

Mobilitetsplan

Detaljreguleringsplan for Gressvik havn

1. Bakgrunn

Ifølge Fredrikstads kommuneplan for 2020-2032 skal det ved regulering av utbyggingsprosjekter større enn 1 000 kvm BRA eller som beregnes å gi mer enn 50 arbeidsplasser utarbeides en mobilitetsplan. Dette dokumentet tar derfor for seg dagens og fremtidig situasjon, samt tiltak som kan bidra til å redusere biltrafikken til og fra planområdet og som tilrettelegger for gange, sykkel og kollektivtrafikk.

2. Mål og bestemmelser

2.1 Kommuneplan for Fredrikstad 2020-2032

Følgende mål og bestemmelser fremgår av Fredrikstads kommuneplan for 2020- 2032 og er relevante ved utarbeidelse av mobilitetsplanen:

Transport

- Nullvekst i personbiltrafikken.
- Innen 2030 skal klimagassutslippene være redusert med minst 60 prosent, sammenliknet med 2016.
- Fredrikstad skal bidra til at Østfoldregionen oppnår netto null klimagassutslipp innen 2050 ved både kraftig å redusere utslippene og øke CO2-opptakene i Fredrikstad.
- Korte og trafikksikre gang- og sykkelforbindelser til viktige målpunkt, herunder lokale tjenestetilbud og kollektivholdeplass, skal ivaretas i all arealplanlegging.
- Nye utbyggingsområder skal tilrettelegges med effektive sykkelforbindelser til hovedsykkelveinettet.

Parkering for bil

- Leiligheter som er lokalisert innenfor byområdet skal ha maksimalt 1,2 ordinære p-plasser og minimum 0,1 HC-parkering per boenhet.
- Parkering skal ved større byggeprosjekter etableres i parkeringskjeller. Der parkering etableres under bygning, kan maksimumsnorm avvikes. Parkering for funksjonshemmede tillates etablert på bakkeplan.
- I boligbygg med felles parkeringsanlegg skal alle p-plassene i hvert parkeringsanlegg ha framlagt felles infrastruktur for lading. I andre bygg og anlegg med felles eller offentlig parkering skal minst 30 prosent av parkeringsplassene ha framlagt infrastruktur for lading, der minst 10 prosent skal ha ladepunkt før det gis brukstillatelse.

Parkering for sykkel

- Leiligheter < 50 kvm BRA skal ha minimum 1 p-plass per boenhet. Leiligheter > 50 kvm BRA skal ha minimum 2 p-plasser per boenhet. Forretning skal ha minimum 2 p-plasser per 100 kvm BRA. Kontor/administrasjon skal ha minimum 3 p-plasser per 100 kvm BRA.
- Minst 25 prosent av sykkelplassene skal ha overbygg. Sykkelparkering skal plasseres på terreng, i førsteetasje eller i parkeringskjeller.
- Minst 5 prosent av sykkelplassene skal være tilrettelagt for lastesykkel/sykkel med vogn.

2.2 Nasjonal transportplan 2018-2029

Nullvekstmålet, som går ut på at all vekst i personbiltrafikken skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, står sterkt i Nasjonal transportplan for 2018-2029. Regjeringen vil i tillegg at det skal legges til rette for at en vesentlig del av transportveksten kan tas med sykkel og gange.

3. Trafikkberegning

Rambøll har utarbeidet en trafikkanalyse, datert 15.12.2022. Rapporten viser at prosjektet etter ferdig utbygging vil generere en turproduksjon på ca. 900 bilturer per døgn. Dette vil gi en relativt stor trafikkøkning langs Gressvikveien. På bakgrunn av dette sikrer planforslaget etablering av et nytt fortau mellom planområdet og Storveien. Dette tilbudet er fraværende i dag, og vil gjøre det tryggere for gående og syklende å ferdes i området.

For beregningen av årsdøgntrafikk er det lagt til grunn at hver boenhet som etableres innenfor planområdet genererer 3,1 biltur per døgn. Ved å lykkes med grønn mobilitet kan flere av disse turene flyttes fra privatbil, til kollektiv, sykkel og gange. Kort vei til bussholdeplasser, fergeterminal og sykkelvei til sentrum gjør at vi har god tro på at personbiltrafikken kan reduseres.

