

Mobilitetsstrategi

KOMMUNEDELPLAN SANDESUND – GREÅKER



Innhold

SAMMENDRAG	1
FORMÅLET MED EN MOBILITETSSTRATEGI.....	2
DAGENS SITUASJON	2
STRATEGI FOR FRAMTIDIG UTVIKLING AV OMRÅDET	3
Gange.....	3
Sykkel	5
Kollektiv	6
Personbil- og tungtransport	6
Båt.....	7
Samordning av areal og transport	8
Vedlegg:.....	10

SAMMENDRAG

Et av planområdets største utfordringer er samferdsel og infrastruktur. Området er smalt og langstrakt og har få koblinger på tvers av området som kan bidra til å støtte opp under klyngedannelser. Mangelen på tverrkoblinger medfører også unødvendig mye tungtransport på den gamle fylkesveien. I tillegg er det altfor dårlig tilrettelegging for myke trafikanter. For å legge til rette for en utvikling som er i tråd med overordnede mål for samferdselsplanlegging om nullvekst i personbiltrafikken og som gjør det enkelt å velge andre framkomstmidler enn bilen legges det ekstra fokus på sykkel og kollektiv. Planområdet har en god beliggenhet sentralt i bybåndet mellom Sarpsborg og Fredrikstad som gir akseptable sykkelavstander og god tilgang til bra kollektivdekning begge veier.

FORMÅLET MED EN MOBILITETSSTRATEGI

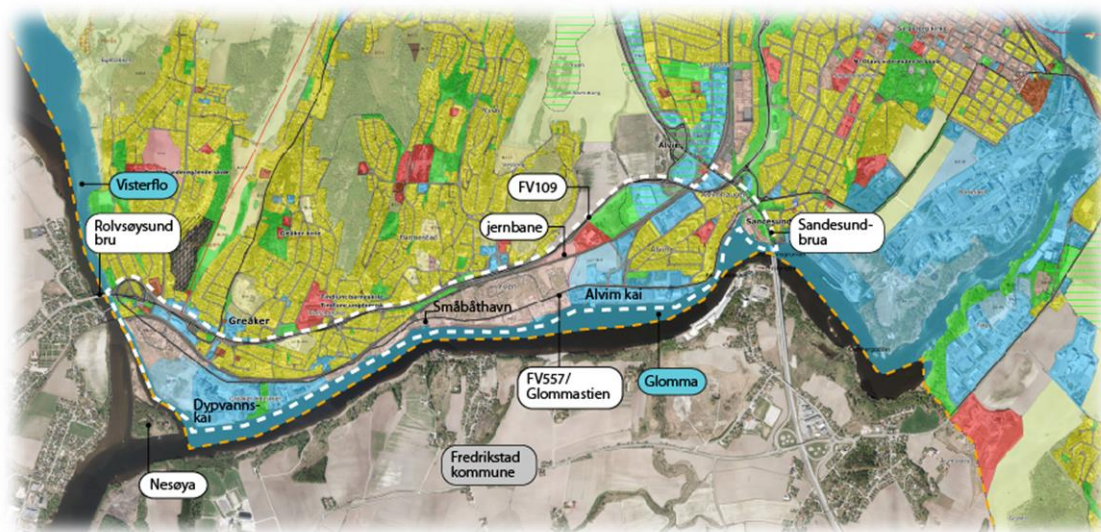
Mobilitetsstrategien er et dokument som ser på ulike transportformer og sammenhengen mellom dem. Gjennom mobilitetsstrategien bidrar man til å ivareta en helhetlig planlegging og gi rammer for en framtidsrettet utvikling. Både gange, sykkel, privatbilisme, næringstrafikk, tungtransport, kollektivtrafikk og parkering er temaer som utredes. Redusert bilbruk vil gi færre barrierer, færre ulykker og mer attraktive gater i boligområdene. For å planlegge slike områder må det gjennomføres tiltak på alle nivåer, men premissene for bærekraftig mobilitet legges allerede på planleggingsstadiet. Denne mobilitetsstrategien oppsummerer under hvert transportmiddel hva som gjøres i kommunedelplanarbeidet og hva som bør gjøres i videre detaljering av hvert enkelt område. I tillegg til mobilitetsstrategien skal det også utarbeides en trafikkanalyse.

DAGENS SITUASJON

Planområdet for kommunedelplan Sandesund-Greåker ligger sentralt plassert langs bybåndet mellom Sarpsborg og Fredrikstad sentrum. Planområdet avgrenses i nord av fv. 109. Gjennom planområdet, nærmere elvebredden går den gamle hovedveien mellom Sarpsborg og Fredrikstad, fv. 557. Området deles opp diagonalt av Østfoldbanen som skaper en fysisk barriere på langs av planområdet. Området mellom de to fylkesveiene er preget av boligbebyggelse med hovedtyngden på eneboliger og tomannsboliger. Området mellom fv. 557 og elvebredden har større andel industri, næring og lagerbebyggelse og utgjør hovedområdet for transformasjon og fortetting. Statens vegvesen er nå i gang med planene for utvidelse av fv. 109 til 4 felt. Her er det pr. i dag allerede 8 avganger i timen med buss og med egne kollektivfelt eller sambruksfelt vil kollektivtilbudet bli meget godt.

