



Rosenkrantz gate

Rosenkrantz gate og nytt reisetorg

Alternativer for gatenett og busskjøremønster
Sarpsborg, 12.06.2025



Sarpsborg
kommune

Innhold

1. INNLEDNING	4
1.1 HENSIKT	4
1.2 BAKGRUNN	4
2.3 ANNEN RELEVANT INFORMASJON	5
2.3.1 BEHOV FOR AREAL TIL UTVIKLING AV KNOTEPUNKTET	5
2.3.2 PÅGÅENDE PLANER OG PROSJEKTER I OMRÅDET	5
2.3.3 BETJENING AV PLATTFORMER OG FORBINDELSE TIL GLENGSHØLEN	7
2.3.4 KULTURMILJØ OG VERNA BYGG	8
2.3.5 TRAFIKKMENGDER	8
2.4.6 KJØREMØNSTER I SENTRUM	9
2. ALTERNATIVER FOR GATENETTET	11
2.1 OVERSIKT OVER DELSTREKNINGER	11
2.2 DELSTREKNING 1: KRYSS MELLOM ROSENKRANTZ GATE OG FV. 118	11
2.2.1 DAGENS SITUASJON	11
2.2.2 MÅL FOR DELSTREKNINGEN	12
2.2.3 INNLEDENDE VURDERING 1: FV. 118 I TUNNEL/KULVERT UNDER ROSENKRANTZ GATE	12
2.2.4 INNLEDENDE VURDERING 2: ROSENKRANTZ GATE I TUNNEL/KULVERT UNDER FV. 118	13
2.2.5 INNLEDENDE VURDERING 3: ROSENKRANTZ GATE I BRO OVER FV.118	14
2.2.6 KRYSS I DAGENS TRASÉ PÅ TERRENG	15
2.3 DELSTREKNING 2: ROSENKRANTZ GATE SØR FOR FV. 118	16
2.3.1 DAGENS SITUASJON	16
2.3.2 MÅL FOR DELSTREKNINGEN	17
2.3.3 ALTERNATIV 0+: TOVEISTRAFIKK	17
2.3.4 ALTERNATIV 1: GÅGATE	18
2.3.5 ALTERNATIV 3: SAMBRUKSAREAL	19
2.3.6 ALTERNATIV 3: GATETUN	20
2.3.7 ALTERNATIV 4: ENVEISTRAFIKK SØROVER	22
2.4 DELSTREKNING 3: ROSENKRANTZ GATE NORD FOR FV. 118	23
2.4.1 DAGENS SITUASJON	23
2.4.2 MÅL FOR DELSTREKNINGEN	24
2.4.3 ALTERNATIV 1: TOVEISTRAFIKK MED GRØNT	24
2.4.4 ALTERNATIV 2 – ENVEISTRAFIKK MED GRØNT	28
2.5 DELSTREKNING 4 – ST. NIKOLAS GATE OG STASJONSOMRÅDET	30
2.5.1 DAGENS SITUASJON	30
2.5.2 MÅL FOR DELSTREKNINGEN	30
2.5.3 ALTERNATIV 1 – TOVEISTRAFIKK MED EGET FELT FOR OPPSTILLINGSPLASS FOR BUSS	31
2.5.4 ALTERNATIV 2 – TOVEISTRAFIKK INNSNEVRET VERSJON	32
2.5.5 ALTERNATIV 3 – ENVEISTRAFIKK VESTOVER	35
2.5.6 ALTERNATIV 4 – UTVIDE GATEN MOT NORD (9 ELLER 5 METER FRA SPOR MIDT JERNBANE)	37

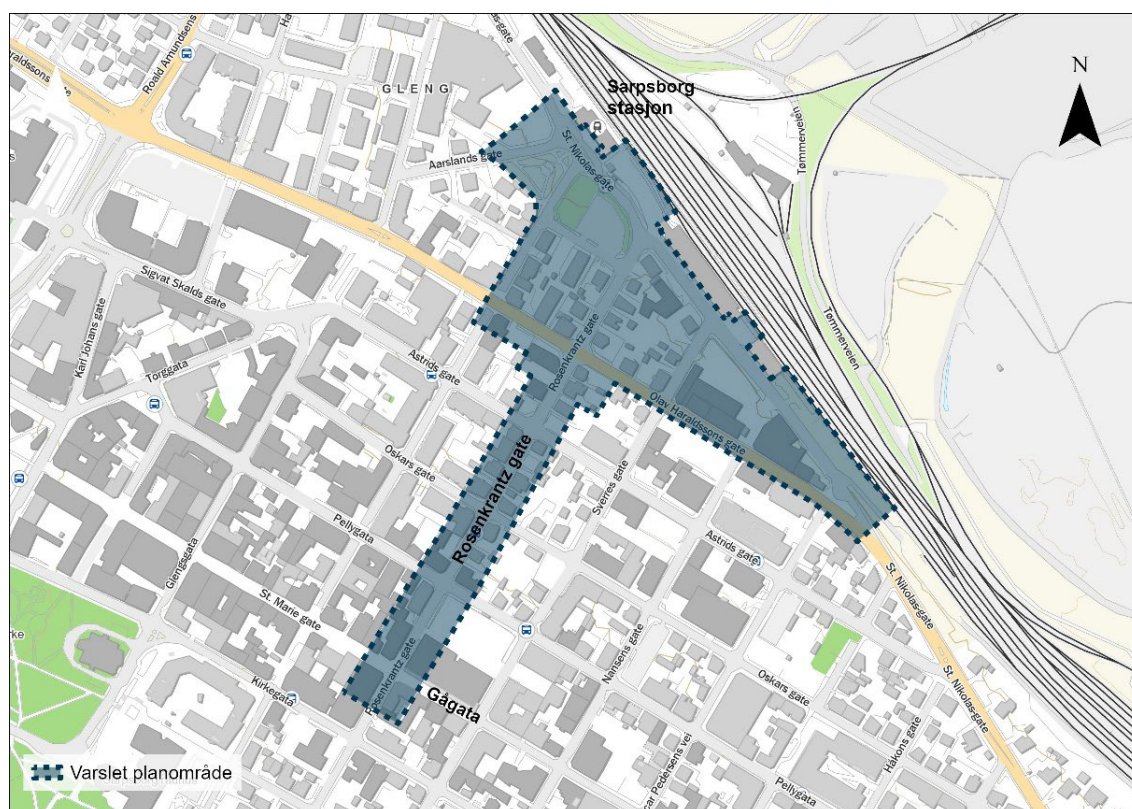
2.5.7 ALTERNATIV 5 – KOMBINASJONSLØSNING AV ALT. 3 OG 4 MED VARIERENDE BREDDE FOR BEVARING AV GODSHUS	40
2.5.8 SAMBRUKSAREAL	42
3. BUSKJØREMØNSTER	43
3.1 DAGENS BUSKJØREMØNSTER	43
3.2 MÅL FOR PROSJEKTET	43
3.3 FORSLAG TIL ALTERNATIVT BUSKJØREMØNSTER	44
3.3.1 KORT SIKT – SVERRES GATE	44
3.3.2 MELLOMLANG SIKT – JERNBANEGATA	45
3.3.3 LENGRE SIKT – ENDRET MARKEDSGRUNNLAG	46
3.3.4 KRYSS MELLOM ROSENKRANTZ GATE OG FV. 118	47

1. Innledning

1.1 Hensikt

Hensikten med rapporten er å beskrive de ulike alternativene som har blitt vurdert for overordnet gatenett for Rosenkrantz gate og stasjonsområdet, før anbefalt løsning fremmes politisk. Det har pågått en omfattende prosess der både Bane NOR, Østfold fylkeskommune, Østfold kollektivtrafikk og aktører/eiendomsbesittere langs Rosenkrantz gate og stasjonsområdet har vært involvert. Ulike alternative løsningsforslag for overordnet gatenett og trafikk, samt mulig busskjøremønster oppom stasjonsområdet, har blitt presentert og vurdert i flere omganger. Denne rapporten beskriver alternativene. Hele prosessen, samt nærmere beskrivelse av eksisterende situasjon og vurderinger, er beskrevet i silingsrapporten utarbeidet av Sweco; «Rosenkrantz gate og nytt reisetorg, silingsrapport konsepter», rev01, datert 04.06.2024.

1.2 Bakgrunn



Figur 1: Oversikt over beliggenhet til prosjektet og varslet planområde

Målet med prosjektet er å legge til rette for oppgradering av Rosenkrantz gate til en attraktiv og grønn hovedforbindelse mellom gågata og Sarsborg stasjon, samt 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 Sarsborg stasjon.

Dette prosjektet omfatter en detaljreguleringsplan som har bakgrunn i tidligere mulighetsstudier, overordnede planer og vedtak. Det ble varslet planoppstart mars 2023 før arbeid med trafikk, gatenett og busskjøremønster ble igangsatt.

2.3 Annen relevant informasjon

2.3.1 Behov for areal til utvikling av knutepunktet

For å styrke kollektivknutepunktet, og legge til rette for god overgang mellom transportmidler, er det behov for arealer til både syklende, gående, buss for tog, rutebuss, taxi og av- og påstigning. Siden både St. Nikolas gate og Rosenkrantz gate er relativt smale, og St. Nikolas gate verken har sykkelvei eller tosidig fortau i dag, har man sett på alternativer for å utvide gatene i ulike retninger for å få plass til dette. Det vurderes som viktig å ha god tilgjengelighet for gående og syklende til stasjonen. St. Nikolas gate er en del av hovedsykkelrute 21 i «Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad». Tilrettelegging for syklist med eget felt eller vei er ikke prioritert i Rosenkrantz gate da sidegaten Sverres gate er en del av hovedsykkelrute 3 i «Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad».

2.3.2 Pågående planer og prosjekter i området

Det er flere pågående prosjekter i området:

- **Kvartal 64**; er en vedtatt detaljreguleringsplan (2023) som ligger langs Rosenkrantz gate. Planen medfører blant annet noe utvidelse av fortau rundt kvartalet; 2,8-3 meter, et mindre torg i krysset med Astrids gate, grønn buffer mot Rosenkrantz gate, og blokker med inntil 180 boenheter og ca. 130 kvm med næring i 1. etasje.
- **Sefa Park**; er en pågående detaljreguleringsplan som ligger langs St. Nikolas gate. Planen medfører blant annet etablering av park mot stasjonsområdet, forbindelse for myke trafikanter mellom St. Nikolas gate og Glengsgata, etablering av sykkelfelt i Aarslands gate, og blokker med inntil 95 boenheter ca. 300 kvm med næring i 1. etasje.
- **Arena Sarpsborg** og kommunedelplan for InterCity er beskrevet i egne kapitler nedenfor.



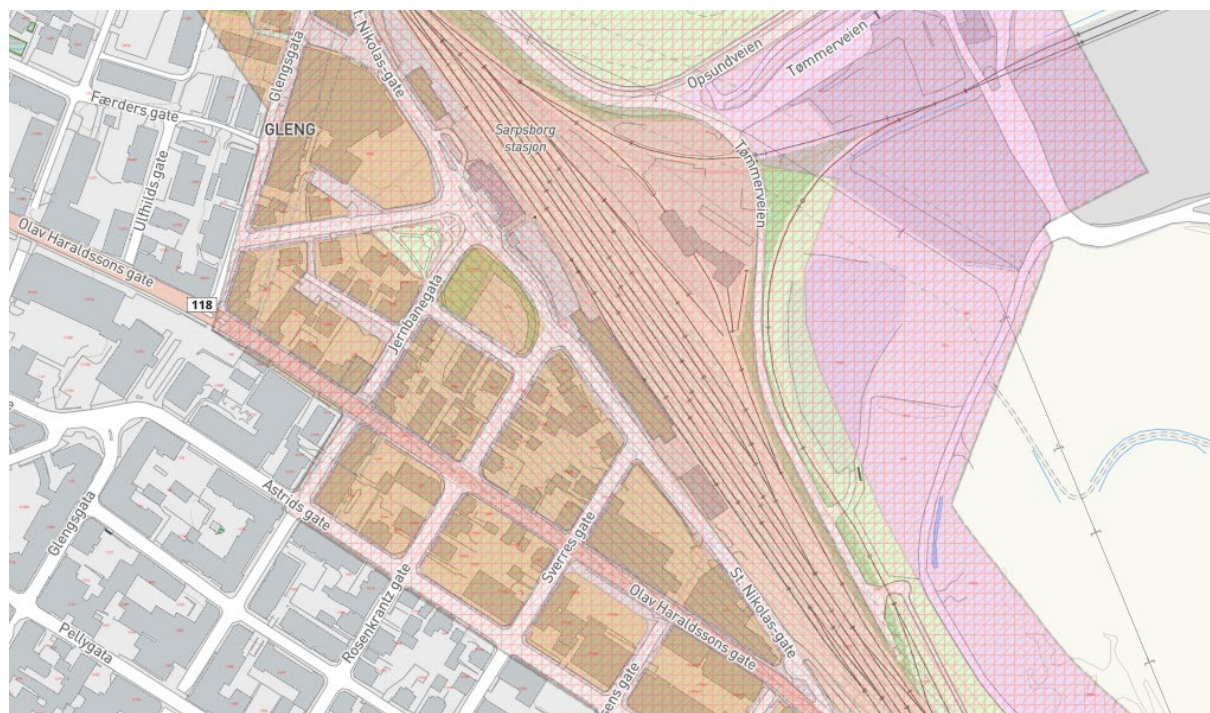
Figur 2: Pågående prosjekter i området

Arena Sarpsborg

Flere av alternativene som beskrives i rapporten berører arealer hvor det planlegges Arena Sarpsborg, et privat konsept for etablering av en elitehall i sentrum. Prosjektet er per i dag i idé-fasen, og det er ikke igangsatt planarbeid. Det ble 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 har i dette prosjektet derfor ikke vært ønskelig å legge begrensninger for utvikling av en fremtidig

Arena Sarpsborg på kvartal 59, 60 og 85 (arealer mellom Olav Haraldssons gate, Rosenkrantz gate og St. Nikolas gate, se figur 3). Det er også vurdert at en slik arena vil frembringe såpass store folkemengder at fortau langs deler av strekningen sannsynligvis bør utvides. Dette må vurderes nærmere og sikres i planarbeidet for Arena Sarpsborg, da blant annet utforming og bredde vil avhenge av trafikkmengdene arenaen vil genere, hvilke funksjoner som planlegges for arenaen, plassering av funksjoner som innganger, og utganger og adkomst.

InterCity – planlegging av nytt dobbeltspor



Figur 4: Utklipp fra plankart til kommunedelplan for InterCity



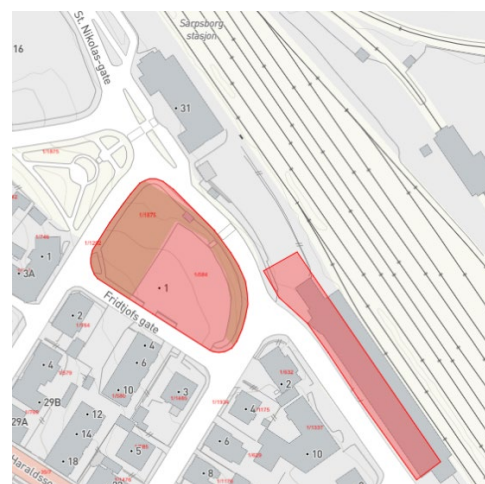
Figur 3: Eiendommene hvor Arena Sarpsborg planlegges

Arealet ved stasjonsområdet omfattes av kommunedelplan InterCity dobbeltspor Fredrikstad-Sarpsborg og fv. 118 Ny Sarpsbru, som ble vedtatt i 2021. Etter vedtatt plan stoppet arbeidene opp, og InterCity med nytt dobbeltspor i Sarpsborg er ikke lenger et prosjekt hos Bane NOR. Bane NOR ønsker likevel å sikre arealer til en mulig fremtidig utvikling, dersom InterCity planene skulle tas opp igjen, eller dersom det oppstår andre prosjekter for stasjonen. Sarpsborg kommune har fått følgende tilbakemelding fra Bane NOR angående planlegging av veiarealer nærmere jernbanespor; «*Fremtidig arealbehov for jernbanen ved Sarpsborg stasjon er ikke avklart. Bane NOR må ta høyde for at det kan bli andre alternativer enn det som ble utredet i forbindelse med kommunedelplan for InterCity som må legges til grunn for fremtidige tiltak på stasjonen. Dette betyr at vi 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 våre behov. Vi ber om at kommunen derfor planlegger veg/fortau/gsv ikke nærmere enn dagens løsning*». Båndleggingssonen knyttet til kommunedelplanen vil ikke være gyldig etter 8.10.2025, da den er tidsbegrenset til fire år dersom den ikke forlenges.

2.3.3 Betjening av plattformer og forbindelse til Glengshølen



Figur 5: Eksempelbilde på bru fra Råde stasjon



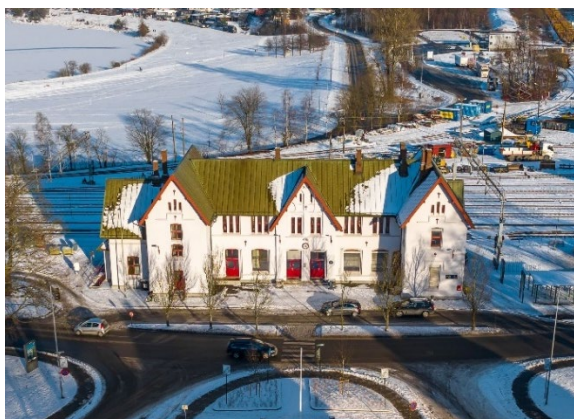
Figur 6: Arealer for mulig fremtidig forbindelse til Glengshølen

I prosjektet for Rosenkrantz gate og stasjonsområdet er det innledningsvis gjort vurderinger av mulige kulvertløsninger og bruløsninger for å skape en god tverrforbindelse mellom stasjonen og Glengshølen. Dette er et grep i både sentrumsplanen og kommunedelplan for InterCity. Både kulvert og bru er ressurs- og arealkrevende løsninger som sannsynligvis ikke lar seg realisere før en eventuell InterCity utbygging eller annen større utbygging i området. Det er derfor foreslått en løsning med gangbru med heis mellom plattformene for å kunne betjene spor planfritt. Løsningen vil medføre omlegging av spor, men være betydelig enklere å etablere, se figur 5 for eksempel. Dersom det i fremtiden skal etableres kulvert eller bru til Glengshølen kan arealene mellom Fridtjofs gate og St. Nikolas gate benyttes dersom de ikke bebygges med større konstruksjoner. Dette arealet består i dag av parkering og gressplen. Det er også vurdert å benytte arealet der godshuset står i dag, men dette ble mindre relevant

da bygget ble vernet i 2024. Figur 5 6 viser arealene hvor det foreslås mulig fremtidig under- eller overgang.

