

VURDERING AV ADKOMSTALTERNATIV

Reguleringsplan for:
Gang- og sykkelvei Hasle - Hølen
(PlanID. 3003 24043)
Sarpsborg kommune



Datert: 08.03.2021
Tiltakshaver: Sarpsborg kommune
Plankonsulent: HS arealplan AS
Veiingeniør: Ingeniørfirmaet Svendsen & co

1. Bakgrunn

I den innlende delen av planprosessen er det behov for å gjøre noen analyser for å kartlegge og fastsette best egnet plassering av ny gang- og sykkel. Dette må vurderes etter flere kriterer, blant annet terreng, stigning, inngrep i privat eiendom, trafikale hensyn med videre.

Dette er vurdert skjematisk med supplerende forklaring i dette dokumentet. Egnetheten for utvalgte kriterier er også vurdert i en poengskala 1-6 og med fargekoder etter trafikklysprinsippet, der 6 er mest egnet og 1 er minst egnet.

Poengskalaen ser slik ut:

Egnethet/poeng 1 - 6	Fargekode - trafikklysprinsipp
1 – uegnet	
2	
3	
4	
5	
6 – egnet	

De aktuelle vurderingene er begrenset til å kun omfatte området ved golfbanen, nord på Hafslundsøy. Det aktuelle området er illustrert i neste figur. Det alternativet med mest poeng er også den anbefalte løsningen for prosjektet.

Vurderingene består i sidevalg for planlagt trasé og valg av krysningspunkt. Man kan enten krysse ved eksisterende kulvert nord ved golfbanen, ved eksisterende krysningspunkt Neptunveien/Apolloveien eller «midt på strekningen».

