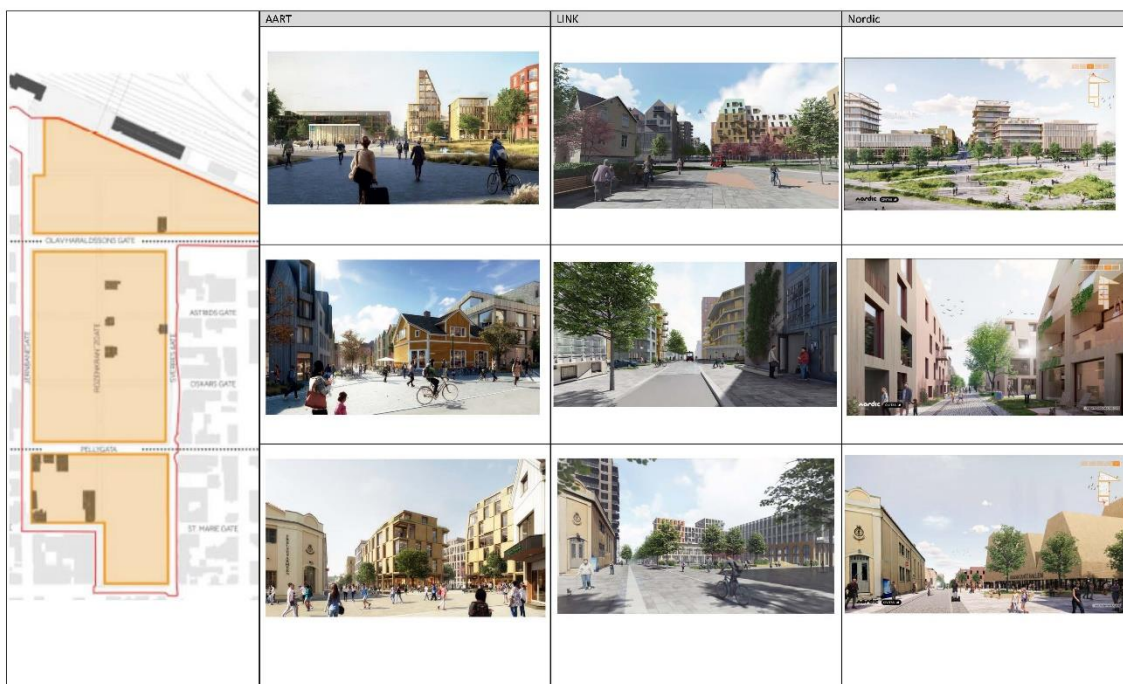


Parallelloppdrag Rosenkrantz gate



Evalueringskomiteens anbefaling

Versjon 1.0

Dato 21.05.2021

INNHOLD

.....	4
Evalueringskomiteens anbefaling – sammendrag	4
1 FORORD.....	5
2 PARALLELLOPPDRAG ROSENKRANTZ GATE	6
2.1 Teamene som har levert løsningsforslag.	6
2.2 Oppgaver i parallelloppdraget.	6
2.3 Evalueringskomiteen.....	6
2.4 Prosess og medvirkning.	7
3 Kort sammendrag av de tre mulighetsstudiene	8
3.1 AART Architects.....	9
3.2 LINK arkitektur:	12
3.3 Nordic office of architecture	16
4 Evalueringsgruppas råd til Sarpsborg kommune	19
4.1 Gode løsninger og fremtidsvisjoner for aktivitetsbyen Sarpsborg	19
4.1.1 Områdeutvikling med og uten Intercity og ny jernbanestasjon	19
4.1.2 Det tredelte området	20
4.1.3 Rosenkrantz gates utforming og bruk.....	21
4.1.4 Parkering	22
4.1.5 Trafikk i Rosenkrantzgate og tiliggende kvartaler.....	22
4.1.6 Forholdet til vedtatt Sentrumsplan.....	22
4.2 Planstrategiske valg og reguleringstemaer	23
4.2.1 Planstrategi	23
4.2.2 Grunneiersamarbeid	24
4.2.3 Formingsveileder.....	24
4.2.4 Temaer som bør reguleres i områdereguleringen	24
4.2.5 Temaer som det kan knyttes funksjonskrav til	24
4.2.6 Initiativ om utbygging/detaljregulering før områdeplanen er ferdig.	24
4.2.7 Bevaring	25
4.2.8 Tomte-/eiendomsstruktur	25
4.2.9 Bruk av utnyttelsesregler i områdereguleringsplanen	25
4.2.10 Detaljregulering som prosjektoppfølgning kvartalsvis eller prosjektvis?	25
4.2.11 Kryssing av Fv 118	25
4.2.12 Gjennomføringsplan – infrastruktur	26
4.3 Andre overordnede planprosesser og politiske diskusjoner	26
4.3.1 Regional næringsutvikling i kombinasjon med regional kollektivtransport	26

4.3.2	Byutvikling som et omdømmeprojekt.....	26
4.3.3	Alternative bo- og boligformer i sentrum.....	26
4.3.4	Innbyggerinvolvering for en robust og bærekraftig fremtid.....	27
4.3.5	Renovasjonsløsninger	27

EVALUERINGSKOMITEENS ANBEFALING – SAMMENDRAG

Området bør utvikles med utgangspunkt i en tredeling:

1. Kvartalene mellom St. Nikolas gate og Olav Haraldssons gate utvikles til et tyngdepunkt for næringsutvikling.
2. Kvartalene mellom Olav Haraldssons gate og Pellygata prioriteres til variert boligbebyggelse med næringsvirksomhet og offentlig tjenesteyting i første etasje.
3. Kvartalene rundt St. Maries gate bør utvikles med hovedvekt på handel, spisesteder, underholdning- og kulturtilbud som styrker Sarpsborgs sentrumsaktivitet og byliv. Disse kvartalene bør gis en utforming som skaper et nytt offentlig byrom som en avgrensning av handelssentrum mot øst.

Rosenkrantzgata bør styrkes som viktig ferdselsåre mellom stasjonsområdet og handelssentrum øst, uavhengig av regionale tiltak på Østfoldbanen, samt på sikt ses som en grønn forbindelse mellom Kulåsparken og Glengshølen. Gata oppgraderes med brede fortau med god plass til fotgjengere, fortauskafeer og ev. beplantning som forhager mot boliger, innenfor dagens eiendomsgrenser og eksisterende gatetverrsnitt. Det bør legges til rette for parkeringslommer/korttidsparkering. Bebyggelsen langs gata bør ha både boliger og virksomheter med innganger direkte ut mot fortauet.

Ved utforming av nytt gatetverrsnitt bør det samtidig utarbeides en samlet plan for infrastruktur som sikrer at det kan plantes trær langs hele Rosenkrantz gate og samtidig håndtere overflatevann som samles opp (eller ledes videre rett ut i Glengshølen) i et parklignende anlegg ved enden av gata.

Den videre planleggingen av området bør skje i form av utarbeidelse av en enkel områdereguleringsplan som regulerer gatetverrsnitt og overordnet grønnstruktur, byromstopologi (omfang, struktur og form på offentlig tilgjengelige areal som ikke skal bebygges), og krav til utforming av fasadeterskler, det vil si overgangssonen mellom gaterommet og bygningen. I tillegg bør det utarbeides differensierte plankrav for de ulike kvartalene, dvs konkretisere hvilke plankrav som stilles.

Løsningsforslagene og samtalen omkring dem har brakt frem noen temaer vi mener Sarpsborg kommune bør ta initiativ til å skape en bred diskusjon rundt:

- regional næringsutvikling i kombinasjon med regional kollektivtransport
- byutvikling som et omdømmeprojekt
- alternative bo- og boligformer i sentrum
- innbyggerinvolvering for en robust og bærekraftig fremtid

1 FORORD

Basert på de tre mulighetsstudiene laget av LINK, AART og Nordic, har evalueringsgruppa kommet frem til noen råd og anbefalinger for det videre arbeidet. Dette er basert på diskusjoner med prosjektteamene underveis og i en sluttpresentasjon, gjennomgang av det innleverte materialet, diskusjoner i evalueringsgruppa og på møter med områdets grunneiere og øvrige næringsaktører i Sarpsborg.

Vi har valgt å gi råd og anbefalinger på tre nivåer:

Det ene er hva vi oppfatter som gode løsninger og visjoner for studieområdet og i relasjon til Sarpsborg som helhet, som er fremkommet gjennom mulighetsstudiene. Vi har altså ikke valgt å evaluere de tre forslagene for å sammenligne dem, men for å se dem som et samlet bidrag til hvordan kvartalene langs Rosenkrantzgata kan utvikles og hvordan det vil påvirke denne gatas rolle i bysentrum og vice versa.

