



SKIPTVET KOMMUNE

Klart vi kan!

Kvalitet – Engasjement - Samspill

Delutredning for Kommunedelplan for Sentrum

«Sentrumsplanen»

Full rullering

Trafikk - analysen



Status: forslag 16.02.2021

(Nasjonal arealplannummer: 3015 2020 0001)

Plannummer:2020 0001

Saknr.: 19/695

Bilde på framsiden: Fotgjengerfelt ved Torget, tatt 22.10.2020 av Frank van den Ring

Planforslag utarbeidet av virksomhet Plan Landbruk og Teknikk.

Revisjons nr.	Dato:	Beskrivelse:	Utarbeidet:
-	<i>Se dato på framside</i>	<i>Høringsutkast</i>	<i>FvdR</i>

Innhold

INNHold	3
1. SAMMENDRAG	4
2. INNLEDNING	6
2.1 BAKGRUNN	6
2.2 METODIKK	6
2.3 KILDER OG REFERANSER	6
3. STATUS	6
3.1 NASJONALE FØRINGER	6
3.2 FYLKESPLANEN – ØSTFOLD MOT 2050, VEDTATT 2018	8
3.3 AREALPLANER I SKIPTVET	8
3.4 MILJØDIREKTORATETS RAPPORTERING OM KLIMAGASSUTSLIPP	9
3.5 ANDRE UTREDNINGER.....	10
4 TEMATISKE VURDERINGER	16
4.1 TRAFIKKMÅLINGER 2018-2019.....	17
4.2 TRAFIKKULYKKER	18
4.3 SKOLEVEI-UNDERSØKELSER	18
4.4 SKOLESKYSS	19
4.5 GANG- OG SYKKELVEIER	21
4.6 SNARVEIER	22
4.7 SYKKELPARKERING	24
4.8 BILPARKERING.....	24
4.9 FRILUFTSOMRÅDER.....	24
4.10 KOLLEKTIVTRANSPORT	26
4.11 DROPSONER	27
4.12 FARTSDEMPERE	28
4.13 FOTGJENGERFELT OG TUNNEL.....	28
4.14 FARTSGRENSE.....	28
4.15 GATELYS.....	29
4.16 DRIFT OG VEDLIKEHOLD	29
4.17 AVKJØRSLER.....	30
4.18 VENDEHAMMER	32
5 SAMLET VURDERING	32
5.1 SAMMENFATNING	32
5.2 KONKLUSJON	33
5 KILDEHENVISNING	35

1. Sammendrag

Nr.	Tema:	Beskrivelse:
1	Plannavn	«Sentrumsplanen»
2	Arkivsak	19/695
3	Kommunenr.	3015 (Skiptvet)
4	Plannummer	2020 0001
5	Formål	Sentrumsutvikling - senterstruktur
6	Avgrensning	Grense på senterstruktur og LNF
7	Sammendrag	Delutredning handler om å gi oversikt over aktuelle temaer for trafikk og.
8	Framdriftsplan	Fastsetting av revidert planprogram i september 2020.
9	Organisering	Skiptvet kommune

Sammenfatning:

Utførte trafikkmålinger gir et inntrykk for å estimere døgntrafikk mengder for framtidige boligfelt. Det er samlet snitt på 7 døgntrafikk bevegelser per boenhet i en arbeidsuke. Snitt ligger dette på 15 % høyere enn ÅDT (års dogn trafikkmengde) vegvesenet bruker i vegskart for å kunne sammenlikne fylkesveier.

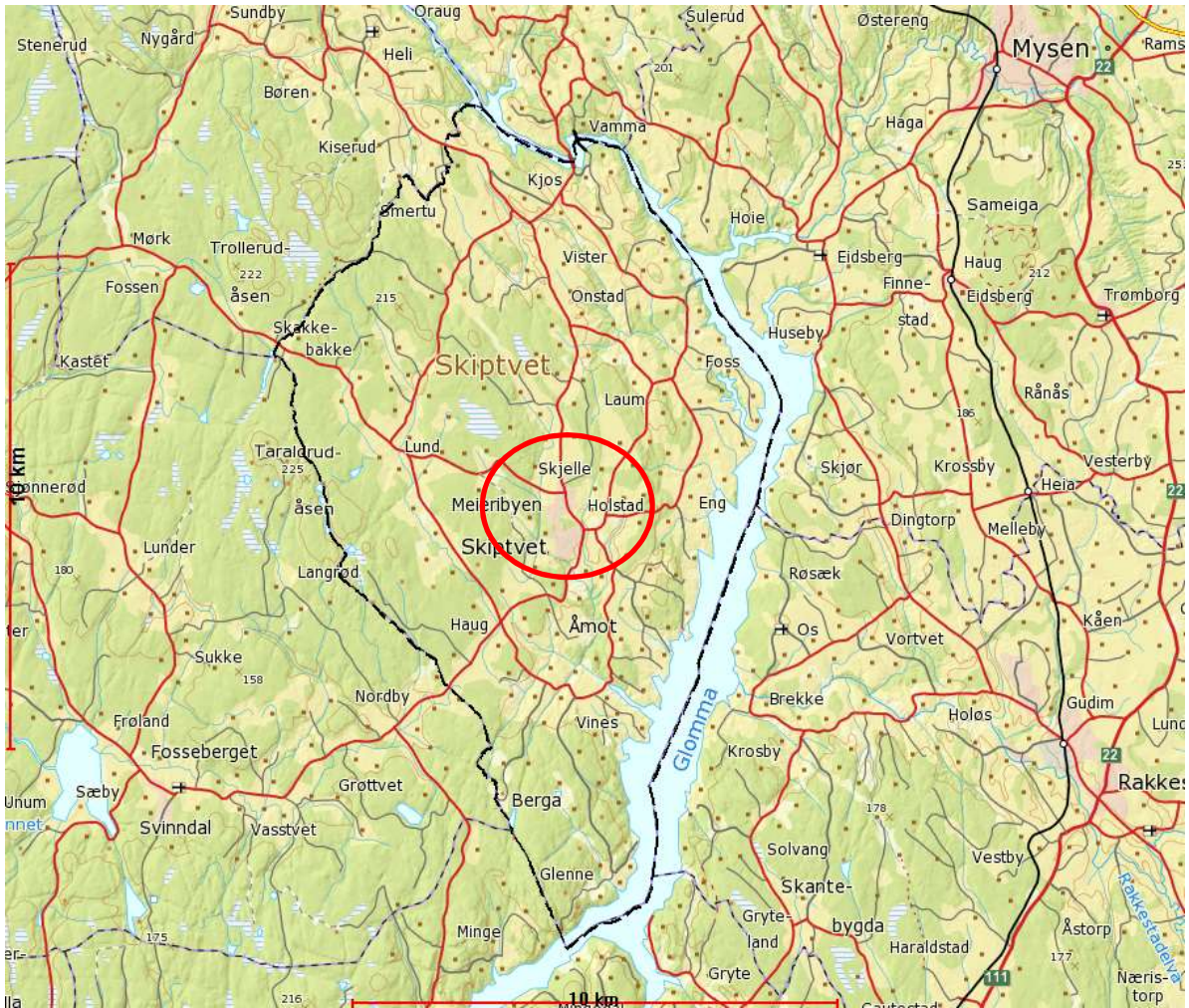
Disse data kan brukes ved vurdering av nytt stort boligfelt som skal påvirke ÅDT for hovedveien.

Nåværende friområder i sentrumsplanen har mulighet for videre utvikling med turstier og uteopphold.

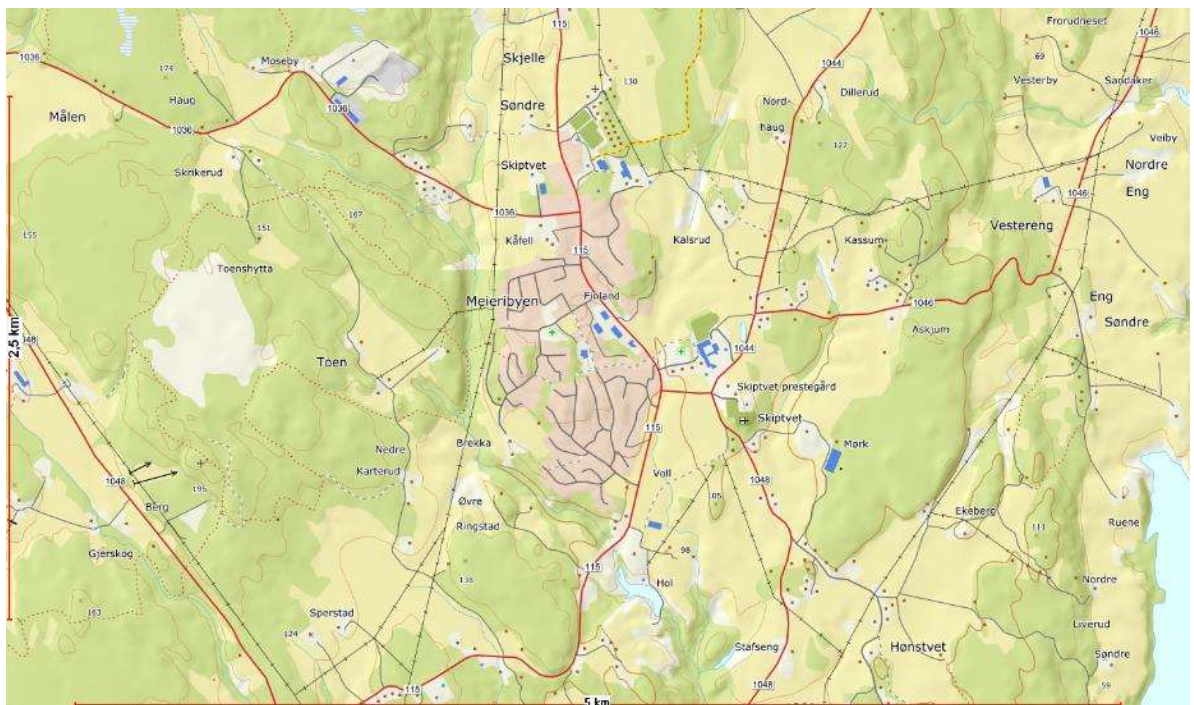
Fortau og gsv langs Storveien er under prosjektering / utbygging for å fullføre strekninger langs begge sider av trafikkert Storveien.

Øvrige manglende strekninger vurderes videre i utforming av planforslag for sentrumsplan. Det gjelder strekninger langs Tverrlinna, Svinndalveien, Vidnesveien, Lundsveien, Engskleiva og Storveien (se kart i § 5.2 om konklusjon).

Flere tiltak skal vurderes nærmere i rullering av Trafikksikkerhetsplan i perioden 2020 – 2023 (kilde: *Planstrategi for Skiptvet*).



Figur 1: Oversiktskart Skiptvet kommune. Planområdet er merket med rød ring.



Figur 2: Oversiktskart for Meieribyen

2. Innledning

2.1 Bakgrunn

Etter rullering av kommuneplanens samfunnsdel og arealdel i 2019 ble det startet med rullering av Sentrumsplanen i 2020.

Dette dokumentet handler om vurdering av temaer som har forbindelse med trafikk i tettstedet Meieribyen.

Sentrumsplanen fra 2015, trafikksikkerhetsplan fra 2010 og trafikkanalysen fra 2018 for utarbeidelse av planforslag for detaljregulering for gang- og sykkelveier ligger til grunn for denne delutredningen.

2.2 Metodikk

Delutredningen gir innblikk følgende temaer:

- Trafikkmålinger fra 2018, oppdatert i 2019
- Trafikkulykker
- Skolevei undersøkelse fra 2015
- Skoleskyss
- Gang- og sykkelveier (gsv)
- Snarveier
- Sykkelparkering (inkl. el-lading)
- Bilparkering (inkl. el-lading)
- Friluftsområder
- Kollektivtransport og bussholdeplasser
- Dropsoner for skoler
- Fartshumper
- Fotgjengerfelt, trafikkøy og tunnel
- Fartsgrense
- Vendehammer

2.3 Kilder og referanser

Se planprogram for sentrumsplanen.

-Nasjonal gåstrategi (www.vegvesen.no)

-Nasjonal sykkelstrategi (www.vegvesen.no)

-Rammeplan for avkjøringer

Fylkesplan, se www.viken.no.

Planregisteret, se www.indrekart.no med følgende overordnede planer:

-Samfunnsdelen fra 2019

-Arealdelen fra 2019

-Sentrumsplanen fra 2014, sist revidert 2019

-Aktuelle detaljreguleringer innenfor sentrumsplanens varselområde

«vegkart», se avgrenset kartområdet for Meieribyen:

<https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@282787,6598912,12>

www.trafikldata.no

3. Status

3.1 Nasjonale føringer

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Disse tre temaer om bolig, areal og transport skal vurderes som helhet i utforming av planforslag for sentrumsplan.

