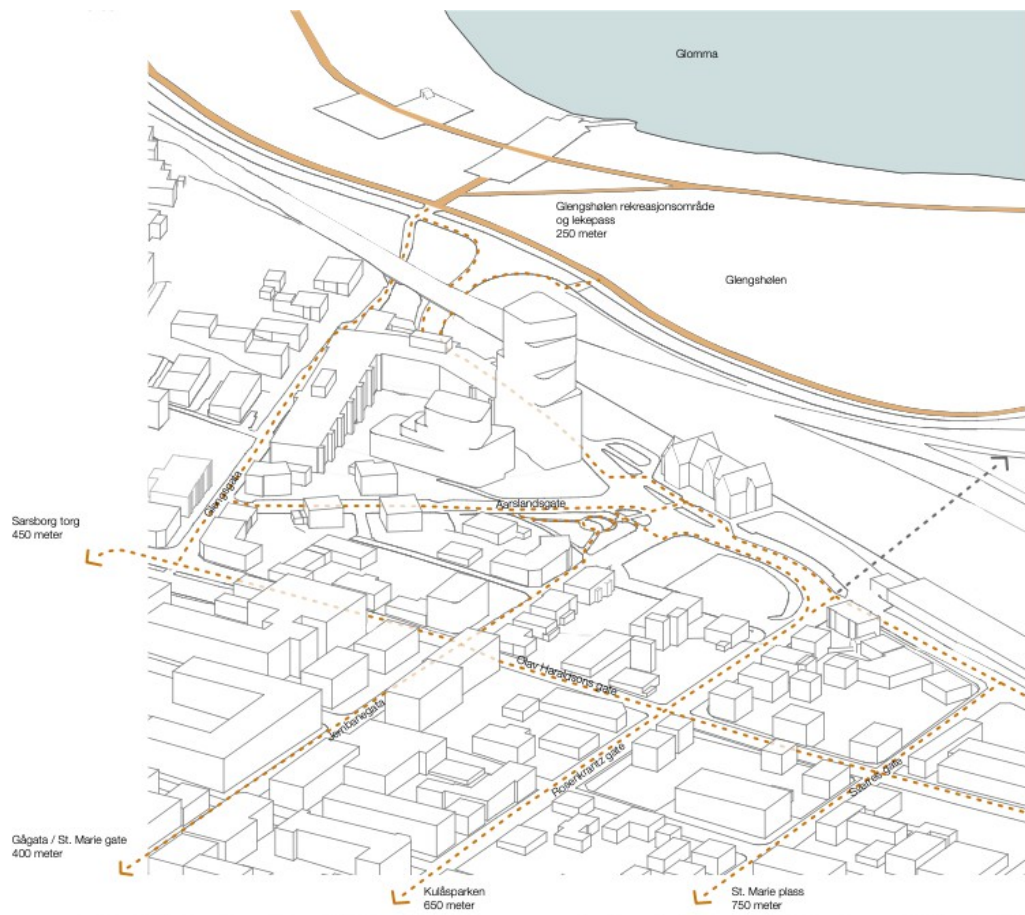
Stasjonsbygningen (Plus Arkitektur)

5.5 Naturverdier

Det er lite vegetasjon på tomta i dag. Vegetasjon består i hovedsak av en gressplen og et tre. Treet er en stor Alm (*Ulmus Glabra*), og står på kommunens eiendom mot togstasjonen. Arten er vurdert til sterkt truet i Norsk rødliste for arter 2021. Det er i utgangspunktet ønskelig å bevare store/gamle trær og trær generelt, da de blant annet er av stor verdi for biologisk mangfold, bremser vindhastigheten og skaper et gunstig lokalklima, binder/reduserer luftforurensning (særlig støv) og gjør at trafikkstøy føles mindre påtrengende. Trær bidrar også til å forhindre jorderosjon. Treet har blitt vurdert med hensyn på intensjonen om bevaring av fagkyndig arborist, og det er laget tilstandsrapport som følger planforslaget som et vedlegg. Etter en helhetlig vurdering er konklusjonen at treet tilstand tilsier at det ikke er egnet til bevaring.

5.6 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Utbyggingsområdet består i hovedsak av en branntomt og bærer ikke preg av å være brukt til rekreasjon i dag. Resterende deler av planområdet består av vei, fortau og eksisterende boligblokk med tilhørende utearealer/gårdsrom som brukes av eksisterende borettslag/sameie. Innenfor gangavstand (ca. 250 m.) finnes rekreasjonsområder i Glengshølen med et stort utvalg av ulike aktivitetsmuligheter, kirkeparken og Kulåsparken (ca. 650 m.), St. Marie plass (ca. 750 m.), og Sarpsborg torg (ca. 450 m.) med en populær lekeplass, bevertning, konserter mm.



Avstander til nærliggende målpunkter (Plus Arkitektur)

5.7 Trafikkforhold

I forbindelse med prosjektet har Rambøll utarbeidet en trafikkanalyse som følger planforslaget som et vedlegg. Det har også vært dialog med samferdselsavdelingen og planavdelingen samt renovasjonsavdelingen, ved kartlegging av trafikale forhold og planlegging av utforming på nye trafikale løsninger.

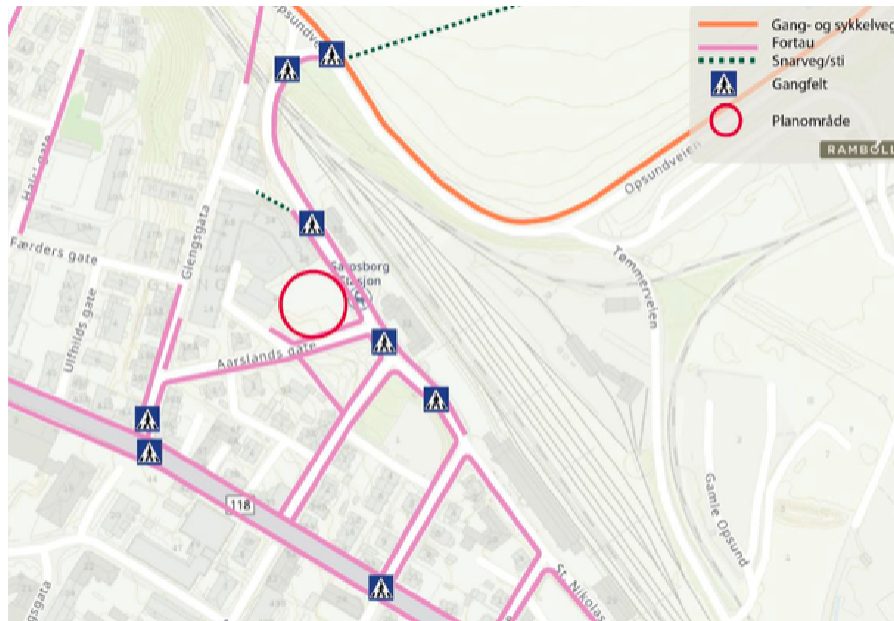
Dagens kjøreadkomst for det eksisterende borettslaget ligger mot St. Nikolas gate, via to garasjeporter.

Sarpsborg kommune gjennomførte trafikktegninger for St. Nikolas gate i januar 2022. Basert på disse tellingene er det beregnet en ÅDT på 3250 kjt/d. 63% av trafikken går i nordgående retning. Fartsgrensa i St. Nikolas gate er 40 km/t.

Det er ikke registrert noe trafikk i Aarslands gate i dagens situasjon, men det antas at gjennomgangstrafikken her er lav. Aarslands gate brukes i stor grad til gateparkering i dagens situasjon. Fartsgrensa her er 30 km/t.

Fremskrevet trafikk tall for St. Nikolas gate for 2045 (uten nyskapt trafikk fra Sefa) er ÅDT 4000 kjt/d (inkludert tungtrafikk). Dersom St. Nikolas gate stenges av for tungtrafikk er fremskrevet trafikk tall ÅDT 3800 kjt/d.

Myke trafikanter kan i dag benytte seg av ensidig fortau i hele Aarslands gates lengde og tosidig fortau i den delen av gata som ligger nærmest stasjonen. I St. Nikolas gate er det et fortau på østsiden som lar myke trafikanter bevege seg trygt gjennom kulvert under jernbanen og over til Glengshølen via fotgjengerovergang. Myke trafikanter kan også benytte seg av asfaltert gangpassasje ved eksisterende borettslags nordlige yttervegg og videre via undergang under jernbanen som ligger i forlengelse av Glengsgata, og kommer ut mot Glengshølen. Disse forbindelsene utgjør et nettverk som lar myke trafikanter bevege seg effektivt i området. Forbindelsene legger bedre til rette for gående enn for syklende.



Gangtraséer i området (Trafikkanalyse, Rambøll)

På grunn av planområdets umiddelbare nærhet til togstasjonen og gangavstand (ca. 450 m.) til bussterminalen, regnes tilgangen på kollektivtilbud som svært god.

5.8 Barns interesser

Barns interesser er i stor grad vektlagt i planarbeidet med tanke på å tilpasse planforslagets løsninger til barn gjennom uteoppholdsarealer og lekeområder, samt trygge forbindelser for myke trafikanter. Se også kapittel 3.3.

Temakartlag skoleveisanalyse i kommunekart for Sarpssborg indikerer at det er mellom 5 og 9 barn som bruker veinettet rundt planområdet som skolevei.



Skoleveisanalyse (Sarpsborg.com)

5.9 Sosial infrastruktur

Det ligger 7 barnehager innenfor sentrumsplanområdet, blant annet Fritznerbakken og Askeladden. Planområdet sokner til Kurland barneskole og Kruseløkka ungdomsskole. Kruseløkka ungdomsskole har kapasitetsutfordringer.

5.10 Universell tilgjengelighet

Det er til dels store høydeforskjeller innad på branntomta. Tomta stiger fra ca. kote +38 i St. Nikolas gate til ca. kote +43 i gårdsrommet. Planområdet er i dag ikke tilrettelagt for universell tilgjengelighet.

5.11 Teknisk infrastruktur

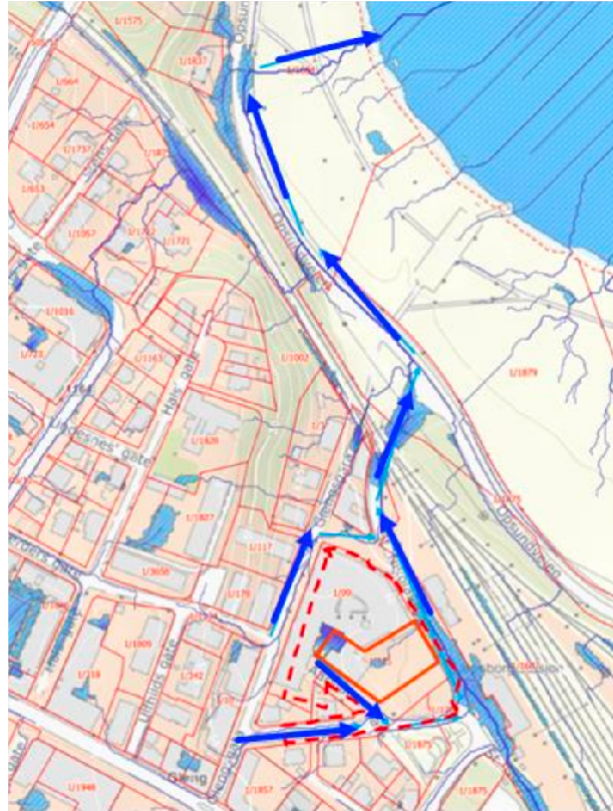
Vann og avløp

Det er eksisterende VA-ledninger i syd, vest og øst for planområdet. I stikkveien mot borettslaget inn fra Aarslands gate, ligger en kommunal vannledning som forsyner deler av Sarpsborg sentrum. Detaljer kan studeres i vedlegget VAO-rammeplan laget av Rambøll.

Det er ikke tilstrekkelig kapasitet på eksisterende avløpsrenseanlegg. Det pågår utbygging av nytt renseanlegg på Alvim, som etter planen skal stå ferdig ved årskiftet 2026/2027.

Overvann

Utsnitt under viser eksisterende situasjon med tanke på avrenning av overvann i området og mot Glengshølen, som ligger lavere i terrenget. Se vedlegg VAO-rammeplan for detaljer.



Avrenning av overvann (VAO-rammeplan, Rambøll)

Trafo

Eksisterende trafo befinner seg på gnr/bnr. 1/325.

Fjernvarme

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

5.12 Grunnforhold

Områdestabilitet

Multiconsult har utarbeidet geoteknisk rapport med vurdering av områdestabiliteten for prosjektet. GeoKonsept AS har utført uavhengig kontroll. Det er påvist kvikkleire og/eller sprøbruddmateriale på tomte. Den geotekniske vurderingen konkluderer imidlertid med at området kan bebygges uten å stå i fare for å bli inkludert i, eller utløse et områdeskred. Før denne geotekniske vurderingen ble gjort, var det to overlappende faresoner i området, 2468 Glengshølen og 278 Ruinparken. Vurderingen har medført at man kan revidere faresonene slik at de to sonene ikke lengre overlapper og slik at utbyggingsområdet nå ligger utenfor faresonene.

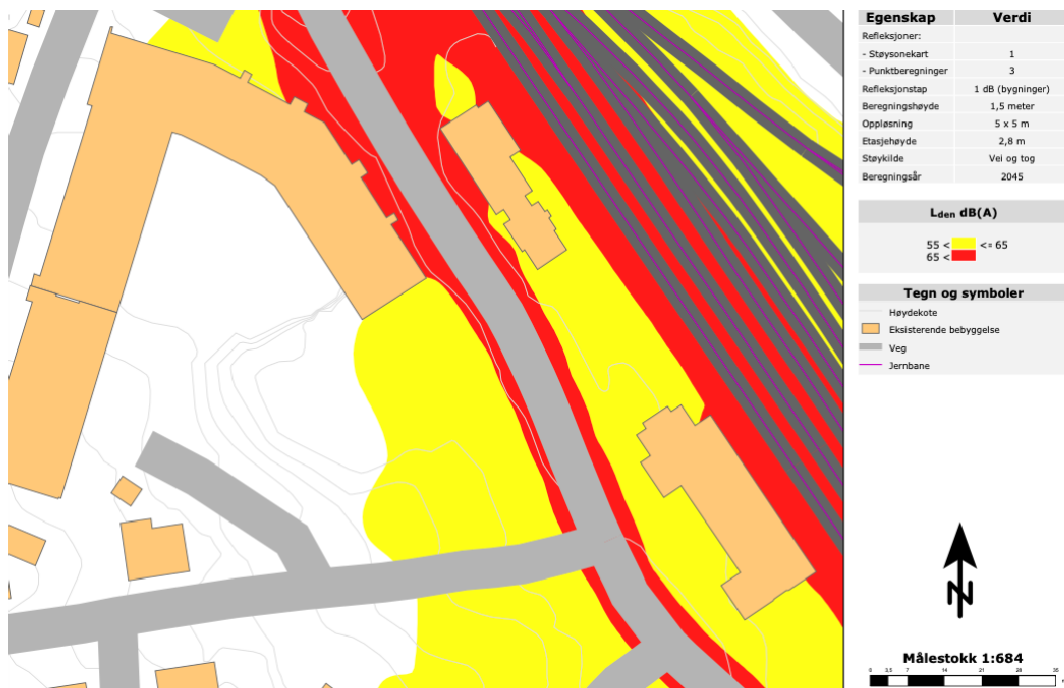
Multiconsult har også gjort en vurdering av trasé for tilkobling til fjernvarme. Østfold energi skal etablere nytt fjernvarmenett på en strekning som er ca. 180 meter lang. Det konkluderes med at den beskjedne utgravingen vil ha neglisjerbar påvirkning på områdestabiliteten.

Grunnforurensning

Multiconsult har gjennomført grunnundersøkelser og utarbeidet en miljøteknisk rapport med tiltaksplan. Det er avdekket forurensende masser samt en fremmed art med risikokategori svært høy på tomte, og disse skal håndteres i tråd med tiltaksplanen. Entreprenør har ansvar for oppfølging av tiltaksplanen. En miljøgeolog og entreprenør skal gjennomgå tiltaksplanen på et oppstartsmøte før gravearbeidene starter. Etter avsluttet arbeid skal det utarbeides en sluttrapport som oversendes Sarpsborg kommune. Vilkår a – k stilt av kommunen i godkjenning av tiltaksplan, datert 05.02.2024, skal oppfylles.

