

## Saksframlegg

Saksnr.: 2020/676

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Fylkesrådet	27.02.2020	

### Vedlegg:

- 1 IC Borg bryggerier-Klavestad anbefaling
- 2 IC Borg bryggerier-Klavestad illustrasjonshefte
- 3 IC Borg bryggerier-Klavestad måloppnåelse
- 4 IC Borg bryggerier-Klavestad planbeskrivelse
- 5 IC Borg bryggerier-Klavestad planbestemmelser
- 6 IC Borg bryggerier-Klavestad plankart

## Uttalelse til kommunedelplan for Intercity Fredrikstad-Sarpsborg – strekning Borg bryggerier-Klavestad

### Innstilling:

Fylkesrådet mener at Intercity-utbyggingen er et viktig samfunnsnyttig tiltak som vil gi et effektivt og miljøvennlig transportsystem, og legge til rette for god byutvikling. Utbygging av dobbeltsporet jernbane er viktig både for utviklingen i Nedre Glomma-regionen og for samfunnsutviklingen for øvrig. Et samferdselsprosjekt av denne størrelsen vil føre til omfattende inngrep tett på bykjernen og det er avgjørende å finne helhetlige løsninger, og å samordne planleggingen av vei og jernbane. Viken fylkeskommune vil arbeide for gode løsninger for å realisere Intercity-prosjektet.

Fylkesrådet har følgende merknader til planforslaget:

### Innsigelser:

1. Det fremmes innsigelse til planforslaget på bakgrunn av manglende hensynssoner og arealformål i plankartene for alle alternativene. Plankartene må gjennomgås og rettes opp før Viken fylkeskommune kan godta planforslaget.
2. Alternativ MIDT-7 anbefales. Det fremmes likevel innsigelse til MIDT-7 inntil Riksantikvaren har fattet vedtak om avfredning og flytting av banevokterboligen.
3. Det fremmes innsigelse til alternativ MIDT-10. Dette begrunnes med vesentlig forringelse av lesbarheten til kulturminnene Olavsvollen og middelalderbyen.
4. Det fremmes innsigelse til alternativ NFO-9. Tiltaket vil virke utilbørlig skjemmende på kulturminnet Olavsvollen, og vesentlig forringe lesbarheten til vollen og middelalderbyen.

#### Sterke faglige råd:

1. Delutredning kulturmiljø skal være retningsgivende for videre planarbeid når dette berører viktige kulturminneinteresser. Viken fylkeskommune varsler at det kan bli aktuelt med innsigelse i neste planfase om ikke viktige kulturminner ivaretas på en tilfredsstillende måte.
2. Det videre planarbeidet må søke størst mulig grad av samordning mellom vei- og jernbane i felles reguleringsplan og felles anleggsperiode.

27.01.2020

*Øyvind Solum*

fylkesråd for planlegging og folkehelse

## **Bakgrunn for saken**

Forslagsstillerne Bane NOR og Statens vegvesen har utarbeidet et forslag til felles kommunedelplan med konsekvensutredning for InterCity dobbeltspor Fredrikstad -Sarpsborg, strekning Borg bryggerier - Klavestad. Felles plan for veg og bane er et resultat av vedtak i Sarpsborg bystyre 18.06.2015. Arbeidet med kommunedelplanen er organisert etter samarbeidsmodellen Bypakke Nedre Glomma. For å sikre god forankring har det ved de politiske behandlingene underveis i planprosessen blitt utarbeidet felles, likelydende saksframlegg som er blitt behandlet i Bypakke Nedre Glommas organer før politisk behandling i Fredrikstad og Sarpsborg kommuner og Østfold fylkeskommune. Fredrikstad og Sarpsborg kommuner, og Østfold fylkeskommune har derfor alle gjort vedtak om å legge forslag til kommunedelplan for strekningen Borg bryggerier-Klavestad ut til høring og offentlig ettersyn. Vedtaket i Sarpsborg ble begrunnet med ønske om vedtak for delstrekningen som omfatter ny vegbru over Sarpsfossen. Delstrekningen Rolvsøy-Borg bryggerier er ikke på høring, etter vedtak i Sarpsborg kommune (sak 79/19). Viken fylkeskommune har følgelig arvet en sak etter Fylkesutvalget i Østfold, og uttalelsen er derfor fokusert på kulturminner og kulturmiljø (slik forutsetningene har vært), samt til forhold som ikke var kjent da saken ble behandlet i fylkesutvalget.