4. Overordnet mål for grønn mobilitet

Det overordnede målet er et attraktivt boligprosjekt innenfor byområdet, med redusert behov for biltransport, både for beboere og besøkende. Det tas sikte på høy andel bærekraftige reiser til og fra planområdet.

Reguleringsplan, bestemmelser og sentrale dokumenter skal sikre at planområdet utvikles til et fremtidsrettet boområde, hvor beboere og besøkende velger bærekraftige mobilitetsløsninger fordi det er enklest og gir best reisetilbud. Det skal være enkelt, effektivt og attraktivt å gå, sykle og reise med kollektivtransport i hverdagen.

5. Utviklingstrekk

Person- og varetransport innebærer betydelige lokale miljøbelastninger for Fredrikstad. Transportfeltet er internasjonalt i sterk endring i retning av mer bærekraftige mobilitetsløsninger. Byer og områder som skal fremstå som attraktive og konkurransedyktige for innbyggere, næringsliv og boligkjøpere, må i større og større grad tilby et helhetlig mobilitetstilbud. Det er en nasjonal målsetning om å utvikle bærekraftige

byregioner der gange, sykkel og kollektivtransport skal ta veksten i persontransport «nullvekstmålet».

Planforslaget for Gressvik havn forholder seg til sentrale utviklingstrekk og nasjonale forventninger. Trender innen digitalisering, urbanisering, individualisering og bærekraft vil med stor sikkerhet påvirke fremtidens mobilitetsløsninger, med både fysiske løsninger og organiseringsprinsipper.

6. Grønn mobilitet

Prinsippet om grønn mobilitet bygger på at man snur om på det konvensjonelle trafikkhierarkiet. Gange og sykkel har høyest prioritet, etterfulgt av kollektivtrafikk, og til slutt biltrafikk der bildeling er prioritert foran privat eid bil.

Et transportsystem med fokus på gange, sykling og kollektivtransport gir større frihet for flere mennesker uavhengig av alder, funksjonsevne og sosioøkonomiske forhold.

Målet er å minimere behovet for bruk av bil i hverdagen. Dette løses ved å gi beboere, besøkende og arbeidstagere gode forutsetninger for å velge gange, sykkel, kollektivtransport eller bildelingsordninger fremfor privatbilen.

