

# Knutepunktutvikling Sarpsborg

## Kravspesifikasjon - parallelloppdrag

04.04.2016

---

### Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>2</b>
1.1	Bakgrunn for parallelloppdrag .....	2
1.2	Hensikt med parallelloppdrag .....	2
1.3	Mål for stasjonsområdet og byutviklingen rundt stasjonen .....	3
<b>2</b>	<b>Oppgaven</b> .....	<b>3</b>
2.1	Planområdet .....	4
2.2	Temaer som skal drøftes i oppgaven .....	5
2.2.1	Kollektivknutepunktet .....	5
2.2.2	Bystruktur, arealbruk og arealutnyttelse .....	5
2.2.3	Grønnstruktur .....	6
2.2.4	Kulturminner og kulturmiljø .....	6
2.2.5	Forholdet til hovedvegnettet, miljøvennlig tilbringertransport og parkering .....	7
2.2.7	Miljøfaglige forhold .....	10
<b>3</b>	<b>Gjeldende planer, føringer og pågående planarbeid</b> .....	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>Krav til innlevert materiale</b> .....	<b>13</b>
4.1	Til midtveisgjennomgang .....	13
4.2	Endelig levering .....	14
<b>5</b>	<b>Tekniske opplysninger og bestemmelser</b> .....	<b>14</b>
5.1	Plan for gjennomføring av parallelloppdragene .....	14
5.2	Honorar .....	15
5.3	Eiendomsrett og opphavsrett .....	16
5.4	Grunnlagsmateriale .....	16

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn for parallelloppdrag

Sarpsborg kommune, Jernbaneverket, Østfold fylkeskommune og Statens vegvesen ønsker en knutepunktutvikling rundt nye Sarpsborg stasjon. For å belyse de muligheter og utfordringer som ligger i utvikling av området, ønsker de nevnte aktørene å invitere til parallelloppdrag.

Jernbaneverket ved InterCity-prosjektet er i gang med planarbeidet for nytt dobbeltspor og jernbanestasjon i Sarpsborg. Prosjektet har ansvar for å planlegge fremtidig infrastruktur til erstatning for gammel bane, bygge en stasjon som utgangspunkt for lokal knutepunktutvikling samt å sørge for at infrastrukturen tilpasses fremtidig togtrafikk. Jernbaneverket planlegger utbygging av parsellen Seut-Fredrikstad-Sarpsborg i årene 2019-2026. Parsellen Sarpsborg-Halden planlegges med sikte på ferdigstilling innen 2030. Nye Sarpsborg stasjon skal lokaliseres der dagens stasjon ligger, i tråd med Konseptvalgutredningen for InterCity fra 2012.

Jernbaneverket har jobbet med en forstudie med optimalisering av linjen som foreligger fra KVVU-arbeidet. Forstudiet er et viktig grunnlag inn i planprogrammet for kommunedelplan for strekningen Seut – Hafslund som er planlagt sendt på høring i mai 2016.

Området der Sarpsborg stasjon ligger er i utkanten av sentrumskjernen. Det er ca 450 m til gågate og ca 700 m til Sarpsborg torg. Sarpsborg kommune reviderer sin kommunedelplan for sentrum, med mål om vedtak av denne i 2017. Fastsatt planprogram peker på at ved utviklingen av kollektivknutepunktet er det sentralt å se på hvordan stasjonsområdet kan utvikles med høyere arealutnyttelse, og knyttes tettere på dagens bykjerne. Kommuneplanens arealdel legger føringer på utvikling av et tettere sentrum, der 50% av fremtidig vekst skal skje innen 2 km fra torget. Parallelloppdraget blir et viktig grunnlagsdokument inn til revideringsprosessen av sentrumsplanen. Det er ønskelig at parallelloppdraget skal gi forslag til plangrep samt avgrensninger og overordnede mål for fremtidige reguleringer av området, slik at dette kan implementeres i kommunens videre planarbeider.

Over Sarpsfossen er det igangsatt felles planlegging av ny fv 118 og ny jernbane. Fv 118 med ny Sarpsbru er et høyt prioritert tiltak i Bypakke Nedre Glomma. Fv 118 planlegges utvidet fra 2 til 4-felt fra Hafslund til Sarpsborg sentrum der 2 felt er forutsatt å være sambruks-/kollektivfelt. Prinsipper for betjening av stasjonsområdet med busstransport vil bli et grunnlag inn i planarbeidet for fv 118.

## 1.2 Hensikt med parallelloppdrag

Hensikten med parallelloppdraget er å komme frem til et godt, robust og gjennomførbart byplangrep for møtet mellom Sarpsborg sentrum og stasjon. Parallelloppdraget skal vektlegge utforming av et effektivt kollektivknutepunkt, fremtidig sentrumsbebyggelse og bystruktur, attraktive løsninger for gang-/sykkel- og kollektivtrafikk, samt gode forbindelser på tvers av jernbanelinjen og stasjonsområdet.

Målet med gjennomføring av parallelloppdraget er å belyse muligheter ved ulike plangrep, slik at fremtidige planer kan implementere ønskede strategier, herunder kommunedelplan for InterCity og fv 118, kommunedelplan for sentrum samt senere områdereguleringer av stasjonsområdet.

### 1.3 Mål for stasjonsområdet og byutviklingen rundt stasjonen

Satsing på utviklingen av et kollektivknutepunkt med god tilknytning til gang- og sykkelvegnett har god forankring i lokal forvaltning og pågående planarbeid. Kommunen, Statens vegvesen og Fylkeskommunen har de senere år gjennom en egen samarbeidsavtale om Bypakke Nedre Glomma jobbet målrettet for å gjøre det mer attraktivt å gå, sykle og bruke kollektivtransport. Kommunens vedtatte mål for utvikling av sentrum framgår av fastsatt planprogram for revidering av kommunedelplan for sentrum. Dette inkluderes som føringer for parallelloppdraget.

Prosjektgruppen har definert følgende prosjektmål for parallelloppdrag på Sarpsborg stasjon:

***Legge til rette for attraktiv og bærekraftig byutvikling rundt kollektivknutepunktet og for en omveltning av reisevaner der miljøvennlige transportformer blir førstevalget.***

Utvikling av stasjonsområdet skal gi:

- attraktive bymessige omgivelser rundt stasjonsområdet med bolig og næring, høy arealutnyttelse og kvalitet
- et område med kvalitet og identitet
- tydeligere fysisk og mental sammenheng mellom stasjon og by
- god tilgjengelighet og fremkommelighet for fotgjengere, syklister og kollektivtrafikk til, i , gjennom og på tvers av knutepunktet.
- enkle og effektive bytter mellom ulike reisemidler
- et bidrag i å nå målet om nullvekst i biltrafikken
- økt trafiksikkerhet

## 2 Oppgaven

Konsulentteamene skal utarbeide et mulighetsstudie og legge til grunn linje for dobbeltspor og stasjonsplassering fra Jernbaneverkets forstudie og føringer som utdypes i kravspesifikasjon. Mulighetsstudien skal undersøke hvilke muligheter som åpner seg i området og foreslå et byplangrep.

Mulighetsstudiet er delt i to hovedfaser, adskilt av en midtveisgjennomgang:

### ***Fase 1: Analyse- og ideutviklingsfase, sammenheng mellom kollektivknutepunkt og by***

Den første halvdel av parallelloppdraget skal konsulenten fokusere på å utvikle et overordnet prinsipielt grep/konsept for et optimalt kollektivknutepunkt med vekt på møtet mellom stasjonsområdet og byen. Områdeavgrensningen defineres av konsulentene.

Konsulenten bes å analysere og vurdere fordeler og ulemper ved grep i forhold til kravspesifikasjonens prosjektmål og temaene beskrevet i kap 2.2. I en overordnet fase 1 skal disse temaene gis spesielt fokus:

- Sammenheng mellom stasjon og sentrum.
- Potensial for knutepunkt og byutvikling. Potensial for fortetting, og behovet for vern.
- Optimale løsninger for tilbringertransport til stasjonen. Det skal legges vekt på miljøvennlige transportløsninger både gange, sykkel og kollektivtransport.
- Barrierevirkninger og sammenhenger på tvers av jernbanelinjen og stasjonsområdet.

### **Midtveisgjennomgang**

Konsulenten skal fremlegge analyser, vurderte ideer og forslag til overordnet prinsipielt grep/konsept for et optimalt kollektivknutepunkt. Konsulenten skal også angi hvilken områdeavgrensning de vil jobbe videre med i fase 2. Oppdragsgiver vil kunne gi innspill om aspekter ved valgt løsning og områdeavgrensning for neste fase.

### **Fase 2: Videreutvikling av Sarpsborgs kollektivknutepunkt**

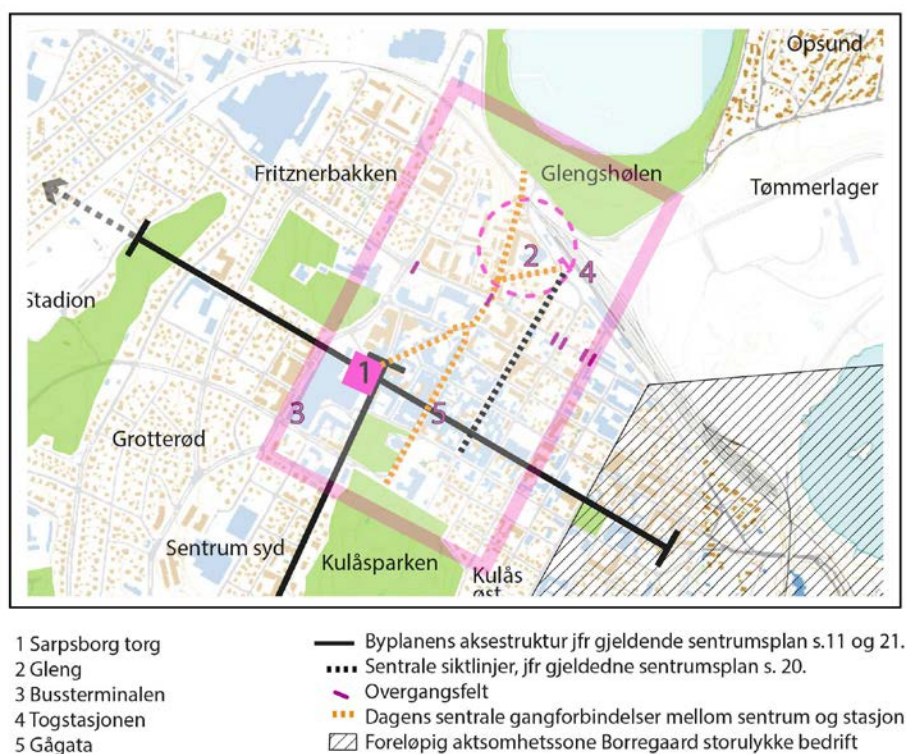
Den andre halvdelen av oppdraget skal konsulenten jobbe mer detaljert innenfor et mindre fastsatt område, med utvikling av det optimale kollektivknutepunktet og byområdet rundt dette.

Denne fasen omfatter mer detaljert utforming av kollektivknutepunktet.

Konsulenten skal, som i fase 1 analyse og vurdere fordeler og ulemper ved grep i forhold til kravspesifikasjonens prosjektmål og temaene i kap. 2.2 skal svares opp.

## **2.1 Planområdet**

Oppgaven har ikke en definert plangrense. Borregårds tømmerlager inngår ikke i arbeidet. Ny fv 118 og ny bane over Sarpsfossen er heller ikke et tema i oppgaven. I illustrasjonen under er oppgavens fokusområder kartfestet:



## 2.2 Temaer som skal drøftes i oppgaven

### 2.2.1 Kollektivknutepunktet

**Hvordan bør stasjonen og området rundt utformes for best mulig å koble seg til eksisterende sentrum? Hvordan sikre et effektivt kollektivknutepunkt med gode overganger mellom transportmidlene?**

Grunnlagsmaterialet inkluderer en dwg med jernbanetrasé: stasjonsplassering og utforming av det jernbanetekniske stasjonsanlegget med spor og plattformer. Det ligger ikke til parallelloppdraget å foreslå andre løsninger for stasjon og linje.

Det ønskes at publikumsfunksjonene og hovedadkomst lokaliseres mot vest og dagens sentrum, for å sikre god visuell og funksjonell kontakt mellom dagens sentrum og den nye stasjonen. Det oppfattes som en utfordring at den fysiske og mentale avstanden til bykjernen, torg og gågate er såpass stor og uleselig. Reisende som ankommer byen med tog må lett kunne forstå hvor byen er. Forslagene skal optimalisere denne sammenhengen.

Det er også viktig å sikre god forbindelse inn til stasjonsområdet fra alle omkringliggende områder, og biadkomster til stasjonsområdet og plattformer skal også belyses i oppdraget.

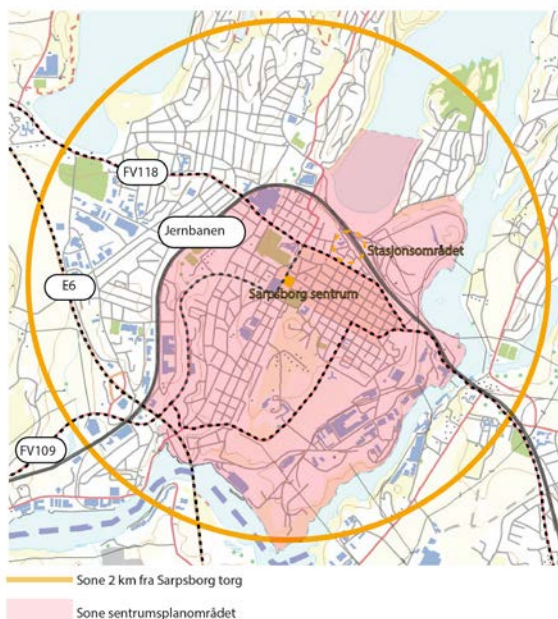
Det skal legges til rette for gode overganger mellom transportmidlene i knutepunktet. Utforming av stasjonen skal gjøre det lett å velge miljøvennlige transportformer - gange, sykkel eller kollektiv. Stasjonen skal være et velfungerende kollektivknutepunkt, og det er viktig at møtet mellom tog og buss gjør omstigning mellom disse enklest mulig. I oppdraget skal det gis forslag til hvordan utforming kan gjøres best mulig for de reisende og transportørselskapene og forholdet mellom bussterminalen i sentrum og stasjonen skal belyses.

### 2.2.2 Bystruktur, arealbruk og arealutnyttelse

**Hvilket potensial sees for fortetting i stasjonsområdet og omkringliggende området? Hvordan kan disse områdene utvikles på en kvalitativt god måte i sammenheng med eksisterende by og det nye stasjonsområdet? Hva slags bebyggelsesstruktur, høyder og volum samt funksjoner bør den fremtidige sentrumsbebyggelsen ved stasjonsområdet ha?**

Bystrukturen skal utformes slik at stasjonen og kollektivknutepunktet blir liggende i et byområde med urban karakter som legger til rette for byliv. Det skal legges vekt på gode levende, byrom, tilgjengelighet, attraktive uterom, estetikk og arkitektur.

Gjeldende kommunedelplan for sentrum viser formål sentrumsbebyggelse, angir utnyttelsesgrad og høydebegrensning for området. Fastsatt planprogram for ny sentrumsplan, redegjør for nye målsettinger om en sentrumsplan som tilrettelegger for høyere arealutnyttelse enn i dag. Sentrum skal være det området som skal ta størsteparten av den arbeidsintensive næringsveksten og 50 pst av all boligbygging frem mot 2050 skal skje innenfor 2 km fra torget.



og aktivitet utover kontortid. Det skal vurderes hvilke sentrumsfunksjoner (handel, byboliger og arbeidsplassintensive virksomheter) som skal legges i den fremtidige sentrumsbebyggelsen og hvor disse bør konsentreres.

Plangrepet som foreslås må være økonomisk gjennomførbart, det vi si at utbyggingen må være tilstrekkelig stor til å kunne begrunne og finansiere infrastruktur og fellesanlegg for bybebyggelsen. Byplangrepet for den omkringliggende bystrukturen må være fleksibelt for etappevis utvikling. Knutepunktets delområder må kunne bygges ut i økonomisk gjennomførbare etapper og ha færrest mulig avhengigheter. Enkeltområder som utvikles tidlig kan være generator for annen byutvikling i området.

### 2.2.3 Grønnstruktur

**Kan grønnstruktur eller beplantning bidra til å gjøre opplevelsen av avstand mellom sentrum og jernbanestasjonen mindre? Kan stasjonsområdet og forbindelser utvikles slik at det gir bedre sammenheng mellom de eksisterende grøntområdene?**

Stasjonsområdet ligger mellom to viktige, godt benyttede grønnstrukturer i sentrum. Dette er Glengshølen og Kulåsparken. Det er et ønske at disse områdene knyttes bedre sammen og at grønnstruktur kan bidra til å øke lesbarheten og orientering i byen.

### 2.2.4 Kulturminner og kulturmiljø

**Hvordan skal forholdet mellom utvikling og vern vektas i kollektivknutepunktet?**

Konsulentene må drøfte hvordan identitet og særpreg ivaretas ved utvikling av et nytt kollektivknutepunkt, og om kulturmiljøer kan utnytte som ressurs. Kvartalsstrukturens lesbarhet, fasadeoppdelinger og hjørnemotiver er trekk ved Sarpsborgs personlighet som bør legges til grunn for videre utvikling, jfr. estetiske retningslinjer s. 5-9 og gjeldende sentrumsplan s. 21. Gjeldene verneverdivurdering revideres samtidig med sentrumsplanen, og parallelloppdraget vil med sine løsninger gi innspill til det videre arbeidet med planen. Gjeldende verneverdivurdering er fra 2003,

og kun få suppleringer ble gjort ved sist sentrumsplanrevidering i 2013. Planprogrammet for pågående revidering peker på behovet for en helhetlig gjennomgang av verneverdivurdering, for å vurdere vern i sammenheng med fortettingsstrategier som skal etableres. Det skal arbeides noe mer overordnet enn i gjeldende plan, og hensikten er å sikre vern av større kulturmiljøer fremfor enkeltbygg. Gjeldende plan har i hovedsak fokus på enkeltbygg og noen enhetlig utformede områder, jfr kart i gjeldende verneverdivurdering s. 41.

Gleng er den eldste eksisterende bystrukturen i Sarpsborg. Her lå tettstedet før byen Sarpsborg fikk fornyet bystatus i 1839. Glengsgata 1 og 4 fra hhv 1840 og 1856 er de eldste husene i Sarpsborg. Videre er eksisterende stasjonsbygning vernet i gjeldende verneverdivurdering.

Det må drøftes hvilken rolle kulturminner og -miljøene skal ha i det nye kollektivknutepunktet. Det må vurderes hvilke delområder som har potensial for utvikling og hvor eksisterende bebyggelse bør videreføres. Det må også arbeides med gode løsninger for hvordan stasjonsområdet kobler seg på kvadraturstrukturen.

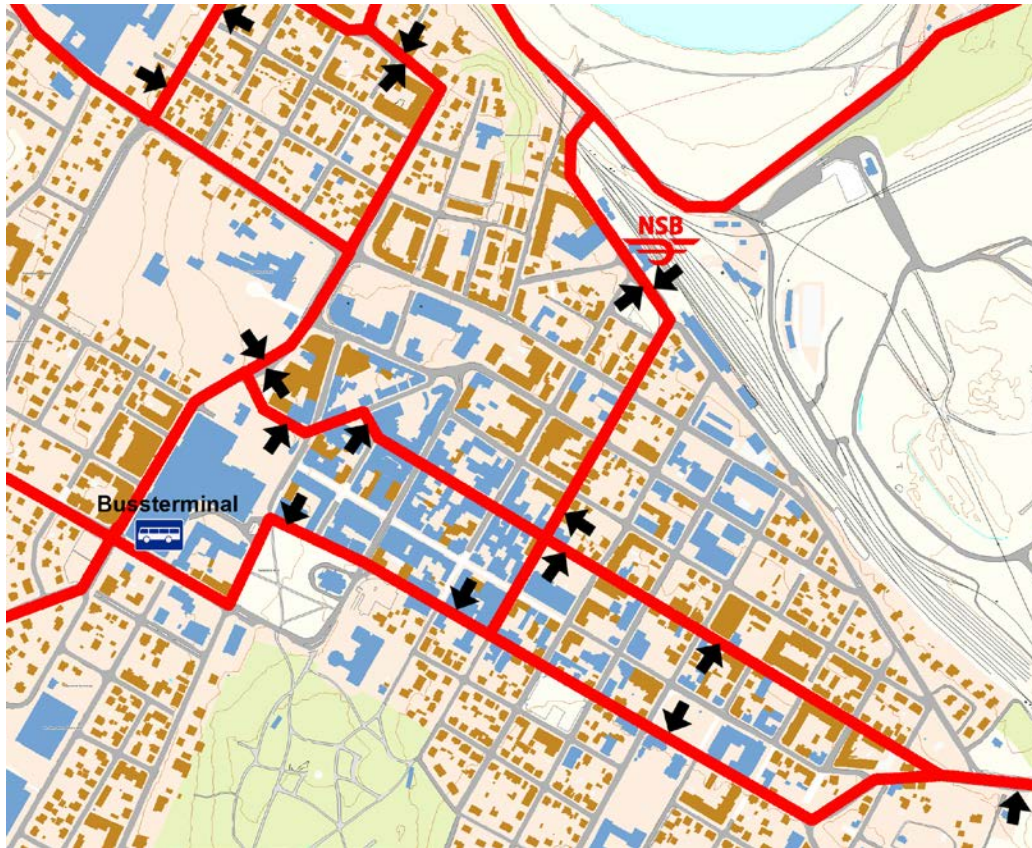
## 2.2.5 Forholdet til hovedvegnettet, miljøvennlig tilbringertransport og parkering

**Hvordan betjenes stasjonen og byen best med buss? Hvordan kan ambisjoner om økt ferdsel til fots og sykkel og et tilgjengelig sentrum oppnås, og hvordan kan barriereeffekten på tvers av jernbanelinje og stasjon reduseres for å bidra til dette? Hvordan kan det tilrettelegges for parkering i bybildet?**

Forholdet til hovedvegnettet og lesbarheten og orientering av sentrum, inkludert målpunkter som stasjonen skal drøftes. Det skal sees på sammenheng med overordnet kollektivtransportnett, gang- og sykkelnett og «møtet mellom de miljøvennlige transportformer». Gatebruksplanen for sentrum viser eksempler for gateutforming. Forholdet mellom bussterminalen i sentrum og stasjonsområdet skal belyses. Løsning for parkering og kiss-and-ride skal vises.

### 2.2.5.1 Busslinjer og buss-stopp

Dagens bussterminal ligger i samme bygg som Storbyen kjøpesenter ved Sarpsborg torg. Dagens bussterminal har kapasitetsutfordringer. Det er derfor opprettet oppstillingsplasser for buss utenfor bussterminalen i Korsgata. Illustrasjonen nedenfor viser dagens kollektivnett, de viktigste gateløpene i Sarpsborg for busstrafikk og dagens jernbanestasjon, jfr Gatebruksplanen. Holdeplassene er markert med pil.



Dagens situasjon med de viktigste kollektivtraseene for buss gjennom sentrum. Holdeplasser er markert med pil.

#### *Rutenett*

Det har vært jobbet med utvikling av et mer velfungerende kollektivtilbud de senere årene. Det er blitt gjort noen forenklinger av linjene i sentrum og opprettet en del nye ruter til det nye Østfold sykehuset på Kalnes.

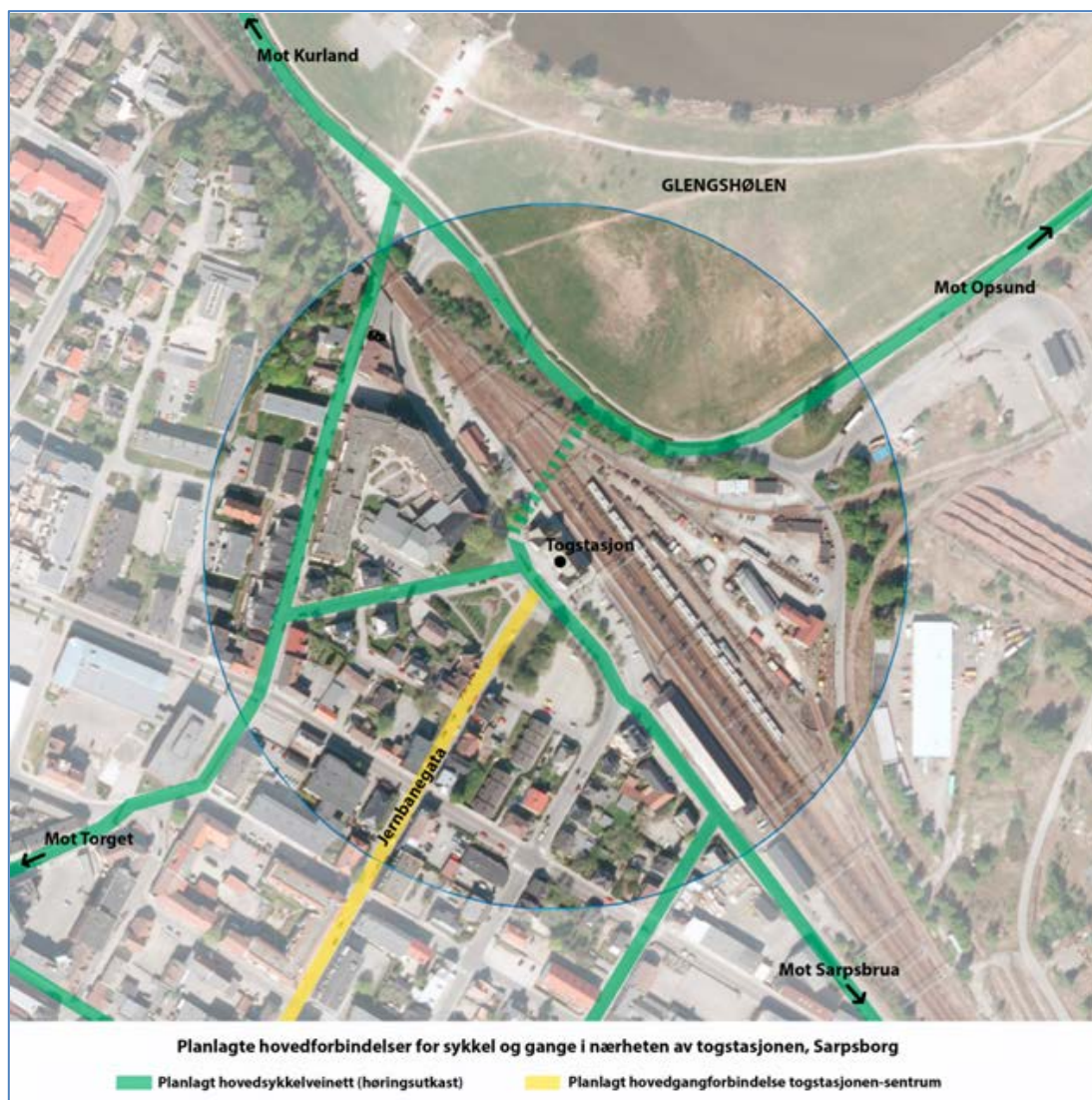
Det er ikke gitt at dagens bussterminal på Storbyen kjøpesenter vil være fremtidig løsning. Det som er viktig er at bussene betjener både jernbanestasjonen og sentrum/torget på en logisk og effektiv måte. Knutepunktet ved jernbanestasjonen skal være for all kollektivtrafikk og det må settes av nok plass til busser. Det er ønskelig å ha stopp for fire busser i hver retning på samme tid.

Parallelloppdraget skal gi forslag til et fremtidig bussrutenett og vise hvordan kollektivknutepunkt kan utvikles best mulig sammen dette.

#### **2.2.5.2 Gang- og sykkel**

Parallelloppdraget skal ta utgangspunkt i hovedgrep fra høringsutkast til plan for hovedvegnett for sykkel.





Parallelloppdraget skal belyse muligheter for gode gang- og sykkelforbindelser inn mot, i, gjennom og på tvers av jernbanelinjen og stasjonsområdet. Løsningsforslaget skal vise hvor trafikstrømmene for syklister bør foregå i overgangen mellom hovedsykkelrutene og de ulike måldestinasjonene på stasjonsområdet, samt vise løsninger for å legge til rette for disse strømmene.

Tilbudet til gående og syklende skal legge premiss for løsningene for bil framfor omvendt. På hovedsykkelrutene bør syklister få egne arealer, atskilt fra andre trafikantgrupper. Sykkelanleggene bør invitere til bruk.

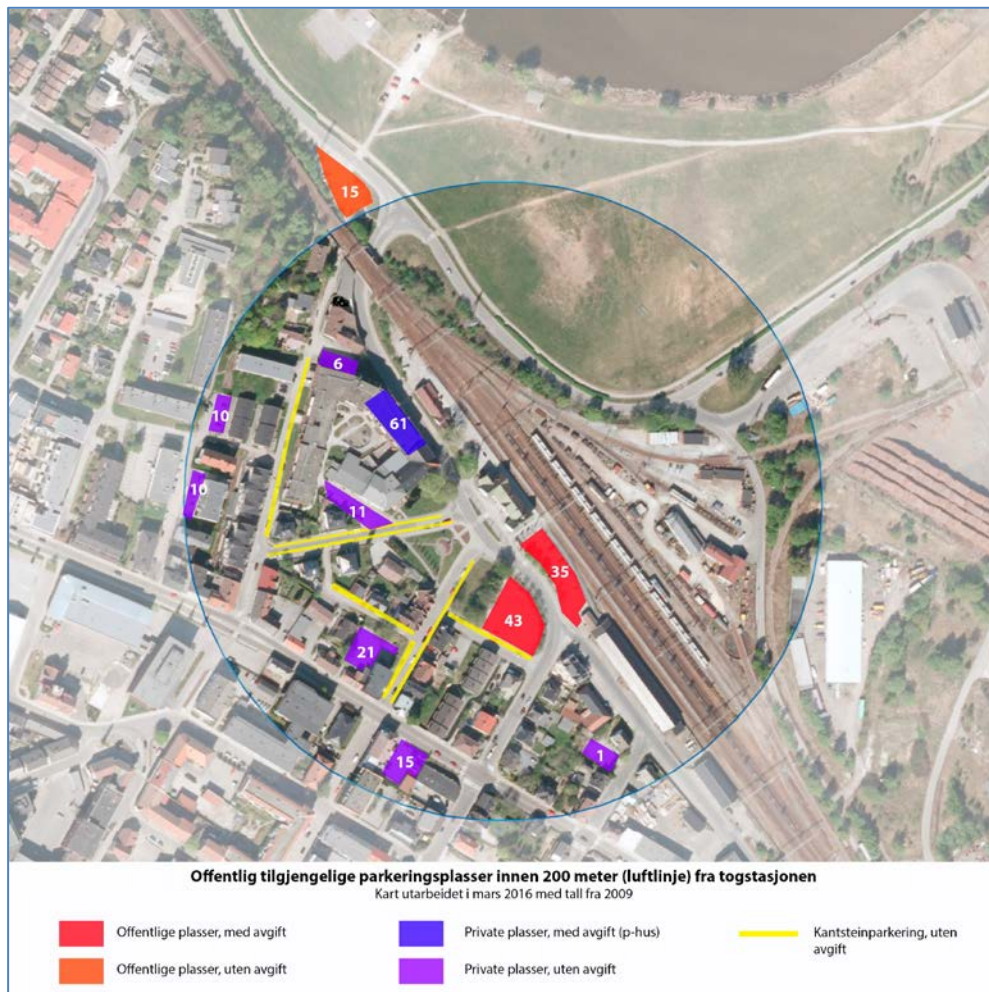
Det skal etableres sikre, funksjonelle og lett tilgjengelige sykkelparkeringsplasser i tilknytning til reisemålene i knutepunktet, med muligheter for sykkelservicefunksjoner.

### 2.2.5.3 Taxi

Taxi er en del av kollektivtilbudet og det skal legges til rette for en taxiholdeplass med kort avstand til stasjonen/plattform.

#### 2.2.5.4 Parkering

Det er ca. 7000 kommunale bilparkeringsplasser med eller uten avgift innenfor sentrumsområdet. I tillegg er det mange private parkeringsplasser.



Kommunedelplan for sentrum 2013-2023 har som prinsipp at langtidsplasser for parkering skal være i randsonen av sentrum. Videre er det prinsipp om at sentrale arealer i mindre grad skal brukes til parkering, men heller til sentrumsutvikling og fortetting. Det er også startet innføring av boligsoneparkering i sentrum.

Parkeringstilbudet ved togstasjonen skal gi tilgang til stasjonen for de som ikke har mulighet til å gå, sykle eller reise kollektivt til stasjonen. Samtidig skal tilbudet være slik at det oppfordrer de som kan gå, sykle eller reise kollektivt til å gjøre dette. Det er et mål om en mer bymessig løsning for parkering enn i dag.

#### 2.2.7 Miljøfaglige forhold

Lokalklimatiske tema og miljøfaglige forhold, som grunnforhold, vind, solforhold, urban flom, støy og luftforurensning, er viktige temaer når det gjelder utforming og arealdisponering. Utforming av bystrukturen bør vurderes i forhold til solforhold, fremherskende vindretninger og vindeffekter ved eventuelle høye hus.

### 3 Gjeldende planer, føringer og pågående planarbeid

En rekke overordnede føringer ligger til grunn for utvikling av kollektivknutepunktet. De viktigste er kort beskrevet under.

**Det forventes ikke at konsulenten setter seg detaljert inn i disse dokumentene, da de er integrert i ønsket måloppnåelse (jfr punkt 1.3 s 3) og i temaene som bes drøftet i parallelloppdraget (jfr kap 2):**

#### **Nasjonal transportplan 2014–2023**

Fredrikstad/Sarpsborg er inkludert som storbyområde der all vekst i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange.

#### **Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging**

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikkikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønsteret bør fremme kompakte byer. I byområder bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse.

#### **Bypakke Nedre Glomma**

Bypakke Nedre Glomma bygger på konseptvalgutredningen for Nedre Glomma, rapport fra den eksterne kvalitetssikringen, og Regjeringens føringer for videre planlegging. Tiltakene i pakken omfatter blant annet utbygging av hovedvegnettet, nye vegbruer over Glomma, etablering av et sammenhengende sykkelvegnett, utbygging av kollektivfelt og tiltak for å styrke kollektivtrafikken. Utvidelse av rv. 118 til fire felt mellom sentrum og Dondern, der to felt er forbehold kollektivtransport/sambruksfelt er et av tiltakene som inngår. Bypakken er vedtatt igangsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 50S (2014-2015) Utbygging og finansiering av fase 1 av Bypakke Nedre Glomma i Østfold, jf. Innst. 169 S (2014–2015).

Bypakke Nedre Glomma har følgende hovedmål:

- Overføre transport fra bil til gange, sykkel og kollektive transportmidler
- Fokuserer på god og sikker framkommelighet for gående, syklende og kollektivreisende, og for godstransportene
- Fokuserer på et sikkert transportsystem
- Redusere klimagassutslipp og lokale miljøproblemer
- Utvikle et godt tilgjengelig og universelt utformet transportsystem

#### **Fylkesplan - Østfold mot 2050**

Fylkesplanen, Østfold mot 2050, er et strategisk dokument med en langsiktig horisont. Fortetting og byutvikling er det viktigste plangrepet for å redusere energibruken og dermed utslipp av klimagasser. Dette omfatter både arealbruk, utvikling av attraktive bolig- og næringsområder, utvikling av infrastruktur og drift av kollektivsystemer. Fylkesplanen og planstrategien, som nå er på høring,

legger tydelige føringer og ambisjoner for å møte klimautfordringene og har vært et avgjørende grunnlag for at vi har inngått avtalen om nullvekst i personbiltrafikken, i byområdene. Fylkesplanen er opptatt av at planleggingen av transportsystemet i Nedre Glomma ses i et langsiktig perspektiv, og at veg, kollektiv, samt løsninger for gående og syklende, planlegges i sammenheng.

Transportsystemet bør være mer effektivt, og det må utvikles i mer miljøvennlig og trafikkikker retning. Dette vil også legge til rette for fortetting og kompakt byutvikling. Samtidig må natur-, kultur- og jordbruksverdier i området skjermes for transportsystemets negative virkninger. Østfold har sluttet seg til Osloregionenes strategi for samordnet areal- og transportplanlegging. Denne legges til grunn for utviklingen i Østfold, og i det inngår det at byene skal være viktige motorer i utviklingen av fylket. Fylkesplanen og arealstrategien legger tydelige føringer og ambisjoner for å møte klimautfordringene og har vært et avgjørende grunnlag for at vi har inngått avtalen om nullvekst.

### **Regional Transportplan for Østfold mot 2050**

Regional Transportplan for Østfold mot 2050 (RTP) tar utgangspunkt i mål og strategier for levekår / folkehelse, verdiskapning og miljø i fylkesplanen, Østfold mot 2050, i tillegg til andre regionale og nasjonale planer.

Veksten i transportetterspørsel vil i stor grad komme på vei hvis det ikke gjennomføres tiltak for å motvirke dette. Å møte trafikkveksten lokalt hovedsakelig gjennom tilrettelegging for kollektivtransport, gange og sykkel er både det mest miljø- og kostnadseffektive. Samtidig er det viktig å sikre nok kapasitet på veinettet, både for kollektiv- og næringstransport. Det er også behov for å legge til rette for mer trafikkisikre og effektive adkomster til knutepunkter. Ett av de overordnede målene er at transportsystemet skal være mindre sårbart i møtet med endret klima, mer ekstremvær og flom, og bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftforurensning og støy.

Videre skal antall kollektivreisende dobles innen 2023, fremkommeligheten for gående og syklende skal bedres og sykkelandelen økes. For å få til dette skal man i størst mulig grad benytte eksisterende gater i by og byområder til areal for gående og syklende, om nødvendig på bekostning av fremkommelighet for bil. I tillegg prioriteres gode overgangsmuligheter mellom sykkel og kollektivtilbud.

Jernbanestasjonene i byene skal utvikles til kollektivknutepunkter for all kollektivtrafikk. Og det er viktig å få økt fremkommelighet for kollektivtrafikken i byområdene for å redusere reisetiden og bedre punktligheten. Dagens byer og tettsteder er viktige knutepunkter for kollektivtrafikken. Knutepunktene er derfor ikke bare byttepunkter, men også viktige som start- og målpunkt for reisen. Universell utforming og høy tetthet av boliger, arbeidsplasser og servicetilbud i umiddelbar nærhet av slike knutepunkter bidrar til at kollektivtransportens konkurransekraft styrkes.

### **Kollektivstrategi for Nedre Glomma**

Strategien er utarbeidet for Samarbeidsavtalen for Nedre Glomma, og partene i avtalen har bidratt med grunnlagsdata, mens anbefalingene i rapporten står for konsulentens regning. Hensikten med å utarbeide strategien, var å få et bedre grunnlag for å prioritere kollektivtiltak i Bypakke Nedre Glomma, og sikre en helhetlig gjennomføring av tiltak ut fra behov. Strategien er politisk behandlet i Østfold fylkeskommune, men ikke i de to kommunene.

Gjennom arbeidet med strategien, ble det sett på hvilke gater/veger det i framtiden må forventes høy frekvens på buss, og det ble foreslått tiltak for å bedre bussenes framkommelighet og tilgjengelighet på disse strekningene. Når det gjelder bussbetjening av ny jernbanestasjon med et forbedret togtilbud i Sarpsborg, viser kollektivstrategien kun til at dette vil kreve en rutestruktur som på en effektiv måte både kan betjene bykjernen og det framtidige stasjonsområdet, uten å komme med et forslag til hvordan dette kan/bør gjøres.

### **Kommuneplanens arealdel Sarpsborg 2014**

Planprinsippene i gjeldende arealplan forutsetter at 50% av befolkningsveksten fram mot 2050 skal lokaliseres i en radius på maks 2 km fra torget. Det er sentrum som også skal ta størsteparten av den arbeidsintensive næringsveksten. For å muliggjøre disse kravene ble det pekt på behovet for å vurdere fortettingsstrategiene i sentrumsplanen på nytt. Gjeldende plan oppfattes som for stram.

### **Videre deles noen sentrale dokumenter ut ved oppstart. Det forventes at konsulentene setter seg detaljert inn i disse dokumentene:**

- Vedtatt Kommunedelplan for Sarpsborg sentrum 2013- 2026 med delutredning Verneverdivurdering
- Planprogram for revidering av kommunedelplan for Sarpsborg sentrum 2017- 2026
- Underveismelding sentrumsplanen 3.3.2016.
- Gatebruksplan for Sarpsborg sentrum
- Oppfølging av Gatebruksplanen – system for envegskjøring
- Utkast til plan for hovedvegnett for sykkel
- Planveileder for byområder og knutepunkter (JBV)

### **Videre kan følgende dokumenter være av interesse og gi kunnskap, avhengig av hvordan konsulentene velger å gripe an oppgaven:**

- Hvordan skal Sarpsborg vokse? (Asplan Viak 2013)
- Konsekvenser stasjonslokalisering Sarpsborg (Asplan Viak 2011)

## **4 Krav til innlevert materiale**

Nedenfor angis hva det som et minimumskrav skal leveres inn til midtveisgjennomgang og endelig levering.

### **4.1 Til midtveisgjennomgang**

- **Analyser og funn** som bygger opp under prinsipielt overordnet grep/konsept.
- **Illustrasjonsplaner med prinsipielle overordnende grep/konsepter** for sammenheng mellom stasjonsområdet og byen, kollektivbetjening samt annen tilbringertransport til stasjonen i hensiktsmessig målestokk. Plan skal vise;
  - Dobbeltspor.
  - Stasjon med omfang og innhold.

- Arealbruk/potensial for byutvikling/kobling til eksisterende by. Vurdering av kulturminner i planområdet.
- Sammenhenger på tvers av jernbanelinjen og stasjonen.
- Potensial for kollektivknutepunkt med vekt på miljøvennlig transportløsninger som gange, sykkel og kollektivtransport.
- Skisse til linjestruktur for buss.

Presentasjon kan være skissemessig/i diagramform, egnet til å formidle konseptuelle grep.

Kort beskrivelse av fordeler og ulemper ( gjerne tabell/punkter).

## 4.2 Endelig levering

- **Illustrasjonsplan overordnet grep som viser grøntstruktur, bebyggelse, byrom og gatebruk** (anbefalt løsning fra fase 1).
- **Illustrasjonsplan(er) i målestokk 1:1000 for et mindre område som inkluderer stasjonsområdet og nye byutviklingsområder.** Illustrasjonsplanene skal vise utforming av kollektivknutepunktet, samt byplangrep med bygninger, gater, byrom, grønt og tilknytning til omgivelsene med vekt på sammenhengen mellom stasjonen og sentrum samt til tiliggende områder.
- **Illustrasjoner/skisser/situasjonssnitt/diagrammer** som viser typiske trekk ved forslaget og vesentlige elementer i byutviklingen. Vurdering av utnyttelsen, og fordeling mellom boliger og andre formål. Sol-/skyggediagram for sentrale gate- og byrom.
- **Plan for etappevis utvikling** med vekt på sammenhenger og avhengigheter mellom ulike deler av knutepunktutviklingen og byutviklingen.
- **Analyse, samt beskrivelse og begrunnelse** av foreslått løsning. Beskrivelsen bør tekstlig og ved illustrasjoner synliggjøre og begrunne hvordan temaene i kravspesifikasjonens kapittel 2 er løst. Det skal redegjøres kort for eventuelle avvik fra kravspesifikasjon, og fra gjelde kommunedelplan for sentrum samt en begrunnelse for avvikene.
- Materialet skal leveres på ett sett stående A1-plansjer for utstilling (3-5 plansjer) og i 4 stk A3 hefter. Illustrasjoner skal også leveres som pdf eller tilsvarende format.
- Perspektiv/er som egner seg til bruk i media.
- Løsningsforslaget skal gis et navn.

## 5 Tekniske opplysninger og bestemmelser

### 5.1 Plan for gjennomføring av paralleloppdragene

Paralleloppdragene skal gjennomføres i løpet av en arbeidsperiode på 2 måneder, med sluttpresentasjon etter innlevering.

Foreløpig fremdriftsplan for oppdraget er angitt under. Denne inkluderer sommerferieavvikling i løpet av arbeidsperioden. Denne gjennomføres under forutsetning av at nødvendige avklaringer/grunnlag for paralleloppdraget foreligger til oppstart og det bes ta utgangspunkt i denne. Oppdraget vil gjennomføres innen 31.12.2016.

#### Fremdriftsplan

Aktivitet	juni	juli	aug	sept	okt	nov
Parallelløppdrag del 1 Oppstartseminar uke 24	14.06					
Midtveisseminar uke 33			19.08			
Parallelløppdrag del 2 Sluttseminar uke 38				23.09		
Evaluering *						

#### Fremdrift parallelløppdrag

Oppstartseminar 14.06.2016 – 3 timer i Sarpsborg

Midtveismøte 19.08.2016 - 1 time i Sarpsborg

Sluttseminar 23.09.2016 – 4 timer i Oslo

\* SVV, JBV, Østfold fylkeskommune og Sarpsborg kommune.

### Oppstartsseminar

Oppstartseminar for deltagende team planlegges avholdt i begynnelsen av juni 2016. Program for parallelløppdraget og tilleggsinformasjon vil bli gjennomgått.

### Midtveisseminar

I uke 33 inviteres teamene til hvert sitt diskusjonsmøte med oppdragsgiver og evalueringsgruppa. Her bes teamene presentere sine overordnede vurderinger av planområdet, utfordringene og forslag til prinsipløsninger. I etterkant av møtet oversender oppdragsgiver en kort oppsummering for videre arbeid til hvert team.

### Sluttpresentasjon

Når materialet er innlevert, vil det gjennomføres et seminar i uke 38 hvor oppdragstakerne presenterer sine forslag, og hvor alle involverte parter inviteres til å delta.

Parallelløppdragene skal leveres til:

**Jernbaneverket/Resepsjonen i Biskop Gunnerus gate 14, 0185 Oslo.**

**Att: Karin M. Holen**

**Innleveringsfristen er 23.09.2016, innen kl.14.00.**

#### Vurdering av parallelløppdragene

Parallelløppdraget er ingen konkurranse og det vil ikke bli kåret noen vinner. Oppdragsgiver ønsker gjennom parallelløppdraget å belyse muligheter og utfordringer ved ulike plangrep som innspill til egne og felles planarbeid.

De parallelle oppdragene vil bli evaluert av en prosjektgruppe bestående av representanter for samarbeidspartene. Evalueringsgruppa vil utarbeide en rapport med vurdering av hvert bidrag og en anbefaling til videre planarbeid.

## 5.2 Honorar

Honorar til tre teamene er NOK 400 000 eks mva, pr team. Det forutsettes at de innleverte forslag har gitt fyllestgjørende svar på oppgaven.

Deltakelse (inkl reise) på følgende møter inngår i den fastsatte honorarsummen: Oppstartseminar, midtveismøte og seminar med presentasjon av forslagene. Møtene vil finne sted i Sarpsborg eller Oslo. I utgangspunktet vil all øvrig kontakt med oppdragsgiver være på e-post og pr telefon.

### 5.3 Eiendomsrett og opphavsrett

Det innleverte materialet er oppdragsgivers eiendom. Oppdragsgiver forbeholder seg retten til å stille dem ut/publisere dem, og bruke dem som grunnlag for videre arbeid. Oppdragsgiver og den eller de som eventuelt skal arbeide videre med prosjektet har rett til å benytte ideer og momenter fra alle de innleverte forslagene.

### 5.4 Grunnlagsmateriale

Oppdragstakerne vil få utlevert følgende:

- Kartgrunnlag av byområdet (digitalt) – dwg og sosi
- Ortofoto av byområdet.
- Skråfoto kan hentes: [http://kart.sarpsborg.com/Webinnsyn\\_Sarpsborg/Klient/Vis/sarpsborg](http://kart.sarpsborg.com/Webinnsyn_Sarpsborg/Klient/Vis/sarpsborg)
- Arbeid fra Jernbaneverkets forstudie – optimalisering av KVVU-linje:
  - tegningsgrunnlag med jernbanelinje, sporplan med plattformer (dwg)
- Forslag til revidert hovedsykkelnett (sosi)
- Linjekart buss - dagens (pdf)
- Planveileder for byområder og knutepunkter (JBV)
- Følgende planer:
  - Vedtatt Kommunedelplan for Sarpsborg sentrum 2013- 2026 inkludert verneverdivurdering og estetiske retningslinjer
  - Planprogram for revidering av kommunedelplan for Sarpsborg sentrum 2017- 2026
  - Gatebruksplan for Sarpsborg sentrum

#### Om ønskelig kan oppdragstakerne få utlevert:

- Utsnitt fra 3D-modell av byområdet. Bymodellen til Sarpsborg kommune er utarbeidet i 3D studio max, 3DS format, og utsnitt vil kunne distribueres til utvalgt konsulent ved oppstart. Modellen kan konverteres til følgende formater:

<http://docs.autodesk.com/3DSMAX/16/ENU/3ds-Max-Help/index.html?url=files/GUID-566E59EE-8221-4AC6-824B-5062C5AE0B32.htm,topicNumber=d30e102120>