5.13 Støyforhold

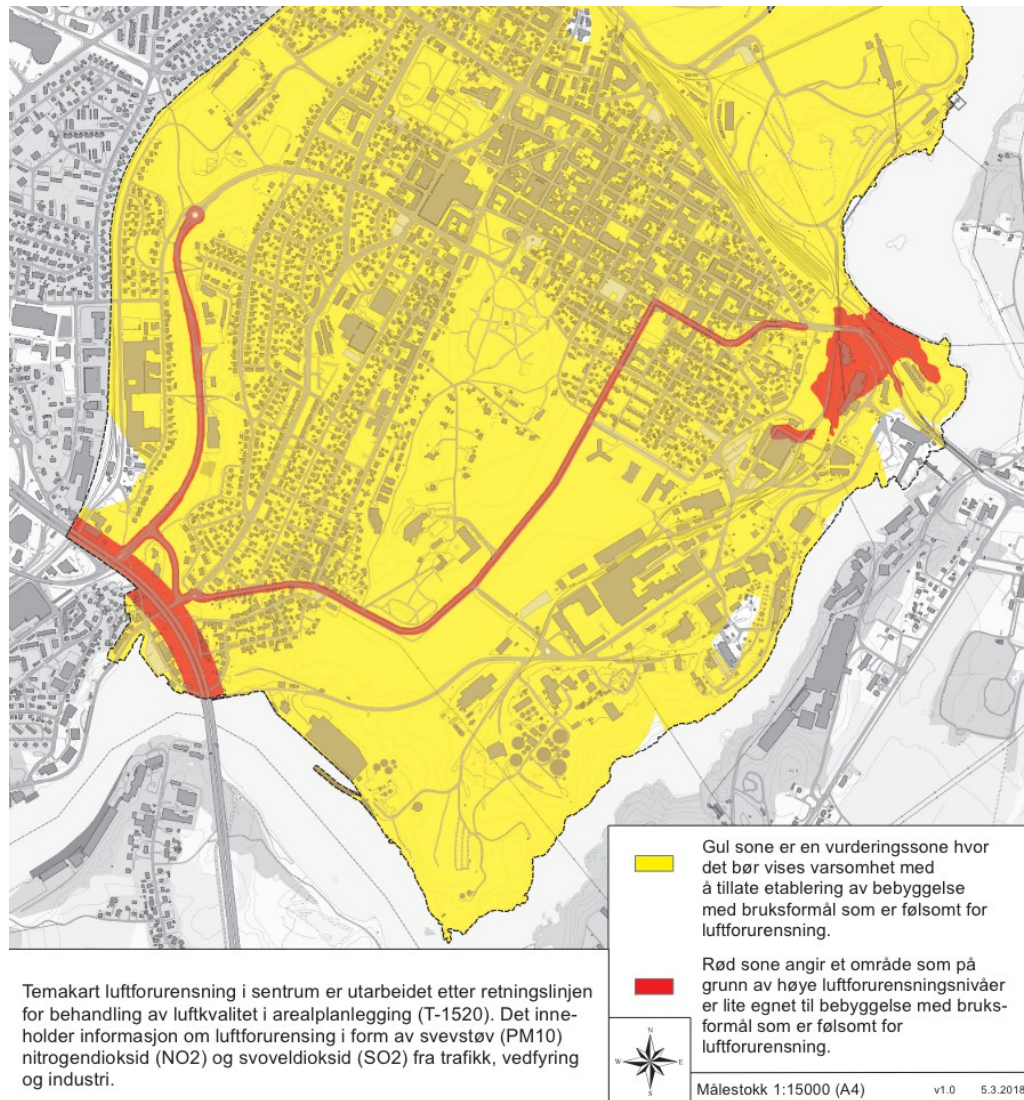
Rambøll har utarbeidet støyutredning for prosjektet. Støyutredningen er utført i henhold til T-1442/2021 og trafikkanalyse utarbeidet av Rambøll for prosjektet. Som vist på utsnitt under er planområdet delvis berørt av gul støysone og i liten grad berørt av rød støysone. Det er beregnet sumstøy fra støykildene vei og tog.



Støyberegning for situasjon før utbygging (Rambøll, støyutredning datert 20.03.2024)

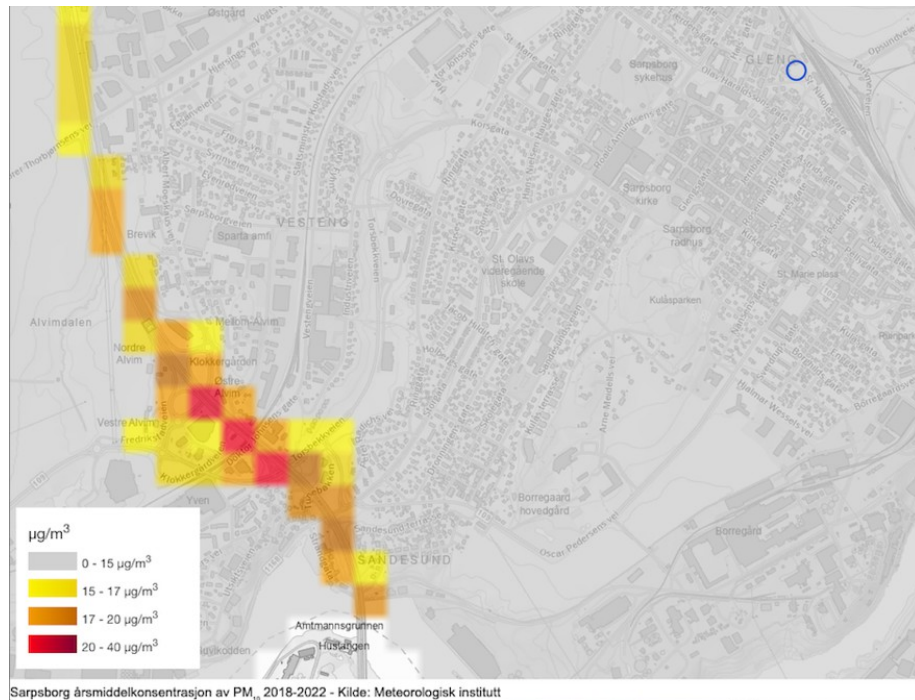
5.14 Luftforurensning

Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging ligger til grunn for planarbeidet og har til hensikt å forebygge helseeffekter av luftforurensninger gjennom god arealplanlegging.

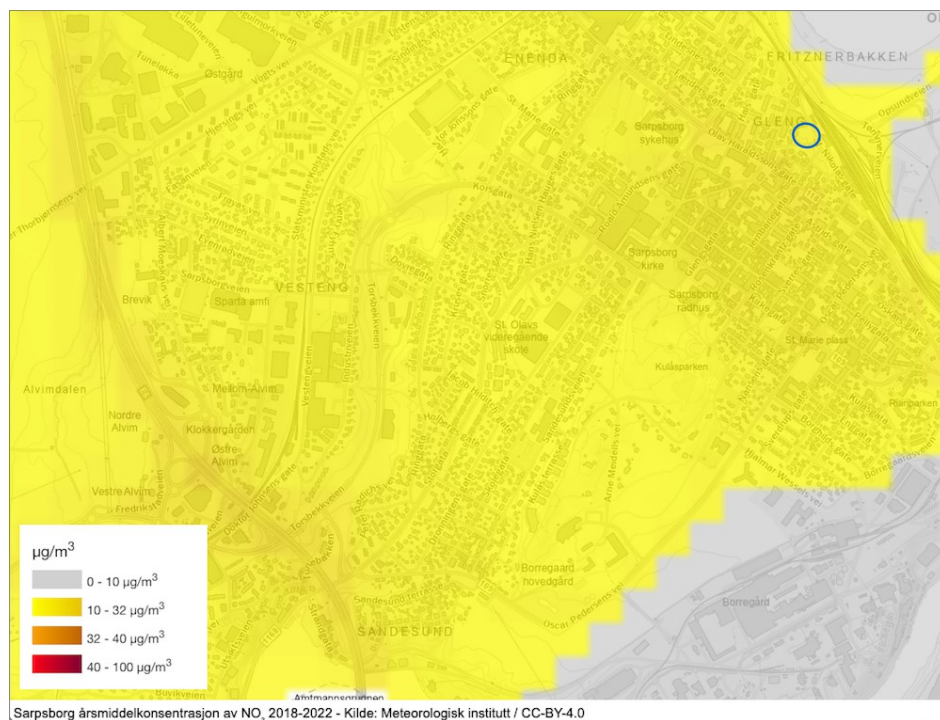


Kommunedelplan for sentrum angir at planområdet ligger innenfor gul sone for luftkvalitet, i likhet med hele resten av sentrum.

I miljødirektoratets fagbrukertjeneste for luftkvalitet angis det en årsmiddelkonsentrasjon av PM10 for planområdet (vist med blå ring) som er så lav at den ligger under luftkvalitetskriteriet (vist med grå farge).

Årsmiddelkonsentrasjon av PM₁₀. (Miljødirektoratet.no)**NO₂**

I miljødirektoratets fagbrukertjeneste for luftkvalitet angis det en årsmiddelkonsentrasjon av nitrogendioksid NO₂ (for 2018-2022) over luftkvalitetskriteriet (nedre vurderingsterskel) for hele Sarpsborg sentrum, inkludert planområdet (vist med blå ring). Området har likevel en konsentrasjon som ligger under grenseverdien for årsmiddel av NO₂.

Årsmiddelkonsentrasjon av NO₂ (Miljødirektoratet.no)

PM_{2,5}

I miljødirektoratets fagbrukertjeneste for luftkvalitet angis det en årsmiddelkonsentrasjon av PM_{2,5} for planområdet (vist med blå ring), som ligger over luftkvalitetskriteriet. Området har likevel en konsentrasjon som ligger under grenseverdien for årsmiddel av PM_{2,5}.



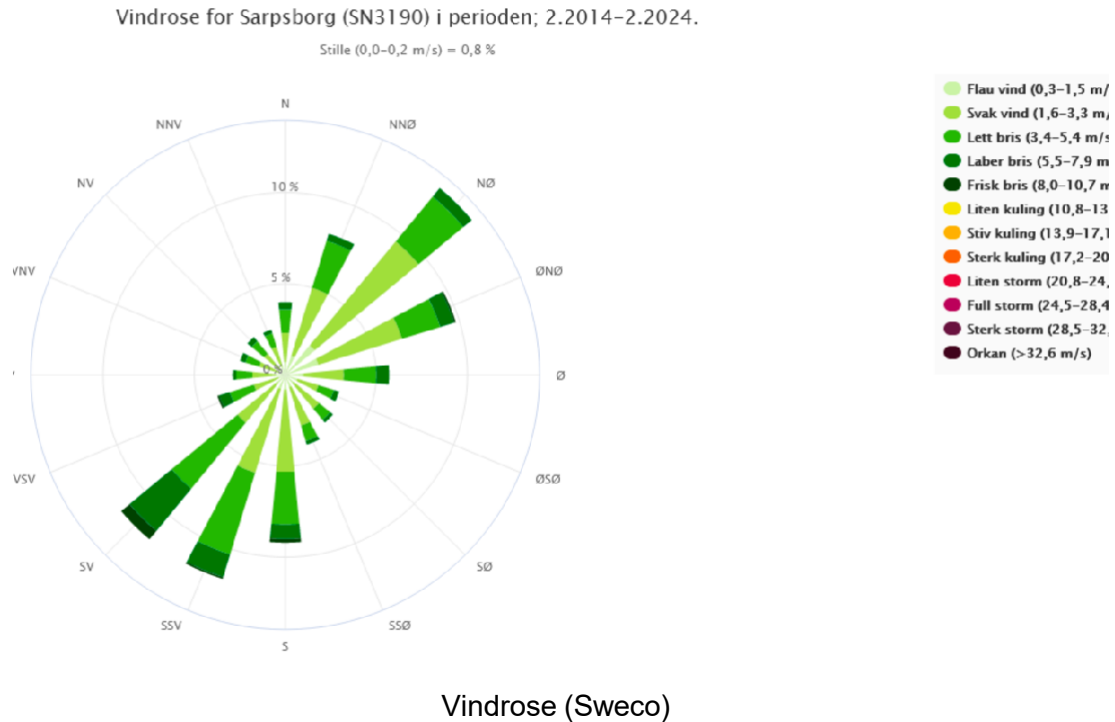
Sarpsborg årsmiddelkonsentrasjon av PM_{2,5} 2018-2022 - Kilde: Meteorologisk institutt

Årsmiddelkonsentrasjon av PM_{2,5}. (Miljødirektoratet.no)

5.15 Vindforhold**Lokale vindforhold**

Vindmålinger brukt for prosjektet er hentet fra Sarpsborg sentrum ca. 1 kilometer under og gir et veldig godt og representativt grunnlag for vindanalyse.

Vindstatistikken presentert med vindrosen under, sier noe om både hvilken retning vinden kommer fra, i tillegg til vindstyrke. Det fremkommer at sørvestlig og nordøstlig vindretning er fremherskende gjennom året, hvorav den sørvestlige er den mest hyppige med knapp margin. Det er ellers omtrent ingen forskjell mellom sommerhalvåret og hele året under ett.



5.16 Næring

Før bebyggelsen på tomte 1/325 brant ned, var det blant annet bowlingssenter med beverning og Sefa helsesenter på tomt

6. Beskrivelse av planforslaget

6.1 Alternativvurderinger

Bygningsvolum

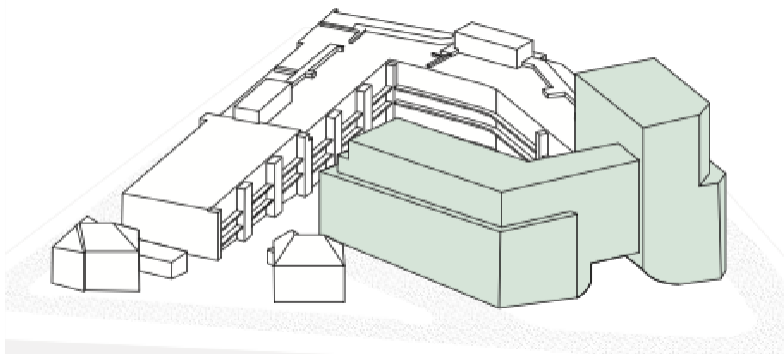
Ved oppstart av prosjektet ble det laget en mulighetsstudie hvor man tok for seg de stedlige forutsetningene på tomte og føringer gitt i sentrumsplanens bestemmelser, samt overordnede statlige føringer i statlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, som blant annet gir at det rundt kollektivknutepunkt bør legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjonen. Med dette som grunnlag kom vi frem til volumet vist i illustrasjon under.

Alternativet vist i figur under svarer opp sentrumsplanens bestemmelser på følgende punkter:

- Høydebestemmelser.
- Indre og ytre gesims - øvre etasjer trekkes inn 2,5 m fra fortau.
- Vertikaloppdeling/rytmikk i fasade (ved hjelp av materialitet, balkonger mm som hadde kommet i en senere fase)
- Brutt hjørne mot gatekryss, 3 m.
- MUA på 15 m² pr boenhet – bakkeplan og tak.
- Lekearealer på bakkeplan og kanskje noe på tak.
- Bilparkering etableres i p-kjeller.
- Næring/aktiv fasade mot st. Nikolas gate i underetasjen.
- Høyere bebyggelse er plassert slik at det ikke ødelegger solforhold for boligene eller rekreasjonsområder i området.

- Det er etablert gjennomgang og visuell forbindelse i kvartalet.
- Høy utnyttelse av eiendom i tilknytning til kollektivknutepunkt.