7. Mobilitetstiltak

7.1 Planområdets lokalisering

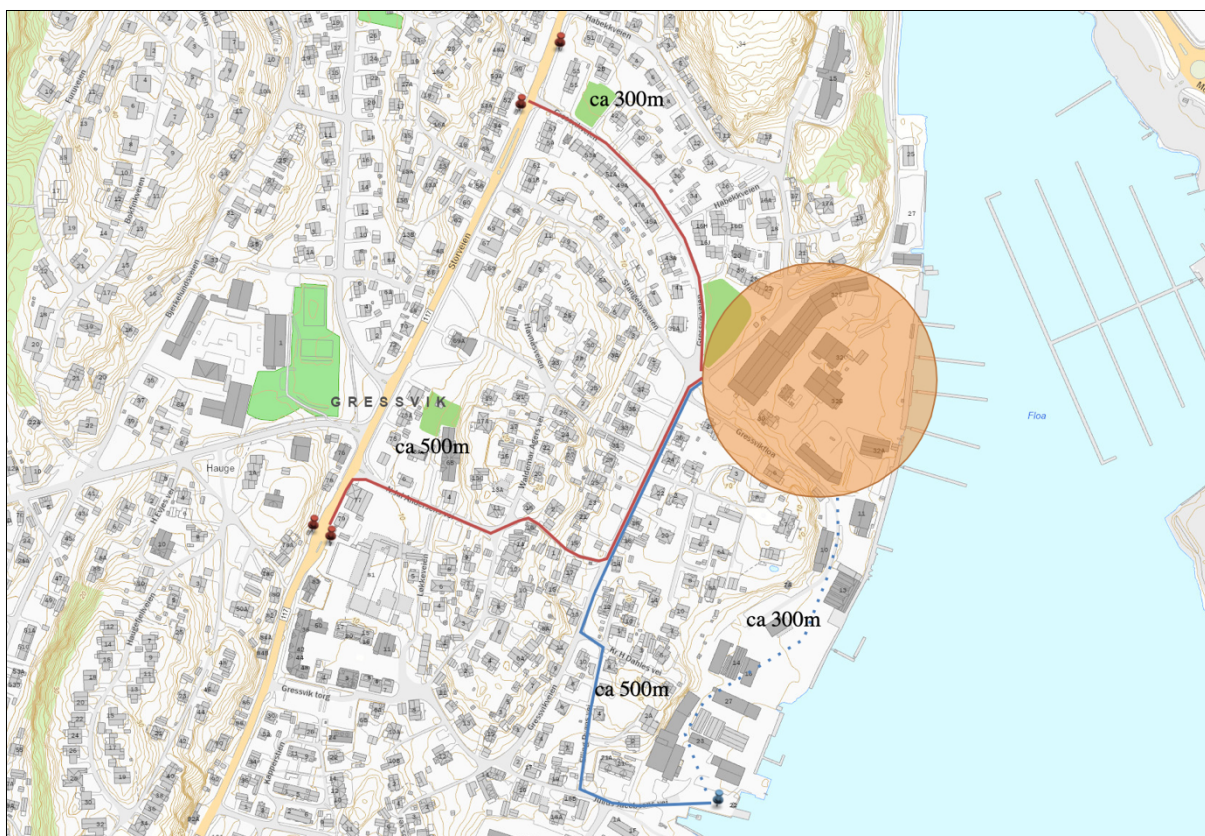
Det viktigste mobilitetsgrepet man kan gjøre er å utvikle boliger i et sentralt område av kommunen. Gressvik havn ligger plassert innenfor byområdet, hvor 60 % av den fremtidige boligbyggingen skal komme. Planområdet ligger tett på byss og fergetilbud, og med gangavstand til Gressvik torg med handel- og servicefunksjoner. Det planlegges barnehage innenfor planområdet, og barne- og ungdomsskole ligger også innenfor gangavstand.

Nærmeste bussholdeplasser til området er krysset Storveien/Gressvikveien som ligger ca. 300 meter nordvest for planområdet, og Gressvik Torg som ligger ca. 500 m sydvest for planområdet. Fra disse holdeplassene er det mulig å reise til Fredrikstad sentrum på ca. 12 minutter. Begge holdeplassene betjenes av linje 10 og 103. I tillegg betjenes Gressvik torg av flere skolebusslinjer. Frekvensene nedenfor er basert på normaltrafikk hverdager.

Linje 10 Fredrikstad - Vikerkilen med 2 avganger i timen fra morgen til kveld.

Linje 103 Gressvik – Solli – Kalnes - Inspiria med 3 avganger i ene retningen i rushtid.

Da bussene tilhørende de forskjellige linjene ikke passerer holdeplassene samtidig blir frekvensen ca 3 ganger i timen i rush og 1-2 ganger til andre tider.



Figur 1: kart som viser gangavstand til kollektivholdeplass. Rød nål er bussholdeplasser og blå nål er fergeterminal.

Fra planområdet er det ca. 500 meter gange til Gressvik fergeterminal. Herfra kan man ta gratis byferge til Værste, Sentrum, Smertu, Isegran og Gamlebyen. Fergene går gjennom hele dagen, og reiseavstanden til Fredrikstad sentrum er 10 minutter. Når boligutviklingen kommer i gang på feltene B46 og B47 vil den nye gang-/sykkelveien gjennom områdene føre til at gangavstanden til ferja reduseres til ca. 300 meter.

Dette vurderes å gi middels god sentrumsrettet kollektivtrafikkbetjening fra planområdet.