Gå strategi:

Målet er å gjøre det tryggere og triveligere å være fotgjenger, og dermed få flere til å gå mer. Gåstrategien har to hovedmål:

Det skal være attraktivt å gå for alle

Flere skal gå mer

I strategien er det pekt ut seks områder som må prioriteres:

Utforming av fysiske omgivelser

Drift og vedlikehold

Samspillet i trafikken

Aktiv gåkultur

FoU og formidling

Ansvar og samarbeid

Hovedgrep for sentrumsplan med avsetting av arealformål knyttet til disse seks innsatsområder handler om:

- Tilrettelegging av snarveier for å bedre nettverket innenfor sentrum som gi en attraktiv motivasjon for å gå.
- Vinterdrift trenger nødvendigvis mer sideareal langs veier for mellomlagring av snø og overvann i grøfter.
- Fotgjengernes trygghet er et tema som tas med videre i rullering av trafiksikkerhetsplan, med tanke på flere fotgjengerfelt på Storveien og tilpasning av fartsgrenser.
- Universell utforming av gang- og sykkelveier sikres i arealdel og sentrumsplan for å påvirke gåkultur. Dette har også sammenheng med drift- og vedlikehold.
- Kartlegging av gangnett er en viktig del av planutredning for tettstedsutvikling.
- Ved utforming nye tiltak i utarbeidelse av ny trafiksikkerhetsplan er samordning med parter en vesentlig del.

Sykelstrategi:

Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023 er en del av Nasjonal transportplan (NTP).

«økt sykling gir god samfunnsøkonomi, særlig på grunn av helseeffektene og at det er behov for å øke innsatsen både fra stat og kommune for å få en raskere planlegging av sammenhengende sykkelvegnett»

Hovedmål:

Det foreslås følgende hovedmål:

Sykeltrafikken i Norge utgjør 8 prosent av alle reiser innen 2023

Målet om 8 prosent sykkelandel innebærer at syklingen i omfang minst må doubles, siden det totale antall reiser forventes å øke. Det er størst potensiale i byene: Der bør sykkelandelen være på 10-20 prosent avhengig av lokale forhold.

Delmål:

I tillegg foreslås det fire delmål for å konkretisere hovedmålet:

- Fremme sykkel som transportform
- Sykeltrafikken i byer og tettsteder er minst doblet
- Bedre framkommelighet og trafiksikkerhet for syklist
- 80 prosent av barn og unge går eller sykler til skolen

Hovedgrep for sentrumsplan er avsetting av tilstrekkelig areal for gange og sykle innenfor ny tettstedsgrænse for Meieribyen.

Slik som i gåstrategien er kartlegging gang- og sykkelnett et viktig kunnskapsgrunnlag for å vise mulig manglende snarveier og strekninger i sentrumsplan.

3.2 Fylkesplanen – Østfold mot 2050, vedtatt 2018

Søkelys på:

- Redusert bilbruk i tettsteder.
- Restriktiv parkering
- Tilrettelegging for gang- og sykkelveier

3.3 Arealplaner i Skiptvet

Arealdelen fra 2019:

Etter lett rullering av arealdelen delutredning for traséanalysen for gsv langs fv115 i Skiptvet sikret i planen. Nordover skal gsv ligge langs østsiden av Askimveien, sørover skal gsv ligge langs vestsiden av Svinndalsveien.

Uteoppholdsarealer er sikret i arealplankart og med bestemmelser:

Innen avsatt avstand skal slike arealer ligger på trygge gang- og sykkelavstand i boligfelt.

Sentrumsplan fra 2015:

Planen har avsatt streklinjer langs noen fylkes- og kommunale veier for framtidig gang- og sykkelvei.

- Strekning langs Tverlinna,
- Strekning langs Engskleiva,
- Strekning langs Storveien, nordover,
- Strekning langs Svinndalsveien, sørover.

Detaljreguleringer:

Gang- og sykkelvei langs fylkesvei 115, del 1 og 2, fra 2017

Ny gang- og sykkelvei er utredet i traséanalyse som ligger til grunn for vedtatt detaljregulering for GSV langs fylkesvei 115, del 1 (i Meieribyen og del 2 videre nordover til Lystvet).

Arealdelen har tatt med trasélinje for framtidig GSV langs fylkesveien:

- nordover på østsiden
- sydover på vestsiden
- I tettstedet: se detaljreguleringene for Torget, gsv del 1 langs østsiden av Storveien og andre planer.

For trafikkforhold, se sammenfatning om trafikkmålinger 2018 – 2019.

Torget i Meieribyen, fra 2019

Sentrumsformål er utredet i detaljreguleringen for høy- og lavblokk bygninger langs vestsiden av Storveien ved avkjøring til Koffeldveien. Mellom Storveien og boliger er det utformet gang- og sykkelvei (Sagveien – Koffeldveien). Utbygging skal være ferdig før første bygninger tas i bruk.

I tillegg er det sikret sykkelparkering innenfor planområdet rundt torg. Her kan en parkere sykkel å ta bussen til eksempel Askim, Spydeberg eller Sarpsborg.

Trafikkanalyse for området viser:

Planforslaget er beregnet til å gi om lag flere 270 flere bilturer på hverdager til og fra planområdet enn i dag og rundt 27 flere bilturer i makstimen på ettermiddagen. Dette er en relativt moderat trafikkøkning som ikke er ventet å skape trafikale utfordringer i form av kø på vegnett eller kryss. Vi ser ikke behov for å beregne belastningsgrader i kryss i makstimen (Civitas, 05.02.2019).

Boligfelt Vesterås langs Storveien, fra 2019

10 nye leiligheter i tre bygninger bygges i løype av 2020. Mellom boligfelt og Storveien er det avsatt areal for fortau for å sikre trygt trafikk for gående og syklende.

Avsnitt om trafikkforhold viser:

Fylkesvei 115 grenser til tomten i vest. Forventet trafikkmengde for fylkesvei 115 er ifølge Statens vegvesen (SVV) forventet å være 4881 kjøretøy pr døgn i år 2029.

Hastigheten er skiltet til 40 km/t og øker ved tomten til 50 km/t, og andel tunge kjøretøy er 9%. (Bernt Bekke Arkitekter AS, 20.05.2019).

Boligfelt Øst Karlsrudkrysset langs Engskeiva, fra 2019

Tidligere reguleringsplan er endret med nye formål for 8 boligtomter som kan utvikles som enebolig, to- eller firemannsboliger. Gange og sykle er sikret innenfor boligfelt og ikke langs fylkesveien.

Avsnitt om trafikkforhold viser:

Området har en eksisterende avkjøring til fylkesvei 265. Engskeiva fylkesvei hadde en ÅDT på 131 ved 2018 og fartsgrense 80 km/t (Vegreferanse: 0100 FV1046 HP1 m0 – 4547). På motsatt side av fylkesveien er det også et T-kryss. Det anses å være lav risiko for en ulykkessituasjon ved de forskjøvne T-kryssene da årsgjenntrafikken er såpass lav. Området er ikke tilknyttet gang og sykkelsti.

Aktuelt kollektivtilbud vil være buss:

Fra Skiptvet Rådhus Nettbuss A/S buss nr. 640 Sarpsborg-Askim-Mysen

Fra Kirkelund skole Nettbuss A/S skolebuss nr. 451 Askim-Haugen-Vidnes-Aamodt

Fra Kirkelund skole Nettbuss A/S skolebuss nr. 405 Askim-Haugen-Vidnes-Aamodt (Siv. Ing. Helge Andreassen AS, 25.06.2019)

Boligfelt Brekke vest (Brekkelia og Brekkestubben), fra 2017:

Boligfeltet er under utbygging og mer enn halvpart av 18 eneboligtomter er bebygd og tatt i bruk. Boligfelt kan nås via Brekkeveien fra Storveien.

Brekkeveien har fortau eller gsv langs en side av veien helt mot tidligere barnehage.

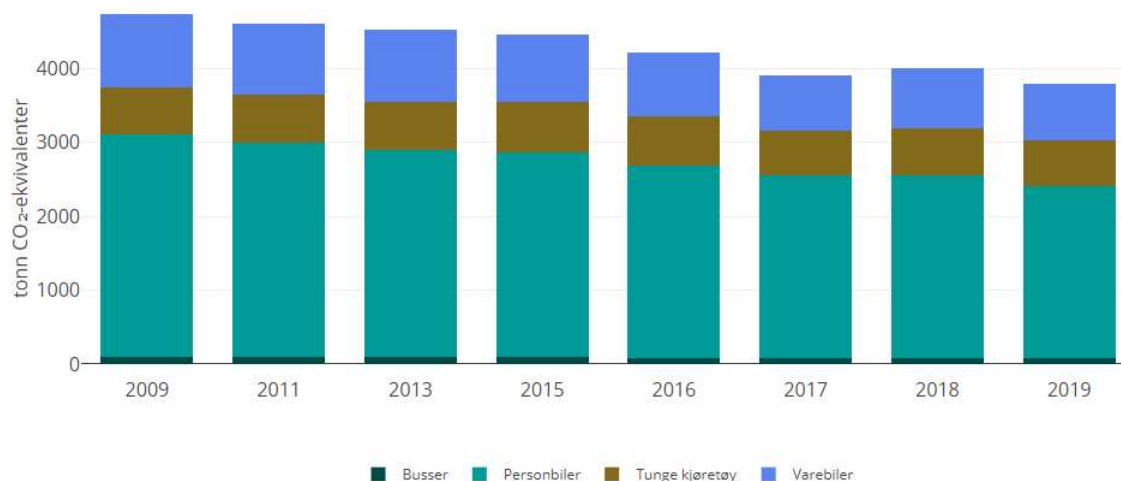
Det er ikke gsv på 220 meter mot avkjøring til boligfeltet. Innspillet blir svaret ut med å sende den videre for vurdering i rullering av sentrumsplanen.

3.4 Miljødirektoratets rapportering om klimagassutslipp

Utslipp av klimagasser i kommuner:

<https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/?area=1046§or=4>

Tema Veitrafikk



Kilde: Miljødirektoratet

Figur 3: Klimagassutslipp fra veitrafikk

Tabell nedenfor viser snitt nedgang på om lag 93 tonn CO₂-e per år.

Dette er snitt på 2,5 % nedgang i.f.t. summen av 2019 på 3767 tonn CO₂-e.

Skiptvet kommune		tonn CO2-e år								25.01.2021
samlet alle trafikanter										
Utslippskilde	klimagass	2009	2011	2013	2015	2016	2017	2018	2019	
Busser	CO2	96,4	93,2	91,1	93,1	84,4	80	84,8	83,5	
Personbiler	CO2	2981,7	2872,6	2783,8	2754,2	2588,7	2451,9	2452,9	2305,4	
Tunge kjøretøy	CO2	643,8	648,7	656,2	680,5	649,3	601,3	634,3	612,7	
Varebiler	CO2	976,6	962,9	955,8	906,8	862,6	748,8	797,8	765,4	
sum	CO2	4698,5	4577,4	4486,9	4434,6	4185	3882	3969,8	3767	
endring per år			-121,1	-90,5	-52,3	-249,6	-303	87,8	-202,8	

Figur 4: Klimagassutslipp fra veitrafikk

Skiptvet kommune			
Opphav til kjøring i kommunen (%)			
År	Sektor	Navn	Mengde(%)
2016	Veitrafikk	Moss	4,1
2016	Veitrafikk	Fredrikstad	9,2
2016	Veitrafikk	Andre kommuner	16,7
2016	Veitrafikk	Sarpsborg	17,0
2016	Veitrafikk	Skiptvet	17,3
2016	Veitrafikk	Indre Østfold	35,7
2016	Veitrafikk	sum	100,0

Figur 5: Opphav til kjøring i Skiptvet kommune.

Skiptvet kommune			25.01.2021	
Kjøring i kommunen (10000 km)				
År	Sektor	Navn	Mengde (x 10000 km)	vekst i.f.t. 2009
2009	Veitrafikk	Totalt	2669	100 %
2011	Veitrafikk	Totalt	2675	100 %
2013	Veitrafikk	Totalt	2718	102 %
2015	Veitrafikk	Totalt	2779	104 %
2016	Veitrafikk	Totalt	2807	105 %
2017	Veitrafikk	Totalt	2812	105 %
2018	Veitrafikk	Totalt	2820	106 %
2019	Veitrafikk	Totalt	2820	106 %

Figur 6: Kjøring i kommunen (10000 km).

3.5 Andre utredninger

Trafikkmåling for gsv langs fv 115:

Det ble utført trafikkteiling i en uke i juni og september 2018.

Kart nedenfor vises 7 målepunkter.

Med i blå boks totalt (begge felt) døgntrafikk (DT) for en arbeidsuke (målt i perioden uke 21-22, i 2018)

Med i rød boks totalt (begge felt) døgntrafikk (DT) for en arbeidsuke (målt i perioden uke 38-39, i 2018)

Data fra september 2018 ble sammenliknet med data fra juni 2018 og konkludert at det var ikke vesentlig store forskjeller. Data fra juni ble brukt videre i analysen.

Ved følgende kryss ble det plassert midlertidige radarstasjoner fra trafikkavdelingen i Statens vegvesen.

