

MOBILITETSPLAN

St.Croix – forretning og næring detaljereguleringsplan

(nasjonal arealplanID 1214)

Datert: 09.01.2025

Sist revidert: 24.04.2025



Fredrikstad kommune

Forslagsstiller: St.Croix Eiendom AS
Plankonsulent: Håvard Skaaden, HS Arealplan AS
Arkitekt: SH Prosjekt AS

1. Hensikten med planarbeidet

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for etablering av næringsvirksomheter med tilhørende funksjoner/anlegg innenfor planområdet. Tiltakshaver ønsker blant annet å etablere en ny dagligvareforretning, minilager, ladestasjoner for elbil og eventuelt vaskehall innenfor planområdet. Reguleringsplanen åpner for også for andre typer forretninger og tjenesteyting. Planforslaget er utarbeidet i tråd med kravene gitt av kommuneplanens arealdel og føringene av prosessledende beslutning vedtatt i planutvalget den 16.11.2021.

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet et skisseprosjekt og situasjonsplan for ny bebyggelse. Høydebestemmelser, byggegrenser og %-BYA er definert på bakgrunn av dette.

2. Kommuneplanens krav til mobilitetsplan

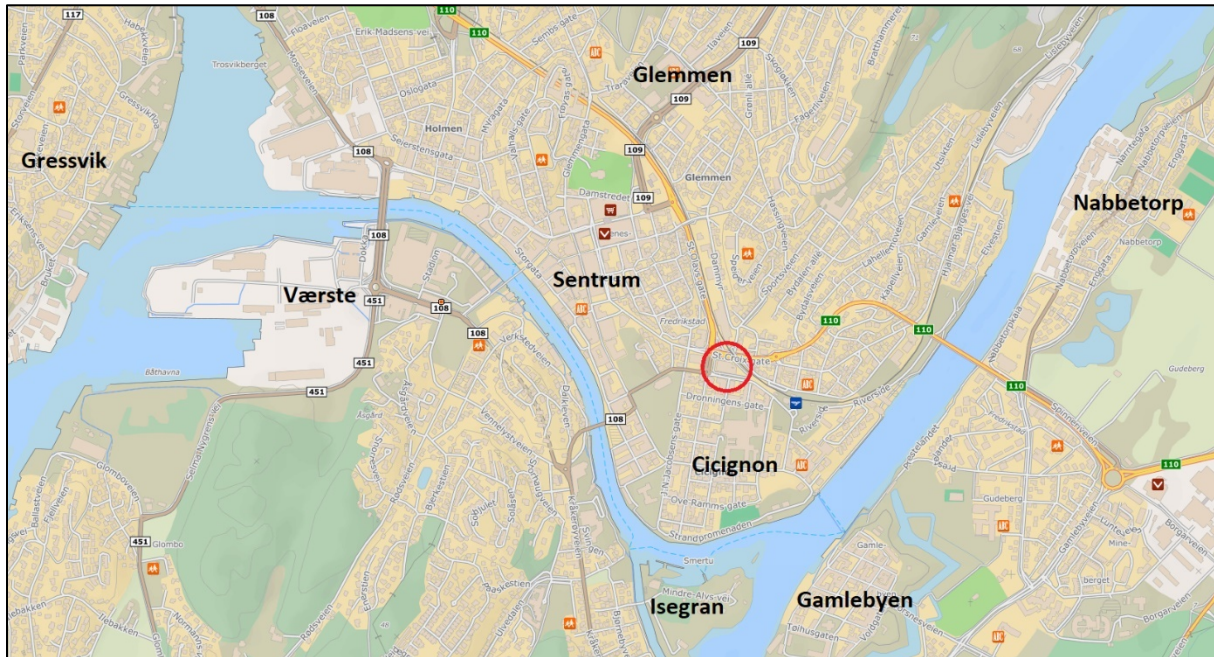
Kommuneplanens arealdel § 16.2 stiller krav om mobilitetsplan for byggeprosjekt større enn 1000 m² eller prosjekt som beregnes til å gi mer enn 50 arbeidsplasser. Dette prosjektet legger opp til bebyggelse som er større enn 1000 m². Det er imidlertid usikkert hvor mange arbeidsplasser prosjektet kan bidra til å skape, men det forventes å bli færre enn 50. Nedenfor gjengis et utdrag fra kommuneplanens § 16.2.