7.2 Fysisk utforming av planområdet

7.2.1 Høy arealutnyttelse

I tråd med gjeldende kommuneplan og regionale føringer om tettere byutvikling i de regionale byene, tilrettelegger planforslaget for Gressvik havn for høy utnyttelse innenfor planområdet. Høy arealutnyttelse vil si at mange mennesker bor relativt tett med kort avstand til daglige gjøremål, noe som bidrar til å redusere transportbehovet. Det er spesielt stor sjanse å oppnå mindre personbiltransport i områder med sentral beliggenhet og høyfrekvent kollektivtilbud.

Planlagt bebyggelsen består av rekkehus og blokkbebyggelse i 3-5 etasjer. Under bebyggelsen ligger en større felles parkeringskjeller. Bebyggelsen vil kunne romme ca. 360 boenheter, og vil erstatte den eldre næringsbebyggelsen som finnes på området i dag.



Figur 2: Illustrasjon som viser mulig utvikling av området

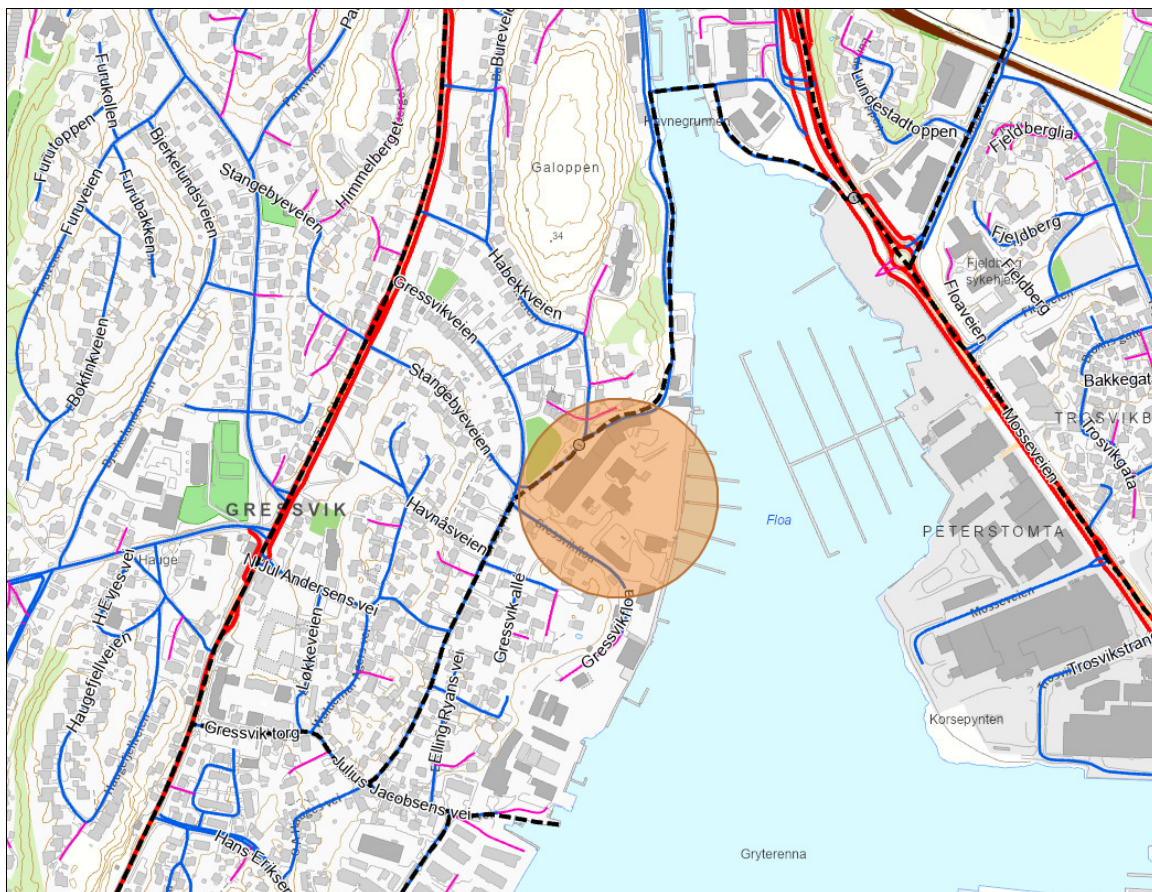
7.2.2 Transportnett for gående og syklende

Planforslaget legger opp til et finmasket nett for gående og syklende. Det etableres en elvepromenade for transport, opphold og aktivitet. Og en 6 meter bred gang-/sykkelvei bak bebyggelsen langs elva. Reguleringsplanen sikrer også etablering av et nytt fortau langs Gressvikfloa og Gressvikveien, og helt opp til Storveien. Alle bevegelsesaksene internt på området vil være fri for biltrafikk.