2.3.4 Kulturmiljø og verna bygg

Sarpsborg stasjon, inkludert stasjonsbygningen og godshuset sørøst for stasjonsbygningen, er vernet gjennom et regionalt verneverdig kulturmiljø. Godshuset har ingen bruk/aktivitet i dag, men har potensiale dersom det fylles med attraktivt innhold.



Figur 7: Stasjonsbygning



Figur 8: Godshus

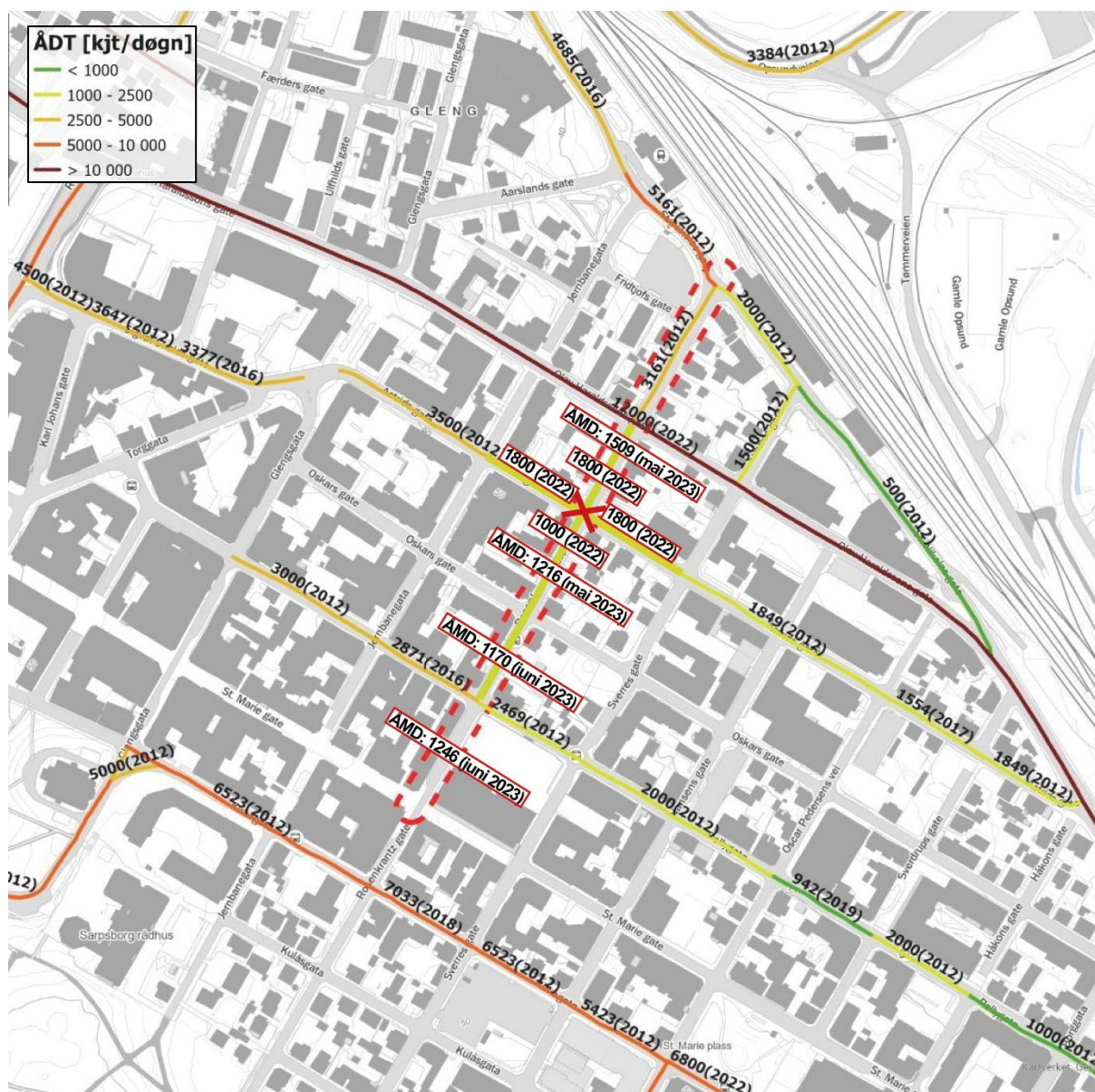
I tillegg krysser Rosenkrantz gate to gater som er registrert som kulturmiljø; fv. 118 og St. Marie gate. St Marie gate er en del av kulturmiljøet «Aksene og bysentrum» av nasjonal interesse (NB! Registeret), mens fv. 118 er et kommunalt kulturmiljø beskrevet som «trolig det mest opprinnelige gateløpet fra det gamle Sarpsborg». Det ligger videre en bygning på gul liste som er vernet langs Rosenkrantz gate; St. Marie gate 89 (Centralteateret fra 1908).

2.3.5 Trafikkmengder

Figur 9 viser trafikkmengder i området ved Rosenkrantz gate og stasjonsområdet. Rosenkrantz gate er merket med rød stiplet linje rundt. Dataene er hentet fra vegkart.no, mens nyere trafikktellinger i forbindelse med regulering av kvartal 64 og Rosenkrantz gate er lagt oppå kartet med røde kryss og tekstboks.

Som kartet viser er det størst trafikkmengde på fv. 118 Olav Haraldssons gate, med en ÅDT på 12 000 (2022). Dette er hovedferdselsåren på tvers av området. Kirkegata er sekundærtrasé for tverrgående biltrafikk, men har noe eldre trafikkgrunnlag enn fv. 118.

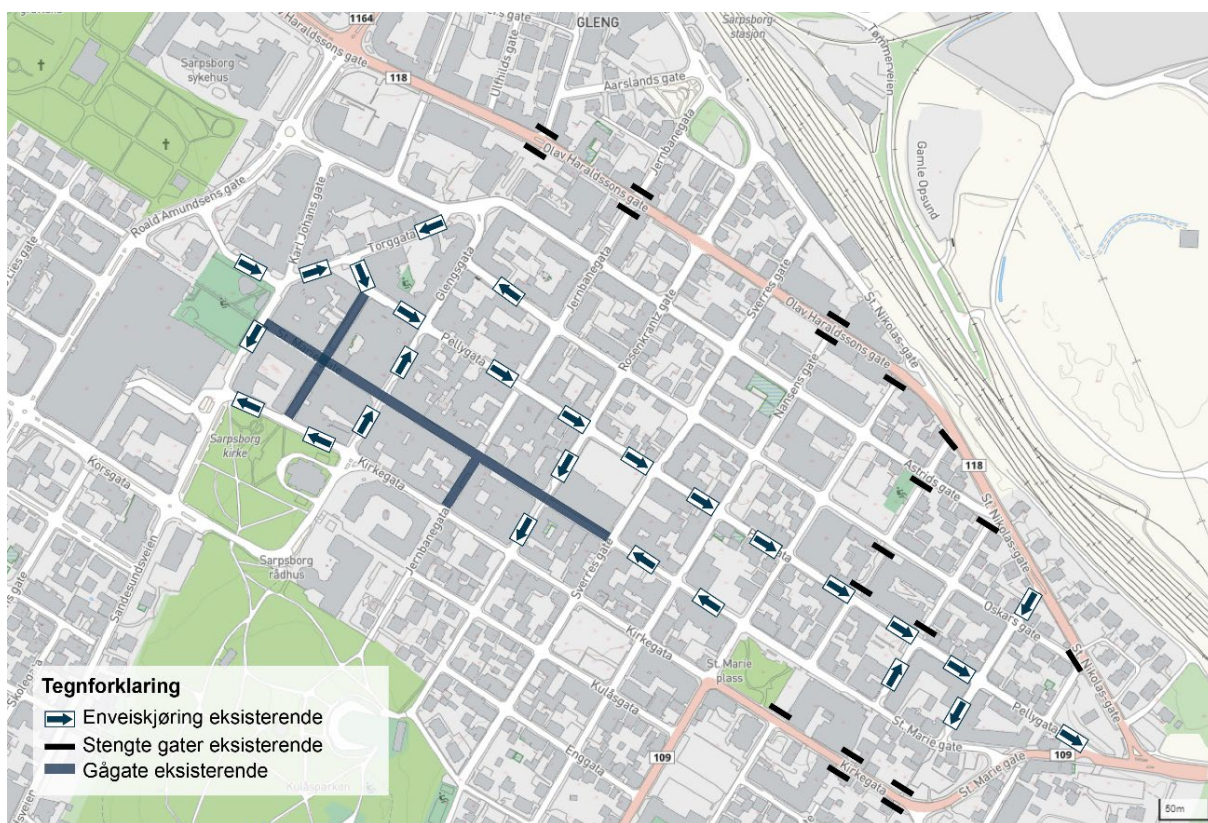
Nyere tellinger fra regulering av kvartal 64 viser at Rosenkrantz gate har en ÅDT på ca. 1 000 sør for Astrids gate og 1 800 nord for Astrids gate. Dette stemmer også relativt godt overens med tellingene som er gjort for Rosenkrantz gate i hvert kvartal fra fv. 118 til Rosenkrantz gate. Trafikktellingene som er gjort i de kommunale gatene er trafikkmengde for en vilkårlig uke, og er ikke nøyaktige ÅDT-tall som da vil inneholde årsvariasjoner.



Figur 9: Viser ÅDT fra vegkart.no. Nyere tall fra trafikktegninger er lagt oppå kartet med rød firkant rundt tekst. Tall som kun finnes i AMD er merket med dette.

2.4.6 Kjøremønster i sentrum

Figur 10 viser hvilke gater som er stengt for gjennomkjøring, toveiskjørte, enveiskjørte og gågater. Det er flere gater i sentrum som er stengt for gjennomkjøring i retning nord-sør. Både Glengsgata, Jernbanegata, Nansens gate og Oscar Pedersens vei er stengt inn mot fv. 118. Det er kun Rosenkrantz gate og Sverres gate som er åpen for toveistrafikk hele veien fra Pellygata til St. Nikolas gate. Pellygata en enveisregulert mot øst. Det er også andre gater som er delvis enveisregulert, blant annet Rosenkrantz gate mellom Pellygata og Kirkegata.



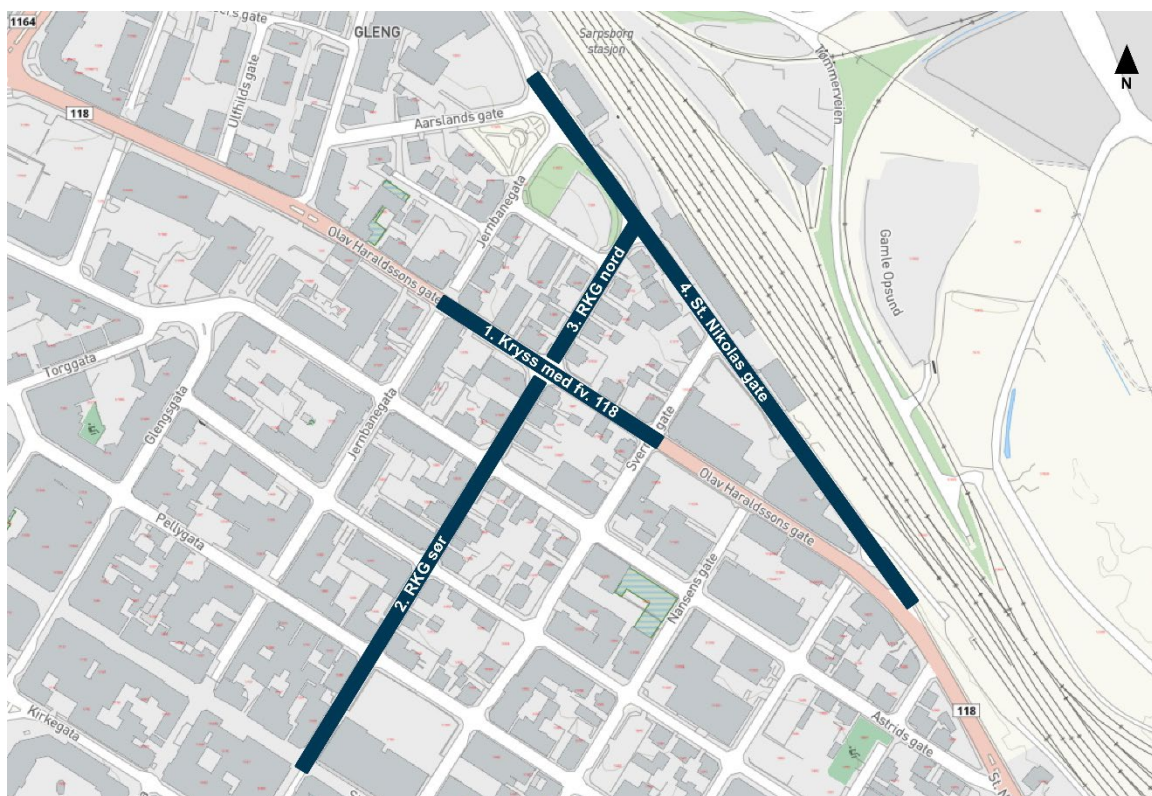
Figur 10: Kart som viser hvilke gater som er enveisregulert eller stengt for gjennomkjøring

2. Alternativer for gatenettet

2.1 Oversikt over delstrekninger

Gatenettet er i de videre kapitlene 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 11: Delstrekninger for gatenettet

2.2 Delstrekning 1: Kryss mellom Rosenkrantz gate og fv. 118

2.2.1 Dagens situasjon

Fv. 118 Olav Haraldssons gate har en relativt høy trafikkmengde med en ÅDT på 12 000 ifølge vegkart til SVV (2023). Det er også omkjøringsvei for E6. Krysset er lysregulert, inkludert overgangfeltene for gående. Fortauene er svært smale inn mot krysset, med så lite som en meter bredde på det smaleste. Krysset kan derfor oppleves som en barriere for myke trafikanter.



Figur 12: Oversiktsbilde fv. 118 x Rosenkrantz gate (10.05.2024)

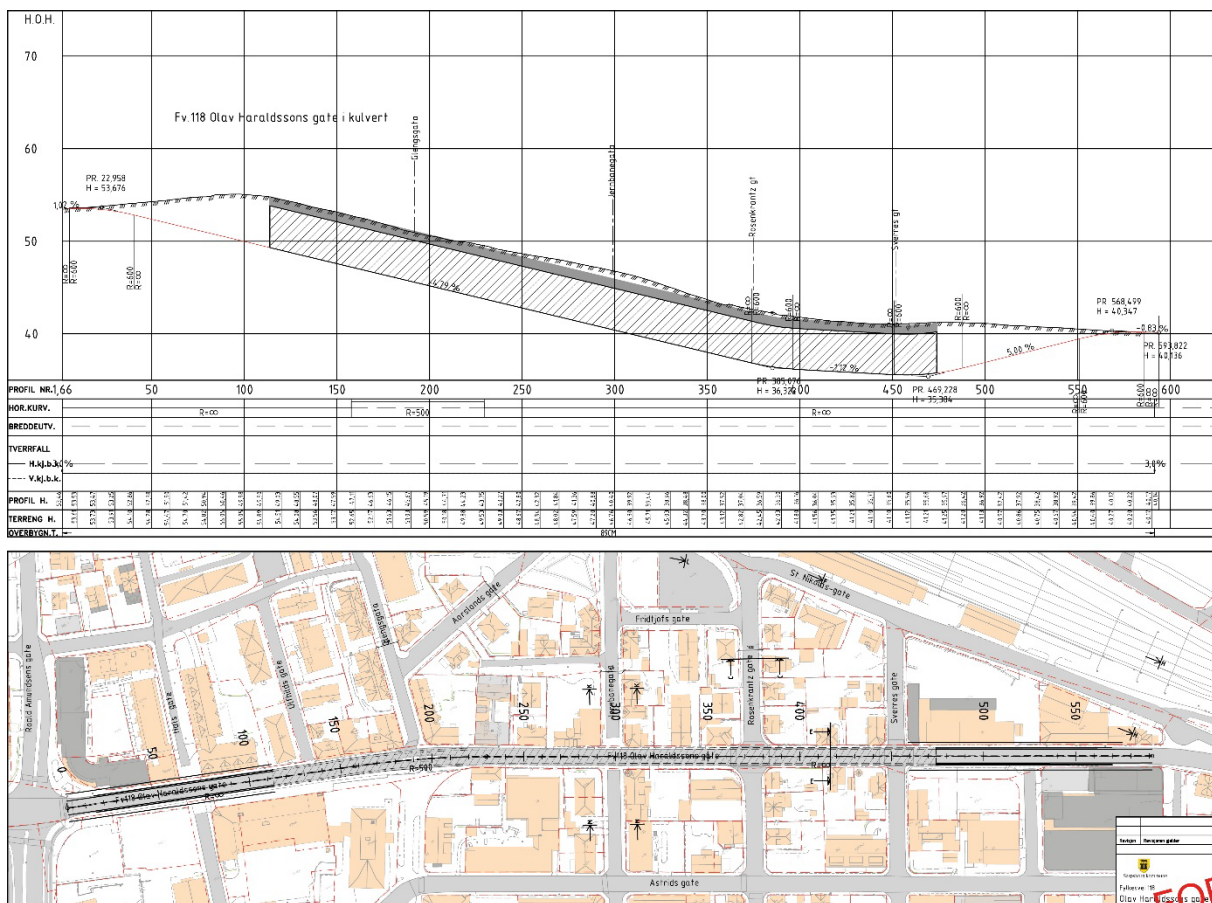
2.2.2 Mål for delstrekningen

Målet for delstrekningen er å sikre en bedre kryssløsning mellom Rosenkrantz gate og fv. 118 Olav Haraldssons gate for gående; redusere barriereeffekten man kan oppleve i dag.

2.2.3 Innledende vurdering 1: Fv. 118 i tunnel/kulvert under Rosenkrantz gate

Det er gjort en innledende vurdering om fv. 118 kan legges i tunnel/kulvert under Rosenkrantz gate. Bakgrunnen for vurderingen er innspill fra aktører/eiendomsbesittere langs Rosenkrantz gate og stasjonsområdet. Vurderingen viser at dette tiltaket er svært omfattende og kostbart. Nedsenkningen vil starte ved krysset med fv. 1164 Roald Amundsens gate og vare hele strekningen frem til krysset med St. Nikolas gate. Dette utgjør en overdekt kulvert på 360 meter + ca. 200 meter ramper/murer som samlet utgjør en strekning på ca. 560 meter. Se figur 13.

I silingsrapporten beskrives utfordringer knyttet til trafikkavvikling i anleggsperioden, konflikt med teknisk infrastruktur under bakken, grunnforhold med påvist kvikkleire, ivaretagelse av eksisterende bygg langs strekningen, endring av trafikkmønster og tilgang til gater og avkjørsler, samt kostnader.