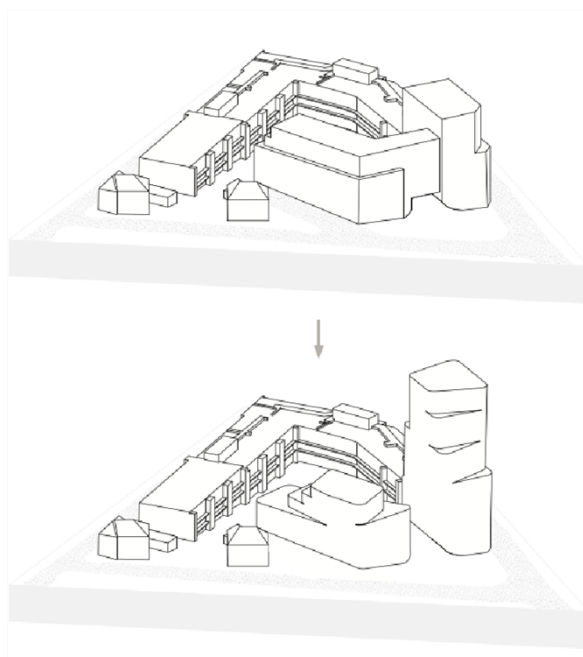
Dette alternativet har 6 etasjer og punktvis høyde på 8 etasjer. Utformingen av dette alternativet er relativt likt bebyggelsen som stod på tomta før brannen, men er noe høyere og har i tillegg en passasje inn til gårdsrommet. Denne utformingen resulterer i lite direkte sollys inn i gårdsrommet (hovedsakelig til Sefa, men også til eksisterende borettslag), og man får forholdsvis mange boenheter hvor det vil være utfordrende å oppnå tilstrekkelig dagslys innendørs. Tomtas utforming og størrelse legger begrensninger med tanke på alternative måter å forme bygningsvolumer på, og samtidig oppnå gode solforhold og en utnyttelsesgrad som er forenlig med plasseringen rett ved et kollektivknutepunkt.



Alternativ i tråd med sentrumsplanens bestemmelser (Plus Arkitektur)

Videre ble det undersøkt hvordan man kunne forme volumene annerledes for å oppnå bedre solforhold i gårdsrom og bedre dagslysforhold for flere boenheter. Det ble blant annet gjort følgende grep for å skape mer lys og luft både til eksisterende borettslag og planlagt ny bebyggelse, få inn flere og bedre kvaliteter både teknisk og estetisk, og optimalisere arealbruken mtp. forholdet mellom bebygd areal og areal avsatt til grøntområder, overvannshåndtering, lekearealer mm.:

- Dele volumet opp i to volumer – åpne opp og skape luft og rom mellom volumene
- Flytte arealet som utgjorde bindeledet mellom de to volumene til det høyeste volumet slik at dette blir et høyt og slankt bygg, som slipper mye sol inn i gårdsrommet. Siktlinje og solforhold for borettslaget blir betydelig forbedret.
- Trekke det laveste volumet bort fra borettslaget for å skape mer rom mellom eksisterende borettslag og ny bygningskropp. Areal forflyttes til det høyeste bygget.
- Trekke de øvre etasjene på det laveste bygget lenger vekk fra borettslaget. Et grep som gjør at det slippes inn desto mer sol i gårdsrommet.
- Avrunde hjørnene på begge byggene som myker opp uttrykket og tar opp estetiske virkemidler fra omkringliggende historisk bebyggelse.
- Vridninger i bygningskropp som skaper dynamikk og gjør bygget slankere og mykere i sitt uttrykk samt bidrar til å bedre solforholdene og vindforholdene i prosjektet.



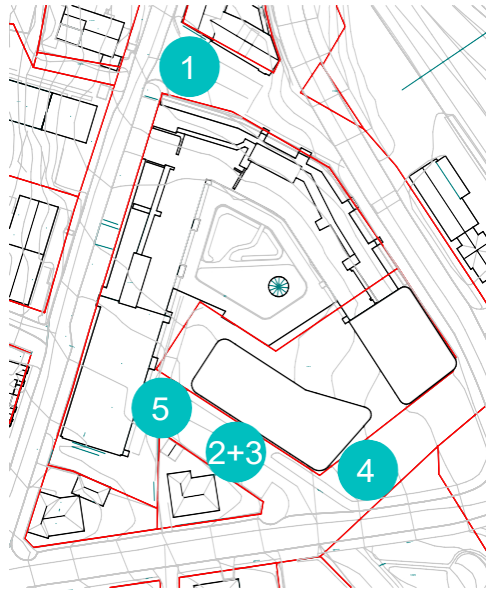
Alternativet bearbeidet i tråd med punkter nevnt ovenfor (Plus Arkitektur)

Selv om prosjektet avviker fra sentrumsplanens høydebestemmelser på total høyde og ytre gesims, muliggjør dette at prosjektet kan implementere alle de gode grepene nevnt ovenfor, slik at prosjektet i sin helhet blir betydelig forbedret, samtidig som man opprettholder en utnyttelse som er i tråd med den statlige føringen om høy arealutnyttelse og fortetting rundt kollektivknutepunkt. I tillegg har grepene tilført positive kvaliteter til eksisterende borettslag med tanke på blant annet solforhold for eksisterende boenheter, utearealer og lekearealer, samt øke områdets attraktivitet og funksjonalitet. Fordelingen av høyder muliggjør også en mer åpen bygningskropp som gir et inviterende uttrykk til det nærliggende byrommet.. For mer utfyllende detaljer vises det til vedlegget «Alternativvurdering».

Renovasjon

Det har i planprosessen blitt utredet flere alternativer til plassering av renovasjonsanlegget for prosjektet. I dialog med Sarpsborg kommune og Glengshølen borettslag er det et ønske om felles renovasjonsanlegg slik at man kan samle containerne på samme sted og at Glengshølen borettslag får frigjort areal til sykkelparkering på egen eiendom. Kriteriene for plassering av renovasjonsanlegget har derfor vært å finne en middelvei for optimal avstand både for Glengshølen borettslag og for Sefa Park, samtidig som at kriteriene til renovasjon og samferdsel svares opp.

Da kvartalet og tilliggende veinett har store terrengforskjeller, har mulige plasseringer for renovasjonsanlegg vært svært begrenset. I tillegg har det vært et ønske om å holde dette anlegget vekk fra parkområdet, slik at det ikke visuelt gir inntrykk av store grå flater, eller gir uønsket lukt i rekreasjonsområdet. Ideelt sett hadde renovasjonsløsningen vært plassert langs Aarslands gate eller langs Glengsgata, men begge gatene har en stigning over 8 %, og dette er derfor ikke mulig. I figur under vises 5 mulige plasseringer for renovasjonsanlegg, som har vært oppe til diskusjon med kommunen, hvor man endte opp med alternativ 4, som innebærer plassering av vendehammer i parken og renovasjonscontainere i gatetunet.



Alternative plasseringer av renovasjon (Plus Arkitektur)

Alternativ 1 – i eksisterende vendehammer for renovasjon i Glengsgata:

Her er det tenkt at eksisterende parkering erstattes med renovasjonscontainere og at renovasjonsbilen benytter eksisterende vendehammer for renovasjonsbil i dette området.

Fordelene med denne plasseringen er at det er samme plassering som det i dag snur en renovasjonsbil. Den beslaglegger ikke areal som egner seg godt som uteareal. Renovasjonsbilen må ikke rygge over sykkelfelt eller annet gangareal. Det er også mulighet for at flere naboer kan koble seg på løsningen og at man dermed får færre enkeltstående søppeldunker i gaten.

Denne løsningen ble ikke godkjent av kommunen da det var usikkert om den ville komme i konflikt med planlagt sykkeltrasé i Glengsgata, mulig økt trafikk med renovasjonsbil og at Glengsgata er trang i dag med gateparkering. Det skal kjøre og snu en renovasjonsbil her i fremtiden og det reguleres inn snuhammer for renovasjon i dette området som ikke kommer i konflikt med sykkel og gangvei.

Alternativ 2 – Gatetun:

Rygge inn på oppstillingsplass i gatetunet fra Aarslands gate. Fordelene med denne løsningen er at man benytter gatetunet og oppstillingsplass ved containerne som snuareal, og begrenser renovasjonsløsningens fotavtrykk til et minimum. Dette er en plass med svært gode solforhold som kunne vært fint å benytte til rekreasjon og uteareal. Denne løsningen beslaglegger ikke areal fra parkområdet. Denne løsningen ble ikke godkjent. Begrunnelsen var at renovasjonsbil ikke skal rygge over sykkelvei.

Alternativ 3 – Gatetun:

Rygge ut i Aarslands gate fra gatetunet. Dette er samme løsning som alternativ 2, men med mulighet for å rygge ut i veien, i stedet for inn i gatetunet. Ble sett på som en mulighet da det er svært lite trafikk i Aarslands gate samt lav hastighet. Denne løsningen beslaglegger heller ikke areal fra parkområdet. Løsningen ble ikke godkjent av samme grunn som alternativ 2.

Alternativ 4 – Vendehammer i parken

I dette alternativet er renovasjonen tenkt på samme sted som alternativ 2 og 3, men med vendehammer i parken, slik at renovasjonsbilen ikke må rygge over gang- og

sykkelvei. Dette tar noe areal fra rekreasjonsområdet, men snuhammeren kan kombineres til oppstillingsplass for brannbil og i forbindelse med trafo. Denne løsningen er godkjent av kommunen og ble besluttet å gå videre med.

I tillegg til alternativene over er det vurdert et 5. alternativ etter ønske fra kommunen, med vendehammer i området mellom eksisterende Glengshølen borettslag og nytt prosjekt Sefa Park. Denne ble besluttet å ikke gå videre med da vendehammeren kom for tett på inn- og utganger til boliger og ville være uoversiktlig og vanskelig å gjennomføre.

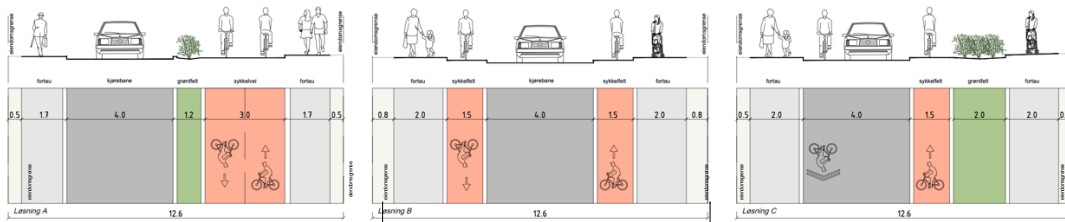
Det er også vært vurdert andre eiendommer til renovasjon i nærheten, men en slik løsning har blitt vurdert som ikke gjennomførbart med tanke på gevinst, kostnad og avstandskrav.

Aarslandsgate

Det er i forbindelse med prosjektet gjort studier på utforming av Aarslands gate og vurdert en rekke alternative tverrsnitt for hva som kan være mulig innenfor gatens bredde. Gaten er smal og det er ikke mulig å få plass til alle funksjoner man normalt legger opp til i et slikt område, som gang og sykkelvei i begge retninger, et grønt felt, tosidig fortau samt kjørefelt i begge retninger. Figuren under viser noen av de ulike alternativene som har vært oppe til vurdering i dialog med Sarpsborg kommune. Valget falt til slutt på en videreutvikling av alternativ D, med eget sykkelfelt på 1,8 m i vestgående retning (oppoverbakke) og blandet trafikk med sykkel og bil østgående retning (nedoverbakke). Fortau på begge sider med bredde ca. 2,45 og toveiskjørt gate på 5 m.

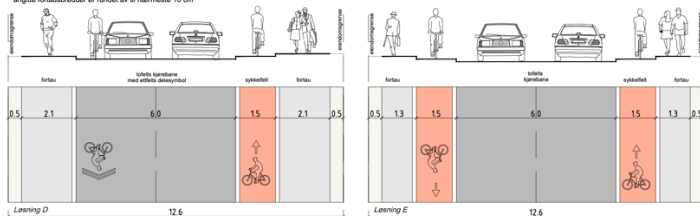
alternativer - enveiskjørt gate

angitte fortoubredder er rundet opp til nærmeste 10 cm



alternativer - toveiskjørt gate

angitte fortoubredder er rundet av til nærmeste 10 cm



Annet vegareal og fortau

Et fortau er et område på 0,5 meter bredde med "bort vegareal" er markert på alle

strekk. I praksis kan dette området være en grøntstrib eller annet fortauareal anordnet av fortauene på stedet.

Grøntfelt

Løsning 4 følger eksisterende kommunale veier og sykkelstier.

Løsning 5 følger eksisterende grøntstrib som Pilestien, med et lite rektangulært grøntfelt med god plass til buskett eller benke.

Grøntfelt kan utvides fra 2 m til 3 m for enkelte fortau.

Deit sykkel- og kjørefelt

Løsning 1 og 2 har eget sykkelstier med kjørefelt mens Løsning 3 og 4 har eget sykkelstier med kjørefelt.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

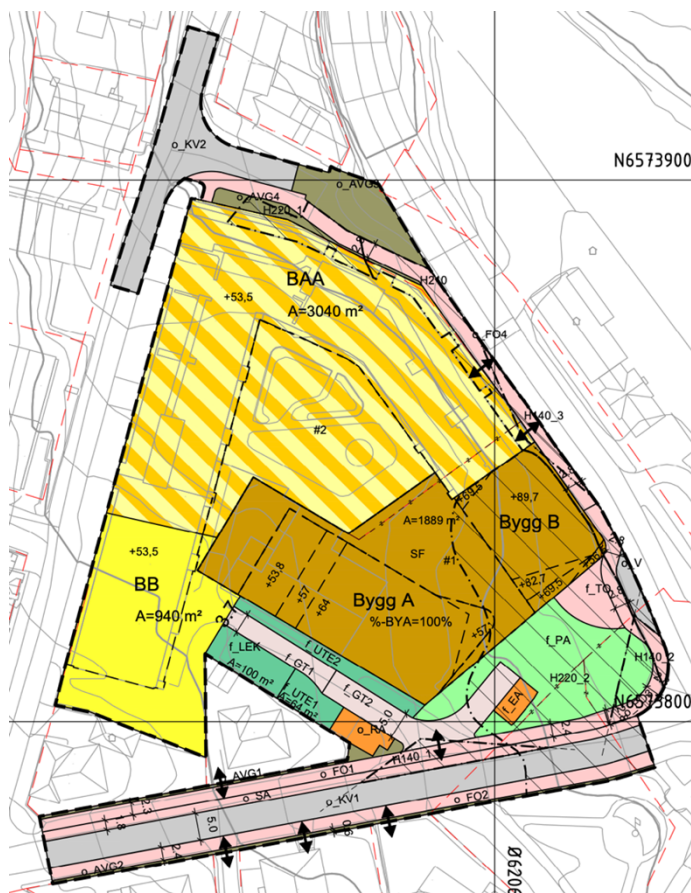
Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Deit sykkel- og kjørefelt har bredde på 1,5 meter, med 0,5 meter for å skille sykkelstier som mangler midtlinjer.

Alternativer for gatesnitt i Aarslands gate (In Situ)

6.2 Planlagt arealbruk



Sosi-kode	Formål	Areal (daa)
	Bebyggelse og anlegg	
1113	Blokkbebyggelse	0,9
1130	Sentrumsformål	1,9
1510	Energianlegg	0,0
1550	Renovasjonsanlegg	0,1
1610	Lekeplass	0,1
1600	Uteoppholdsareal	0,2
1900	Kombinert formål boligblokkbebyggelse og parkering	3,0
	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	
2014	Gatetun	0,2
2010	Veg	0,0
2011	Kjøreveg	1,0
2017	Sykkelanlegg	0,2
2012	Fortau	0,9
2019	Annen veggrunn - grøntareal	0,4
2013	Torg	0,1
	Grønnstruktur	
3050	Park	0,5
Sum		9,6

Bebyggelse og anlegg

Blokkbebyggelse (BB)

Eksisterende blokkbebyggelse inkludert utearealer videreføres likt som dagens situasjon.

Kombinert formål boligblokkbebyggelse og parkering (BAA)

Eksisterende boligblokkbebyggelse inkludert utearealer og parkeringskjeller i to etasjer, samt tekniske rom i tilknytning til p-kjeller videreføres likt som dagens situasjon.

Sentrumsformål (SF)

Det tilrettelegges for boligbebyggelse med næring i underetasje og tilhørende p-kjeller. Reguleringsbestemmelsene gir føringer for utforming.

Energianlegg (EA)

Innenfor formålet tillates det etablert trafo.