Kryss Lundsveien – Storveien

Kryss Vestgårdveien – Storveien

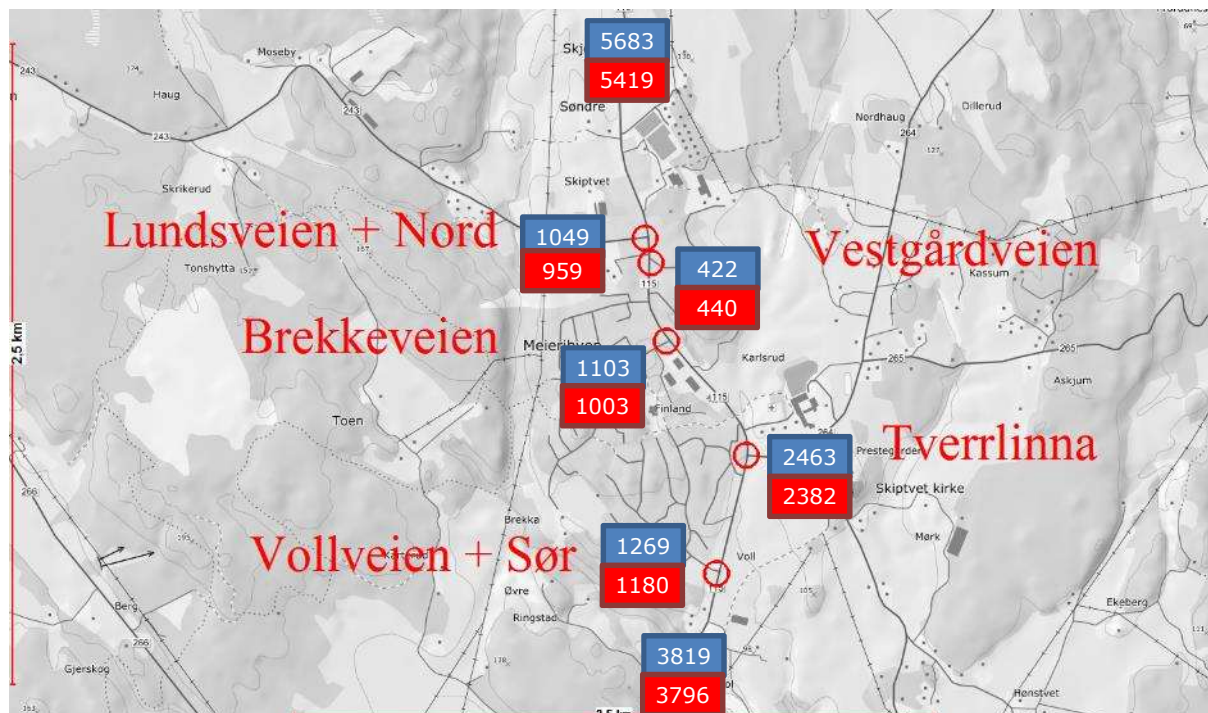
Kryss Tverrlinna- Storveien

Kryss Vollveien – Storveien

I tillegg ble 2 permanente radarstasjoner brukt for å finne telling på fylkesveien nord og syd for Meieribyen:

Målepunkt Skiptvet nord

Målepunkt Norby øst i sør.



Figur 7: kilde trafikkteiling datert 08.05.2018 og oppdatert 23.10.2019.

Sammendrag: telling juni i 2018

Antall kjøretøy	mot sentrum		fra sentrum		avvik mot/fr a	totalt			andel i helg	andel >5,6 m	rushti d kl.	rushti d	Arbeid s uke
	kalende r uke	arbeids uke	kalende r uke	arbeid s uke		arbeid s uke	kalende r uke	arbeid s uke					
Skiptvet nord fv115	2598	2869	2578	2814	2 %	5176	5683	3692	65 %	12 %	15	518	9 %
Lundsveien fv264 Våler	494	533	481	516	3 %	975	1049	710	68 %	7 %	15	95	9 %
Vestgårdveien boligfelt	189	216	180	206	5 %	369	422	224	53 %	0 %	15	43	10 %
Brekkeveien boligfelt	495	555	490	548	1 %	985	1103	659	60 %	2 %	15	106	10 %
Tverrlinna* fv243	1132	1218	1146	1245	-2 %	2278	2463	1693	69 %	2 %	17	212	9 %
Vollveien boligfelt	607	638	600	631	1 %	1206	1269	980	77 %	0 %	16	125	10 %
Nordby øst fv115	1788	1920	1735	1899	1 %	3523	3819	2628	69 %	12 %	15	408	11 %
sum/snitt	7302	7950	7209	7860	1 %	14511	15809	10584	67 %	8 %	15	1507	10 %

Figur 8: Sammendrag fra trafikktelling i 2018

*Fotnote: I målerapport for Tverrlinna står «Solhaug» som referanse.

I tabellen vises interessante avvik fra snittet.

Forskjell mellom kjøreretning mot/fra sentrum har en snitt avvik på 1% unntatt Vestgårdveien.

Andel trafikk om helga betydelig lavere ved Vestgårdveien (53%) og betydelig høyere ved Vollveien (77%) enn snittet på 67%.

Andel kjøretøy lengre enn 5,6 meter er betydelig høyere på Lundsveien (7%), Skiptvet nord og Nordby øst (begge 12%) i forhold til snittet av andre avkjøringer.

Rushtid på Tverrlinna og Vollveien (kl. 17-18 og 16-17) ligger senere enn kl. 15-16.

Snitt andel av antall kjøretøy i rushtid ligger for alle målepunkt på ca. 10%.

Fordi snitt avvik mellom mot og fra sentrum er bare 1% kan vi konkludere at trafikk fra og til Storveien gjennom Meieribyen er stabilt. Dette er sannsynligvis på grunn av pendle / handle.

Størst avvik er forskjell mellom trafikkmengde i sør (3819) og i nord (5683). Det er 1864 mer trafikkbevegelser i nord, +49% av trafikkmengde i sør.

Samlet trafikkmengde for alle avkjøringer langs Storveien er **5066**. Dette er delt opp i trafikkmengder for tellingspunktene utenom fylkesveiene til Meieribyen, 2795, og analyserte trafikkmengdene for andre avkjøringer til Storveien, 2271.

For Avkjøringer til Idrettsveien, Sagveien, Holstadveien, Koffeldvei, Karlsrudlia, Sollia og Eikveien er det beregnet antatt trafikkmengde etter målte trafikkmengde for de tre boligfelt ovenfor.

Samlet trafikkmengde for arbeidsuke i nord 5693 og sør 3819 (totalt 9512) og langs Lundsveien er det 1049 og Tverrlinna 2463 (totalt 3512). Alt til sammen 13024 kjøretøy per døgn for arbeidsuke-dager inn/ut Meieribyen langs fylkesveier.

For å finne forskjell mellom lokal og gjennomgangstrafikk for Meieribyen tar vi 13024 minus 5066.

Det betyr at 7958 trafikkmengder kan antas som gjennomgangstrafikk, det er ca. 61 % av totalt.

Effekt samlet fra boligutvikling:

Effekten på fortetting i tettstedet som vi vet per i dag, viser vedlagt trafikktelling med ventete økninger for de ulike boligfeltet kommer på cirka 975 trafikkmengder. Økningen beregnes basert på trafikkmengder samlet for alle fylkesveier knyttet til Meieribyen, 13024 DT for arbeidsuke. Andel økning blir: $975 / 13024 = + 7 \%$.

Utgangspunkt for trafikkmengde fra nye boligfelt:

Disse trafikkmålinger på avkjøringer til nåværende boligfelt gir et inntrykk for å estimere trafikkmengde fra framtidige boligfelt.

Gjennomsnitt døgntrafikk er estimert på om lag 7 bevegelser per boenhet (samlet begge retninger).

Eksempel:

Nytt boligfelt Brekke Vest (Brekkelia) med 18 eneboliger gir om lag 136 døgntrafikk bevegelser i en arbeidsuke. Trafikkmålingene på kryss Brekkeveien-Storveien viste 1103 døgntrafikk knyttet mot 155 boenheter i nåværende boligfelt som bruker Brekkeveien som adkomstvei.

Viktig merknad: Alle tall for "døgn trafikkmengde i arbeidsuke" kan ikke brukes eller sammenlikne med verdier for ÅDT (års døgntrafikk mengde).

Eksempel: Sammenlikning av verdier for Skiptvet Nord viser i året 2018 at døgn trafikk mengde for kalenderuker i juni og september ligger snitt 15 % høyere enn ÅDT 4417 for hele året 2018.

Det betyr at ÅDT for krysset er 1103 minus 15 %.

Veinormen for Skiptvet (2016):

Veinormen viser i paragraf § 6.4 Trafikkmengde en omregningsmodell for ÅDT (årsdøgntrafikk) for adkomstveier knyttet til antall boenheter.

ÅDT = antall boenheter x 6.

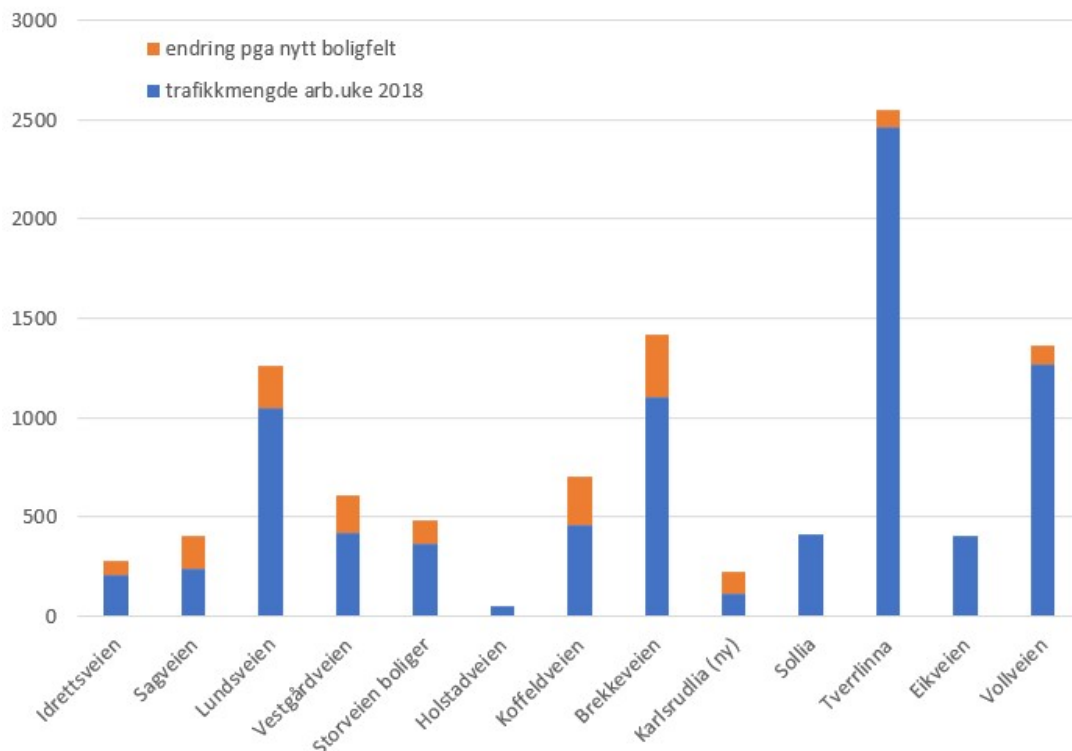
Oversikt over avkjøringer fra Storveien (nord til sør) med mulige endringer i trafikkmengde (* tall ble beregnet):

Avkjøring fra Storveien	Antall boenheter i boligfelt	Trafikk-mengde arbeidsuke	Endring boenheter	Antatt trafikkmengde	Merknad endring
Askimveien «Skiptvet nord»	-	5683	-	5683	
<i>Idrettsveien*</i>	30	204	10	274	<i>Idrettsv. 12</i>
<i>Langs Storveien*</i>	54	367	10	437	<i>Vesterås</i>
Lundsveien	- 14	1049	- 30 pm	1259	(Fjellshagen) Skjelle sør Koffeldåsen
<i>Sagveien*</i>	35	238	27	400	Koffeld gård
Vestgårdveien	47	422	42	605	Holstad nord
<i>Holstadveien*</i>	7	48	0	48	<i>Gsv Holstad!</i>
<i>Koffeldveien (analyse fra RP)</i>	68	462	39 27	704	<i>Torget trinn 1 Torget trinn 2</i>
Brekkeveien	155	1103	53	1415	Brekkelia, Finland
<i>Ny avkjøring Karlsrudlia*</i>	16	109	19-2	224	<i>Holstad sør</i>
<i>Sollia*</i>	60	408	0	408	<i>Komplekset</i>
Tverrlinna	0	2463	12	2547	Tverrlinna Sollia
<i>Eikveien*</i>	59	401	0	401	
Vollveien	209	1269	13	1360	Hoel
Svinndalveien «Nordby øst»	-	3819	-	-	

Figur 9: Tabell med avkjøringer i Meieribyen.

kilde, trafikkmålinger av 1 uke i juni 2018, basert på disse 5 punktene: se Lundsveien, Vestgårdveien, Brekkeveien, Tverrlinna og Vollveien.