Figur 1: Kart som viser løsninger for gående og syklende når området er ferdig utbygd.

Fra planområdet kan man komme seg ut på omkringliggende veinett mot nord, syd og vest. Tilretteleggingen for gående og syklende er noe varierende på de ulike veiene. I nord langs Habekkveien er det gang-/sykkelvei (del av hovedsykkelvei-nettet) med egen bro over til Fredrikstad sentrum. Langs Gressvikveien i Nordøst vil det bli etablert fortau. Langs elva skal det etableres Gang-/sykkelvei helt bort til fergeterminalen.



Figur 2: Eksisterende veinett i området

7.2.3 Parkeringsdekning

Det er en kjent sak at parkeringstilbudet påvirker bilbruk og dermed biltrafikken i lokalområdet. Reguleringsbestemmelsene angir maksimumstall for bilparkering og minimumstall for sykkelparkering, samt krav vedrørende plassering og opparbeiding av disse. Kravene i gjeldende kommuneplan tilsier at man for nye boliger kan etablere maksimum 1,2 parkeringsplasser per boenhet. Reguleringsplanforslaget følger opp kommuneplanens krav til parkering. Hvorvidt dette potensialet vil bli benyttet til det fulle vil bli avklart i videre prosjekterings- og markedsfase.

7.3 Aktuelle tiltak for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling

7.3.1 Tiltak for å øke sykkelandelen

Sykkelparkering: Reguleringsplanforslaget sikrer etablering av sykkelparkeringsplasser i henhold til gjeldende kommuneplan. For beboere bør det være mulighet for innlåsing av sykler i et eget rom i p-kjeller. Det bør tilrettelegges for enkel adkomst til parkeringskjeller for syklende, fortrinnsvis via egne innganger. Større varesykler har også blitt mer vanlig i den senere tid, og det er viktig at sykkelparkeringen også har plasser til slike større sykler. Ladepunkt for elsykler tilknyttet sykkelparkeringen er også et godt tiltak. I tillegg til trygg parkering i kjeller bør det tilrettelegges for noe sykkelparkering på terreng, dette gjør det enklere for besøkende som ankommer med sykkel.

Vaskemulighet: Det kan etableres en felles vaskeplass for beboere i p- kjeller. Vaskeplassen bør være utstyrt med dusj til sykkel, såpe og børster.

7.3.2 Tiltak for å øke gangeandelen

Snarveier i nærområdet: Ved å etablere snarveier i nærområdet senkes terskelen for å velge gange som reisemiddel. Planforslaget for Gressvik havn sikrer etablering av en rekke nye forbindelsesakser for gående og syklende. Planforslaget åpner opp et område som i en årrekke har vært stengt av for allmennheten. Etableringen av en ny elvepromenade vurderes som spesielt attraktivt, og vil fungere som et yndet rekreasjonsområde, samt en effektiv transportåre til fergeterminalen.

7.3.3 Tiltak for å øke kollektivandelen

Vekst i kollektivtilbudet: God kapasitet i kollektivtilbudet er en helt sentral forutsetning for å nå nullvekstmålet. Innføringen av bomring rundt Fredrikstad har ført til at langt flere reisende for de lokale busselskapene. For at denne veksten skal fortsette er det viktig at veksten i kollektivtilbudet fortsetter. Det arbeides for øyeblikket med realisering av bypakke nedre Glomma (stort fokus på bussens fremkommelighet) og InterCity-utbyggingen (dobbeltspor mellom Oslo og Halden). Disse prosjektene vil på sikt føre til et langt bedre kollektivtilbud. Fergetilbudet i Fredrikstad er også i kontinuerlig vekst.