Renovasjonsanlegg (RA)

Innenfor formålet skal det etableres nedgravd løsning for renovasjonsanlegg. Som skal kunne betjene boliger innenfor områdene SF, BAA og BB.

Lekeplass (LEK)

På lekeplass skal det etableres et av flere lekearealer innenfor planområdet.

Uteoppholdsareal (UTE)

Innenfor formålet tillates det etablert felles og privat uteoppholdsareal og variert vegetasjon.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Gatetun (GT)

Innenfor formålet skal det etableres gatetun, hvor innerste del (GT1) skal legges til rett som et sosialt areal for opphold og lek, og ytterste del (GT2) skal ha funksjon som vendehammer og oppstillingsplass for større kjøretøy, blant annet renovasjonskjøretøy og brannbil.

Vei (V)

Innenfor formålet skal det etableres oppstillingsplass for varelevering.

Kjørevei (KV)

Innenfor formålet er det etablert eksisterende kommunal vei. Aarslands gate (KV1) skal oppgraderes med ensidig sykkelfelt og tosidig fortau. Glengsgata (KV2) skal utformes som vendehammer.

Sykkelanlegg (SA)

Innenfor formålet skal det etableres nytt offentlig sykkelfelt.

Fortau (FO)

Innenfor formålet skal fortau oppgraderes/etableres.

Annen veigrunn grøntareal (AVG)

Innenfor formålet skal det etableres sideareal og grøfter samt andre mindre tiltak i forbindelse med veianlegg.

Torg (TO)

Innenfor formålet skal det etableres torg som beskrevet i kapittel 6. Det legges til rette for etablering av et tilgjengelig torg i tilknytning til næringsdel i underetasje på bygning nærmest togstasjonen.

GrønnstrukturPark (PA)

Det legges til rette for en tilgjengelig park i tilknytning til prosjektet.

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Bebyggelsens høyde

Den delen av planområdet som skal bygges ut (området angitt med sentrumsformål i plankartet), ligger innenfor kategorien urban-høy bebyggelse C i sentrumsplanen. Innenfor denne kategorien tillates det bebyggelse med ytre gesimshøyde 15 meter og indre gesimshøyde 21,5 meter. Det kan vurderes innslag av punktvis høyere bebyggelse med gesims opp til 28,5 meter. Dette åpner for ca. 6 etasjer med punktvis 8 etasjer på det høyeste. Deler av planområdet som kun skal videreføres som dagens situasjon (områdene angitt som BAA og BB i plankartet) er eksisterende borettslag med eksisterende parkeringsanlegg. For delen som ligger langsmed Glengsgata er det høydekategori «Gamle Gleng» som er gjeldende.

Reguleringsplanen avviker fra sentrumsplanens høydebestemmelse. Bygg B (nærmest togstasjonen) har 14 boligetasjer pluss 1 underetasje. Underetasjen tar opp høydeforskjellen innad på tomta. Bygg B har flere inntrekninger for å skape et slankt og dynamisk volum som kaster minst mulig skygge, og gir gode bokvaliteter i leilighetene. Bygget har et avvik fra maks høyde i sentrumsplanens bestemmelser på omtrent 21 meter.

Bygg A har 6 etasjer og er trukket bort fra eksisterende borettslag for å gi plass til lys og luft mellom byggene. I tillegg er de øvre etasjene på bygg A i stor grad inntrukket, blant annet for å slippe mer sollys inn i gårdsrommet og på fasader til eksisterende borettslag. Høyder og inntrekninger er sikret i plankartet.

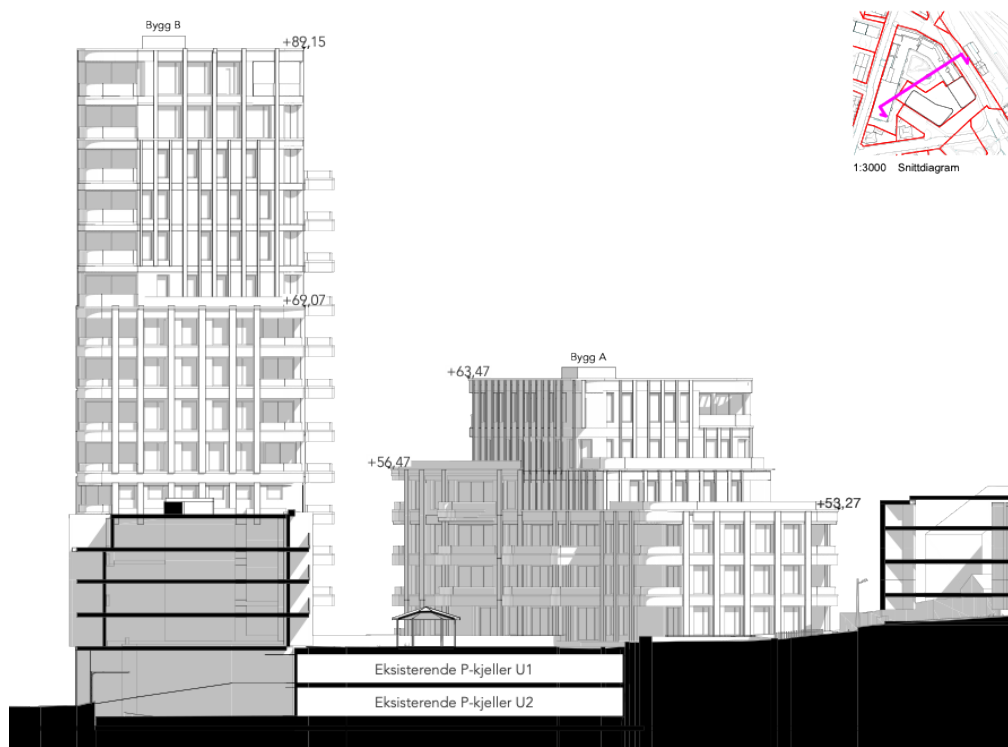
Det skal etableres p-kjeller under Bygg A og inntil det eksisterende borettslagets p-kjeller. Mellom bygg A og bygg B etableres et gårdsrom med felles utearealer for beboerne, som kan kobles sammen med gårdsrommet til eksisterende borettslag, dersom det er felles enighet om det.



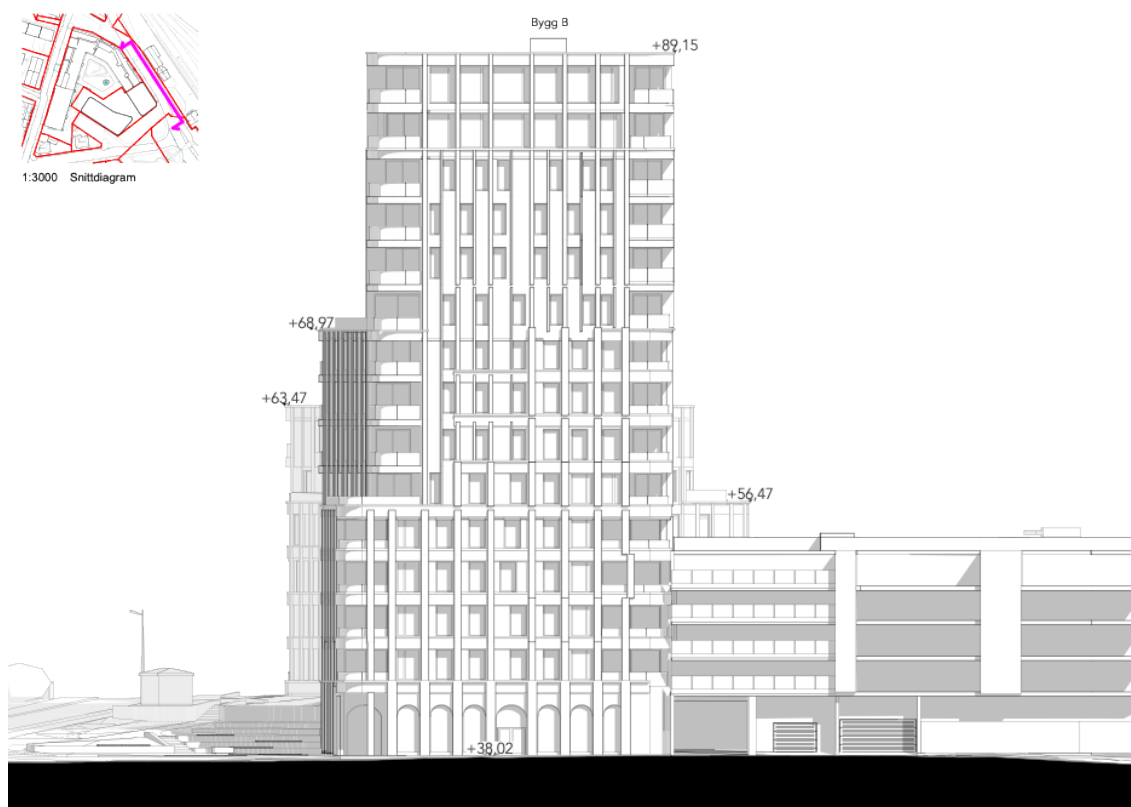
Bygg A og bygg B, Sefa Park (Plus Arkitektur)



Snitt sett mot Glengshølen borettslag (Plus Arkitektur)



Fasade (nordvest) sett fra Glengshølen borettslag (Plus Arkitektur)



Fasade (nordøst) Sett fra St. Nikolas gate (Plus Arkitektur)



Fasade (sørøst) sett fra stasjonsparken (Plus Arkitektur)

Grad av utnyttning

Utnyttelsesgraden for den nye bebyggelsen på formål SF er satt til 100 % BYA. En effektiv arealutnyttelse er i tråd med statlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging. Til tross for en relativt høy utnyttelse, er det oppnådd gode kvaliteter både i boligene, og på utearealer og lekeplasser. Dette på grunn av utformingen av bygningene og plassering av volumene på tomte, samt på grunn av at man har valgt å jobbe med bygninger med litt mindre fotavtrykk og heller gi volumene litt høyde. Dette frigir areal på bakkeplan som kan nyttes til rekreasjon, lek og vegetasjon som bidrar til å ivareta naturmangfoldet og mikroklimaet.

Antall arbeidsplasser, antall m² næringsarealer

Prosjektet åpner for etablering av næring i form av f.eks. kafé og treningssenter eller annen virksomhet i tråd med reguleringsbestemmelsene i underetasjen på bygg B. Reguleringsbestemmelsen åpner også for andre typer næring og tjenesteyting for å gi fleksibilitet for disponering av arealet og sikre at det blir aktivitet og drift her. Næringsarealene i illustrasjonsprosjektet utgjør ca. 310 m². Areal oppgitt er ikke juridisk bindende.

Antall boliger, leilighetsfordeling

I illustrasjonsprosjektet er det estimert ca. 95 boenheter til sammen. Antallet boenheter er et foreløpig beregnet tall basert på mulighetsstudie, og er ikke juridisk bindende. Det er intensjon om å oppnå variasjon i leilighetsstørrelsene for å appellere til ulike kjøpergrupper. Det er derfor lagt inn i bestemmelsene at det minimum 20% av boenhetene skal være 50 m² eller mindre, og at 10% av boenhetene skal være 80 m² eller større.

6.4 Boligmiljø/ bokvalitet

Reguleringsplanen åpner for nye boliger sentralt i Sarpsborg og med umiddelbar nærhet til både rekreasjonsområder, godt kollektivtilbud og alt som byen har å by på av kultur, varer, tjenester og bevertning. Det har helt fra tidlig skissestadiet vært fokus på å skape boliger med gode bokvaliteter som gode dagslysforhold i leilighetene, balkonger, at flest mulig skal få god utsikt, grønne kvaliteter i omgivelsene, materialer av god kvalitet, inkluderende utearealer og byrom, aktiv fasade mot park og togstasjon, mulighet for treningsfasiliteter og kafe i bygget, for å nevne noe. Like viktig har det vært å sørge for at eksisterende tilliggende boenheter får beholde sine gode kvaliteter og at prosjektet gir noe tilbake til byen.

Støy

Ved bygging av boliger i by er støy ofte en utfordring som må håndteres. Prosjektet ligger langs St. Nikolas gate, som genererer noe støy, og nær jernbanen, som også genererer noe støy. Støyen kan gi utfordringer med å sikre at alle leiligheter skal oppnå stille side. Det er arbeidet mye med plangrep og planløsninger/leilighetsinndeling for å finne gode løsninger, slik at flest mulig av leilighetene likevel skal få naturlig stille side. I t-1442/2021 står det under kapittel 4.1 «Det kan likevel være situasjoner hvor det selv etter arbeid med plangrep ikke er mulig å oppnå stille side for alle boenheter, eksempelvis for hjørneleiligheter. Da kan det unntaksvis, og for en liten andel av boenhetene, tillates dempet fasade som erstatning for stille side». Eiendommen ligger også innenfor avvikssone for støy i sentrumsplanen, hvor grenseverdiene i t-1442/2021 kan fravikes. Det legges derfor opp til at noen av boligene som har fasade mot St. Nikolas gate kan få dempet fasade som erstatning for «naturlig stille side». Totalt er det

satt en begrensning på 15% av boenhetene innenfor formål SF, som tillates etablert med dempet fasade som erstatning for naturlig stille side. Med foreløpig skissert inndeling av leiligheter gir dette 14 av 95 leiligheter med dempet fasade.

Bygg B, bygget langs med St Nikolas gate, ligger i gul støysone. Se figur under. Denne støysonen omfavner hovedsakelig fasade nord-øst, men strekker seg også rundt til fasade nord-vest og sør-øst, men her ligger den gule sonen på vippegrensen til stille side med verdier på 56-57. I dialog med støykonsulent er det utarbeidet en skisse til leilighetsinndeling, der det er lagt vekt på gode bokvaliteter og en god variasjon i leilighetsstørrelser for å kunne tilby en leilighet for de aller fleste målgrupper, selv i høyden, samtidig som at antall leiligheter med dempet fasade blir redusert til et minimum. Figuren under illustrerer inndeling av plan for bygg B. Her er det vist at man kan få en fin variasjon av større og mindre leiligheter hele veien opp til 10. etasje. De minste leilighetene er plassert mot fasade vendt mot vest – sørvest, som har gode støyforhold og gode solforhold og vil slik sett ha meget gode bokvaliteter. Oransje linje i fasade illustrerer gul støysone øvre del og gul linje i fasade illustrerer gul støysone nedre del. Planen illustrerer også hvilke leiligheter som oppnår stille side, der leiligheter markert med lys rød farge ikke når naturlig stille side, og vil ha behov for dempet fasade. Leilighetene markert med grønn farge får naturlig stille side.