Avkjøring - trafikkmengde arbeidsuke 2018



Figur 10: Diagrammen viser tall fra tabellen med endringer ifølge planlagte utbygging av nye boligfelt i Meieribyen.

Årsdøgnetrafikk i 2017 ble registrert slik for fylkesveier i Meieribyen:

Tellepunkt	Fv	ÅDT
Libru øst, Askimveien	115	3496
Skiptvet nord, Askimveien	115	4438
Lundsveien	1036	476
Tverrlinna	1044	2440
Nordby øst, Svinndalveien	115	3102
Nordby sør, Trøsken	114	1802

Figur 11: tellepunkter rundt Meieribyen.

Analyse for gang- og sykkelveier langs fylkesvei 115

Ved utarbeidelse av planforslag for detaljregulering gsv langs fv115 ble det utført analyse for å ta stilling til plassering av gsv langs en side langs fv115.

Dette er et vesentlig utgangspunkt for videre detaljregulering av gsv nord for, sør for og gjennom Meieribyen.

Som prioritert utgangspunkt ble vedtatt:

Langs Askimveien nordover ligger gsv på østsiden mellom Idrettsveien og Vammabrua.

Langs Svinndalveien sørover ligger gsv på vestsiden mellom Doktorsvingen og kommunegrense til Våler kommune.

Innenfor tettstedet skal gsv ligge på begge sider av Storveien.

Innenfor Meieribyen ble det kartlagt 3 strekninger langs Storveien som ikke gsv.

1. nordover fra krysset Lundsveien – Storveien mot Idrettsveien, på begge sider.

2. mellom Sagveien og Koffeldveien på vestsida av Storveien.
3. Sør for bensinstasjon på vestsida av Storveien mot tunnel til Sollia.

Vedtatte detaljreguleringene for gsv er delt i 2 strekninger:

Del 1: Mellom Vonheim og Idrettsveien, 280 meter fortau på østsida av Storveien.

Del 2: mellom Idrettsveien og Lystvetveien, 1,2 km gsv på østsida av ASkimveien.

Trafikksikkerhetsplan for Skiptvet 2013-2019:

Visjonen i planen:

«I Skiptvet skal det ikke være trafikkuhell som fører til personskade.»

Hovedmålet er:

«Det skal sikres et trafikkmiljø i kommunen som gir barn, unge, voksne og eldre best mulig sikkerhet, trygghet og trivsel. Hensynet til barnas trafikksikkerhet er et hovedhensyn.»

Delmål 1: Fylkesvei 115 – Askimveien – Storveien – Svinndalveien

Skiptvet kommune skal arbeide for oppgradering med hensyn på trafikksikkerhet på hele fylkesvei 115 gjennom Skiptvet.

Delmål 2:

I kretsene utenfor Meieribyen skal det legges særlig vekt på sikkerhet ved skolevei og bussholdeplasser.

Delmål 3:

Trafikkavviklingen ved levering og henting ved skolene skal gjennomgås og tiltak prioriteres i planperioden.

Handlingsprogram:

Handlingsprogram er delt opp i to deler, fylkeskommunens og kommunenes ansvar.

Fylkeskommunens ansvar setter lys på tiltak på fylkesvei 115.

Tiltak	Beskrivelse	status
Gang- og sykkelvei	Strekning Sperstadtoppen – Vollfeltet Veistrekningen har fartsgrense på 80 km/t og er lite oversiktlig. Strekningen har relativt mange boenheter. Strekningen ligger langs framtidig boligfelt Åmot Nordre – Ringstad.	Utenfor sentrums-planen. Kommunen har utført gsv-analyse for trinnvis detaljregulering for gsv langs fv115
Gang- og sykkelvei	Strekning Vollfeltet – sentrum Strekningen mangler gsv eller mindre kommunale veier med nedsatt fartsgrense.	Innenfor sentrumsplanen. Det finnes veier med nedsatt fartsgrense og stikkveier for gange og sykle.
Veikryss	Krysset mellom Riukveien og Askimveien ...	Imidlertid har vegvesenet utført oppgradering langs veistrekningen Libru - Vammabrua
Veistandard	Veistandarden på fv 115 gjennom kommunen ...	Veistandarden er bedret nordover i august 2020.
Gang- og sykkelvei	Strekning langs fv115 Idrettsveien – Vonheim Strekningen er lite oversiktlig, og dårlig egnet for gående og syklende.	Innenfor sentrumsplanen Kommunen har vedtatt detaljregulering for gsv del 1, fortau langs østsida av Storveien.

Tiltak	Beskrivelse	status
Gang- og sykkelvei	Strekning langs Tverrlinna mot kirkeklassen Strekningen er tegnet inn i sentrumsplanen. Det er ikke gsv til kirkeklassen.	Det er tidligere utført gsv fra tunnel under Storveien langs Sollia og Kirkelundskole til krysset Sundåsveien – Engskeiva.
Fotgjenger- overganger	I hele Meieribyen Det er to fotgjengeroverganger over fv115, Storveien, i Meieribyen. Det er behov for en ny overgang over fv 115 i tilknytning til Lundsveien – Kommunehuset.	Ifølge vegvesenet skaper slike tiltak feil trygghet. I planutredning for gsv langs fv 115 blir avvist.
Bussholde-plasser	Alle bussholdeplasser i kommunen krever gjennomgang for prioritering og opprusting. Plassene langs fv 115 prioriteres.	Gjelder både innenfor og utenfor sentrumsplanen. ...

Figur 12: Status av handlingsprogrammet.

Klimasats prosjekter:

Kommunen har søkt og startet delprosjekt i 2020 med søkelys på alternative løsninger for kjøretøy og sykkel.

Delprosjekt el-sykkel for arbeidstakere i kommunen.

Det er planlagt i første omgang 4 el-sykler for bruk i korte arbeidsreiser i Meieribyen. Etter hvert skal innbyggere også kunne bruke disse el-syklene.

Delprosjekt for ladestolper for el-biler i Meieribyen.

Kommunen har etablert ladestolper ved kommunehuset og Sollia sykehjem. Disse skal utvides flere brukere.

Andre skal plasseres ved liknende offentlig tjenesteyting etter første byggetrinn.

Delprosjekt i Indre Østfold om felles innkjøp av el-biler for arbeidstakere.

Dette er et samarbeidsprosjekt med nabokommuner.

Parkering av lastebiler i boligfeltene i Meieribyen:

Kommunestyret har gjort vedtak den 19.09.2017 om skilting med skilt 306.5, forbudt for lastebil og trekkbil. Underskilt som tillater nødvendig kjøring til boligeiendommene settes også opp (det vises til sak 17/508 og saksnr 17/059).

4 Tematiske vurderinger

1. Trafikkmålinger fra 2018, oppdatert i 2019
2. Trafikkulykker
3. Skolevei undersøkelser
4. Skoleskyss
5. Gang- og sykkelveier (gsv)
6. Snarveier
7. Sykkelparkering (el-ladestasjoner)
8. Bilparkering (el-ladestasjoner)
9. Friluftsområder
10. Kollektivtransport og bussholdeplasser
11. Dropsoner for skoler
12. Fartsdemper
13. Fotgjengerfelt, trafikkøy og tunnel
14. Fartsgrense
15. Gatelys
16. Drift og vedlikehold

17. Avkjøringer
18. Vendehammer

4.1 Trafikkmålinger 2018-2019

Utført trafikktelling i 2018 med oppdatering i 2019 viser følgende endringer over tid for målepunkt Skiptvet nord, som ligger nord for Meieribyen langs fylkesvei 115.

Tall for 2019 var ikke definitivt.

Årstall	ÅDT samlet	Endring per kalender år
2000	3294	
2003	3397	
2007	3795	
2013	3825	
2014	ingen	
2015	4434*	
2016	4419*	-15
2017	4466*	+47
2018	4449*	+17
2019	4448	-1

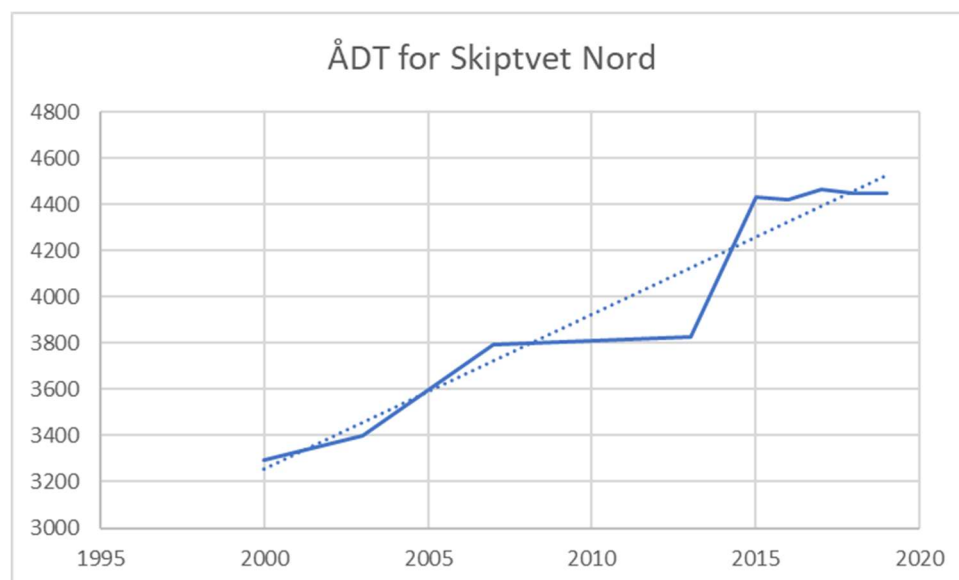
Figur 13: Tabell: oversikt over årsgjennsnittet på fylkesvei 115 nord for Meieribyen (kilde: www.trafikldata.no), *fotnote: rettede tall ift. tidligere data

Siden 2000 er trafikkmengde økt med cirka 34 % med tall for 2018.

Det er tydelig forskjell i endringer mellom 2013 og 2016.

Disse 3 åra økte trafikkmengde med snitt på 178 per år. Endringer i andel ift. året 2000 økte fra 16 til 32 %.

Snitt økning i trafikkmengder mellom 2000 og 2018 er om lag 62 og dette er snitt på 1,4 % per år, se diagram nedenfor.



Figur 14: Utvikling av ÅDT over tid for tellepunkt Skiptvet nord.

Det blir feil å sammenlikne trafikktellinger fra disse ukene med ÅDT for 2018. Trafikken variere over året og ÅDT uttrykker gjennomsnittlig trafikk for et døgn.

For å se på endringstrekk i tellinger er telling for en kalenderuke uttrykket med forskjell mot ÅDT 4449 for året 2018.

Kalenderuke i 2018	Telling (døgn trafikk)	Forskjell med ÅDT 2018
21	5176	+ 17 %
23, nye tall fra SVV	5103	+ 16 %
38	5060	+ 15 %
39, nye tall fra SVV	4829	+ 9 %

Figur 15: oversikt over telling av antall kjøretøy for en kalenderuke.

4.2 Trafikkulykker

(Se vegskart.no)

Det har imidlertid vært to bilulykker med lettere personskade i Meieribyen i denne perioden, begge på fv. 115 (Figur #).

En ulykke skjedde mellom to kjøretøy med kryssende kjøreretning ca 600 m nord for planområdet i krysset Askimveien/Idrettsveien våren 2010.

En annen bilulykke skjedde i forbindelse med forbikjøring på venstre side i kryss/avkjøring ca 500 m sør for planområdet ved Storveien 7 sommeren 2017. Også her kun én person med lettere personskade.



Figur 16: 2 Registrerte trafikkulykker siden 1.1.2008 (kilde: NVDB, Statens vegvesen)

4.3 Skolevei-undersøkelser

I 2014 ble det utført undersøkelser.

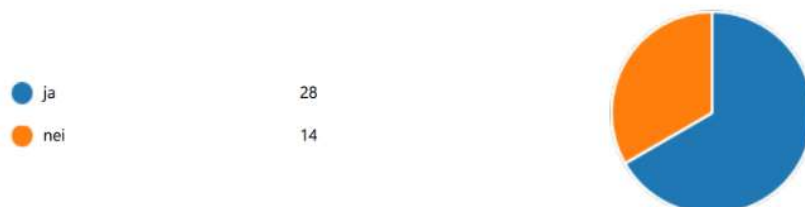
Ved utarbeidelse av samfunnsdel i 2019 ble representanter fra barne- og ungdomsskole intervjuet i verksteder om bl.a. skolevei og framgangsmåter.

Momenter fra Vestgård skole (barn):

- Ønsker ny skolevei for å kunne gå til skole
- Vanskelig å gå / sykle fra Åserudveien til skole

- Ønsker å sykle fra Askimveien
- Det mangler fortau i bygda
- Det langt å sykle fra Langliveien
- Bedre tilrettelegging av sykkelparkering på skole

10. Vil du bruke sykkel til skole?



Figur 17: svar fra intervju-gruppe på Vestgård skole i 2019.