«16.2 Mobilitetsplan

Ved regulering av utbyggingsprosjekter større enn 1.000 kvm BRA eller som beregnes å gi mer enn 50 arbeidsplasser, skal det utarbeides mobilitetsplan. Mobilitetsplan skal analysere muligheter for minst bilavhengighet. Mobilitetsplan skal i tekst og tegning vise løsninger for gange, sykkel, kollektivtrafikk, bil, varetransport og fossilfrie kjøretøy og hvordan disse danner sammenhengende ruter.»

3. Planområdets beliggenhet

Planområdets beliggenhet er på St.Croix i Fredrikstad. Dette er sentralt, og avstanden til målpunkt som blant annet Torvbyen og rådhuset er henholdsvis 800 og 450 meter i gangavstand. Planområdets plassering i Fredrikstad er fremhevet med rød sirkel i figur 1. Planområdet er nært tilknyttet flere kollektivholdeplasser og har god tilgjengelighet for myke trafikanter. Beboere på Cicignon har etterlyst et behov for en ny dagligvareforretning i nærområdet.



Figur 1: Planområdet beliggenhet i Fredrikstad, fremhevet med rød sirkel.

4. Tilgang til kollektiv transport

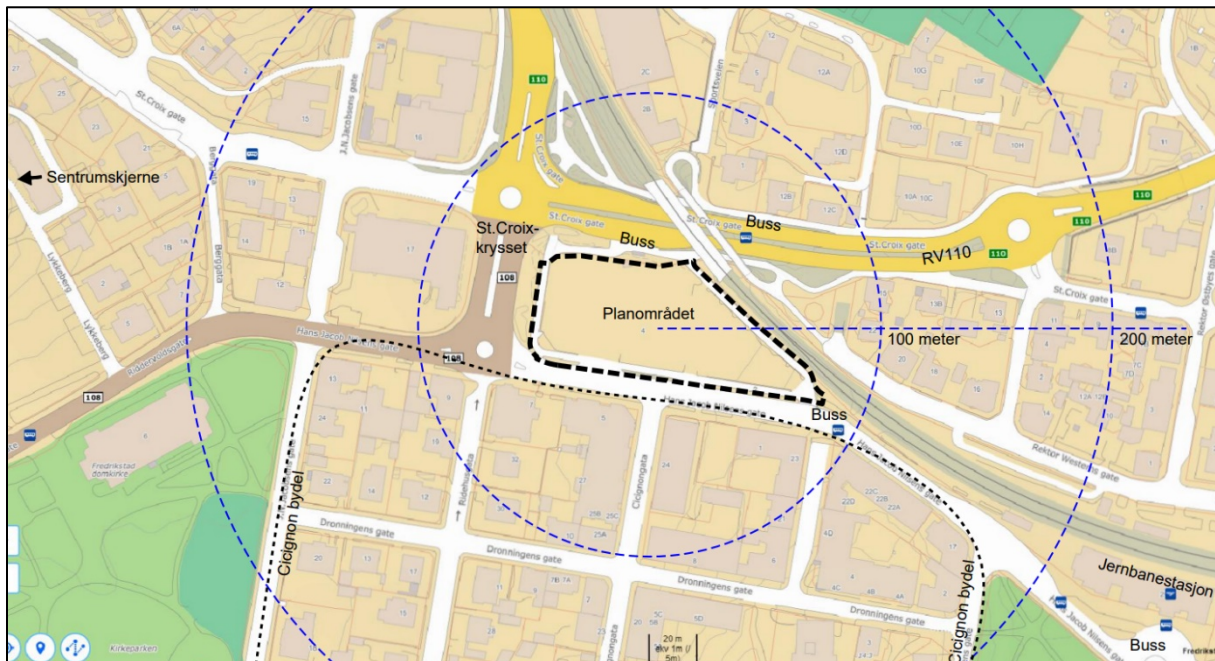
Nærmeste kollektivtilbud til planområdet er bussholdeplassene i St. Croix gate, både øst (St. Croix-undergangen) og vest (St. Croix-huset) for rundkjøringen. Holdeplassene betjenes av en rekke linjer, dette gjelder blant annet Glommaringen og flere lokale ruter. Det er også kort gangavstand (ca. 200 m) fra planområdet til Fredrikstad jernbanestasjon som betjenes av rute R20 mellom Oslo og Halden, med enkelte avganger til/fra Gøteborg. Det er i gjennomsnitt en avgang i timen og 5 av døgnet avganger går til/fra Gøteborg. Kollektivtilbudet i området er som svært godt.