På grunnlag av hva vi mener er gode løsninger har vi sett litt på hvordan kommunen kan ivareta og sikre de gode løsningene og likevel beholde fleksibiliteten i en uforutsigbar fremtid. "Gode" løsninger som ikke kan gjennomføres er ikke gode. Evalueringsgruppa har derfor vurdert hva som kan være planstrategiske valg og viktige regulerings temaer. Dette er forhold som mulighetsstudiene i liten grad berører og evalueringsgruppas mandat mht. oppdragets omfang tilsier ikke at vi skal gå i dybden på dette, men de kan betraktes som råd basert på en samlet erfaring i gruppa.

Det siste forholdet vi retter oppmerksomheten mot er temaer som mulighetsstudiene adresserer og vi mener Sarpsborg kommune må følge opp med politiske diskusjoner, plantematiske utredninger eller andre typer av strategiske tiltak som kan utløse aktivitet eller avklare markedsinteresser og andre samfunnsbehov.

2 PARALLELLOPPDRAG ROSENKRANTZ GATE

Sarpsborg kommune lyste i juli 2020 ut en konkurranse om en mulighetsstudie for utvikling av Rosenkrantz gate og kvartalene på hver side. Tre rådgiverteam skulle engasjeres for et parallelloppdrag.

2.1 Teamene som har levert løsningsforslag.

Det kom inn totalt 14 tilbud om å få delta i parallelloppdraget. De tre teamene presentert under ble valgt ut til å få levere løsningsforslag.

Team	Kontakt	Planlegger/arkitekt	Trafikk
Aart	Åse Lundekvam	AART architects	Via Nova
LINK	Gunnar Vatnar	LINK arkitektur	Multiconsult
Nordic	Diana Cruz	Nordic- office of architecture	Civitas

2.2 Oppgaver i parallelloppdraget.

Teamene fikk følgende oppgave som skulle besvares:

*Sarpsborg kommune ønsker **forslag og ideer** til hvordan Rosenkrantz gate med tilliggende bebyggelse kan utvikles som et livskraftig og attraktivt område for arbeidsplasser og boliger. Målet i sentrumsplanen er at Rosenkrantzgate skal utvikles til ny hovedadkomstgate mellom sentrum og stasjonsområdet.*

Funksjon og bruk

- *Hvordan bør gaterommet i Rosenkrantzgate og ev. parallellgater brukes?*
- *Hvordan kan aktivitet i tilliggende bebyggelse støtte opp under målsettingene og hva slags aktivitet/virksomheter bør i så fall etableres?*
- *Hvordan kan utforming av en grønnstruktur, plasser, lommer og forhager støtte opp under ønsket og et livskraftig og attraktivt område?*

Konkrete tiltak

- *Forslag til arealdisponering med særlig fokus på fordeling og lokalisering av arealer for næring og bolig og anbefaling av type næring/virksomheter.*
- *Trafikkavvikling, hvordan etablere trygge og attraktive traseer for gående, syklende, busser og biler? Er det plass til alle i Rosenkrantz gate eller må/bør parallellgater utnyttes? Rosenkrantz gate skal ikke være en ren gågate.*
- *Forslag til fysisk utforming av gateløp/grønnstruktur.*
- *Utforming og kryssing av Fv 118, som er en viktig avlastningsvei for E6.*
- *Plassering og utforming av renovasjonsløsninger for boliger/næring.*

2.3 Evalueringskomiteen

Evalueringskomiteen har bestått av:

Funksjon	Navn	Organisasjon
Leder	Elin Børrud	Siv.ark egen praksis/ professor ved NMBU
Medlem	Annar Hasle	Saksordfører for politisk sak.
Medlem	Laila Vestby	Rådgiver i Sarpsborg kommune
Medlem	Steven Kirwin	Siv ark. Og Leder for Urbanisme i WSP Norge AS

Medlem	Mariann Karlsen	Leder av Sarpsborg Næringsforening
Administrative ressurser		
Oppdragsgiver	Trond Henning Klausen	Sarpsborg kommune
Prosessleder	Thomas Theodorsen	WSP Norge AS

2.4 Prosess og medvirkning.

Arbeidet startet opp med felles befarings og oppstartseminar 7. oktober.

Teamene presenterte sine løsningsforslag for evalueringskomiteen og representanter for Sarpsborg kommune 9. desember.

På grunn av Covid 19 har det ikke vært mulig å gjennomføre alle de medvirkningsaktivitetene som hadde vært ønskelig, det har bl.a. ikke vært mulig å gjennomføre et åpent folkemøte. Video med presentasjon av løsningsforslagene er publisert på kommunens nettsider.

Det er gjennomført digitale møter med grunneiere i området og med «Eiendomsgruppa» og «Ung gruppa» i Sarpsborg Næringsforening. I disse møtene er løsningsforslagene presentert og det har vært mulig å komme med innspill til evalueringskomiteen. Det er også gjennomført én til én møter med enkelte utbyggere.

Evalueringskomiteen startet sitt arbeid i januar og har hatt fem samlinger. Det er i tillegg gjennomført enkelte særmøter.

3 KORT SAMMENDRAG AV DE TRE MULIGHETSSTUDIENE

Sonedeling/delområder som omtales i dokumentet.

Sone 1 – Stasjonsområdet

Sone 2 - Boligkvartalene

Sone 3 – Epa-kvartalet +



Mulig utbygging

For å gjøre potensialet for utbygging mer håndfast og forståelig har vi valgt å «oversette» bruksareal til antall boliger, antall kontorarbeidsplasser osv.

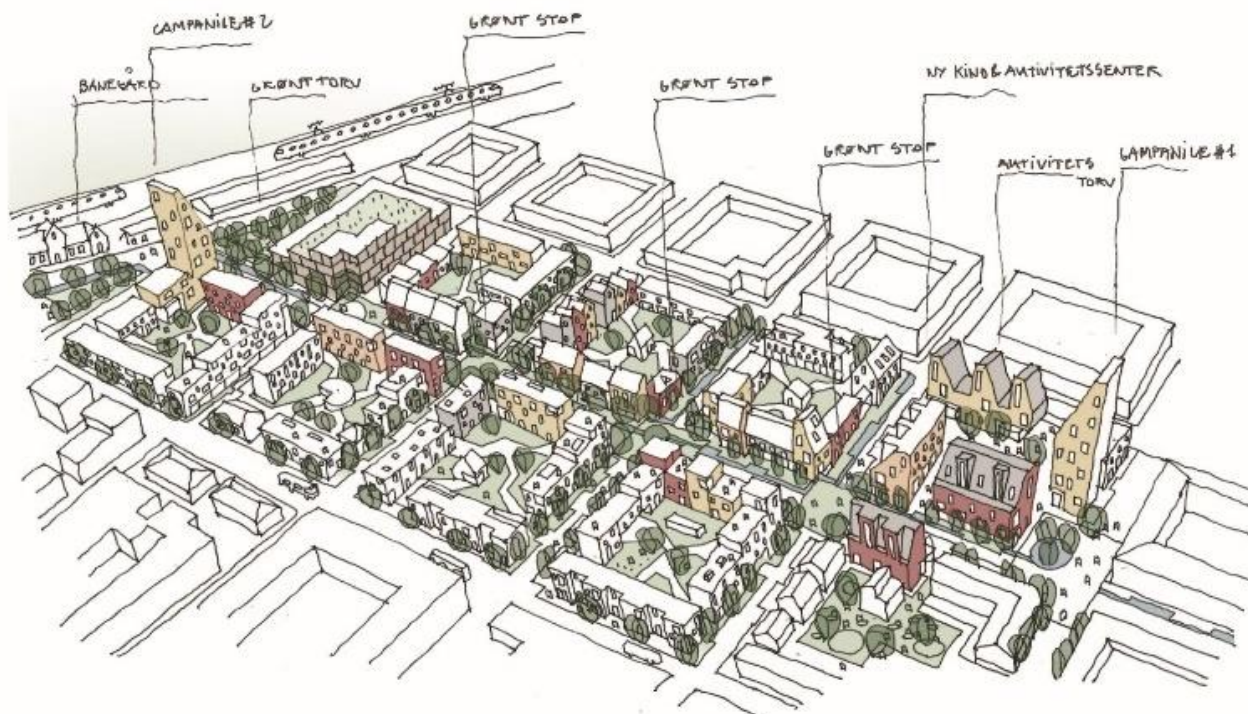
Bolig	1 bolig pr 100 m2 (inkludert fellesarealer)
Kontorarbeidsplasser	4 arbeidsplasser pr 100 m2

Det er utarbeidet et sammendrag av de tre forslagene. Link til teamets komplette rapport er lagt inn i toppen av hvert sammendrag.