Enklere adkomstmuligheter til kollektivholdeplasser: Planforslaget sikrer, sammen med de andre planarbeidene langs elva på Gressvik etablering av nye gang- og sykkelforbindelser. En ny elvepromenade vil gi raskere tilgang til fergeterminalen for en rekke mennesker i området. Etablering av fortau langs Gressvikveien vil gjøre det lettere å gå og sykle til å fra bussholdeplassene langs Storveien.

7.3.4 Tiltak for å redusere og optimalisere bilbruken

Fjerne parkeringsplasser: Parkeringsrestriksjoner anses som det mest effektive tiltaket for å begrense bilbruk. Gjennom forrige kommuneplan ble det angitt maksimumskrav for parkeringsplasser innenfor byområdet. Disse bestemmelsene er fulgt opp i planforslaget.

Delebilsordning: Bildeling er et alternativ til privat bilhold hvor tjenesten gir medlemmer tilgang til bil. Medlemmene av tjenesten får tilgang til bil etter bestilling og betaler etter bruk. På denne måten har medlemmene tilgang til bil uten de vanlige bilutgiftene som følger privatbil. Færre biler deles av flere bilbrukere slik at antall biler på veiene, utslippene og kostnadene reduseres. Arealbeslag og kostnader til infrastruktur (parkering, veikapasitet) reduseres også. I snitt står privatbiler ubrukte 23 timer i døgnet. Bildelingstjenesten gir den enkelte tilgang til et større utvalg biler tilpasset spesifikke behov. Kjøretøyene kan både være ulike typer biler (små biler, stasjonsvogn, varebil), og oppfylle spesielle forutsetninger, f.eks. at de er elektriske. Flexibiliteten øker hvis den enkelte beboer har tilgang på et større nett av bildelingsstasjoner utover eget boligområde. (Kan være både lokalt, regionalt, nasjonalt og internasjonalt.) Tilsvarende kan bildelingsstasjoner i eget boligområde inngå som del av en felles infrastruktur.

Fremlegge infrastruktur for elbil: Ved å tilrettelegge for lading av elbil i p-kjeller kan beboerne påvirkes til å gå til innkjøp av elbil fremfor bensin- eller dieselbil.

Hjemlevering av varer og tjenester: Digitale omveltninger endrer forbrukerens kjøpsreise og skaper nye muligheter for forbruksvareselskaper. For de som handler på nett i dag finnes det to måter å få varer på: levert hjem, eller hente varene selv - enten på hentepunkter eller ved post-i-butikk. Å hente selv gir tidsfleksibilitet, mens hjemlevering er det mest behagelige. Stadig flere velger å få dagligvarer og andre større varer levert hjem på døra. Denne utviklingen er med på å redusere behovet for privatbil.

7.4 Konkrete tiltak i planen

Det er et overordnet politisk mål om å stimulere til redusert bruk av privatbil og økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange. I Fredrikstads kommuneplan for 2020-2032 er det også mål om 60 prosent reduserte klimagassutslipp innen 2030 og netto null klimagassutslipp innen 2050. Tabellen under viser en oversikt over de ulike tiltakene i planforslaget og hvordan disse bidrar positivt til å nå ovennevnte mål og øvrige mål i kommuneplanen.

Tiltak i planforslaget	Nytte
Parkeringsbestemmelser i tråd med overordnede planer (HC, bil og sykkel). Redusert parkering for bolig	Redusert bilbruk og økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange
Felles infrastruktur for lading	Økt bruk av elbil og følgelig reduserte klimautslipp
Trygg og effektiv sykkelparkering	Økt bruk av sykkel
Gode løsninger for vedlikehold av sykkel	Økt bruk av sykkel
Høy arealutnyttelse i et område med god kollektivdekning	Økt bruk av kollektivtransport

Høy arealutnyttelse i ett område tett på handel og service-funksjoner	Redusert bilbruk
Universell utforming av bebyggelse og utomhus-områder	Alle mennesker kan reise til/fra planområdet uavhengig av funksjonsevne
Korte og trafikksikre traseer til eksisterende gang- og sykkelveinett og kollektivstopp	Økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange