

Arkivsak-dok. 20/19357-12
Saksbehandler Katarzyna Mitwicka

Saksgang
Formannskapet 2019 - 2023

Møtedato
10.03.2022

Sak nr.

Underveismelding: Rosenkrantz gate - ny strøksgate og nytt reisetorg - anbefalinger for videre arbeid

Saksordførersak.

Saksordfører: Annar Hasle, KrF

Medsaksbehandlere: Bård Andersen (økonomi), Stein Solheim Olsen (VA), Øystein Ulfeng Paulsen (kommunalteknikk)

Saksordførers innstilling:

Legges fram i møtet

Vedlegg:

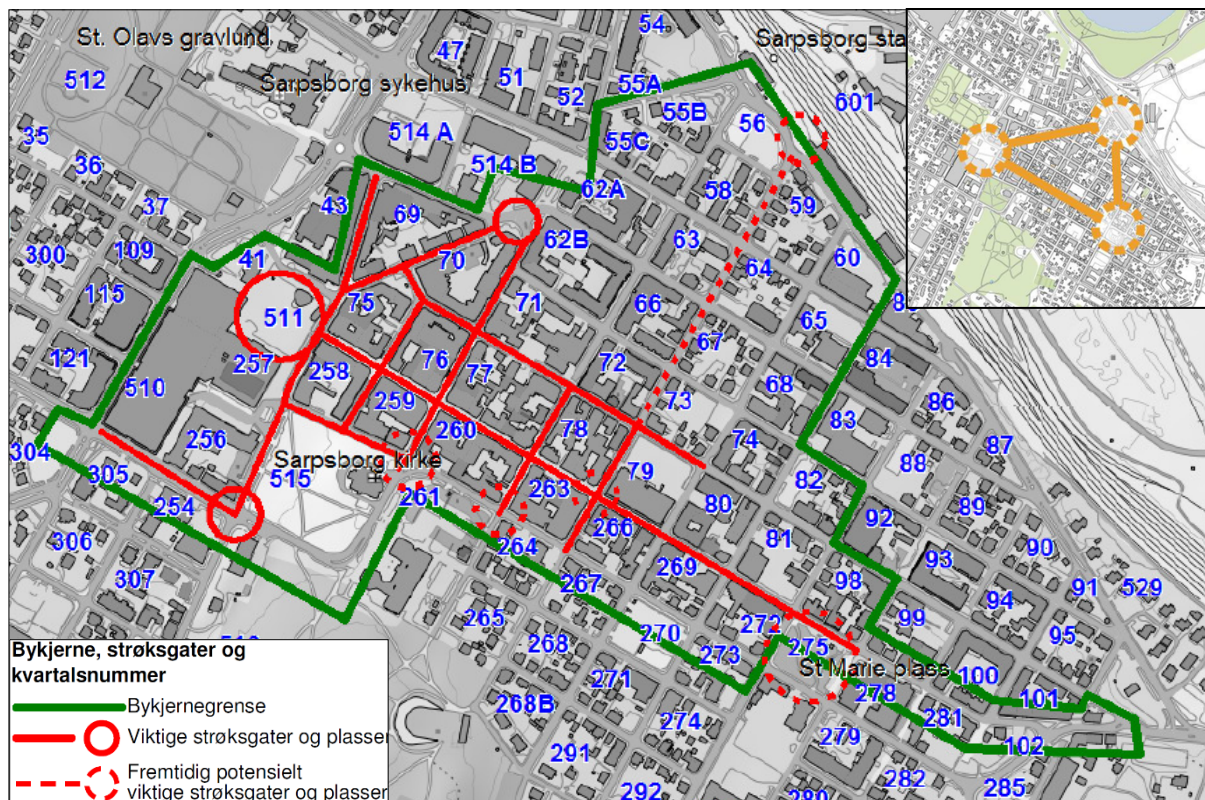
- Evalueringsrapport datert 21.05.2021
- Mulighetsstudier Rosenkrantz gate datert 18.12.2020: [prosjekter](#)
- Sentrumsplan 2019-2031: [plandokumenter](#)
- Kommunedelplan InterCity (Borg bryggeri – Klavestad): [plandokumenter](#)

Sammendrag

Rosenkrantz gate ligger sentralt i Sarpsborg, og strekker seg fra Kulåsparken til jernbanen. Sentrumsplanen utpeker Rosenkrantz gate til en fremtidig viktig strøksgate - en attraktiv forbindelse mellom stasjonsområdet og gågata. Et plangrep er å skape et sentrumstriangel i området mellom Torget, St. Marie plass og stasjonsområdet. Triangelområdet skal videreutvikles til byens hjerte – det skal styrke eksisterende kvaliteter i Sarpsborg, og bidra til byliv, investeringsvilje og vekst. Transformasjon av Rosenkrantz gate og etablering av nytt reisetorg ved jernbanestasjonen er en viktig del av plangrepet som bidrar til å strekke bykjernen mot nord-øst.

Det ble i 2020 gjennomført mulighetsstudier for Rosenkrantz gate – et parallelloppdrag, med tre prosjektteam som gjennomførte analyser for gatearealet og tilgrensede kvartaler. En evalueringsgruppe har med bakgrunn i mulighetsstudiene vurdert hva som kan være planstrategiske valg og viktige reguleringstemaer som bør utredes i videre arbeid.

Høsten 2021 stadfestet kommunal- og moderniseringsdepartement en ny kommunedelplan for InterCity og ny Sarpsbru. Planen berører nordlig del av Rosenkrantz gate. Per i dag er det stor usikkerhet rundt fremdrift av jernbaneprosjektet. Kommunedirektøren mener det fremdeles er viktig for Sarpsborg kommune å utvikle et funksjonelt og attraktivt knutepunkt i sentrum. Målet er å skape en fleksibel løsning for reisetorg, som tilpasser seg eksisterende stasjonsområde, og samtidig tar hensyn til mulig fremtidig jernbaneprosjekt.



Temakart «bykjerne, strøgsgater og kvartalsnummer», og illustrasjon av sentrumstriangelet.