Momenter fra Kirkelund skole (ungdom):

- Får ikke lov å sykle til skole langs Askimveien
- Busstilbud stemmer ikke med skole / aktiviteter
- Buss til Askim kommer for sent for å rekke tog
- Ønsker digitalt tavle for bussrutetider

11. Vil du bruke sykkel til skole?



Figur 18: svar fra intervju-gruppe på Kirkelund skole i 2019.

ungdata.no

Noen resultater fra undersøkelsen i 2019 for Skiptvet (128 elever):

Lokalmiljøet – bra kollektivtilbud	Norge 61%	Skiptvet 23%
Lokalmiljøet – trygghet i nærområdet	86%	84%
Fysisk inaktiv	14%	12%
Trener ukentlig	83%	79%
Fornøyd med helsa	70%	66%
Skjermtid	62%	66%
Fornøyd med skole	63%	42%
Ute med venner	30%	36%

4.4 Skoleskyss

Kommunen har vedtatt gratis skoleskyss for barn som bor mer enn **2 km** fra Skole. Avtalen gjelder for unge t.o.m. 4. klasser.

2.1 Lang skolevei

Rett til skyss på grunn av lang skolevei er regulert i opplæringsloven §§ 7-1 og 7-2. Elevene har rett til skyss dersom lengden på skoleveien er mer enn:

Grupper	1. årstrinn	2.-10. årstrinn og voksne i grunnskoleopplæring	Videregående skole
Avstandskrav	2 km	4 km	6 km

Figur 19: Fra forskriftene om opplæringsloven.

ks - vedtak:

Kommunale vedtak om skoleskyss:

1. Elever på l.- 4. trinn som bor mer enn 2 km fra skolen eller som må bruke riksvei 115, får gratis skoleskyss.
2. Samtlige elever som bor langs riksveg 115 sør for krysset Vollveien/Rv115 og nord for krysset Idrettsveien/Rv115 har gratis skoleskyss. Vedtaket gjelder fram til gang- og sykkelvei er på plass.
3. Tilbudet om gratis skoleskyss for elever som bor ved Engskeiva gjelder alle som bor langs veien etter krysset ved Lyngåsveien og mot Rueneveien og Engsveien.
4. Elever som bor i Dælabakken har etter avtale transport med drosje i de periodene det er særlig glatte veier.
5. Elever som IKKE har rett til gratis skoleskyss, og som kan følge vanlige bussruter/drosjer, gis tilbud om å kjøpe busskort. Utlegg for busskort utover kr. 200,- pr måned kan søkes refundert. Dette gjelder ikke elever som har muligheter for å bruke sykkel og gangveier. Refusjon utbetales ved å levere kvitteringer til skolen.

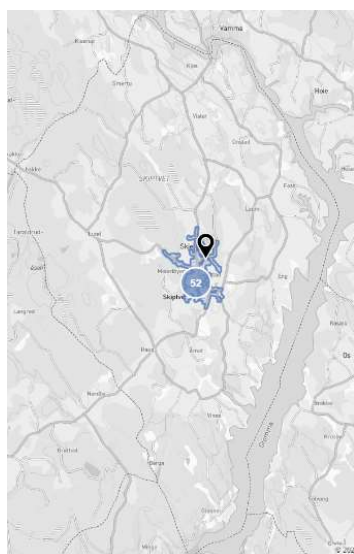
Skiptvet kommune oppfordrer foresatte om å ikke kjøre barna til skolen og å rette seg etter reglene når det gjelder innkjøring på Vestgård og Kirkelund skoler.

Figur 20: Vedtak fra 2017 om skoleskysstilbud

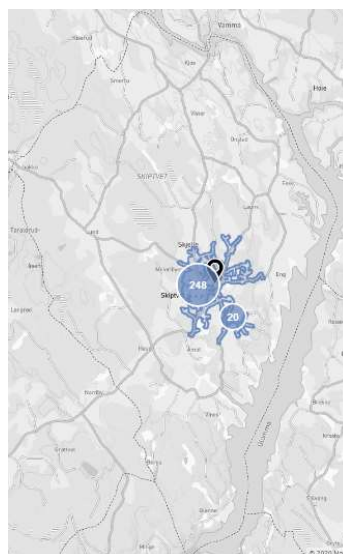
Ifølge befolkningsanalyse 2020, datert 28.09.2020:

Kirkelund skole aldersgruppe 6 – 15 år: totalt 494 personer, herav 268 innenfor 2 km og **226** lengre vekk fra skole.

Vestgård skole aldersgruppe 2 – 5 år: totalt 162 personer, herav 52 innenfor 2 km og **110** lengre vekk fra skole.



kart 1: barn innenfor 2 km, Vestgård



kart 2: barn og unge innenfor 2 km, Kirkelund

Figur 21 to kart som viser arealer for området med 2 km avstand til skole.

4.5 Gang- og sykkelveier

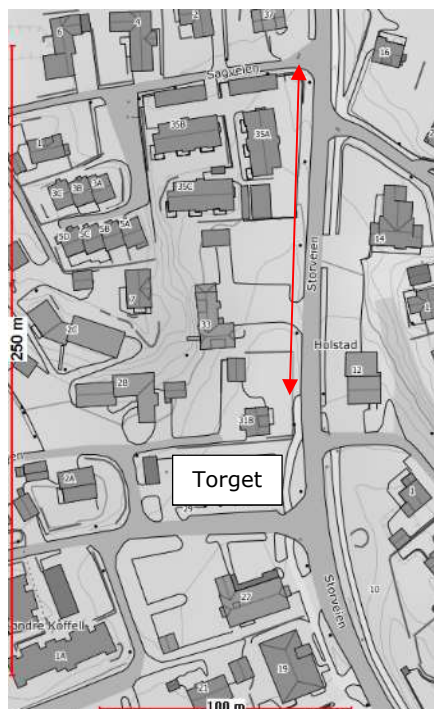
Kommunen har igangsatt regulering for gang- og sykkelveier (gsv).

Gsv nettverket mangler noen strekninger for å sikre trygt gange og sykle hovedsakelig innenfor Meieribyen.

Del 1 av vedtatt detaljregulering for gsv ligger mellom Vonheim og Idrettsveien langs østsiden av Storveien. Kommunen har igangsatt prosjektering for utbygging av fortau på 280 meter.



Figur 22: fortau langs Storveien

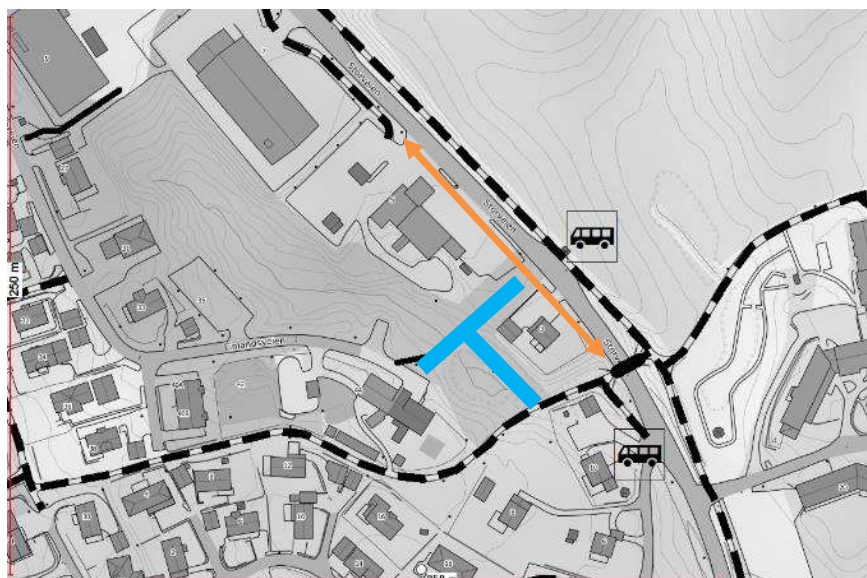


Figur 23: gsv langs Storveien

Innenfor vedtatt detaljregulering for Torget er det avsatt areal langs vestsiden av Storveien for en 180 meters gsv med grøntareal mot Storveien. Byggetrinn 1 for området nord for dagens torg er i behandling hos kommunen.

Tredje strekning som mangler gsv er sør for bensinstasjon mot tunnel under Storveien til Sollia komplekset.

Langs strekningen ligger privat eiendom med enebolig som har på sørsiden en brattlendt skråning mot gsv til tunnelen.



Figur 24: området rundt butikker og Sollia eksisterende gsv i svart.

I figur 24 med kart kan manglende strekning tilrettelegges ved å koble gsv til gate «Finlandsveien» nord for Lindormen barnehage og videre til gsv til tunnelen. mellom bensinstasjon og Finlandsveien ligger ravinert bekkedal.

Nye boligfelt vurderes bl.a. om tilgjengelige og planlegging for gsv.

Befolkning savner bl.a. trasé mellom Sagveien og Koffeldveien.

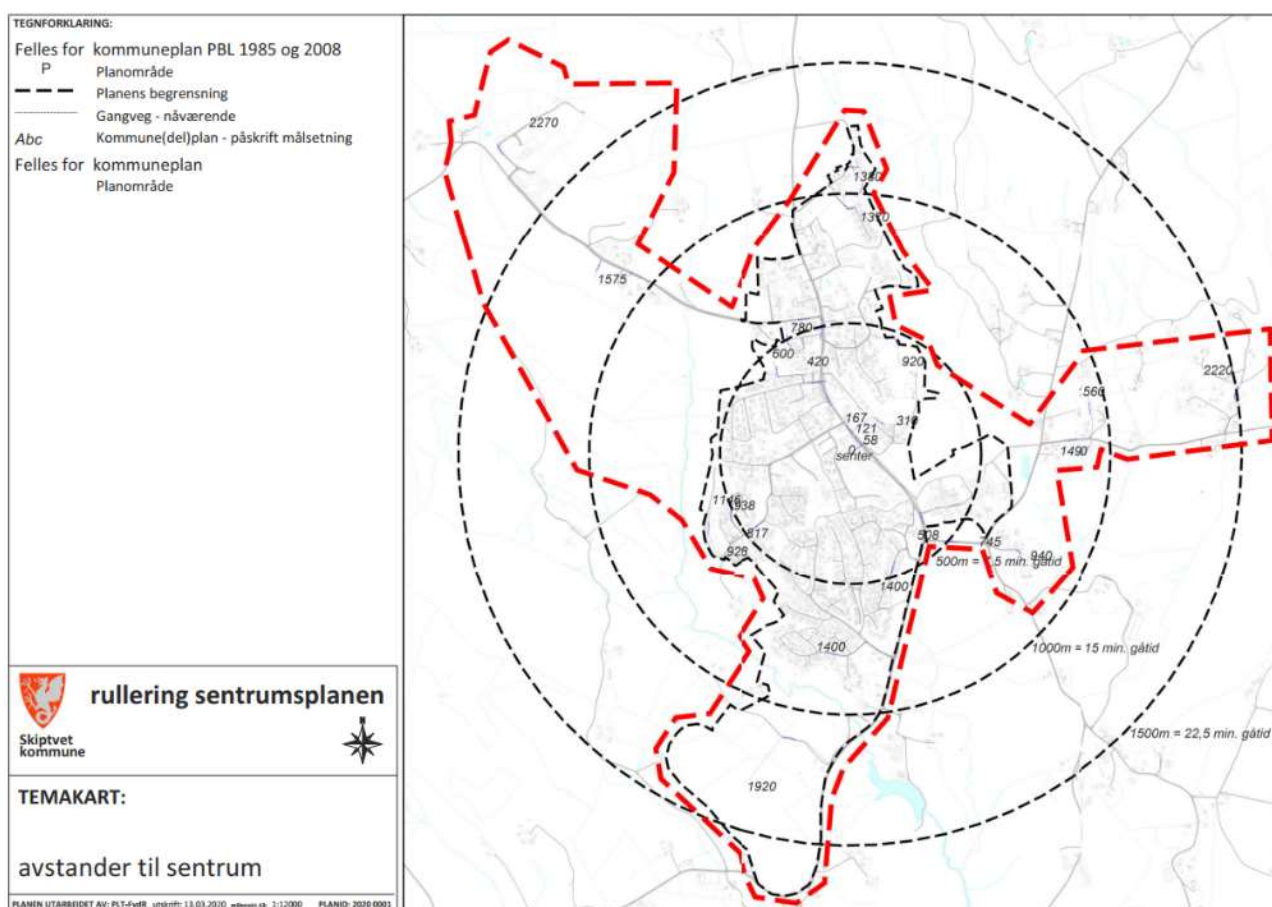
Det er kommet merknader til kommunen om at nåværende fortau langs Vollveien ikke er trygt nok for eldre og funksjonsnedsatte grunna dårlig tilstand.

