

Sarpsborg kommune
Virksomhet plan og samfunnsutvikling
Postboks 237
1702 Sarpsborg

Att: Elise Enoksen Moen – Saks nr. 22/19835

pro_2022_001_Innspill_01

Dato 28.04.2023

INNSPILL – OPPSTART AV DETALJREGULERING AV ROSENKRANTZGATE – NYTT REISETORG OG NY STRØKSGATE

På vegne av utviklere i kvartalene K59 og K64 ønsker vi å komme med innspill i forbindelse med oppstart av planarbeider. Begge kvartalene ligger direkte ut mot Rosenkrantz gate og K59 er i tillegg plassert inntil skissert reisetorg.

I forbindelse med diverse oppstartsmøter har representanter for begge kvartaler vært deltagende og sentrale med innspill for å gi best mulig grunnlag for videre arbeider. Eierne er involvert i de flere utbyggingsprosjekter som berører de nå påstartede arbeidene og ser viktigheten med en så stor grad av overordnet forståelse og strategier for områder også utenfor selve planområdet.

Slik vi ser «bestillingen» fra kommunen så er vi noe bekymret for at det ikke legges stor nok vekt på totalbildet og hvordan grepet «Rosenkrantz gate – strøksgate og reisetorg» vil påvirke byens utvikling fremover. Vår oppfatning er at grepet om å tilføre kvaliteter for myke trafikanter og nedgradere bilens rolle er veldig positivt, men samtidig utfordrende da det ikke kan sees å være studier som dekker øvrige forhold utover selve gateløpet og «idéen» om kontakten mellom sentrum (gågata) og stasjonsområdet.

Vi oppfordrer til en utvidet diskusjon/ramme for hvordan byen på best mulig måte kan ta nye steg og knytte sammen sentrale deler av byen – grep som er vesentlige for å møte fremtidens krav om bevegelse i bysentrum.

Følgende forhold ønskes medtatt i videre planprosess og delaktighet fra vår side.

- **Hva gjør Strøksgate – grepet med byen Sarpsborg**
Fra vår side fremstår en endring av strukturen på veinettet som et overordnet grep som favner om store deler av sentrum. Det må gjøres vurderinger på hva et slikt grep betyr for Sarpsborg by de neste 100 år. Selve gateløpet er noe som vil kunne gi gode vilkår for gående/myke trafikanter, men det overordnede grepet med redusert biltrafikk, krysning av fylkesveien, utvikling av tilstøtende kvartaler – hva betyr det i forhold til trafikk

og antall mennesker. Om hvert kvartal utbygges opp mot sentrumsplanens øvre grense, hva skjer da med trafikkmønsteret? Er byen rigget for en slik utvikling og tar planen høyde for dette?

Gjennom endring av bevegelsesmønsteret i sentrum så må det sees på forhold i en større skala enn kun gaten.

- **Bilfri Rosenkrantz gate?**

Hvordan stiller kommunen seg til forholdene rundt trafikk i gaten. Strøksgate gir visse føringer med redusert trafikk og vektlagt myke trafikanter.

En forlengelse av gågaten ned til stasjonen med gode arealer mellom kvartalene, overvannsløsninger og miljøperspektiv i sentrum. Utadrettet næringsliv på bakkeplan for aktive byrom.

Hvordan skal man som utvikler forholde seg til gateløpet og opparbeidelse av dekket mot gaten?

Om bilfri – skal man kunne krysse Rosenkrantz gate? Det legges opp til biladkomst (parkeringskjeller) i Kv64 fra Sverres gate nettopp for tilrettelegging av redusert trafikk i Rosenkrantz gate.

Mulighet for busser i gaten? Enveiskjørt

Olav Haraldssons gate – Fylkesvei – hvordan skal denne forseres og knytte sammen sentrum med stasjonen? Over/under (se avsnitt - arbeider for undergang)

Hvordan opprettholder man intensjonen når man må forseres fylkesveien?