Oversiktsbilde

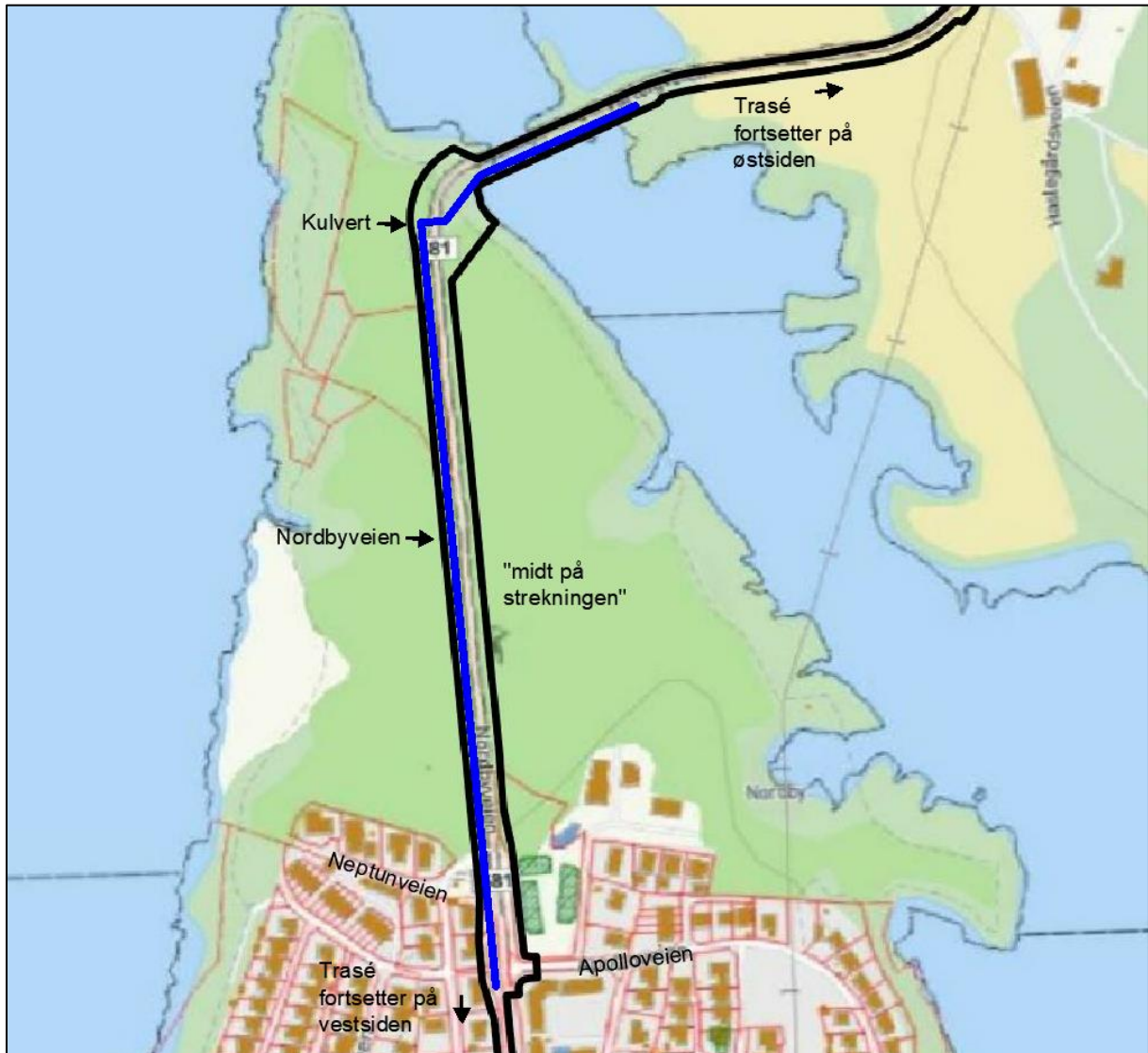


Figur 1: Oversikt over omtalte delstrekninger.

Alternativ A og B – kulvert og krysning av Neptunveien

Fra nord vil gang- og sykkelveien ligge på østsiden Nordbyveien. Man kan da velge å krysse Nordbyveien i ved eksisterende kulvert som går under kjøreveien. Kulverten er 12 meter lang, 1,85 meter bred og 2,2 meter høy. Dette er for lite med tanke på dagens krav, og den må i så fall oppgraderes.

Dette alternativet vil medføre at gang- og sykkelveien blir liggende på vestsiden av Nordbyveien og man må krysse Neptunveien for å koble seg på resten av gangveien som skal fortsette på vestsiden i sørgående retning.