Teamene har gjennomført en presentasjon av sine forslag. Disse presentasjonene er tatt opp og lagt ut på kommunens nettsider. <https://www.sarpsborg.com/byen-og-kommunen/rosenkrantz-gate-og-utvikling-av-kollektivknutepunkt-ved-stasjonsområdet/>

3.1 AART Architects

Rapport: <https://www.sarpsborg.com/globalassets/dokumenter/byen-og-kommunen/rosenkrantz-gate/aart-201204-hefte-til-print.pdf>.



Overordnede visjoner (makro) Sarpsborgs Scala

Den framtidsetta, levende og attraktive fem minutters byen

Bevaring

Enkelte av de eksisterende trehusene mellom Pellygata og Fv 118 bevares og gjenbrukes i den nye bebyggelsen. Disse trehusene bør transformeres til f.eks. kultur- og næringsarealer, nabolagshus, eller eventuelt kontorlokaler



Delområder

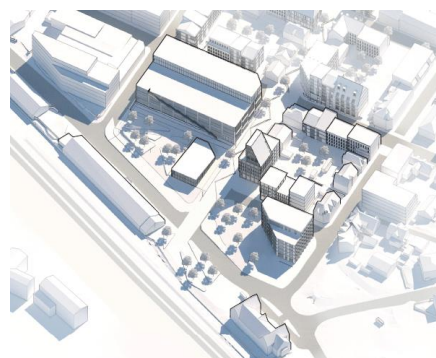
EPA-kvartalet tåler høyere grad av utnyttning og er velegnet for både kultur- og kontorbebyggelse, i kombinasjon med utadrettede næringsarealer og serveringsteder på bakkeplan. EPA-kvartalet foreslås utbygget med fire frittstående bygg som omkranser et mer intimt byrom. Nabokvartalet foreslås åpnet opp ved å sanere enkelte bakgårdsbygg. Slik skapes en serie med hyggelige byrom som vil gi et nytt tyngdepunkt lengre øst i sentrum, som en større avslutning på gågaten og et målpunkt i Rosenkrantz gate. Toppetasjene ligger fint til for å utvikle leiligheter med "det lille ekstra". *Ref side 28 i rapport.*



Boligkvartalene i midten av området tenkes utført som tilnærmet rene boligkvarterer, med blandet typologi og med noe utadretta næringsvirksomhet i 1. etasjer ut mot Rosenkrantz gate og på gatehjørnene. Kvartalene bør ha en tett-lav bebyggelsesstruktur. Det foreslås blandet en typologi innad i hvert kvartal: Eksisterende bebyggelse, tradisjonell lamellbebyggelse og rekkehus. En variert bebyggelse med gode bo- og stedskvaliteter, vil kunne tiltrekke seg flere forskjellige beboergrupper og gjøre området hyggeligere. Rekkehusene vil holde skalaen på byggene nede og bidra til attraktive byrom med en mer privat karakter. Bakgårdene foreslås utført som større grøntarealer med hager og fellesfunksjoner for kvartalene.

Ref side 34 i rapport.

Stasjonsområdet er egnet for noe høyere bebyggelse og det er tenkt at området kan etableres med en del kontorarealer, samt nytt parkeringshus/mobilitetshus og sykkelparkering i forbindelse med togstasjonen som oppgraderes med reisetorgarealer. *Ref side 46 i rapport.*



Rosenkrantz gates utforming og bruk

Gaten foreslås endret til gatetun og prioriteres for gående og syklende. Kjøring til eiendommene er tillatt, men farten reduseres. Fortauene fjernes, og gaten får et og samme belegg i hele gatebredden. Bepantningen i gaten vil fungere som et grøntdrag fra Kulåsparken i sør til jernbanestasjonen i nord. Det naturlige høydedraget ved gågaten gjør at Rosenkrantz gate er en flomvei. Overvannet foreslås kontrollert og fremhevet som et rekreativt element i gateforløpet. Det fordøyes i grøntstrukturen langs Rosenkrantz gate og ny park med overvannsbasseng har kapasitet til å ta imot vann nede ved reisetorget til jernbanestasjonen.

Astrids gate og Oskars gate foreslås utført som mer private grønne bolig-gater. Disse vil også utformes som gatetun, med redusert fremkommelighet for bil. Det kan være vanskelig å fylle alle første etasjer i byen med næringsarealer. Vi foreslår derfor at disse gatene skal etableres som rene bolig-gater



Mobilitet

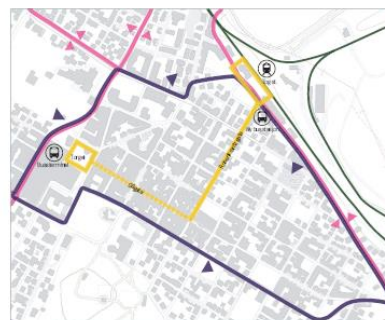
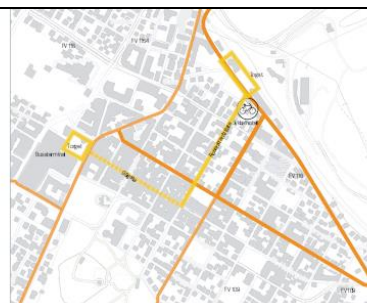
Sykkel - Eksisterende sykkeltraséer og traséer foreslått i rapport «Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad» foreslås videreført. Pellygata forsterkes som trygg sykkelforbindelse når buss flyttes til Kirkegata og St. Nikolas gate

Kollektiv Det etableres en sentrumsring for buss hvor togstasjonen er integrert i ringen. Bussterminal anlegges ved togstasjonen som tillegg til eksisterende terminal, denne kan utvides over tid. Ringløsningen krever små tiltak i eksisterende infrastruktur. Det foreslås etablering av rundkjøring i krysset FV 118/FV 109. Overflateparkering flyttes til nytt parkeringshus og det planlegges for innendørs sykkelparkering. Seks nye bussholdeplasser legges i St. Nikolas gate, med mulighet for utvidelse.

Bil Sverres gate og fylkesveien blir hovedårene for biltrafikk igjennom området. Krysningspunktet mellom Rosenkrantz gate og fylkesveien utbedres. Det legges ikke opp til øst/vest forbindelse med bil

Parkering

Det etableres parkeringsplasser under EPA-kvartalet og i P-hus ved togstasjonen. Dersom bilparkering løses i mobilitetshuset som ligger et stenkast unna, vil utbyggerne unngå krav om felles parkeringskjeller og gårdsrom kan enkelt oppgraderes både på midlertidig og permanent basis uavhengig av utbyggingsfaser og før full utbygging.



Kvartalenes størrelse og utnyttelsespotensial

Epa kvartalet: 1350 m2 bolig, 11360 m2 kontor, 2055m2 næring

Boligkvartalene: 17200 m2 bolig, 10200 m2 næring (primært buffer mot Fv 118)

Stasjonsområdet. 8500 m2 parkering, 15360 m2 næring/kontor

Tilsvare

135 boenheter, 450 kontorarbeidsplasser

170 boliger og 400 kontorarbeidsplasser.

600 kontorarbeidsplasser

3.2 LINK arkitektur:

Rapport: <https://www.sarpsborg.com/globalassets/dokumenter/byen-og-kommunen/rosenkrantz-gate/link-hefte.pdf>



Overordnede visjoner (makro) Sarpsborgs Scala

Rosenkrantz gate skal skape et levende, grønt og imøtekommende sentrum, med plass for alle sarpinger.

Bevaring

De to historiske bygg som ligger bevarert langs krysset Rosenkrantz gate/Astrids gate skaper et tydelig sammenhengende rom, på tvers av gatebildet. Disse kan fungere som fellesarealer og ikke-kommersielle møteplasser, som bidrar til et levende og inkluderende miljø hele døgnet, for alle aldre.



Delområder

LINK fokuserer ikke like mye på tredelingen av området i sin rapport som de andre teamene, men den fremkommer allikevel tydelige i skisser og løsningsforslag. Butikker, offentlige tjenester, service og spisesteder er plassert syd i gaten, tett på St. Maries gate, mens andel boligbebyggelse øker mot nord

EPA-kvartalet

Det nye markedstorget St. Maries torg (Epa kvartalet) opparbeides i siste kvartalet av gågaten og bidrar til å forsterke det øst-vestlige forholdet mellom Torget og St. Maries plass. Markedstorget skaper et åpent og imøtekommende krysspunkt mellom Rosenkrantz gate og gågaten samtidig som det skaper et pusterom på veien mellom Kulåsparken og stasjonsområdet. Det grønne torget er krysspunktet mellom gågaten, St. Maries gate, med den historisk bybebyggelsen og Rosenkrantz gate.

Ref side 8 i rapport.

Boligkvar탈ene

Ved å variere byggehøyder oppnås bedre lysforhold i de lavere etasjene og i byens uterom. Link viser hvordan en utbygging i 4-12 etasjer kan gi mer lys på bakkeplan enn en utbygging på jevnt seks etasjer. Det vises også hvordan varierte høyder gir langt bedre forhold i kvartalets førsteetasjer.

Ref. side 23-25 i rapport.

Bredden på gaten økes med 5 meter for å gi plass til kantsoner, som gjør det mulig å etablere attraktive boliger på bakkeplan. Kantsonen utformas som en grønn semi-privat sone mellom gata og fasade. En variant av det grønne hagebykonseptet, med en forhage som bidrar til å gi gata et grønt og naturlig preg samtidig som det kan bidra til å styrke nabolagsfølelsen og aktivisere gata gjennom at flere befinner seg på bakkeplan samtidig. *Ref. side 16-17 i rapport.*

Stasjonsområdet er egnet for noe høyere bebyggelse og det er tenkt at området kan etableres med en del kontorarealer, samt nytt parkeringshus/mobilitetshus og sykkelparkering i forbindelse med togstasjonen som oppgraderes med reisetorgarealer. *Ref side 46 i rapport.*



Rosenkrantz gates utforming og bruk

Bredden på gaten økes med 5 m for å gi plass til kantsoner, som gjør det mulig å etablere attraktive boliger på bakkeplan. Det legges til rette for opparbeidelse av bredere fortau, og sambruksarealer langs deler av gateløpet. Nisjer, smug og grønne traverser bidrar til å myke opp kvartalsstrukturen, skape romslighet i gateløpet og knytter også gårdsrommene på tvers av gaten.

Gjennom å tydeliggjøre gatens grønne identitet, bredde fortau, prioritere fotgjengere, syklist, mikromobilitet og kollektive transportløsninger samt begrense fremkommeligheten for bil skapes en attraktiv og tilgjengelig fotgjengervennlig bygate.



Mobilitet

Sykkel I forslaget legges deler av gatenettet i tverrgatene om, i tråd med planer fra Sarpsborg kommune. Hovedsykkelvei etableres i Sverres gate, eksisterende sykkeltrasé i Pellygata videreføres.

Kollektiv LINK legger anbefalingene fra InterCity-prosjektets alternativ Midt til grunn for utformingen av reisetorget og forutsetter at Østfoldbanen og utbygging av nytt dobbeltspor finner sted før denne ruteomleggingen finner sted. I St. Nikolas gate er det lagt opp til fire oppstillingsplasser i hver retning. Disse vil ha en tett kobling mellom fremtidig stasjonsområde og foreslått trasé for bussforbindelser. Det legges ikke opp til gjennomgående busstrase i Rosenkrantz gate. Buss kjører fra reisetorg ved stasjonen opp Rosenkrantz gate, deretter Astrids gate mot vest.

. Ref side 13 i rapport.

Bil Nordre del av Rosenkrantz gate forblir toveis kjørt, men prioriterer kollektive transportmidler Søndre og midtre del av Rosenkrantz gate etableres som enveiskjørt.

Parkering



<p>Forslaget legger opp til tre parkering- og mobilitetsentra med fleksibilitet til å endre funksjon alt ettersom behov for parkeringsdekning endres. Ved å redusere omfanget av parkeringskjellere reduseres inngrep i terreng og levebetingelser for vegetasjon i gårdsrommene forbedres. Trafikkbelastningen til og fra hvert kvartal og i tverrgater blir mindre. Ref side 13 i rapport</p>	
<p><u>Kvartalenes størrelse og utnyttelsespotensial</u> Forslaget planlegger for en fortetting med opptil 700 leiligheter. Planen kan gi omlag 1 400 nye innbyggere i sentrum, som kan gi grunnlag blant annet for en ny dagligvarebutikk Ca. 20 000 m² næringsareal.</p>	<p>Tilsvare Ca. 800 arbeidsplasser.</p>

3.3 Nordic office of architecture

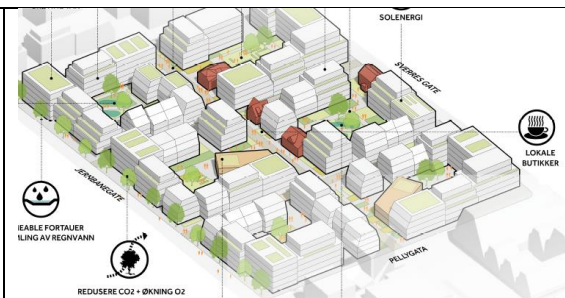
Rapport: https://www.sarpsborg.com/globalassets/dokumenter/byen-og-kommunen/rosenkrantz-gate/team-nordic_rosenkrantzgate-rapport.pdf



Uten investeringer og utviklingsvilje vil lite skje i Rosenkrantz gate. Det må skapes en visjon og en næringsprofil som signaliserer kommunens ambisjoner for bydelen og som kan inspirere aktører til handling. Utviklingen av Rosenkrantz gate bør ha som mål å styrke Sarpsborgs økonomi og konkurransekraft i regionen.

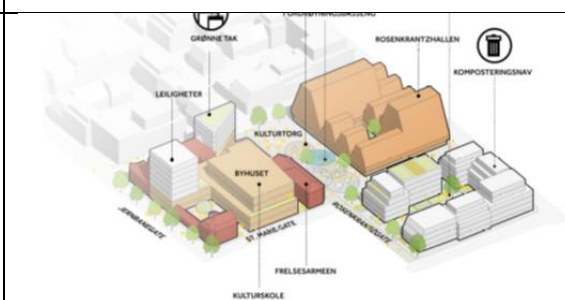
Bevaring

Nordic sier ikke mye om bevaring i sitt hefte men illustrasjonene viser at flere av de eksisterende trehusene i sone 2 og Frelsesarmeen bevarer. De røde byggene i illustrasjonen til høyre er eksisterende bebyggelse som bevarer. Det er trolig ikke gjort noen særskilt vurdering av om det er akkurat disse byggene som skal bevarer.



Delområder

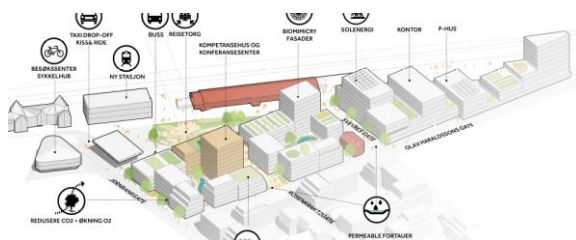
EPA-kvartalet, nærmest gågaten i sør, har et offentlig preg med høy bebyggelse, med mix av offentlige/allmenne formål, næring og boliger. Høyden ligger i øvre sjikt av hva sentrumsplanen tillater.



Boligkvartalene

De seks sentrale kvartalene i Rosenkrantz gate forslås som et stort nabolag hvor bebyggelsen er lavere (3-5 etasjer) og får en overvekt av boliger. Det bør etableres et par mindre bydelstorg tilknyttet Rosenkrantz gate. Etablere "superkvarterer" for bilfrie soner. Det foreslås en strategi der Rosenkrantz gate med tilliggende kvartaler deles i mindre enheter for å etablere bilfrie soner. Nordic kaller det superkvarterer. Ved å fjerne gjennomfartstrafikken blir det mulig å skape grønnere og mer innholdsrike gaterom, og et større samvirke mellom kvartalene.

Stasjonsområdet tetttest på fremtidig jernbanestasjon, foreslås det en høy andel av kontorer og næringslokaler. Bebyggelsen er høy og i øvre sjikt av hva sentrumsplanen tillater.

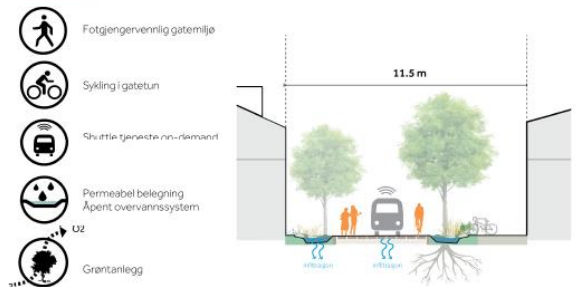


Rosenkrantz gates utforming og bruk

Nordic foreslår at Rosenkrantz gate utformes som en «grønn gate». Grønne gater er gater som i større grad prioriteres for myke trafikanter og får en større andel grønt. Dette er interne gater i superkvartalene. Nansensgate og Jernbanegata utformes som «Urbane gater» som prioriteres for bil- og kollektivtrafikk samt sykkelfelt. Disse gatene avgrensner superkvartalene.

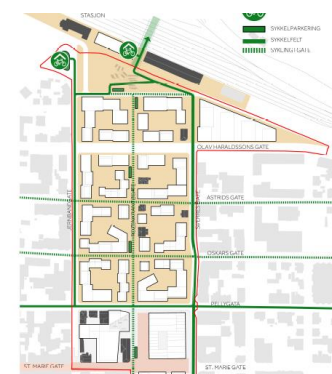
Gateløpet utformes med ensidig fortau og et "sambruksareal" som disponeres av syklister og kjørende, men kan også brukes av gående.

GRØNN GATE



Mobilitet

Sykkel - Hastighetsforskjeller i sykling hensyntas og det etableres eget sykkelfelt i Sverres gate og Jernbanegata. Sambruksareal i Rosenkrantz gate



Kollektiv: Bussen flyttes fra Rosenkrantz gate til Jernbanegata.

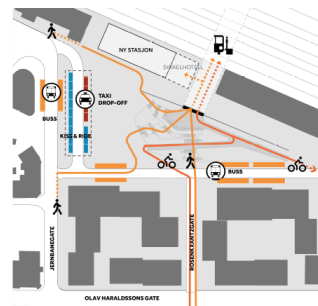
Bil Sverres gate og fylkesveien blir hovedårene for biltrafikk gjennom området. Krysningspunktet mellom Rosenkrantz gate og fylkesveien utbedres. Det etableres parkeringsplasser under EPA-kvartalet og i P-hus ved togstasjonen. Rosenkrantz gate blir enveiskjørt og stenges for gjennomfartstrafikk. Med etablering av «Superkvartaler» vil Astrids gate og Oscars gate utformes som gatetun og i praksis stengt for gjennomgangstrafikk øst/vest.

Parkering

Det foreslås en fremtidsrettet parkeringsstrategi for Rosenkrantz gate ved bruk av parkeringshus som vi kaller mobilitetshubber. En mobilitetshub er et multifunksjonelt parkeringshus. Foruten besøks- og beboerparkering, finnes det tjenester for mikromobilitet og delebilordninger. I tillegg er det mulighet for tilpassing med andre støttetjenester. Ref side 40 i rapport.

Kvartalenes størrelse og utnyttelsespotensial

På mellomlang sikt ser Nordic for seg at det kan etableres 57 500 m2 ny bebyggelse. På lang sikt kan dette dobles til 123 500 m2 ny bebyggelse. Nordic har ikke fordelt utbyggingspotensialet mellom bolig og næring.



4 EVALUERINGSGRUPPAS RÅD TIL SARPSBORG KOMMUNE

4.1 Gode løsninger og fremtidsvisjoner for aktivitetsbyen Sarpsborg

Generelt oppfatter evalueringsgruppa at alle de tre mulighetsstudiene har kommet frem med mange gode og interessante forslag. Materialet holder en faglig høy kvalitet og gir samlet sett et meget godt grunnlag for videre planlegging og samtaler om Sarpsborgs fremtidige aktiviteter, by- og bokvalitet.

Samlet viser materialet at det er et riktig grep å utvikle denne delen av Sarpsborg sentrum i tråd med sentrumsplanens føringer. Det vil kunne gi positive ringvirkninger for videre utvikling østover. Evalueringsgruppa oppfatter at en høyere og bedre utnyttelse av kvartalene langs Rosenkrantz gate vil gi effekt også til resten av sentrum.

Studiene viser mange ulike forslag til nye programkonsepter som kan bidra til økt aktivitet i sentrum og attraktivitet i regionen. Evalueringsgruppa vil påpeke at det på kort sikt antakelig ikke er markedsmessig grunnlag for flere av forslagene. Det er derfor viktig å diskutere utviklingen i et lengre tidsperspektiv og i lys av hvordan Sarpsborg sentrum kan utvikles og hvilken rolle byen har og bør ta i regionen.

Utgangspunktet for oppdraget fra Sarpsborg kommune var å se hvilke muligheter som kunne oppstå i denne delen av sentrum ved at Rosenkrantz gate ble aktivisert som den viktigste forbindelsen mellom et nytt mobilitetstorg ved jernbanestasjonen og bysentrum ved gågatens østende. Ingen av de tre forslagene har testet ut muligheten for at Rosenkrantz gate tar mer trafikk enn dagens situasjon, men tvert om, har alle vist hvilket potensial som oppstår ved at biltrafikk nedprioriteres til fordel for mye trafikanter. Evalueringsgruppa mener det er en riktig utvikling at gatene i sentrum får en utforming som ikke legger til rette for unødvendig privatbilbruk, men heller inspirerer til å bruke gatene på annen måte slik at Sarpsborg sentrum oppfattes som et trivelig sted å være, arbeide og bo, også for barnefamilier.

4.1.1 Områdeutvikling med og uten Intercity og ny jernbanestasjon

Evalueringsgruppa oppfatter at beslutninger om Intercity- tog med påfølgende flytting av stasjonen ikke har noen avgjørende betydning for utvikling av Rosenkrantz gate. Grepet med oppgradering og utvikling av Rosenkrantz gate er like aktuelt med dagens plassering av jernbanestasjonen.

- Det er behov for en tydelig avgrensning av gågaten/sentrum i øst.
- Det er stort potensiale for utvikling av eiendommer langs Rosenkrantz gate og i de tilstøtende kvartalene.
- Ved stasjonen er det mulig å etablere større klynger av næringsvirksomhet.
- Det er et behov for å etablere en attraktiv forbindelse mellom aktivitetsområdene Kulås og Glengshølen.
- Det er et ønske om å utvikle og utvide rollen til dagens jernbanestasjon i det lokal/regionale kollektivtransportnettet.

Evalueringsgruppa mener at det kan være en god og fremtidsrettet idé å etablere et reisetorg ved stasjonen som kan gjøre det mulig å få til enkel overgang mellom buss, tog, bil og sykkel.

I dag er det Sarpsborg bussterminal ved torget som er knutepunkt for lokale og regionale bussruter. Kun et par busslinjer går innom jernbanestasjonen.

I enkelte av løsningsforslagene kommer det forslag om at bussen kan kjøre i Jernbanegata. Dette anses ikke som noen aktuell løsning da det i så fall ikke er noen forbindelse til Kirkegata. Aart

foreslår i sitt løsningsforslag å snu retningen på kollektivtrafikken slik at Pellygata bli hovedtrasé inn til byen. Busstraseer og rutetilbud må ses i en større sammenheng enn et avgrenset område som Rosenkrantz gate med tilhørende kvartaler. Dimensjonering må skje i samarbeid med fylkeskommunen som tilrettelegger kollektivtransporten i kommunen slik at det blir samsvar mellom utforming og rutetilbud/trafikk.

Evalueringsgruppa tror at dagens løsning med buss i Pellygata og Kirkegata er tilstrekkelig i forhold til det reelle behovet i overskuelig tid, samtidig har det gjennom arbeidet avdekket at det er et behov for en bredere diskusjon om kollektivtransportens rolle i fremtidens Nedre Glomma og i lys av teknologiske endringer av transportmidlene.

4.1.2 Det tredelte området

Alle tre forslagene viser en tredeling av området som evalueringskomiteen anbefaler for det videre arbeidet. Denne tredelingen bygger opp under Rosenkrantz gates rolle i hvordan byen brukes; reetablere stasjonsområde som et knutepunkt for mobilitet, styrke gågata som handelssentrum, fortette og revitalisere kvartalene i østre bydel.

Sone1, næringskvartalet ved jernbanen/reisetorg:

For å styrke ideen om å etablere et reisetorg ved stasjonen, bør dette områdets potensial for regional næringsutvikling utforskes. Evalueringsgruppa mener at området ved jernbanen bør styrkes med næringsbygg som kan bli attraktiv lokalisering for bedrifter som rekrutterer arbeidskraft regionalt.

I dette området bør det tillates bebyggelse med høyder i øvre sjikt av hva sentrumsplanen tillater, men at det også vektlegges å skape byrom som bidrar til opphold og opplevelseskvaliteter for de som etablerer seg der, besøker bedriftene eller benytter reisetorget til rekreasjon.

Området bør gir rom for en park eller plass som bidrar til å skape et naturlig bevegelsesmønster mellom stasjonsområdet og sentrum øst.

Sone 2 boligkvartalene:

Kvartalene i midtpartiet bør primært utvikles som boligkvartaler under mottoet "en by for alle". Det bør tilstrebes en variert bebyggelse både med hensyn til størrelser på utbyggingsprosjekter og leiligheter, boligtyper og eierformer.

Kvartalene i Sarpsborg er kvadratiske og i størrelse tilnærmet like (70 x70 m). Noe som er gode størrelser både med hensyn til muligheten for å skape tilstrekkelig oppholdsareal innenfor kvartalet og ikke for lange fasader mot gata. Variasjon er derfor skapt gjennom kvartalenes ulike oppdeling av tomter og endringer i eierrettighetene til tomtene. Evalueringsgruppa oppfatter at det varierte bybildet som er typisk for mellomstore byer, også er et identitetstrekk som det kan være verdt å beholde. Det er derfor ingen grunn til å anbefale at kvartalene må endres gjennom en samlet kvartalsvis planlegging og utbygging.

For å sikre byen en variert bebyggelse også i fremtiden, mener evalueringsgruppa at kvartalene i stor grad bør utvikles innenfor og med utgangspunkt i dagens tomteinndeling. Det anbefales en gradvis transformasjon, dvs. flere mindre utbygginger og fornying/revitalisering av eksisterende bygningsmasse, heller enn kvartalsvis sanering og utbygging. I en slik strategi vil det også være mulig, slik alle mulighetsstudiene anbefaler, å bevare enkelte av de gamle trehusene.

Evalueringskomiteen støtter dette og mener at det vil styrke områdets historiske identitet og bidra til at beboerne føler tilhørighet. Ved å beholde en differensiert eiendoms-/tomtestruktur, mener vi

det gir en økt mulighet for variasjon i form og fleksibilitet i utviklingstakt. Variasjon på utbyggingen bør også tas i betraktning der er en dominerende aktør eier mange eiendommer i et kvartal.

Alle mulighetsstudiene peker på hvor viktig det er å legge til rette for noe næringsaktivitet i tillegg til boligene. Dette bør helst lokaliseres til førsteetasje for å skape aktivitet og bidra til at Rosenkrantz gate blir en attraktiv gate. Evalueringsgruppa mener dog det ikke er realistisk med varehandel langs hele gata, men at det er viktig at ny bebyggelse henvender seg ut mot gaten med vinduer, inn- og utganger og ikke bare mot bakgården. Næringsvirksomhet bør fortrinnsvis lokaliseres til gatekryssene/hjørnebebyggelse, ref. illustrasjon i Aart side 41. Formålet kan være mindre håndverksvirksomheter, tjenesteyting innen helse og sosial, kafeer, kontorer m.m.

I tråd med evalueringsgruppas vurdering av en sammensatt kvartalsbebyggelse, vil også byggehøyder kunne variere innen kvartalet og må vurderes i hvert enkelt tilfelle opp mot bl.a. lokalklimatiske effekter som sol og vind. Når en skal vurdere byggehøyder i dette området må det også tas hensyn terrengfall mot nord. I mulighetsstudiene anbefales det stort sett tett-lav bebyggelse i boligkvartalene. Evalueringskomiteen er enige i denne anbefalingen.

Mulighetsstudiene viser flere fine forslag til felles uteoppholdsarealer. Evalueringsgruppa mener at gode boligkvartaler må tilby ulike typer av uteoppholdsarealer og at rommene inne i kvartalene primært tilhører de som bor der. Det bør i tillegg etableres oppholdssoner og åpne kvartalslekeplasser tilgjengelig fra det offentlige gatenettet.

Sone 3 «Epa-kvartalet»

Kvartalene rundt krysset Rosenkrantz gate og St. Maries gate bør utvikles med tanke på en avgrensning av Sarpsborgs indre sentrum. Det kan gjøres som utviklingen av et grep fra "torg til torg til (reise)torg" (illustrasjon). Mulighetsstudiene presenterte varianter av hvordan dette kan gjøres og hvilke typer av virksomheter som best kan støtte opp om dette. Evalueringsgruppa mener forslaget fra AART om å etablere flere frittstående bygg som omkranser et intimt gårdsrom kan være en god løsning for å tilføre området nye kvaliteter og funksjoner. En ny offentlig møteplass i dette området skal ikke konkurrere med Sarpsborg torg og bør derfor ha andre kvaliteter. Ved å åpne opp kvartalene til en utvidelse av handlegata, vil gågata få en naturlig avslutning i øst, slik den har i vest i torget.

Utbyggingen i disse kvartalene kan være boliger i toppetasjer, men bør primært inneholde næring, co-working arealer og publikumsrettede funksjoner i første og andre etasje. Foruten handel bør det være arealer for kulturaktiviteter, spisesteder med/uten underholdning eller musikkscene.

For å sikre at utviklingen av disse kvartalene bidrar både til mer aktivitet i sentrum og et potensielt attraktivt sted å bo, må bebyggelsen utformes med en stor oppmerksomhet mot hvordan aktiviteter inne i bygningen henvender seg ut i byrommet og vise versa hvordan gatene utformes/møbleres for å skape god og lett lesbar tilgjengelighet til de enkelte bygningene.

Området tåler ganske høy bebyggelse, fire til syv etasjer.

4.1.3 Rosenkrantz gates utforming og bruk

I tillegg til at Rosenkrantz gate bør styrkes som viktig ferdselsåre mellom stasjonsområdet og handelssentrum øst, vil evalueringsgruppa fremheve at gaten også er en potensiell «grønn» forbindelse mellom aktivitetsområdene Kulåsparken og Glengshølen. Muligheten for en kryssing av

jernbanen i forlengelse av Rosenkrantz gate bør utredes slik at Rosenkrantz gate også blir en naturlig del av Sarpsborgs turveinett.

Evalueringsgruppa mener det er mer fornuftig at eksisterende gatetverrsnitt og dagens byggegrenser opprettholder kvartalstørrelsene, enn at gaten utvides for å håndtere alle transportbehov. Det er viktigere at det etableres bredere fortau enn at det f.eks. legges til rette for ordinær busstrafikk med store busser, som vi vil tro vil erstattes av selvkjørende og mindre busser. På sikt vil dette kunne gi et tilbud om kollektivtrafikk også gjennom Rosenkrantz gate. For å bidra til en mer fotgjengervennlig bydel, bør det etableres bredere og mer tiltalende fortau, samt planting av trær slik det er i øvre del av gaten, sør for Kirkegaten. For å få dette til må kjørebane snevres inn. Konsekvensen av dette er at gaten kan gjøres enveiskjørt eller at det etableres «møteplasser».

Som nevnt tidligere, bør det være et mål at bygningenes *fasadeterskel* bidrar til å skape et aktivt og attraktiv gate å ferdes langs. Langs gaten bør det være hyppige vinduer og innganger som skaper visuell og fysisk kontakt på tvers av gaterommet og mellom aktiviteter inne og ute. Vi har tidligere påpekt behovet for å ivareta den eksisterende, til dels småskala tomtestrukturen for å skape variasjon. Det er også hensiktsmessig på grunn av terrengfallet. Bygg med lange fasader bør deles og trappes for å tilpasse seg terrengfallet og samtidig unngå høye og avvisende sokler. For å unngå at Rosenkrantz gate preges av monotone, lukkede fasader, må nye utbygginger innby til visuell kontakt mellom ute og inne, mellom bruker og forbipasserende, slik at denne kantsonen mellom det offentlige byrommet og den private aktiviteten, gir opplevelsen av en variert og interessant bydel.

4.1.4 Parkering

Evalueringsgruppa mener at ikke bør stilles et absolutt krav om at parkering skal skje på egen tomt da dette vil legge store begrensninger mht. byggetrinn.

Besøksparkering og næringsparkering bør primært skje i parkeringshus ved jernbanen og/eller ved gågata. Parkeringshus ved gågata bør inngå som del av annen type bebyggelse og om mulig også inneholde aktiviteter. Ved parkering i første etasje bør en unngå å blokkere for gaterealterte aktiviteter, dvs. at parkeringen bør plasseres i «mørke arealer».

Det bør kunne legges opp til noe *korttidsparkering* både i Rosenkrantz gate og i sidegatene Oscars gate og Astrids gate, dette for å sikre et det er mulig å hente/bringe personer, varer renovasjon m.m.

4.1.5 Trafikk i Rosenkrantzgate og tilliggende kvartaler.

Trafikkavvikling for busser/biler og gateutforming er beskrevet i kapitlene over. Evalueringsgruppas anbefaling er å ha fokus på å fleksibilitet og ikke legge opp til større fysiske endringer/inngrep i den eksisterende gatestrukturen for å legge til rette for biler og/eller busser. Det skal fortsatt være mulig å komme frem med bil og gater bør ikke nødvendigvis stenges eller gjøres enveiskjørt. I bygater bør biltrafikk generelt ta hensyn til myke trafikanters behov.

4.1.6 Forholdet til vedtatt Sentrumsplan

Evalueringsgruppas anbefaling er delvis i strid med Sentrumsplanens bestemmelser i § 5.9 punkt b. «Bestemmelser innenfor bestemmelsesområdet "bykjernen"».

I denne bestemmelsen er Rosenkrantz gate definert som en «strøksgate». I disse gatene skal 80 % av gatefasade i 1. etasje være «aktiv». Det tillates ikke bolig i 1. etasje som henvender seg til strøksgate, men bolig kan henvende seg til bakgård og/eller ikke-strøks gate og kan maksimalt utgjøre 50 % av bruksarealet i 1. etasje.

Verken rådgiverteamene eller evalueringskomiteen mener at dette er realistisk med tanke på marked og etterspørsel i Sarpsborg. Næringsvirksomhet bør konsentreres - det er da den gir mest synergier. Det er derfor komiteen slutter opp om tredelingen av området som bli anbefalt, noe som innebærer at kvartalene mellom Pellygata og Fv. 118 primært er boligkvartaler. Ved å legge til rette for at utbyggingen kan skje i flere og mindre trinn, øker sannsynligheten for at det etableres næringsvirksomhet også i «sone 2». I randsonen mot Pellygata og Fv. 118 er sannsynligheten for næringsetablering størst. Ingen utbygger kan leve med at 20-25% av arealene i et bygg står tomme og kravet i sentrumsplanen vil derfor i praksis kunne sørge for at utviklingen stopper opp.

Evalueringskomiteen mener det er misoppfattelse at et krav om aktive fasader automatisk skaper liv. Dersom det ikke er virksomhet i lokalene virker det tvert imot, mot sin hensikt. Boliger med inngang ut til strøgsgate skaper også aktivitet. Dette er noe av årsaken til evalueringskomiteens fokus på innganger og kantsonen mot gaten.

Det anbefales at det etterfølgende planarbeidet avklarer og avgrenser hvilke deler av sentrumsplanens bestemmelser som bør videreføres for Rosenkrantz gate med tilhørende kvartaler.

4.2 Planstrategiske valg og reguleringstemaer

Mandatet til parallelloppdraget var å få frem muligheter for utbygging og ny bruk.

Evalueringsgruppas råd angående planstrategiske valg kommunen må gjøre for den videre behandlingen av innspillene, er derfor basert på evalueringsgruppas tolkning av handlingsrommet for å gjennomføre utbyggingsmulighetene. Innenfor dette handlingsrommet har vi valgt å kommentere noen reguleringstemaer som uunngåelig vil komme opp i den videre planleggingen. Som et generelt råd bør kommunen sikre de gode grepene ved å regulere det som definerer grepene og vente med det som tåler mer fleksible løsninger. Utbyggingen av området vil trolig skje over et langt tidsrom og planstrategien må være robust mot endringer i omgivelser, rammebetingelser, osv.

4.2.1 Planstrategi

Evalueringskomiteen har vurdert flere alternativer til hvordan anbefalingene fra parallelloppdraget kan videreføres til praktisk handling bl.a. revidering av sentrumsplanen, bruk av «Oslomodellen» og veiledende plan for offentlig rom, VPOR (som ikke hjemlet i plan og bygningsloven) og områderegulering/detaljregulering.

Evalueringskomiteens vurdering er at det ikke er behov for en generell revisjon av sentrumsplanen eller relevant å bruke Oslomodellen med VPOR. Vår anbefaling er at kommunen som første trinn bør videreføre arbeidet i en områderegulering for Rosenkrantz gate med tilliggende kvartaler som detaljreguleres etter behov når de er aktuelle å bygge ut. Områdereguleringen bør gi prinsipielle bestemmelser til hvordan de enkelte kvartalene bør detaljreguleres, uten å gi for detaljerte føringer. I områdereguleringen kan en også legge inn rekkefølgebestemmelser om bl.a. infrastruktur som skaper forutsigbarhet. Det vil neppe være mulig å gjennomføre ønsket transformasjon og oppgradering av infrastruktur uten bidrag fra utbyggere gjennom utbyggingsavtaler.

Erfaring med områdereguleringsplaner er at disse ofte lages for detaljerte og/eller at de i ettertid tolkes «bokstavelig». Komiteens anbefaling er at områdereguleringsplanen skal være enkel og ikke regulere mer enn det som er nødvendig, ref. pkt. 4.2.4.

Prinsipielt skal områdereguleringsplanen angi funksjonskrav (hva en ønsker å oppnå), f.eks. krav til utforming av gateløp, plassering av innganger, kantsoner dagslys, m.m. Den etterfølgende detaljreguleringen skal så angi løsning på hvordan en skal oppnå disse funksjonene eller gi ytterligere presiseringer til byggesaken.

4.2.2 Grunneiersamarbeid

I møter med utbyggere og næringsforeningens eiendomsgruppe kom det frem at mange av aktørene er innstilt på at de må samarbeide for å realisere den ønskede utviklingen av Rosenkrantz gate. For å få dette til i praksis må en vurdere å ta i bruk av JSKL (Jordskiftelovens) §§ 3-30 til 3-32, fordeling av planskapt netto verdiøkning som erstatning av reguleringsplan PLB § 15.3. I byutvikling er alle typer arealer like viktige og verdifulle. Den som bidrar med areal til lekeplass eller parkeringshus må få sin andel av den totale verdiøkning av området.

Kommunen er en viktig aktør i utviklingen som eier av gategrunnen. Det anses derfor som nødvendig at kommunen tar en aktiv rolle i å fasilitere prosessen med grunneiersamarbeidet

Etter evalueringskomiteens vurdering er det lite realistisk at det vil komme utbyggingsprosjekter i området der det vil være aktuelt å teste ut offentlig/privat samarbeid. Det kunne tenkes at en eventuell ny kulturskole var et aktuelt prosjekt men vi anser det som mer sannsynlig at dette gjennomføres med en ordinær langsiktig leieavtale dersom ikke kommunen selv er byggherre.

4.2.3 Formingsveileder

Det bør vurderes å utarbeide en formingsveileder som et vedlegg til områdereguleringsplanen. Formingsveileder bør ha en form som viser gode eksempler på hvordan en ønsker at bebyggelse, gaterom og utomhusarealer skal utformes, ikke som detaljerte bestemmelser.

4.2.4 Temaer som bør reguleres i områdereguleringen

Områdereguleringen bør gi bestemmelser om gatetverrsnitt og overordnet grønnstruktur, byromstopologi (omfang, struktur og form på offentlig tilgjengelige areal som ikke skal bebygges) og krav til utforming av fasadeterskelen.

4.2.5 Temaer som det kan knyttes funksjonskrav til

Blant temaene det bør/kan gis bestemmelser om er bl.a.:

Dagslys/solforhold på uteoppholdsarealer på bakken.

Dagslysforhold for bebyggelsen i 1. etasje.

Etasjehøyder mht. ev. senere transformasjon/endret bruk fra bolig til næring eller omvendt.

Innganger og kantsoner.

Utforming og møblering av små møteplasser.

Vegetasjon og trær.

4.2.6 Initiativ om utbygging/detaljregulering før områdeplanen er ferdig.

På bakgrunn av dialog med utbyggere anses det som sannsynlig at det vil komme ønske om å starte opp detaljregulering i kvartaler før en områdereguleringsplan er vedtatt. Det at noen er villige til å starte opp gir en positiv signaleffekt på linje med triggerprosjekter. Evalueringskomiteens anbefaling er at kommunen ikke bør vente på en ferdig vedtatt områdereguleringsplan før private utbyggere kan starte sin planprosess. Disse prosessene kan med fordel gå parallelt. Kommunen kan på en slik måte også få testet ut i praksis hvordan områdeplanen bør utformes for å samspille med etterfølgende detaljreguleringsplaner.

4.2.7 Bevaring

Bevaring av eksisterende bebyggelse vil helt sikkert bli et diskusjonstema i kommunen og blant innbyggerne. Det må her etableres et tydelig skille mellom "bevaringsverdige bygg" og bygg som bevares. Førstnevnte kategori er bygg som har en antikvarisk eller kulturhistorisk verdi og offisiell bevaringsstatus. Disse vil måtte gis et formelt vern mht. omgivelser, f.eks. krav til avstand og høyde. Andre bygg trenger ikke slik status da bevaringen kan være temporær slik at det er OK å bygge helt inntil. En avklaring av om enkelte bygg skal klassifiseres som bevaringsverdige bør skje i arbeidet med områderegeringsplanen.

4.2.8 Tomte-/eiendomsstruktur

Det er viktig å ta vare på en del av den eksisterende tomtestrukturen i kvartalene. Dette er med på å skape variasjon i bebyggelsen og bidrar til byens identitet. Ved å legge til rette for variasjon i tomtestørrelser og utbyggingsetapper sikrer en også at flere og mindre aktører som lokale byggmestre osv. kan delta i utbygging/utvikling av byen. Dette vil igjen bidra til mer lokal verdiskaping og sannsynligvis også til kompetanseheving hos disse aktørene mtp. bl.a. kvalitet på prosjektene. Som nevnt tidligere vil en oppdeling av utbyggingen av et kvartal i flere byggetrinn også øke sannsynligheten for å få etablert næringsvirksomhet i sone 2.

4.2.9 Bruk av utnyttelsesregler i områderegeringsplanen

Det er viktig å ikke falle for fristelsen til å gi detaljerte regler for utnyttelse eller byggehøyder i områderegeringsplanen. Det må være rom for fleksibilitet for å sikre at de gode prosjektene kan etableres. Ved utarbeidelse av en områdeplan har en sjelden gjort konkrete vurderinger av hva som er riktige høyde, utnyttelse og utforming på den aktuelle tomten. Variasjon i høyder gir ofte bedre lysforhold i kvartalets førsteetasjer enn ensartede kvartalsutbygginger selv om de kan ha lavere makshøyder.

4.2.10 Detaljregulering som prosjektoppfølgning kvartalsvis eller prosjektvis?

Ideelt sett er det lett å tenke at reguleringsplaner bør omfatte et helt kvartal. Dette kan imidlertid forhindre realisering av mindre byggeprosjekter og kanskje også misforstås som et ønske om at det ønskes én stor utbygging. Områdeplanen bør inneholde bestemmelser om plankrav basert på en konkret vurdering av utfordringer og forutsetninger for det aktuelle kvartalet.

4.2.11 Kryssing av Fv 118

Det er bare et av teamene som konkret kommer med anbefalinger om utforming av krysset.

- Vurder å redusere fartsgrensen lokalt for økt sikkerhet. Dette vil være enklere å få til dersom det ikke kjører buss i den aktuelle strekningen.
- Viderefør gatebelegningen fra Rosenkrantz gate over krysset i FV 118 for å gjøre kjørende ekstra oppmerksom på situasjonen.
- Oppretthold lyskryss.
- Tilpass ny bygningsmasse så siktlinjer ivaretas.

Evalueringskomiteen slutter seg til de tre siste punktene i anbefalingen, men anser det ikke som realistisk å gjennomføre en lokal endring av fartsgrensen på Fv. 118. Her vil sikkerhet ifm. kryssing av Fv. 118 ivaretas av lyskryss.

4.2.12 Gjennomføringsplan – infrastruktur

Opparbeidelse av gateløpet i Rosenkrantz gate må til en viss grad skje enhetlig og sammenhengende. En stor økning i bygningsmassen i område vil sannsynligvis også utløse behov for oppgradering av teknisk infrastruktur som ligger i gateløpet. Det er viktig at en tidlig i prosessen får avdekket eventuelle behov for f.eks. oppgradering av vann og avløpsnett. Dette er i så fall noe som må skje sammenhengende og som må koordineres med øvrig oppgradering av gatenettet. Det må utarbeides en plan for nødvendig oppgradering av teknisk infrastruktur som et dokument til områdereguleringsplanen. Den må inneholde plan for løsning, tidsplan og kostnader. Dette som grunnlag for å kunne inngå utbyggingsavtaler som sikrer finansiering av nødvendige tiltak.

4.3 Andre overordnede planprosesser og politiske diskusjoner

Som en effekt av mulighetsstudiene og diskusjonen av disse, har det kommet opp en rekke temaer som evalueringsgruppa har lyst til å løfte frem fordi det berører gjennomføringen av planen og den forventede langsiktige effekten. Dette er temaer som ikke kan styres eller sikres gjennom en reguleringsplanprosess.

4.3.1 Regional næringsutvikling i kombinasjon med regional kollektivtransport

Dersom det skal lykkes å skape en dynamisk næringshub og reisetorg ved stasjonsområdet, bør dette ledsages av en bred diskusjon om hvilken rolle Sarpsborg skal ta og kan ta i regionen og en påfølgende strategi for hvordan oppnå dette. Dette kan være en næringsstrategi for nyetablering, midlertidige tiltak for igangsettere (lavterskel næringsvirksomhet) eller støtte til videreutvikling av det eksisterende lokale aktører har i gangsett. Det kan være hensiktsmessig å tenke utbygging av moderne attraktive næringslokaler i sammenheng med fremtidens transport og en mer fleksibel (digital) arbeidssituasjon.

4.3.2 Byutvikling som et omdømmeprojekt

Gjennom evalueringen har det kommet frem mange eksempler som kan sorteres under slagordet «aktivitetsbyen» (“Aktivitet i egen by”, feire egen by sommeren 2021, fokus på barn, familier og idrett, videreutvikle og markedsføre konsepter som “Escape”). Samtidig har det blitt antydnet at dette kanskje i for liten grad er formidlet som et samlet tilbud og at Sarpsborg kommune kan bli flinkere til å samhandle på tvers. Evalueringsgruppas vurdering av Rosenkrantz gates rolle mellom de to store viktige aktivitetsområdene Kulås og Glengshølen, peker på at byens fysiske, romlige kvaliteter kan utnyttes mye mer til aktiv bruk. God byutvikling sikres ikke bare gjennom god byplanlegging, men også hvordan beboere og besøkende opplever og oppfatter de kvaliteter som faktisk finnes. Et omdømmeprojekt kan målrettes til å styrke spesielle kvaliteter.

4.3.3 Alternative bo- og boligformer i sentrum

Alle de tre mulighetsstudiene har lagt til grunn at det er et marked for ulike boformer og boligtyper i denne delen av sentrum. Under diskusjonen kom det frem en del motforestillinger til at boligutvikling i dette området vil treffe barnefamiliene, men heller være mest attraktivt for eldre voksne og unge uetablerte. Det har også vært diskutert om en boligutvikling i dette området, vil være attraktivt for tilflyttere fra Oslo-området og hva som i så fall vil være tiltrekkende. Evalueringsgruppa mener at kommunen ikke bør overlate disse vurderingene til markedsaktørene, men at det legges opp til en bred samtale om kommunens rolle og kapasitet for å bidra til utvikling av nye boligutviklingsmodeller (innovasjonsprosjekt for mer boligvariasjon i sentrum) og hva som kreves av tiltak i sosial-infrastruktur for å skape bomiljøkvaliteter i sentrum.

4.3.4 Innbyggerinvolvering for en robust og bærekraftig fremtid

Medvirkning i planutforming er lovpålagt for å få vedtatt reguleringsplaner. Innbyggerinvolvering handler ikke nødvendigvis om planer som skal vedtas, men om å oppnå tillitt og legitimitet i befolkningen. Evalueringsgruppa oppfatter at mulighetsstudien har skapt entusiasme blant de som så langt har engasjert seg. Det er bra og bør betraktes som en potensiell kilde til mer engasjement. Vi tror at de tre foregående nevnte temaene er svært egnet til å samle ulike aktører til å diskutere temaer og berede grunnen til å gjennomføre planen og at området på sikt tas i bruk tilnærmet slik teamene i parallelloppdraget har sett for seg. Evalueringsgruppa vil spesielt fremheve betydningen av å lytte til de unges behov og å kommunisere visjoner og planer med de unge.

4.3.5 Renovasjonsløsninger

Ingen av teamene har spesielt kommentert eller kommet med forslag til renovasjonsløsninger. Det antas at dette er fordi renovasjon oppfattes som detaljer. Evalueringskomiteen forutsetter derfor at de eksisterende løsningene for renovasjon som nedgravde og eller innbygde containere videreføres. Siden dette er et område med potensiale for transformasjon og fortetting kan en tenke seg at det kunne være et sted der en f.eks. kan vurdere løsninger med avfallssuganlegg.