Hvordan tenkes biltrafikk som i dag benytter Rosenkrantz gate – nedre del mot jernbanen. En del tungtrafikk benytter denne delen av veinettet - Borregaard.

- **Kryssing av fylkesveien**

Fylkesveien er som vi vet svært trafikkert i dag og vil med stor sannsynlighet ikke bli mindre benyttet de nærmeste årene. Den er sentral i byens gatestruktur både for gjennomkjøring/bybruk og næring – tungtrafikk. Vår oppfattelse er at skal grepet med triangelet busstorget, stasjonen og gågaten fungere så må forseringen av fylkesveien avklares. Da til det beste både for kjørende og gående.

En uavklart situasjon som hindrer trygg ferdsel mellom bydelene vil begrense utvikling av stasjonsområdet og forsterke den barrieren som dagens veitrasé er.

I forbindelse med utvikling av kv59 så er det spilt inn muligheten for å senke ned fylkesveien for å gi optimal kontakt med nedre og øvre del av Rosenkrantz gate. Det er vedlagt konseptuell skisse som viser undergang kun i veikrysset. Det presiseres at det kun er et konsept for å belyse problemstillingen og innspill i diskusjonen. Det er krevende med fall fra vest og stigningsforholdet må avklares, men vi er av den oppfatning at en forsering av Olav Haraldssons gate uten hinder er avgjørende for en vellykket plan.

Parkeringsforhold

Det er i ulike studier vist til behov for parkering i området (stasjonen) og vi ber om at det drøftes hvordan planen vil forholde seg til utvikling og økt antall personer i området.



STUDIO LARSEN ARKITEKTUR

Bedret togtilbud, flere boliger, kultur/idrettsanlegg (Sarpsborg arena) og næringsarealer vil medføre økt trafikk og behov for parkering. Det er vist til mobilitetshus for delområdet, et godt grep som kan transformeres over tid. Arena Sarpsborg, som det for tiden arbeides med, vil også kunne være aktuell for parkering. Da med muligheter for brukere direkte av arenafasilitetene, bildelingskonsepter for boliger, samkjøring etc.

Kollektivtrafikk

Kollektivtraseer mellom stasjonen og resten av byen må også avklares. Skal stasjonen, som nytt kollektivknutepunkt fungere som et ledd i en ring, eller vil bussene fortsatt kjøre i Rosenkrantz gate?

Siden Kv59 er en del av reisetorget og det er visualisert knutepunkt for busser i nærhet av kvartalet, ser vi det som svært sentralt at dette forholdet avklares for å kunne programmere de ulike prosjektene med god kollektivstruktur. Viktig her at representanter fra Kv.59 er med i den prosessen.

-

Som vist til over så er det en del forhold som gjør at aktørene i direkte tilknytning til Rosenkrantz gate må inkluderes i planprosessen. I tillegg er det overordnede forhold som bør drøftes. Nevnte Borregaard har stor betydning for byen og vil med stor sannsynlighet prege bybildet i lang tid fremover mtp trafikkmønster og behov for tilrettelagte traséer for tungtrafikk. Rosenkrantz gate er sentral i dag for deres trafikk til Opsund og planen bør se på et trafikkmønster som vil gi mulighet for både god trafikkavvikling og trygghet for myke trafikanter.

Vi ser positivt på planinitiativet og intensjonene med oppgradering av gatestruktur, men viser til viktigheten om å løfte blikket og inkludere forhold som er overordnede for byens vekstpotensiale. Vi stiller spørsmål om planområdets avgrensning er rett, eller at man må se større linjer når man legger til rette for et at byens viktigste grep i nyere tid.

På vegne av utviklerne for de nevnte kvartaler ber vi om at vi medtas i videre arbeid. Vi deltar gjerne for å kunne bidra til vekst i byen og en samlet strategi for utvikling.

Mvh

Studio Larsen Arkitektur AS
v/ jonas Larsen

På vegne av Kv.59 og Kv.64