Figur 13: Kulvert under Rosenkrantz gate. Høydeprofil og plantegning. Svart skravur på plantegning viser areal for overdekt kulvert og streker viser areal for rampe/murer. (Utarbeidet av Sweco, merket med foreløpig 03.06.25)

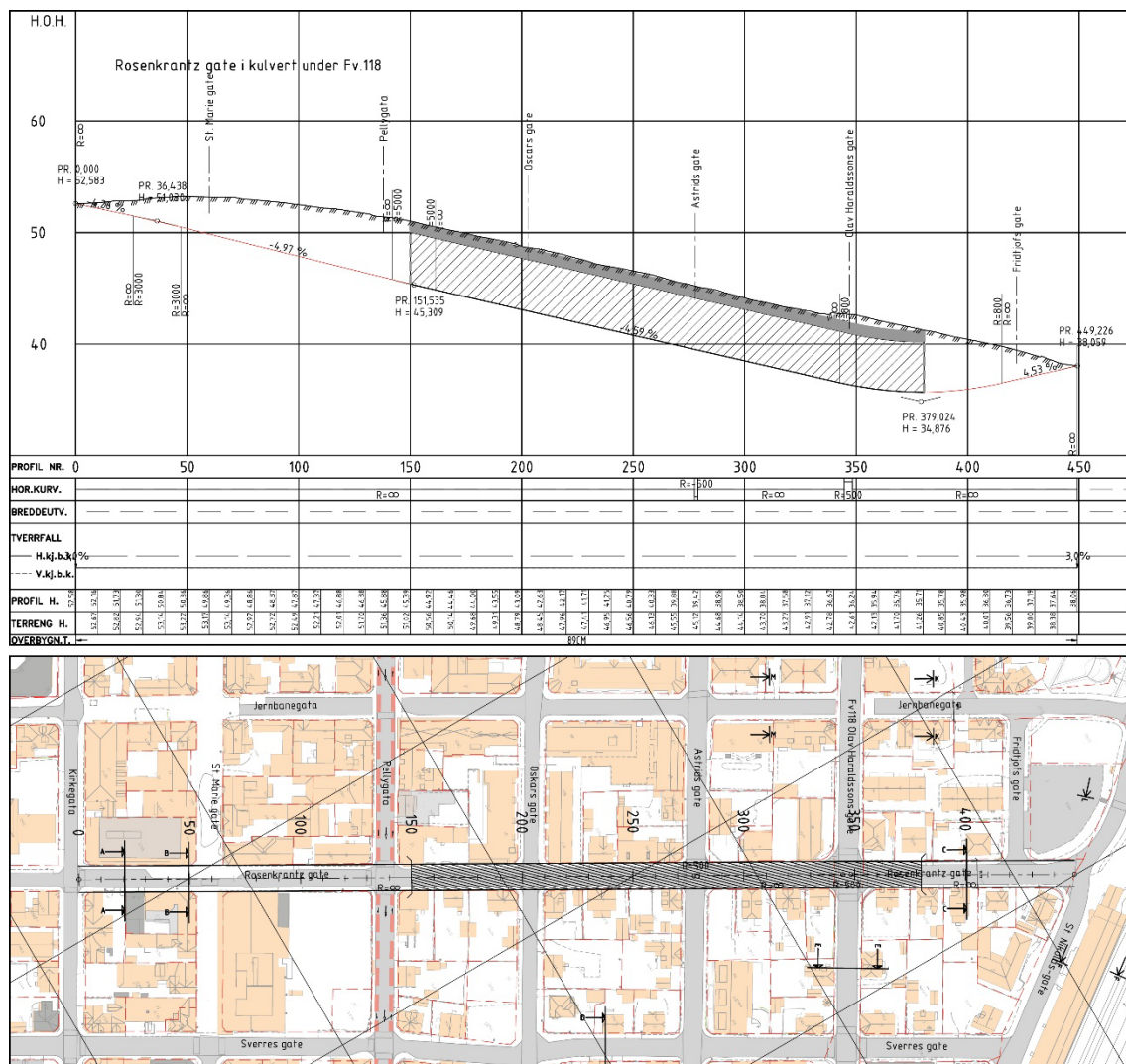
Det er vurdert at et såpass omfattende tiltak, både med tanke på økonomi og konsekvenser, bør ses i større sammenheng enn prosjektet for Rosenkrantz gate og stasjonsområdet. Fv. 118 i kulvert under Rosenkrantz gate blir derfor ikke vurdert videre i dette prosjektet.

2.2.4 Innledende vurdering 2: Rosenkrantz gate i tunnel/kulvert under fv. 118

Det er gjort en innledende vurdering om Rosenkrantz gate kan legges i tunnel/kulvert under fv. 118. Bakgrunnen for vurderingen er innspill fra aktører/eiendomsbesittere langs Rosenkrantz gate og stasjonsområdet. Vurderingen viser at også dette tiltaket er svært omfattende. Nedsenkningen vil starte mellom Kirkegata og St. Marie gate. Overdekningen vil starte omtrent i krysset med Pellygata, og utgangen fra kulverten vil møte dagens gatenivå sør for Fridtjofs gate. Totalt vil kulvert med nedramping utgjøre en samlet strekning på om lag 460 meter.

I silingsrapporten er det beskrevet utfordringer knyttet til endring av kjøremønster og tilgang til gater og avkjørsler, samt at en slik kulvert vil utgjøre stor skjæring som ikke vil egne seg i et område med bymessig karakter. Løsningen gir uønskede restarealer som er utfordrende å gi et godt innhold.

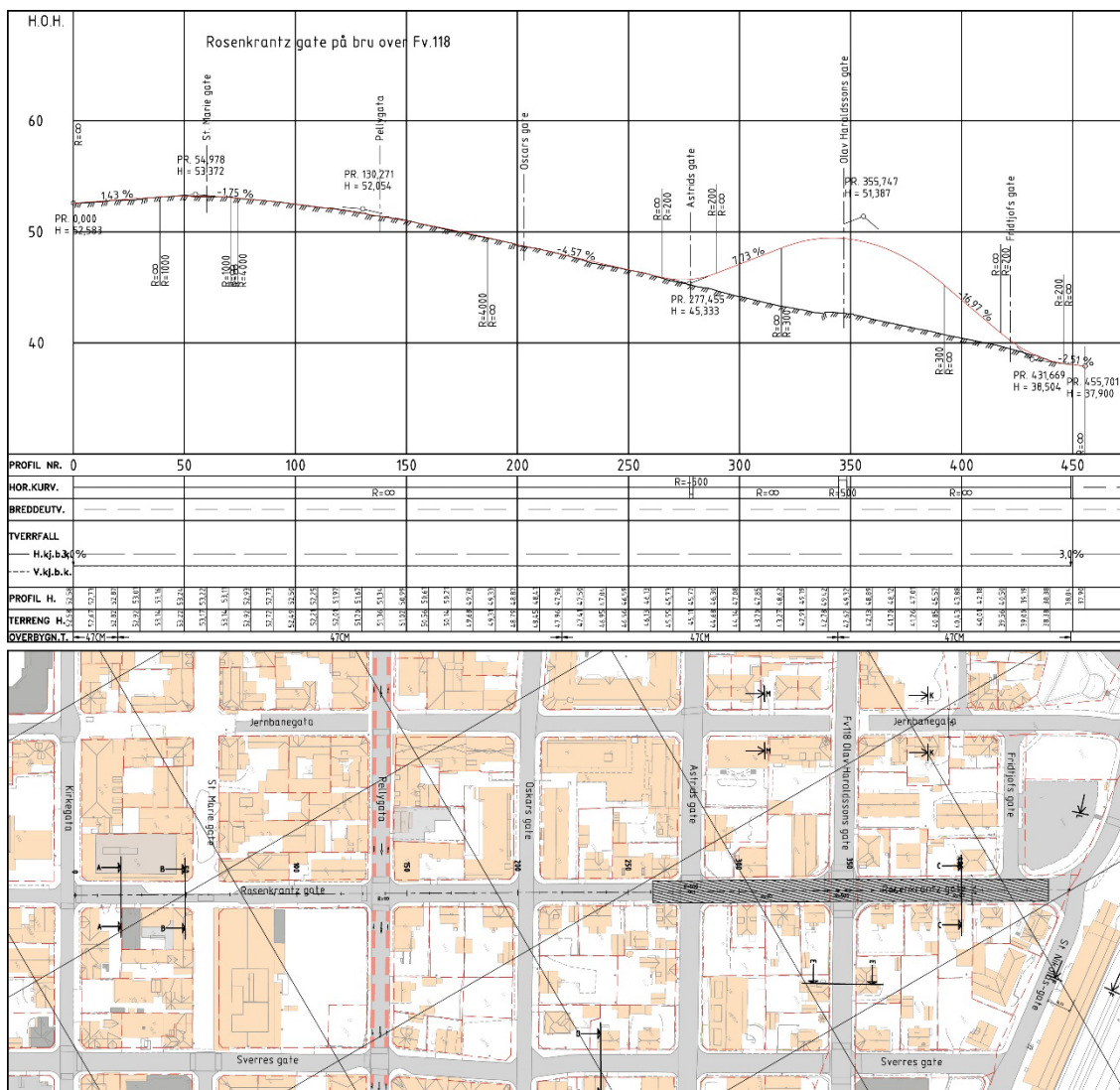
Det er vurdert at Rosenkrantz gate i tunnel/kulvert under fv. 118 ikke vil være i tråd med mål om attraktiv og grønn gate da det er ønskelig med aktivitet langs gaten som man ikke får i en slik tunnel. Rosenkrantz gate i tunnel/kulvert blir derfor ikke vurdert videre i dette prosjektet.



Figur 14: Kulvert under fv. 118. Høydeprofil og plantegning. Svart skravur på plantegning viser areal for overdekt kulvert og streker viser areal for rampe/murer. (Utarbeidet av Sweco, merket med foreløpig 03.06.25)

2.2.5 Innledende vurdering 3: Rosenkrantz gate i bro over fv.118

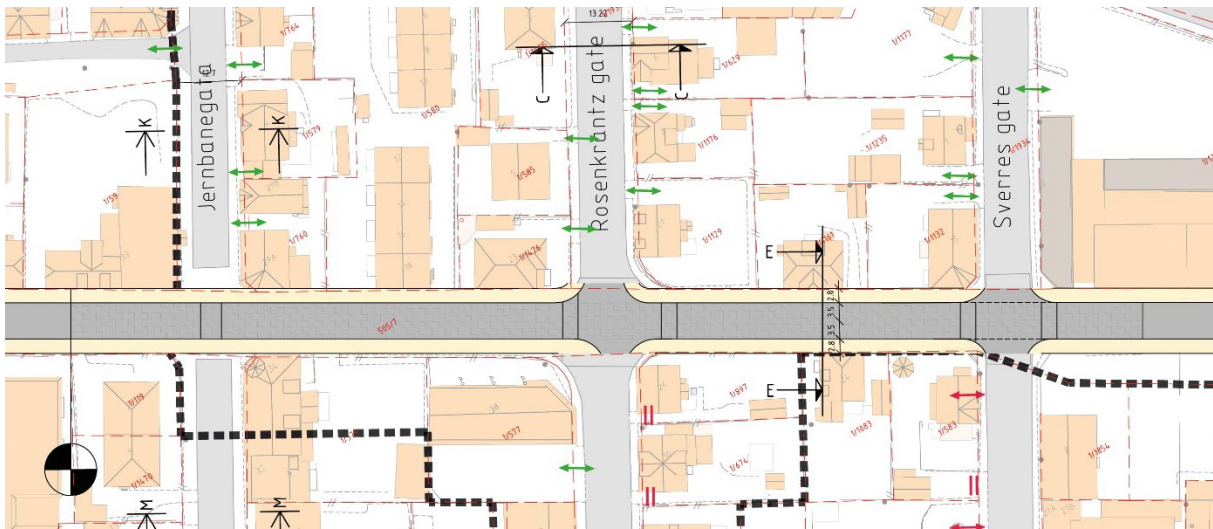
Det er gjort en innledende vurdering om Rosenkrantz gate kan legges i bro over fv. 118. Bakgrunnen for vurderingen er innspill fra aktører/eiendomsbesittere langs Rosenkrantz gate og stasjonsområdet. Vurderingen viser at broen vil starte ca. ved krysset med Astrid gate, men det vil ikke være mulig å få broen til å treffe gatenivå sør for sporområdet dersom anbefalt stigningsforhold på maks 8% ivaretas (SVV håndbok N100). Inntegnet forslag viser at broen ender i krysset med St. Nikolas gate med en nedstigningshelling på over 10%. Videre konsekvenser er derfor ikke vurdert.



Figur 15: Bro over fv. 118. Høydeprofil og plantegning. Svart skravur på plantegning viser areal for bro. (Utarbeidet av Sweco, merket med foreløpig 03.06.25)

2.2.6 Kryss i dagens trasé på terreng

Tiltakene som er beskrevet i de innledende vurderingene er omfattende, kostbare og ikke i tråd med mål om en attraktiv og urban gate med byliv. Det legges derfor til grunn i de videre løsningsforslagene at både Rosenkrantz gate og fylkesvei 118 Olav Haraldssons gate blir liggende i dagen trasé på terreng. Det anbefales videre at man i neste fase vurderer tiltak for å redusere barriereeffekten og skape en mer attraktiv 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 og etablere overganger uten lysregulering. Dette er tiltak som bidrar til å transformere fylkesveien fra vei til gate på denne delen av strekningen. Balansen mellom trafikkflyt og prioritering av myke trafikanter i krysset må vurderes for disse tiltakene i samråd med fylkeskommunen.



Figur 16: Fv. 118 med forslag til ombygging på deler av strekningen for å redusere barriereeffekt. (Utarbeidet av Sweco, merket med foreløpig 03.06.25)

2.3 Delstrekning 2: Rosenkrantz gate sør for fv. 118

2.3.1 Dagens situasjon

Rosenkrantz gate mellom fv. 118 og gågata har en tilgjengelig gatebredde på mellom 12,3-12,7 meter. Det er smale fortau, grå flater og lite grøntarealer. Det er gateparkering på deler av strekningen mot gågata. Gaten er enveisregulert i retning sør mellom Pellygata og Kirkegata, og har kjørefelt i to retninger nord for Pellygata.



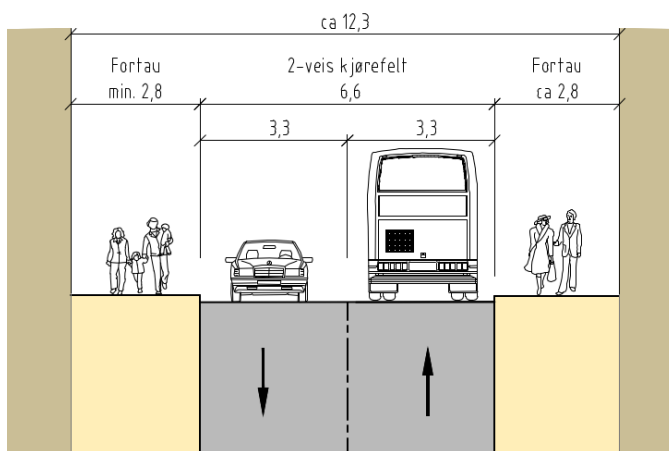
Figur 17: Oversiktsbilde Rosenkrantz gate fra gågata (2021)

2.3.2 Mål for delstrekningen

Målet for delstrekningen er en attraktiv og grønn hovedforbindelse mellom gågata og Sarpsborg stasjon, der myke trafikanter prioriteres. Sidekvartaler skal utvikles med høy arealutnyttelse, varierte funksjoner, møteplasser og grønne elementer.

2.3.3 Alternativ 0+: Toveistrafikk

I dette alternativet beholdes kjørefelt i begge retninger. For å få plass til fortau med minimumskrav til bredde i sentrum på 2,8 meter fjernes gateparkering og kjørefeltet snevres inn enkelte steder. Dette alternativet gir ikke tilstrekkelig areal for grønne elementer, møblering eller andre funksjoner som bidrar til å nå målet om en attraktiv og grønn hovedadkomst.



Figur 18: Prinsippkisse, snitt som viser utvidelse av fortau og fjerning av gateparkering. (Utarbeidet av Sweco)

Vurderingstema	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
Byliv og myke trafikanter	<ul style="list-style-type: none"> Gående får en tydeligere prioritering med tosidige, brede fortau. Kan kombineres med åpne og inviterende fasader. 	<ul style="list-style-type: none"> Løsningen vil kunne gi mye gjennomfartstrafikk. Arealkrevende løsning med mye «grå» flater. Syklistene får ingen prioritering i gaten; må enten dele kjørebane med buss/bil eller sykle på fortauet.
Blågrønne strukturer		<ul style="list-style-type: none"> Ikke plass til grønnstruktur
Buss	<ul style="list-style-type: none"> Buss kan kjøre i begge retninger. Dette er intuitivt for reisende og sikrer muligheter for fleksibilitet i løsninger over tid. Buss i begge retninger sikrer at dagens ruter til Opsund og Glengshølen kan benytte samme trasé. 	
Andre kjøretøy, inkl. varelevering, avfallshåndtering	<ul style="list-style-type: none"> Ivaretas. 	<ul style="list-style-type: none"> Kan gi mye motorisert trafikk.

Eiendomsforhold	<ul style="list-style-type: none"> Innenfor kommunal grunn 	
Forhold til Arena Sarpsborg	<ul style="list-style-type: none"> Blir ikke spesielt påvirket i denne delen av gata. 	
Tømmertransport	<ul style="list-style-type: none"> Ikke relevant for denne delen av gata etter ny Sarpsbru er bygd. 	

2.3.4 Alternativ 1: Gågate

I dette alternativet stenges gaten for motorisert kjøretøy i begge retninger, inkludert buss, og skiltes som gågate. Dette bidrar til at gående prioriteres, og at sykling vil foregå på gående sine premisser. Gågate etableres vanligvis i handlegater og i gater med et bredt tilbud av publikumsrettet virksomhet som butikker og serveringssteder. Det stilles spørsmål om det er marked for enda en gågate i tillegg til St. Marie gate i Sarpsborg sentrum. Det stilles også spørsmål til om gågate passer med konseptet med boligkvarterer i midtre del av Rosenkrantz gate.



Figur 19: Eksempelbilde - Gågata i Sarpsborg sentrum

Vurderingstema	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
Byliv og myke trafikanter	<ul style="list-style-type: none"> Kan skape mer aktivitet i gatene. Gata blir en møteplass og gjenvinner noe av sin sosiale og miljøskapende funksjon Ingen konfliktskapende situasjoner mellom ulike trafikanter da det ikke er motorisert trafikk i gata Trygghetsfølelse Kan møbleres mer som en plass/torg/park 	<ul style="list-style-type: none"> Usikkert om det kan utfordre bylivet i St. Marie gate og om det er marked for flere/lange strekninger med gågate i Sarpsborg sentrum. Forutsetter en viss grad av funksjonsblanding og at den fylles med bylivsgenererende tilbud/attraksjoner og aktive fasader. Uten aktivitet vil den kunne oppleves som mer utrygg og mindre trivelig enn med kjøretøy.
Blågrønne strukturer	<ul style="list-style-type: none"> Mer plass til blågrønne strukturer Kan plassere/utforme vegetasjon friere da man er mindre avhengig av veigeometri. 	
Buss		<ul style="list-style-type: none"> Bussen kan ikke kjøre i gata, må finne en annen trasé.

