

KVARTAL256 – TRAFIKKANALYSE

ADRESSE COWI AS
Kobberslagerstredet 2
Kråkerøy
N-1601 Fredrikstad

TLF +47 21497688
WWW cowi.no

INNHold

1	Formål og bakgrunn	2
2	Eksisterende forhold	2
2.1	Målpunkter	3
2.2	Trafikkmengder	3
2.3	Myke trafikanter	6
2.4	Kollektiv trafikk	8
2.5	Trafikkulykker	8
3	Planlagt utbygging	9
3.1	Fremtidig trafikk fra planområdet	10
4	Trafikale konsekvenser	11
4.1	Generell trafikkframskrivning	11
4.2	Planområdets trafikk	11
4.3	Fremtidige trafikkmengder	12
5	Flytting av bussoppstillingsplasser på Korsgata	13
6	Konsekvenser for myke trafikanter	14
7	Samlet vurdering	15

OPPDRAGSNR.

A253090

DOKUMENTNR.

VERSJON

3

UTGIVELSESDATO

10.11.2023

BESKRIVELSE

Versjon 3.0b

UTARBEIDET

NBPT

KONTROLLERT

MRKE/JRLN

GODKJENT

NBPT

1 Formål og bakgrunn

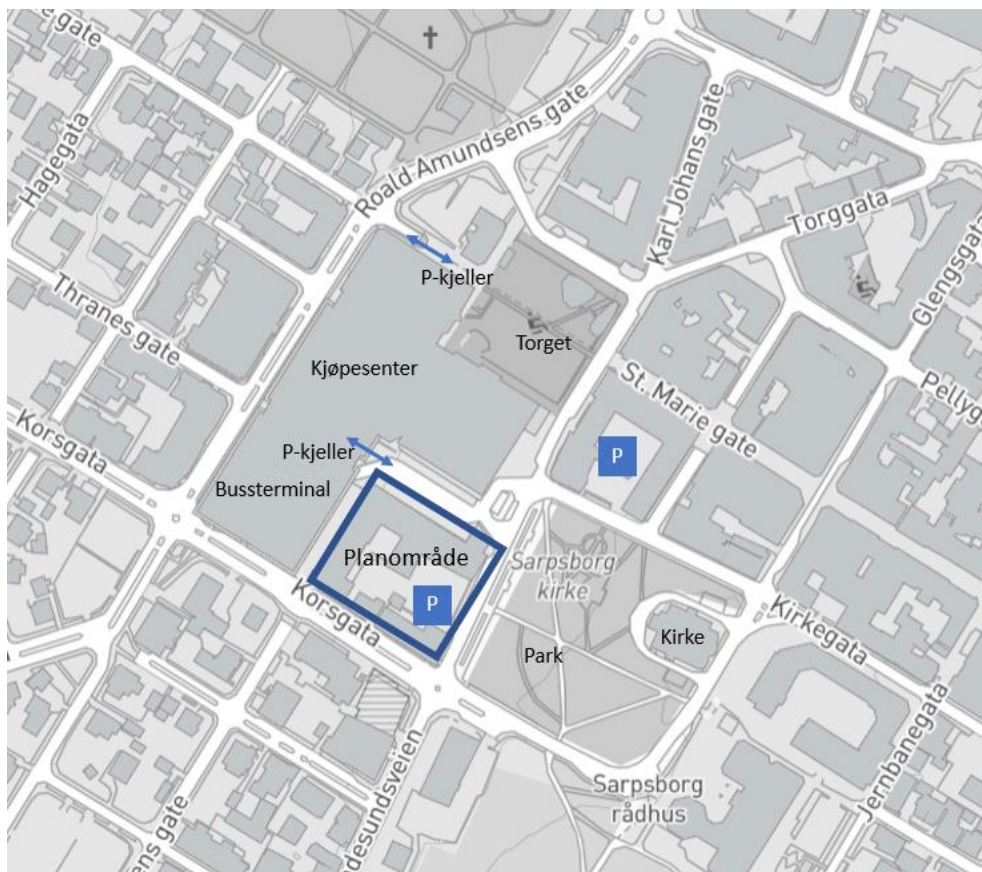
Kvartal 256 i sentrum av Sarpsborg ønskes omdannet fra de eksisterende funksjoner til et område med økt antall boliger, økt areal til næring samt kontor. I dette notatet vurderes de trafikale konsekvensene ved om dannelsen av planområdet, herunder med fokus på ny trafikk generert av området.

2 Eksisterende forhold

Planområdet ligger i sentrum av Sarpsborg ved bussterminalen og Storbyen kjøpesenter.

I dagens situasjon er det på planområdet boliger, kontor og næring samt en parkeringsplass. Planområdet består av følgende funksjoner:

- > 10 boliger
- > 400 m² næring
- > 4 776 m² kontor

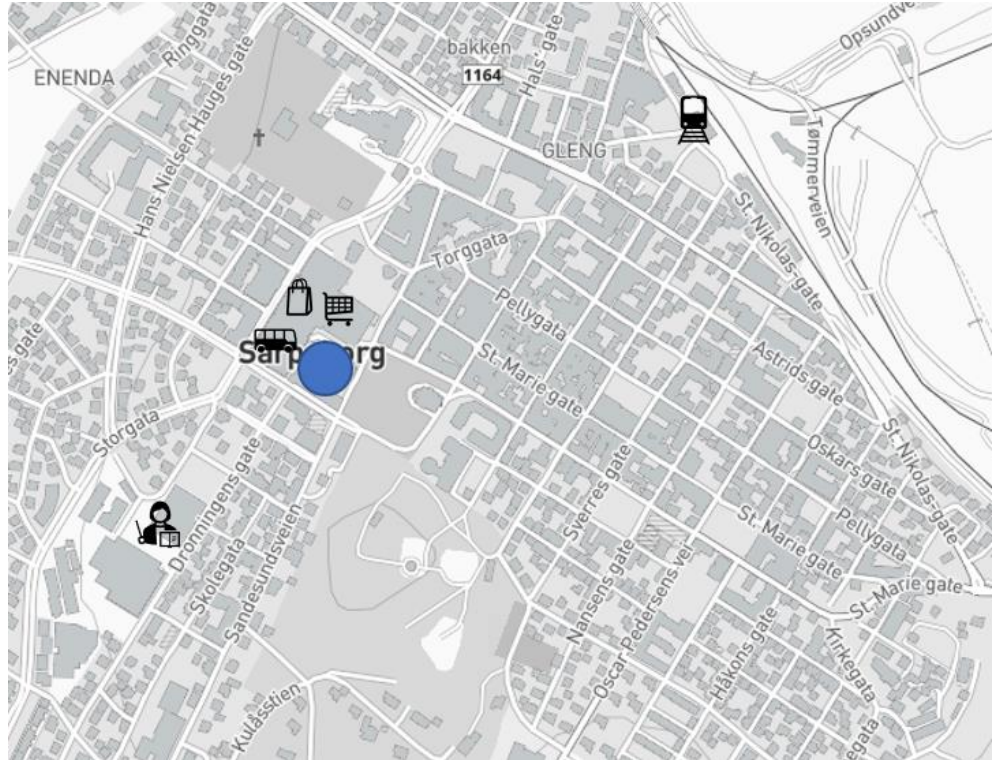


Figur 2-1 Planområdets plassering i sentrum av Sarpsborg. Kartgrunnlag Sarpsborg kommune.

2.1 Målpunkter

Vesentlige målpunkter er funksjoner, som beboere eller medarbeidere i planområdet vil anvende daglig eller flere ganger i uka.

Det kan f.eks. være dagligvarebutikker, andre butikker, kollektivtilbud og skoler. I Figur 2-2 vises en rekke målpunkter i nærheten av planområdet.



Figur 2-2 Blå sirkel markerer planområdet. Herutover vises vesentlige målpunkter for brukere av planområdet. Sarpsborg stasjon er ca. 850 m nordøst for planområdet, barneskole ca. 700 m sør for planområdet.

Som det fremgår, er det dagligvarebutikker og andre butikker i kjøpesenteret i umiddelbar tilknytning til planområdet. Også Sarpsborg bussterminal ligger i umiddelbar tilknytning til planområdet.

Sarpsborg stasjon ligger ca. 850 m fra planområdet, svarende til ca. 10 minutter til fots. Barneskolen som planområdet er tilknyttet, ligger ca. 700 m sør for planområdet.

2.2 Trafikkmengder

Det finnes begrensede opplysninger om trafikkmengder i sentrum av Sarpsborg. Trafikkmengder fra NVDB er relativt gamle.

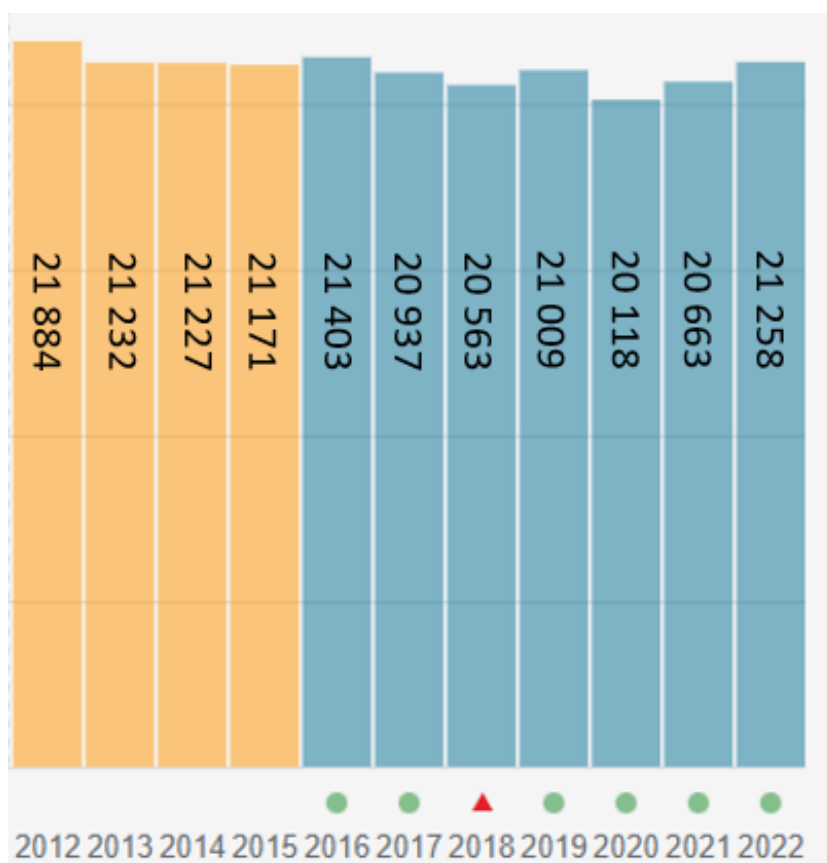
Tabell 2-1 Trafikkmengder fra NVDB. Tall markert med * er telling fra Sarpsborg kommune.

Gate	ÅDT	Tungtrafikk-andel	Årstall for telling
Korsgata v.f. Sandesundsveien	9 800	5%	2012

Glengsgata ø.f. Sandesundsveien	8 000	5%	2012
Kirkegata ø.f. Glengsgata	6 523	5%	2012
Roald Amundsens gate n.f. Korsgata	7 000	10%	2012
Sandesundsveien s.f. Glengsgata	2 000	5%	2012
Sandesundsveien s.f. Glengsgata*	1 198	2%	2021

Samfunnsforholdene har endret seg noe ilt de seneste 10 årene, hvilket også har påvirket trafikkforhold. Dels har det vært en tendens til økt bileierskap og bilkjøring, men samtidig er det kommet vesentlig mer fokus på å begrense biltrafikk i sentrumsområder. Sarpsborg inngår bl.a. i Bypakke for Nedre Glomma, hvor det er investert i kollektiv trafikk mv. samt etablert bompenger.