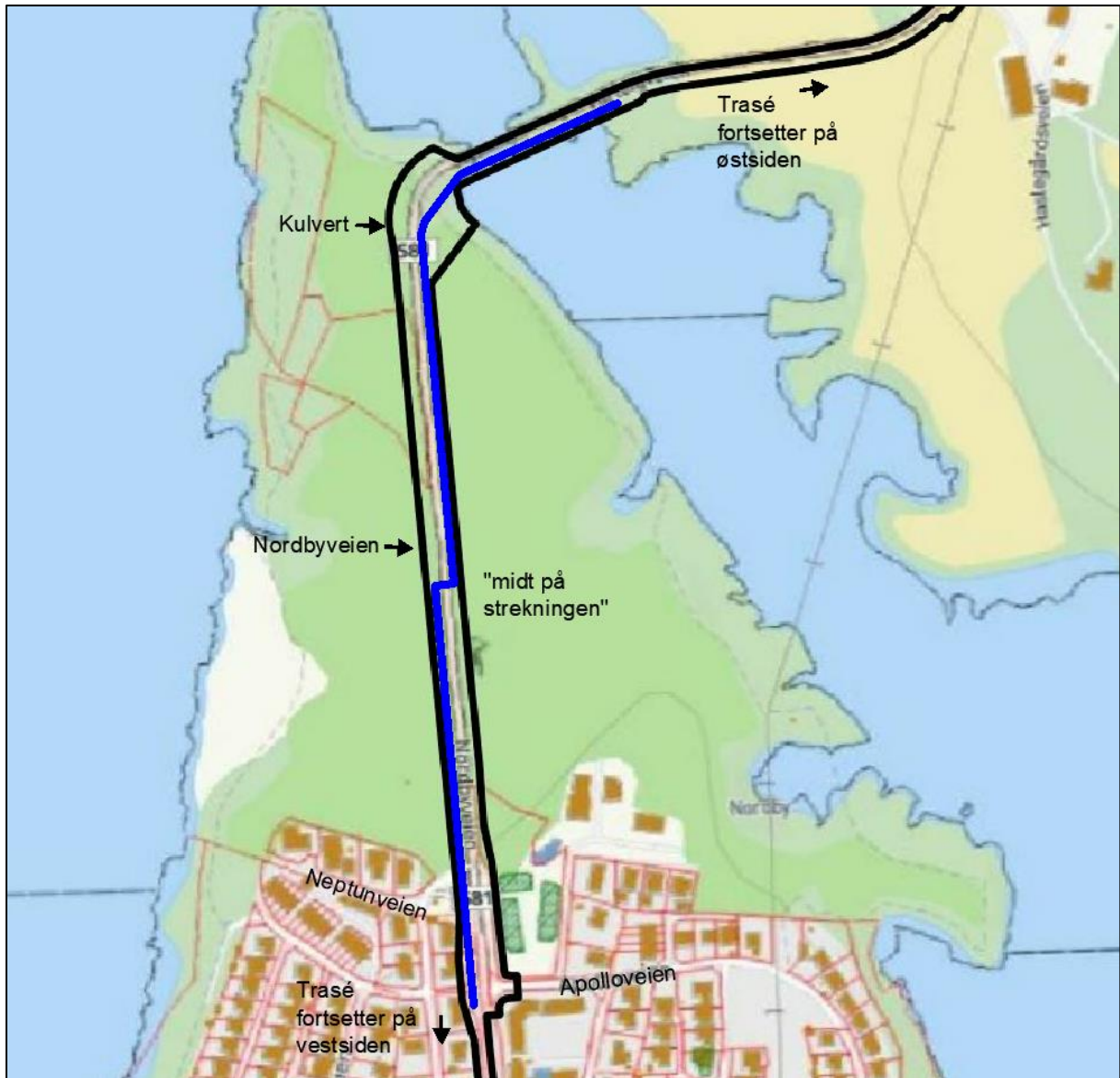
Figur 2: Alternativ A + B. Blå strek symboliserer plassering av ny gang- og sykkelvei.

HS arealplan

Kriterier/vurdering	Egnethet (1-6)	Kommentar
Stigning	2	For å ankomme kulverten fra kjørevegens plan, vil man være nødt til å forsere noen høydeforskjeller. Fra nord vil det være en nedstigning med en høydeforskjell på 4,5 meter. Det vil også være en nivåforskjell i sørgående retning. Det skal legges til at Nordbyveien stiger slakt mot sør, slik at en rampe i sørgående retning vil bli forholdsvis lang, hvis man skal ivareta aktuelle krav til maksimalt tillatt stigning. For å oppnå f.eks. 8 % stigning fordelt på 4,5 meters høydeforskjell, vil rampen blir 70 meter lang. I sørgående retning vil den bli enda lengre. Merk at 4,5 meter er kun brukt som et eksempel.
Terrenginngrep	3	For å sikre etablering av ramper fra kjørevegens plan og ned til kulverten vil det være behov for en del terrenginngrep.
Trafikkflyt for myke trafikanter	3	For myke trafikanter vil denne løsningen betinge en nedbremsing langs strekningen. For syklistene vil det samtidig innebære en bakkestart når man har syklet gjennom kulverten. Dette forringer trafikkflyten. Man må også krysse ved Apolloveien.
Trafikkflyt for biler	6	En planfri krysning vil bidra til en god trafikkflyt for biler.
Trafikksikkerhet	5	En planfri krysning vil være en trafikksikker løsning for de som bruker den. Man risikerer imidlertid at flere syklistene kan velge å sykle i veibanen for å spare tid.
Inngrep i privat eiendom	3	Tiltaket vil representere en del inngrep i privat eiendom med tanke på de terrenginngrepene som rampene til kulverten vil kreve. Imidlertid er betydelige deler av strekningen allerede regulert til fortau, og terrenget før øvrig er forholdsvis flatt.
Kulturminner	6	Det er ikke registrert noen kulturminner som vil bli berørt av planlagte tiltak for dette området.
Naturverdier	6	Det er registrert Ask like nord for kulverten. Planlagte tiltak vurderes å ikke komme i konflikt med denne.
Økonomi	2	Dagens kulvert har ikke tilfredsstillende standard for ønsket tiltak, og må derfor oppgraderes/erstattes.
Plansituasjon	6	Det er i gjeldende reguleringsplan for Øya golfpark regulert fortau på vestsiden av Nordbyveien. Dette er positivt mtp. planlagte tiltak, samtidig tas det høyde for at arealet vil bli regulert på nytt dersom det blir aktuelt. Ved krysningen over Neptunveien er det regulert inn en deleøy med fotgjengertrasé. Dette er imidlertid ikke fullverdig opparbeidet, men likevel et godt utgangspunkt.
Poeng	42	