4.6 Snarveier

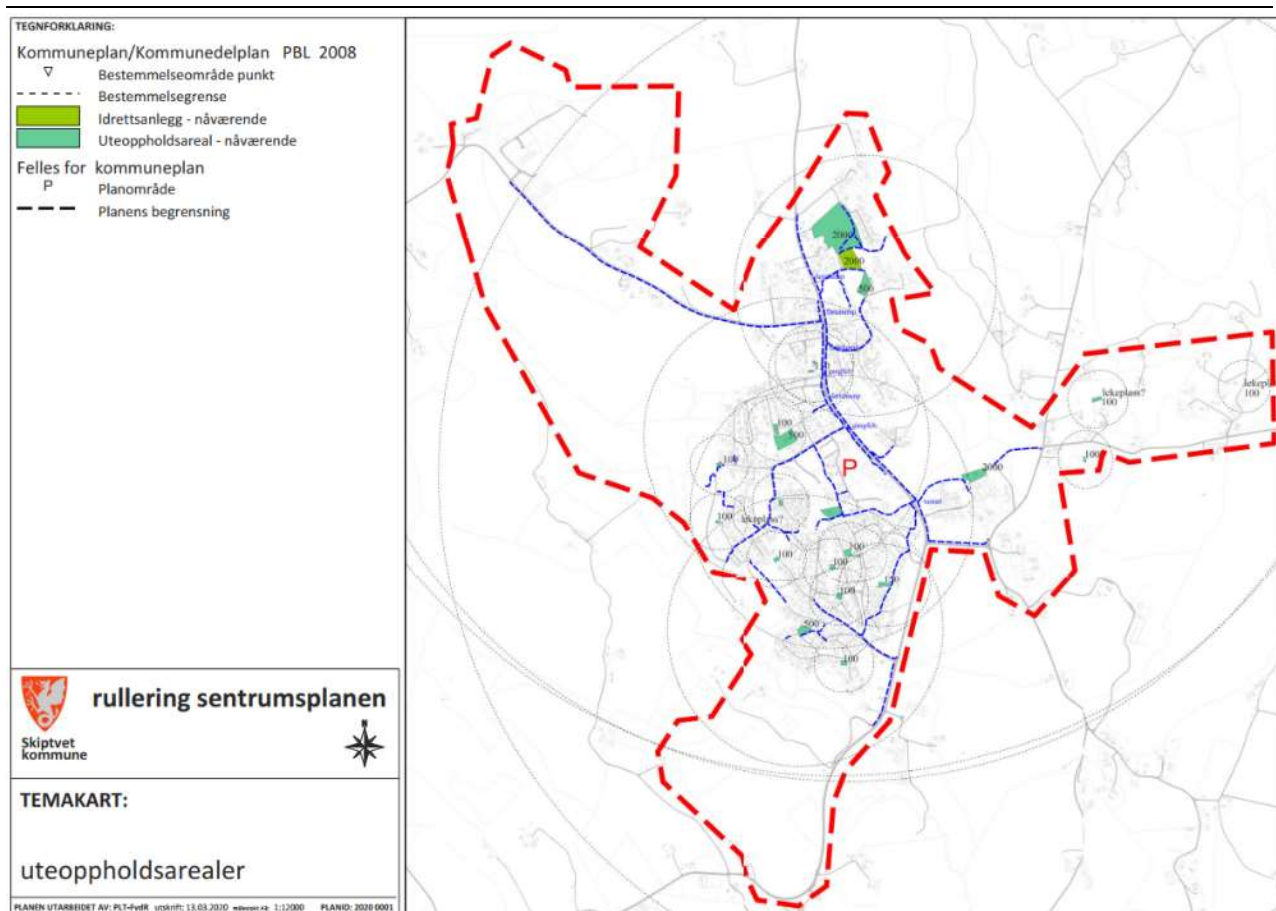
I Meieribyen finnes flere stikk- og snarveier som brukes av befolkning.

Siden Kommunen deltok i prosjektet Stolpejakt, ble det kartlagt noen snarveier på stolpejaktkartet. Disse snarveier er tatt med som ressurs for å komplettere bilde for gange i Meieribyen.

Kart:



Figur 25: avstander mot sentrum: butikkområdet langs Storveien (Kiwi og Europris)



Figur 26: snarveier, stikkveier og gsv i kombinasjon med uteoppholdsarealer.

Figur overfor viser i blå streklinjer dagens mulige snarveier i Meieribyen.

Alle veier leder mot Storveien.

Nesten alle gater i boligfelt har fartsgrense 30 km/t og brukes også for gåing og sykling.

For å krysse veien finnes det 2 trygge fotgjengerfelt og 1 tunnel.

Noen grønne friområder på kartet har ikke etablerte turstier og er aktuelt for tilrettelegging av snarveier.

Mulighetsstudie for Meieribyen fra 2014:

Ola Roald arkitekter AS (ORA) fra Oslo har utført studien i 2014 for å vise utviklingstrekk for tettstedet.

En del av studien gikk om å undersøke turstier i sentrale strøk.



Figur 27: streklinjer viser mulighet for tursti (kilde: ORA)

4.7 Sykkelparkering

Per dags dato finnes det ikke et tydelig sykkelparkeringsanlegg. For framtidige anlegg for sykkelparkering skal det avsettes minimumskrav.

I detaljregulering for Torget er det avsatt areal for sykkelparkering med mulighet for å legge til rette også for el-sykkel.

I delprosjektet el-sykkel utarbeides anlegg for ladestasjon i området rundt kommunehuset.

Innbyggere som reiser med kollektivtransport, har ikke mulighet å parkere sykkel ved bussholdeplass. Det kan være interessant å kunne parkere sykkel ved noen bussholdeplasser langs Storveien og eventuelt langs Askimveien og Svinndalveien.

4.8 Bilparkering

Offentlige parkeringsplasser finnes i dag ved:

-Idrettsplassen	driftes av kommunen, for allment
-Kommunehuset	eiet av kommunen, for allment
-Vestgård skole	eiet av kommunen, knyttet til skole
-Finlandsskogen barnehage	eiet av kommunen, knyttet til bhg.
-Lindormen barnehage	eiet av kommunen, knyttet til bhg.
-Sollia komplekset	eiet av kommunen, for allment
-Solhaug barnehage	eiet av kommunen, knyttet til bhg.
-Kirkeplassen	driftes av kommunen, for allment
-Kirkelund skole	eiet av kommunen, knyttet til skole
-svømmebasseng og aulaen	eiet av kommunen, for allment

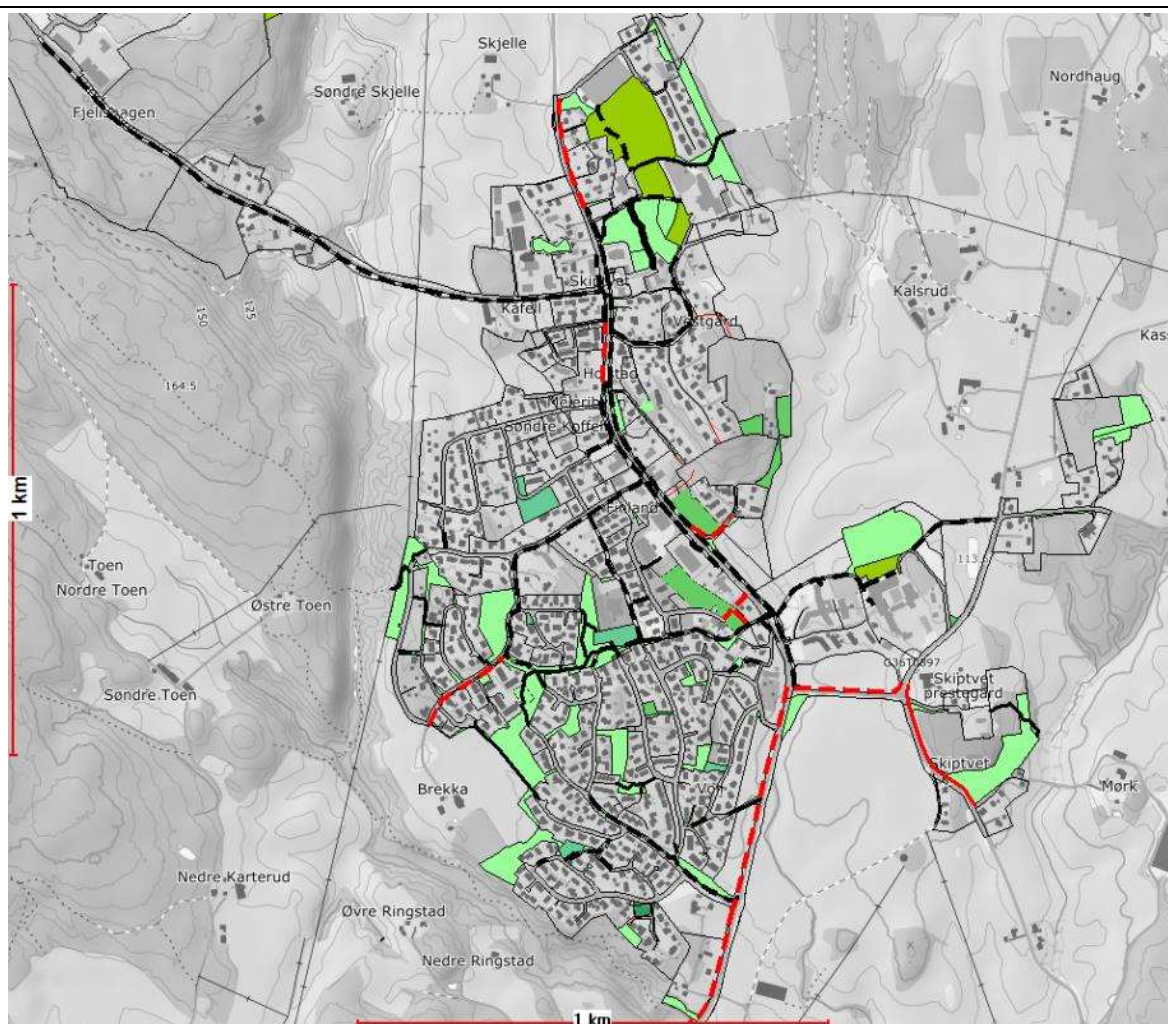
Andre parkeringsplasser knyttet til næring (forretning og butikker):

- butikker på andre siden av kommunehuset
- Meierigården
- Spent
- Frivilligsentralen
- Kiwi og Europris
- Rema 1000 og Apotek
- YX bensinstasjon

4.9 Friluftsområder

Tidligere ble det praktisert dispensasjon for endring av friluftsområder til utvidelse av privat eiet boligtomt. I tillegg ble det tatt i bruk tilstøtende friluftsområder som avkjøring, hage, osv.

Kart nedenfor viser oversikt over friområder, idrettsplasser e.l. i Meieribyen. kartet er kombinert med tema av nåværende og framtidige gsv og stier.



Figur 28: friområder, uteoppholdsarealer og idrettsanlegg

Noen friområder mangler stier eller turdrag. Disse kan fungere som snarvei for å øke interesse for å gå eller sykle.

For å komme seg ut av Meieribyen til friluftsområder utenfor er det etablert et helt nettverk med stier langs Hoelsbekken og videre mot Koffeldåsen.

Oversikt over tilrettelagte arealer i Meieribyen:

Funksjon	Boligfelt	Antall boenheter	Størrelse (m2)	Arealformål i sentrumsplan	Detaljregulert?	Høy-spent*
Sandlek 1	Idrettsveien 12	9	307	Bolig	Ja, lekeplass	20 m
Sandlek 1	Brekkelia	14	152	Uteopphold	Ja, lekeplass	52 m
Sandlek 1	Fjellsveien	13	150	Friområde	Ja, lekeplass	6 m
Sandlek 2	Damveien	24	665	Uteopphold	-	-
Sandlek 2	Fiolveien	29	276	Uteopphold	-	-
Sandlek 2	Eikveien	46	717	Uteopphold	Ja, lekeplass	-
Ballfelt	Vestgårdskole, ballbinge og -felt	Nord	2639	Uteopphold	-	-
Ballfelt	Damveien, ballek, isbane	Nord	3918	Uteopphold	-	-
Ballfelt	Kirkelundskole, aktivitetsområde*	bygda	2934	Uteopphold	-	-
Ballfelt	Finlandstubben barnehage, aktivitetsområde	syd	2365	Uteopphold	-	-
Ballfelt	Grevlingveien, ballek	syd	1226	Uteopphold	-	-
Ballfelt	Elgveien, plen	syd	1000	Bolig	Framtidig uteopphold	-

Funksjon	Boligfelt	Antall boenheter	Størrelse (m2)	Arealformål i sentrumsplan	Detaljregulert?	Høyspent*
Lekefelt	Vestgård skole, lek i skog	nord	2453	Friområde	-	-
Lekefelt	Kirkelund skole, stor plen	syd	16434	Friområde	-	-
Lekefelt	Vestgård skole,	nord	3323	Friområde	Ja	0 m
Idrettsanlegg	Kirkelund skole	syd	2934	Idrettsanlegg	Ja	-
Idrettsanlegg	Idrettsveien, fotballbane, skatebane, skiløype, aktivitetslek	bygda	22140	Idrettsanlegg	Ja	64 m

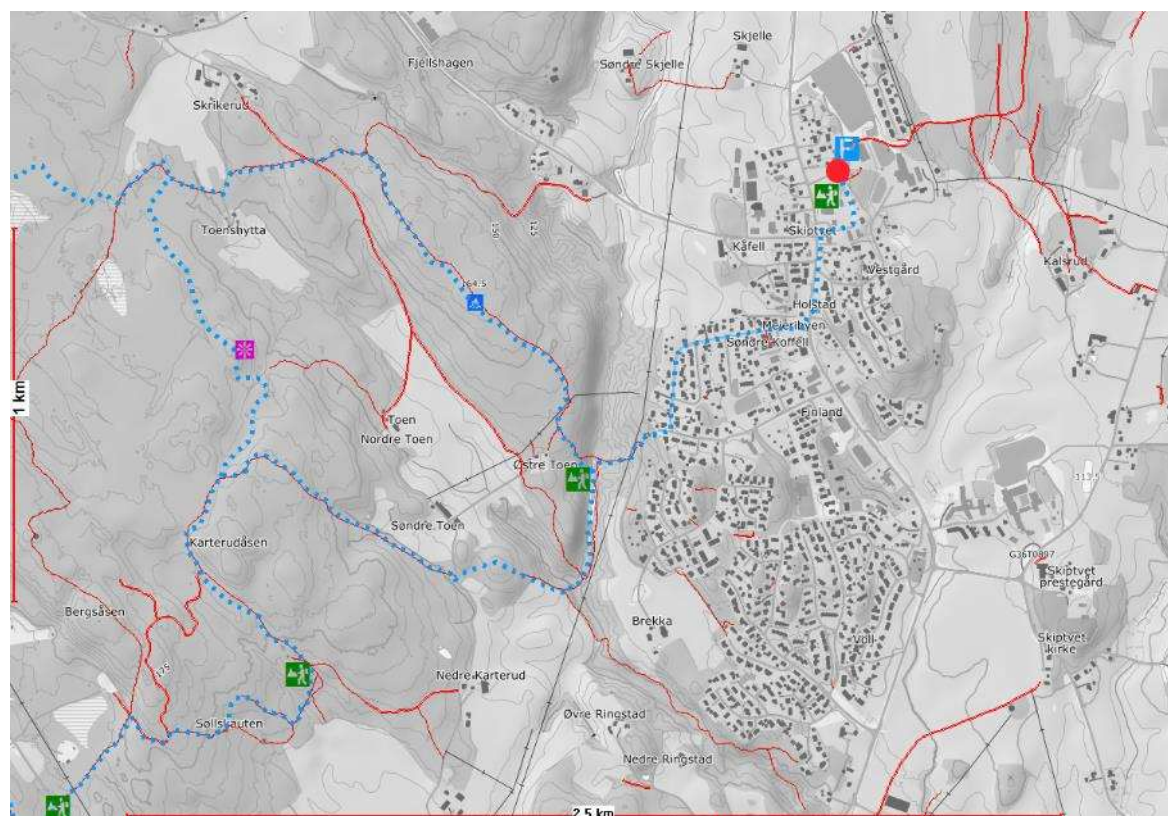
Figur 29: tabell hentet fra vedlegg til «lekeplassnormen»

*fotnote:

Avstand mellom grense for lekeplass og fare- og byggeforbudsgrense for høyspentanlegg. Aktivitetsområde for Kirkelundskole er utformet med tiltak: volleyball, basketball, ballbinge, parkour, skate, lengdehopp, sparkesykkel og 60metern.

Nylig opprettet «DNT turstigruppe Skiptvet» har startet med prosjekt «Kulturminnestien» på totalt 17 km stier som går helt mot Furukollen turhytte driftet av Lions klubb Skiptvet.

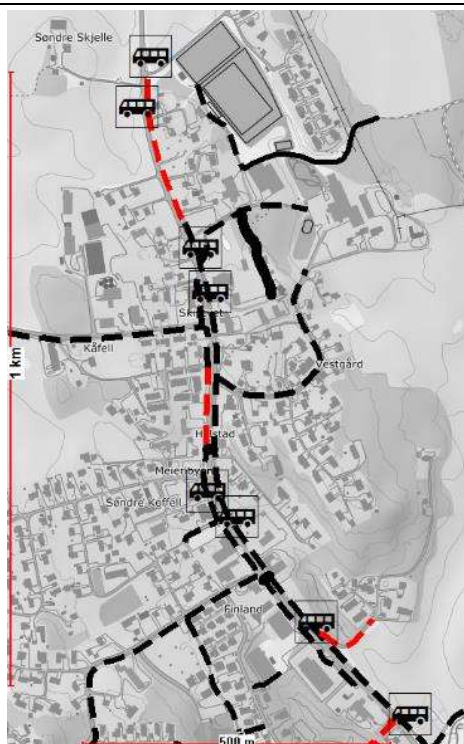
Turen er etablert med start fra parkeringsplassen ved idrettshallen (rød prikk).



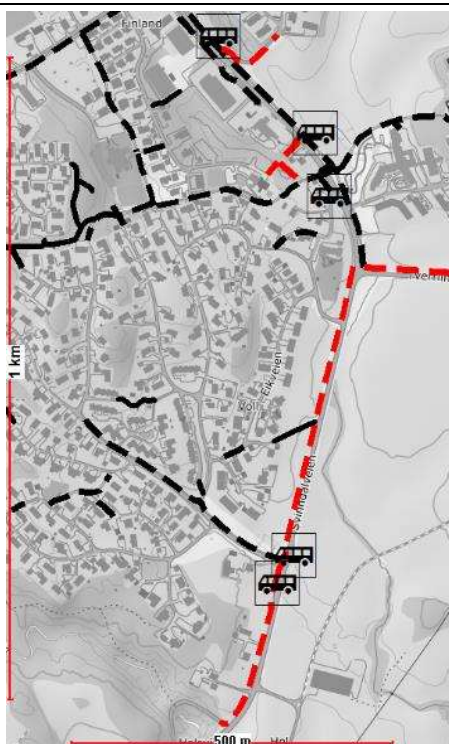
Figur 30: Del av forslag til «Kulturminnestien» i blå og andre kartlagte turdrag i rød.

4.10 Kollektivtransport

Hoved traséen for buss går langs fylkesveien 115 i begge retninger.



Figur 31: nordre del av Storveien



Figur 32: søndre del av Storveien

Noen røde strekninger viser mulige gsv eller fortau langs Storveien og andre veier. I tillegg er det flere bussruter som brukes i kombinasjon med skoleskyss på avsatte rutetider.

Innenfor Meieribyen er det tilrettelagt 11 bussholdeplasser langs begge sider av Storveien. På grunn av ukomplett gsv langs begge sider er ikke alle bussholdeplasser lett tilgjengelig. I tillegg mangler det fotgjengerfelt for å krysse Storveien.

Etter kartlegging er bussholdeplasser utformet og tilrettelagt på ulike måter. Noen busslommer er ikke i samsvar med utbedringsstandarden jf. håndbok N100, se figur E.38.

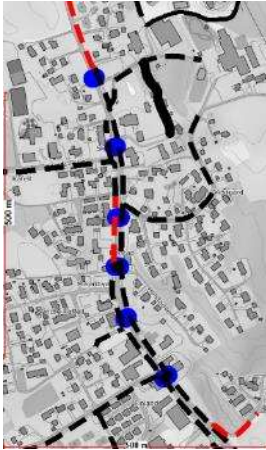
4.11 Dropsoner

Virksomhet Oppvekst utreder tilrettelegging for dropsoner i nærheten av Vestgårdskole og Kirkelund skole.

I nord ved store parkeringsplassen av idrettsplassen er dropsoner prosjektert for Vestgård skole. Barn går derifra gjennom idrettsplassen.

I syd ved parkeringsplassen langs Sundåsveien / bak skole er dropsoner prosjektert for Kirkelund skole. Eldre barn og unge går derifra gjennom snarveier på Kirkelund komplekset.

4.12 Fartsdempere



På Storveien innenfor sone på 840 meter med fartsgrense 40 km/t er det etablert 6 fartsdempere på snitt på 120 meter fra hverandre.

To av fartsdempere er også utformet som fotgjengerfelt.

Disse er plassert nord for avkjøring til Koffelveien og sør for avkjøring til Brekkeveien.

Figur 33: fartsdempere langs Storveien

4.13 Fotgjengerfelt og tunnel



Langs hele strekningen innenfor Meieribyen er det bare to fotgjengerfelt og en tunnel for gående og syklende.

Fotgjengerfelt er utformet med trafikkøy.

Tunnelen forbinder boligfelt med Lindormen barnehage samt Sollia komplekset med Kirkelund skole på baksiden.

Befolkning har siden lengere tid spurt kommunen om tilrettelegging av fotgjengerfelt ved Kommunehuset (nord for avkjøring til Lundsveien) og Rema 1000 (ved avkjøring til Karlsrudlia). Oransje prikker i kartet viser disse forslag.

Figur 34: Fotgjengerfelt (blå pil viser Torget)

I behandling av byggesak for første trinn for Torget med «Omtankehus» og «Torggården» ble det drøftet nåværende fotgjengerfelt ved torg nord for Koffeldveien.

I dialog med samferdsel avdeling i fylkeskommunen blir vurdert avkjøring fra Storveien for bare adgang til biler for 5 – 6 ungdommer med funksjonsnedsettelse som skal bo i Torggården. Dersom det blir en avkjøring, bør fotgjengerfelt vurderes flytting nord / sør over (se blå pil).

4.14 Fartsgrense

Strekningen for Storveien, på om lag 1,4 km, har ulike fartsgrenser for å dempe farten ved innkjøring av Meieribyen fra nord og fra sør.

Fra nord på Askimveien endre fartsgrense stegsviss fra 80, 50 til 40 rett nord for avkjøring til Lundsveien og kommunehuset (nylig hat vegvesenet fjernet 70 km skiltet).

Traséen er rimelig flat og rett. Det finnes per i dag ingen gsv langs begge sider og ingen fotgjengerfelt.

På østsiden her er det planlagt bygging av fortau jf. detaljreguleringen del 1 for gsv langs fv 115. Det pågår ellers bygging av 10 leiligheter på en tidligere eneboligtomt.

Fra sør på Svinndalveien endrer fartsgrense stegsviss fra 80, 60, 50 til 40 rett sør for avkjøring til Brekkeveien og Frivilligsentralen. Traséen er i en stor sving og går motbakken. Det finnes per i dag delvis gsv og 1 fotgjengerfelt samt tunnel under veien. Manglende strekning for gsv ligger på vestsiden mellom YX bensinstasjon og tunnelen.

Ved begge innkjøringen til bebygde strøk av Meieribyen er det ikke etablert trafikkøyer.

Andre veier innenfor senterstruktur har ulike fartsgrenser i etter NVDB (nasjonal veidatabase) som ikke samsvarer med skilt ved innkjøring til boligfelt.

Ifølge kartbasen «3015_vegnett» med attributt «fartsgrenseverdi» har mange flere strekninger feil fartsgrense. Denne kartbasen er grunnlag for leveranse til leverandører som tilbyr programvarer for ruteplanlegging i bil og på kartportal. Dette er ofte tilfelle når veistrekning er eiet av private. Ellers kan det være at fartsgrense skilt «30» mangler.

4.15 Gatelys

Langs hele strekningen innenfor Meieribyen er etablert gatelys på vestsiden av Storveien. I tillegg har Lundsveien mot Fjellshagen og Tverrlinna mot kirke veilys. Drift og vedlikehold av gatelys langs fylkesveier er under ansvar av Fylkeskommunen.

Kommunen har montert festninger på stolper for sesongvis tilrettelegging av hengeblomster, flagg og julegraner. Det driftes med utstyr som kjører på Storveien.

Langs kommunale veier har kommunen ansvar og jobber med plan for utskifte med LED lys.

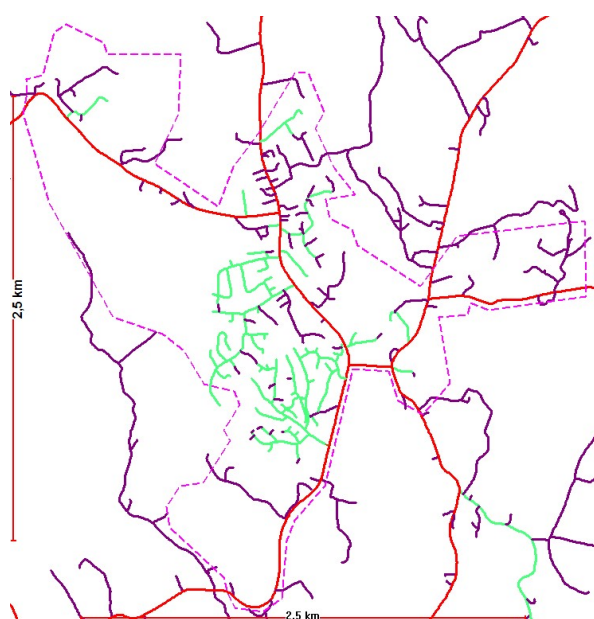
Andre gater i Meieribyen er eiet av private som drifter gatelys i en velforening e.l.