5. Tilgjengelighet ved planområdet

I området er det godt tilrettelagt for gående og syklende, og planområdet har en sentral beliggenhet til flere viktige funksjoner og mange beboere. Dette bidrar til at fremtidige brukere ikke er avhengig av personbil for å ankomme området.

I neste tabell vises en oversikt over aktuelle funksjoner som er i umiddelbar nærhet fra planområdet. I tillegg er området omgitt av mye trafikk og mange naturlig forbipasserende, dette medfører at mange kan «svinge innom» planområdet for å for eksempel handle dagligvarer eller vaske bilen. Se neste tabell og figur 2.

Hvilken funksjon	Adkomst via gangvei/fotgjengerovergang?	Avstand meter (cirka)
Kollektivholdeplasser	Ja	10-50
Bydel Cicignon	Ja	10-50
Jernbanestasjon	Ja	150
Rådhus/sentrumskjerne	Ja	475



Figur 2: Planområdet og utvalgte funksjoner som eksisterer i nærområdet. Kartet gir også et inntrykk av avstanden med sirkler og målsatt radius.

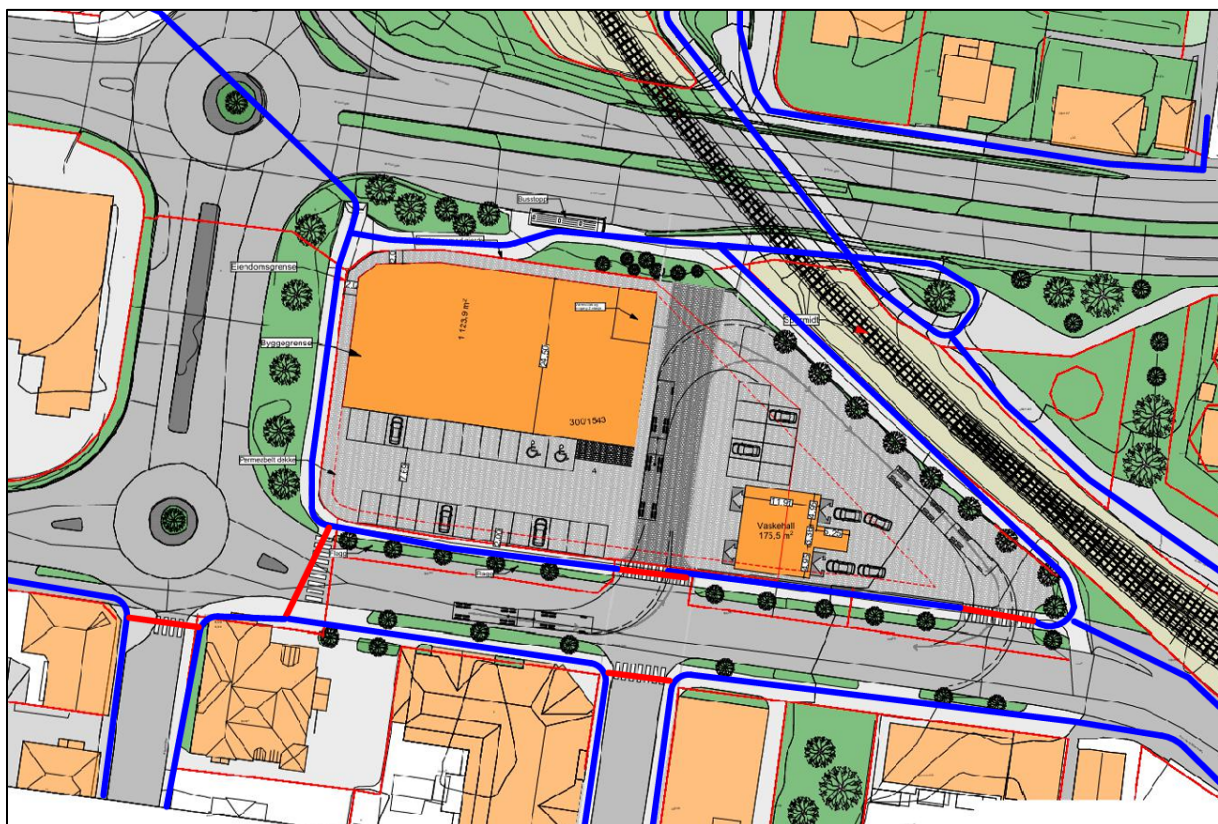
6. Reguleringsplanens sikrede tiltak for forventede positive konsekvenser

Reguleringsplanen stiller krav til etablering av sykkelparkeringsplasser, ladestasjoner for elbil samt en videreføring av eksisterende gangveisystemer.