Alternativ C og B – midt på strekningen og krysning av Neptunveien

Etablere gang- og sykkelvei på østsiden av Nordbyveien fra nord, og legge til rette for en ny krysning langs den rette strekningen til Nordbyveien. I dette området er det få sikthinder, og det kunne potensielt blitt et oversiktlig krysningspunkt. Samtidig medfører etablering av et nytt krysningspunkt en redusert fremkommelighet på kjøreveien. Videre sørover kan man krysse Neptunveien, der det er delvis etablert krysningspunkt i dag.



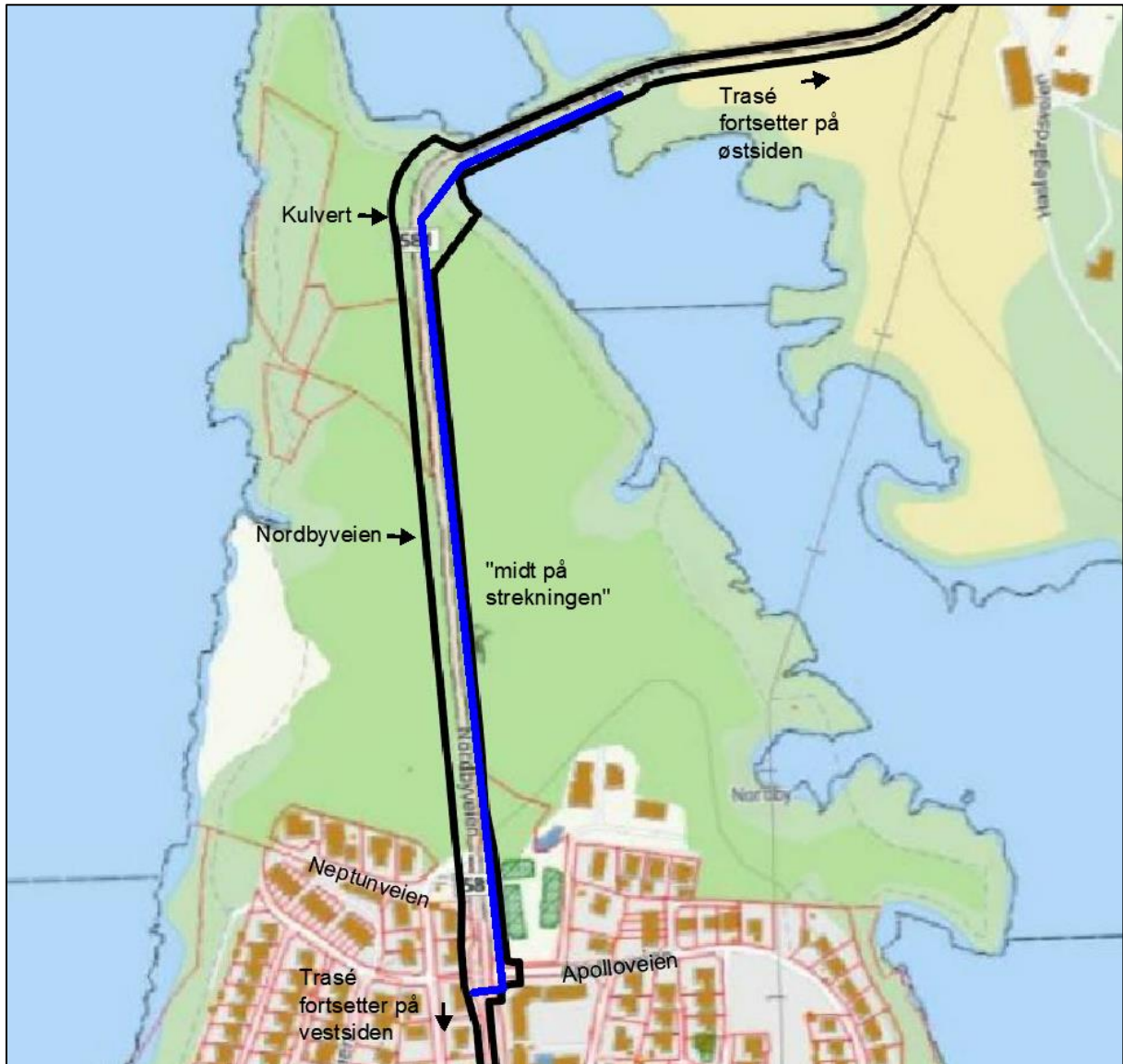
Figur 3: Alternativ C + B. Blå strek symboliserer plassering av ny gang- og sykkelvei.