Fv. 557 blir i dag brukt både av personbiltrafikk og tungtransport til nærings- og industriområdene. Samtidig er dette også trasé for Glommastien som er en tursti med hovedfokus på syklende mellom Sarpsborg og Fredrikstad. Veien er smal og i dårlig forfatning og den er ikke tilrettelagt for gående og syklende.

Det er også for dårlig kobling mellom de to fylkesveiene. Planområdet er langstrakt med tilgang for kjørende kun fra øst og vest. Dette gir lite smidige løsninger for tungtransport som skal til industri og lager langs elvebredden. Det er flere koblinger for gående og syklende mellom fv 109 og fv 557, på tvers av området.



Områdets kontekst

STRATEGI FOR FRAMTIDIG UTVIKLING AV OMRÅDET

Fra midt i planområdet til Fredrikstad sentrum er det ca. 11 km, mens det til Sarpsborg sentrum er ca. 4 km. Det er mye arbeidspendling mellom byene. Tall fra 2011 viser at ca. 4400 pendler fra Sarpsborg til Fredrikstad, mens det fra Fredrikstad til Sarpsborg pendler ca. 3900 personer¹. Her vil det skje et skifte når nytt sykehus for Østfold åpner på Kalnes i 2015. Vi vet at det er kontinuerlig ca. 3000 i arbeid på sykehuset. 60 % av disse er fra Fredrikstad og bare dette vil gi en økt pendling fra Fredrikstad til Sarpsborg på ca. 1800 personer pr. dag. Fra midt i planområdet vil det være ca. 10.5 km til det nye sykehuset på Kalnes. Planområdet avgrenses i nord av fv. 109 hvor det i dag går 8 busser i timen mellom Sarpsborg og Fredrikstad. Med bakgrunn i beliggenhet bør det være mulig å tilrettelegge for å gjøre sykkel og kollektiv til gode alternativer til personbilen som framkomstmiddel (se vedlegg 2 for sykkeldekning). For å sikre gode boligområder og fortetting med kvalitet er det viktig å sørge for løsninger som bidrar til at man unngår unødvendig belastning fra tungtransport og næringstrafikk gjennom boligområdene.

Gjennom en trafikkanalyse skal en se på mulighetene for flere koblinger for kjørende mellom de to fylkesveiene for å dele opp det langstrakte planområdet i klynger og støtte opp under en knutepunktutvikling.

Målsetting:

- Tilrettelegge for økt bruk av kollektivtransport
- Fortette rundt knutepunkt
- Satsing på sykkel
- Minimere veksten i personbiltransport
- Lede tungtrafikk utenom boligområdene i så stor grad som mulig.

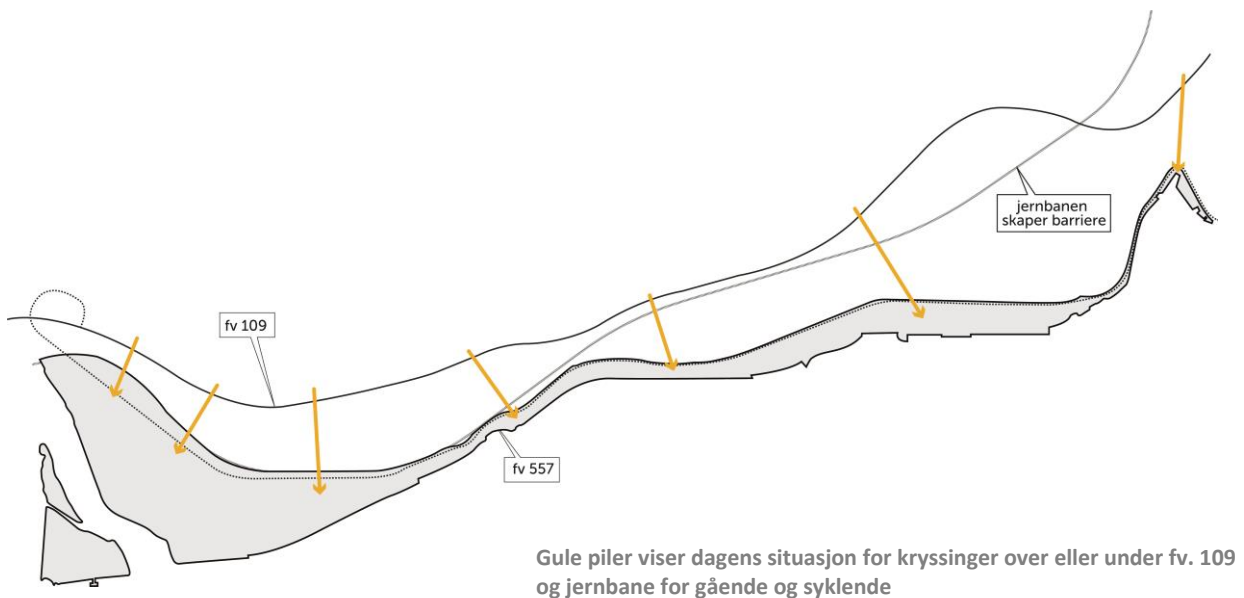
Gange

Det er viktig å skape et velfungerende, attraktivt og trygt tettsted med noe funksjonsblanding. En blanding av boliger og arbeidsplasser vil gi økt aktivitet i området i større deler av døgnet. Samtidig er det et ønske å styrke sentrum. Koblinger på tvers av planområdet og koblingen til Sarpsborg sentrum bør vies ekstra oppmerksomhet. For å gjøre det attraktivt å gå er det viktig med et sammenhengende og godt dimensjonert gatenett som gir så korte avstander som mulig til sentrale funksjoner.

Ganghastighet regnes til ca 5 km/t. Det gir gangavstand på 500 meter på 6 minutter (Se vedlegg 1). Et område som er tilrettelagt for gange må ha høy tetthet og nærhet til hverdagsgjøremål. Høy tetthet bør ikke nødvendigvis bety høyhus. Høy befolknings- og arbeidsplass tetthet kan også oppnås ved noe lavere bebyggelse i en tett struktur. Planområdets beliggenhet som bynært tettsted, gjør at det innenfor temaet gange fokuseres på å skape gode koblinger mellom bosted/arbeidsplass og bussforbindelse, mellom bosted og funksjoner som sosial infrastruktur og servicefunksjoner (butikk, barnehage, skole, treningssenter etc.) og mellom bolig og rekreasjons- og lekeområder. Det er gjort barnetråkkregistreringer som viser barns skolevei og hvordan de kommer seg til og fra skolen. De aller fleste barna markerer i kartene at de går til skolen. De følger da lokalveinettet og krysser under eller over fv. 109.

¹ Tall fra SSB

Direkte veier for fotgjengere må prioriteres. Fasader bør utformes på en slik måte at de bidrar til å gi liv til gatene. Høye sokler og lange, ensartede fasader bør unngås. God belysning av gater, ferdselsårer og uteoppholdsarealer skaper trygghet og må sikres gjennom både offentlige veiprojekter, private reguleringsplaner og byggesaker. Gatene bør planlegges fra kantene og innover slik at det sikres tilstrekkelig areal til gående og syklende. Ved plassutfordringer bør parkering være det første som viker. Blandet trafikk med lav hastighet kan være en god løsning der ikke alle trafikantgrupper får plass til hvert sitt felt. Fv.557 er smal og har bebyggelse tett inntil vei, så sistnevnte er absolutt et reelt alternativ i dette området.



Tiltak i kommunedelplanen

- Skape gode, sammenhengende koblinger for gående:
 - på tvers av planområdet (mellom fv. 109, boligområdene og elvebredden)
 - mellom boligområdene og områder for rekreasjon og lek
 - mellom boligområdene og sosial infrastruktur / servicefunksjoner
 - Mellom boligområdene og kollektivtrafikktilbudet
 - Mellom østre del av planområdet område og Sarpsborg sentrum
- Veier må planlegges fra ytterkantene og innover (prinsipper utarbeides i kommunedelplan)

Tiltak i videre detaljering (reguleringsplan og byggesak)

- Det må sikres god belysning av gater, ferdselsårer og uteoppholdsarealer
- Lange, ensartede fasader og høye sokler bør unngås. Vinduer og dører mot offentlig tilgjengelig rom gir liv og trygghet.
- Lekeplasser og oppholdsarealer bør gjøres attraktive for alle befolkningsgrupper og legges der folk går.
- Det må sikres høy beboer- og arbeidsplass tetthet.

Sykkel

Sykkelhastighet gir en mye større rekkevidde enn ganghastighet. Som et snitt regnes sykkelhastighet som legges til grunn i transportmodeller til 15 km/t. Det tilsvarer en strekning på 2,5 km på 10 minutter. Blant andre SINTEF har drøftet at 15 km/t antakeligvis er litt lavt og antyder at det i realiteten vil kunne være en noe høyere hastighet. En hastighet på opptil 16,7 km/t vil kunne vurderes. Med avstander på henholdsvis 11 og 4 km til de to bysentrene og 10,5 til det nye sykehuset på Kalnes vil sykkel kunne være et reelt alternativ til bilen som transportmiddel. (Se vedlegg 2) Å sykle gir mange gevinster. Blant annet har European Cyclist Federation gjort en vurdering av trafikktypers CO₂ utslipp som på en 5 km reise gir et utslipp på 105 g med sykkel og 1355 g med bil. En analyse i det svenske trafikkverket viser at sykefraværet er 15 % lavere blant personer som sykler til jobb enn de som ikke gjør det.

For å gjøre det enklere å velge sykkel framfor bilen er det viktig å tilrettelegge eller gjøre tiltak som bedrer konkurranseforholdet i favør av sykkel. Med dette menes f.eks å sørge for et direkte sykkelveinett med god framkommelighet. Opplevd trafiksikkerhet er også veldig viktig. I dag kjører en del tungtransport på fv.557 fra Sandesund eller via Greåker til lager og industriområder langs elvebredden. Dette reduserer sikkerheten for syklister. På veier med lite trafikk² og lav hastighet (under 30 km/t) kan man ha blandet trafikk mens mellom 30 og 50 km/t bør være sykkelfelt. Over 50 km/t anbefales adskilt sykkelvei. I arbeidet med utvidelse av fv. 109 legges det opp til sistnevnte løsning. Langs fv. 557 går turstien Glommastien som er en triveligere sykkel- og tursti som går i mer variert terreng og ligger nærmere elvebredden. Gjennom planområdet er ikke Glommastien tilrettelagt som sykkel- og tursti. På tross av dette inngår strekningen i hovedsykkelveinettet og foretrekkes av flere av transportsyklister som sykler mellom Sarpsborg og Fredrikstad. Ny trasé og standard for Glommastien må utredes i kommunedelplanarbeidet. Det bør sørges for gode koblinger mellom disse to langsgående sykkelrutene. I lys av dette bør fv. 557. videreutvikles som en supplerende direkterute for transportsyklister i tillegg til Glommastien.

Det må i kommunedelplanarbeidet lages bestemmelser for sykkelparkeringsdekning og anbefalt standard for sykkelparkering for alle nybygg og transformasjonsprosjekter. Sykkelparkeringen bør plasseres tett på inngangspartier og helst på gateplan. Det må også legges til rette for tilstrekkelig med sykkelparkering for besøkende til både bolig, handel og kontor. Det bør legges til rette for værbeskyttelse, mulighet for å låse rammen og den bør være godt belyst. Det bør også legges til rette for el sykler og lastesykler/sykkelvogner.

Tiltak i kommunedelplanen

- Legge ny trasé for Glommastien som kobles opp mot kulturminner i området for økt opplevelsesverdi
- Legge til rette for syklister på fv. 557 med lett leselige koblinger til hovedsykkelveinettet langs fv. 109 i Sandesund og på Greåker
- Lage bestemmelser for sykkelparkeringsdekning samt anbefalt standard

Tiltak i videre detaljering av området (reguleringsplan og byggesak)

- Bestemmelser for plassering, utforming og standard for sykkelparkering følges opp videre

² ÅDT under 3000

- Ved arbeidsplasser bør det også være garderobe med dusj for de som sykler lenger avstander til arbeid.

Kollektiv

Planområdet avgrenses mot nord av fv. 109 hvor det går mye kollektivtrafikk. Blant annet går Glommaringen mellom Sarpsborg og Fredrikstad med 8 avganger i timen i rushtiden. Det har tidligere også gått buss langs fv. 557. Nå er det kun ruten om Brevik-Alvim som går innom planområdet. Gjennom planarbeidet må det vurderes om det anbefales å reetablere en bussrute som følger fv. 557 eller om det er tilstrekkelig å sørge for gode koblinger mellom planområdet og Glommaringen langs fv. 109. For at kollektivtrafikken skal være konkurransedyktig i forhold til reisetid med bil er framkommelighet for kollektivtrafikken for kortest mulig reisetid meget viktig. Bussholdeplassene bør være universelt utformet, ha værbeskyttelse, sykkelparkering og oppleves som trygge. Det forventes at det legges bedre til rette for buss når fv. 109 utvides med kollektivfelt eller sambruksfelt. Gjennom et privat initiativ, Glommabanen AS, jobbes det også med et forslag om en bybane som blant annet foreslås med en trasé mellom Sarpsborg og Fredrikstad sentrum. Det er ikke noe konkret forslag hvor denne skal gå, men fv. 557 eller dagens jernbanespor er foreslått.

Tiltak i kommunedelplanen

- Vurdering av behov for å reetablere bussrute langs fv. 557
- Sørge for gode koblinger mellom planområdet og bussholdeplassene langs fv. 109 og Glommaringen.
- Bilrestriktive tiltak som f.eks. maksimalgrense for etablering av parkeringsplasser.

Tiltak i videre detaljering av området (reguleringsplan og byggesak)

- Bilrestriktive tiltak som parkeringsbestemmelser må følges opp videre
- Kommunen bør lage informasjonspakker som sendes ut til beboere og bedrifter med informasjon om kollektiv- og sykkeltilbud i området.
- Bussholdeplasser må utformes med støy og værbeskyttelse, belysning og sykkelparkering.

Personbil- og tungtransport

Skissert fortetting av området vil gi en vesentlig vekst både i antall beboere og arbeidsplasser. Selv om man legger til rette for at folk skal velge alternative framkomstmidler til bilen må man forvente noe vekst i personbiltrafikken sammenliknet med dagens situasjon. Uansett bør det jobbes med bilrestriktive tiltak som for eksempel restriktive parkeringsbestemmelser og en prioritering av framkommelighet for gående, syklende og kollektivtrafikk framfor bilen.

Trafikktellinger viser en ÅDT på 1670 på fv. 557 som går igjennom planområdet. Veien har dårlig standard og stort behov for oppgradering, særlig med tanke på tilpassing til gående og syklende. Bebyggelsen ligger langs store deler av strekningen tett inntil veien. For å sørge for et godt bomiljø bør fartsgrensen være lav. Ved innføring av bompenger i 2019, etter at 4-felt fv.109 Tindlund-Torsbekkdalen er bygget vil også fv. 557 få en bom for å hindre lekkasje fra fv. 109 og unødvendig gjennomfartstrafikk.

For å støtte opp under fortettingsstrategien i lokale knutepunkt vil det være en stor fordel å få etablert tilstrekkelig med tverrkoblinger mellom fv. 109 og fv. 557. Dette vil være særlig fordelaktig for å minimere mengden tungtransport. Det vil være behov for å se på muligheten for å etablere en ny tverrkobling i den midtre delen av planområdet omkring forlengelsen av Hannestadområdet (se diagram s.9). Det igangsettes nå et arbeid med å regulere en tverrkobling ved Alvim renseanlegg. Denne vil gi god tilgang direkte fra fv. 109 til industri- og havneområdet ved Alvim kai og fv. 557 kan da vurderes å stenges for tungtrafikk herfra til Sandesund. Denne koblingen vil også kunne forsyne området Yven samt en ny kobling til Alvim. Det bør utredes mulighet for minst en tverrkobling til mellom Alvim og Greåker. Gjennom arbeidet med utvidelsen av fv. 109 vil det legges ekstra vekt på å skape et forbedret veisystem gjennom Greåker og gi veien et tverrsnitt som framhever Greåkers funksjon som tettsted og lokalsenter. (Se diagram s.10). Det bør utarbeides en parkeringsstrategi som gir overordnede føringer for hvor mye og hvordan parkering skal etableres ved alle nybygg og transformasjonsprosjekter. Parkeringsstrategien må også omtale behov for ladestasjoner for el-bil både for beboere, besøkende og ved arbeidsplasser. For å unngå å sløse med verdifullt areal til bør det settes krav om at parkering skal legges under bakken eller i felles parkeringsanlegg. Separasjon av utgifter til parkering og bolig er et effektivt tiltak ved for eksempel frikjøpsløsning av garasje plass eller felles parkeringsløsninger.

Tiltak i kommunedelplanen

- Muligheten for å oppgradere eksisterende og etablere nye tverrkoblinger mellom fv. 557 og fv. 109 utredes.
- Det må etterstrebes å utforme gater som ikke inviterer til høy bilhastighet
- Det må lages en overordnet parkeringsstrategi med parkeringsnorm som angir maksimale grenser for antall parkeringsplasser
- Det må planlegges for enkel adkomst til industriområdene som ikke generer gang og sykkeltrafikken eller boligområdene vesentlig.

Tiltak i videre detaljering av planområdet (reguleringsplan og byggesak)

- Restriktive parkeringsbestemmelser og ladestasjoner for el-bil må følges opp
- Utbyggere oppfordres til å bygge parkering uavhengig av boligene slik at beboere må leie parkering etter behov.

Båt

Områdets beliggenhet langs elvebredden tilsier at det er behov for en overordnet strategi for båtplasser. Vannet er et viktig element for rekreasjon og fritid, med relativt kort vei til sjø og skjærgård. Flere bør få muligheten til å benytte seg av dette. Det bør derfor legges til rette for at det i forbindelse med nybygg og transformasjonsprosjekter vil være mulighet for å etablere noen båtplasser som et tilbud til nye beboere i området. Det er pr. i dag en mindre båthavn for småbåter hvor det er mulig å leie seg båtplass. Det bør utredes om det er behov for, og plass til, flere slike. Det er sterk strøm i elven og det er også viktig at båtplasser ikke kommer i veien for farleden til skipstrafikken.

Elven var tidligere en viktig trafikkåre mellom byene både på tvers og på langs av elven. I Fredrikstad har personfergene vært en stor suksess. Ferge er også et godt alternativ for de som ønsker å ha med seg sykkel. For at ferge skal være et reelt transportmiddel mellom byene må den være konkurransedyktig i reisetid. Det er mye strøm i elven og fartsbegrensning på 5 knop, men muligheten for å reetablere ferge som transportmiddel på langs og på tvers av elvebredden bør vurderes i arbeidet med kommunedelplanen.

Tiltak i kommunedelplan

- Det må lages en overordnet strategi for etablering av båt plasser i forbindelse med nybygg og transformasjonsprosjekter
- Det må vurderes om det er behov for, og plass til, flere mindre småbåthavner
- Muligheten for å etablere et fergetilbud må vurderes

Tiltak i videre detaljering av planområdet (reguleringsplan og byggesak)

- Behov og ønske om båt plasser må vurderes videre i hvert enkelt prosjekt.

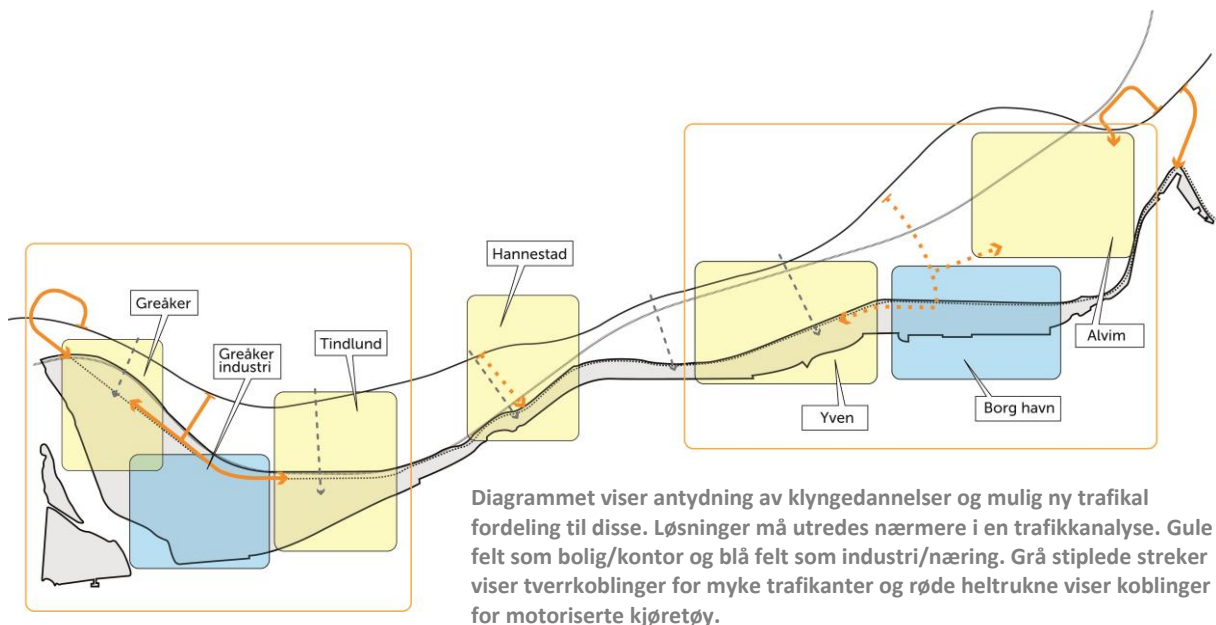


Bryggeplass for småbåter

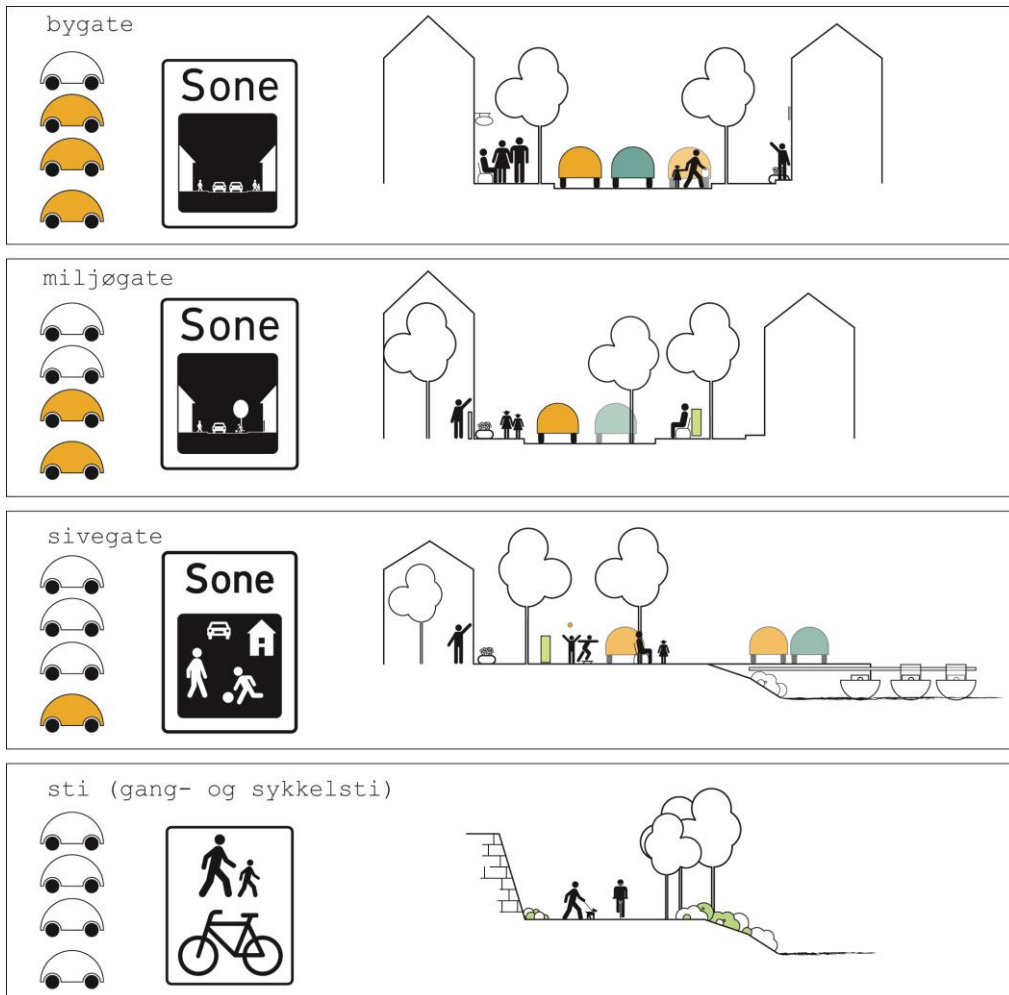
Samordning av areal og transport

Planområdet er i dag langstrakt og avskjæres på langs av infrastruktur i form av vei og bane. Et viktig grep både for å koble området bedre på omgivelsene og for å bygge opp under målet om at flere skal bruke sykkel og kollektiv framfor bilen er å jobbe med klyngedannelser. Tidligere strakk boligområdene Hannestad, Tindlund og Yven seg naturlig ned til elvebredden, noe blant annet Hannestadbrygga og gamle Hannestad skole vitner om. Da fv. 109 ble opparbeidet på 80-tallet ble det skapt en stor barriere som delte disse tettstedene. Det vil være fordelaktig å reetablere disse sammenhengene gjennom opprusting av over og underganger for gående og syklende som kobler seg mot bussholdeplassene langs fv. 109 samt å legge eventuelle nye tverrkoblinger for sykkel, gående og bil strategisk til nye klyngedannelser. Diagrammet på s.8 illustrerer mulige

klyngedannelser. Her ser man hvordan det danner seg en klynge i øst med Greåker sentrum, Greåker industri og Tindlund og en med Yven, Borg havn og Alvim mot øst. Hannestad danner en mindre klynge midt i området. Om Alvim ikke kobles sammen med Borg havn og Yven vil dette området bli liggende som en egen satellitt i nord-øst. Det ligger to industriområder (markert med blått) langs strekningen. Disse er lokalisert omkring områdets to dypvannskaier og det er et ønske om at så mye som mulig av frakt ut og inn skal gå på båt. Allikevel må det forventes en del tungtrafikk til disse områdene. Det er derfor viktig at nye eller oppgraderte tverrkoblinger legges strategisk slik at området avlastes så mye som mulig for unødvendig tungtrafikk. Illustrasjonen under viser hvordan man ved hjelp av disse kan skape to store klynger i øst og vest med nye tverrkoblinger fra fv109 og unngå gjennomgangstrafikk med tungtrafikk til industriområdene. I tillegg bør det vurderes om det er mulig å legge en ekstra tverrkobling til Hannestadområdet.