Fylkesutvalget i Østfold behandlet saken 19.09.2019 (sak 2019/7977). Det ble vedtatt å legge følgende alternativer for delstrekning Borg Bryggerier – Klavestad ut på høring:

1. Alternativ MIDT-7
2. Alternativ MIDT-10
3. Alternativ NFO-9 (Nord for Olavsvollen)

I tillegg til de vedlagte plandokumentene er det utarbeidet delutredninger, fagrapporter og annet grunnlagsmateriale som en del av konsekvensutredningen og annet utredningsarbeid. Materialet er gjort tilgjengelig på [Bane Nor sine nettsider](#).

Selv om Østfold fylkeskommune har vært involvert i arbeidet med planforslaget er det forhold som gjør det nødvendig å uttale seg til høringen. Ved utlegging til offentlig ettersyn varslet Østfold fylkeskommune innsigelse til alternativ MIDT-10. I tillegg har nye momenter knyttet til kulturminner kommet fram i etterkant av fylkesutvalgets behandling. Økt usikkerhet om gjennomføringen av Intercity, etter vedtak i Sarpsborg kommune om ikke å legge delstrekningen Rolvsøy-Borg bryggerier ut på høring, gjør det nødvendig å understreke viktigheten av helhetlig planlegging i neste planfase og i anleggsfasen. Siden saken er prinsipiell, og berører flere rådsområder er det viktig å trygge god samordning og forankring i den nye fylkeskommunen.

## Fakta

Delstrekningen Borg bryggerier-Klavestad er en del av InterCity-satsingen, som går ut på å bygge dobbeltsporet jernbane fra Oslo til Halden som skal gi kortere reisetider og flere avganger. Gjennom sentral plassering av stasjonene i Østfoldbyene skal satsingen bidra til by- og sentrumsutvikling, fortetting rundt stasjonene og at flere kan benytte kollektivtransport i hverdagen.

Ny bru med utvidelse av fylkesveg 118 over Sarpsfossen er tatt med i planarbeidet for InterCity for å sikre helhetlige løsninger, både i planfasen, anleggsfasen og for de ferdige anleggene. Ny bru med kollektiv-/sambruksfelt er et prioritert prosjekt i bypakke Nedre Glomma. Dette er begrunnet med behov for å bedre bussenes framkommelighet på strekningen. I tillegg tilsier tilstanden på dagens Sarpsbru at brua har behov for utskifting, dersom man skal unngå å måtte innføre restriksjoner på bruken av brua. Med dette som bakgrunn har det i flere år vært jobbet med planer for utbedring og utvidelse av fylkesvegen. Sarpsborg kommune og Viken fylkeskommune er forslagsstillere for fylkesveg 118 i kommunedelplanen.

Ved endelig behandling av kommunedelplanen vil følgende vedtas:

- Plankart som avklarer hvilke arealer som båndlegges for videre planlegging
- Bestemmelser som angir formål med planen og krav innenfor båndleggingssonen
- Retningslinjer som angir viktige tema i den videre planleggingen
- Hvilket av de utredede alternativene som legges til grunn for videre planlegging

Planbestemmelser og plankart er juridisk bindende. I reguleringsplanfasen er det rom for ytterligere justering og optimalisering av vei- og jernbanetiltakene innenfor rammene som settes i kommunedelplanens plankart og planbestemmelser.

## Planprosess

Overordnede prinsipper og føringer for planlegging av InterCity er valgt på grunnlag av en mulighetsstudie for InterCity Østfoldbanen (2011) og konseptvalgutredning for InterCity Oslo-Halden (2011-2012). Det videreførte konseptet innebærer dobbeltspor gjennom Fredrikstad og Sarpsborg som i hovedsak følger dagens trasé, men med vesentlig kurveutretting for å kunne øke hastigheten. Det tas utgangspunkt i sentral stasjonslokalisering i begge byene, med videreføring av dagens lokalisering i Sarpsborg og ny Fredrikstad stasjon på Grønli.

Felles planlegging av veg og bane gjennom området ved Sarpsfossen var et krav fra Østfold fylkeskommune og Riksantikvaren. Kravet ble først rettet til Sarpsborg kommune i brev datert 28.05.2015, sendt fra Fylkeskonservatoren og Samfunnsplanavdelingen i Østfold fylkeskommune. Årsaken var de store kulturminneverdiene som berøres, og behovet for å se kulturminnene og tiltakene i en helhet før en tar stilling til ulike alternativer. Sarpsborg bystyre vedtok 18.06.2015 at det skulle være felles planlegging, og samferdselskomiteen og fylkesutvalget i Østfold fylkeskommune ble orientert om dette i politisk sak henholdsvis 17.11.2015 og 18.11.2015.

Oppstart av planarbeid ble varslet i mai 2016. Justert planprogram, med anbefalinger om hvilke traséer som skulle konsekvensutredes, ble vedtatt i bystyrene i Sarpsborg (sak 34/18) og Fredrikstad (sak 94/18) i henholdsvis mai og juni 2018, og behandlet i fylkesutvalget i Østfold fylkeskommune i mai 2018 (sak 71/2018). Planprogrammet er felles for jernbane på strekningen Seut-Klavestad og veiprosjektene rv. 110 Simo-St.Croix og fv. 118 Ny Sarpsbru med eventuell omlegging av rv. 111 (nå rv.22) øst for Hafslund.

I arbeidet med forslaget til kommunedelplan er planavgrensningen delt opp i to kommunedelplaner:

- Seut-Rolvsøy + rv.110 Simo-St. Croix
- Rolvsøy-Klavestad + fv.118 ny Sarpsbru

Forslag til kommunedelplan for Intercity Seut-Rolvsøy + rv.110 Simo-St. Croix ble lagt ut til høring og offentlig ettersyn i desember 2019. For kommunedelplanen for Rolvsøy-Klavestad er kun delstrekningen Borg bryggerier-Klavestad + fv. 118 ny Sarpsbru lagt ut på høring. Delstrekningen Rolvsøy-Borg bryggerier er ikke på høring, etter vedtak i Sarpsborg kommune (sak 79/19).

Ved behandling av forslaget for strekningen Borg bryggerier-Klavestad i fylkesutvalget i Østfold ble istandsetting av St. Olavs voll vurdert som et kompenserende tiltak dersom alternativ MIDT-7 eller MIDT-10 skal gjennomføres og arbeiderboligen Tarris rives. Det ble innarbeidet en bestemmelse om dette i forslag til planbestemmelser dersom alternativ MIDT-

7 eller MIDT-10 velges. Østfold fylkeskommune varslet imidlertid innsigelse til alternativ MIDT-10.

## **Tiltaksbeskrivelse**

Detaljeringen av alternativene er tilpasset kommunedelplannivået, og alternativet man vedtar å gå videre med ved andregangsbehandlingen av kommunedelplanen vil kunne bli ytterligere optimalisert og justert når traséen i neste planfase skal detaljreguleres. Detaljert beskrivelse av alternativene finnes i planbeskrivelsen og illustrasjonsheftet som er vedlagt. Under følger en kort beskrivelse av de foreslåtte tiltakene.

### Sarpsborg stasjon

Nye Sarpsborg stasjon legges i tilknytning til dagens stasjon. Det er konsekvensutredet to stasjonsløsninger; MIDT og NFO (Nord for Olavsvollen). I prinsippet er teknisk løsning for de to stasjonene den samme. Det samme gjelder strategiske grep for å skape en god sammenheng mellom stasjonen og øvrig bystruktur. Stasjonen er planlagt med 5 spor til plattform, i tillegg til bl.a. drifts- og servicefunksjoner, bussholdeplasser og pendlerparkering.

### Jernbane- og veialternativene

Jernbanealternativene er betegnet MIDT og NFO. For alle jernbanealternativene er det tre spor på ny bru over Glomma.

Veiløsningene består av ny firefeltsvei for fv.118 der to felt er forbeholdt kollektivtrafikk/sambruk. Veiløsningene er betegnet 7, 9 og 10. Geometri for både vei og jernbane er tilpasset i de ulike kombinasjonene.

### *Alternativ MIDT-7*

Jernbanelinjen følger dagens trasé fra Borg bryggerier inn til stasjonen. Øst for stasjonen ligger jernbanen i dagens trasé på sørsiden av Olavsvollen. Jernbanen fortsetter gjennom/inntil arbeiderboligen Tarris og på bru over Sarpsfossen. Alternativet medfører at Tarris må rives. Sørøver legges jernbanen i dagens trasé fra Hafslund skole til Klavestad. Avgreining til Østre linje ligger øst for fossen.

Fv. 118 er planlagt utvidet med kollektivfelt i østgående retning fra Sarpsborg stasjon til kryss med fv. 109 i Østre bydel, der det er planlagt ny rundkjøring. Ny fv.118 følger parallelt på sørsiden av ny jernbane gjennom Tarris over Sarpsfossen. Ny vegbru etableres inntil jernbanebrua i samme høyde. Ny fv. 118 fortsetter østover mellom jernbanen og Hafslund hovedgård og krysser over nytt dobbeltspor ved Hafslund skole. Alternativet er i konflikt med den fredete banevokterboligen. Det etableres ny rundkjøring ved skolen med avgreining for fv. 582 Nordbyveien og fv. 583 Haugeveien. Ny fv. 118 kobles mot planlagt 4-felts veg videre mot Dondern. Dagens vegbru over Sarpsfossen vil fungere som ny gang- og sykkelveg.