Andre kjøretøy, inkl. varelevering, avfallshåndtering		<ul style="list-style-type: none"> Varelevering bør skje til et utvalgt tidspunkt, gjerne tidlig på morgenen. I utgangspunktet ikke adkomst til eiendommer fra gata, men kan løses gjennom skilting. Får redusert fremkommelighet.
Eiendomsforhold	<ul style="list-style-type: none"> Innenfor kommunal grunn 	
Forhold til Arena Sarpsborg	<ul style="list-style-type: none"> Styrker en av hovedaksene inn mot Arena Sarpsborg for gående 	
Tømmertransport	<ul style="list-style-type: none"> Ikke relevant for denne delen av gata etter ny Sarpsbru er bygd. 	

2.3.5 Alternativ 3: Sambruksareal

I dette alternativet med sambruksareal er det ingen prioritering av trafikantgrupper i gata. Det er derfor viktig med «dialog» mellom trafikantgruppene gjennom øyekontakt. Det er begrenset med fysisk separering og gateplanet har gjerne ett nivå eller små nivåforskjeller. Sambruksareal forutsetter lav ÅDT (mindre enn 4 000) og lav fart (maks 25 km/t). En viktig faktor for å oppnå sambruksareal er bruk av belegg. Det er ikke anbefalt å kombinere sambruksareal med rutebuss pga. fremkommelighet til bussen.



Figur 20: Eksempelbilde fra New Road Brighton i London

Vurderingstema	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
Byliv og myke trafikanter	<ul style="list-style-type: none"> Kan benyttes av alle trafikantgrupper og har ingen klar prioritering av privatbil Kan benytte belegg o.l. som inviterer til lavere fart og som gjør at fotgjengere føler seg prioritert. Bruker ofte belegg og utforming av høy kvalitet som øker attraktivitet 	<ul style="list-style-type: none"> Kan gi lavere trygghetsfølelse for myke trafikanter da ingen er prioritert Kan skape konflikt mellom ulike trafikantgrupper
Blågrønne strukturer	<ul style="list-style-type: none"> Romlige arealer for blågrønne strukturer Kan plassere/utforme vegetasjon friere da man er mindre avhengig av veigeometri. 	

Buss		<ul style="list-style-type: none"> Buss kan få vanskeligheter med fremkommelighet. Dette vil avhenge av tilretteleggingen for buss Redusert trafiksikkerhet dersom løsningen kombineres med buss
Andre kjøretøy, inkl. varelevering, avfallshåndtering	<ul style="list-style-type: none"> Tillater varelevering og renovasjon Mulig med adkomst til eiendommer. 	
Eiendomsforhold	<ul style="list-style-type: none"> Innenfor kommunal grunn 	
Forhold til Arena Sarpsborg	<ul style="list-style-type: none"> Bli ikke spesielt påvirket i denne delen av gata. 	
Tømmertransport	<ul style="list-style-type: none"> Ikke relevant for denne delen av gata etter ny Sarpsbru er bygd. 	

2.3.6 Alternativ 3: Gatetun

I dette alternativet skiltes gaten som et gatetun. Gående prioriteres, men motoriserte kjøretøy er tillatt med gangfart/på de gående sine premisser. Gatetun medfører ikke oppdeling av kjørebane eller gangbane, og vil bestå av fartsdempende tiltak. Det tillates ikke gjennomfartstrafikk i alternativet, og inn og utkjøring skal skje ved kryssing av kantstein. Dette konseptet er egnet til boligområder, og vil fungere som en bygata for opphold. Det kan bidra til å bygge opp under konseptet med boligkvartaler i midtre del av Rosenkrantz gate. Gatetun er i utgangspunktet ikke forenelig med buss da det ikke er tillatt med gjennomfartstrafikk.



Figur 21: Eksempelbilde: Gatetun i Deichmanns gate i Oslo

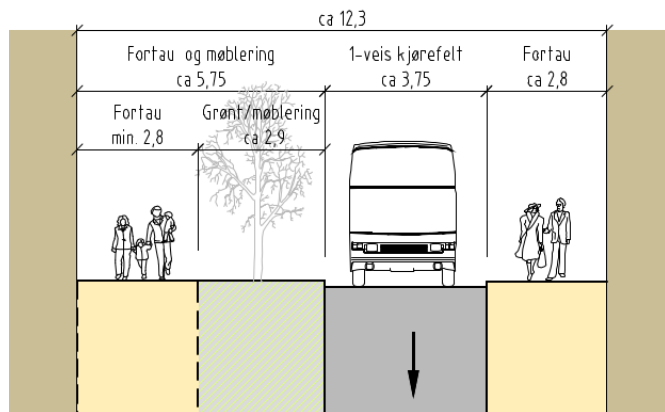
Vurderingstema	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
Byliv og myke trafikanter	<ul style="list-style-type: none"> Mindre trafikk og gjennomkjøring → mer attraktivt for myke trafikanter Gata blir en møteplass og gjenvinner noe av sin sosiale og miljøskapende funksjon 	

	<ul style="list-style-type: none"> • Kan møbleres mer som en plass/torg/park • Mulig å kombinere med lekeareal for barn 	
Blågrønne strukturer	<ul style="list-style-type: none"> • Mer plass til blågrønne strukturer • Kan plassere/utforme vegetasjon friere da man er mindre avhengig av veigeometri. 	
Buss		<ul style="list-style-type: none"> • Gatetun bør ikke kombineres med buss pga. fremkommelighet og trafikk, bør finne en annen trasé.
Andre kjøretøy, inkl. varelevering, avfallshåndtering	<ul style="list-style-type: none"> • Tillater varelevering og renovasjon • Mulig med adkomst til eiendommer, med en grense på 300 meter kjøring til den enkelte bolig. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kan skape forsinkelse og redusert fremkommelighet for utrykningskjøretøy og driftskjøretøy. Dette avhenger av om det settes av areal som gir god fremkommelighet for disse, og kan derfor løses.
Eiendomsforhold	<ul style="list-style-type: none"> • Innenfor kommunal grunn 	
Forhold til Arena Sarpsborg	<ul style="list-style-type: none"> • Styrker en av hovedaksene inn mot Arena Sarpsborg for gående. 	
Tømmertransport	<ul style="list-style-type: none"> • Ikke relevant for denne delen av gata etter ny Sarpsbru er bygd. 	

Etter en nærmere vurdering av gatetun som konsept viser kjøremønsteret i sentrum at det er utfordrende dersom gaten stenges for gjennomkjøring i begge retninger da Rosenkrantz gate er en av to gater i Sarpsborg sentrum som er åpen for gjennomkjøring hele veien i retning nord-sør (se figur 10 som viser kjøremønster i sentrum). Alternativet forutsetter derfor at kjøremønster for bil og buss endres, og at andre sidegater tar denne trafikken.

2.3.7 Alternativ 4: Enveistrafikk sørover

I dette alternativet enveisreguleres Rosenkrantz gate i sørlig retning for å få plass til både fortau og areal for grønnstruktur og møblering. Det er også vurdert å innføre enveistrafikk nordover. Siden gaten allerede er enveisregulert i sørlig retning mellom Pellygata og Kirkegata, vil en endring i kjøremønster kreve ombygging av denne strekningen. Derfor anses det som en fordel å videreføre eller forlenge dagens enveisregulering mot sør. Til tross for at alternativet har ett kjørefelt, bør det ses på utforming og belegg på dette kjørefeltet som hever kvalitet og attraktivitet for gående.



Figur 22: Prinsippkisse, snitt som viser enveistrafikk sørover. (Utarbeidet av Sweco).



Figur 23: Plantegning av enveistrafikk sørover. (Utarbeidet av Sweco, merket med foreløpig 03.06.25)

Vurderingstema	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
Byliv og myke trafikanter	<ul style="list-style-type: none"> Gående får en tydeligere prioritering med tosidige, brede fortau og grønt. Positivt for byliv i kombinasjon med åpne og inviterende fasader. Dersom Rosenkrantz gate ikke benyttes til buss, kan løsningen kombineres med sykling i blandet trafikk i én retning. 	<ul style="list-style-type: none"> Egnethet for syklistene vil avhenge av omfang av motorisert trafikk. Siden trafikken enveisreguleres, må i utgangspunktet syklistene benytte fortau i motsatt retning. Dersom gata benyttes til buss vil ikke syklistene få en tydelig prioritering og trygghetsfølelse.
Blågrønne strukturer	<ul style="list-style-type: none"> Plass til etablering av blågrønne strukturer som bidrar til å gi gata karakter, overvannshåndtering, og sikre grønne forbindelser på tvers av byen. 	
Buss	<ul style="list-style-type: none"> Buss kan kjøre her i en retning (sørover). 	<ul style="list-style-type: none"> Kjøremønster i en retning kan gi et mindre lesbart bussmønster dersom det

		legges opp til holdeplasser i ulike gater <ul style="list-style-type: none"> • Mindre fleksibelt system for endringer over tid • Lenger kjøretid med «omvei».
Andre kjøretøy, inkl. varelevering, avfallshåndtering	<ul style="list-style-type: none"> • Ivaretas. Kan legge til rette for enveis gjennomkjøring og nødvendig kjøring til eiendommene. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kan gi motorisert trafikk. • Bør sikres egnede arealer til varelevering, o.l.
Eiendomsforhold	<ul style="list-style-type: none"> • Innenfor kommunal grunn 	
Forhold til Arena Sarpsborg	<ul style="list-style-type: none"> • Blir ikke spesielt påvirket i denne delen av gata. 	
Tømmertransport	<ul style="list-style-type: none"> • Ikke relevant for denne delen av gata etter ny Sarpsbru er bygd. 	

2.4 Delstrekning 3: Rosenkrantz gate nord for fv. 118

2.4.1 Dagens situasjon

Rosenkrantz gate mellom fv. 118 og St. Nikolas gate har en tilgjengelig gatebredde på ca. 12,7 meter. Det er smale fortau, grå flater og lite grøntarealer. Gaten har kjørefelt i begge retninger.



Figur 24: Oversiktsbilde Rosenkrantz gate nord (10.05.2024)

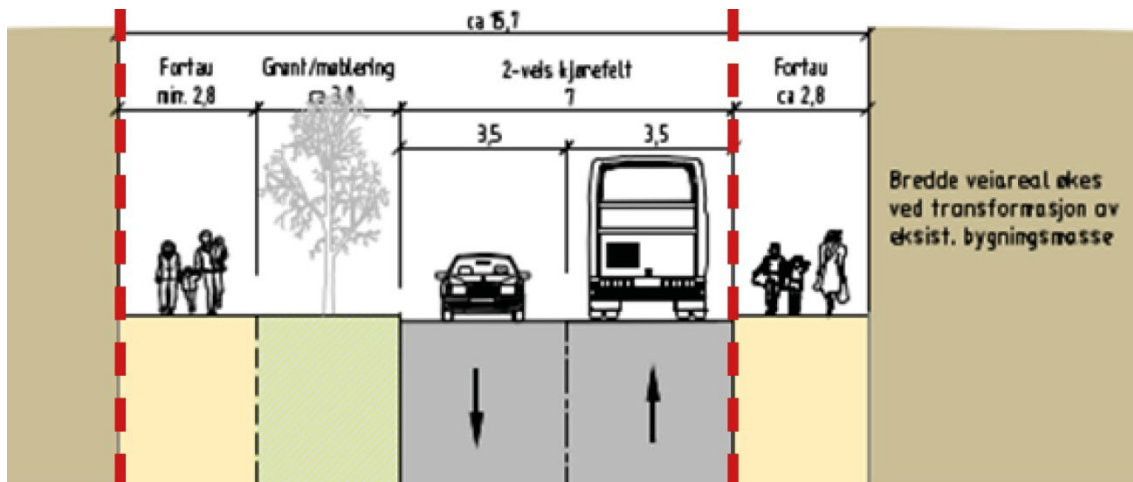
2.4.2 Mål for delstrekningen

Målet for delstrekningen er en attraktiv og grønn hovedforbindelse mellom gågata og Sarpsborg stasjon, der myke trafikanter prioriteres. Sidekvartaler skal utvikles med høy arealutnyttelse, varierte funksjoner, møteplasser og grønne elementer.

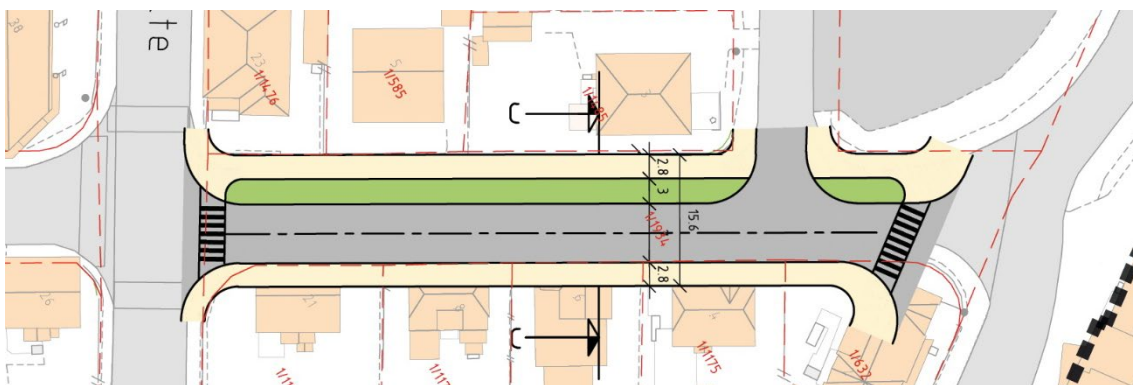
2.4.3 Alternativ 1: Toveistrafikk med grønt

I dette alternativet beholdes kjørefelt i begge retninger. For å få plass til fortau med minimumskrav til bredde i sentrum på 2,8 meter, i tillegg til grønnstruktur og møblering, må gaten utvides med ca. 3 meter. Selv om alternativet har to kjørefelt, bør det ses på utforming og belegg som hever kvalitet og attraktivitet for gående. Det er videre vurdert tre alternativer med toveistrafikk og grønt; utvidelse mot øst, utvidelse mot både øst og vest og utvidelse mot vest.

Alternativ 1a: Utvidelse mot øst



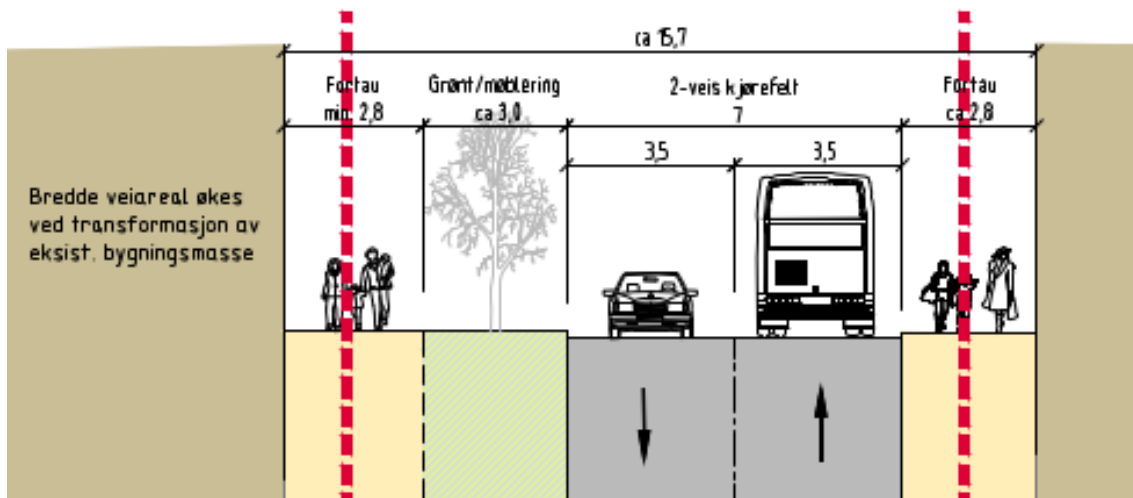
Figur 25: Prinsippskisse, snitt som viser utvidelse mot øst. (Utarbeidet av Sweco)



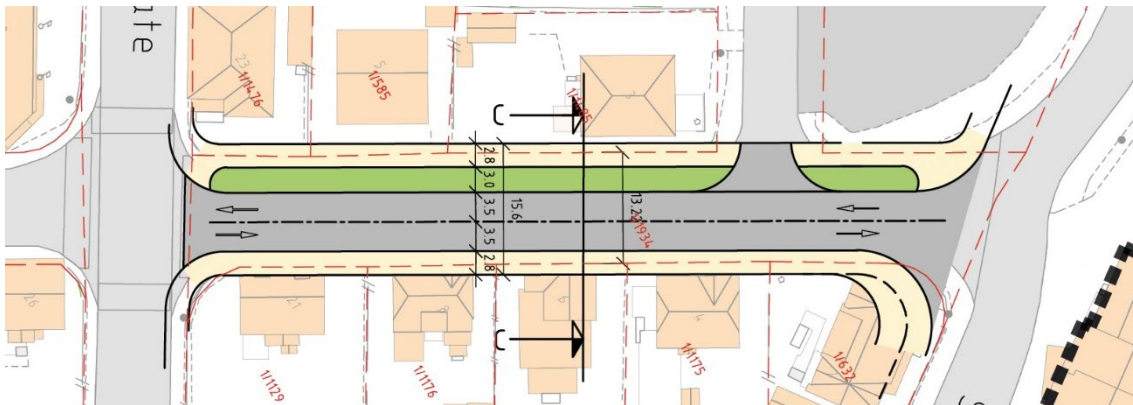
Figur 26: Plantegning av mulig utvidelse mot øst. (Utarbeidet av Sweco, merket med foreløpig 03.06.25)

Dette alternativet viser en utvidelse av gaten med tre meter mot øst. Dette vil berøre arealer hvor det planlegges Arena Sarpsborg.

Alternativ 1b: Utvidelse mot øst og vest



Figur 27: Prinsippskisse, snitt som viser utvidelse mot øst og vest. (Utarbeidet av Sweco)

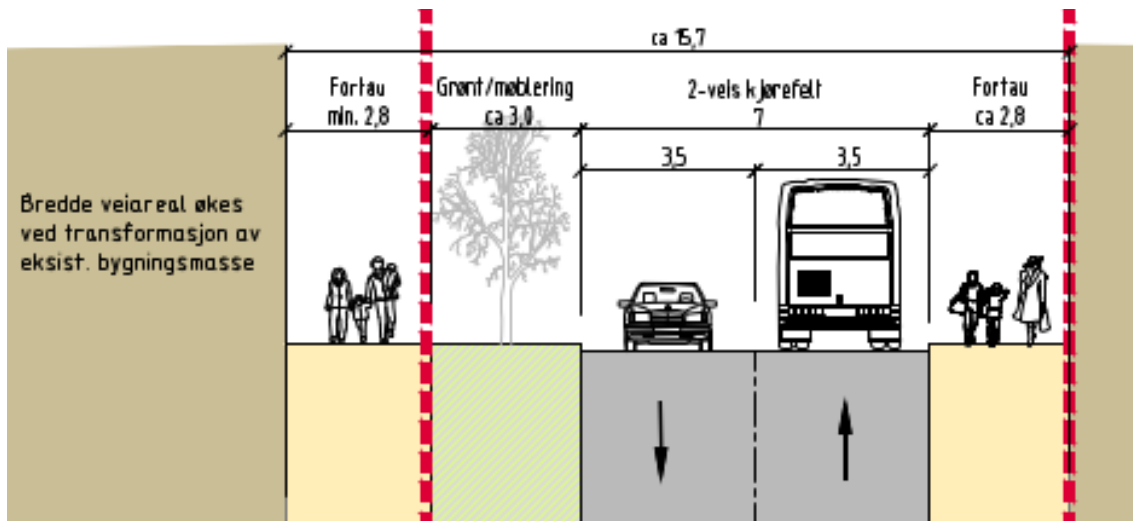


Figur 28: Plantegning av mulig utvidelse i begge retninger. (Utarbeidet av Sweco, merket med foreløpig 03.06.25)

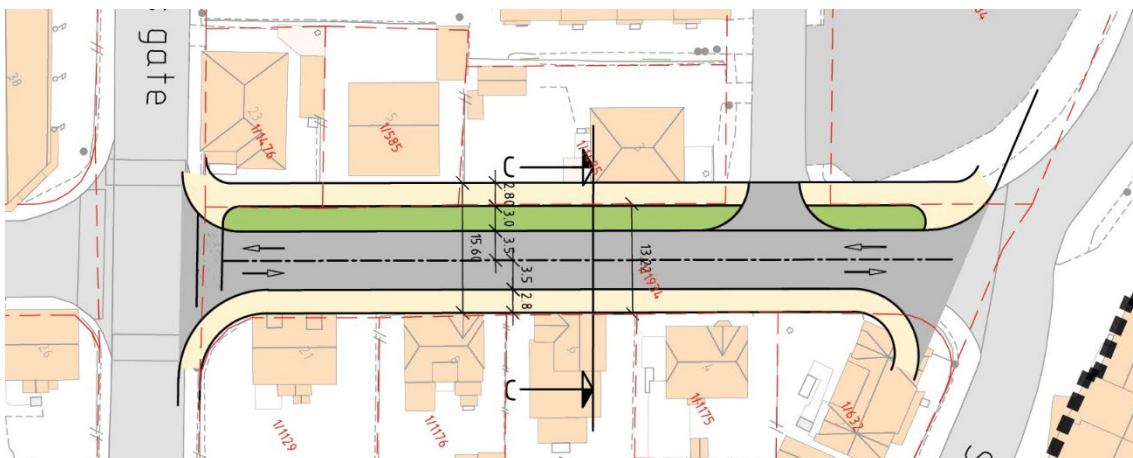
Dette alternativet viser en utvidelse av gaten med 1,5 meter mot øst og 1,5 meter mot vest. Dette vil også berøre arealer hvor det planlegges Arena Sarpsborg. I tillegg vil fortauet komme nærmere eksisterende bebyggelse mot vest; ca. 80 cm mellom veggliv og fortauskant for Rosenkrantz gate 3 og ca. 2,35 meter mellom veggliv og fortauskant for Rosenkrantz gate 5.

Olav Haraldssons gate 23 ligger allerede svært tett mot fortau og kryss med fylkesveien. Dersom bussen skal kunne svinge ut på fv. 118 må krysset utvides og Olav Haraldssons gate 23 rives. Se mer om dette i kapittelet om busskjøremønster.

Alternativ 1c: Utvidelse mot vest



Figur 29: Prinsippskisse, snitt som viser utvidelse mot vest- (Utarbeidet av Sweco)



Figur 30: Plantegning av mulig utvidelse mot øst. (Utarbeidet av Sweco, merket med foreløpig 03.06.25)

Dette alternativet viser en utvidelse av gaten med tre meter mot vest, og kan derfor være mulig å kombinere med Arena Sarpsborg.

Alternativet medfører at fortauet på vestsiden treffer bolig i Rosenkrantz gate 3 og at denne derfor forutsettes revet. I tillegg vil fortauet komme svært nærme bolig i Rosenkrantz gate 5, ca. 85 cm mellom vegglinje og fortauskant.

Olav Haraldssons gate 23 ligger allerede svært tett mot fortau og kryss med fylkesveien. Dersom bussen skal kunne svinge ut på fv. 118 må krysset utvides og Olav Haraldssons gate 23 rives. Se mer om dette i kapittelet om busskjøremønster.

Dersom de tre eiendommene på vestsiden av Rosenkrantz gate nord kjøpes opp av kommunen og rives, vil det åpne seg en mulighet for å utnytte området som inngangsport til stasjonsområdet som tydeliggjør hovedadkomsten i større grad. Det frigjør også mer areal for torg, grønstruktur, møblering og stasjonsfunksjoner. Dersom en Arena Sarpsborg etableres på østsiden av gaten, vil arealbehovet forsterkes ytterligere da det vil genere store folkemengder.



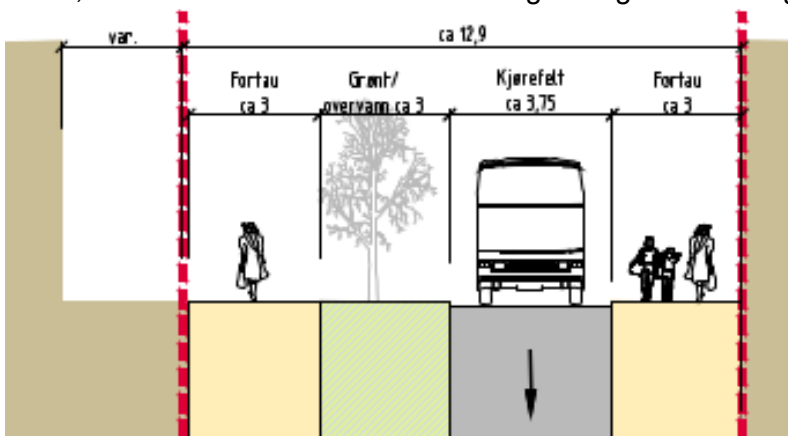
Figur 31: Eiendommene som berøres av en utvidelse av Rosenkrantz gate mot vest

Vurderingstema	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
Byliv og myke trafikanter	<ul style="list-style-type: none"> Gående får en tydeligere prioritering med tosidige, brede fortau og grønt. Tydeligere "inngangsport" mot stasjonsområdet dersom arealet vest for gaten utnyttes Positivt for byliv i kombinasjon med åpne og inviterende fasader. 	<ul style="list-style-type: none"> Kan medføre en del motorisert trafikk som er negativt for bybildet Uheldig for byliv, trafikksikkerhet, komfort og opplevelse dersom tungtransport skal kjøre gjennom.
Blågrønne strukturer	<ul style="list-style-type: none"> Romslige arealer for blågrønne strukturer 	
Buss	<ul style="list-style-type: none"> Buss kan kjøre i begge retninger. Skaper fleksibilitet i fremtiden da løsning for buss kan endre seg over tid. Lett forståelig løsning for reisende Dagens bussruter til Opsund og Glengshølen kan fortsatt benytte seg av strekningen. 	<ul style="list-style-type: none"> Antageligvis ikke behov for å betjene stasjonsområdet med ytterligere rutebusser da stopp i fv. 118 kan gi en bedre løsning. Ved busser i begge retninger forutsettes breddeutvidelse i kryss og tilbaketrukket stopplinje. Dette er nok uansett aktuelt for buss for tog.
Andre kjøretøy, inkl. varelevering, avfallshåndtering	<ul style="list-style-type: none"> Bedre trafikkavvikling og økt robusthet/fleksibilitet i gatenettet ved eventuelle senere behov for endring i trafikkmønster. Unngår ekstra interntrafikk i kvartalene rundt ved inn- og utkjøring til området 	

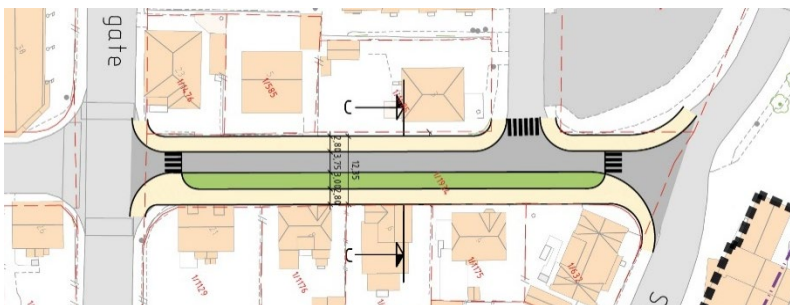
Eiendomsforhold		<ul style="list-style-type: none"> • Alternativ øst kommer i konflikt med fremtidige planer for Arena Sarpsborg. • Alternativ midt kommer i konflikt med fremtidige planer for Arena Sarpsborg, i tillegg til nær eksisterende bebyggelse og det antas at noe må rives. • Alternativ vest kommer i konflikt med deler av eksisterende bebyggelse som må rives
Forhold til Arena Sarpsborg	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativ vest kan være forenelig med Arena Sarpsborg 	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativ øst og midt krever arealer der Arena Sarpsborg planlegges
Tømmertransport	<ul style="list-style-type: none"> • Tilstrekkelig bredde for tømmertransport, men noe utfordrende i kryss. 	

2.4.4 Alternativ 2 – Enveistrafikk med grønt

I dette alternativet enveisreguleres Rosenkrantz gate for å få plass til både fortau og areal for grønnstruktur og møblering uten å utvide veibredden. Selv om alternativet har et kjørefelt, bør det ses på utforming og belegg på dette kjørefeltet som hever kvalitet og attraktivitet for gående. Dersom ikke krysset mot fv. 118 breddeutvides for at bussen kan kjøre ut på denne veien, vurderes det som best å enveisregulere gaten i nordlig retning.



Figur 32: Prinsippskisse, snitt som viser enveistrafikk sørover. (Utarbeidet av Sweco)



Figur 33: Plantegning av enveistrafikk sørover. (Utarbeidet av Sweco, merket med foreløpig 03.06.25)

For å ivareta dagens behov for trafikkavvikling til stasjonsområdet, samt robusthet/fleksibilitet i gatenettet anbefales det å opprettholde trafikk i begge kjøreretninger for denne strekningen.

Vurderingstema	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
Byliv og myke trafikanter	<ul style="list-style-type: none"> Gående får en tydeligere prioritering med tosidige, brede fortau og grønt. Positivt for byliv i kombinasjon med åpne og inviterende fasader. 	<ul style="list-style-type: none"> Uheldig for byliv, trafiksikkerhet, komfort og opplevelse dersom tungtransport skal kjøre gjennom. Egnethet for syklist vil avhenge av omfang motorisert trafikk. Siden trafikken enveisreguleres, må i utgangspunktet syklist benytte fortau i motsatt retning. Dersom gata benyttes til buss vil ikke syklist få tydelig prioritering eller trygghetsfølelse.
Blågrønne strukturer	<ul style="list-style-type: none"> Romslige arealer for blågrønne strukturer 	
Buss	<ul style="list-style-type: none"> Enveiskjøring for buss kan fungere dersom disse også kan kjøre i St. Nikolas gate. 	<ul style="list-style-type: none"> Kan kun kjøre Rosenkrantz gate i en retning. Gir dårligere fremkommelighet. Rutebusser til Glengshølen/ Opsund må enten kjøre om Bryggeriveien eller inn/ ut St. Nikolas gate, eller andre traséer. Mindre fleksibelt system for endringer over tid.
Andre kjøretøy, inkl. varelevering, avfallshåndtering		<ul style="list-style-type: none"> Antas å gi dårligere trafikkavvikling i området og en del begrensninger for kjørende inn i området. Bør sikres egnede arealer til varelevering, o.l.
Eiendomsforhold	<ul style="list-style-type: none"> Innenfor kommunal grunn 	
Forhold til Arena Sarpsborg	<ul style="list-style-type: none"> Kan være forenelig med Arena Sarpsborg-prosjektet. Trafikale konsekvenser for arenaen må utredes gjennom Arena Sarpsborg-prosjektet. 	
Tømmertransport	<ul style="list-style-type: none"> Tilstrekkelig bredde for tømmertransport i en retning, men noe utfordrende i kryss. 	<ul style="list-style-type: none"> Kan kun kjøre i en retning

2.5 Delstrekning 4 – St. Nikolas gate og stasjonsområdet

2.5.1 Dagens situasjon

St. Nikolas gate har kjørefelt i begge retninger, men er skiltet blindvei fra krysset med Sverres gate, og utkjøring forbudt til fv. 118. Årsaken til dette er den spisse kryssvinkelen mellom St. Nikolas gate og fv. 118. I gjeldende reguleringsplan er det avsatt ca. 13 meter bredde til kjørevei og fortau i gata. St. Nikolas gate har tosidig, relativt smale fortau ved stasjonsbygningen, og kun ensidig fortau på strekningen øst for krysset med Rosenkrantz gate. Det er mye overflateparkering ved stasjonsområdet i dag, mye grå arealer og relativt lite aktivitet.

St. Nikolas gate ved stasjonsområdet ligger lavt i forhold til andre gater i sentrum. Veien er derfor en viktig avrenningslinje for overvann og et område hvor det samler seg overvann ved større nedbørshendelser.

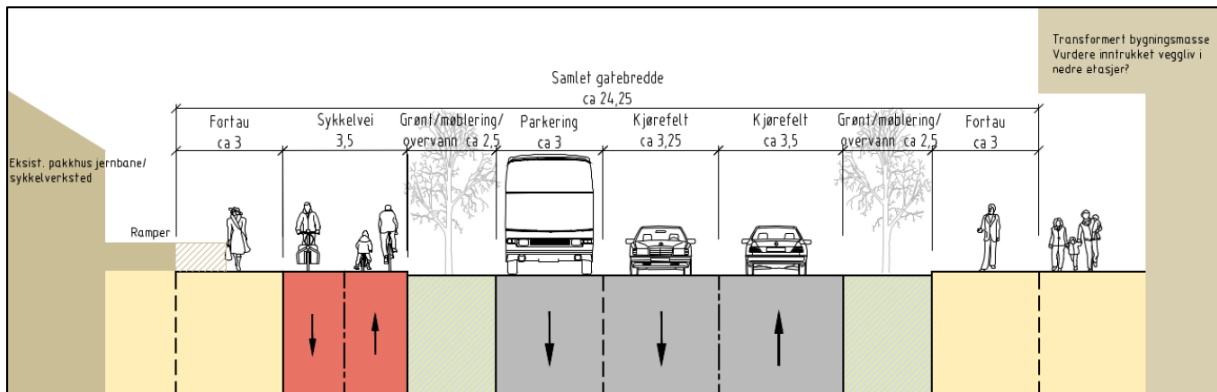


Figur 34: Oversiktsbilde over St. Nikolas gate og stasjonsområdet (dronebilde 04.02.2023)

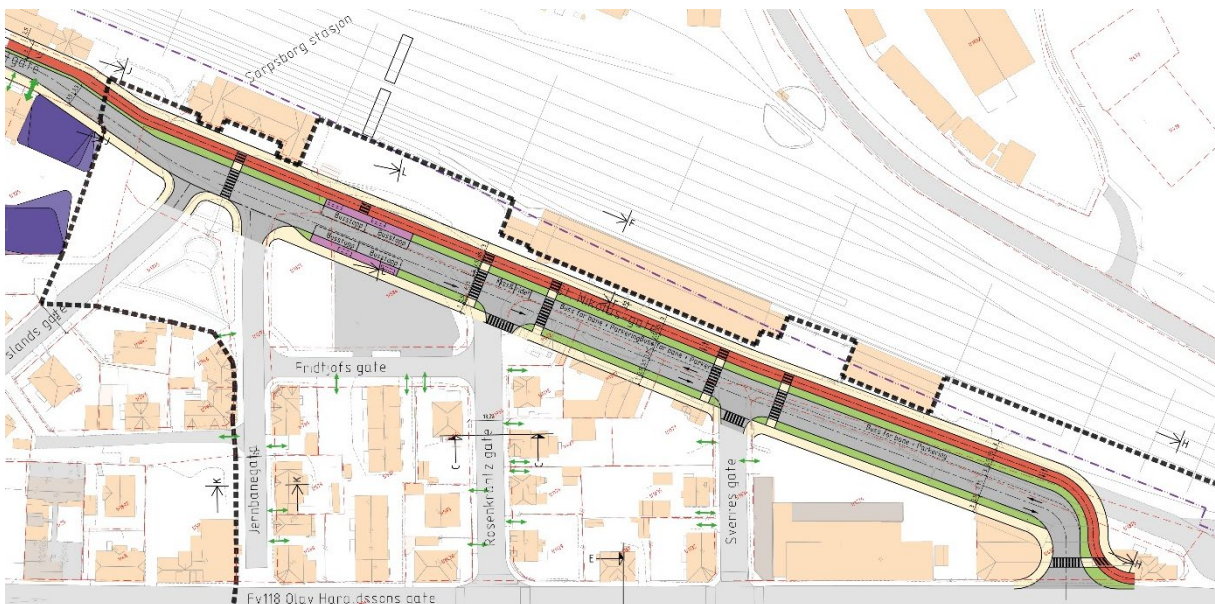
2.5.2 Mål for delstrekningen

Sarpsborg stasjon skal styrkes som kollektivknutepunkt. Det skal etableres et fremtidsrettet reisetorg med god overgang mellom transportmidler.

2.5.3 Alternativ 1 – Toveistrafikk med eget felt for oppstillingsplass for buss



Figur 35: Prinsippkisse, snitt F-F, viser toveistrafikk med separate felt for buss og grønt. (Utarbeidet av Sweco)



Figur 36: Plantegning av toveistrafikk med separate felt. (Utarbeidet av Sweco, merket med foreløpig 03.06.25)

I dette alternativet utvides St. Nikolas gate med ca. 11,5 meter mot sør for å få plass til to kjørefelt, et felt for bussoppstillingsplasser både for rutebuss og buss for tog, to felt med grønnstruktur og møblering, tosidig fortau og sykkelvei. Samlet gatebredde er på ca. 24,25 meter.

Krysset mellom St. Nikolas gate og fv. 118 bygges også om for å kunne håndtere toveistrafikk i begge retninger.

Alternativet er arealkrevende, og vil berøre arealer hvor det planlegges Arena Sarpsborg. Det vil også gå noe nærmere jernbanesporene enn dagens vei.

Vurderingstema	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
Byliv og myke trafikanter	<ul style="list-style-type: none"> Ivaretar godshuset Legger til rette for myke trafikanter og byliv 	<ul style="list-style-type: none"> Mye areal til vei, lite urban løsning som potensielt kan bli en barriere. Kan gi uønsket biltrafikk.

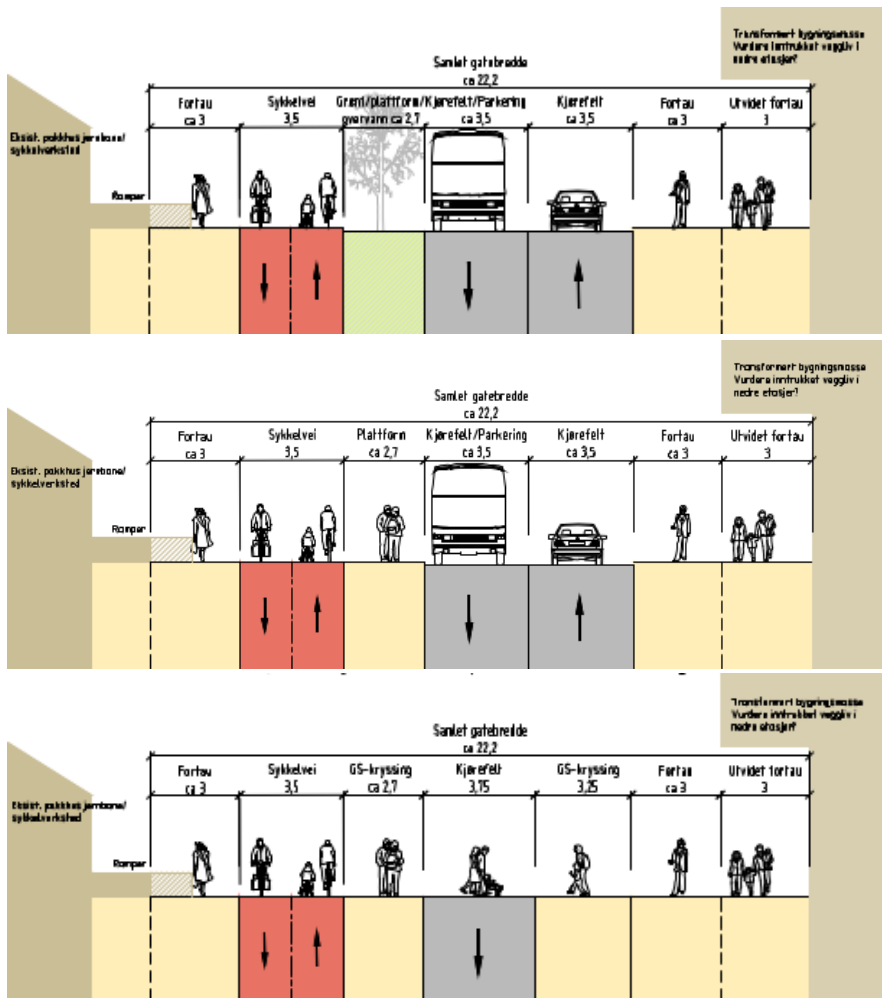
	<ul style="list-style-type: none"> • Robust løsning for endringer over tid • Mulig å sikre kantsoner med høy kvalitet og plass til møblering/andre funksjoner 	<ul style="list-style-type: none"> • Uheldig for byliv, trafiksikkerhet, komfort og opplevelse dersom tungtransport skal kjøre gjennom.
Blågrønne strukturer	<ul style="list-style-type: none"> • Romslige arealer for blågrønne strukturer 	
Buss	<ul style="list-style-type: none"> • Tilstrekkelig plass til både rutebuss og buss for tog. • Intuitivt for lesbarheten at bussene kan kjøre i begge retninger • Fleksibel løsning for fremtidige behov 	<ul style="list-style-type: none"> • Kan være overdimensjonert dersom man ender opp med kantstopp i fv. 118 og ikke alle rutebuss skal innom stasjonen
Andre kjøretøy, inkl. varelevering, avfallshåndtering	<ul style="list-style-type: none"> • Ivaretas 	
Eiendomsforhold		<ul style="list-style-type: none"> • Arealkrevende løsning som innlemmer arealer til private grunneiere
Forhold til Arena Sarpsborg		<ul style="list-style-type: none"> • Krever store arealer der Arena Sarpsborg planlegges og er dermed ikke forenelig
Tømmertransport	<ul style="list-style-type: none"> • Tilstrekkelig bredde og areal for tømmertransport. 	

2.5.4 Alternativ 2 – Toveistrafikk innsnevret versjon

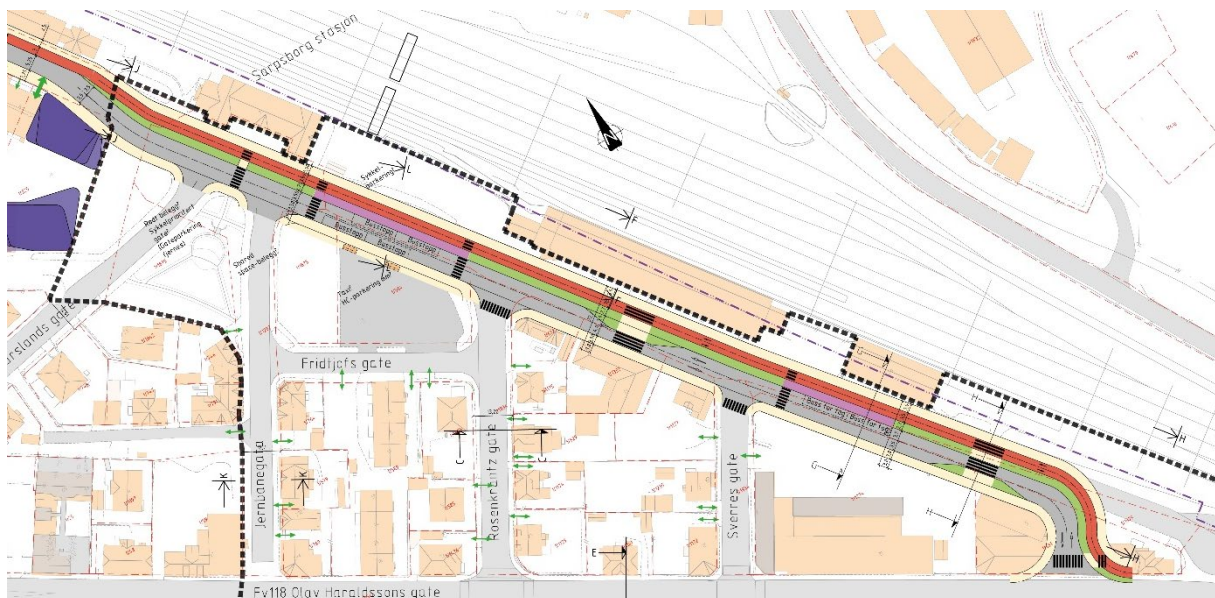
I dette alternativet utvides St. Nikolas gate med ca. 6,5 meter mot sør. Det er toveistrafikk, men gaten varierer mellom ett og to kjørefelt for å gjøre det mer arealeffektivt. Det er fortsatt tosidig fortau og sykkelvei, men varierer mellom grønnstruktur, oppstillingsplass for buss og kjørefelt. Dette medfører at man må vente der det er ett kjørefelt og motgående trafikk møtes. Løsningen forutsetter derfor begrenset bilkjøring. Samlet gatebredde er på ca. 19,2 meter (uten utvidet fortau som vil vurderes i Arena Sarpsborg-prosjektet).

Krysset mellom St. Nikolas gate og fv. 118 bygges om for å kunne håndtere toveistrafikk i begge retninger, på samme måte som i alternativ 1.

Alternativet vil berøre arealer hvor det planlegges Arena Sarpsborg. Det vil også gå noe nærmere jernbanesporene enn dagens vei.



Figur 37: Prinsippskisser som viser hvordan feltene kan variere mellom grønnstruktur, oppstillingsplass for buss og kjørefelt. Snitt F-F øverst, G-G i midten og H-H nederst. (Utarbeidet av Sweco)



Figur 38: Plantegning av innsnevret versjon med variasjon mellom ett og to kjørefelt. (Utarbeidet av Sweco, merket med foreløpig 03.06.25)

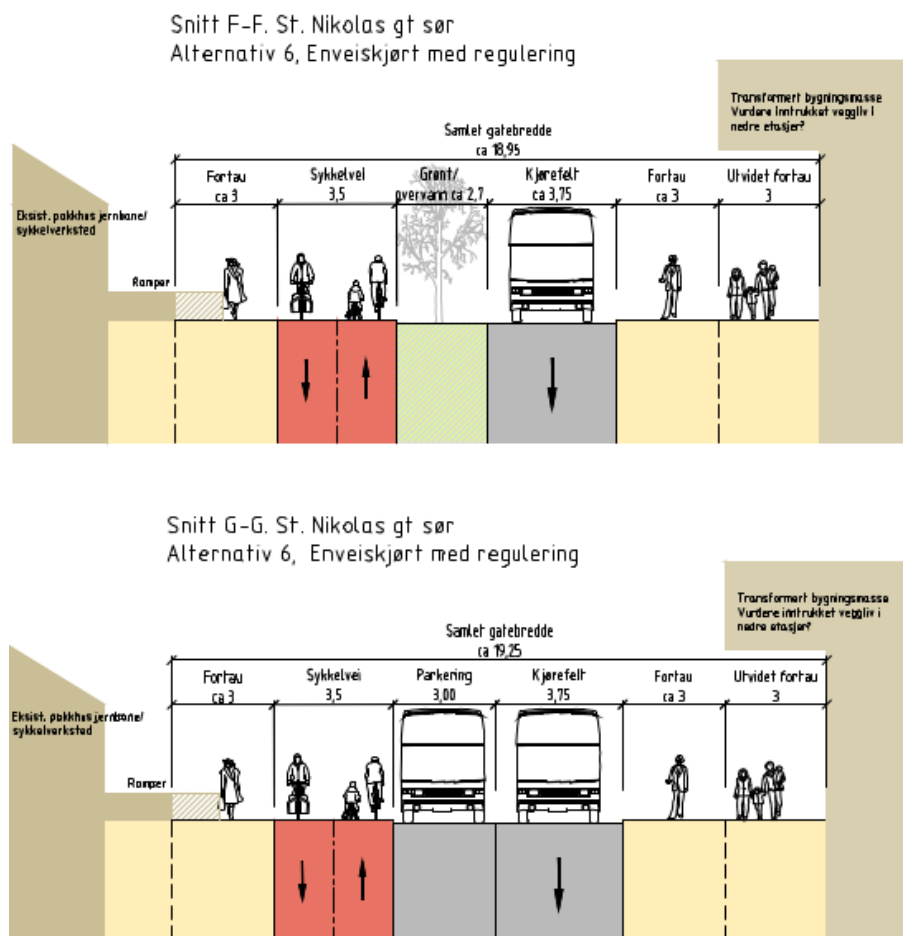
Vurderingstema	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
Byliv og myke trafikanter	<ul style="list-style-type: none"> Ivaretar godshuset Legger til rette for myke trafikanter og byliv Mer urban løsning for myke trafikanter enn alternativ 1. Redusert barriere i tillegg til at buss/motorisert kjøretøy reduserer farten Robust løsning for endringer over tid Plass til møblering og andre funksjoner 	<ul style="list-style-type: none"> Få busser kan medføre at fotgjengere krysser gata tilfeldig → uoversiktlige/trafikkfarlige situasjoner Uheldig for byliv, trafikksikkerhet, komfort og opplevelse dersom tungtransport skal kjøre gjennom.
Blågrønne strukturer	<ul style="list-style-type: none"> Noe plass til blågrønn struktur. Kan f.eks. benyttes regnbed og åpne renner/renner med rist som kopler regnbedene sammen og danner et helhetlig system. 	<ul style="list-style-type: none"> Gir opphold i blågrønn struktur som f.eks. regnbed.
Buss	<ul style="list-style-type: none"> Tilstrekkelig plass til både rutebusser og buss for tog. Intuitivt for lesbarheten at bussene kan kjøre i begge retninger Plassering av holdeplasser helt opp til stasjonsområdet gir gode omstigningsmuligheter og brukervennlighet Fleksibel løsning for fremtidige behov Parkeringsplass for buss i St. Nikolas gate 	<ul style="list-style-type: none"> Plassering av holdeplasser ved stasjon kan gi omvei for buss med mange svingebevegelser Potensielt noe ventetid for buss inn og ut mot stasjon dersom mye trafikk Kan være utfordrende med kantstopp langs sykkelvei, men dette er løsbart med f.eks. ledegjerder
Andre kjøretøy, inkl. varelevering, avfallshåndtering	<ul style="list-style-type: none"> Ivaretas 	
Eiendomsforhold		<ul style="list-style-type: none"> Arealkrevende løsning som innlemmer arealer til private grunneiere
Forhold til Arena Sarpsborg		<ul style="list-style-type: none"> Krever arealer der Arena Sarpsborg planlegges og er dermed ikke forenelig
Tømmertransport	<ul style="list-style-type: none"> Tilstrekkelig bredde og areal for tømmertransport, men må vurderes nærmere hva som er akseptabelt mtp. venting, trafikkflyt og fare for tilbakeblokkering (må kjøre i motsatt felt). 	

2.5.5 Alternativ 3 – Enveistrafikk vestover

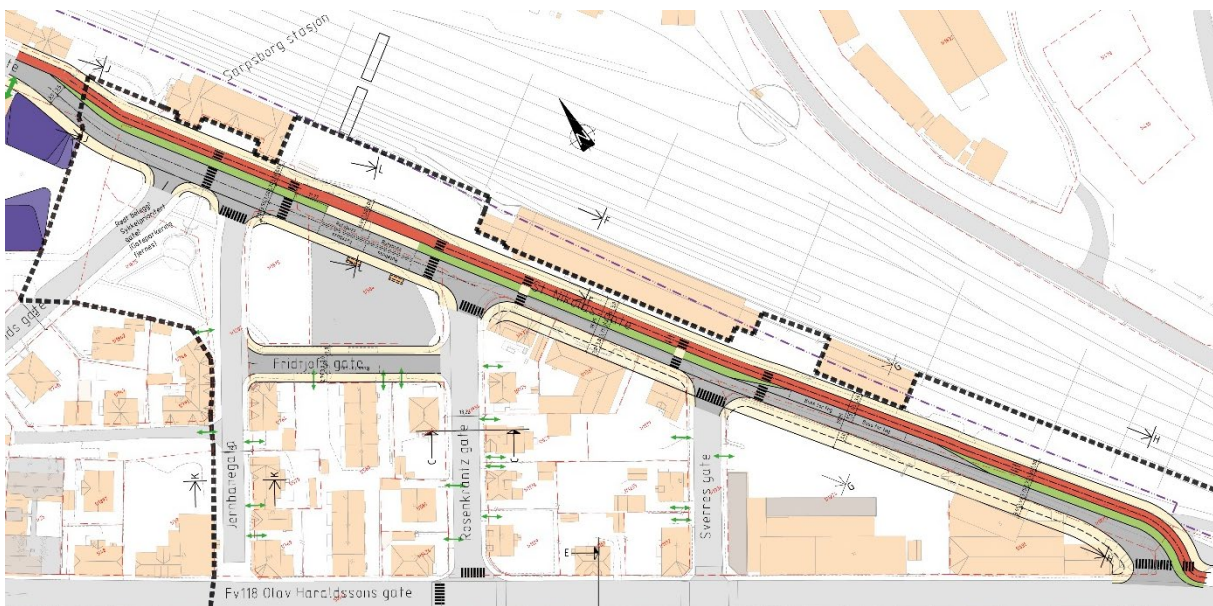
I dette alternativet utvides St. Nikolas gate med ca. 3 meter mot sør. Det reguleres enveiskjøring mot vest, og etableres tosidig fortau og sykkelvei. Det legges opp til grønnstruktur der det ikke er oppstillingsplasser for buss. Samlet gatebredde er på ca. 16 meter (uten utvidet fortau som vil vurderes i Arena Sarpsborg-prosjektet).

Krysset mellom St. Nikolas gate og fv. 118 bygges om for å kunne håndtere innkjøring fra både øst og vest.

Alternativet vil berøre arealer hvor det planlegges Arena Sarpsborg, men i mindre grad enn foregående alternativer. Det vil også gå noe nærmere jernbanesporene enn dagens vei.



Figur 39: Prinsippkisser som viser enveiskjøring og variasjon mellom grønnstruktur (snitt F-F) og oppstillingsplass for buss (snitt G-G). (Utarbeidet av Sweco)



Figur 40: Plantegning av enveistrafikk mot vest. (Utarbeidet av Sweco, merket med foreløpig 03.06.25)

Vurderingstema	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
Byliv og myke trafikanter	<ul style="list-style-type: none"> Ivaretar godshuset Legger til rette for myke trafikanter og byliv Mindre trafikk, dermed mindre støy og mer forutsigbar trafikksituasjon Mindre "grå arealer" og redusert barriere → mer bymessig 	<ul style="list-style-type: none"> Mindre plass til møblering og andre funksjoner Uheldig for byliv, trafikksikkerhet, komfort og opplevelse dersom tungtransport skal kjøre gjennom.
Blågrønne strukturer	<ul style="list-style-type: none"> Noe plass til blågrønn struktur. Kan f.eks. benyttes regnbed og åpne renner/renner med rist som kopler regnbedene sammen og danner et helhetlig system. 	<ul style="list-style-type: none"> Gir opphold i blågrønn struktur som f.eks. regnbed. Smalere snitt gir dårligere vekstforhold på dagtid
Buss	<ul style="list-style-type: none"> Buss for tog godt ivaretatt Parkeringsplass for buss i St. Nikolas gate Plassering av holdeplasser helt opp til stasjonsområdet gir gode omstigningsmuligheter og brukervennlighet. 	<ul style="list-style-type: none"> Mindre robust løsning for endringer over tid med enveis. Forutsetter breddeutvidelser i krysset fv. 118 x Rosenkrantz gate og kantstopp i fv. 118 for å få til et fleksibelt system for framtidig busstilbud dersom bussene skal helt til stasjonen Potensiell omkjøring for buss dersom de skal helt til stasjonen. Kan gi forsinkelser.
Andre kjøretøy, inkl. varelevering, avfallshåndtering	<ul style="list-style-type: none"> Ivaretas, men bør sikres arealer til varelevering, o.l. 	

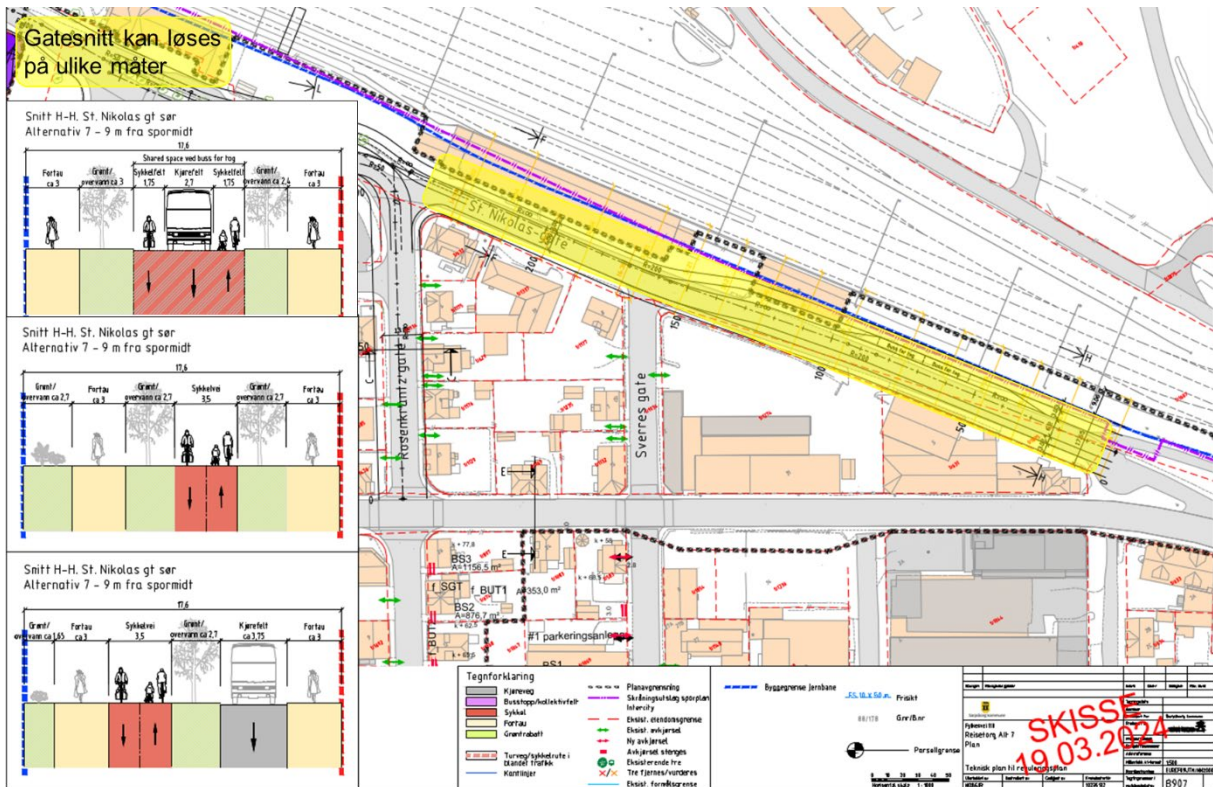
Eiendomsforhold		<ul style="list-style-type: none"> Innlemmer arealer til private grunneiere, men noe mindre enn alt. 1 og 2
Forhold til Arena Sarpsborg		<ul style="list-style-type: none"> Krever arealer der Arena Sarpsborg planlegges og er dermed ikke forenelig
Tømmertransport	<ul style="list-style-type: none"> Tilstrekkelig bredde for tømmertransport i en retning 	<ul style="list-style-type: none"> Forutsetter noe mer venting og areal til svingebevegelser.

2.5.6 Alternativ 4 – Utvide gaten mot nord (9 eller 5 meter fra spor midt jernbane)

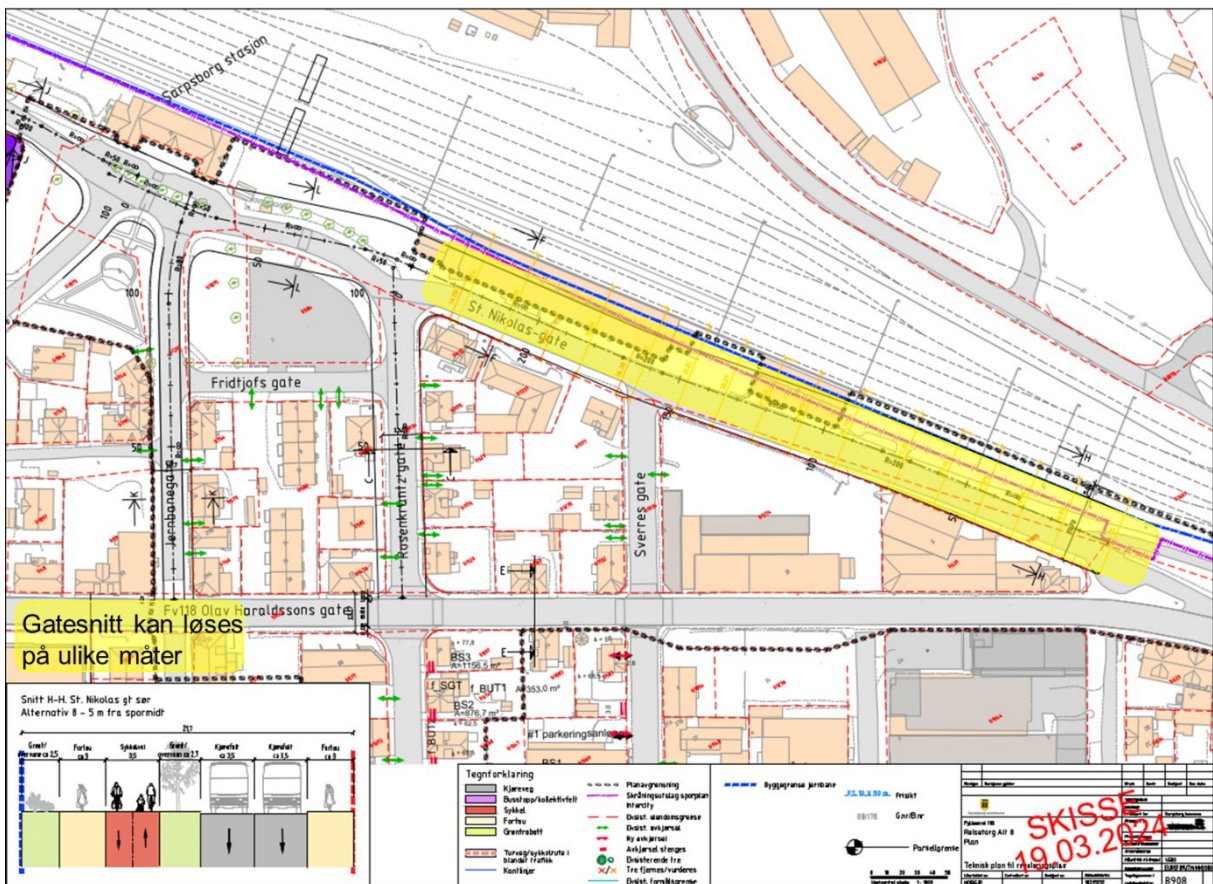
I dette alternativet utvides St. Nikolas gate i hovedsak mot nord istedenfor sør. Det er sett på både en utvidelse som ligger 5 meter og 9 meter fra spor midt jernbanen. En utvidelse av gaten mot nord forutsetter at godshuset og St. Nikolas gate 29 rives. Godshuset ble formelt vernet i 2024, gjennom et regionalt verneverdig kulturmiljø som omfatter Sarpsborg stasjon. Det ble altså vernet etter at dette alternativet ble vurdert, noe som gjør alternativet mindre aktuelt.

Samlet gatebredde er på ca. 17,5 meter for 9 meter fra spor midt og ca. 21,5 meter for 5 meter fra spor midt. Gatesnittet kan løses på ulike måter, som blant annet både med enveiskjøring, toveiskjøring (kun mulig for alternativet med 5 meter fra spor midt), sambruksareal, prioritering av grønnstruktur og prioritering av oppstillingsplasser for buss.

Alternativet vil ikke berøre arealer hvor det planlegges Arena Sarpsborg, med unntak av mindre arealer i krysset med fv. 118 hvor det kan være mulig å kombinere prosjektene. Alternativet forutsetter riving av vernet bygg, godsbygget mot nord, samt vil komme nærmere spor midt enn dagens veiløsning, noe Bane NOR har uttalt at de ikke aksepterer.



Figur 41: Plantegning av 9 meter fra spor midt. Gult areal viser utvidelsen av gatesnittet. (Utarbeidet av Sweco)



Figur 42: Plantegning av 5 meter fra spor midt. Gult areal viser utvidelsen av gatesnittet. (Utarbeidet av Sweco)

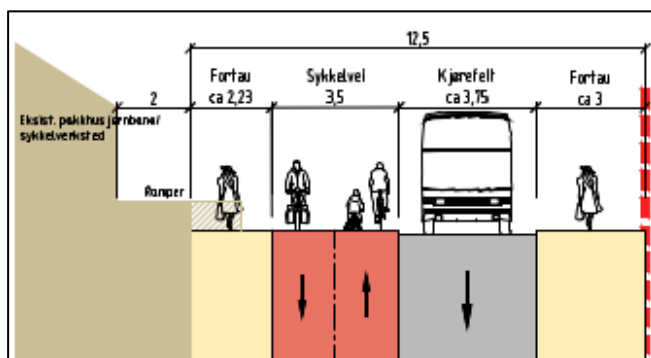
Vurderingstema	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
Byliv og myke trafikanter	<ul style="list-style-type: none"> Mulighet for aktivt byrom med høy kvalitet Romslig snitt med tilstrekkelig areal til myke trafikanter, møblering, variasjon, grønt, o.l. 	<ul style="list-style-type: none"> Bygninger på nordsiden må rives, ensidig bebyggelse "presset" mot jernbanen → Mindre urbant. Godshuset må rives Jernbanen tett på kan gi mer støy og vindturbulens → Dårligere lokalklima. Alternativt støyskjerming. Uheldig for byliv, trafikkisikkerhet, komfort og opplevelse dersom tungtransport skal kjøre gjennom.
Blågrønne strukturer	<ul style="list-style-type: none"> Romslige arealer for blågrønne strukturer avhengig av gatesnitt 	<ul style="list-style-type: none"> Avhengig av snitt og prioritering av gatebruken kan det gi opphold i blågrønn struktur som f.eks. regnbed.
Buss	<ul style="list-style-type: none"> Buss for tog godt ivaretatt Parkeringsplass for buss i St. Nikolas gate dersom grøntareal erstattes med dette på enkelte plasser. Plassering av holdeplasser helt opp til stasjonsområdet gir gode omstigningsmuligheter og brukervennlighet. <p>For alternativet med 5 meter fra spor midt (toveis):</p> <ul style="list-style-type: none"> Tilstrekkelig plass til både rutebusser og buss for tog Intuitivt for lesbarheten at bussene kan kjøre i begge retninger 	<p>For alternativet med 9 meter fra spor midt (enveis):</p> <ul style="list-style-type: none"> Potensiell omkjøring for buss dersom de skal helt til stasjonen. Kan gi forsinkelser. Forutsetter breddeutvidelser i krysset fv. 118 x Rosenkrantz gate og kantstopp i fv. 118 for å få til et fleksibelt system for framtidig busstilbud dersom bussene skal helt til stasjonen
Andre kjøretøy, inkl. varelevering, avfallshåndtering	<ul style="list-style-type: none"> Ivaretas. 	
Eiendomsforhold	<ul style="list-style-type: none"> Berører mindre privat grunn, men fortsatt noe i krysset St. Nikolas gate x fv. 118. 	<ul style="list-style-type: none"> Berører mer av Bane NOR sin eiendom
Forhold til Arena Sarpsborg	<ul style="list-style-type: none"> Kan være forenelig med Arena Sarpsborg, avhengig av kryssløsning mot fv. 118. 	
Tømmertransport	<ul style="list-style-type: none"> Mulig med tømmertransport i alternativet med 5 meter fra spor midt. I alternativet med 9 	

meter fra spor midt er det avhengig av hvilket gatesnitt man velger.

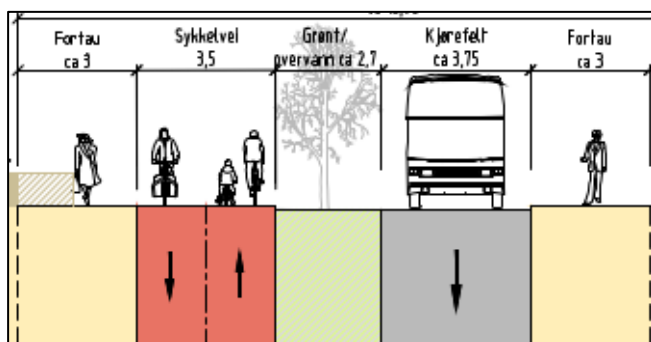
2.5.7 Alternativ 5 – Kombinasjonsløsning av alt. 3 og 4 med varierende bredde for bevaring av godshus

I dette alternativet kombineres alternativ 3 og 4; gaten enveisreguleres mot vest, og utvides noe mot nord for å få plass til grønnsstruktur samt mulig oppstillingsplass for buss. Gaten utvides øst for godshuset, på det meste med 6 meter fra eksisterende vei. Ved godshuset snevres gatesnittet inn slik at dette bevares. Totalbredden varierer da mellom 12,5 på det smaleste ved godshuset, til ca. 16,25 på det bredeste.

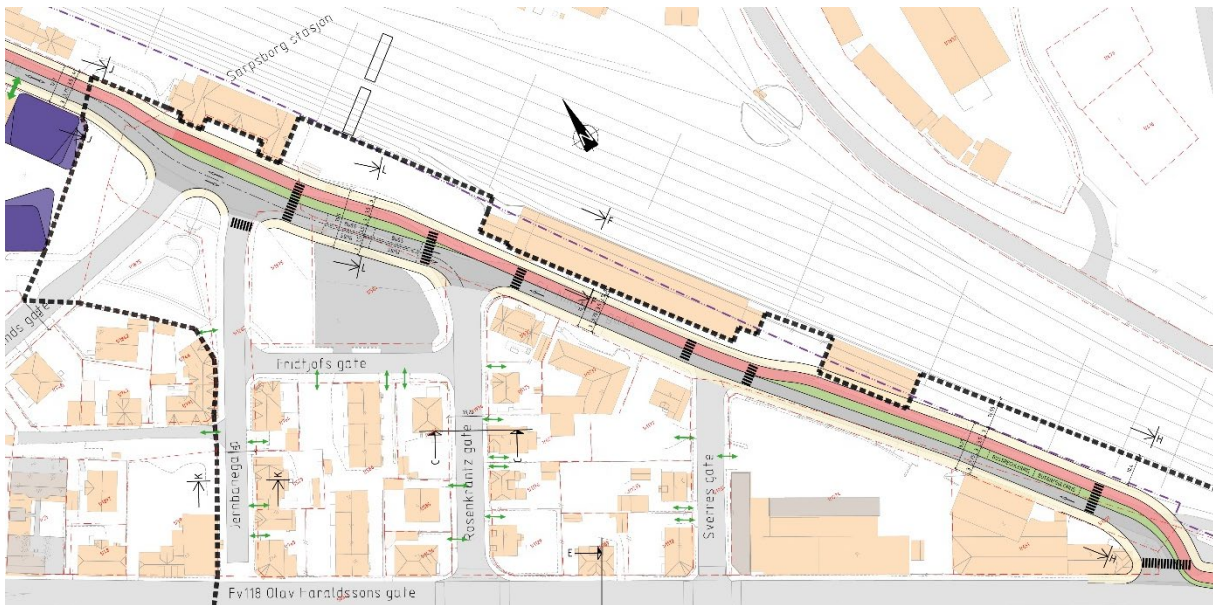
Alternativet vil ikke berøre arealer hvor det planlegges Arena Sarpsborg, med unntak av mindre arealer i krysset med fv. 118 hvor det kan være mulig å kombinere prosjektene. Alternativet vil komme nærmere spor midt enn dagens veiløsning, noe Bane NOR har uttalt at de ikke aksepterer. Løsninger ligger lenger unna sporene enn alternativ 4; 10,55 meter på det nærmeste istedenfor 5-9 meter.



Figur 43: Prinsippskisser som viser gatesnitt ved godshuset (snitt F-F). (Utarbeidet av Sweco)



Figur 44: Prinsippskisse som viser gatesnitt øst for godshuset (snitt H-H). (Utarbeidet av Sweco)



Figur 45: Plantegning av enveisregulering mot vest og utvidelse mot nord. (Utarbeidet av Sweco, merket med foreløpig 03.06.25)

Vurderingstema	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
Byliv og myke trafikanter	<ul style="list-style-type: none"> Ivaretar godshuset Legger til rette for myke trafikanter og byliv → Mulighet for aktivt byrom med høy kvalitet Romslig snitt med tilstrekkelig areal til møblering, variasjon, grønt, o.l. Mindre "grå arealer" og redusert barriere → mer bymessig 	<ul style="list-style-type: none"> Uheldig for byliv, trafikksikkerhet, komfort og opplevelse dersom tungtransport skal kjøre gjennom.
Blågrønne strukturer	<ul style="list-style-type: none"> Romslige arealer for blågrønne strukturer i øst 	<ul style="list-style-type: none"> Grønt nedprioriteres forbi godshuset (se snitt). Bør i så fall sikre sammenhengende overvannshåndtering.
Buss	<ul style="list-style-type: none"> Buss for tog er ivare tatt Plassering av holdeplasser helt opp til stasjonsområdet gir gode omstigningsmuligheter og god brukervennlighet. Mulig med parkeringsplass for buss i den delen av St. Nikolas gate som ikke er innsnevret. 	<ul style="list-style-type: none"> Potensiell omkjøring for buss dersom de skal helt til stasjonen. Kan gi forsinkelser Forutsetter breddeutvidelse i krysset fv. 118 x Rosenkrantz gate for god trafikkavvikling for rutebuss dersom de skal innom stasjonsområdet
Andre kjøretøy, inkl. varelevering, avfallshåndtering	<ul style="list-style-type: none"> Ivaretas 	<ul style="list-style-type: none"> Smalt ved godshuset. Adkomst og varelevering bør løses i andre gater enn St. Nikolas gate.

Eiendomsforhold	<ul style="list-style-type: none"> Berører mindre privat grunn, men fortsatt noe i krysset St. Nikolas gate x fv. 118. 	
Forhold til Arena Sarpsborg	<ul style="list-style-type: none"> Kan være forenelig med Arena Sarpsborg 	
Tømmertransport	<ul style="list-style-type: none"> Tilstrekkelig bredde for tømmertransport i en retning 	

2.5.8 Sambruksareal

Alle alternativene for St. Nikolas gate kan i hovedsak kombineres med et sambruksareal istedenfor tydelig inndeling av kjørefelt. Ved et sambruksareal kan man få til et smalere gatesnitt, men det forutsetter lav ÅDT (mindre enn 4 000) og fart (maks 25 km/t). Sambruksområdet formes på en slik måte at kjørende velger et lavt fartsnivå, og er primært uten skilt, oppmerking og oppdeling i gang- og kjørearealer. I et sambruksareal er det ingen prioritering av trafikantgrupper i gata. Det er derfor viktig med «dialog» mellom trafikantgruppene gjennom øyekontakt. Det er begrenset med fysisk separering, og gateplanet har gjerne ett nivå eller små nivåforskjeller. En viktig faktor for å oppnå sambruksareal er bruk av belegg.