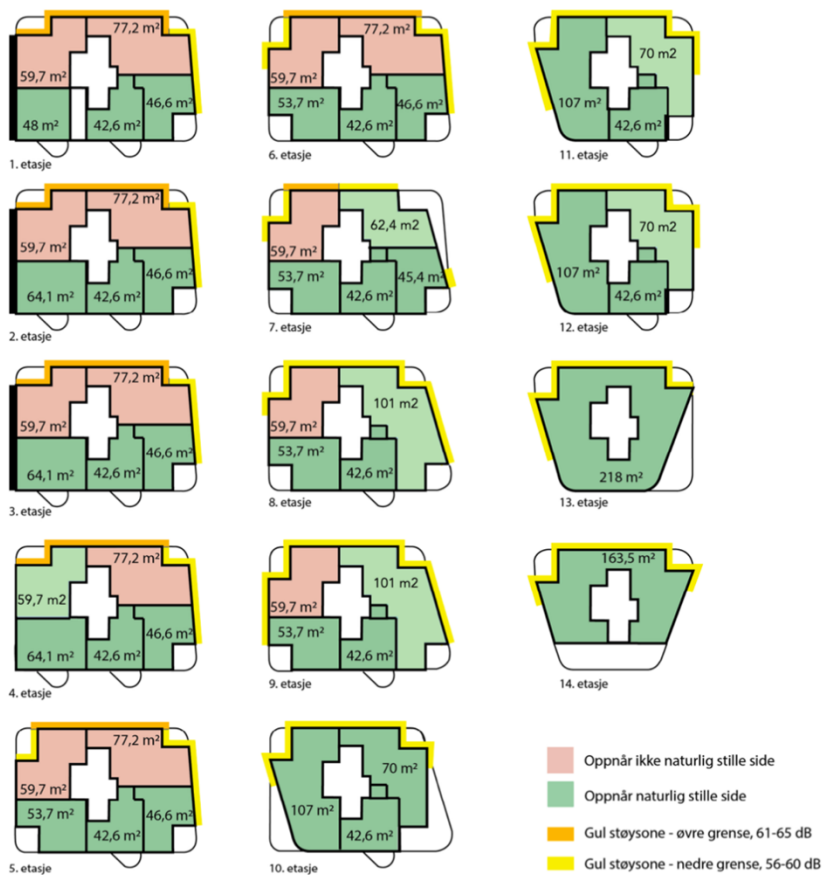
Av leilighetene som ikke når stille side er det:

- - 3/95 leiligheter med bare gul sone øvre grense
- - 9/95 leiligheter med en fasade i øvre gul sone og en fasade i nedre gul sone
- - 2/95 leiligheter med bare gul sone nedre grense

Denne leilighetsinndelingen gir best kvalitet for leilighetene med dempet fasade. Alle disse leilighetene, med unntak av 3, får to fasader, et grep som vil sikre godt med lys i boenhetene og god tilgang til den flotte utsikten. Det vil ikke være mulig å gjøre de røde leilighetene om til gjennomgående leilighet med fasade mot sør-vest da leilighetene vil bli veldig dype, med mye mørkt areal på midtpartiet. De vil også bli en god del større enn 100 m² og dermed kostbare leiligheter som kun når en liten målgruppe. Det er heller ikke en mulighet å gjøre bygningskroppen smalere for å oppnå gjennomgående leiligheter, da det blir for lite areal til å muliggjøre vridninger i bygningskroppen, da et slikt grep krever mye areal oppover i etasjene, og samtidig få til gode og rasjonelle leiligheter som når flere målgrupper med ulik kjøpekraft og behov.

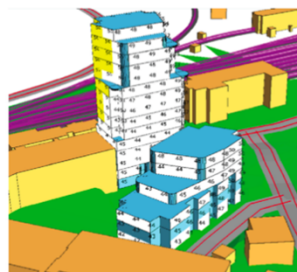
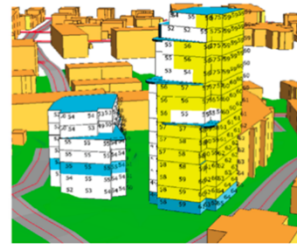
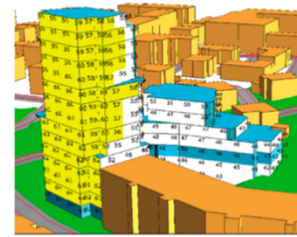
I de tilfellene der det oppstår situasjoner hvor det selv etter arbeid med plangrep ikke er mulig å oppnå stille side for alle boenheter, som nevnt over, kan dempet fasade løses gjennom en kombinasjon av tiltak som sikrer gode bo og livskvaliteter. Tiltak som dette kan være leilighet med to fasader der det er mulig, soverom og oppholdsrom med luftemulighet til balkong, støydempet rekkverk, himling og/eller vegger på balkong, lufteluker i fasade, innglassing av balkong. I tillegg til dette skal alle boenheter med dempet fasade ha en privat balkong og alle vil ha tilgang til flotte, støyfrie utearealer i gårdsrom og gatetunet. Leilighetene vil ha flott utsikt ut over Glengshølen og kort avstand til flotte tur- og parkområder som beskrevet i kapittel 6.1.18, og gode kollektivforbindelser.

Forslag til leilighetsinndeling etter støysone



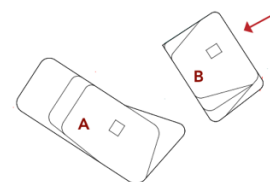
Skissert leilighetsinndeling etter støyanalyse
Dato: 29.04.2025

Forslag til leilighetsinndeling etter støysone (Plus Arkitektur)



Som vist på illustrasjonen under, får bygg B tilsammen 4 timer med sol på den fasaden som er mest støyutsatt (23. juli).

Timer hvor 75-100% av fasaden har tilgang til sollys = 3,5 timer
 Timer hvor 50-75% av fasaden har tilgang til sollys = 0,5 timer
 Timer hvor 25-50 % av fasaden har tilgang til sollys = 0 timer
 Timer hvor under 25 av fasaden har tilgang til sollys = 10,5 timer



Illustrasjon av antall soltimer på støyutsatt fasade (Plus Arkitektur)

Bokvalitet for eksisterende bebyggelse

For den eksisterende boligbebyggelse på planområdet videreføres eksisterende situasjonen med lav blokkbebyggelse med tilhørende utearealer, og eksisterende parkeringsanlegg i to underetasjer. Det blir mulighet for å koble sammen eksisterende uteareal med det nye utearealet. Ved utarbeidelse av byggesøknad vil det være viktig med dialog med eksisterende borettslag om hvordan dette kan løses på beste mulige måte for begge parter.

6.5 Parkering

Det stilles krav om at parkering for bil skal etableres under bakken i p-kjeller. Det er satt bestemmelse om maksimum 1 bilparkeringsplass per boenhet, og maksimum 1 bilparkeringsplass per 100 m² næring/tjenesteyting.

Sykkelparkering skal i hovedsak løses i p-kjeller, men det vil også bli noen sykkeloppstillingsplasser nær inngangspartier og i gatetunet for besøkende og for korte stopp. Foreslått plassering er veiledende, men ikke bindende, og er vist på utomhusplanen. Det skal etableres 1,5 sykkelparkeringsplasser per boenhet for boenheter under 50 m², og minimum 2 for boenheter over 50 m². Minst 25 % av sykkelparkeringsplassene skal ha overbygg. Det skal være mulig å låse fast syklene.

Det skal etableres minimum 5 sykkelplasser per 100 m² næringsvirksomhet og minimum 3 per 100 m² tjenesteyting. Minimum halvparten av sykkelparkeringsplassene for næring og tjenesteyting skal plasseres på torg (TO).

Bestemmelsene for både bilparkering og sykkelparkering er i tråd med sentrumsplanens bestemmelser.

6.6 Trafikkløsning

Kjøreadkomst

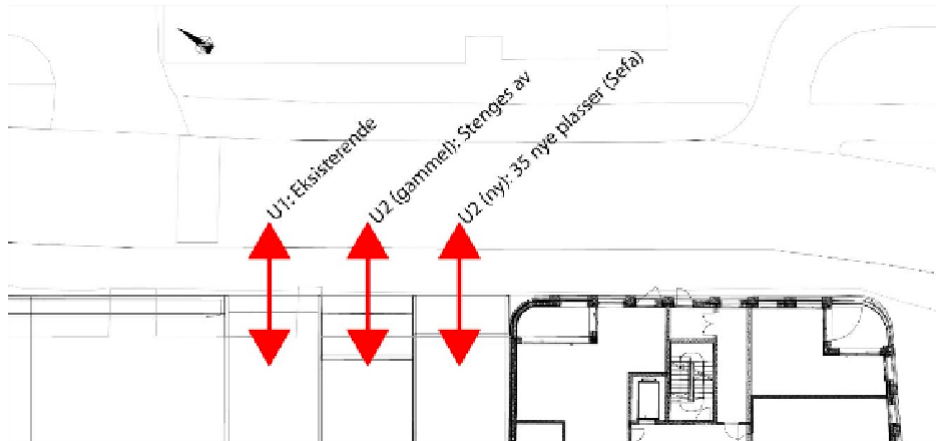
Kjøreadkomst er planlagt fra St. Nikolas gate og ned til parkeringskjeller. Det etableres en ny adkomst fra St. Nikolas gate ved siden av de to eksisterende adkomstene til eksisterende borettslag. Den midtre adkomsten (U2-gammel) stenges av, slik at man står igjen med kun to adkomster til sammen fra planområdet til St. Nikolas gate.



Eksisterende inn- og utkjøring til parkeringsanlegg fra St. Nikolas gate (Rambøll)

Eksisterende parkeringsanlegg med avkjørsel lengst nord, U1, eies av Sefa Park og benyttes i dag til utleie av parkeringsplasser. Det er total 47 parkeringsplasser her, hvorav 8 av disse tilhører selveierboliger i bygget. Eksisterende parkeringsanlegg U2, eies av Glengshølen borettslag med 86 parkeringsplasser. Deres avkjørsel stenges av og det etableres ny felles avkjørsel for Glengshølen borettslag og for Sefa park («U2 ny»), med forbindelse til dette eksisterende parkeringsanlegget via Sefa Park sitt nye parkeringsanlegg. Sefa skal etablere ca.

35 nye p-plasser i U2 under gårdsrommet.



Planlagt inn- og utkjøring til parkeringsanlegg (Rambøll)

Varelevering

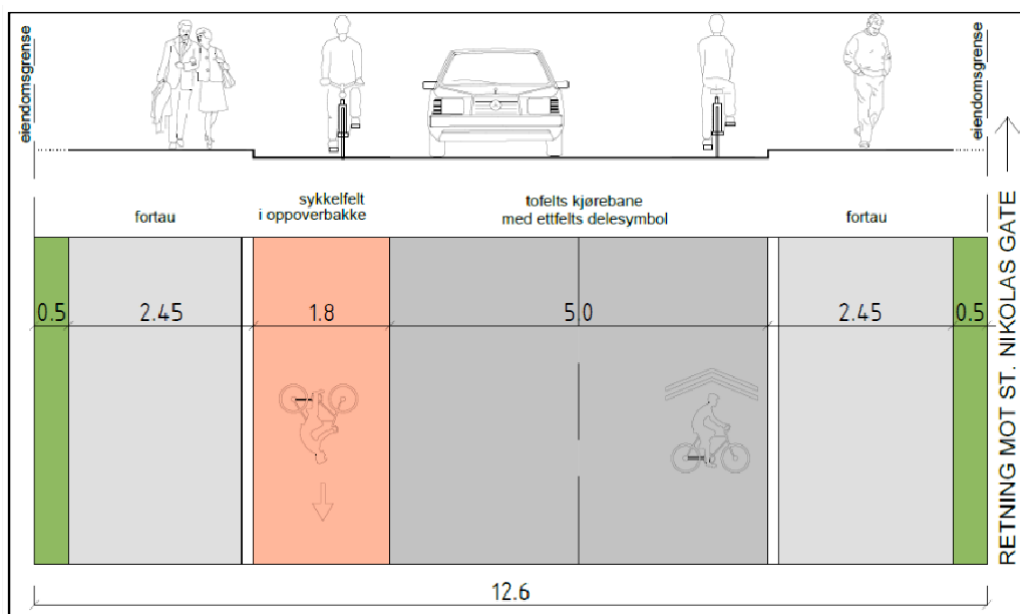
Det er avsatt areal til en lomme for varelevering langs St- Nikolas gate og i nær tilknytning til hovedinngangen til næringsdelen. Ved å etablere en vareleveringslomme langs St. Nikolas gate unngår man eventuelle konflikter med kjøring og uønsket rygging inne på torget.



Lomme for varelevering i tilknytning til park (In Situ)

Utforming av vei og forbindelser for gående og syklende

Veinettet rundt planområdet er godt tilrettelagt for gående med fortau og snarveier. Forholdene for syklister er ikke like gode. Det reguleres derfor inn sykkelfelt i Aarslands gate i tråd med intensjonen for denne traséen som er angitt som rute 9 i hovedsykkelplanen for Sarpsborg og Fredrikstad. Sykkelfeltet skal som vist på tverrsnittet under være 1,8 meter og skal gå i vestgående retning (oppoverbakke). Det er i planprosessen utredet ulike løsninger for gatetverrsnittet og konkludert med at det ikke er tilstrekkelig bredde i tverrsnittet til å oppnå sykkelfelt i begge retninger. Det er derfor planlagt blandet trafikk i østgående retning (nedoverbakke). Eksisterende gateparkering fjernes og det opprettes tosidig fortau med ca. 2,30 til 2,45 m bredde og 0,5 m skulder i hele lengderetningen i Aarslands gate som vist på vedlegget «illustrasjonsplan». Dette gir også en forbedret situasjon for de gående.



Nytt gatetverrsnitt i Aarslands gate (In Situ)

Ved planlegging av utearealene er det lagt stor vekt på å sikre gode gangforbindelser også internt i planområdet. Som vist på utsnittet under er det en intensjon om at det skal være enkelt og effektivt å bevege seg til fots, men også trygt, hyggelig og estetisk tiltalende.



Internt gangvegnett (In Situ)

6.7 Planlagte offentlige anlegg

Aarslands gate er offentlig og reguleres inn med tosidig fortau samt sykkelfelt i en retning. Glengsgata er offentlig og planlegges med vendehammer. Fortauene langs kvartalet er offentlig. Renovasjonsanlegg som etableres i gatetun er offentlig. Lomme for varelevering (formål vei) er offentlig.

6.8 Universell utforming

Boenheter og næring

I fremtidig prosjektering vil tekniske krav og lovkrav vedrørende tilgjengelig boenhet og universell utforming i størst mulig grad etterkommes.

Gangveier

Sti fra gatetun til gårdsrommet opparbeides med en stigning tilsvarende universell utforming og resten av stinettet skal i størst mulig grad opparbeides med universell utforming.

Belysning

Det skal etableres belysning utendørs som ikke blander. Rett lyssetting av uterom kan hjelpe alle, men spesielt svaksynte til å se bedre og føle seg tryggere utendørs når det er mørkt.

Lekeplasser

Det er intensjon om at lekearealer i størst mulig grad skal være universelt utformet.

6.9 Uteoppholdsareal og lekeplasser

Utomhusplan og MUA-plan er kun til illustrasjon og ikke juridisk bindende.

Det skal etableres minimum 15 m² uteoppholdsareal per boenhet. Lekeareal inngår i beregning av MUA. MUA-oversikten og utomhusplanen under viser tenkt plassering av lekeplasser og annet uteoppholdsareal. Uteoppholdsareal kan plasseres både på bakkeplan, på takterrasser og balkonger, innenfor formål SF, GT og LEK. Alt uteoppholdsareal etableres på egen eiendom (se også kapittel 7.16 om grunnnerv), og alt utenom 6 m² ligger utenfor gul støysone. Det er planlagt variert vegetasjon på utearealene og det vil tilrettelegges for snarvei mellom parken og gårdsrommet. Passasjen mellom park og gårdsrom vil være omkranset med vegetasjon og tillates lukket med port.

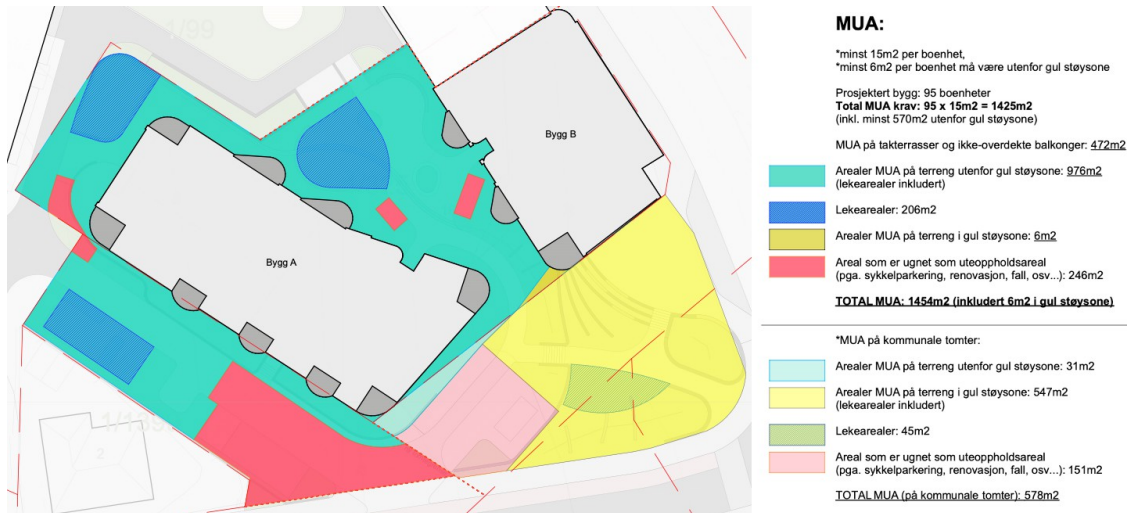
Det skal etableres minimum 100 m² lekeareal per 50 boenheter. Med prosjektets foreløpige omtrentlige antall boenheter på 95, vil det si at det må etableres minst 200 m² lekeareal. Lekearealet er illustrert på utomhusplan fordelt på 3 lekeplasser, hvorav 2 i gårdsrommet og 1 i gatetunet. Lekeareal kan plasseres på bakkeplan, men det kan også være aktuelt å etablere noe av lekearealet på takterrasse. Deler av lekearealet skal være tilrettelagt for de minste. Det skal etableres sitteplasser og legges til rette for sambruk og blanding av funksjoner i tilknytning til lekearealene. Ved utforming av lekeplassene skal det legges vekt på å tilrettelegge for variert og fri lek med aktiviteter og apparater for ulike aldersgrupper.