HS arealplan

Kriterier/vurdering	Egnethet (1-6)	Kommentar
Stigning	6	Tiltaket vil være i plan med kjøreveien og ha en slak stigning i sørgående retning.
Terrenginngrep	6	Tiltaket vil representere liten grad av terrenginngrep, tatt i betraktning hva som er fysisk mulig.
Trafikkflyt for myke trafikanter	4	For myke trafikanter vil denne løsningen betinge en nedbremsing langs strekningen. Dette forringer trafikkflyten til en viss grad. Man må også krysse ytterligere en gang ved Apolloveien.
Trafikkflyt for biler	2	Det vil forringe trafikkflyten for biler som tidvis må stoppe i veibanen for å slippe over myke trafikanter.
Trafikksikkerhet	1	Tiltaket vil legge til rette for en ny krysning langs Nordbyveien. Dette innebærer et nytt potensielt ulykkesutsatt punkt. Mange biler holder også høy hastighet langs strekningen.
Inngrep i privat eiendom	5	Tiltaket vil representere en del inngrep i privat eiendom. Mindre enn A+B, men omtrent like mye som D.
Kulturminner	6	Det er ikke registrert noen kulturminner som vil berøre planlagte tiltak for dette området.
Naturverdier	6	Planlagte tiltak vurderes å ikke komme i konflikt med biologisk mangfold med noen form for vern.
Økonomi	6	Dette anses som et relativt budsjettvennlig alternativ, der man tar i bruk lite ubebygget areal og unngår oppgradering av kulvert.
Plansituasjon	6	Det er i gjeldende reguleringsplan for Øya golfpark satt av areal til fortau på vestsiden av Nordbyveien. Dette er positivt mtp. planlagte tiltak, samtidig tas det høyde for at arealet vil bli regulert på nytt dersom det blir aktuelt. Ved krysningen over Neptunveien er det regulert inn en deleøy med fotgjengertrasé. Det er imidlertid ikke fullverdig opparbeidet, men likevel et godt utgangspunkt.
Poeng	48	

Alternativ D – kryssing Apolloveien og Nordbyveien

Dette alternativet innebærer å videreføre gang- og sykkelveien fra nord på østsiden av Nordbyveien, helt frem til krysningspunktet ved Apolloveien og Nordbyveien. Ny gang- og sykkelvei kan eventuelt tilpasses regulert gang- og sykkelvei i reguleringsplan for Øya seniortun. Alternativt at man regulerer denne på nytt med oppgradert løsning, ved behov.



Figur 4: Alternativ D. Blå strek symboliserer plassering av ny gang- og sykkelvei.

HS arealplan

Kriterier/vurdering	Egnethet (1-6)	Kommentar
Stigning	6	Tiltaket vil være i plan med kjøreveien og ha en slak stigning i sørgående retning.
Terrenginngrep	6	Tiltaket vil representere liten grad av terrenginngrep, tatt i betraktning hva som er fysisk mulig.
Trafikkflyt for myke trafikanter	5	For myke trafikanter innebærer dette alternativet at de kan sykle/gå uavbrutt langs hele strekningen. Det er imidlertid en ekstra krysning i sør (Apolloveien og Nordbyveien), men disse ligger så tett innpå hverandre at det ikke har vesentlig innflytelse på trafikkflyten. Syklister må kun gå av sykkelen en gang, selv om det er to overganger.
Trafikkflyt for biler	5	Trafikkflyten for biler anses å være god, da det ikke legges opp til noen nye krysninger i kjørebanen. Imidlertid vil det være flere som krysser de to overgangene sammenlignet med dagens situasjon.
Trafikksikkerhet	5	Trafikksikkerhetsmessig anses dette å være en god løsning, som både er «naturlig» for brukerne og man kan benytte eksisterende fotgjengeroverganger.
Inngrep i privat eiendom	5	Tiltaket vil representere en del inngrep i privat eiendom. Mindre enn A+B, men omtrent like mye som C+B.
Kulturminner	6	Det er ikke registrert noen kulturminner som vil berøre planlagte tiltak for dette området.
Naturverdier	5	Planlagte tiltak kan potensielt komme i konflikt med en registrert ask. Ask er en truet art.
Økonomi	6	Dette anses som et relativt budsjettvennlig alternativ, der man tar i bruk lite ubebygget areal og unngår oppgradering av kulvert.
Plansituasjon	3	Ny reguleringsplan vil gripe inn i gjeldende reguleringsplan for Øya seniortun. I nevnte plan er det aktuelle arealet regulert til gang- og sykkelvei, kollektivholdeplass, grøft og grønnstruktur. Det er påregnelig at en ny gang- og sykkelvei delvis kan koble seg på eksisterende regulert gang- og sykkelvei, men at det bør tas høyde for at dette må oppgraderes ytterligere. Blant annet for å sikre tilfredsstillende kollektivholdeplass i dette området. Deler av grøntstrukturen vil også berøres, men selve byggeområdet for bebyggelse (KBK) forventes å ikke bli berørt. For øvrig er det i gjeldende reguleringsplaner lagt opp til krysning av både Apolloveien og delvis Nordbyveien.
Poeng	52	

Konklusjon / oppsummering

Basert på poengskalaen, legges til grunn at *Alternativ D* (østsiden av Nordbyveien) er det foretrukne alternativet. Dette griper mer inn i gjeldende reguleringsplaner enn alternativene på østsiden av Nordbyveien. Imidlertid vurderes dette å ikke tilsidesette gjennomførbarheten til Øya Seniorturn, men det vil bl.a. få redusert andelen grønnstruktur rundt prosjektet.

Alternativ D vurderes å være en bedre løsning med tanke trafiksikkerhet og økonomi. Spesielt med tanke på at den eksisterende kulverten er for liten og eventuelt må oppgraderes til en bedre standard.

Det skal legges til at alternativ C+B fikk 49 poeng, kun to poeng færre enn alternativ D. imidlertid scoret C+B dårlig på trafiksikkerhet, og det er et tungtveiende kriterium.