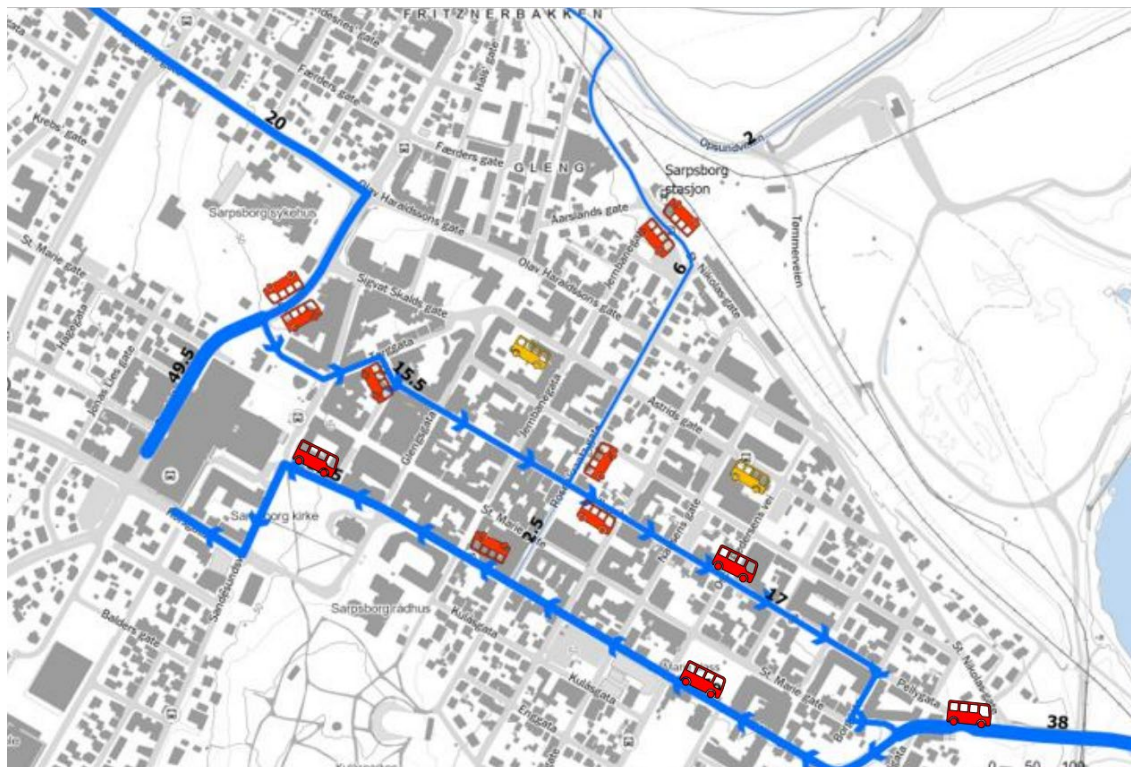
Det er ikke anbefalt å kombinere sambruksareal med rutebuss pga. fremkommelighet til bussen. Det kan kombineres med buss for tog som skjer unntaksvis. Som beskrevet under kapittelet om Rosenkrantz gate sør kan sambruksareal gi lavere trygghetsfølelse for myke trafikanter da ingen er prioritert, og kan dermed skape konflikt mellom ulike trafikantgrupper. Det kan også skape økt fleksibilitet for bruken av gata, og gi en urban løsning med høy kvalitet og attraktivitet avhengig av utformingen. Dersom ikke rutebussen skal benytte seg av St. Nikolas gate, og trafikkmengden holdes lav slik som dagens situasjon, kan sambruksareal frem til Rosenkrantz gate være et alternativ.



Figur 46: Eksempel på sambruksareal. Til venstre fra Dekhibition Road London og til høyre fra Yorkville Avenue Toronto

3. Busskjøremønster

3.1 Dagens busskjøremønster



Figur 47: Kart over dagens busskjøremønster. Tykkelsen på linjen representerer antall linjer som kjører de aktuelle rutene.

Det er to bussruter som betjener Rosenkrantz gate og stasjonsområdet i dag; 13 og 134. Rute 13 er en pendellinje mellom Blessom og Kalnes (sykehuset) og rute 134 er en rushtidslinje som kjører opp/ ned til Opsund. Det er bussholdeplasser ved togstasjonen og i Rosenkrantz gate mellom Oskars gate og Pellygata.

Glommaringen mellom Sarpsborg og Fredrikstad er den klart mest trafikkerte kollektivruten i Glommaregionen. Den betjener begge sider av Glomma med høy frekvens, og i rushtiden går avgangene så ofte som hvert 7. til 8. minutt.

Hovedvekt av bussene i sentrum går i dag langs Pellygata (ut av/ gjennom byen) og Kirkegata (inn/ gjennom byen).

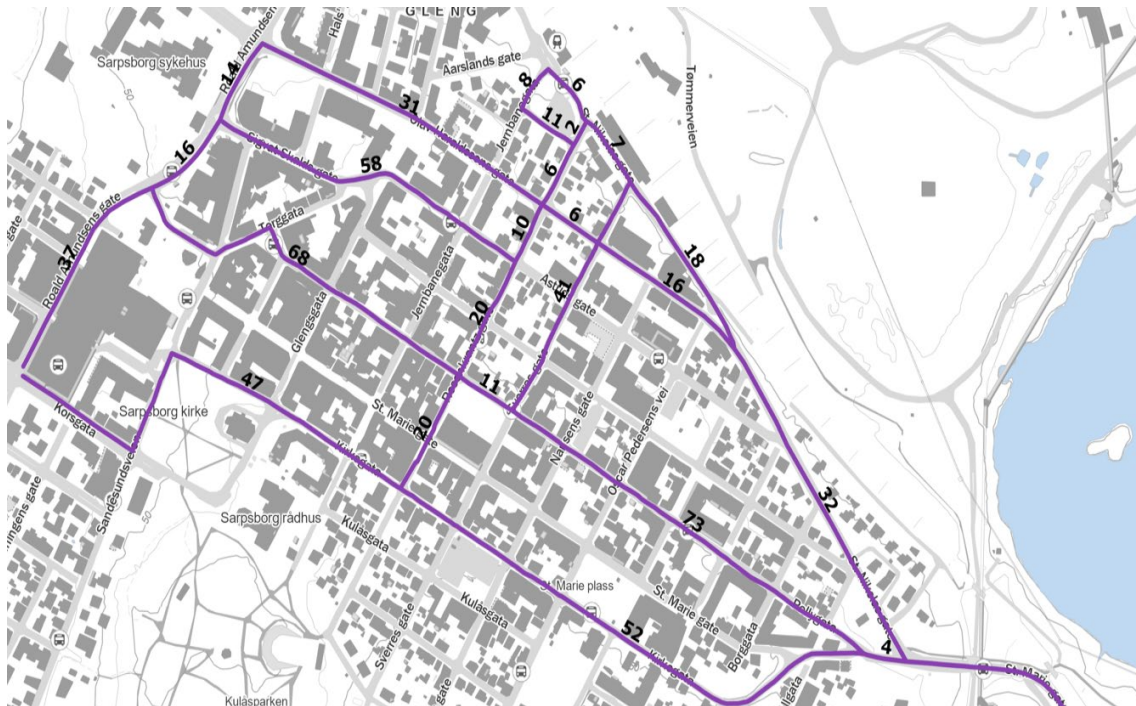
3.2 Mål for prosjektet

Det er mål om et fremtidsrettet reisetorg med god overgang mellom transportmidler. Dette inkluderer også overgang mellom buss og tog. Det er et ønske om å koble sentrum og stasjonen tettere sammen, og få flere busser oppom stasjonen.

3.3 Forslag til alternativt busskjøremønster

I henhold til vedtatte og pågående planer (kvartal 64, Sefa Park, Arena Sarpsborg) ligger det inne betydelig fortetting og transformasjon i arealene nærmest Sarpsborg stasjon. Dette vil gi et annet markedsgrunnlag for bussen. Gjennom prosjektet er det vurdert alternative bussruter oppom stasjonen. Gater som er vurdert er blant annet Rosenkrantz gate, Sverres gate, Astrids gate, fv. 118 og St. Nikolas gate. I alle alternativene har Østfold kollektivtrafikk (ØKT) vært tydelige på at de ikke ønsker større endringer i kjøremønster for buss i sentrum (med utgangspunkt i dagens marked). Siden endret markedsgrunnlag kan være langt frem i tid, er det vurdert alternative busskjøremønster på kort sikt, mellomlang sikt og lengre sikt. Samtidig har man ved vurdering av alternativene og snittet på gatenettet lagt vekt på at det skal være fleksibilitet og mulighet for at flere bussruter skal kunne kjøre oppom Sarpsborg stasjon på sikt, selv om de ikke gjør dette i dag.

ØKT har også vært tydelige på at de ikke ønsker at bussene kjører i enveisregulerte gater da det er mindre intuitivt der avstigning og påstigning skjer på ulike steder.



Figur 48: Estimert kjøretid for buss per gatenkke. Tallet viser antall sekunder

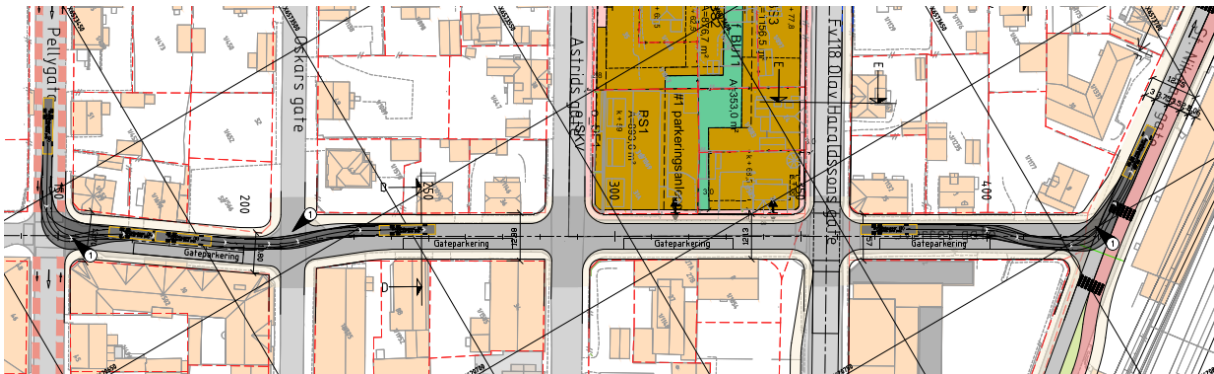
3.3.1 Kort sikt – Sverres gate

Det er kun to bussruter som kjører i Rosenkrantz gate og St. Nikolas gate i dag. Alternativene som er beskrevet ovenfor påvirker rutene som kjører i Rosenkrantz gate. Dersom gaten stenges må bussen kjøre i en annen gate, og dersom gaten enveisreguleres mot sør må bussen kjøre i en annen gate i nordlig retning. Det er foreløpig vurdert som ikke aktuelt å stenge gaten helt for gjennomfartstrafikk. Det er derfor vurdert alternative traséer for nordlig retning. Alternativet som krever minst endringer i forhold til dagens situasjon, er å benytte Sverres gate, mellom Pellygata og St. Nikolas gate.

Kontroll av svingebevegelser i krysset Sverres gate x St. Nikolas gate og Pellygata x Sverres gate tilsier at det er mulig for bussene å kjøre denne traseen, med enkelte mindre

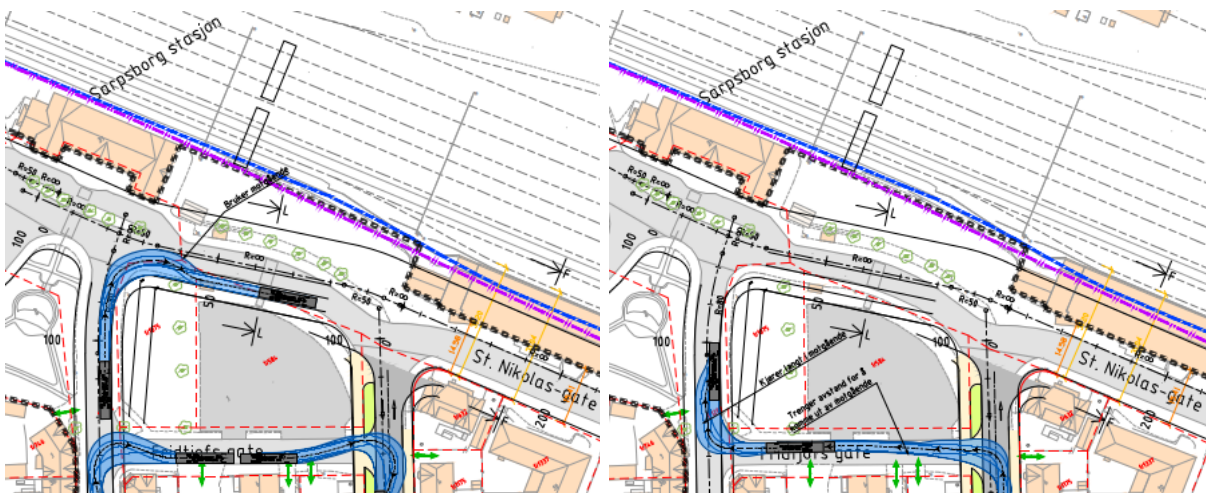
tilpasninger i kryssområdene for å sikre tilstrekkelig areal til svingebevegelser. De mindre tilpasningene er beskrevet som «fortau og/eller kantstein i krysset må tilpasses eller fjernes», og vises med nummer 1 på figur 49. Det er altså behov for noe ekstra plass for svingebevegelse for bussen.

Bredden på Sverres gate tilsvarer to fulle kjørefelt, og varierer mellom 10,8-13,7 meter. På figur 49 vises gateparkering langs østsiden av gata, men her er det kjørefelt fra Oskars gate og nordover.



Figur 49: Buss i Sverres gate. Svingebevegelser og mindre tilpasninger som er nødvendig

I dette alternativet legges det opp til at dagens holdeplasser ved stasjonen benyttes av rutebussene. Holdeplasser for buss for tog er vurdert på flere steder, både Fridtjofs gate eller nordre del av Jernbanegata, langs St. Nikolas gate, og på nordsiden av jernbanen ved Opsundveien. Illustrasjonen under viser svingebevegelser for buss rundt kvartalet dersom Fridtjofs gate eller nordre del av Jernbanegata benyttes. Bussene må benytte begge kjørefeltene i kryssene. Samtidig vil det i perioder kunne bli mye trafikk i og ved stasjonstorget.



Figur 50: Sporing svingebevegelser buss rundt kvartalet Fridtjofs gate, Jernbanegata

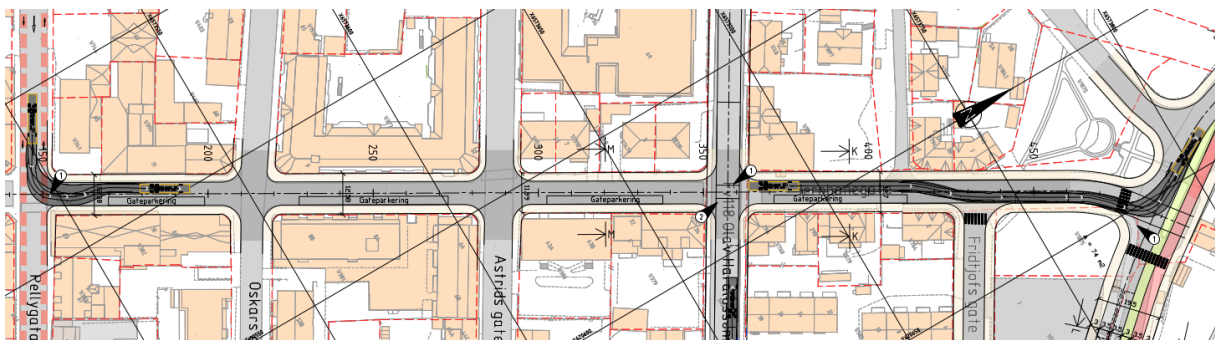
3.3.2 Mellomlang sikt – Jernbanegata

Ved en eventuell realisering av Arena Sarpsborg, vil øvre deler av Sverres gate bli stengt og derav ikke tilgjengelig for buss. Det er derfor vurdert om mindre tilpasninger og åpning av Jernbanegata fra Pellygata og nordover, kan bidra til at dette kan bli framtidig kjørevei for

buss i nordgående retning til stasjonen. Den nordlige delen av Jernbanegata har en stigning på 7,5 % mot sør. Dette gjør det lettere for bussen å kjøre i nordgående retning (nedoverbakke) istedenfor sørgående retning (oppoverbakke). Det er ikke gjort vurderinger av bredder sør for Pellygata.

Buss i Jernbanegata vil kreve en ombygging/ åpning av krysset mellom Jernbanegata og fv.118, og antagelig også at krysset signalreguleres. Det vil dessuten kreve noen mindre justeringer/ erverv av sideareal der bussen svinger inn i Jernbanegata fra Pellygata. Området mot stasjonen vil kunne gi noe venting i situasjoner med flere kjøretøy som skal passere hverandre. Her vil det også være annen type trafikk som skal til eiendommen. Endelig løsning her må vurderes i sammenheng med arealbehov og plassering av funksjoner som Bane NOR er avhengig av.

Gatebredde i Jernbanegata varierer mellom 12-13,3 meter. Figur 51 viser svingebevegelser og punkter som krever tilpasning for at bussen skal kjøre i traséen. Nummer 1 på figuren er beskrevet som «fortau og/eller kantstein i krysset må tilpasses eller fjernes for å tilrettelegge for buss» og nummer 2 (i krysset med fv. 118) er beskrevet som «nytt/gjenåpnet kryss med lysregulering».



Figur 51: Buss i Jernbanegata. Svingebevegelser og punkter som krever tilpasninger

3.3.3 Lengre sikt – Endret markedsgrunnlag

Vurdering av et framtidig busskjøremønster på lenger sikt, har som utgangspunkt at kvartalene rundt Rosenkrantzgate er transformert/ fortettet med et høyere antall bosatte, arbeidstakere og besøkende. For denne situasjonen anbefales det å tilrettelegge for kantstopp i fylkesveien i vestgående retning, og videre legge til rette for holdeplass i østgående retning, der eiendomsgrensene i dag ligger til rette for det (markert i rød sirkel på figur 55).



Figur 52: Mulig framtidig holdeplass i fv. 118

Lenger vest i fv. 118 arbeides det i dag med områdereguleringsplan for Pappen, hvor kantstopp ligger inne i planforslaget. Kantstopp i fv. 118 må vurderes opp mot eventuelle utfordringer med tilbakeblokkering på fylkesveien som også skal fungere som omkjøringsvei. Det anbefales å belyse dette i en kapasitetsanalyse for å få enda mer kunnskap om