I neste tabell er en oppstilling av utvalgte tilbud som reguleringsplanen legger til rette for. Se også kartillustrasjonen i figur 3.

Hva	Beskrivelse	Henvi­sing i kart/figur 3
Gang- og sykkel­veier og fortau	Reguleringsplanen sikrer en videreføring av dagens gang- og sykkel­veier i området.	Aktuelle traseer er fremhevet med blå linjer. Fotgjengerovergang er vist med røde linjer.
Sykkelparkering	Reguleringsplanen legger opp til godt tilbud for syklende. Kommuneplanen stiller tydelige krav som følges opp i reguleringsplanens bestemmelser. Skissert bebyggelse vil ha hovedadkomstssoner mot sør. Sykkelparkeringene skal ha god tilgjengelighet for brukerne. Det er imidlertid ikke nødvendigvis hensiktsmessig å plassere alle sykkelparkeringene tett innpå inngangspartiene, dersom dette kan medføre en opphopning av utilsiktet trafikk i dette området.	Det vil sikres at sykkelparkeringene får egnede og gode plasseringer med god tilgjengelighet til inngangssonene og adkomst til planområdet. Det er viktig å legge til rette for gode og attraktive løsninger for sykkel, slik at dette kan bli et foretrukket

		transportmiddel for flest mulig brukere.
Parkeringsplasser	Reguleringsplanen stiller krav om et begrenset antall parkeringsplasser som skal betjene virksomhetene i den planlagte bebyggelse. Dette er i tråd med kommuneplanens arealdel. I tillegg åpner reguleringsplanen for at det kan etableres et større ladetilbud øst i planområdet, ved KBA2. Dette vil i så fall betinge at vaskehallen utgår. Dersom vaskehallen beholdes, vil ladetilbudet være mer begrenset.	Parkeringsplasser for bil og sykkel planlegges hovedsakelig etablert syd og øst for ny bebyggelse (hovedbebyggelsen innenfor KBA1).
Dagligvareforretning	Det planlagte tiltaket og planområdets beliggenhet vil i seg selv bidra til en reduksjon i personbiltransport. Dette har sammenheng med at Cicignon-området har dårlig tilgang til dagligvareforretninger i dag, og at tiltaket vil føre til at flere kan handle lokalt.	En dagligvareforretning planlegges med en sentral plassering nordvest i planområdet. Innenfor KBA1.
Minilager	Reguleringsplanen åpner for etablering av minilager som en del av bebyggelsen. Hovedmålgruppen er lokale beboere med behov for mer lagringsplass. Det vil være positivt å kunne tilby dette lokalt.	Dette kan etableres i nivå 2, over dagligvareforretningen.



Figur 3: Situasjonsplanen med en fremhevet plassering av gang- og sykkelveier og fortau, fremhevet med blå farge. Fotgjengeroverganger har rød farge.

7. Varetransport og fossilfrie kjøretøy

Planområdet har en sentral beliggenhet, og fanger opp mange beboere med gangavstand. Det forventes derfor at en betydelig andel kunder vil ankomme den planlagte dagligvareforretningen til fots eller sykkel. Reguleringsplanen stiller krav om at det skal sikres arealer til lastesykkel/sykkel med vogn. Dette vil stimulere til transport av barn og varer i sykkelvogn. Sykkelvogner kan være reelle og gode alternativ for transport over kortere avstander. Se eksempel på bruk av lastevogn i neste bilde.



Figur 4: Sykkel og lastevogn benyttet i forbindelse med praktisk arbeid (foto: Håvard Skaaden)

I reguleringsplanen er det sikret begrensninger for tillatt antall bilparkeringsplasser. Dette kan føre til at flere blir fristet til å gå eller sykle. En stadig større del av bilparken består av elbiler, og reguleringsplanen stiller krav om tilrettelegging av lademulighet for elbiler.