Kommunedirektøren anbefaler å følge intensjonene i sentrumsplanen med å skape et attraktivt, funksjonelt og levende byrom i Rosenkrantz gate og et knutepunkt med et reisetorg ved stasjonsområdet. Kommunedirektøren anbefaler derfor at kommunen setter i gang et arbeid med å detaljregulere for ny strøgsgate i Rosenkrantz gate og nytt stasjonstorg.

Utredning

I sentrumsplanen er Rosenkrantz gate pekt på som en fremtidig hovedgangakse mellom gågata og knutepunktet ved en ny jernbanestasjon, og et område med høy arealutnyttelse og varierte funksjoner. Flere gater ble vurdert som ny hovedgangakse. Rosenkrantz gate ble valgt, blant annet fordi tilliggende arealer i Rosenkrantz gate har et stort potensial for transformasjon.

I kommunens driftsbudsjett er det bevilget og avsatt totalt 7,3 millioner kroner til planlegging av Rosenkrantz gate og stasjonsområdet. Av disse er 3,3 millioner kroner tilskudd fra tidligere Kommunal- og moderniseringsdepartementet. I tillegg er det bevilget 1 million kroner i 2019 til utomhusplan for Rosenkrantz gate.

På bakgrunn av dette iverksatte Sarpsborg kommune et parallelloppdrag med tre mulighetsstudier for utvikling av Rosenkrantz gate høsten 2020, jf. vedlegg 2. Mulighetsstudiene er oppsummert og evaluert i en evalueringsrapport, jf. vedlegg 1.

Hensikten med denne saken er å informere om funn og anbefalinger fra mulighetsstudiene og evalueringen, samt anbefale hvordan det bør jobbes videre med utvikling av Rosenkrantz gate.

Bakgrunn – overordnet planstatus, retningslinjer og forutsetninger

Prinsipper for utvikling og transformasjon av Rosenkrantz gate følger av sentrumsplanen. I tillegg legger kommunedelplan for InterCity og fv. 118 Ny Sarpsbru føringer for arbeidet.

Gjennom mulighetsstudiene og evalueringsrapporten er det også framkommet gode innspill og anbefalinger som bør tas med i videre utvikling av Rosenkrantz gate.

Sentrumsplanen 2019-2031

I planbeskrivelsen til sentrumsplanen er sentrumstriangelet illustrert som et viktig plangrep for sentrumsutviklingen. Sentrumstriangelet er områdene mellom Torget, St. Marie plass og nytt stasjonsområde. Området skal videreutvikles til byens tyngdepunkt. Både punktene i seg selv og forbindelsene mellom dem skal utvikles.

Rosenkrantz gate er utpekt som et viktig element i sentrumstrianglet - en fremtidig hovedgangakse mellom gågata og knutepunkt ved en ny jernbanestasjon, og et område som skal ha høy arealutnyttelse og varierte funksjoner.

I plankartet til sentrumsplanen har gatearealet i Rosenkrantz gate planformål «vei». Tilliggende kvartaler er regulert til «sentrumsformål». Nord for Rosenkrantz gate ligger stasjonsområdet med formål «tjenesteyting» for eksisterende stasjonsbygg, med «parkering» ved siden, og «bane, kollektivnett» langs jernbanetraseen. Kvartalene mellom Olav Haraldssons gate og jernbanen er markert med hensynsone H810_01 med krav om felles planlegging (knyttet til nytt stasjonsområde), med utfyllende bestemmelser.

Temakart til sentrumsplanen inneholder viktige føringer for vern og utvikling av sentrumsarealer. De mest relevante temakartene som styrer arealbruken i Rosenkrantz gate er:

- Bykjerne, strøks-gater og kvartalsnummer – angir Rosenkrantz gate som fremtidig potensielt viktig strøks-gate, med to fremtidig viktige plasser, ett i stasjonsområdet og ett i kryss med St. Marie gate.
- Grønnstruktur - Rosenkrantz gate er markert som fremtidig grønn forbindelse.
- Flomveier - Overvannet bør i utgangspunktet håndteres på overflaten, og fortrinnsvis brukes som opplevelses-element i blå-grønn struktur i byrommet, jf. overvannsveileder for kommunene i vannområdene Morsa og Glomma.
- Høyder og bygningstypologi - kvartalene langs Rosenkrantz gate, mellom Olav Haraldssons gate og St. Marie gate er regulert til urban-høy bebyggelse, kategori «D», det vil si den høyeste utnyttingen i hele sentrum (4-6 etasjer, punktvis inntil 10 etasjer). Planbestemmelsene stiller krav til inntrukne etasjer og at maksimale byggehøyder ved regulering kun kan utgjøre 30% av grunnarealet. Høyder nord for Olav Haraldssons gate er ikke vurdert.
- Kulturmiljøer, gul liste og SEFRAK register - Rosenkrantz gate berører kulturmiljø Gamle Gleng, og historisk byakse i St. Marie gate. Bygninger på gul liste skal vernes, og bygninger i SEFRAK-registreringen bør vurderes nærmere.

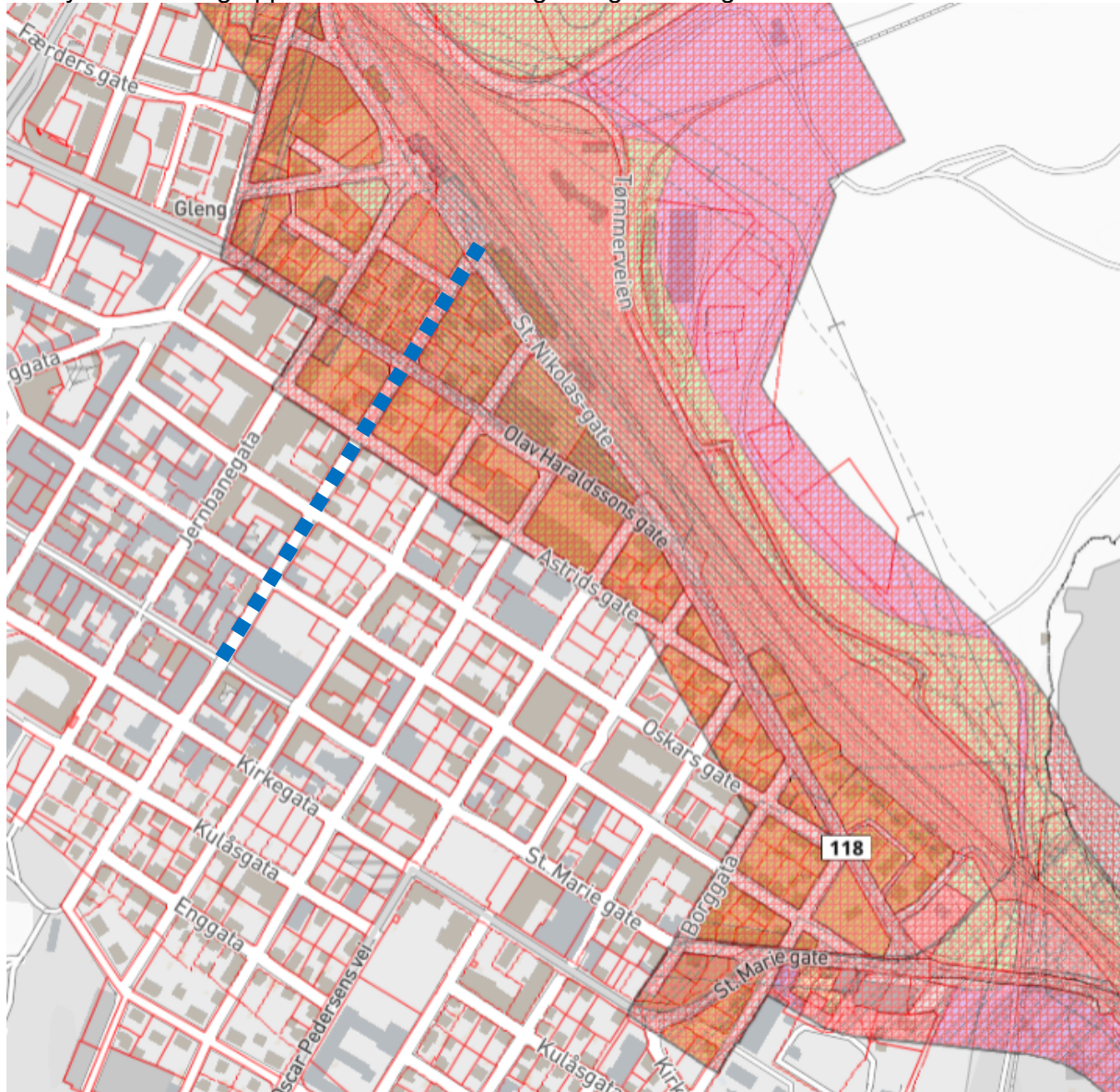
Planbestemmelser gir føringer for utvikling av knutepunkt og ny akse i Rosenkrantz gate. Bestemmelsen § 3.8 med tilhørende retningslinjer gir prinsipper for utvikling av stasjonsområde og ny strøks-gate. Her heter det blant annet at:

- Rosenkrantz gate skal utvikles som en attraktiv hovedadkomst fra gågate til nytt stasjonsområde.
- Det skal utvikles et stasjonstorg i tilknytning til nytt stasjonsområde.
- Transformasjon av området skal planlegges i samarbeid med Bane NOR.

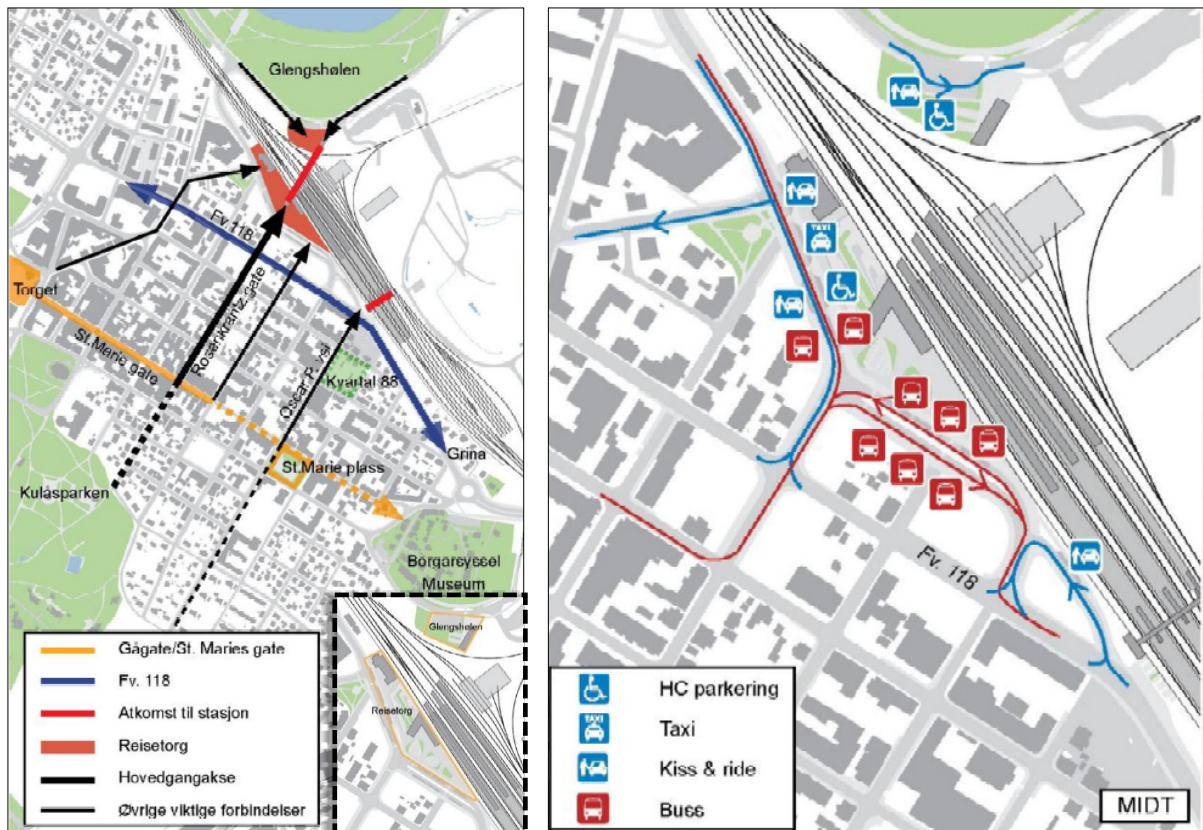
Kommunedelplan for InterCity og fv. 118 Ny Sarpsbru

Arbeidet med kommunedelplan for InterCity og fv. 118 Ny Sarpsbru har pågått parallelt med arbeidene med sentrumsplanen. Planen ble endelig stadfestet av kommunal- og moderniseringsdepartementet i oktober 2021. Planen berører nordlig del av Rosenkrantz gate.

Kommunedelplanen er utformet som en hensynssone. På sentrumssiden strekker hensynssonen seg opp til Olav Haraldssongate og Astrids gate:



InterCity-planen legger til grunn at det skal utvikles et hovedreisetorg ved stasjonsområdet, i enden av Rosenkrantz gate. Reisetorget skal tilrettelegge for overgang mellom reisemidler: tog, buss, HC-parkering, bil, taxi, og sykkel. Hovedgrep og konsept for nytt knutepunkt, og kollektivløsning inntil stasjonsområdet er skissert i teknisk hovedplan for InterCity-prosjektet, slik som vist nedenfor:



Per i dag er det usikkert om og når Bane NOR skal realisere InterCityprosjektet med utbygging av dobbeltspor og ny stasjon.

Mulighetsstudie for Rosenkrantz gate 2020-2021, parallelloppdrag

Etter at kommunen vedtok sentrumsplanen i 2019, ble det satt i gang mulighetsstudier for utvikling av Rosenkrantz gate, for å synliggjøre muligheter for Rosenkrantz gate med tilliggende bebyggelse og stasjonsområdet. Det ble gjennomført tre analyser, med Link-, Nordic- og AART arkitekter, jf. vedlegg 3.

Mulighetsstudiene har lagt til grunn føringer i vedtatt i sentrumsplan og i forslag til kommunedelplan InterCity dobbeltspor og fv. 118 Ny Sarpsbru. Samtidig er det hensyntatt at det kan ta lang tid før nytt dobbeltspor på strekningen realiseres.

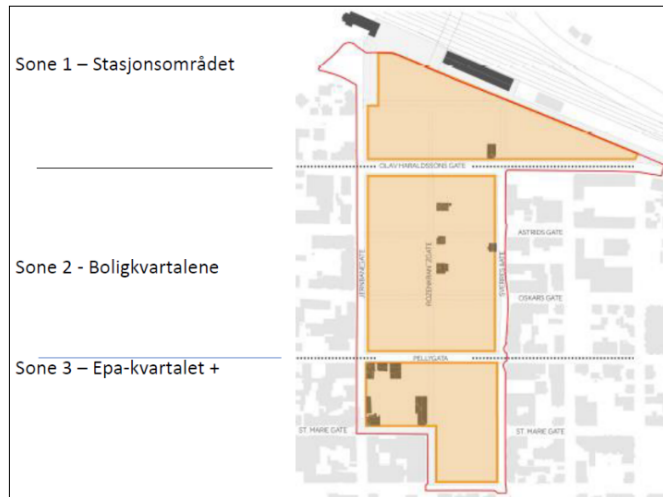
Mulighetsstudiene er evaluert av en faggruppe bestående av Elin Børud (siv.ark egen praksis/ professor ved NMBU), Annar Hasle (saksordfører for politisk sak), Laila Vestby (teamleder samfunn), Steven Kirwin (siv. ark. og leder for Urbanisme i WSP Norge AS), Mariann Karlsen (leder av Sarpsborg Næringsforening), Trond Henning Klausen (teamleder eiendom), og Thomas Theodorsen (WSP Norge AS). Evalueringsgruppas vurderinger og anbefalinger er dokumentert i en evalueringsrapport, jf. vedlegg 1.

Evalueringsgruppa oppfatter at beslutninger om InterCity ikke har noen avgjørende betydning for utvikling av Rosenkrantz gate. Grepene med oppgradering og utvikling av Rosenkrantz gate og hovedreisetorg er like aktuelt med dagens plassering av jernbanestasjonen.

Evalueringsrapportens hovedanbefaling er en tredeling av området langs Rosenkrantz gate – stasjonsområde med reisetorg mot nord, boligkvartaler i midten og Epa-kvartalet+ mot sør (se bilde til høyre).

Evalueringsrapporten illustrerer ulike alternativer for transformasjon av området, og gir inspirasjon og grunnlag for videre planlegging og diskusjoner om områdeutvikling. Imidlertid er det flere reguleringstema som må utredes i det videre arbeidet. Det gjelder blant annet:

- Bruk og utforming av gatearealet og reisetorget, inkludert trafikkmønster
- Byromstypologi
- Parkeringsløsning
- Kryssing av fv.118
- Grønnstruktur, inkludert overvannsløsning



Kommunedirektørens vurdering

Utvikling av Rosenkrantz gate til ny strøkgate og utvikling av nytt reisetorg ved jernbanestasjonen er et viktig plangrep i sentrumsplanen. Da sentrumsplanen ble utarbeidet og vedtatt, var det forventet utbygging av dobbeltsporet jernbane og nytt stasjonsområde. Nå er det stor usikkerhet rundt fremdrift av jernbaneprosjektet og nytt stasjonsområde. Kommunedirektøren mener likevel det er viktig å utvikle Rosenkrantz gate til en strøkgate og med nytt reisetorg. Om det ikke blir utbygging av nytt dobbeltspor ligger det til grunn i Nasjonal transportplan 2022-2033 at det i siste 6 årsperiode vil planlegges for videre utvikling av jernbanen. Dette vil kunne gi et bedre togtilbud til Sarpsborg. Sentrum trenger et moderne og framtidsrettet kollektivknutepunkt. Utvikling av Rosenkrantz gate kan potensielt være et nytt triggerprosjekt for sentrumstriangel.

Det er også aktører i området som ønsker å sette i gang utvikling av deler eller hele kvartaler tilliggende til Rosenkrantz gate. De har så langt holdt igjen sine planer for å kunne tilpasse sitt arbeid til den utviklingsretningen kommunen vil arbeide videre med. Kommunedirektøren er opptatt av at disse initiativene skal kunne realiseres.

Kommunedirektøren mener at føringer i sentrumsplanen og i kommunedelplan for InterCity-planen må være utgangspunkt for utvikling av Rosenkrantz gate og reisetorget i enden av Rosenkrantz gate. Transformasjon av arealer til nytt reisetorg må planlegges i dialog med Bane NOR og Viken fylkeskommune, som har ansvaret for kollektivtilbudet.

Veien videre – mulige verktøy

Det finnes flere alternativer til hvordan transformasjon av Rosenkrantz gate kan realiseres. Evalueringsrapport for Rosenkrantz gate nevner revidering av sentrumsplanen, bruk av veiledende plan for offentlig rom (VPOR) etter «Oslo modellen», og utarbeidelse av reguleringsplan. Kommunedirektøren anser også gatebruksplan som et mulig verktøy.

Evalueringskomiteen anbefaler en utvikling i tråd med sentrumsplanens føringer ved en videre planprosess med regulering. Kommunedirektøren er enig i det, og vurderer reguleringsplan som et hensiktsmessig styringsdokument for transformasjon og utvikling av

Rosenkrantz gate. Da vil kommunen få en arealplan med forankring i plan- og bygningsloven, som setter juridisk bindende rammer for utbygging og vern i området, og som er utarbeidet gjennom medvirkning. Prosessen sikrer et forutsigbart styringsverktøy ved transformasjon av arealer over lang tid. Transformasjon av dette området vil kunne ta flere 10-år.

Reguleringsplanen kan utarbeides enten som områderegulering eller detaljregulering.

Arealene langs Rosenkrantz gate er allerede omfattet av kommunedelplan for sentrum som er relativt detaljert. Sentrumsplanen gir komplekse avklaringer for vern og utvikling av arealer på et overordnet nivå. Planen ble vedtatt i 2019, og inneholder mange gode, gjennomtenkte føringer for sentrum, inkludert stasjonsområdet og Rosenkrantz gate.

Ved å gå direkte på detaljregulering, vil utvikling av knutepunktet ved jernbanen og ny strøksgate gå raskere, samt at regulering av de berørte sentrumskvartalene som er under oppstart vil kunne utvikles uten ytterligere forsinkelser.

Ved detaljregulering vil også kvartalene langs Rosenkrantz gate kunne utvikles parallelt, gjennom private detaljreguleringsplaner, med utgangspunkt i sentrumsplanen, og i samspill med detaljreguleringsplan for Rosenkrantz gate/reisetorg.

Kommunedirektøren anbefaler derfor at kommunen iverksetter en detaljreguleringsplan som inkluderer de arealene som er nødvendig for å sikre etablering av ny strøksgate i Rosenkrantz gate og utvikling av reisetorg ved stasjonen.

Nedenfor drøftes noen reguleringstemaer som er relevante for den videre planleggingen.

Reguleringstemaer for videre arbeid

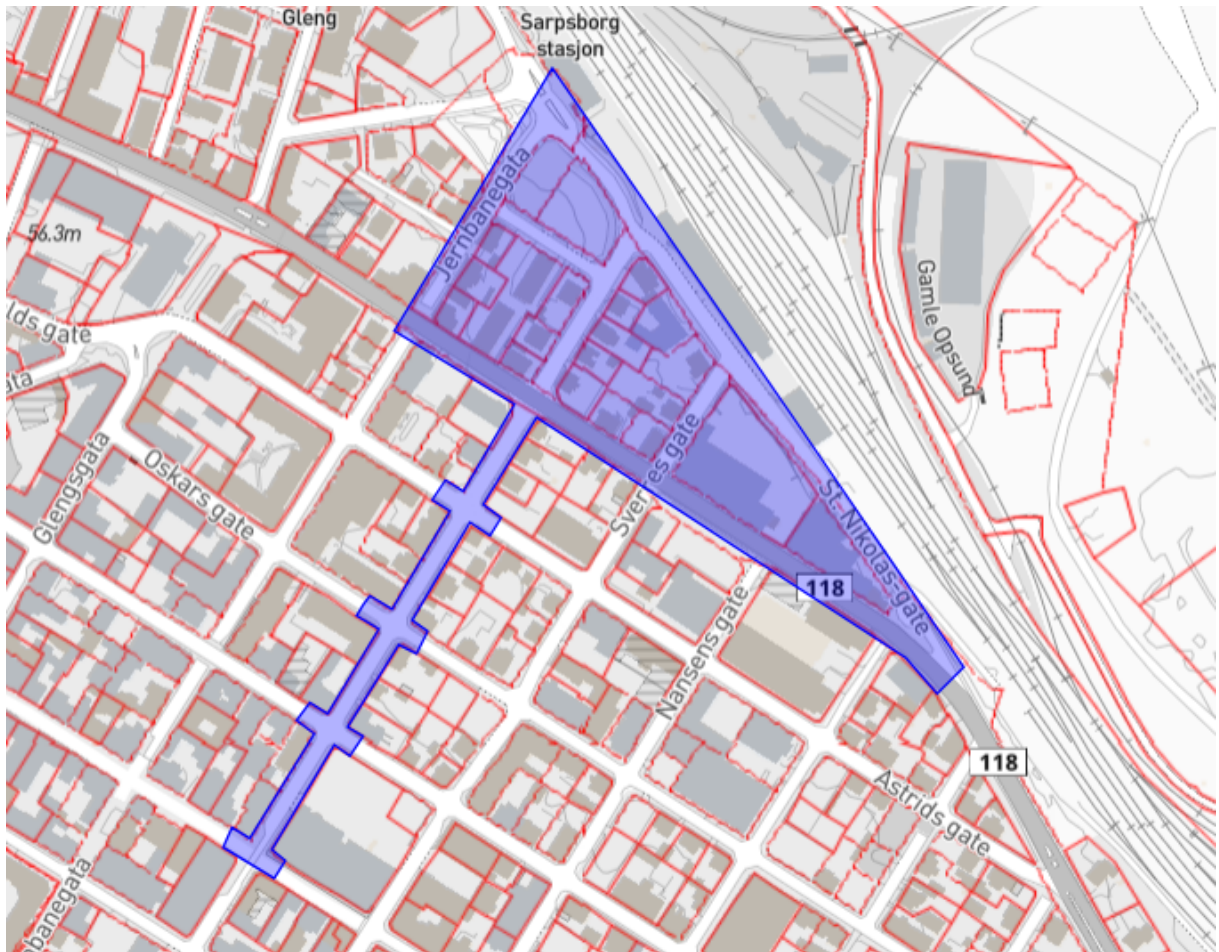
Temaene listet opp nedenfor er relevante for utvikling og transformasjon av Rosenkrantz gate og etablering av nytt reisetorg. Behov, krav og hensikt for hvert tema setter prinsipper for videre planarbeid.

A. Premisser for plangrep og planavgrensning

Kommunedirektøren mener det er hensiktsmessig å ta utgangspunkt i tredeling av området som et overordnet plangrep for ny regulering, anbefalt i evalueringsrapporten:

- Reisetorg ved stasjonsområde mot nord
- Boligkvartalene i midten
- Sentrumsaktivitet og byliv mot sør

Planavgrensning skal inneholde de arealene som er nødvendige for å oppnå målet om å skape nytt reisetorg og ny strøksgate. Kommunedirektøren vurderer at arealet foreslått brukt til reisetorg, gateløpet, og arealer rundt veikryss skal være tilstrekkelige for å sikre gjennomføring av prosjektet. Bildet nedenfor viser grov illustrasjon av planavgrensning.



I tillegg bør reguleringsplanen gi tilstrekkelige føringer for tilliggende arealer langs strøgsgaten for å sikre at området utvikles med gode kvaliteter og spesiell karakter. Dette kan innføres gjennom en veileder for estetikk og bruk av arealer i byrommet.

B. Gatetverrsnitt

Rosenkrantz gate skal være en fremtidig viktig strøgsgate, med prioritet for mye trafikanter og kollektiv transport, samt nyetablert grønnstruktur, jf. sentrumsplanen.

Alle forslagene i mulighetsstudien viser hvilket potensial som oppstår ved at biltrafikk nedprioriteres til fordel for mye trafikanter. Også evalueringsgruppa mener det er en riktig utvikling at gatene i sentrum får en utforming som ikke legger til rette for unødvendig privatbilbruk. Byutviklingsprosjekt skal inspirere til å bruke gatene på en måte slik at Sarpsborg sentrum oppfattes som et trivelig sted å bo, jobbe og oppleve. Rosenkrantz gate skal imidlertid ikke prosjekteres som en ren gågate, jf. sentrumsplanen.

Per i dag disponerer kommunen veigrunn i Rosenkrantz gate, med en bredde på ca. 12,5 meter (bredden varierer noe – eiendommene er smalere mot sør). Kommunedirektøren anbefaler at gatetverrsnittet i Rosenkrantz gate prosjekteres med utgangspunkt i kommunal eiet veigrunn. Den eksisterende bredden må disponeres til gateløp, fortau, grønnstruktur og gatemøblering. For å få dette til må kjørebane snevres inn. Konsekvensen av dette er at gaten kan gjøres enveiskjørt eller at det etableres møteplasser for kjøretøy. Dette må utredes i videre arbeid.

Kommunedirektøren anbefaler at strøksгатens betydning i tillegg skal forsterkes gjennom enkelte grep på arealene langs гaten: etablering av møteplasser, viktige funksjoner, grønne lommer, aktive fasader og inngangspartier mot Rosenkrantz gate.

C. Trafikkmønster

I den nordlige enden av Rosenkrantz gate skal det utvikles et nytt kollektivt knutepunkt. Det vil kreve et nytt trafikkmønster i området.

For reisetorget mener kommunedirektøren det er riktig å ta utgangspunkt i løsningen som er foreslått i InterCity-planen. Det innebærer at det i større grad legges til grunn en løsning der bussene kan gå via stasjonsområdet. Et framtidsrettet kollektivknutepunkt vil måtte legges bedre til rette for overgang mellom tog og buss.

I InterCity-planen er det foreslått at bussen går i Rosenkrantz gate mellom stasjonsområdet og Astridsgate. Videre bussbetjening i sentrum er ikke analysert. Trafikkmønsteret for buss for sentrum som helhet må derfor analyseres nærmere i planarbeidet. Dette må gjøres i dialog med Viken fylkeskommune, som har ansvar for kollektivtilbudet. Kommunedirektøren anbefaler å gjennomføre en fagutredning for kollektivt kjøremønster tidlig i planarbeidet.

Dessuten må planen sikre en god løsning for kryss mellom fv.118 og Rosenkrantz gate. Løsningen må ta hensyn til trafikkmengden i fylkesveien i øst-vest akse, og ivareta interesser for myke trafikanter og buss i nord-sør akse. Dette må utredes nærmere i planarbeidet, og i samarbeid med Viken fylkeskommune som har ansvar for fylkesveien.

D. Byrom

Kvartalene langs Rosenkrantz gate er avsatt til «sentrumsformål» i sentrumsplan. Dette gir relativ stor fleksibilitet for valg av bebyggelsens funksjoner og utforming av arealer langs strøksгатen. I tillegg gir sentrumsplanen føringer for utvikling av området gjennom temakart, planbestemmelser, og planbeskrivelsen.

Byrom mot ny strøksgate og reisetorget må utformes med spesiell karakter for å understreke гатens betydning i bybildet. Det må sørges for innføring av nye kvaliteter i byrommet, for å skape et attraktivt, funksjonelt og levende område, og øke aktiviteten i denne delen av sentrum.

Kommunen tar ansvar for detaljregulering av veigrunn og nytt reisetorg. Planen vil sikre «ryggraden» av området i Rosenkrantz gate, og en løsning for knutepunkt i nordlige del av området. Utvikling av kvartalene i midten og sør på området er hovedsakelig avhengig av initiativ fra private grunneiere.

Kommunedirektøren mener det er viktig med et tett samarbeid med grunneiere og investorer i området. Når private planinitiativ følger intensjon om tredeling av området, vil transformasjon av kvartalene forsterke Rosenkrantz gate som ny akse i sentrum.

I det videre arbeidet med Rosenkrantz gate vil det bli vurdert hvordan kommunen kan fremme gode kvaliteter og estetisk sammenheng på området. Det vil bli vurdert å utarbeide en veileder som beskriver ønsket utvikling av de nærliggende byrommene. Veilederen vil da være en del av grunnlaget for behandling av private planinitiativ i de tilliggende kvartalene til Rosenkrantz gate.

Evalueringsgruppas anbefaling om bolig i første etasje i boligkvartalene avviker fra sentrumsplanens krav om «aktiv fasade» mot strøks-gater (bestemmelse § 5.9.b). Kommunedirektøren er enig med evalueringsgruppas argument om at boliger, med en viss utforming, også kan skape en form for aktivitet i byen. Kommunedirektøren mener at hvis det skal tillates noen boligarealer i 1. etasje mot Rosenkrantz gate, må de utformes med attraktive og aktive fasader og arealer mot strøks-gaten gjennom detaljregulering av enkelte kvartaler. Detaljregulering bør også sikre mulighet for transformasjon fra bolig- til næringsformål på sikt, når etterspørselen og behovet for slike funksjoner oppstår. Dette bør imidlertid vurderes nærmere ved behandling av private planinitiativ for boligkvartalene langs Rosenkrantz gate.

E. (Blå)grønnstruktur

Sentrumsplanen sier at Rosenkrantz gate skal være en viktig fremtidig grønn forbindelse i byen. Innføring av grønnstruktur er viktig for å markere gatens betydning som strøks-gate, håndtering av overvann, estetikk, og folkehelse. Grønne byrom er også med på å skape trivsel i hverdagen og bidrar til levende byer.

Rosenkrantz gate ligger i fallende terreng – den faller mot nord, mot jernbanen. Gjeldende overvannsveileder sier at regnvannet skal håndteres på egen grunn, gjennom infiltrasjon og fordrøyning, og fortrinnsvis brukes som opplevelseselement. Prinsippene i overvannsveilederen skal legges til grunn i det videre planarbeidet.

Kommunedirektøren anbefaler at det utarbeides en overvannsrapport ved utarbeidelse av reguleringsplanen, samt at det prosjekteres grønne byrom som skal bidra til å håndtere regnvann fra området. Dette for å forsterke den grønne aksen. I utredningen bør det også vurderes hvilke planter som egner seg til det konkrete byrommet, for å skape levende og tilnærmet vedlikeholdsfri grønnstruktur.

F. Parkering

Utvikling av ny strøks-gate og reisetorg vil medføre et nytt bevegelsesmønster. Behovet for mobilitet må dekkes først og fremst gjennom gange, sykkel og kollektiv, men noe bruk av privatbil må påregnes. Det vil oppstå behov for besøks- og reisparkering i gata og på reisetorget i forbindelse med næring, service, tjenester og togstasjon i område. En annen gruppe av bilbrukere er beboere i området.

Kommunedirektøren vurderer at parkering på gateplan bør begrenses til minimum. Gatearealet i Rosenkrantz gate bør prioriteres til gående, syklende, kollektiv, og nyetablering av grønnstruktur og system for overvannshåndtering. Noen korttidsparkering kan eventuelt plasseres på reisetorget, hvor det forventes størst aktivitet og behov.

Evalueringsrapporten foreslår en løsning for parkeringshus i området.

Kommunedirektøren mener det kan være hensiktsmessig å etablere et mobilitetshus i nærheten til reisetorget (nord for fv.118) – et parkeringshus for ulike mobilitetsmidler og behov, med utleiemuligheter, kort- og langtidsparkering, m.m. Mobilitetshuset skal hovedsakelig dekke behov knyttet til besøks- og reiseaktivitet. Kommunedirektøren foreslår å teste ut muligheter for samarbeid mellom kommunen og private grunneiere for prosjektet.

Evalueringsrapporten anbefaler et felles parkeringshus for beboere som eneste parkeringsløsning for hele området. Kommunedirektøren mener at en eventuell

forsinkelse ved utbygging av et slikt parkeringshus, kan vanskeliggjøre utbygging av kvartaler som er avhengige av løsningen.

Kommunedirektøren anbefaler i stedet at parkering for nye boenheter i området dekkes gjennom etablering av parkeringskjeller under kvartalene – styrt av sentrumsplanen som begrenser antall p-plasser gjennom maksimumkrav. Underjordisk parkeringsanlegg bør imidlertid ikke etableres under forhager og offentlige møteplasser langs strøkgaten, for å sikre optimale vekstforhold for planter. Adkomst til p-kjeller bør fortrinnsvis plasseres vekk fra strøkgate for å begrense biltrafikk i Rosenkrantz gate og redusere konflikter mellom myke trafikanter og bilbrukere.

G. Infrastruktur

Transformasjon av Rosenkrantz gate utløser behov for oppgradering av eldre vann- og avløpsanlegg i området. Det er hensiktsmessig å koordinere utbygging av VA-anlegg med prosjekt for ny strøkgate og nytt reisetorg.

Kommunedirektøren mener at det må utarbeides en plan for utbygging av VA-infrastruktur i planområdet, for å gjøre utbyggingsfasen mer forutsigbar. VA i Rosenkrantz gate er ikke tydelig prioritert i overordnet kommunal handlingsplan. Kommunen jobber per i dag med forslag til plan for metode og funksjon for VA i sentrum. Den forventes å være klar i løpet av sommer 2022.

Prosjekt i Rosenkrantz gate vil også på sikt avlaste det kommunale overvannsnett, da overvannet fra området skal håndteres på overflaten, i samspill med nyetablert grønnstruktur, og tilpasset områdets topografi.

I planarbeidet må det også sees på løsning for renovasjon. Det vil oppstå behov for nye renovasjonspunkter for kvartalsbebyggelsen langs gaten, og i tilknytning til aktivitet på reisetorget. Kommunedirektøren anbefaler i utgangspunktet å plassere nye nedgravde renovasjonspunkter vekk fra Rosenkrantz gate, for å unngå at renovasjonsbiler står i strøkgaten, og for å prioritere arealene i strøkgaten til andre funksjoner. I det videre arbeidet skal det lages renovasjonsteknisk plan for området.

