



SAKSUTSKRIFT

Ida-kristine-steffensen Wigdel
26.01.2026

Saksbehandler har ansvar for videre oppfølging

Arkivsak-dok. 23/24006-42
Saksbehandler Elise Moen Tveitdal

Underveismelding: Detaljreguleringsplan for Rosenkrantz gate og nytt reisetorg - Valg av overordnet løsning for gatenettet

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for plan, miljø og teknikk 2023 - 2027	14.01.2026	2/26
2 Formannskapet 2023 - 2027	22.01.2026	7/26

Hovedutvalg for plan, miljø og teknikk 2023 - 2027 har behandlet saken i møte 14.01.2026 sak 2/26

Møtebehandling i Hovedutvalg for plan, miljø og teknikk:

Direktør samfunn orienterte om at det er foretatt nye beregninger.
Saksordfører Marianne Telle (H) orienterte kort om saken.

Saksordfører Marianne Telle (H) fremmet følgende forslag:

1. Følgende løsning for gatenettet og stasjonsområdet legges til grunn for videre planarbeid:
 - a. Kryss mellom Rosenkrantz gate og fv. 118: Gatene blir liggende på terrenget i dagens trasé. Det gjøres tiltak i krysset for å redusere barriereeffekten og skape en mer attraktiv og trafikktrygg overgang for myke trafikanter. Balansen mellom trafikkflyt og prioritering av myke trafikanter skal vurderes i planarbeidet.
 - b. Rosenkrantz gate sør for fv. 118: Gatebredden beholdes og reguleres som enveiskjøring i sørgående retning. Fortau utvides og det settes av areal til blågrønn struktur. Det planlegges for en fleksibel løsning slik at det er mulig å stenge gaten helt for gjennomkjøring i fremtiden
 - c. Rosenkrantz gate nord for fv. 118: Gatebredden utvides mot vest slik at det er plass til toveistrafikk, utvidet fortau og blågrønn struktur.
 - d. St. Nikolas gate og stasjonsområdet: Gatebredden må utvides for realisering av funksjonaliteten i et nytt reisetorg. Eneste alternativ er mot sør da Bane Nord melder at utvidelse mot nord vil komme i konflikt med jernbanens kontaktledningsnett. Tiltakshaver for Arena Sarpsborg har tilbakemeldt at en utvidelse mot sør innenfor eiendomsgrensene ikke er forenelig med deres prosjekt. Administrasjonen bes gå i

- dialog med tiltakshaver for å avdekke mulige løsninger, for presentasjon av handlingsrom på utvalgsmøtet 4. februar.
- e. Deler av Bane NOR sin pendlerparkering på gnr./bnr. 1/584 og 1/1607 flyttes for å frigjøre areal til andre stasjonsfunksjoner. Kommunen inngår forhandlinger med Bane NOR om dette.
 2. Det settes i gang en egen utredning i dialog med Borregaard som omfatter flere alternative løsninger for tømmertransporten til Målebua.
 3. Økt bevilgning, foreløpig anslått til 700.000 kroner, behandles i sak om tilstandsrapport or 1. tertial.

Følgende hadde ordet ved behandling av saken:

Tone Karina Ingesen (Ap), Christer Ryen (Ap), Marianne Telle (H)

Representanten Christer Ryen (Ap) fremmet følgende forslag til nytt punkt 2:

- a. Det settes i gang en egen utredning i dialog med Borregaard, som omfatter aktuelle tiltak for at intern trasé på Borregaard sitt område i kulverter (alt. 2 i vedlagte tungtransportutredning) kan benyttes til fremtidig trasé for tømmertransporten til Målebua.
- b. Det utredes samtidig en alternativ trasé om Fritznerbakken (alt. 1 i vedlagt tungtransportutredning) som kan benyttes som reserve i anleggsperioder og andre unntakstilstander som sikrer Borregaard forutsigbar og stabil tilgang til råvarer/transportbehov.

Representanten Marianne Telle (H) fremmet endringsforslag til punkt 2:

Det settes i gang en egen utredning i dialog med Borregaard som omfatter flere alternative løsninger for tømmertransporten til Målebua. Denne inkluderer både løsning over Fritznerbakken og alternativet som omfatter aktuelle tiltak for at intern trasé på Borregaard sitt område i kulverter (alt. 2 i vedlagt tungtransportutredning) kan benyttes til fremtidig trasé for tømmer- og flistransporten.

Arbeiderpartiet trakk sitt forslag.

Votering

Endringsforslag fra Høyre ble satt opp mot saksordførers innstilling. Endringsforslaget ble enstemmig vedtatt.

Saksordførers innstilling punkt 1 og 3 ble enstemmig vedtatt.

Innstilling fra Hovedutvalg for plan, miljø og teknikk 2023 - 2027

1. Følgende løsning for gatenettet og stasjonsområdet legges til grunn for videre planarbeid:
 - a. Kryss mellom Rosenkrantz gate og fv. 118: Gatene blir liggende på terreng i dagens trasé. Det gjøres tiltak i krysset for å redusere barriereeffekten og skape en mer attraktiv og trafikks trygg overgang for myke trafikanter. Balansen mellom trafikkflyt og prioritering av myke trafikanter skal vurderes i planarbeidet.
 - b. Rosenkrantz gate sør for fv. 118: Gatebredden beholdes og reguleres som enveiskjøring i sørgående retning. Fortau utvides og det settes av areal til blågrønn struktur. Det planlegges for en fleksibel løsning slik at det er mulig å stenge gaten helt for gjennomkjøring i fremtiden
 - c. Rosenkrantz gate nord for fv. 118: Gatebredden utvides mot vest slik at det er plass til toveistrafikk, utvidet fortau og blågrønn struktur.

- d. St. Nikolas gate og stasjonsområdet: Gatebredden må utvides for realisering av funksjonaliteten i et nytt reisetorg. Eneste alternativ er mot sør da Bane Nord melder at utvidelse mot nord bla vil komme i konflikt med jernbanens kontaktledningsnett. Tiltakshaver for Arena Sarpsborg har tilbakemeldt at en utvidelse mot sør innenfor eiendomsgrensene ikke er forenelig med deres prosjekt. Administrasjonen bes gå i dialog med tiltakshaver for å avdekke mulige løsninger, for presentasjon av handlingsrom på utvalgsmøtet 4. februar.
 - e. Deler av Bane NOR sin pendlerparkering på gnr./bnr. 1/584 og 1/1607 flyttes for å frigjøre areal til andre stasjonsfunksjoner. Kommunen inngår forhandlinger med Bane NOR om dette.
2. Det settes i gang en egen utredning i dialog med Borregaard som omfatter flere alternative løsninger for tømmertransporten til Målebua. Denne inkluderer både løsning over Fritznerbakken og alternativet som omfatter aktuelle tiltak for at intern trasé på Borregaard sitt område i kulverter (alt. 2 i vedlagt tungtransportutredning) kan benyttes til fremtidig trasé for tømmer- og flistransporten.
 3. Økt bevilgning, foreløpig anslått til 700.000 kroner, behandles i sak om tilstandsrapport or 1. tertial.