En slik løsning forutsetter en stor utbedring av undergangen ved Greåker industri (vil bli et meget stort inngrep med mindre jernbanen legges om, jfr. utredning ifbm. reguleringsplan for Greåker industriområde) samt nye tverrkoblinger ved Hannestad og ved Borg havn. For tverrforbindelsen ved Borg havn er reguleringsplan planlagt igangsatt. Det bør vurderes om denne tverrkoblingen også kan ta med Alvim for å få enklere adkomst til dette området. Med en slik løsning vil det være strekninger mellom de ulike klyngene (øst og vest for Hannestad samt mellom Borg havn og Sandesund) hvor man kan stenge for gjennomkjøring for biltrafikk og prioritere syklende og gående som del av Glommastien. Det må vurderes ulike løsninger for veien. Det kan for eksempel legges opp til et variert tverrsnitt og lav bilhastighet på veien tilpasset omgivelsene. Et annet alternativ er at strekningen bør framstå som en langstrakt hovedferdselsåre slik den har vært historisk, men med lav hastighet og blandet trafikk. Slike løsninger må vurderes i en egen trafikkanalyse.



Diagrammatisk framstilling av forslag til et variert tverrsnitt på fv. 557. I alle tverrsnittene vil det være lav bilhastighet og sykkel vil kunne gå som blandet trafikk.
 Illustrasjon fra studentoppgave (Karoline Bergdal)

Vedlegg:

1. Rekkevidde gange
2. Rekkevidde sykkel

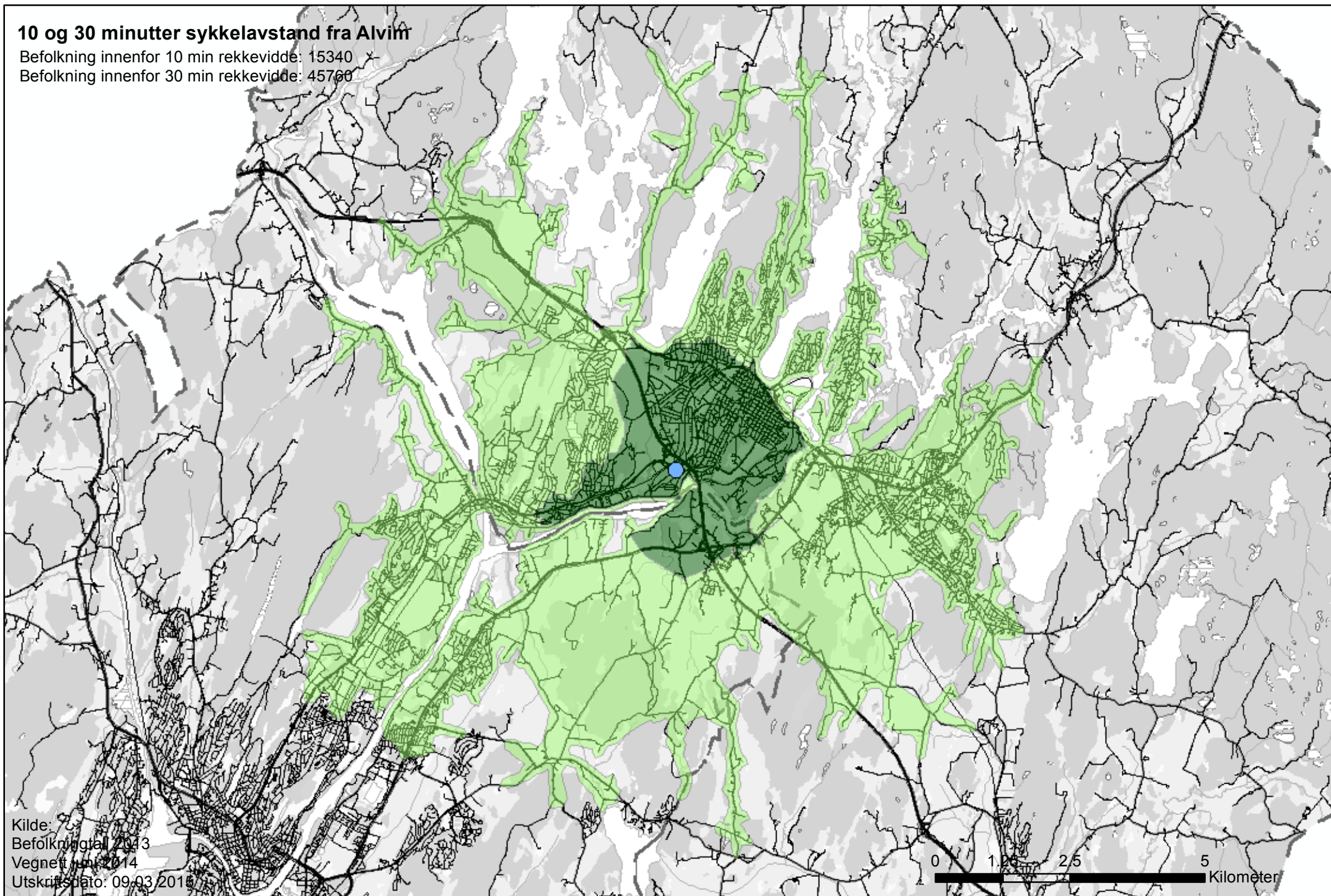
Kilder:

Grønn mobilitet – veileder for grønn mobilitet i byområder [Future built/Framtidens bygg/2014]
 SSB

10 og 30 minutter sykkelavstand fra Alvim

Befolkning innenfor 10 min rekkevidde: 15340

Befolkning innenfor 30 min rekkevidde: 45700

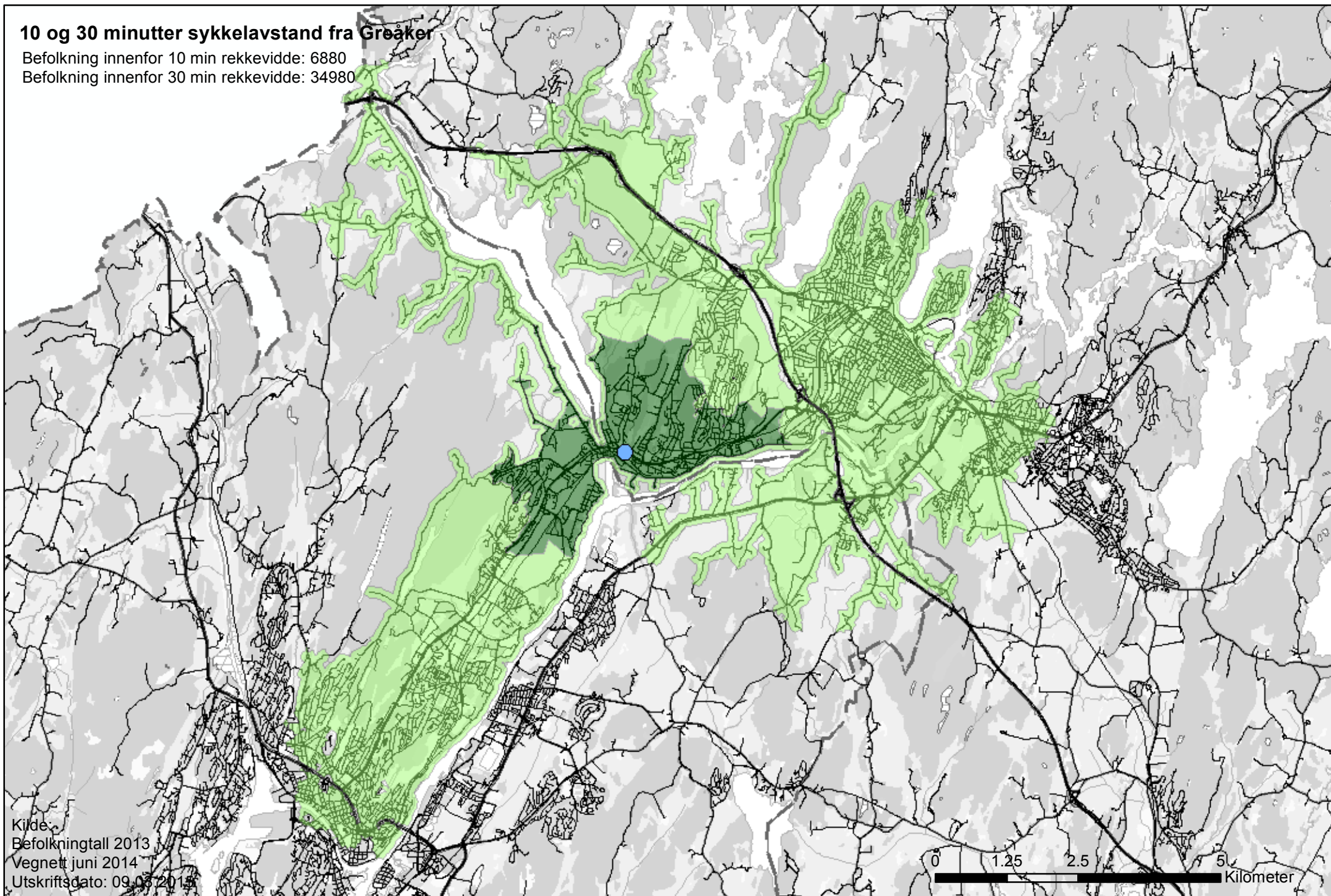


Kilde:
Befolkningstall 2013
Vegnett juni 2014
Utskriftsdato: 09.03.2016

10 og 30 minutter sykkelavstand fra Greåker

Befolkning innenfor 10 min rekkevidde: 6880

Befolkning innenfor 30 min rekkevidde: 34980



Kilde:
Befolkningstall 2013
Vegnett juni 2014
Utskriftsdato: 09.03.2015

0 1.25 2.5 5 Kilometer

Rekkevidde 600m fra holdeplasser langs fv 109

Befolkning innenfor rekkevidde: 3860