For å vurdere utviklingen i trafikken rundt planområdet siden 2021 tas utgangspunkt i trafikkregistreringer fra Sarpsfossen bru, hvor det finnes et kontinuerlig tellepunkt. Trafikkmengder fra årene 2012 – 2022 er vist herunder. Tallene fra før 2016 er vurderinger, mens det er tellinger fra 2016 og frem.



Figur 2-3 Utvikling i trafikkmengde (ÅDT) fra 2012 til 2022 ved Sarpsfossen bru.
Kilde: NVDB, Statens vegvesens kartløsning.

Registreringene viser at trafikkmengden over Sarpsfossen bru har vært relativt stabil over de seneste ti årene. Det har vært en tendens til mindre fall i

trafikkmengden frem til år 2018, hvorefter trafikkmengden har økt litt igjen (2020 og 2021 var påvirket av korona-pandemien).

Generelt har det vært begrenset utvikling i trafikkmengdene ved tellepunktet de seneste 10 årene. Dermed vurderes det, at trafikkmengdene fra 2012 kan anvendes som grunnlag til vurderinger av konsekvensene ved utbygging av planområdet – i mangel av nyere trafikktall.

For gatene hvor det ikke foreligger trafikkmengder, må disse vurderes, bl.a. slik at de kan inngå i støyvurderinger. Her kan opplysninger om antall parkeringsplasser være en hjelp til vurdering av trafikkgenereringen.

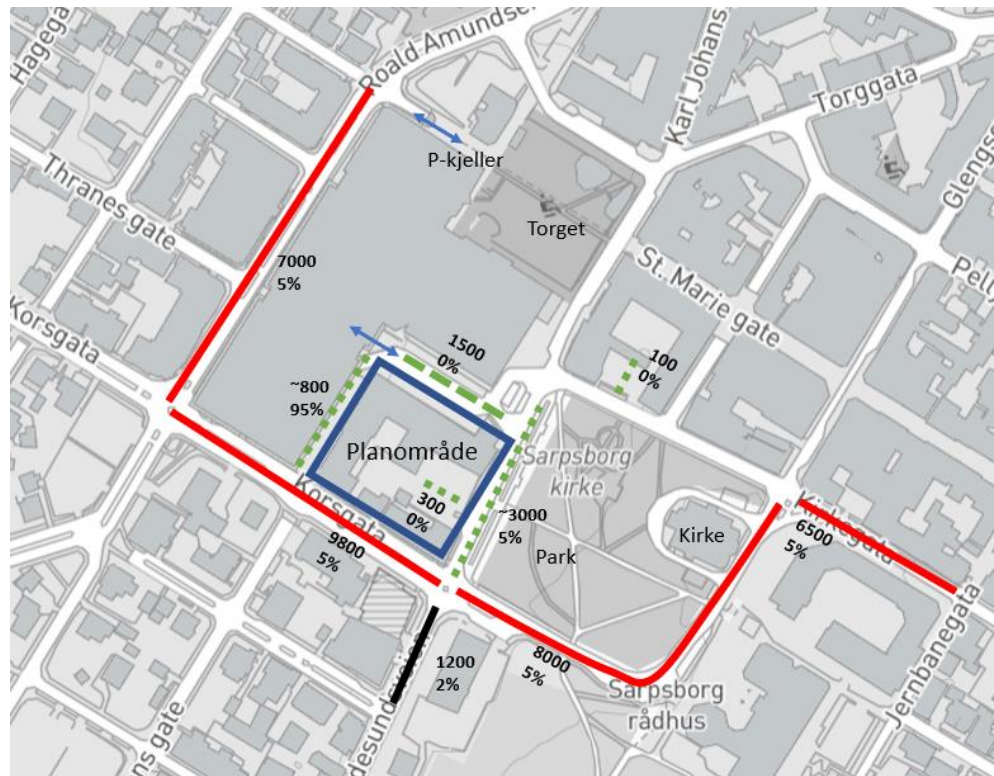
Fra <https://www.parkme.com/no/sarpsborg-no-parking> er funnet flere parkeringsplasser som er av relevans for trafikkmengder ved planområdet:

- > Storbyen parkeringsplass, 200 plasser
- > Sandesundsveien 5-7 parkering, 50 plasser
- > St. Marie gate 71 Parkering, 16 plasser
- > Sandesundsveien 1-3 Parkering, 43 plasser

Utsiftingen på parkeringsplasser i sentrum er typisk relativt høy, dvs. at flere biler parkerer på samme plass hvert døgn. Det vurderes at det er tilstrekkelig med parkeringsplasser i området rundt planområdet. Derfor vurderes grovt en utskifting på ca. 6 bilturer per parkeringsplass i gjennomsnitt i døgnet. Det er mulig at antall turer per plass er litt lavere, men med 6 turer per plass anvendes dermed en konservativ tilgang.

Atkomsten til bussterminalen og vareleveringen fra Korsgata mellom planområdet og bussterminalen vil også bære en del trafikk. En konkret trafikkmengde kan ikke beregnes. Derfor er det grovt vurdert en trafikkmengde på ca. 800 kjøretøy ÅDT. Trafikkmengden er vurdert på bakgrunn av antall avganger fra bussterminalen, tillagt øvrig trafikk til varelevering og parkering, som anvender atkomsten. Grovt vurderte trafikkmengder på veier og gater rundt planområdet er vist på figur 2-4.

Langt hovedparten av trafikken vil bestå av busser og gå fra Korsgata til bussterminalen. Alene trafikken fra p-kjeller og varelevering vil kjøre mot sør til Korsgata. Dette vurderes å være rundt 30 kjøretøy i hver retning.

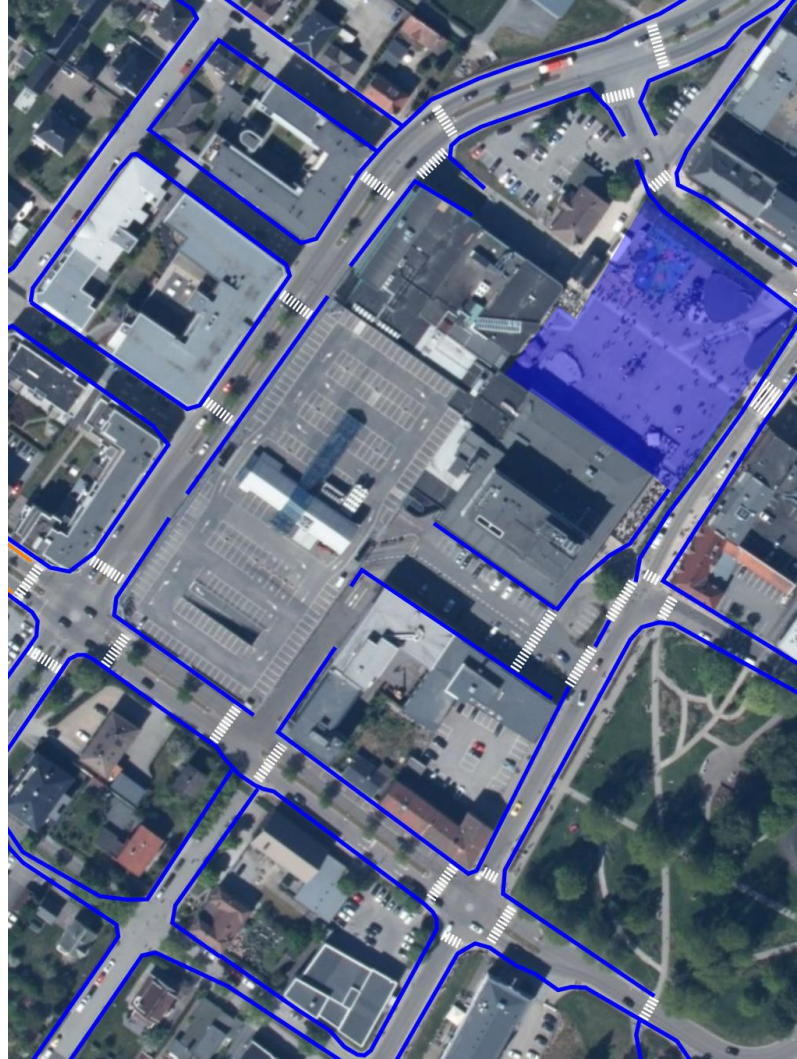


Figur 2-4 Trafikkmengder (ÅDT) for eksisterende situasjon ved planområdet. Bemerk at det er vesentlige usikkerheter knyttet til trafikkmengdene. Rød = trafikkteiling fra 2012. Sort = trafikkteiling fra 2021. Grønn = beregnet/vurdert trafikkmengde. Tall i prosent angir tungtrafikkandel.

2.3 Myke trafikanter

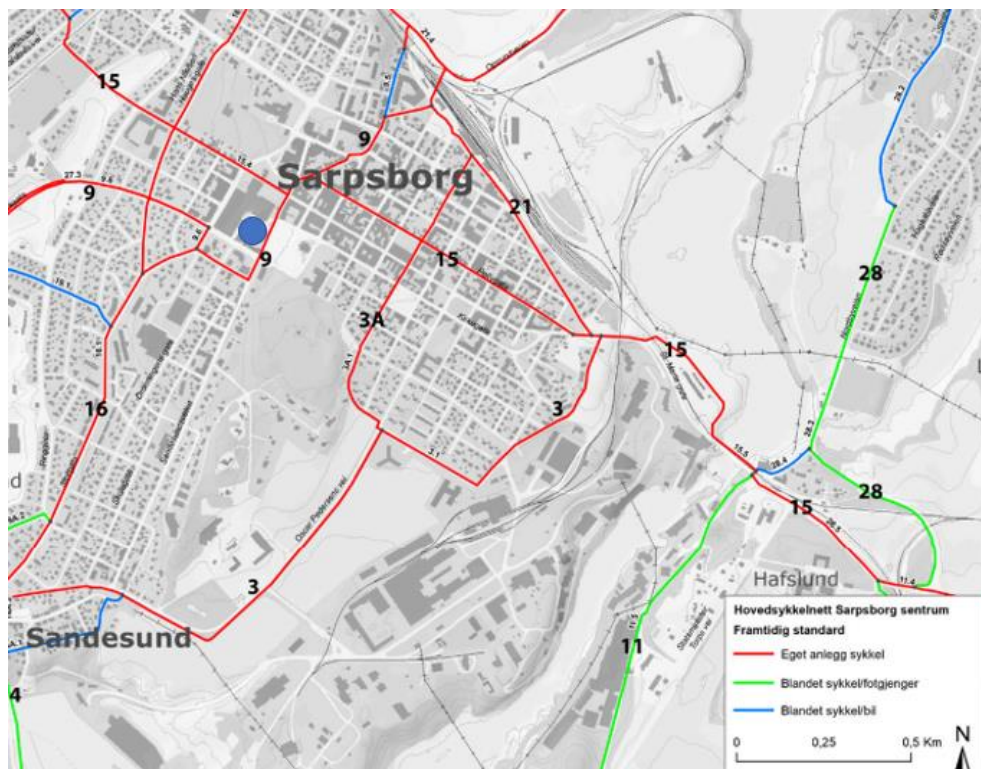
Det er gode forbindelser for fotgjengere ved planområdet. Det er fortau langs alle veier og gater i området, og det er etablert gangfelte i kryss. Det er ikke særskilte fasiliteter for syklister i nærområdet.

Syklister kan dog velge å sykle på fortau eller i kjørefeltene med øvrig trafikk.



Figur 2-5 Forbindelser for myke trafikanter i området omkring planområdet.

Sarpsborg kommune har planer om en utbygging av fasiliteter for syklister i Sarpsborg sentrum. Herunder planlegges i fremtiden etablering av nye anlegg til sykling på flere veier nær planområdet, se figur 2-6.



Figur 2-6 Framtidig standard på hovedsykkelveinettet, Sarpsborg sentrum. Kilde: Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad, Sarpsborg kommune m.fl., juni 2017. Planområde er markert med blå sirkel.

2.4 Kollektiv trafikk

Planområdet ligger rett ved Sarpsborg bussterminal. Det er derfor særdeles god kollektivbetjening av planområdet med buss.

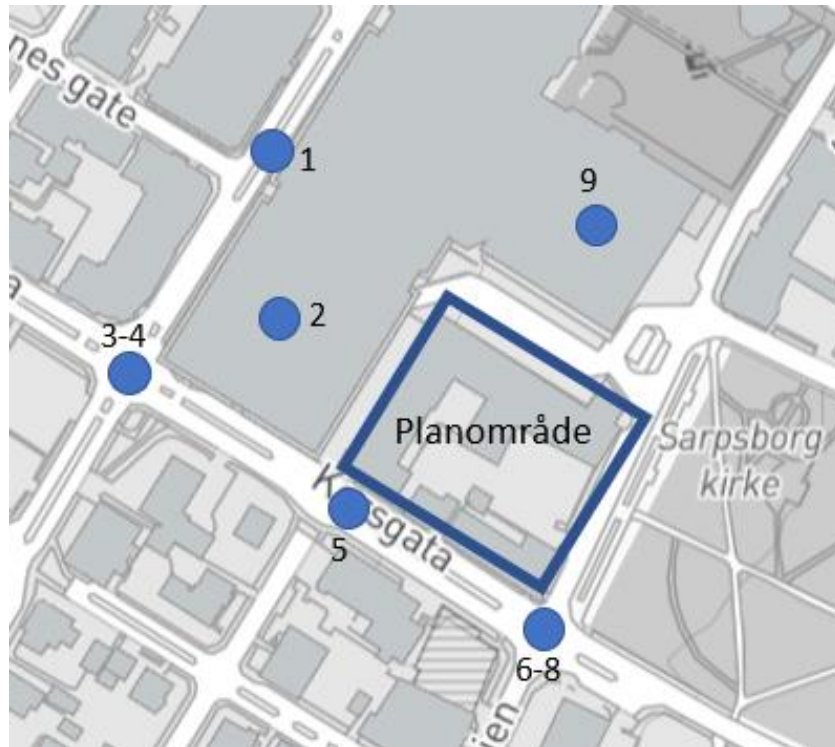
Fra bussterminalen avgår bl.a. hovedbusslinje 1 og 2, som forbinder Sarpsborg med Fredrikstad. Det er mange avganger, særlig i rushperioder, hvor hovedbusslinje 1 har avganger hvert 7-8 minutter og linje 2 har 4 ganger i timen. Bussterminalen trafikkeres også av flere andre linjer og lokalruter.

Sarpsborg stasjon ligger nordøst for bussterminalen. Turen tar ca. 10 minutter til fots fra planområdet og 5 minutter med buss.

Planområdets plassering medvirker dermed til å tiltrekke beboere som er interessert i å bruke kollektiv trafikk i dagligdagen. Dette medvirker til å redusere antall bilturer som genereres av planområdet.

2.5 Trafikkulykker

I figur 2-7 er registrerte trafikkulykker i en 10-årig periode vist. I alt er det registrert 9 ulykker i nærheten av planområdet. En av disse er skjedd i kjøpesenterets parkeringshus og et på Torvet.



Figur 2-7 Trafikkulykker i perioden 1.1.2013 – 1.1.2023 (NVDB).

I rundkjøringen Sandesundsveien / Korsgata er det registrert 3 ulykker på 10 år. 2 av disse involverer mopeder og 1 en syklist. Ulykkesopplysningene tyder generelt ikke på at veinettet ved planområdet er ulykkesbelastet i forhold til trafikkmengdene.

Tabell 2-2 Ulykkestyper for registrerte ulykker i perioden 1.1.2013 – 1.1.2023 (NVDB)

Nr.	Ulykkestype	Involverte	Årstall
1	Fotgjenger krysset kjørebane i gangfelt utenfor kryss	P-bil / fotgjenger	2019
2	Ulykke med uklart forløp hvor fotgjenger krysset kjørebane	P-bil / fotgjenger	2013
3	Kryssende kjøreretninger (uten avsvingning)	P-bil / moped	2014
4	Ulykke mellom kjøretøy med samme kjøreretning	P-bil / p-bil	2015
5	Ulykke mellom kjøretøy med samme kjøreretning	Buss / buss	2021
6	Ulykke ved kryssende kjøreretning hvor kjøretøy foretar avsvingning	Buss / sykkel	2017
7	Kryssende kjøreretninger (uten avsvingning)	P-bil / moped	2013
8	Kryssende kjøreretninger (uten avsvingning)	Varebil / moped	2020
9	Fotgjenger påkjørt på fortau	2 fotgjengere	2015

3 Planlagt utbygging

Det planlegges at planområdet med full utbygging vil bestå av følgende:

- > 129 boenheter i leilighet
- > 1 485 m² næring
- > 3 090 m² kontor

Det planlegges etablert 60 parkeringsplasser på planområdet i p-kjelleren, hvor det i dag er ca. 20-25 plasser. Eksisterende 50 plasser i terreng fjernes. De nye plassene i p-kjelleren får atkomst fra vest via avkjørselen til bussterminalen.

3.1 Fremtidig trafikk fra planområdet

Med en sentral plassering i sentrum av Sarpsborg og umiddelbart ved bussterminal og kjøpesenter må det forventes, at planområdet vil generere få bilturer i forhold til utbyggingens størrelse.

Boliger

For boliger tas utgangspunkt i PROSAM rapport 137 om turproduksjon fra boliger. Denne rapporten omhandler boliger i Oslo-området, men vurderes å gi et hensiktsmessig grunnlag for vurdering av turproduksjon fra boliger også i andre sentrumsområder.

Det er grovt vurdert at hver bolig per døgn i gjennomsnitt vil generere 1,5 bilturer.

Næring

For næring tas utgangspunkt i Statens vegvesens håndbok V713. Her anvendes laveste tall i angitt variasjon for turproduksjon for næring på 15 bilturer per 100 m².

Kontor

For næring tas utgangspunkt i Statens vegvesens håndbok V713. Her anvendes laveste tall i variasjonen for turproduksjon for næring på 6 bilturer per 100 m².

For fremtidige og eksisterende funksjoner kan bilturproduksjonen dermed beregnes jf. tabell 3-1.

Tabell 3-1 *Bilturproduksjon fra utbygget planområdet fratrukket turproduksjon fra eksisterende funksjoner.*

Funksjon	Antall/areal	Bilturproduksjon	Antall bilturer / døgn
Fremtidige funksjoner			
Boliger	129 stk.	1,5 per bolig	198
Næring	1 485 m ²	15 per 100 m ²	223
Kontor	3 090 m ²	6 per 100 m ²	185
I alt			606
Eksisterende funksjoner			
Boliger	10 stk.	1,5 per bolig	15
Næring	400 m ²	15 per 100 m ²	60
Kontor	4 776 m ²	6 per 100 m ²	287
I alt			362
Endring			244

Som følge av utbyggingen av planområdet vurderes generert trafikkmengde fra Kvartal 256 at øke med ca. 250 bilturer i forhold til dagens situasjon.

4 Trafikale konsekvenser

4.1 Generell trafikkframskrivning

Som beskrevet i avsnitt 2.2 har trafikkmengden på en av de store innfartsveier til Sarpsborg vært nesten konstant over de seneste 10 årene. I fremtiden forventes enda større fokus på å begrense trafikkveksten generelt og særlig i sentrum av byer.

Sarpsborg er en del av Bypakke for Nedre Glomma, hvor det er inngått en belønningsavtale med staten mot en forpliktelse til at personbiltrafikken ikke skal øke selv om flere flytter til området. Som del av pakken gjennomføres forskjellige tiltak for å sikre at nullvekstmålet for personbiltrafikken oppnås.

Bypakken har følgende mål:

- > Andelen kollektivreiser i Nedre Glomma skal øke
- > Andelen syklister skal øke
- > Utslippet fra veitrafikken skal reduseres
- > Utvikle gode knutepunkter for bytte mellom transportmidler
- > Bedre fremkommelighet for kollektiv- og næringstransport

Den historiske utviklingen i trafikkmengder sammen med tiltakene i bypakken vurderes å medføre at det er realistisk å oppnå en situasjon hvor trafikkmengden i Sarpsborg sentrum som helhet ikke økes i forhold til dagens situasjon. Det er derfor valgt ikke å fremskrive trafikken ved planområdet generelt til beregningene av fremtidige trafikkmengder.

4.2 Planområdets trafikk

Det vurderes grovt at trafikken som genereres av planområdet vil fordeles slik at ca. halvparten av trafikken anvender parkeringshuset i Storbyen kjøpesenter. Særlig bilister med ærende i planområdets næring kan forventes å anvende kjøpesenteret til parkering.

Følgende forutsettes til fordeling av trafikken i veinettet:

Planområdets parkering:

- > 50% av trafikken kjører vest på Korsgata og fordeler seg med 1/3 i hver retning i krysset med Roald Amundsens gate.
- > 50% av trafikken kjører mot øst. Herfra fordeles trafikken med 2/3 videre til Glengsgata og 1/3 til Sandesundsveien sør.

Ny trafikk i kjøpesenterets parkering:

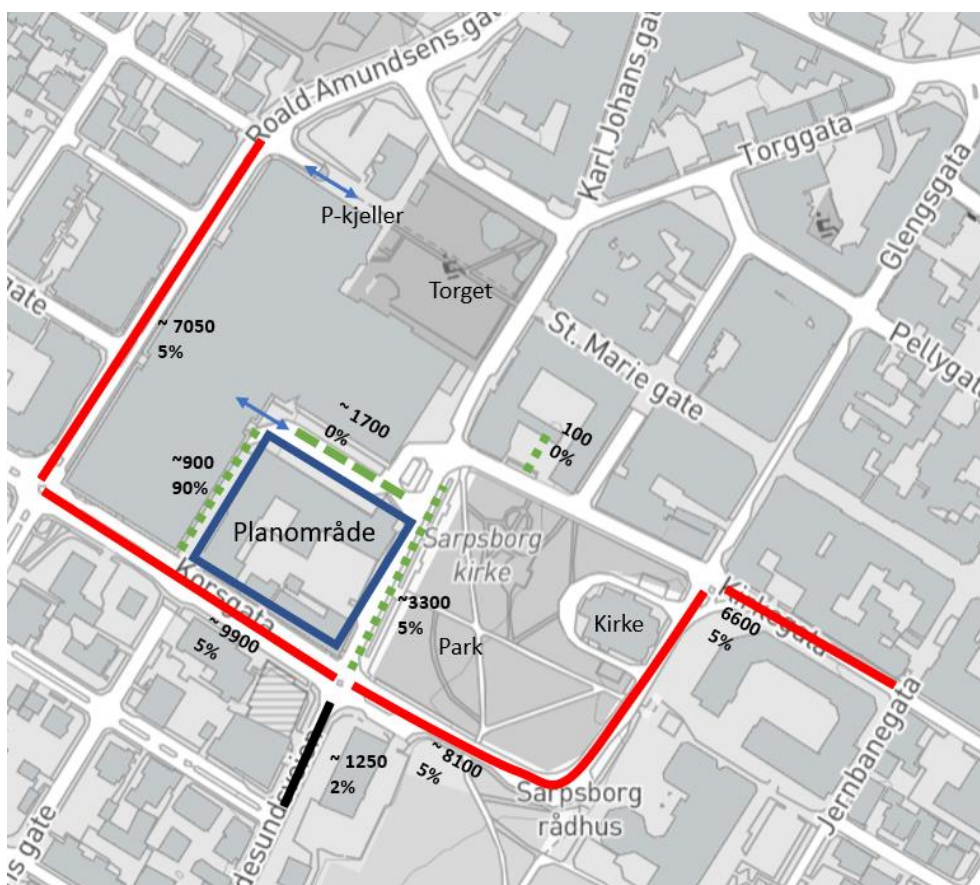
- > 100% av trafikken forutsettes mot sør via Sandesundsveien. I krysset med Korsgata fordeles trafikken med 40% til både venstre og høyre, mens 20% kjører mot sør.

Det forutsettes at trafikantene som i dag anvender parkeringsarealet på planområdet fremover vil bruke kjøpesenterets parkeringsplass og dermed belaste veinettet som i dag.

4.3 Fremtidige trafikkmengder

Trafikkmengdene i åpningsåret for planområdet +10 år kan dermed grovt vurderes å være som vist i figur 4-1. Reelt vurderes trafikkmengden på atkomstveien til planområdets p-kjeller å øke med under 100 kjøretøy som følge av økt antall p-plasser.

Full utbygging av planområdet vurderes å medføre ganske begrenset vekst i trafikkmengdene ved planområdet. Det vurderes at denne økningen ikke vil medføre utfordringer med trafikkavviklingen eller trafiksikkerheten i området.



Figur 4-1 Grove, fremtidige trafikkmengder i åpningsår +10 år ved full utbygging av planområdet.

5 Flytting av bussoppstillingsplasser på Korsgata

Utbygger har vært i dialog med Sarpsborg kommune vedr. flytting av de to bussoppstillingsplassene som i dag er plassert i nordsiden av Korsgata mot planområdet.

Her er også en HC-parkeringsplass. Utbygger avklarer fremtidig behov for denne plassen med bruker og evt. alternativ plassering vurderes. HC-plassen forutsettes fjernet i forbindelse med utvidelse av fortau (se avsnitt 6). Plassen er ikke etablert ved avtale med grunneier. Det er sannsynlig, at den er tilknyttet NAV-kontoret i bygget. Leieavtale for NAV-kontoret opphører i 2024.



Figur 5-1 Eksisterende bussoppstillingsplasser i Korsgata (Google Street View).

På bakgrunn av trafikkmengdene på gatene som betjenes av rundkjøringen Korsgata / Sandesundsveien jf. avsnitt 4.3 fremgår det, at hovedparten av trafikken som kjører mot øst på Korsgata enten fortsetter rett frem eller kjører mot venstre. Av hensyn til kapasiteten i rundkjøringen vil det derfor være hensiktsmessig at eksisterende utforming med venstresvingefelt og kombinert kjørefelt for trafikken rett frem og mot høyre beholdes.

I dagens situasjon er det i vestgående retning på Korsgata ét kjørefelt til biltrafikken. Dette bør også være situasjonen i fremtiden.

Det vurderes mest hensiktsmessig at bare én oppstillingsplass flyttes til sørsiden. Dette skyldes at trafikken som skal rett frem eller mot høyre i rundkjøringen får et uhenktsmessig veiforløp dersom begge flyttes. Dersom strekningen med to kjørefelter frem mot rundkjøringen reduseres vesentlig, kan det også oppstå økt tilbakeblokkering fra rundkjøringen i perioder med mye trafikk.

Flytting av én bussoppstillingsplass vurderes ikke å påvirke trafikkavviklingen frem mot rundkjøring vesentlig, da det stadig er en relativt lang strekning med to kjørefelter til avvikling av trafikken.

Bussene, som bruker bussoppstillingsplassen i Korsgatas sørside, må kjøre via Glengsgata, Kirkegata og Sandesundsveien for å komme til bussterminalen. Det vurderes ikke mulig for bussene å snu i rundkjøringen. Selv om bussen må kjøre via Kirkegata, er det tale om en ganske kort avstand, som vurderes uproblematisk. Strekningen trafikkeres også i dagens situasjon av rutebusser, så det er uproblematisk å øke antallet av busser på strekningen.

6 Konsekvenser for myke trafikanter

Den begrensede trafikkøkningen i området som følge av utbygging av planområdet vurderes ikke å medføre endringer for myke trafikanters ferden i området.

Dersom planlagte hovedsykkelveier i Sarpsborg etableres ved planområdet, vil syklistene få forbedrede forhold.

Sarpsborg kommune ønsker at det reguleres inn fortau i 2,8 meter bredde på Korsgata ved planområdet. Dette vil medføre forbedrede forhold med økt komfort for fotgjengere på strekningen. Fortau på Sandesundsveien planlegges til 3 m bredde.

Etablering av et større antall parkeringsplasser i p-kjelleren på planområdet (fra ca. 20-25 i dagens situasjon til ca. 60 i etter utbygging) vil medføre økt trafikkmengde på atkomstveien mellom planområdet og bussterminalen. Det er jf. avsnitt 4.3 vurdert at trafikkmengden vil øke med ca. 80-100 biler i døgnet. Dersom 20% av disse bilene kjører til eller fra p-kjelleren i makstimen vil trafikkmengden i makstimen øke med opp mot 20 kjøretøy, svarende til en bil hvert tredje minutt.

Det er i dag begrensede fasiliteter for myke trafikanter på atkomsten til bussterminalen og p-kjelleren. Bl.a. må fotgjengere som skal bruke trappen krysse atkomsten til varemottak og p-kjeller.



Figur 6-1 Atkomstvei til p-kjeller og bussterminal (Google Street View).

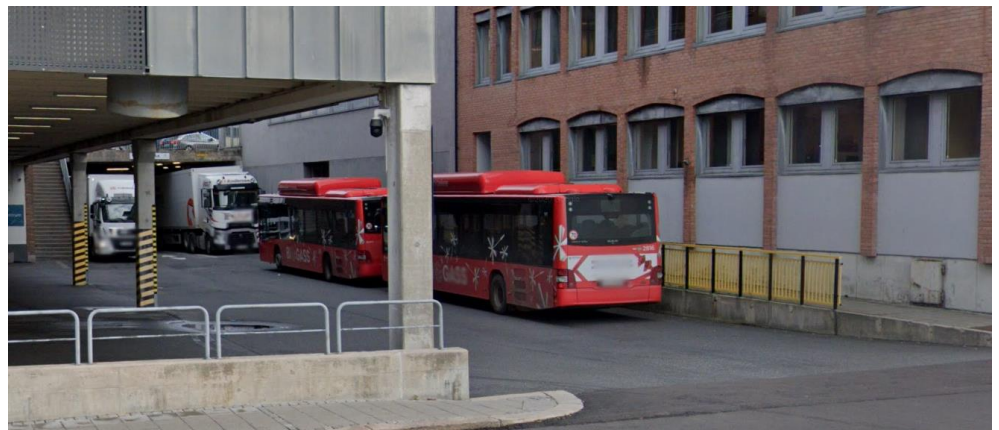
Det er de seneste 10 årene ikke registrert trafikkulykker i forbindelse med atkomstveien.

Trafikken på atkomstveien vurderes å kjøre med lav fart, og det er gode siktforhold på atkomsten, som er en rett strekning. Det vurderes også å være begrenset kryssende fotgjengertrafikk, bortsett fra ved trappen lengst mot nord og ved fortauet ved Korsgata.

Trafikken til parkeringskjelleren vurderes å bestå av personbiler og varebiler. I dagens situasjon trafikkeres atkomstveien til p-kjeller og bussterminal både av lastebiler og busser som både foretar svingning og rygging på atkomstveien. Erfaringsmessig er det særlig store kjøretøy, som medfører utrygghet for myke trafikanter. Denne type kjøretøy kan også være problematiske i forbindelse med rygging pga. dårlig sikt.

Trafikken til og fra parkeringskjeller og varelevering vurderes å være i alt ca. 140-160 kjøretøy i døgnet etter utbygging. Dette svarer til at 70-80 kjøretøy kjører inn til p-kjeller / varelevering og tilsvarende antall ut. Opptegning av friskt ved Korsgata viser at fremtidig friskt overholder kravene til friskt ved en ÅDT på over 50 kjøretøy mot Korsgata jf. Håndbok N100.

Samlet vurderes derfor at det ikke medfører trafiksikkerhetsmessige problemer å øke antall parkeringsplasser i p-kjelleren til 60.



Figur 6-2 Eksempler på lastebiler og busser som anvender atkomstveien i dagens situasjon (Google Street View).

7 Samlet vurdering

Det er beregnet, at utbygging av planområdet vil medføre en økt trafikk mengde på ca. 250 kjøretøy i døgnet, hovedparten av denne fra kjøpesenterets parkering. Denne trafikkøkningen vurderes å være uproblematisk i forhold til trafikkavvikling og trafiksikkerhet.

Planområdet ligger rett ved bussterminalen i Sarpsborg og ved et kjøpesenter. Dermed er det svært korte gangavstander til f.eks. dagligvarebutikker mv. for beboere i planområdet. Det er fortau langs relevante veier i området ved planområdet, og det er gangfelter ved kryss i området. Det er derfor sikker og trygt å ferdes til fots ved planområdet.

Det planlegges å øke antall parkeringsplasser i p-kjelleren med atkomst ved bussterminalen fra ca. 20-25 til 60 plasser. Det vurderes at dette ikke vil medføre utfordringer for myke trafikanter på atkomstveien eller i forhold til trafikkavvikling. Det sikres tilstrekkelig friskt ved avkjørselen til Korsgata til at kravene for den økte trafikkmengden overholdes.

Sarpsborg kommune ønsker å regulere fremtidige fortausbredder på Korsgata til 2,8 m med minimum 2 m fri passasjer i stedet for dagens 2-2,5 m bredde. Dette vil medvirke til å forbedre komforten og tryggheten for fotgjengere ved området.

Det er ikke etablert fasiliteter for syklister i veinettet ved planområdet. Det foreligger dog planer for etablering av syklistfasiliteter på flere veier ved planområdet, jf. notatet *Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad*. Etablering av syklistfasiliteter vil kunne understøtte bruk av alternative transportmidler til bilen.

Det ønskes å flytte de eksisterende bussoppstillingsplassene fra nordsiden i Korsgata til sørsiden. Av hensyn til trafikkavviklingen i rundkjøringen ved Sandesundsveien anbefales det at bare en av bussoppstillingsplassene flyttes. Den østlige bussoppstillingsplass bør fastholdes i veien nordside. Forhold om eksisterende HC-plass avklares i videre forløp.

Trafikalt vurderes det samlet som uproblematisk å utbygge planområdet som foreslått. Det vurderes ikke å være behov for særlige tiltak i veinettet eller for myke trafikanter som følge av utbyggingen.