Formannskapet 2023 - 2027 har behandlet saken i møte 22.01.2026 sak 7/26

Møtebehandling i Formannskapet 22.01.2026:

Følgende hadde ordet under behandling av saken:

Jan Petter Bruun Bastøe (R), Ståle Solberg (SaFoSa), kommunedirektør Turid Stubø Johnsen. Andreas Brännstrøm (Frp), Terje Klavestad (Ap), ordfører Magnus Arnesen (H)

Votering

Innstillingen fra hovedutvalget fra plan, miljø og teknikk ble enstemmig vedtatt.

Vedtak i Formannskapet 2023 - 2027

1. Følgende løsning for gatenettet og stasjonsområdet legges til grunn for videre planarbeid:
 - a) Kryss mellom Rosenkrantz gate og fv. 118: Gatene blir liggende på terreng i dagens trasé. Det gjøres tiltak i krysset for å redusere barriereeffekten og skape en mer attraktiv og trafikktrygg overgang for myke trafikanter. Balansen mellom trafikkflyt og prioritering av myke trafikanter skal vurderes i planarbeidet.
 - b) Rosenkrantz gate sør for fv. 118: Gatebredden beholdes og reguleres som enveiskjøring i sørgående retning. Fortau utvides og det settes av areal til blågrønn struktur. Det planlegges for en fleksibel løsning slik at det er mulig å stenge gaten helt for gjennomkjøring i fremtiden
 - c) Rosenkrantz gate nord for fv. 118: Gatebredden utvides mot vest slik at det er plass til toveistrafikk, utvidet fortau og blågrønn struktur.
 - d) St. Nikolas gate og stasjonsområdet: Gatebredden må utvides for realisering av funksjonaliteten i et nytt reisetorg. Eneste alternativ er mot sør da Bane Nord melder at utvidelse mot nord bla vil komme i konflikt med jernbanens kontaktledningsnett. Tiltakshaver for Arena Sarpsborg har tilbakemeldt at en utvidelse mot sør innenfor eiendomsgrensene ikke er forenelig med deres prosjekt. Administrasjonen bes gå i dialog med tiltakshaver for å avdekke mulige løsninger, for presentasjon av handlingsrom på utvalgsmøtet 4. februar.

- e) Deler av Bane NOR sin pendlerparkering på gnr./bnr. 1/584 og 1/1607 flyttes for å frigjøre areal til andre stasjonsfunksjoner. Kommunen inngår forhandlinger med Bane NOR om dette.
2. Det settes i gang en egen utredning i dialog med Borregaard som omfatter flere alternative løsninger for tømmertransporten til Målebua. Denne inkluderer både løsning over Fritznerbakken og alternativet som omfatter aktuelle tiltak for at intern trasé på Borregaard sitt område i kulverter (alt. 2 i vedlagt tungtransportutredning) kan benyttes til fremtidig trasé for tømmer- og flistransporten.
- Økt bevilgning, foreløpig anslått til 700.000 kroner, behandles i sak om tilstandsrapport or 1. tertial.
-

Underveismelding: Detaljreguleringsplan for Rosenkrantz gate og nytt reisetorg - Valg av overordnet løsning for gatenettet

Saksordførersak.

Saksordfører: Marianne Telle

Medsaksbehandlere: Katarzyna Mitwicka, Kari Marie Lindqvist og Bård Andersen

Saksordførers innstilling:

Legges fram i møtet

Vedlegg:

Vedlegg 1 - Saksutskrift underveismelding 10.03.2022

Vedlegg 2 - Innspill til varsel om oppstart

Vedlegg 3 - Tungtransportutredning førsteutkast 22.11.2023

Vedlegg 4 - Innspill til tungtransportutredning

Vedlegg 5 - Alternativer for gatenett og busskjøremønster 12.06.2025

Vedlegg 6 - Oppsummering av innspill til gatenett og busskjøremønster

Sammendrag:

Målet med detaljreguleringsplanen er å oppgradere Rosenkrantz gate til en attraktiv og grønn hovedadkomst mellom gågata og Sarpsborg stasjon, og etablere et fremtidsrettet reisetorg med god overgang mellom transportmidler. Hensikten med denne saken er å avklare gatebruken i arbeidet med detaljreguleringsplan for Rosenkrantzgate og nytt reisetorg. Overordnet løsning for gatebruken tar for seg blant annet gatebredder, hvilke arealer som beslaglegges av trafikkløsningen og hvilke funksjoner som prioriteres i gatene og på stasjonsområdet.

Et opprinnelig anbefalt alternativ for gatenett og kjøremønster ble lagt fram våren 2024. Dette innebar blant annet at St. Nikolas gate enveisreguleres mot vest og utvides mot nord for å få plass til fortau, sykkelvei, blågrønn struktur og oppstillingsplasser for buss. Opprinnelig anbefalt alternativ ble gjennomgått med Bane NOR, Østfold fylkeskommune, Østfold kollektivtrafikk og aktører/hjemmelshavere langs Rosenkrantz gate og stasjonsområdet. Ingen av aktørene hadde innvendinger, med unntak av Bane NOR. De ga tilbakemelding på at de ikke kan akseptere skissert arealbeslag nordover langs St. Nikolas gate. Løsningen kommer blant annet helt inntil jernbanens kontaktledningsanlegg.

Det er behov for å utvide St. Nikolas gate da den er svært smal i dag. Gaten har verken plass til sykkelvei i tråd med hovedsykkelplanen, fortau i tråd med vegnormen, areal for busser, eller areal for å håndtere overvannet i området. På grunn av at opprinnelig anbefalt alternativ kommer for nærmere jernbanen, og Bane NOR (med innsigelsesmyndighet) ikke kan akseptere dette, anbefaler kommunedirektøren å endre løsningen for St. Nikolas gate slik at gaten istedenfor utvides hovedsakelig mot sør (ca. 3 meter). Tiltakshaver for Arena Sarpsborg har gitt tilbakemelding på at en utvidelse mot sør innenfor eiendomsgrensene til arena-kvartalet ikke kan forenes med deres prosjekt. Kommunedirektøren anbefaler likevel å jobbe videre med dette alternativet da det i et bredt samfunnsmessig perspektiv er viktig å få på plass nødvendig infrastruktur og gode forbindelser inn mot knutepunktet/Sarpsborg stasjon. Kommunedirektøren ønsker fortsatt dialog med arena-prosjektet, for å se om det likevel finnes løsninger.

Kommunedirektøren anbefaler på bakgrunn av dette at følgende løsning for gatenettet og stasjonsområdet legges til grunn for videre planarbeid:

- a. Kryss mellom Rosenkrantz gate og fv. 118: Gatene blir liggende på terreng i dagens trasé. Det gjøres tiltak i krysset for å redusere barriereeffekten og skape en mer attraktiv og trafikktrygg overgang for myke trafikanter. Balansen mellom trafikkflyt og prioritering av myke trafikanter skal vurderes i planarbeidet.
- b. Rosenkrantz gate sør for fv. 118: Gatebredden beholdes og reguleres som enveiskjøring i sørgående retning. Fortau utvides og det settes av areal til blågrønn struktur. Det planlegges for en fleksibel løsning slik at det er mulig å stenge gaten helt for gjennomkjøring i fremtiden.
- c. Rosenkrantz gate nord for fv. 118: Gatebredden utvides mot vest slik at det er plass til toveistrafikk, utvidet fortau og blågrønn struktur. Dette krever erverv av grunn.
- d. St. Nikolas gate og stasjonsområdet: Gatebredden utvides hovedsakelig mot sør og reguleres som enveiskjøring i vestgående retning. Fortau utvides og det settes av areal til sykkelvei, blågrønn struktur og oppstillingsplasser for buss. Dette krever erverv av grunn.
- e. Deler av Bane NOR sin pendlerparkering på gnr./bnr. 1/584 og 1/1607 flyttes for å frigjøre areal til andre stasjonsfunksjoner. Kommunen inngår forhandlinger med Bane NOR om dette.

I tillegg anbefaler kommunedirektøren at det settes i gang en egen utredning i dialog med Borregaard, som omfatter aktuelle tiltak for at Fritznerbakken kan benyttes til fremtidig trasé for tømmertransporten til Målebua på Opsund. Bakgrunnen for dette er at kommunedirektøren mener at tømmertransport ikke er forenlig med de bykvalitetene området skal utvikles til, selv om det er mulig for tømmertransporten å kjøre der i dag. Løsningen for gatenettet har en fleksibilitet for busskjøremønster som gjør at flere busser har mulighet til å kjøre oppom stasjonen på sikt, selv om de ikke gjør dette i dag.

Utredning:

Hensikten med denne saken er å avklare gatebruken i arbeidet med detaljreguleringsplan for Rosenkrantzgate og nytt reisetorg.

Bakgrunn og mål for planarbeidet

Detaljreguleringsplan for Rosenkrantz gate og nytt reisetorg har bakgrunn i flere tidligere mulighetsstudier, planer og vedtak. I 2017 ble det utarbeidet en mulighetsstudie for knutepunktutvikling i Sarpsborg, initiert av Bane NOR. Her ble Rosenkrantz gate pekt på som mulig hovedadkomst til stasjonen, og det ble anbefalt et nytt stasjonstorg. Det ble samtidig pekt på at området øst for stasjonen har stort potensiale for utvikling og fortetting. Dette gir begrenset konflikt med verneverdig bebyggelse rundt området «Gamle Gleng» som representerer den eldste bystrukturen i Sarpsborg. Gjennom sentrumsplanen 2019-2031 ble plangrepet om å utvikle triangelet med Rosenkrantz gate som ny hovedadkomst, og stasjonsområdet som et moderne knutepunkt med høy arealeffektivitet, vedtatt. Parallelt med sentrumsplanen arbeidet Bane NOR i samarbeid med kommunen med kommunedelplan for InterCity (IC). Denne ble vedtatt noe senere, i 2021, og legger opp til samme plangrep som sentrumsplanen.

I 2020-2021 gjennomførte kommunen tre mulighetsstudier for å følge opp plangrepet i sentrumsplanen. Mot slutten av dette arbeidet ble tidspunkt for realisering av IC-prosjektet usikkert. Evalueringskomiteen for mulighetsstudiet vurderte likevel at det er riktig grep å utvikle denne delen av Sarpsborg, og beholde Rosenkrantz gate som hovedadkomst til stasjonsområdet. Mulighetsstudiene anbefalte også en tredeling av området langs Rosenkrantz gate med næringskvartaler mot jernbanen, boligkvartaler i midten og EPA-kvartalet med primært publikumsrettede funksjoner mot gågata. I mars 2022 vedtok formannskapet oppstart av detaljreguleringsplan for å utvikle Rosenkrantz gate til strøkgate med nytt reisetorg ved stasjonsområdet. Vedtaket beskriver også føringer for planarbeidet, blant annet at planen skal regulere gateløpet og nødvendig areal for trafikkløsning, ikke

tilliggende kvartaler med bebyggelse. Hensikten er å få en raskere og mer effektiv prosess, der tilliggende kvartaler kan reguleres parallelt gjennom private initiativ. Se vedlegg 1 for ytterligere beskrivelse av føringer for planarbeidet.

Målet med detaljreguleringsplanen er å oppgradere Rosenkrantz gate til en attraktiv og grønn hovedadkomst mellom gågata og Sarpsborg stasjon, og etablere et fremtidsrettet reisetorg med god overgang mellom transportmidler. Byliv og grønn mobilitet skal være premisgivende for utformingen av gata og reisetorget. Planen skal også sikre en bedre kryssløsning for gående mellom fv. 118 Olav Haraldssons gate og Rosenkrantz gate, samt vurdere busskjøremønster som inkluderer Sarpsborg stasjon.

Prosess

- **Oppstart:**
Sarpsborg kommune varslet oppstart av planarbeidet mars 2023. Det ble mottatt 11 innspill til varsel om oppstart, herunder fire fra private aktører og syv fra offentlige høringsinstanser. Se vedlegg 2 for alle mottatte innspill. Sweco har vært engasjert som plankonsulent.

Ved oppstart av planarbeidet ble det avholdt møter med Bane NOR, Østfold fylkeskommune, Østfold kollektivtrafikk og aktører/hjemmelshavere langs Rosenkrantz gate og stasjonsområdet for å orientere om oppstart og ønske om videre samarbeid. Det har vært jevnlig møter for å få innspill og for å se sammenhengen mellom oppgradering av gata og reisetorget med planlagt utvikling av tilliggende kvartaler. Borregaard har vært inkludert i disse møtene da de kjører tømmertransport i deler av Rosenkrantz gate og St. Nikolas gate til/fra Målebua på Opsund.

- **Førsteutkast trafikkkløsning og innspill:**
Høsten 2023 la Sweco fram et førsteutkast til gatenett og trafikkkløsning, samt mulig busskjøremønster oppom stasjonsområdet. Se skisse av førsteutkastet i vedlegg 6. Alternativet omfatter blant annet gatebredder/hvilke arealer som beslaglegges av trafikkkløsningen og hvilke funksjoner som prioriteres i gatene som fortau, sykkelvei, blågrønn struktur, buss og kjørefelt. Førsteutkast til løsning fra konsulent ble gjennomgått med aktørene før kommunedirektøren hadde gjort seg opp en mening om anbefalingen. Hensikten var tidlig involvering og innspill. Aktørene fikk samtidig mulighet til å sende skriftlige innspill i etterkant av gjennomgangene. Se sammendrag av alle innspill til førsteutkast til gatenett og busskjøremønster i vedlegg 6.

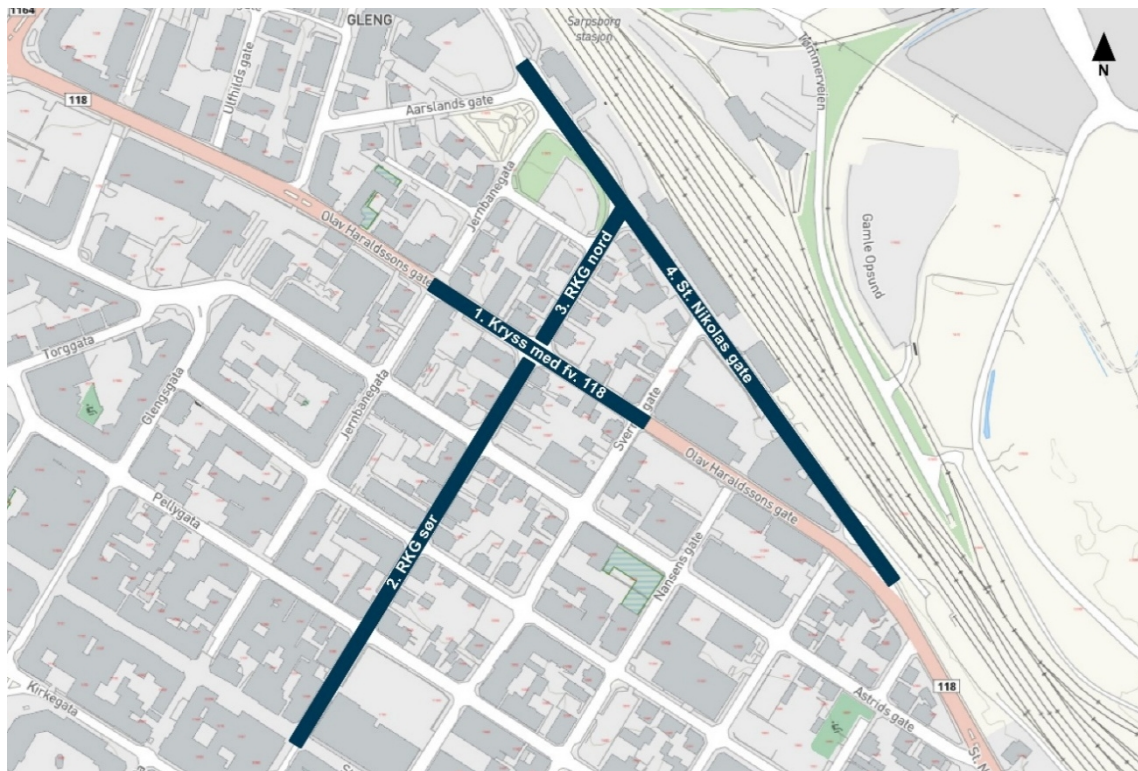
Parallelt med dette arbeidet ble det igangsatt et delprosjekt for utredning av alternative traséer for tømmertransport. Bakgrunnen for delprosjektet er at Borregaard i dag kjører ca. 160 tømmerbiler tur/retur gjennom området ved Sarpsborg stasjon. Rosenkrantz gate og stasjonsområdet skal i fremtiden prioriteres for myke trafikanter og bymessig transformasjon, og det er derfor vanskelig å se at dagens trasé for tømmertransport er forenelig med bykvalitetene området skal ha. Se vedlegg 3 for delutredning av alternative traséer for tømmertransporten og vedlegg 4 for innspill til denne.

- **Opprinnelig anbefalt alternativ**
Etter mottatte tilbakemeldinger til førsteutkastet for gatenettet ble det vurdert flere alternative løsningsforslag og konsekvensene av disse. Nye alternativer ble levert av konsulent. Alle alternativene som er vurdert er samlet i en rapport i vedlegg 5.

Et opprinnelig anbefalt alternativ, ble gjennomgått i møter med berørte parter våren 2024. Gatenettet er delt inn i fire delområder;

1. Kryss mellom Rosenkrantz gate og fv. 118
2. Rosenkrantz gate sør for fv. 118
3. Rosenkrantz gate nord for fv. 118

4. St. Nikolas gate og stasjonsområdet



Figur 1: Delområder for gatenettet

1. Kryss mellom Rosenkrantz gate og fv. 118

Krysset mellom Rosenkrantz gate og fv. 118 består i dag av smale fortau, lysregulering for både kjørende og myke trafikanter, og mye motorisert trafikk. Det oppleves som en barriere å krysse veien for gående og syklende. Det er vurdert fire alternativer for å bedre kryssløsningen mellom Rosenkrantz gate og fv. 118 Olav Haraldssons gate, som er beskrevet nærmere i vedlegg 5:

1. Fv. 118 i tunnel/kulvert under Rosenkrantz gate
2. Rosenkrantz gate i tunnel/kulvert under fv. 118
3. Rosenkrantz gate i bro over fv. 118
4. Kryss i dagens trasé på terreng

Opprinnelig anbefalt alternativ er å videreføre en kryssløsning der fv. 118 og Rosenkrantz gate blir liggende i dagens trasé på terreng. Løsning med tunnel/kulvert for fv. 118 ble forkastet da det er utfordringer knyttet til trafikkavvikling, teknisk infrastruktur i bakken, grunnforhold med påvist kvikkleire, endring av trafikkmønster og tilgang til gater og avkjørsler, samt eksisterende bygg.



Figur 2: Oversiktstegning av prinsipløsning – Dagens trasé på terreng

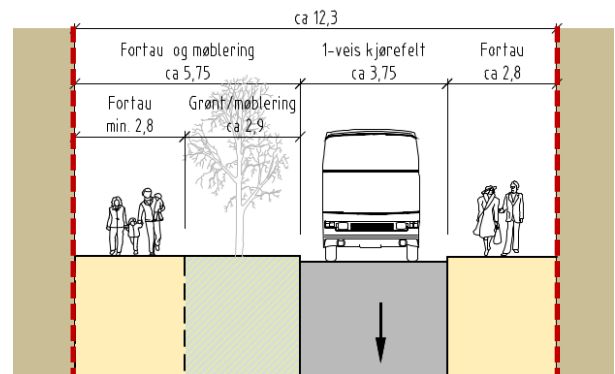
2. Rosenkrantz gate sør for fv. 118

Rosenkrantz gate sør for fv. 118 har i dag toveistrafikk mellom St. Nikolas gate og Pellygata, og enveistrafikk sørover mellom Pellygata og Kirkegata. Det er videre smale

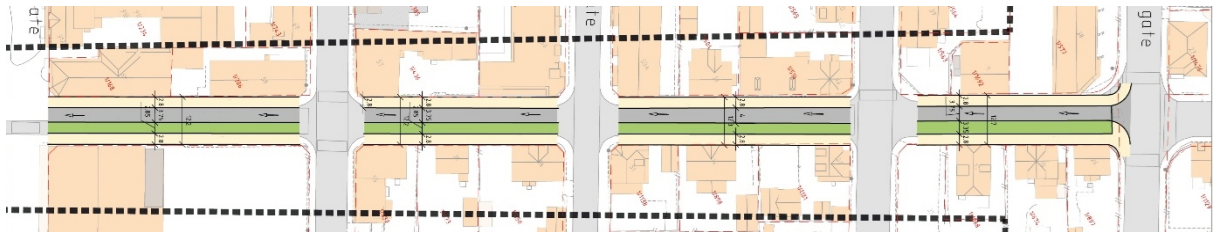
fortau og gateparkering i enkelte kvartaler. Tilgjengelig gatesnitt, innenfor kommunale eiendomsgrenser, er ca. 12,5 meter. Det er vurdert fem alternativer som er beskrevet nærmere i vedlegg 5:

1. Toveistafikk med utvidet fortau
2. Gågate
3. Sambruksareal¹
4. Gatetun²
5. Enveistrafikk sørover med grønt

Opprinnelig anbefalt alternativ er å enveisregulere Rosenkrantz gate sørover, for å få plass til utvidet fortau, blågrønn struktur og møblering innenfor eksisterende eiendomsgrenser. Eksisterende gateparkering fjernes også for å få plass til disse funksjonene.



Figur 3: Snittegning av prinsipløsning



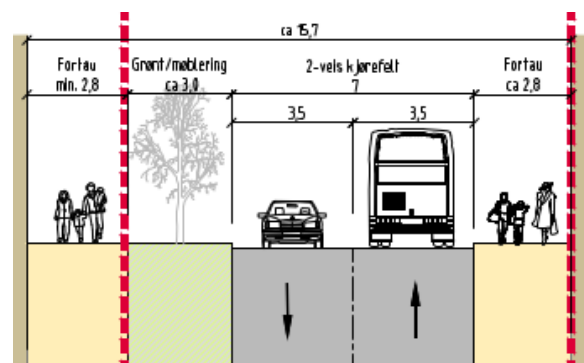
Figur 4: Oversiktstegning av prinsipløsning - Enveistrafikk sørover med utvidet fortau og blågrønn struktur

3. Rosenkrantz gate nord for fv. 118

Rosenkrantz gate nord for fv. 118 har i dag toveistrafikk med smale fortau på under 2 meter. Tilgjengelig gatesnitt, innenfor kommunale eiendomsgrenser, er ca. 12,5 meter. Det er vurdert fire alternativer som er beskrevet nærmere i vedlegg 5:

1. Toveistrafikk med grønt, utvidelse mot øst
2. Toveistrafikk med grønt, utvidelse mot øst og vest
3. Toveistrafikk med grønt, utvidelse mot vest
4. Enveistrafikk med grønt

Opprinnelig anbefalt alternativ er å beholde to kjørefelt og utvide gaten mot vest for å få plass til bredere fortau, blågrønn struktur og møblering. Dette ble anbefalt av hensyn til robusthet og fleksibilitet i kjøremønster for rutebuss og buss for tog oppom stasjonen, samt andre stasjonsfunksjoner som kiss&ride, taxi og HC-parkering. Det ble anbefalt å utvide gaten mot vest istedenfor øst for å ikke begrense en mulig utvikling av Arena Sarsborg.



Figur 5: Snittegning av prinsipløsning

4. St. Nikolas gate og stasjonsområdet

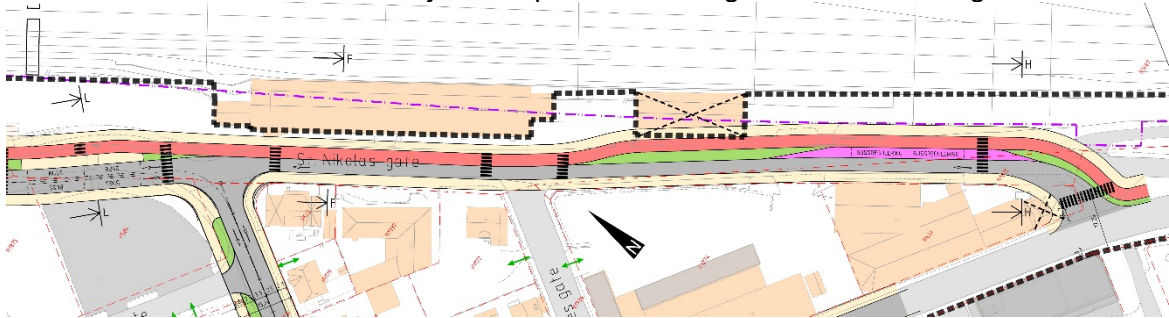
¹ Sambruksareal; gaten har ingen/lite skilting, vegmerking eller separering mellom trafikantgrupper. Alle trafikantgrupper prioriteres likt.

² Gatetun; gående prioriteres i gata. Motorisert kjøretøy er tillatt på fotgjengernes premisser/med gangfart. Det er ikke tillatt med gjennomkjøring.

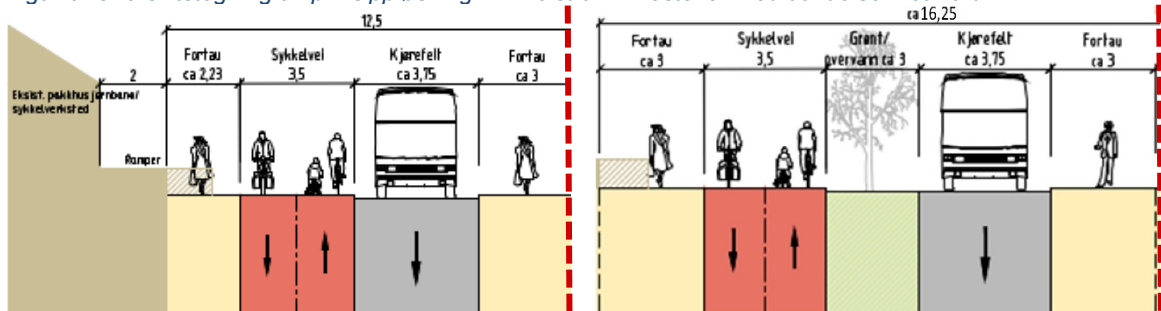
St. Nikolas gate er i dag åpen for toveistrafikk fra Sverres gate og vestover. Det er ikke mulig å kjøre ut på fv. 118 i østgående retning pga. dagens krappe kryssløsning. Det er ensidig fortau på sørsiden av gata øst for Rosenkrantz gate, og tosidig fortau vest for Rosenkrantz gate. Gata er en del av hovedsykkelveinettet, men er ikke tilrettelagt for syklist i dag. Det er vurdert seks alternativer for St. Nikolas gate som er beskrevet nærmere i vedlegg 5:

1. Toveistrafikk med eget felt for oppstillingsplasser for buss
2. Toveistrafikk innsnevret versjon
3. Sambruksareal
4. Enveistrafikk vestover
5. Flytte gaten mot nord (9 meter eller 5 meter fra spor midt jernbane)
6. Kombinasjonsløsning av alt. 4 og 5 med varierende bredde for bevaring av godshuset

Opprinnelig anbefalt alternativ er nr. 6; å enveisregulere St. Nikolas gate mot vest mellom fv. 118 og Rosenkrantz gate, samt utvide gata mot nord på deler av strekningen. Dette for å få plass til fortau på begge sider av gata, noe areal for blågrønnstruktur, sykkelvei i tråd med hovedsykkelplanen, samt oppstillingsplasser for buss for tog på deler av strekningen. Gaten ble anbefalt utvidet mot nord istedenfor sør for å ikke begrense en mulig utvikling av Arena Sarpsborg. Utvidelsen mot nord er på det meste ca. 6 meter fra dagens vei. Gaten ble anbefalt snevret inn ved godshuset, da det er vernet gjennom et kulturmiljø. Alternativet forutsetter en utvidelse av krysset mellom St. Nikolas gate og fv. 118, for at bussene skal kunne kjøre inn på St. Nikolas gate fra både øst og vest.



Figur 6: Oversiktstegning av prinsipløsning - Enveistrafikk vestover med utvidelse mot nord ca 16,25



Figur 7: Snittegning ved pakkhuset

Figur 8: Snittegning øst for pakkhuset.

- Forankring av opprinnelig anbefalt alternativ for trafikk/gatenett:
 - I løpet av 2024-2025 har det vært gjennomført møter med de ulike aktørene om opprinnelig anbefalt alternativ:
 - Østfold fylkeskommune har signalisert at de ikke har motforestillinger til at Sarpsborg kommune går videre med opprinnelig anbefalt alternativ for gatenettet, så lenge de involveres videre i neste fase.
 - Det er ikke mottatt skriftlige innspill fra private aktører til opprinnelig anbefalt alternativ for gatenettet, og det oppfattes at aktørene er positive til løsningen.
 - Det er enighet med Borregaard at det bør ses på alternativ trasé for tømmertransporten fra stasjonsområdet til Fritznerbakken på sikt, under forutsetning om at det gjøres nødvendig utbedring på veinettet.

- Det har vært gjennomført flere runder med Bane NOR for å prøve å forankre opprinnelig anbefalt alternativ for gatenettet. I brev 30.04.2024 skrev Bane NOR at de «i all hovedsak ikke kan akseptere en løsning som tar i bruk arealer nærmere enn dagens vegløsning, med unntak av eventuelle mindre tilpasninger dersom dette ikke er konflikt med deres behov». Etter ytterligere dialog, med møter, oversendelser av skisser og informasjon om arealbeslaget, presiserte Bane NOR i brev 03.12.2025 at de ikke kan akseptere skissert arealbeslag langs St. Nikolas gate mellom godshuset og kryss Olav Haraldssons gate. På et punkt ligger beslaget helt inntil jernbanens kontaktledningsanlegg.

Se alle tilbakemeldinger til opprinnelig anbefalt alternativ for gatenettet i vedlegg 6.

Kommunedirektørens vurdering:

Nedenfor følger kommunedirektørens vurdering av opprinnelig anbefalt alternativ for gatenettet som er beskrevet over. Kommunedirektøren vil påpeke at alternativet bygger på en lang medvirkningsprosess og grundig utredning av mange alternativer.

1. Kryss mellom Rosenkrantz gate og fv. 118

Kommunedirektøren anbefaler å gå videre med alternativet der Rosenkrantz gate og fv. 118 blir liggende i dagens trasé på terreng. I neste fase vurderes tiltak for å redusere barriereeffekten og skape en mer attraktiv og tryggere overgang for myke trafikanter. Dette kan f.eks. være tiltak som å snevre inn kjørebane, utvide fortau, redusere fartsgrense på deler av strekningen, endre overflatedekke, utføre fartsdempende tiltak eller etablere overganger uten lysregulering. Balansen mellom trafikkflyt og prioritering av myke trafikanter i krysset må vurderes for disse tiltakene.

2. Rosenkrantz gate sør for fv. 118

Kommunedirektøren mener det er viktig å holde Rosenkrantz gate åpen for trafikk per dags dato. Det er kun Rosenkrantz gate og Sverres gate som i dag er åpen hele veien i nord-sør retning gjennom sentrum. Andre gater er delvis stengt og/eller enveiskjorte, se vedlegg 5 for nærmere forklaring og oversikt. Kommunedirektøren anbefaler å holde muligheten åpen for gatetun (stengt for gjennomkjøringstrafikk) på sikt dersom trafikkmønsteret i sentrum endrer seg. Gatetun kan styrke bokvaliteten i kvartalene langs gata.

Kommunedirektøren anbefaler derfor å gå videre med alternativet der Rosenkrantz gate sør for fv. 118 enveisreguleres sørover og gateparkering fjernes. Dette for å få plass til bredere fortau, blågrønn struktur og møblering innenfor eksisterende eiendomsgrenser. Kommunedirektøren anbefaler ikke eget sykkelfelt/sykkelvei i Rosenkrantz gate da parallellgata (Sverres gate) er avsatt til hovedsykkelvei i hovedsykkelplanen. Det er ikke plass til sykkelvei i tillegg til fortau og blågrønn struktur innenfor eksisterende gateløp. Kommunedirektøren anbefaler også å vurdere annet belegg enn asfalt for å heve kvaliteten og attraktiviteten for de gående, og for å gjøre det mindre attraktivt å kjøre gjennom gaten med personbil.

3. Rosenkrantz gate nord for fv. 118

Kommunedirektøren anbefaler å gå videre med alternativet der Rosenkrantz gate nord for fv. 118 utvides med ca. 3 meter mot vest for å få plass til to kjørefelt, bredere fortau, blågrønn struktur og møblering.

Løsningen forutsetter erverv av privat grunn på vestsiden av Rosenkrantz gate; gnr./bnr. 1/1485, 1/585 og 1/1476, samt at Olav Haraldssons gate nr. 23 og Rosenkrantz gate nr. 3 rives. Rosenkrantz gate nr. 5 bør også rives da fortauet blir liggende kun ca. 85 cm fra husveggen. Erverv av disse tre tomtene gir mulighet for å benytte et større areal på

vestsiden av gata som en tydelig og attraktiv inngangsportale til stasjonsområdet, hvor flere funksjoner knyttet til reisetorget og/eller blågrønne strukturer kan plasseres. Norconsult gjennomførte et prosjekt for kommunen i 2022-2023 om vann- og avløpsnett og overvann i sentrum. Området ved stasjonen er i dette prosjektet pekt på som et kritisk område for overvann. Det blir derfor viktig å planlegge for blågrønne arealer som kan håndtere overvann her.



Figur 9: Oversiktstegning av prinsipp-løsning - Toveistrafikk med utvidet fortau og blågrønn struktur

Kommunedirektøren anbefaler også å vurdere annet belegg enn asfalt for å heve kvaliteten og attraktiviteten for de gående, og for å gjøre det mindre attraktivt å kjøre gjennom gaten med personbil.

4. St. Nikolas gate og stasjonsområdet

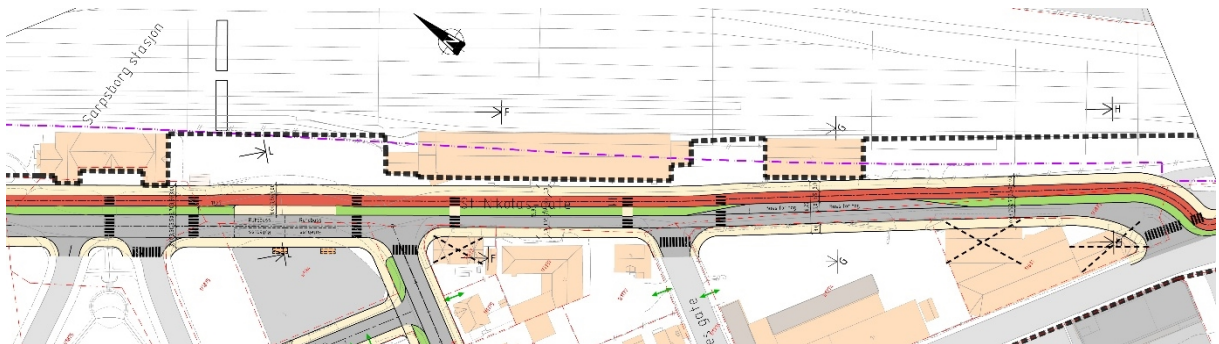
Det er jobbet mye for å prøve å finne en løsning for St. Nikolas gate som både kan fungere med en fremtidig Arena Sarpsborg, og som ikke vil komme i konflikt med jernbaneanlegget. Kommunedirektøren har også vurdert muligheter for å redusere bredden i St. Nikolas gate gjennom å blant annet fjerne areal til fortau, sykkelvei, oppstilling for buss og/eller blågrønn struktur, eller gjennom sambruksareal. For å nå mål i prosjektet om et fremtidsrettet reisetorg med god overgang for gående, syklende og kollektivreisende, er det nødvendig å sette av tilstrekkelig areal for disse funksjonene. Det er svært uheldig å nedprioritere areal som gjør stasjonen tilgjengelig for myke trafikanter. Dette behovet blir også enda større dersom Arena Sarpsborg blir realisert. I tillegg er to områder langs St. Nikolas gate på denne strekningen pekt på som kritisk område for overvann i vann- og avløpsprosjektet som Norconsult gjennomførte for kommunen i 2022-2023. Det blir derfor viktig å sette av areal til blågrønn struktur som kan håndtere overvann. Ut fra et bredt samfunnmessig perspektiv mener kommunedirektøren det er viktig å få på plass nødvendig infrastruktur og gode forbindelser inn mot knutepunktet/Sarpsborg stasjon.

Kommunedirektøren har tidligere i prosessen fått tilbakemelding fra Arena-prosjektet at en utvidelse mot sør ikke vil være forenelig med deres prosjekt. Det ble også vedtatt i bystyret 21.09.2023 (sak 59/23) at «Det skal arbeides videre med mulighetene for å etablere ny arena for ishockey og andre skøyteidretter i sentrum i dialog med Sparta og idrettsrådet», og at «utredningen skal ses i sammenheng med sak om mobilitetshus, utviklingen av Rosenkrantz gate, Østre bydel og Arena Sarpsborg». Det er i kommunens tiårsplan for investeringer, som er del av vedtatt handlingsplan 2026-2029, ikke satt av midler til investering i ny ishockeyhall i sentrum.

Bane NOR er tydelig på at de ikke vil akseptere en utvidelse på 5-6 meter mot nord. Dette fordi det vil komme i åpenbar konflikt med jernbaneanlegget. Bane NOR har

innsigelsesmyndighet for planer som er i strid med jernbaneinteresser. Kommunedirektøren har derfor sett på et endret alternativ for St. Nikolas gate.

Kommunedirektøren anbefaler å utvide St. Nikolas gate hovedsakelig mot sør istedenfor mot nord som i opprinnelig anbefalt alternativ. Dette for å få plass til fortau på begge sider av gata, noe areal for blågrønnstruktur, sykkelvei i tråd med hovedsykkelplanen, samt oppstillingsplasser for buss for tog på deler av strekningen. Selv om Arena-prosjektet har gitt tilbakemelding på at det ikke vil være forenelig med deres prosjekt, anbefaler kommunedirektøren å jobbe videre med dette. Kommunedirektøren anbefaler en videre dialog med arena-prosjektet for å se om det finnes løsninger. Det anbefales også å vurdere annet belegg enn asfalt for å heve kvaliteten og attraktiviteten for de gående, og for å gjøre det mindre attraktivt å kjøre gjennom gaten med personbil.



Figur 10: Oversiktstegning av prinsipp-løsning - Enveistrafikk vestover med utvidelse hovedsakelig mot sør

Utvidelsen mot sør medfører at noe av eiendommene på arena-kvartalet må erverves (3 meter inn på gnr./bnr. 1/1632, 1/1337, 1/1177, 1/1274 og 1/631). Det medfører også at Rosenkrantz gate 2, Olav Haraldssons gate 5, 3 og 1 rives, samt erverv av noe privat grunn på gnr./bnr. 1/631 der krysset mellom St. Nikolas gate og fv. 118 ombygges.

Busskjøremønster

Hovedvekten av bussene i sentrum går i dag i Pellygata (østgående retning ut av byen) og Kirkegata (vestgående retning inn til byen). Det er kun to bussruter som betjener stasjonsområdet i dag. For at knutepunktet skal styrkes og kobles tettere sammen med sentrum, bør flere busser gå innom stasjonen. Det er derfor lagt til rette for flere busstopp i kommunedirektørens anbefalte løsning. Prosjektet har ikke til hensikt å komme opp med et nytt konkret busskjøremønster med flere bussruter oppom stasjonen. Busskjøremønsteret vurderes ut fra markedsgrunnlag og attraktivitet i tilbudet. Østfold kollektivtrafikk jobber med et prosjekt der de ser på bussrutene, og har meddelt at de vil ta meg seg dette prosjektet inn i arbeidet.

Kommunedirektøren har i løsningen lagt vekt på fleksibilitet i knutepunktet, slik at flere busser har mulighet til å kjøre innom stasjonen på sikt, selv om de ikke gjør dette i dag. Det er også vurdert muligheten for å benytte Jernbanegata eller Sverres gate istedenfor Rosenkrantz gate i nordlig retning inn mot stasjonen. Dette er mulig med mindre tilpasninger for Sverres gate, og noe mer tilpasninger for Jernbanegata med blant annet ombygging og gjenåpning av krysset mellom Jernbanegata og fv. 118. På lengre sikt, med et endret markedsgrunnlag der området rundt stasjonsområdet er utviklet, er det også mulig med busstopp langs fv. 118. Se ytterligere beskrivelse av tiltakene i vedlegg 5.

Stasjonsfunksjoner

Det er utarbeidet grove beregninger og skisser som viser at det er mulig å få plass til stasjonsfunksjonene på flere ulike måter i kommunedirektørens anbefalte løsning for gatenettet. Stasjonsfunksjoner som skal plasseres er blant annet taxi, kiss&ride, HC-parkering, sykkelparkering, bussholdeplasser, buss for tog plasser, blågrønn struktur og

oppholdsareal på selve reisetorget. Kiss&ride er i dag plassert rett utenfor døra til stasjonsbygningen. Denne må flyttes i anbefalt løsning da arealet vil benyttes til fortau og sykkelvei. Kommunedirektøren anbefaler å flytte deler av Bane NOR sin pendlerparkering på gnr./bnr. 1/584 og 1/1607 for å frigjøre areal til andre stasjonsfunksjoner. Utforming og plassering blir en del av neste fase.

Tømmertransport

Borregaard benytter i dag deler av Rosenkrantz gate og St. Nikolas gate forbi Sarpsborg stasjon til tømmertransport til Målebua. Det kjøres 160 tunge kjøretøy tur/retur hvert døgn. Rosenkrantz gate og stasjonsområdet skal i fremtiden prioriteres for myke trafikanter og bymessig transformasjon, og det er derfor vanskelig å se at dagens trasé for tømmertransport er forenelig med bykvalitetene området skal ha. Det har derfor pågått en parallell utredning for mulige alternative traséer for tømmertransporten. Utredningen konkluderer med at en alternativ trasé om Fritznerbakken er det mest aktuelle alternativet som krever minst tilpasninger. Borregaard har gitt tilbakemelding på at de ønsker å beholde dagens trasé per dags dato, men at det kan være aktuelt for dem å kjøre om Fritznerbakken på sikt, dersom det gjøres tiltak for å utbedre vei og krysset Bryggeriveien x Opsundveien. Veien har en kurvatur med krappe svinger som ikke er dimensjonert for større kjøretøy. Kommunedirektøren anbefaler at det settes i gang en egen utredning for dette.

Veien videre

Etter den politiske behandlingen av anbefalt løsning for overordnet gatenett, vil kommunedirektøren jobbe videre med å detaljere ut gatenettet og reisetorget. Det vil fortsatt være viktig å legge til rette for medvirkningsprosesser der både offentlige myndigheter, private aktører/hjemmelshavere, og innbyggere kan gi innspill til planutformingen. Dette for å sikre en best mulig løsning som innbyggere ønsker å benytte, som utbyggerne vil bygge videre på, og som offentlige myndigheter vil godta. Det vil videre utarbeides teknisk plan og planforslag. Estimert videre fremdrift:

- Vår 2026 – høst 2026: Detaljering, utredninger og teknisk plan
- Vår 2027: 1. gangsbehandling av planforslag
- Høst 2027: 2. gangsbehandling av planforslag og vedtak av plan

Konsekvenser økonomi, miljø og folkehelse:

Økonomi:

Sarpsborg kommune har inngått kontrakt med Sweco for planarbeid med tilhørende utredninger, med et totalbudsjett på om lag 4 millioner kroner. Det er også inngått kontrakt med NIRAS for utredning av områdestabilitet og grunnforhold, med et totalbudsjett på om lag 1,4 millioner kroner.

Det er tidligere bevilget og avsatt totalt ca. 8,8 millioner kroner til prosjektet (fra oppstart med mulighetsstudiet i 2020). Budsjettestimaten til Sweco og NIRAS tilsier at det vil være behov for ytterligere 700 000 kr, totalt ca. 9,5 millioner kroner. Kommunedirektøren kommer tilbake til behovet for økt bevilgning i sak om 1. tertialrapport. Prosjektet har tidligere blitt finansiert med midler fra Kommunal- og distriktdepartementet (3,3 millioner kroner.), næringsfond (4 millioner kroner) og kommunens driftsbudsjett.

Kommunedirektørens anbefalte løsning for gatenettet forutsetter noe erverv av eiendom, som vil medføre økonomiske konsekvenser. Byggearbeider og driftsarbeider vil også medføre økonomiske konsekvenser. Løsningen for gatenettet vil føre til økte driftskostnader da den blant annet innebærer økt beplantning som vil kreve skjøtsel. Omfanget av dette vil utredes nærmere gjennom planarbeidet og senere detaljprosjektering. Det er ikke bevilget eller avsatt investeringsmidler til gjennomføring av planen, med unntak av 1 million kroner til utomhusplan/midlertidige installasjoner. Det vil sees på om prosjektet kan gjennomføres som

et egenandelsprosjekt i Bypakke Nedre Glomma. Det vil også vurderes om det bør benyttes byvekstmidler til deler av gjennomføringen av prosjektet.

Miljø:

Anbefalt alternativ kan bidra positivt for klimaet ved å styrke kollektivknutepunktet. Løsningen legger også til rette for flere blågrønne elementer som er positivt for overvann, bymiljø, luftkvalitet, støy og biologisk mangfold. Temaet vil utredes nærmere gjennom planarbeidet.

Folkehelse:

Anbefalt alternativ bidrar til å styrke folkehelsen gjennom å prioritere myke trafikanter, skape et trivelige bymiljø, og gjøre det lettere og mer attraktivt å gå og/eller sykle.

Kommunedirektørens anbefaling:

1. Følgende løsning for gatenettet og stasjonsområdet legges til grunn for videre planarbeid:
 - a. Kryss mellom Rosenkrantz gate og fv. 118: Gatene blir liggende på terreng i dagens trasé. Det gjøres tiltak i krysset for å redusere barriereeffekten og skape en mer attraktiv og trafikktrygg overgang for myke trafikanter. Balansen mellom trafikkflyt og prioritering av myke trafikanter skal vurderes i planarbeidet.
 - b. Rosenkrantz gate sør for fv. 118: Gatebredden beholdes og reguleres som enveiskjøring i sørgående retning. Fortau utvides og det settes av areal til blågrønn struktur. Det planlegges for en fleksibel løsning slik at det er mulig å stenge gaten helt for gjennomkjøring i fremtiden.
 - c. Rosenkrantz gate nord for fv. 118: Gatebredden utvides mot vest slik at det er plass til toveistrafiikk, utvidet fortau og blågrønn struktur.
 - d. St. Nikolas gate og stasjonsområdet: Gatebredden utvides hovedsakelig mot sør og reguleres som enveiskjøring i vestgående retning. Fortau utvides og det settes av areal til sykkelvei, blågrønn struktur og oppstillingsplasser for buss.
 - e. Deler av Bane NOR sin pendlerparkering på gnr./bnr. 1/584 og 1/1607 flyttes for å frigjøre areal til andre stasjonsfunksjoner. Kommunen inngår forhandlinger med Bane NOR om dette.
2. Det settes i gang en egen utredning i dialog med Borregaard, som omfatter aktuelle tiltak for at Fritznerbakken kan benyttes til fremtidig trasé for tømmertransporten til Målebua.
3. Økt bevilgning, foreløpig anslått til 700.000 kroner, behandles i sak om tilstandsrapport for 1. tertial.