Gatetunets innerste del skal opparbeides som et areal for uteopphold, lek og rekreasjon samtidig som man beholder muligheten for å kunne passere med ambulanse eller flyttebil inn mot gårdsrommet ved behov. Den ytterste delen av gatetunet utgjør en sone med vegetasjon og oppstillingsplass for renovasjonsbil og nedgravde avfallsbeholdere og er derfor ikke egnet til lek. Det skilles mellom disse to sonene blant annet med en innsnevring i veien og eventuelt et annet dekke på den innerste delen.



Utomhusplan (In Situ)

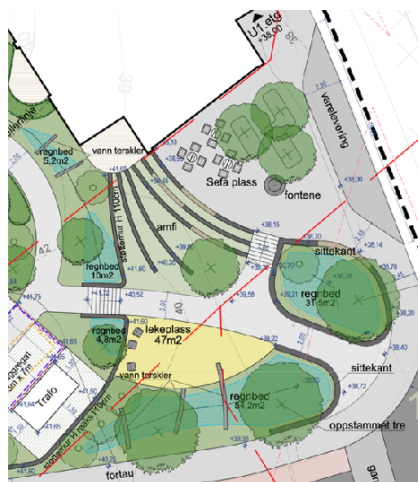
Utearealene til den eksisterende blokkbebyggelsen på planområdet videreføres i sin opprinnelige form og vil kunne kobles sammen med den planlagte nye bebyggelsens utearealer, slik at man får et stort, helhetlig uteområde med passasjer og varierte funksjoner tilpasset alle beboere.



Oversikt over minste uteoppholdsareal (In Situ)

Andre uteoppholdsarealer

Mot togstasjonen skal det etableres park og torg.. Parken skal være tilgjengelig, og det er derfor sikret i reguleringsbestemmelsene at parken ikke skal gjerdes inn. Parken skal opparbeides med gangforbindelser, sittegrupper, sitteamfi, variert vegetasjon med både vintergrønt og løvfellende, regnbed og minst 3 større trær, og 4 mindre parktrær. Torget kan brukes som en forlengelse av næringsdelen i tilstøtende bygning, for eksempel til uteservering for kafé eller lignende funksjon. Det er også mulighet for å opparbeide en liten lekeplass i parken. Parken og torget vil bli et verdifullt tilbud i området som kan komme hele byens befolkning, såvel som besøkende til gode. Parken og torget skal opparbeides med grønne kvaliteter, og det er et mål at området skal bli en innbydende møteplass og et urbant byrom som en forlengelse av stasjonsparken.



Illustrasjon av park og torg (In Situ)

Kobling til nærliggende grøntarealer/rekreasjonsområder

I tillegg til planområdets egne utearealer, park og torg, er det store områder som er meget godt tilrettelagt for rekreasjon i nærområdet. På illustrasjonen under ser man koblingene til grønne rekreasjonsområder i umiddelbar nærhet til planområdet.

Illustrasjonen kan studeres nærmere i vedlegget

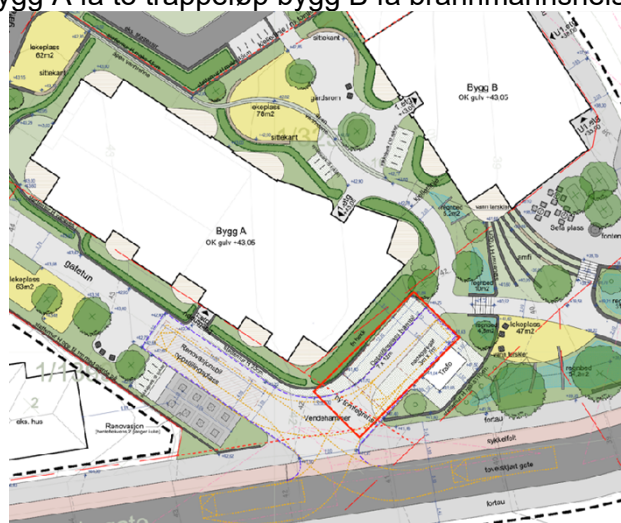
«Alternativvurderinger». Boligene vil blant annet få meget kort avstand til stasjonsparken, til Kulåsparken, og til det store rekreasjonsområdet Glengshølen, som inneholder et bredt spekter av aktivitetsmuligheter, blant annet: lekeplass, fotballbane, bryggesti, hundepark, grillplass, treningsapparater, volleyballbane, basketballbane og skaterampe.



Kobling til nærliggende grøntområder (Plus arkitektur)

6.10 Brann og redning

Oppstillingsplass for brannbil (7x12 m) er planlagt på kortenden av bygg A og benytter samme areal som vendehammer for renovasjonskjøretøy. For å oppfylle brannkrav vil bygg A få to trappeløp bygg B få brannmannsheis og to trappeløp



Oppstillingsplass for brannbil (In Situ landskapsarkitekter)

6.11 Kollektivtilbud

Planområdets sentrale plassering like ved togstasjonen i Sarpsborg og nær Sarpsborg bussterminal (ca. 450 m.) betyr at kollektivtilbudet er godt. Sarpsborg kommune planlegger også for nytt reisetorg ved siden av den gamle togstasjonen og det vil derfor være muligheter for en oppgradering av funksjonaliteten og hyppigheten i kollektivtilbudet. Planforslaget legger til rette for flere boliger og noen arbeidsplasser i sentrum og dette tilrettelegger for økt bruk av kollektivtilbudet. Detaljer kan studeres i trafikkanalysen vedlagt planforslaget.

6.12 Kulturminner

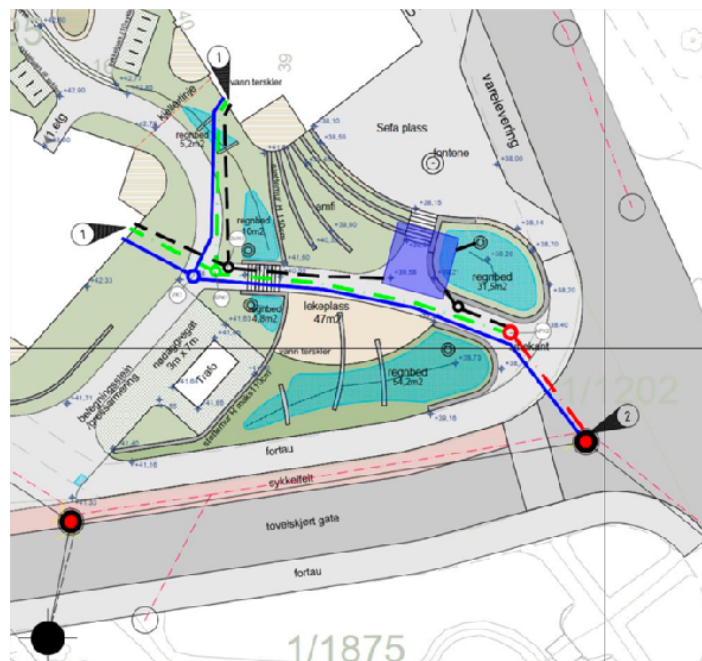
Det er ikke registret kulturminner innad på planområdet. Planområdet ligger imidlertid nær togstasjonen som er på gul liste og er et kulturminne av regional verdi. Dette er beskrevet nærmere i kapittel 5.4 og 7.5.

6.13 Sosial infrastruktur

Reguleringsplanen legger til rette for noen nye arbeidsplasser og utearealer felles for beboerne i tillegg til park og torg som er tilgjengelig for alle. Fasadene ut mot togstasjonen og mot parken skal ha utadrettede funksjoner og aktive fasader. Parken vil ha funksjon som en ny, grønn møteplass i byen/stasjonsområdet. Dette er et viktig tilbud i en bydel som har et stort behov for denne typen tiltak og sosial infrastruktur som kan komme hele byens befolkning til gode. Parken er nærmere beskrevet i kapittel 6.9.

6.14 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Tilkoblingspunkt til VA-nettet er planlagt fra punkt i krysset Aarslands gate - St. Nikolas gate som vist med 2-tallet på utsnittet fra VA-planen under. Det er tilstrekkelig kapasitet på VA-nettet. Detaljer kan studeres i VAO-rammeplan med tilhørende vedlegg.



Plan for vann og avløp (Rambøll)

Det gjøres oppmerksom på at før opprettelse eller endring av eiendom til bebyggelse eller oppføring av bygning blir godkjent, skal bortledning av avløpsvann være sikret og i samsvar med forurensningsloven, jf. pbl. § 27-2. Nytt renseanlegg i Sarpsborg kommune er under bygging, og er forventet å være i drift i begynnelsen av 2027.

6.15 Plan for avfallshenting

Renovasjon løses i forbindelse med gatetunet. Det etableres 8 stk nedgravde beholdere på sørsiden av gatetunet. Løsningen er dimensjonert slik at den skal kunne betjene både Sefa og det eksisterende borettslaget, som til sammen vil ha omtrent 207 boenheter fordelt på ca. 95 for Sefa, og ca. 112 på eksisterende. Det er i samråd med kommunen planlagt for hyppigere tømming av beholderne, siden planområdet ligger i sentrum. Maksimal gangavstand vil være ca. 94 meter og hele traseen samt nedkast vil være universelt utformet. Vendehammer etableres inne på området mot parken, slik at man unngår uønsket rygging over sykkelfelt og fortau. Vendehammer for renovasjonsbil vil også ha funksjon som oppstillingsplass for brannbil og for større kjøretøy i forbindelse med etablering/utskifting av trafo. Oppstillingsplassen vil ha maks tverrfall 2 % og maks lengdefall 3 %.



Vendehammer for renovasjonskjøretøy illustrert (In Situ/Rambøll)

6.16 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

Det er innarbeidet avbøtende tiltak for 3 ulike tema: sårbar flora, støy og forurenset grunn. Tiltakene er nærmere beskrevet i kapittel 7.13.

6.17 Rekkefølgebestemmelser og dokumentasjonskrav

Dokumentasjonskrav og rekkefølgebestemmelser er listet opp i henhold til hvilke dokumenter og tiltak er nødvendig før rammetillatelse, igangsettningstillatelse og brukstillatelse/ferdigattest. Disse er sikret i reguleringsbestemmelser, pkt. 8 og 9.

Rekkefølgekrav for tiltak i planen skal sikre alle nødvendige funksjoner ved utvikling av området. Kravene gjelder opparbeidelse/oppgradering av samferdselsarealer i- og rundt kvartalet (vei, fortau, sykkelvei, gatetun, sykkelparkering), teknisk infrastruktur (VA, overvann, renovasjonsanlegg, energianlegg), byrom (torg, park) samt uteopphold og lek.

Det er behov for grunnnerverv for å gjennomføre enkelte tiltak i planen.

7. Virkninger av planforslaget

7.1 Overordnede planer

Sefa Park kan fungere som en katalysator for en videre utvikling av stasjonsområdet og bidra til et betydelig løft for en bydel hvor det virkelig er behov for dette. Kommunen har selv satt i gang regulering for Rosenkrantz gate og nytt reisetorg, som har delvis overlappende planavgrensning med Sefa. Planforslaget for Sefa er utarbeidet i tett dialog med kommunen, for å sikre en helhetlig utvikling som er i tråd med kommunens visjoner for stasjonsområdet. Selv om reguleringsplanen avviker fra høydebestemmelsen i sentrumsplanen som beskrevet i kapittel 6.1.4, er det i planprosessen lagt vekt på at reguleringsplanen skal være i tråd med sentrumsplanen på alle andre tema/områder.

7.2 Landskap/Fjernvirkning

Planområdet ligger i et område av byen som i dag består av i hovedsak småhusbebyggelse og noe rekkehus og lavblokk. Bydelen skal på grunn av sin sentrale plassering i byen transformeres og fortettes, dette er stadfestet gjennom sentrumsplanen. Med planforslaget for Sefa introduseres det bebyggelse med en annen skala enn det som befinner seg i området i dag. En bygning på 14 etasjer vil dog, til tross for sin høyde, ikke være synlig fra store deler av bysentrum. Dette er illustrert med diagrammet under. Planområdets unike plassering i et lavbrett i terrenget og med toglinjene som nærmeste nabo i nord og øst, gir spesielt gode forutsetninger for etablering av en noe høyere bygningstype, da skyggevirkninger blir minimale sett i forhold til at man befinner seg i midt i byen.

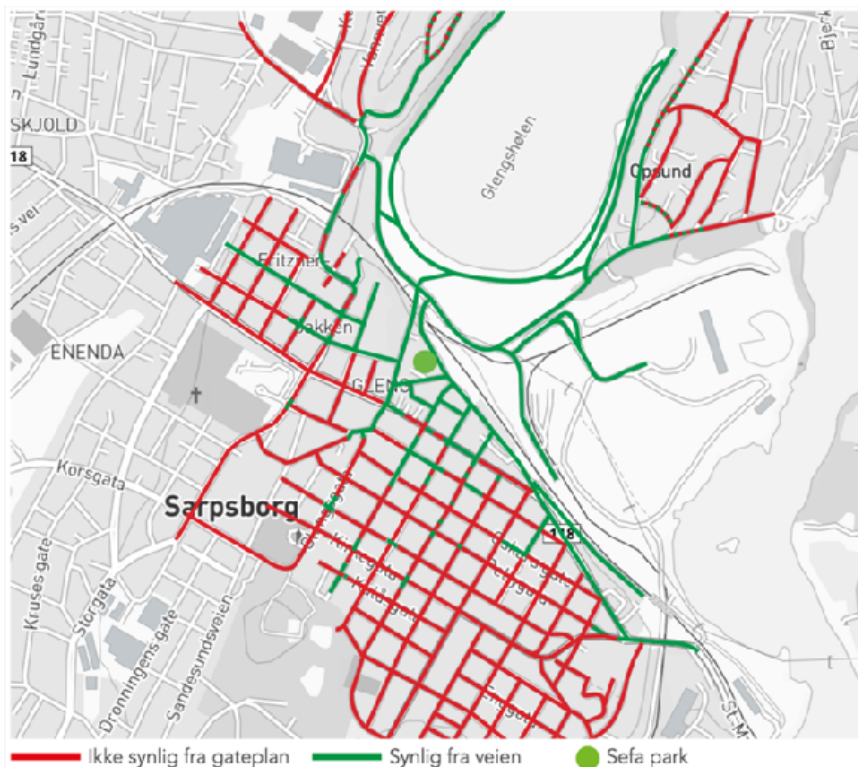


Diagram over synlighet av prosjektet fra ulike deler av byen (Plus Arkitektur)

Fra Glengshølen vil den nye bebyggelsen imidlertid være mer synlig. Dette gjelder likevel ikke bare Sefa, men all ny bebyggelse som skal bygges i tråd med sentrumsplanens bestemmelser. Glengshølen ligger noe lavere enn stasjonsområdet og bydelen er eksponert fra denne vinkelen. Man ser likevel at prosjektet ikke er synlig, selv om man kommer litt opp i terrenget på Opsund og Kurland. Dette blant annet på grunn av eksisterende bebyggelse, terrengformasjoner og vegetasjon. I det nye planlagte reisetorget ved togstasjonen 100-200 meter fra Sefa, åpner sentrumsplanen for et høyhus. Et høyhus i dette området, vil etter alt å dømme bli like synlig fra Glengshølen. Sammen med tenkt utvikling for Arena Sarpsborg og kvartal 64 gis det i illustrasjonene under et bilde av en mulig fremtidig situasjon for området rundt stasjonen. Arena Sarpsborg er foreløpig i en idé-fase og det er ikke varslet oppstart av planarbeidet per i dag. Området ligger i en del av sentrum hvor høydebestemmelse ikke er definert, men sentrumsplanen åpner for høyhus i det området. Dette er bare noen få prosjekter i den store helheten av hvordan byen kan utvikles, og synligheten er desto mer tydelig når man er «først ut» i et område som skal transformeres. Detaljer kan studeres i vedlegget «Fjernvirkningsanalyse»



Illustrasjon av mulig fremtidig bysituasjon med Sefa Park, Arena Sarpsborg og kvartal 64, sett fra Glengshølen rekreasjonsområde (Vivid Vision)



Illustrasjon av mulig fremtidig bysituasjon med Sefa Park, Arena Sarpsborg og kvartal 64, sett fra Glengshølen (Vivid Vision)

7.3 Sol og skyggevirkning

Solanalyse er vist med illustrasjoner og i korte videosnutter vedlagt planforslaget, og gir en grundig oversikt over solforhold og skyggevirkningene av prosjektet. Planområdets unike plassering i byen og terrenget gir gode forutsetninger for etablering av en noe høyere bygningstype. Vedlagte solanalyser dokumenterer at det er minimale virkninger av skygge for eksisterende bebyggelse. Dette beror på at områdene nord og øst for planområdet består av togspor og sideareal til togsporet, veiareal, samt ytre del av Glengshølen rekreasjonsområde (påvirkes kun sent på høsten), og disse områdene er tilnærmet ubebygget. I tillegg er det gjort mange grep med bygningskroppene for å optimalisere solinnslipp i gårdsrom og til boenhetene. Under vises to ulike utsnitt fra solanalysen. Solanalysen kan studeres i sin helhet i vedlegget.

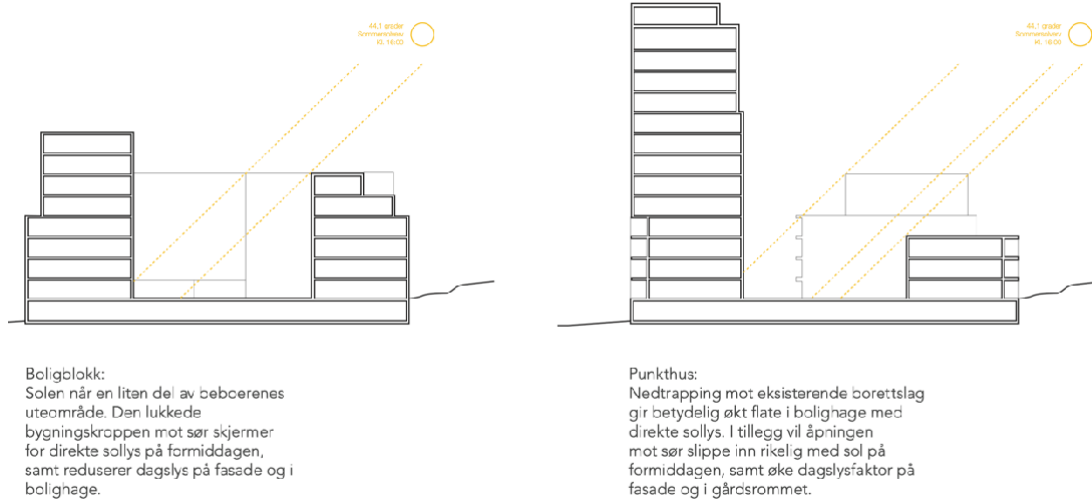
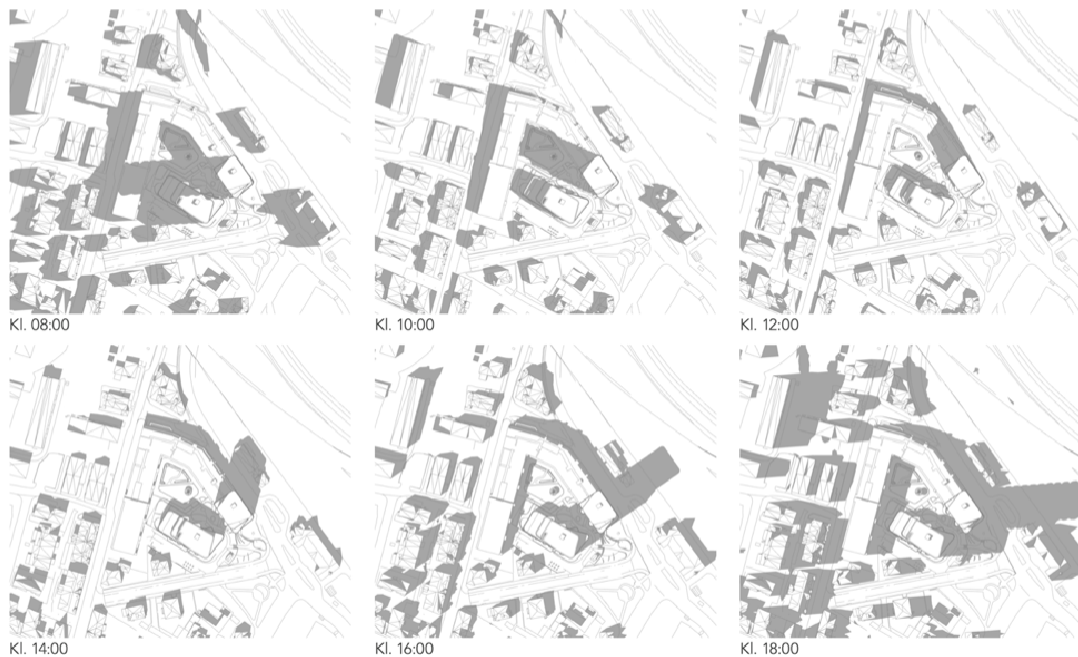


Diagram som illustrer økt solinnstråling til gårdsrom og på fasade på grunn av virkningsfulle grep gjort med bygningsvolumene som f.eks. nedtrapping og inntrekning. (Plus Arkitektur)

Solanalyse

Punkthus – 21. juni



Solanalyse av prosjektet for 21. juni. (Plus Arkitektur)

7.4 Stedets karakter, byform og estetikk

Planforslaget introduserer en ny bygningstypologi til området, med en estetisk tilnærming som bygger videre på byens arkitekturhistoriske trekk. Det er ingen

høyhus i området fra før, men i tråd med sentrumsplanens høydebestemmelser står hele bydelen fremfor en omfattende transformasjon fra småhusbebyggelse til mer urban, tett bebyggelse med høyere arealutnyttelse og høyder. Sefa, sammen med andre prosjekter i nærområdet som er under utvikling, utgjør starten på revitalisering av en hel bydel. I en slik prosess er det viktig at prosjektet utvikles i samspill med både de bygde omgivelsene, og menneskene som bor der, og sikrer gode løsninger og kvaliteter for både eksisterende og nye beboere, såvel som den alminnelige bruker av byen. Sefa gir med sin estetikk og form et nytt og urbant innslag til bybildet i stasjonsområdet, men med en respektfull tilnærming og med et vennlig nikk til Sarpsborgs industrihistorie og arkitektoniske historie.

7.5 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi

Det er ikke registrert kulturminner eller bygninger på gul liste innenfor planområdet. Det er imidlertid satt krav i reguleringsbestemmelsene om at gravearbeid må stanses og kulturminnemyndigheten må tilkalles dersom det påtreffes kulturminner under gravearbeid på tomta.

Sarpsborg stasjon som befinner seg like utenfor planområdet er registrert på gul liste i sentrumsplanen, og er en bygning av regional verdi som kulturminne. Stasjonsbygningen har en viktig betydning som kulturminne og det har derfor vært stort fokus på å skape arkitektur og materialitet som respekterer stasjonsbygningen, og som fremhever dens klassiske detaljer og farger. Tilnærmingen har vært å skape en myk kontrast, slik at bygningene får være selvstendige elementer i bybildet, samtidig som de skaper en større helhet sammen. Fasadefargen på prosjektet er derfor valgt for å ikke dominere, men samtidig gi farge til området. Fargen som er vist på illustrasjonene er nedtonet og relativt nøytral, slik at stasjonen med sin lyse fasade kan få være midtpunktet. Med den rødlig teglfasaden på prosjektet plukker man opp de røde detaljene på stasjonsbygningen, og viderefører, og forsterker opplevelsen av denne fargen i stasjonsbygningen.



Illustrasjon av prosjektet sett fra Aarslands gate mot togstasjonen (Vivid Vision)

Hovedformen på bygningene har størst kontrast der Sefa bygger opp myke, avrundede former og åpne, mindre definerte hjørner. Med disse grepene står stasjonsbygningen sterkt med sine klare, skarpe hjørner og spisse takvinkler.

Sefa har valgt hovedmateriale i tegl, slik at det skapes spill i fasaden, men også åpnes for mulighet for klassisk dekor og detaljering. Sefa henter opp samme fasademateriale som stasjonen i næringsdelen, slett puss, for å definere denne etasjen som noe annet enn resten av bygningen. Dette er et vanlig klassisk grep i arkitekturen og som man ser på mange historiske bygninger i Sarpsborg sentrum. Den tydelige grønne bufferen (Den fremtidige parken) mellom stasjonsbygningen og bebyggelsen på Sefa, gir et pusterom mellom byggene og bidrar til at stasjonsbygningen, stasjonsparken og aksene oppleves som et eget miljø som i veldig liten grad blir påvirket visuelt sett av bebyggelsen på Sefa-eiendommen. Mer utfyllende beskrivelse kan studeres i vedlegget «Tilpasningsanalyse», som tar for seg metoden som er brukt i prosjektet for å skape det arkitektoniske uttrykket og videre om tilpasningen av prosjektet til bybildet og stasjonsbygningen som kulturminne.



Illustrasjon av prosjektet sett fra Jernbanegata mot togstasjonen (Vivid Vision)

7.6 Forholdet til kravene i kap. 2 i Naturmangfoldloven

Vurdering etter Naturmangfoldloven §§ 8-12

§ 8. (kunnskapsgrunnlaget)

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

Vår vurdering:

Planområdet består av eksisterende boligområde hvor noe av den eksisterende bebyggelsen har brent ned for flere år siden. I planområdet finnes en stor Alm. Alm er vurdert til sterkt truet for Norsk rødliste for arter 2021. Det er laget en tilstandsrapport for treet som konkluderer med at det er lite egnet til bevaring og har en estimert restlevetid på 0-10 år. Det er fare for brekkasje og det er derfor besluttet at treet bør fjernes. Treet vil erstattes med et nytt tre og det vil i tillegg plantes ny stedegen vegetasjon fordelt utover resten av planområdets utearealer. Det er et mål at deler av vegetasjonen skal være til nytte for pollinerende insekter. Det legges slik til rette for å sikre naturmangfoldet og det er ambisjon om å etablere et bredt spekter av arter som er tilpasset lokalklimatiske forhold og har god overlevelsessevne.

§ 9. (føre-var-prinsippet)

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

Vår vurdering:

Forslagsstiller vurderer at det ikke foreligger fare for alvorlige eller irreversible skader på naturmangfoldet. Forslagsstiller mener at det foreligger tilstrekkelig kunnskap innhentet gjennom planprosessen til å gjøre denne vurderingen.

§ 10. (økosystemtilnærming og samlet belastning)

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Vår vurdering:

Forslagsstiller vurderer at prosjektet ikke medfører fare for skadelig belastning på økosystemet, hverken som følge av det selvstendige prosjektet eller som følge av samlet belastning av prosjekter i området.

§ 11. (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

Vår vurdering:

Tiltakshaver aksepterer at de skal dekke kostnadene for begrensning av eventuelle skade på naturmangfoldet som tiltaket eventuelt volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

§ 12. (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

Vår vurdering:

Man vil under planlegging og realisering av tiltaket vurdere hvilke driftsmetoder og teknikker som gir de beste samfunnsmessige resultater.

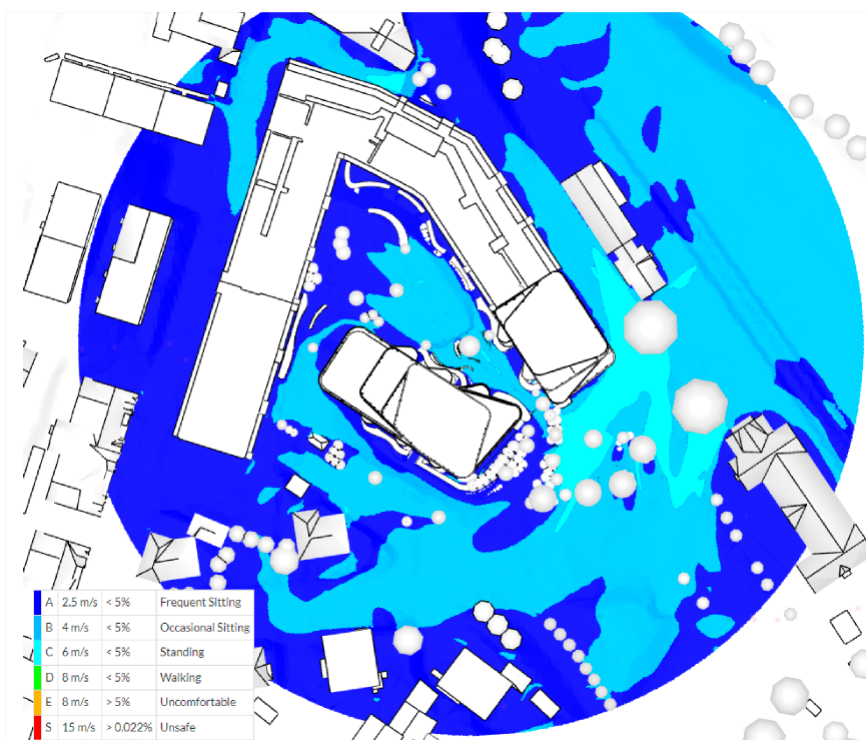
7.7 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk

Tomta er en brannomt sentralt i sentrum og har ikke utpreget verdi som rekreasjonsområde i dag. En realisering av reguleringsplanen vil gi området en betydelig større verdi som rekreasjonsområde. Planområdet vil være tilrettelagt for rekreasjon ved den grønne parken som vil være tilgjengelig for alle, og fungere som en grønn møteplass i tilknytning til togstasjonen.

7.8 Uteområder

Uteområdene vil bli oppgradert og satt i stand slik at de kan komme både beboere og byens befolkning til gode. Attraktiviteten og funksjonaliteten vil bli betydelig forbedret og oppgradert. Den økologiske verdien på tomta vil øke betraktelig ved planting av variert vegetasjon som i størst mulig grad skal være til nytte for pollinerende insekter.

Det er laget en vindanalyse for prosjektet som tar for seg vindforholdene etter utbygging og eventuelle avbøtende tiltak. Planting av nye trær og busker vil bidra til å senke vindhastigheten og filtrere og løfte vinden, slik at vindkorridorer unngås og man får bedre vindforhold på bakkenivå. Trær og annen vegetasjon er i utomhusplan plassert med hensyn på å gi avbøtende virkning på vindhastigheten. Illustrasjonen under viser at situasjonen etter utbygging er god, og det er ingen områder som ifølge skalaen (Lawson vindkomfortkriterier) oppleves som ukomfortable. De blå fargenyansene er alle regnet som gode vindforhold. Vindanalysen konkluderer med at området har en forventet økning i vind på bakkenivå, men likevel mindre enn det man vanligvis ville forvente av et høyhus på denne størrelsen. Dette skyldes primært en gunstig retning på fasadene relativt til de fremherskende vindretninger, at området ligger delvis skjermet i terrenget, samt at det er allerede noe skjermende bebyggelse i den eksisterende sentrumssonen. Detaljer kan studeres i vedlegget «Vindanalyse».



Vindanalyse etter utbygging (Sweco)

7.9 Trafikkforhold

Totalt beregnet ÅDT i forbindelse med de nye boligene er 147 kjt/d. Gjennomsnittlig turproduksjonsfaktor er 4,24 bilturer per p-plass. Byggets beliggenhet nær sentrale målpunkter, og gang-, sykkel- og kollektivandelen for beboere av Sefa Park antas å være høyere enn reisemiddelfordelingen for Sarpsborg totalt viser. Dette understøttes av at området er svært tilgjengelig med gange og sykkel. Med beliggenhet så nært togstasjonen er det også sannsynlig at det kan bli en del pendelreisende med tog til nabokommuner. Både størrelsen på næringslokalene, type næring og beliggenheten gjør at nyskapt trafikk i forbindelse med næring forutsettes å være svært lav.