For vegalternativ 7 (MIDT-7) er det behov for midlertidige vegløsninger i området ved Hafslund hovedgård fram til jernbanen er flyttet til ny trasé. Det vil måtte etableres en midlertidig veg fra østre brukar ved Øyveien og fram til dagens fylkesveg 581 Nordbyveien ved Hafslund skole.

### *Alternativ MIDT-10*

For jernbane er dette alternativet likt som for MIDT-7 bortsett fra at jernbanen ligger ca. 5 meter høyere ved Tarris slik at fv. 118 skal kunne krysse under jernbanen. Også dette alternativet innebærer at Tarris rives. Planlagt utvidelse av fv. 118 i St. Nicolas gate fra stasjonen til krysset med fv. 109 er likt for dette alternativet som for alternativ MIDT-7. Fra Olavsvollen og østover ligger fv. 118 nord for jernbanen og går på bru over Sarpsfossen parallelt med ny jernbanebru fram til ny rundkjøring i krysset med fv. 581 Nordbyveien. Vegbrua ligger lavere enn jernbanebrua over Sarpsfossen. Fv. 118 møter rv. 22 i ny rundkjøring nord for Hafslund skole. Eksisterende rv. 22 er planlagt bygd ned til 2-felts veg med langsgående gang og sykkelveg fra eksisterende rundkjøring mellom fv. 118 og rv. 22 fram til ny rundkjøring ved Hafslund skole. Haugeveien kobles mot rv. 22 i et T-kryss med samme plassering som i dag. Fra rv. 22 Statsminister Torpsvei etableres det kollektivgate som krysser under dagens jernbanebru og følger Øyveien til ny rundkjøring mellom fv. 118 og fv. 581 Nordbyveien. Dette gir bussene en snarveg til sentrum. Vegalternativ 10 (MIDT-10) har en liten fordel ved at det er mulig å bygge hele veganlegget ferdig uavhengig av jernbaneutbyggingen.

### *Alternativ NFO-9*

Stasjonen vil ligge på samme sted som for jernbanealternativ MIDT, men spor og plattformer vil være forskjøvet noe nordover. Østover vil jernbanealternativ NFO ligge lenger nord sammenlignet med jernbanealternativ MIDT. Øst for stasjonen går jernbanelinja nord for Olavsvollen og Tarris. I NFO-alternativet bevares Tarris. Nytt dobbeltspor følger eksisterende jernbanelinje ved Hafslund skole og videre mot Klavestad. Avgreining mot Østre linje øst for Sarpsfossen.

Fv. 118, St. Nikolas-gate, er planlagt utvidet med kollektivfelt i østgående retning fra Sarpsborg stasjon til kryss med fv. 109. Det er foreslått rundkjøring i kryss mellom fv. 118 og fv. 109. Ny fv.118 krysser Borregaards industrispor i dagens vegtrasé, og følger parallelt på sørsiden av ny jernbane videre over Sarpsfossen. På østsiden av Sarpsfossen fortsetter ny fv. 118 mellom ny jernbane og Hafslund hovedgård og krysser over nytt dobbeltspor og Østre linje på bru vest for Hafslund skole. Det etableres rundkjøring ved Hafslund skole med avgreining for fv. 581 Nordbyveien og fv. 583 Haugeveien. Ny fv. 118 kobles mot planlagt 4-felts veg videre mot Dondern.

For vegalternativ 9 (NFO-9) må det etableres en midlertidig veg som krysser over østre linje og kobles til ny veg mot Hafslund skole, og det vil ikke være direkte kobling mellom ny fylkesveg 118 og riksveg 22 Statsminister Torps vei før banen er lagt om.

De midlertidige vegløsningene i alternativene NFO-9 og MIDT-7 vil fungere like godt trafikalt som dagens situasjon. Alle alternativene som er på høring er derfor akseptable for Viken fylkeskommune ut fra et trafikalt og vegteknisk synspunkt.

### **Måloppnåelse og forslagsstillernes anbefaling**

Det er liten eller ingen forskjell mellom alternativene når det gjelder oppnåelse av mål for Intercity og Bypakke Nedre Glomma.

Forslagsstillerne Bane Nor, Sarpsborg kommune og tidligere Østfold fylkeskommune anbefaler alternativ MIDT-7. Dette alternativet vil samlet sett være minst skadelig for kulturminner, sammenliknet med de andre alternativene.

Bane Nor og Sarpsborg kommune kan akseptere alternativ MIDT-10. Tidligere Østfold fylkeskommune varslet mulig innsigelse til alternativ MIDT-10, som er mest skadelig for kulturminnene av høy nasjonal verdi; Middelalderbyen og Olavsvollen.

Sarpsborg kommune kan akseptere alternativ NFO-9. Østfold fylkeskommune gikk inn for at NFO-9 kan aksepteres. Bane Nor vil vurdere innsigelse til alternativ NFO-9. Dette alternativet har høyere investeringskostnad, lavere måloppnåelse for jernbane, dårligere jernbaneteknisk løsning, mindre fleksibilitet i videre planlegging og høyere miljørisiko enn MIDT-alternativene.

## Problemstillinger og alternative løsninger

### Kulturminner:

Innenfor planområdet er det en rekke kulturminner av både lokal, regional og nasjonal verdi. Disse er grundig behandlet i Delutredning Kulturmiljø (2019). Fylkeskommunen har først og fremst ansvar for kulturminner av regional og nasjonal verdi.

Spesielt er Olavsvollen og middelaldergrunnen av stor nasjonal verdi. Olavsvollen – som i dag kun kan sees et par steder, deriblant innenfor planområdet helt ut mot Glomma – er restene av en voll som omga det opprinnelige Sarpsborg. Vollen ble lagt opp på 1000-tallet, like etter at byen ble anlagt av Olav Haraldsson i 1016. Anlegget er unikt i norsk sammenheng. Det framstår i dag som et utydelig og dårlig skjøttet kulturminne, men har likevel høy vitenskapelig verdi, og er verdifullt i formidlingen av byens eldste historie.

Det er for øvrig dokumentert flere andre arkeologiske kulturminner innenfor planområdet. I tillegg må en regne med at det kan finnes andre. Det er i dag ingen total oversikt over automatisk fredete kulturminner her, ettersom det ikke er gjennomført en arkeologisk registrering av hele planområdet. Slik registrering kan gi resultater som får betydning for hvordan en reguleringsplan kan utformes.

Alle alternativene som er lagt ut til høring har negativ påvirkning på viktige kulturverdier ved Sarpsfossen. Både MIDT- alternativene og NFO medfører store inngrep i den fredete middelaldergrunnen. Begge MIDT-alternativene innebærer rivning av arbeiderboligen Tarris. NFO-9 innebærer at Olavsvollen bygges inne mellom vei og baner.

MIDT-7-alternativet innebærer at den fredede Banevokterboligen øst for Sarpsfossen må flyttes (dette er avhengig av at Riksantikvaren avfreder objektet, noe bare de har myndighet til). Vokterboligen er ikke bare fredet i kraft av seg selv og ut fra den spesielle situasjonen ved Hafslund Points (der en tjenestemann manuelt skiftet mellom Østre linje mot Rakkestad-Mysen og Vestre linje mot Skjeberg-Halden), men representerer også vokterboligen som en viktig bygningstype langs linjen i Landsverneplanen for jernbanens kulturminner. Når denne vokterboligen ble utpekt til bevaring ble samtidig andre objekter valgt bort. Om den flyttes fra sin opprinnelige sammenheng får dette betydning for helheten av kulturminner knyttet til jernbane.

### Behov for ny vegbru og hensyn til kulturarv:

I vurderingen av planforslaget er det krevende å balansere hensynene til kulturminner og behovet for ny infrastruktur. Felles planlegging av veg og jernbane var et krav fra Østfold fylkeskommune og Riksantikvaren. Bakgrunnen var behovet for å se kulturminnene og tiltakene i en helhet før en tar stilling til ulike alternativer. Intercity-utbyggingen er premissgiver inn i arbeidet med felles kommunedelplan. Nye signaler om at Sarpsborg kommune ikke ønsker Intercity-utbygging gjennom sentrum, utfordrer dette premisset.

Dagens veibru over Sarpsfossen på fv. 118 er i dårlig stand, og behovet for å erstatte brua er stort. I alle alternativene som er konsekvensutredet er det imidlertid mulig å bygge ny vegbru uavhengig av jernbanen. Både bruas tilstand, faren for å måtte innføre restriksjoner på bruk av brua, og behovet for å bedre framkommeligheten for bussene, gjør det viktig at vegbrua kan bli bygget så raskt som mulig. Vedtak av kommunedelplanen er derfor av stor betydning for det videre planarbeidet for brua. Bygging av vegbru vil imidlertid ødelegge kulturminner, uansett hvilket alternativ som velges. Fra et kulturminnefaglig hold er det vanskelig å akseptere at veganlegget skal ødelegge så store kulturminneverdier dersom dobbeltsporet jernbane ikke skal realiseres på denne strekningen.

### Miljørisiko og samfunnsikkerhet:

NFO-alternativet ligger tettere opp til Opsund deponi enn MIDT-alternativene. Opsund deponi er en gammel industrifylling for Borregaard, som ikke lenger er i bruk. Deponiet ligger sør-øst for dagens jernbanestasjon. Massene består blant annet av organisk avfall og forurensede masser, som kvikksølv. Det er gjennomført miljøgeologiske undersøkelser på utsiden av deponiet som viser at deler av ny jernbane vil bli liggende innenfor områder med forurensede og organiske masser. På bakgrunn av blant annet dette forholdet har Bane NOR varslet at de vil vurdere innsigelse til NFO-alternativene.

Det er også vurdert noe ulik risiko knyttet til MIDT- og NFO-alternativene når det gjelder eventuell hendelse med utslipp av SO<sub>2</sub> fra Borregaard. NFO ligger lengst vekk fra Borregaard, og vil ha noe mindre risiko knyttet til en eventuell hendelse med utslipp av SO<sub>2</sub>. Ingen av alternativene medfører imidlertid noen forverring i forhold til dagens situasjon.

### Forholdet til mulig nytt kraftverk i Sarpsfossen:

Alternativene forholder seg ulikt til skissert mulig nytt kraftverk, Sarp 2. Det foreligger ikke vedtatte planer for Sarp 2 og dette er dermed ikke vurdert i den samfunnsøkonomiske analysen. Det er likevel foretatt en overordnet vurdering av hvordan skisseprosjektet Sarp 2 vil kunne påvirkes av veg- og jernbaneprosjektet. Det legges til grunn at Sarp 2 ikke kan realiseres med MIDT-7. Ved MIDT-10 er det stor usikkerhet ved gjennomførbarheten på grunn av nærhet til veg og bane, og realisering vil antagelig kreve felles planlegging og bygging. For alternativ NFO-9 vil avstanden mellom infrastrukturtiltakene og nytt inntak til Sarp 2 trolig være tilstrekkelig til at veg og bane antas ikke å være til hinder for at det kan bygges nytt kraftverk. Det påpekes at det ikke er gjort prosjektering og nærmere vurderinger rundt etablering av kraftverket Sarp 2 i dette planarbeidet, hverken slik Sarp 2 er vist i skisseprosjektet eller hvordan Sarp 2 eventuelt vil kunne etableres med nærhet til ny veg og jernbane.



## Vurdering

Fylkesrådet mener at Intercity-utbyggingen er et viktig samfunnsnyttig tiltak som vil gi et effektivt og miljøvennlig transportsystem, og legge til rette for god byutvikling. Utbygging av dobbeltsporet jernbane er viktig både for utviklingen i Nedre Glomma-regionen og for samfunnsutviklingen for øvrig. Et samferdselsprosjekt av denne størrelsen vil føre til omfattende inngrep tett på bykjernen og det er avgjørende å finne helhetlige løsninger, og å samordne planleggingen av vei og jernbane. Viken fylkeskommune vil arbeide for gode løsninger for å realisere Intercity-prosjektet.

Det er nødvendig å fremme innsigelse til alle alternativene i planforslaget. En av innsigelsene er av teknisk karakter og kan løses ved enklere endringer i plankart og bestemmelser. Det fremmes samtidig innsigelse til samtlige alternativer grunnet kulturminnehensyn. Det må også fremmes innsigelse til det foretrukne alternativet, MIDT-7, inntil Riksantikvaren har fattet avfredningsvedtak for banevokterboligen.

### Innsigelse til manglende arealformål og hensynssoner med tilhørende bestemmelser:

Det er mangler i plankartet og bestemmelsene med hensyn til kulturminner. Områder båndlagt etter kulturminneloven skal vises med hensynssone D (sosikode H730) med tilhørende bestemmelse. Fredete bygninger skal vises med tykk strek. Områder med verneverdige kulturmiljø/kulturminner skal vises med hensynssone C (sosikode H570) med tilhørende retningslinjer. Hensynssoner i gjeldende arealplaner må tegnes inn i plankartene, og tilhørende bestemmelser må videreføres. Plankartet må i tillegg gjennomgås og oppdateres med riktige arealformål.

### Innsigelser på bakgrunn av hensyn til kulturminner:

#### *Innsigelse til alternativ MIDT-10*

Av de to MIDT-alternativene tar MIDT-10 langt mer av middelaldergrunnen enn MIDT-7. Begge senker opprinnelig bakkenivå mellom ny jernbane og St. Mariebru. MIDT-10 innebærer i tillegg store inngrep og beslagleggelse av areal på (nord-)østsiden av ny jernbane, ved at ny bilvei legges der. Dette innebærer større ødeleggelser av det som er definert som middelaldergrunn. Samtidig minsker det sammenhengende grøntarealet mot Glomma. Fylkeskommunens vurdering er at dette grøntarealet er viktig for å sette Olavsvollen og middelalderbyen i en forståelig kontekst. MIDT-10 reduserer både størrelsen og kvaliteten på grøntarealet så kraftig at det ikke lenger vil være egnet til rekreasjon eller formidling av vollen og middelalderbyen. Med MIDT-7 kan en fremdeles beholde dagens tusenårssti (med noen modifiseringer) og slik formidle vollen og middelalderbyen.

MIDT-10 innebærer også et stort landskapsinngrep ved at jernbanen legges høyere enn bilveien og at de to skilles av en høy mur, som blir en kraftig barriere i landskapet. Lesbarheten av middelalderens landskap vil bli svekket ved alle alternativene, men klart mest ved MIDT-10.

Det skal også nevnes at Sarpsfossen sammen med Borregaard og Hafslund utgjør et kulturlandskap av nasjonal interesse (KULA). Dette tilsier at det skal tas ekstra hensyn til lesbarheten og de historiske elementene innenfor dette landskapsområdet.

Med bakgrunn i disse vurderingene fremmer Viken fylkeskommune innsigelse til alternativ MIDT-10.

#### *Innsigelse til alternativ MIDT-7*

MIDT-7 innebærer at den fredete banevokterboligen (AL 86076) må flyttes. Dette kan ikke skje så lenge den er fredet. For at MIDT-7 skal kunne godkjennes, må vokterboligen derfor først avfredes. Dette har ikke fylkeskommunen vært klar over før nå. Myndigheten til å fatte et avfredningsvedtak er det kun Riksantikvaren som har.

Som følge av forholdene knyttet til banevokterboligen, må planbestemmelsenes § 3-3 a) b) endres til: *“Konsekvensene for kulturminnene skal minimeres i reguleringsplanarbeidet. Banevokterboligen ID86076 skal flyttes til et egnet sted, i tråd med Riksantikvarens vedtak. Avbøtende tiltak skal utredes for alle berørte verneverdige kulturminner”*. Bestemmelsen § 3-3 b) b) bør endres tilsvarende (unntatt setningen om banevokterboligen, ettersom den ikke berøres av MIDT-10).

Ut fra det totale hensynet til kulturminner av nasjonal verdi mener fylkeskommunen likevel at dette er den løsningen som gjør minst skade i området. Dette har vi vært tydelige på i planprosessen.

Viken fylkeskommune fremmer innsigelse til MIDT-7 inntil Riksantikvaren har fattet vedtak om avfredning og flytting av banevokterboligen.

#### *Innsigelse til alternativ NFO-9*

Fylkesutvalget i Østfold fylkeskommune gikk 19.09.2019 inn for å akseptere alternativ NFO-9. Det ble samtidig varslet at Riksantikvaren på selvstendig grunnlag kunne varsle innsigelse til flere av alternativene, ettersom Riksantikvaren hadde direkte myndighet for landets middelalderbyer. Fra og med 01.01.2020 ble denne myndigheten overført til fylkeskommunene. I den forbindelse er det gjort en ny vurdering av NFO-9.

NFO-9 oppfattes som utilbørlig skjemmende for Olavsvollen. Jernbanebrua vil bli liggende direkte inntil vollen langs bredden av Glomma, og hindre utsynet nordover. Vollen vil videre bli liggende inneklemt mellom vei og jernbane, og lesbarheten av landskapet og middelalderens kulturminner vil bli sterkt forringet.

Fylkesråden mener ut fra dette at det er nødvendig å fremme innsigelse til NFO-9.

I NFO-alternativet vil ikke bebyggelsen på Tarris bli direkte berørt, men det blir arealbeslag på begge sider, og bebyggelsen får nærføring til ny infrastruktur. Alternativet vil påvirke bomiljøet negativt ved å ta utsikten mot Glomma i nord. Boligene ligger i gul støysone. Samlet gjør dette at nærmiljøet til boligbebyggelsen blir vesentlig forringet.

#### Andre faglige råd og innspill:

Jernbanen er viktig for Sarpsborg kommune, Nedre Glomma og regionen. Med InterCitysatsningen vil Nedre Glomma få et mye bedre togtilbud som vil øke byenes attraktivitet. Sarpsborg stasjon som et nytt knutepunkt i sentrumsutviklingen er et viktig grep i

kommunens sentrumsplan. Samtidig er jernbanen et fysisk element som skaper barrierer, separerer byområder, opptar areal og er begrensende for utforming og bruken av nærmiljøet. Det er viktig med et helhetlig og langsiktig perspektiv på prioritering av verdier når det planlegges for store infrastrukturbygginger. Løsningene som velges må sikre både et forbedret jernbanesystem, god byutvikling, og behovet for utvikling og ivaretagelse av viktige verdier.

I Delutredning kulturmiljø (januar 2019) er det påvist flere verneverdige kulturminner innenfor planområdet. I videre planarbeid må tiltak som berører disse kulturminnene gis en særskilt vurdering i hvert enkelt tilfelle. Tiltakshaver må arbeide for å finne løsninger som ivaretar kulturminneverdiene på beste mulige måte når detaljreguleringsplan blir utarbeidet. Videre forutsettes det at anleggsfasen gjennomføres slik at det gjøres minst mulig skade på kulturminner, og at det utredes alternative løsninger som ivaretar kulturminneverdiene påvist i delutredning kulturmiljø. Viken fylkeskommune vil vurdere innsigelse på reguleringsplannivå dersom kulturminneinteressene ikke er tilstrekkelig ivaretatt.

Før en reguleringsplan kan vedtas, må det gjennomføres en arkeologisk registrering av planområdet. En må regne med at dette kan resultere i funn av nye lokaliteter. Dette kan få betydning for hvordan en reguleringsplan kan utformes.

Det videre planarbeidet bør søke å i størst mulig grad samordne vei- og jernbaneløsninger i felles reguleringsplan og/eller felles anleggsperiode. Bakgrunnen for felles kommunedelplan for bane og vei var behovet for å se kulturminnene og tiltakene i en helhet. Dette hensynet ivaretas best dersom videre planlegging fortsetter å se på vei- og jernbanetiltakene i sammenheng. Intercity-utbyggingen er premissgiver inn i arbeidet med felles kommunedelplan, selv om det kan ta svært lang tid før dobbeltsporet jernbane til Sarpsborg blir bygget. Det vil være svært uheldig dersom felles plan for veg og bane i realiteten kun fører til ny vegbru. Ødeleggelse og forringelse av viktige kulturminner i området er akseptabelt kun fordi det samlet sett er den beste løsningen for både veg og bane. Om det kun er vegen som bygges, kunne en funnet løsninger som var mindre skadelige for kulturminnene. Fylkeskommunens uttalelse må likevel ta utgangspunkt i at Intercity vil bli bygget, slik det er vedtatt.

Fylkesråden vil understreke viktigheten av å få vedtatt kommunedelplanen. Vedtatt kommunedelplan er en forutsetning for at nytt dobbeltspor i Nedre Glomma skal bli prioritert i Nasjonal transportplan 2022-2033. Vedtak av kommunedelplanen er også avgjørende for å kunne starte regulering av fv. 118 Ny Sarpsbru. Eksisterende Sarpsbru har en svært begrenset gjenstående levetid.

## Konsekvenser

Denne saken gjelder Viken fylkeskommunes uttalelse til kommunedelplanen. Innspillene fra høringen vil gi grunnlag for eventuelle endringer i planen. Det er kun et av alternativene som senere kan vedtas av kommunen som planmyndighet. I utgangspunktet er det tatt sikte på at kommunedelplanen kan vedtas i løpet av 2020, men innsigelser og andre nødvendige avklaringer kan forsinke prosessen. Ved innsigelse vil innsigelsesmyndighet, forslagsstiller og planmyndighet forsøke å komme fram til en omforent løsning. Dersom mekling ikke fører

fram vil det bli behandling hos Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Innsigelsen til det anbefalte alternativet, MIDT-7, vil opprettholdes inntil Riksantikvaren fatter vedtak om avfredning.

Partene i bypakkesamarbeidet, Fredrikstad og Sarpsborg kommuner og Viken fylkeskommune, sammen med Bane Nor og Statens vegvesen, skal behandle innkomne innspill.

## **Vedtakskompetanse**

Fylkesrådet treffer beslutninger i saker hvor myndigheten ikke er tillagt andre organer gjennom lovgivning eller delegeringsvedtak.