H. Utbyggingsavtaler

Kommunedirektøren mener at utbyggingsavtaler er et nyttig virkemiddel for å sikre finansiering og realisering av den ønskede utviklingen av strøkgaten/reisetorget og kvartalene langs Rosenkrantz gate. Det er ulike måter å løse utbyggingsavtaler ved utbygging av et område på. En mulig metode er basert på anleggsbidrag, hvor enkelte grunneiere kommer med sin andel til et fond for et felles prosjekt. Kommunedirektøren fraråder denne metoden for Rosenkrantz gate på grunn av stor uforutsigbarhet og potensielt langt tidsperspektiv. En annen metode for utbyggingsavtaler som kommunedirektøren anbefaler, er at kommunen tar initiativ og prosjekterer. Det er nødvendig å få et klart bilde av konkrete behov og tiltak i området, samt for å få oversikt over kostnader for hvert enkelt delprosjekt. Utbyggingsavtaler kan deretter utarbeides så fort stipulerte kostnader for det konkrete delprosjektet er beregnet, og partene er enige i kostnadsfordelingen.

I. Prosessen videre

Kommunedirektøren anbefaler at kommunen setter i gang reguleringsplanarbeidet nå. Tidsperspektiv for utarbeidelse av en detaljreguleringsplan er ca. 1,5-2 år, noe som betyr at planen vil kunne være vedtatt ved årsskifte 2023/24.

Ombygging av Rosenkrantzgate eller utbygging av et nytt reisetorg ved stasjonsområdet er ikke prioritert i kommunens handlingsplan 2022-2025. Det bør sees nærmere på om deler av prosjektet eventuelt kan finansieres med statlige midler i byvekstavtale.

Konsekvenser økonomi, miljø og folkehelse:

Økonomi

I kommunens driftsbudsjett er det bevilget og avsatt totalt 7,3 millioner kroner til planlegging av Rosenkrantz gate og stasjonsområdet. Av disse er 3,3 millioner kroner tilskudd fra tidligere Kommunal og moderniseringsdepartementet. I tillegg er det bevilget 1 million kroner i 2019 til utomhusplan for Rosenkrantz gate.

Det er ikke bevilget eller avsatt investeringsmidler til gjennomføring av planen. Det er imidlertid avsatt 18 mill. kr til investeringsprogram for østre bydel i perioden 2026-2029.

Miljø

Det er positivt med nyetablering av grønnstruktur, og håndtering av overvann på en forsvarlig måte. Byggeaktivitet i anleggsfasen kan forårsake negative konsekvenser som støy og utslipp.

Folkehelse

Nyetablering av grønnstruktur, tilrettelegging for gående og syklende, og tilrettelegging for nye møteplasser i prosjektet vil gi positive konsekvenser for folkehelse.

Kommunedirektørens anbefaling:

1. Sarpsborg kommune iverksetter et arbeid for å transformere Rosenkrantz gate til en strøksgate og med et nytt reisetorg ved stasjonsområdet. Kommunen starter arbeidet med en detaljreguleringsplan i 2022.
2. Følgende legges til grunn i arbeidet med detaljreguleringen:
 - a. Planprinsippene i sentrumsplan og kommunedelplan for InterCity og fv. 118 er føringer.
 - b. Området planlegges basert på en tredeling som hovedgrep:
 - o Reisetorg ved stasjonsområde (mot nord)
 - o Boligkvartaler (i midten)
 - o Sentrumsaktivitet og byliv (mot gågate)
 - c. Planavgrensningen skal inneholde arealer som er nødvendige for å sikre gjennomføring av nytt reisetorg, ny strøksgate, og veikryss/trafikkkløsning for området.
 - d. Kvartalene langs Rosenkrantz gate kan utvikles gjennom parallelle planprosesser. Arealene mot Rosenkrantz gate skal utformes med spesiell karakter for å forsterke strøksgatens betydning i bybildet. Det vurderes om det skal utarbeides en veileder for byrom langs Rosenkrantz gate og for reisetorget.
 - e. Løsning for reisetorg og prinsipper for busstrafikk baseres på føringer fra InterCity-planen.
 - o Kollektivt kjøremønster må likevel utredes tidlig i planarbeidet.
 - o Kommunen skal samarbeide med Viken fylkeskommune og Bane NOR.
 - f. Rosenkrantz gate tverrsnittet skal planlegges ut fra kommunal eiet veigrunn. Arealet skal prioriteres for gående, syklende, kollektiv og grønnstruktur.
 - o Det skal planlegges et veikryss med fv.118 i samarbeid med Viken fylkeskommune.

- g. Rosenkrantz gate transformeres til en ny grønn akse i sentrum.
 - Grønnstruktur skal plasseres langs gaten og på reisetorget.
 - Grønnstruktur skal planlegges i samspill med løsning for overvannshåndtering.
 - Grønnstruktur skal prosjekteres tilnærmet vedlikeholdsfri. Det skal lages en veileder for beplantning i planområdet.
 - Kvartalene langs strøkgaten skal forsterke den grønne aksen gjennom etablering av grønnstruktur mot Rosenkrantz gate.
- h. Parkering i området løses som følger:
 - Parkering på gateplan skal unngås.
 - Mobilitetshus i områdene ved stasjonen skal vurderes.
 - Ved utvikling av kvartalene langs Rosenkrantz gate anbefales løsning med p-kjeller for hvert enkelt kvartal. Maksimumskrav for parkering baseres på sentrumsplanen. Adkomst bør fortrinnsvis plasseres vekk fra Rosenkrantz gate.
- i. Det utarbeides en plan for utbygging av VA-infrastruktur i planområdet.
- j. Renovasjon i området skal løses gjennom nedgravde anlegg. Renovasjonspunkter bør i utgangspunktet ikke plasseres i Rosenkrantz gate.
- k. Utbyggingsavtaler tas i bruk som et verktøy i planprosesser i kvartalene langs Rosenkrantz gate og på reisetorget.