7.10 Barns interesser

Utbyggingsområdet er i dag ikke tilrettelagt for barn og berører ikke områder som er særlig viktige for barn. Planforslaget vil i stor grad gjøre planområdet mer attraktivt og trygt for barns frie lek og ferdsel, både med tanke på utforming av utearealer og lekearealer samt ved å regulere inn trygge gang og sykkelforbindelser, og snarveier.

7.11 Sosial infrastruktur

Som nevnt i kapittel 5.9 sokner planområdet til Kurland barneskole og Kruseløkka ungdomsskole, og det er kapasitetsutfordringer på Kruseløkka ungdomsskole.

7.12 Universell tilgjengelighet

Utbyggingsområdet vil i stor grad bli forbedret med tanke på universell tilgjengelighet i forhold til dagens situasjon som beskrevet i kapittel 6.10.

7.13 ROS

Tabell 3 Matrise for risikovurdering med hendelsesnummer

Konsekvens: Sannsynlighet:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Meget alvorlig/ meget farlig	5. Katastrofalt
4. Meget sannsynlig					
3. Sannsynlig	5	10, 39, 42			
2. Mindre sannsynlig		13, 46	32		
1. Lite sannsynlig			2, 49, 54		

Hendelser i grønne felt:

- 2. Masseras/leirskred

Multiconsult har utarbeidet geoteknisk rapport med vurdering av områdestabiliteten for prosjektet. GeoKonsept AS har utført uavhengig kontroll. Det er påvist kvikkleire og/eller sprøbruddmateriale på tomten. Den geotekniske vurderingen konkluderer imidlertid med at området kan bebygges uten å stå i fare for å bli inkludert i, eller utløse et områdeskred. Før denne geotekniske vurderingen ble gjort, var det to overlappende faresoner i området, 2468 Glengshølen og 278 Ruinparken. Vurderingen har medført at man kan revidere

faresonene slik at de to sonene ikke lengre overlapper og slik at utbyggingsområdet nå ligger utenfor faresonene.

- 5. Skybrudd/store nedbørsmengder

Skybrudd og store nedbørsmengder inntreffer stadig oftere, og vil trolig forekomme stadig oftere i fremtiden. Plan for overvannshåndtering for planområdet er utarbeidet av Cowi, og sikrer tilfredsstillende løsninger for overvannshåndtering.

For å sikre at dette følges opp i den videre prosessen, er det utarbeidet en rapport for overvannshåndtering inkludert i VAO-rammeplan for prosjektet.

- 13. Kulturminne- /miljø

Stasjonsbygningen er registrert på gul liste i kommunedelplan for sentrum. I tråd med sentrumsplanen er forholdet til stasjonsbygningen utredet i vedlegget «tilpasningsanalyse» og i planbeskrivelsen. Konklusjonen er at med de omfattende tilpasninger som er gjort på bygningsvolumer, materialitet og farge, blir konsekvensen liten for opplevelsen av kulturminnet/ kulturmiljøet. Detaljer kan studeres i tilpasningsanalysen.

- 46. Radon

Ifølge kart fra Miljøstatus ligger halve planområdet innenfor sone for moderat til lav aktsomhet for radon og andre halve innenfor usikker aktsomhet for radon.

- 49. Brudd i transportnett

Tiltaksområdet ligger utenfor jernbanens generelle byggegrense på 30 meter og vil ikke kunne føre til brudd i transportnettet eller påvirke jernbanen negativt på andre måter.

- 54. Ulykke med gående/syklende

Trafikkanalyse vedlagt planforslaget konkluderer med at det ikke har vært geometriendring på veinettet de siste 10 årene og at det i denne perioden heller ikke har vært noen politiregistrerte personskadeulykker.

Området er relativt godt tilrettelagt med sammenhengende fortau og kryssinger i form av fotgjengeroverganger. Området er imidlertid ikke like godt tilrettelagt for syklistene. Det reguleres derfor inn ensidig sykkelfelt og tosidig fortau i Aarslands gate. Dette vil bidra til at gateparkering fjernes og myke trafikanter prioriteres, og det vil gi generelt mer oversiktlige og trygge trafikale forhold.

Langs St. Nikolas gate og videre opp til Glengsgata utvides fortauet til 2,8 meter slik at det blir bedre plass for myke trafikanter å passere hverandre på fortauet. Disse grepene vil bedre forholdene for myke trafikanter betraktelig og skape gode, sammenhengende forbindelser for gående og syklende.

Hendelser i **gule** felt:

- 10. Sårbar flora

Det står et almetre innenfor planavgrensningen mot togstasjonen. Alm (Ulmus

glabra) er vurdert til sterkt truet for Norsk rødliste for arter 2021. Tilbakegangen i populasjonsstørrelsen hos alm har to hovedårsaker; almesjuka og beiting av hjortedyr.

Det aktuelle treets tilstand har blitt vurdert av fagkyndig arborist og det er laget en tilstandsrapport som følger planforslaget som et vedlegg.

Etter en helhetlig vurdering er almetreet ikke egnet til bevaring.

Tiltak: Som avbøtende tiltak for at det gamle Almetreet ikke kan bevares, er det i reguleringsbestemmelsene satt krav om planting av nye trær i planområdet, hvorav et skal være et stedegent edelløvtré.

- 32. Brann

Det er sikret tilstrekkelig rømningsveier i tråd med gjeldende regelverk. Brannkonsept er utarbeidet av fagkyndig og innarbeidet i planbeskrivelsen. I det høyeste bygget vil det etableres brannmannsheis.

- 39. Støv og støy; trafikk

Ifølge Sarpsborg kommunes støykartlegging ligger store deler av planområdet innenfor gul og rød støysone. Trafikk på omkringliggende veinett og jernbanen genererer støy.

Tiltak: Kriteriene i T-1442/2021 er oppfylt dersom det skapes dempet fasade for de fåtall av boenheter uten tilgang til stille side. Det er tilgang til stille uteoppholdsareal på bakkeplan, og med god nok lydisolasjon i fasaden, vil boenhetene få tilfredsstillende innendørs lydnivå.

- 42. Forurensset grunn

Det er gjennomført undersøkelser av grunnen mtp. på mulig forurensning blant annet pga. at planområdet ligger ved bilvei som har eksistert siden før det ble forbudt med bly i bensin. Multiconsult har gjennomført undersøkelsene og utarbeidet en miljøteknisk rapport med tiltaksplan. Det er avdekket forurensende masser på tomte og disse må håndteres i tråd med tiltaksplanen.

Tiltak: Tiltaksplanen er godkjent av Sarpsborg kommune og skal følges opp av entreprenør. En miljøgeolog og entreprenør skal gjennomgå tiltaksplanen på et oppstartsmøte med kommunen før gravearbeidene starter.

7.14 Jordressurser/landbruk

Planen berører ikke dyrket eller dyrkbar mark.

7.15 Teknisk infrastruktur

Det ligger en vannledning (ø400) i stikkveien inn fra Aarslands gate som går under det eksisterende borettslaget og videre under Glengsgata og videre vestover.

Kommunen har informert om at denne ledningen er etablert på femtitallet. Dersom det skulle oppstå skade på ledningen vil det kunne medføre fare for liv og helse, på grunn av vannledningens dimensjon. Det er gjennom dialog med kommunens VA-avdeling og med Elvia konkludert med hvilke tiltak som kan oppføres hvor og hvor stor avstand det må være til VA-ledningen. På bakgrunn av dette er nedgravd

renovasjonsløsning plassert i forbindelse med gatetunet, men plassering av trafo er flyttet fra gatetunet til parken. I forbindelse med utbygging vil de nødvendige sikkerhetstiltak iverksettes, for å forhindre skade på ledningen.

7.16 Behov for grunnerverv

For etablering av bebyggelse på del av sentrumsformål er det behov for grunnerverv fra gnr. 1 bnr. 99 (ca. 38 m²) og kommunal grunn gnr. 1 bnr. 1934 (ca. 2 m²). For opparbeidelse av park, torg, gatetun, energianlegg, lek og uteoppholdsareal, vil det være behov for grunnerverv av en del av kommunens eiendom gnr./bnr. 1/1934, 1/1875 og 1/1202 på ca. 1000 m².

7.17 Endring i eiendomsstruktur

Planforslaget forutsetter endringer i eiendomsgrenser. Grense mellom gnr./bnr. 1/325 og 1/99 skal oppheves og ny grense tilpasses til formålsgrenser mellom SF og BBA. Grenser som går på tvers av grønnstruktur sørøst i planområdet skal oppheves (del av gnr./bnr. 1/1934, 1/1875 og 1/1202). Nye grenser skal tilpasses formålsgrenser i planen, i skille mellom offentlig samferdselsareal/teknisk infrastruktur og fellesområder (park/torg/gatetun).

7.18 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det stilles rekkefølgekrav for ulike nødvendige tiltak i planen, og det er intensjon om å inngå en utbyggingsavtale mellom kommunen og forslagstiller. En utbyggingsavtale vil behandles som en separat sak, etter planvedtak. Offentlig infrastruktur skal erverves og eies av kommunen, noe som vil medføre behov for drift og vedlikehold.

Gjennomføring av planforslaget innebærer etablering av sykkelfelt og en utvidelse av fortau, med den følge at 22 parkeringsplasser i Aarslandsgate og 6 plasser nord i Glengsgata må fjernes. Kommunens parkeringsinntekter kan dermed bli redusert.

7.19 Konsekvenser for næringsinteresser

Prosjektet bidrar til å gi stasjonsområdet et etterlengtet løft og kan fungere som katalysator for igangsetting av andre prosjekter i nærområdet, deriblant næringsprosjekter. Prosjektet har ambisjoner om høy kvalitet på både bygninger og uteområder, og vil på denne måten gi noe tilbake til byen ved å gjøre området mer attraktivt å etablere seg i for andre prosjekter og bedrifter.

7.20 Interesse motsetninger

Planforslaget utfordrer sentrumsplanens bestemmelse for bebyggelsens høyde. Fylkeskommunen har til varsel om oppstart uttalt at de mener prosjektet i større grad må ta hensyn til togstasjonen som kulturminne av regional verdi, ved å reduseres den nye bebyggelsens høyde. Forslagsstiller har undersøkt hvordan en større reduksjon av bebyggelsens høyde ville påvirket prosjektet, og har erfart at en slik endring rent praktisk enten ville føre til at det kommer lite sol inn i gårdsrom (med en lukket lavere bebyggelse som har effektiv arealutnyttelse) og til dårlige dagslysforhold i eksisterende og nye boenheter, eller at man får en lav arealutnyttelse (med en åpen lavere bebyggelse som har ineffektiv arealutnyttelse) som ikke er i tråd med statlige retningslinjer for arealbruk og mobilitet, og gir en dårlig utnyttelse av et så sentralt areal rett ved et kollektivknutepunkt, og som har et stort potensial til å bli et godt bidrag inn i målet om å skape en by hvor folk er mindre avhengig av bil som fremkomstmiddel.

7.21 Avveining av virkninger

Planforslaget introduserer urban bebyggelse på eiendom nær togstasjonen. Dette innebærer en endring av planområdet både funksjonelt og estetisk, men er også starten på en større transformasjon av bydelen, fra småhusbebyggelse og lavblokk til en noe høyere og mer urban bebyggelse, med innslag av punkthusbebyggelse. Høyere bebyggelse vil gi noe fjernvirkning fra Glengshølen, men prosjektet er ellers lite synlig fra andre deler av byen, på grunn av sin unike plassering i et lavt punkt i terrenget i sentrum. Å legge til rette for etablering av urban bebyggelse og utvikling av en mer kompakt by, hvor flere har gangavstand til dagligdagse gjøremål, er noen av plangrepene i sentrumsplanen for Sarpsborg, som planforslaget innfrir.

Fylkeskommunen påpekte i sin uttalelse til varsel om oppstart at det er viktig at nye prosjekter fremmer helse, miljø og livskvalitet. Sefa park er utformet med tanke på nettopp disse prinsippene, da det er utformet for sikre gode kvaliteter både for prosjektet, men i like stor grad for å bidra med å gi noe tilbake til byen og til området som sådan.

Planforslagets bygningsvolumer har en utforming og plassering som er et resultat av grundige analyser og avveininger blant annet med tanke på å oppnå minst mulig skyggevirkning for eksisterende og ny boligbebyggelse og deres uteområder, avpasse form og uttrykk til omgivelsene og tilpasse til bygg på gul liste, samtidig som man sørger for en effektiv arealutnyttelse som er i tråd med statlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Planområdet er unikt plassert på et lavt punkt i terrenget, med få som blir berørt av skyggevirkninger i de mest attraktive soltimene i løpet av dagen. Det høyeste bygget er utformet slankt med buede, åpne hjørner for å kaste minimalt med skygge. En smal bygning vil kaste en smal skygge, som bruker mye kortere tid på å passere enn hva en mer bred bygning skygge vil gjøre.

Planforslaget tilrettelegger også for etablering av park og torg med grønne kvaliteter som kan bli et hyggelig og inkluderende byrom i tilknytning til togstasjonen. Prosjektet gir et estetisk og funksjonelt løft til et område som har behov for oppgradering, og bidrar slik til livskvalitet for alle som bruker området. Prosjektet fremmer helse og miljø ved å tilrettelegge for nye boenheter med særlig gode bokvaliteter, i gangavstand til togstasjonen og til sentrum. På denne måten tilrettelegger man for at flere kan gå, istedenfor å bruke bil i hverdagen. I tillegg reguleres det inn sykkelfelt i Aarslands gate, slik at flere mennesker kan bruke sykkel til og fra stasjonen på en trygg måte. Slik bidrar prosjektet til å fremme folkehelse, livskvalitet og miljø i Sarpsborg.

Prosjektet har overveiende positive virkninger både for området og for byen som helhet.

8. Rapporter og andre dokumenter

	Tematikk	Ansvarlig	Datering
1	Utomhusplan	In Situ AS	09.05.2024
2	MUA-plan	In Situ AS	15.03.2024
3	Støyutredning	Rambøll	20.03.2024
4	Trafikkanalyse	Rambøll	04.03.2024
5	Geoteknisk vurdering områdestabilitet	Multiconsult	20.10.2023
6	Geoteknisk datarapport	Multiconsult	28.09.2023
7	Geoteknisk vurdering fjernvarmetrasé	Multiconsult	10.11.2023
8	Uavhengig kvalitetssikring geoteknikk	GeoKonsept AS	01.11.2023
9	Miljøteknisk grunnundersøkelse med tiltaksplan	Multiconsult	11.11.2022
10	VAO-rammeplan med vedlegg	Rambøll	14.05.2024
11	ROS-analyse	Plus Arkitektur AS	27.05.2025
12	Renovasjonsteknisk plan	In Situ AS	21.05.2024
13	Tilstandsvurdering av stor alm	Arborconsult AS	11.07.2023
14	Fjernvirkningsanalyse	Plus Arkitektur AS	25.03.2024
15	Solstudie PDF	Plus Arkitektur AS	25.03.2024
16	Solstudie video mp4	Plus Arkitektur AS	08.03.2024
17	Tilpasningsanalyse	Plus Arkitektur AS	25.03.2024
18	3D-modell uten utomhus	Plus Arkitektur AS	04.03.2025
19	3D-modell med utomhus	Plus Arkitektur AS	11.03.2024
20	Vedlegg til tilpasningsanalyse	Plus Arkitektur AS	27.06.2025
21	Alternativvurdering	Plus Arkitektur AS	22.03.2024
22	Kvitteringer for innmelding av soneendring NVE og NADAG	Multiconsult	02.11.2023
23	Vindanalyse	Sweco	09.02.2024
24	Videopresentasjon	Plus Arkitektur AS	22.03.2024
25	Sammendrag av innkomne merknader ved varsel om oppstart, med FS kommentarer.	Plus Arkitektur AS	13.06.2025
26	KU-notat	Plus Arkitektur AS	18.04.2024