4.16 Drift og vedlikehold





Ansvarlig for drift og vedlikehold for veier i kommunen finnes i felles kartbasen for veinett (3015_vegnett). I basen er alle veier registrert med flere attributter og egenskaper, bl.a. ansvarlig for vei-trasé.

Her følger oversikt over veier innenfor Meieribyen (tema «vegkategori»):

Kart:



Figur 35: vei kategorier

- ✓  161 FV (Fylkesveg) - Vegsenterlinje
- ✓  2 FV (Fylkesveg) - Kjørebane, -felt
- ✓  226 KV (Kommunal veg) - Vegsenterlinje
- ✓  404 PV (Privat veg) - Vegsenterlinje

Private har kontakt med kommunen om overtakelse av veier slik de slepper å drifte og vedlikeholde veier i velforening e.l..

Kommunen står for en slik overtakelse og da skal veien før overtakelse være i stand etter veistandarden ifølge kommunens gjeldende veinorm (se også Håndbok N100 fra vegvesenet).

4.17 Avkjøringer

Det vises til gjeldende rammeplan for avkjøringer.

I tillegg har fylkeskommunen (vegvesenet) overordnet føring om å vurdere nye avkjøringer veldig nøye mot nåværende og framtidig trafikkmengde.

Behandling av forslag som involverer endret forhold om avkjøring søkes separat til Statens vegvesen via skjema for nett.

Ved utarbeidelse av planforslag for detaljregulering legges løsninger fram til vurdering gjennom høringsperiode. Tiltak eller løsninger innenfor sone langs fylkesveier krever også detaljering i utomhusplan.

Det er kartlagt 22 nåværende avkjøringer langs Storveien som blir brukt ofte:

- | | |
|-------------------------------|---------------------------------|
| • Idrettsveien | idretts og bolig |
| • Avkjøring til idrettsbygget | idrett og offentlig |
| • Boligfelt Vesterås | bolig |
| • Vonheim og idrettshallen | idrett og offentlig |
| • Kommunehuset | offentlig |
| • Administrasjonsbygget | offentlig og 2 leiligheter |
| • Lundsveien | fylkesvei -> se nedenfor |
| • Sagveien | bolig |
| • Vestgårdveien | skole og bolig |
| • Holstadveien | bolig |
| • Koffeldveien | bolig og brannstasjon |
| • Spent | idrett |
| • Meierigården | bolig og næring |
| • Brekkeveien | bolig og offentlig, barnehager |
| • Kiwi og Europris | næring |
| • Karlsrudlia | bolig |
| • Rema 1000 og Apotek | næring |
| • YX bensinstasjon | næring |
| • Sollia komplekset | offentlig og bolig |
| • Tverrlinna | fylkesvei -> se nedenfor |
| • Doktorsvingen | barnehage og bolig |
| • Vollveien | bolig |

Det er kartlagt 3 nåværende avkjøringer langs **Lundsveien** som blir brukt ofte:

- | | |
|-------------------------|---------------------|
| • Bolig langs sørsiden | bolig og lager |
| • Bolig langs nordsiden | bolig |
| • Fjellshagen | næring og trialbane |

Det er kartlagt 4 nåværende avkjøringer langs **Tverrlinna** som blir brukt ofte:

- | | |
|----------------------------|------------------------------------|
| • Kirkeplassen | offentlig |
| • Kirkelund | offentlig, skole |
| • Sundåsveien / Engskleiva | bolig og offentlig, ungdomsboliger |
| • Vidnesveien | bolig sør for Kirke |

Ifølge vedtatte og pågående detaljreguleringer er framtidige endringer:

Torget (vedtatt):

1 avkjøring fra Storveien til tidligere butikk fjernes: nytt avkjøring fra Koffeldveien.

Holstadåsen øst (planforslag):

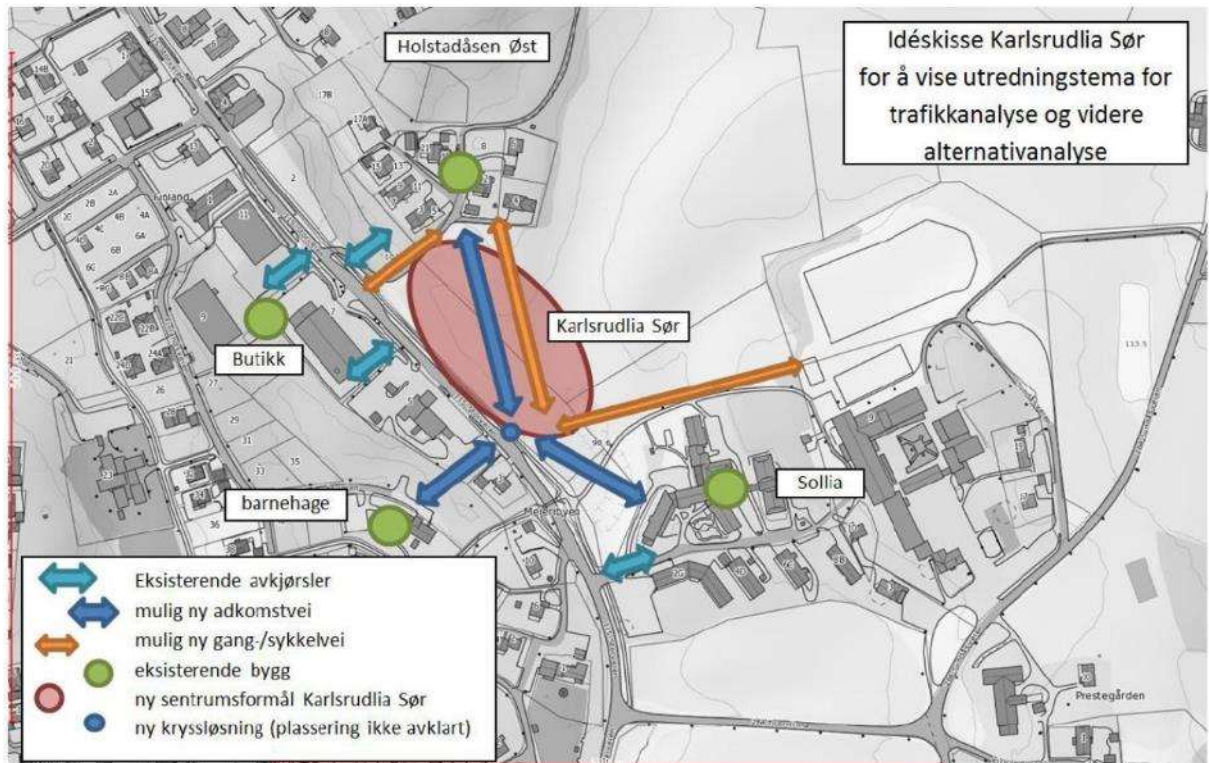
1 avkjøring «Karlsrudlia» fra Storveien erstattes av ny avkjøring nordover til boligfelt Karlsrudlia og eventuelt til nytt boligfelt nord for det. To andre avkjøringer fra lokale gater.

Figur nedenfor kommer fra adkomstveianalysen i planutredning for Holstadåsen øst. Det vises nåværende og mulige avkjøringer.

Alternativet gjennom landbruk langs østsiden av boligfelt Karlsrudlia ble det geoteknisk undersøkt av konsulentfirma. Det kreves nærmere detaljerte grunnundersøkelser og fundamenteringstiltak før utbygging langs Storveiens østsiden kan starte.

I dialogmøte 25.09.2020 med Fylkeskommunen, avdeling samferdsel, ble det konkludert at kryssløsning på kartet er et kostnadskrevenende tiltak som bør vurderes i ny runde om investeringsplaner i fylkeskommunen i 2021. I tillegg ble det konkludert at en rundkjøring ikke blir prosjektert i en brattlendt fylkesvei.

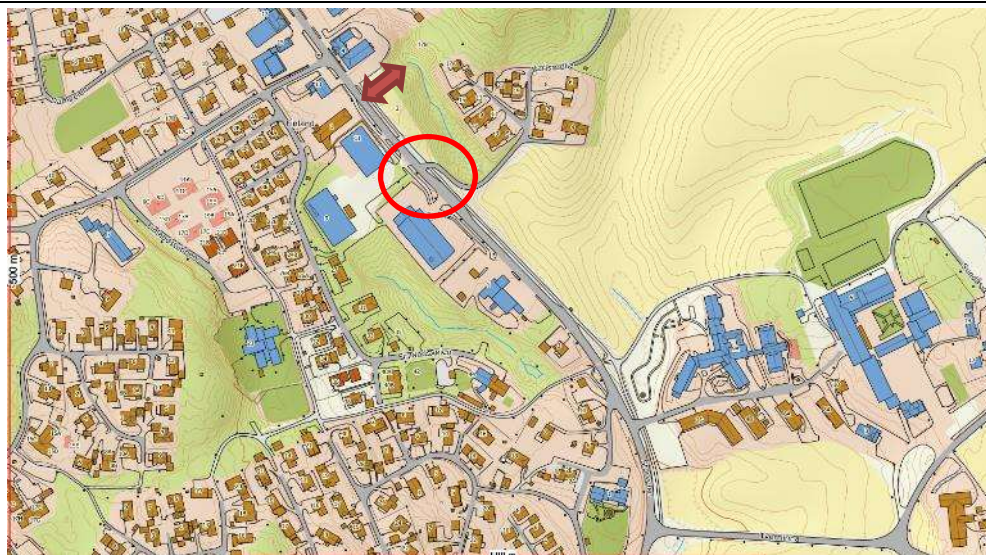
Allikevel er det konkludert at området er utsatt for trafikkøer på grunn av flere avkjøringer innen kort avstand til butikker og forretninger (fra nord til sør: Kiwi-Europris, Rema 1000-Apoteke, bensinstasjon-bilverksted).



Figur : Bilde viser skisse med innspill til mulige atkomstveier – sentrumsformål Karlsrudlia sør.

Figur 36: kopi av figur i planforslag for Holstadåsen.

Den nye avkjøringen er foreslått sør for tidligere bygning for Matkroken, i dag dels i bruk av Frivilligsentralen. Figur nedenfor viser med plassering.



Figur 37: Forslag for ny avkjøring og nåværende avkjøring til veien Karlsrudlia blir bommet for biltrafikk. Biler må stoppe på gsv og svingen er for trangt.

4.18 Vendehammer

Ved detaljregulering for boligfelt er vendehammer en av temaer som skal avklares og utformes jf. veiledere fra Statens vegvesen (Håndboka N100), Skiptvet kommune (veinormen 2016) og Indre Østfold Renovasjon (IØR) (veileder for renovasjon).

Vendehammer blir brukt som løsning dersom veien ikke fortsetter. Ved utbygging av Meieribyen over tid er ikke alle gater utformet med vendehammer.

Kommunen har utarbeidet veinorm akkurat for å kunne sette krav på bl.a. vendehammer ved utvikling av boligfelt med blindveier.

Vendehamre finnes i detaljreguleringer for Brekke vest (3), Brekkeåsen (1), Holstadåsen øst (2), Finnlandsveien (1), Vestgårdveien (1), Vollveien (1), osv. Andre reguleringer har funnet løsninger med bruk av nedsenket renovasjonsanlegg langs gate eller felles omstillingsplass for søppeldunker langs hovedveien for å unngå innkjøring i boligfelt eller gate.

Revidert veileder fra IØR sier:

«Snuplass/vendehammer må oppdateres i tråd med veimyndighetenes (Statens Vegvesen, Håndbok N100) krav til standardstørrelser.»

Ifølge nylig dialog med IØR ble det konkludert at renovasjonsbiler er større og bredere for å oppnå mest mulig effektiv drift. Det betyr at utforming av nye vendehamre i boligfelt med blindvei bør utformes med større areal.

Asfaltert veibredde i kommunale boligfelt er smalere enn utgangspunkt i N100, nemlig 4,0 meter.

5 Samlet vurdering

5.1 Sammenfatning

Delutredningen handler om å kartlegge på overordnet nivå dagens trafikk situasjonen for Meieribyen.

Fleste temaer skal videre vurderes og utredes i rullering av trafikksikkerhetsplan.

Allikevel er det noen temaer som kan ha følge for arealplanlegging og avsetting av arealformål med bestemmelser for nytt planforslag for Meieribyen.

Gang- og sykkelveier:

- avsatt framtidig gsv langs Tverrlinna vurderes videreføring jf. reguleringsplan for Voll gård (nr. 19980001).

- avsatt framtidig gsv langs Svinndalveien vurderes videreføring.
- avsatt framtidig gsv langs deler av Engskleiva er fjernet etter detaljregulering for boligfelt Øst Karlsrudkrysset (plannr. 20190002).

Bilparkering:

- Offentlige parkeringsplasser sikres i planforslag.
- Parkeringsplasser knyttet til boligformål sikres gjennom bestemmelsene.
- Parkeringsplasser knyttet til sentrumsformål, lav- og høyblokker kombinert evt. med forretning sikres gjennom bestemmelse (parkeringskjeller).
- Parkeringsplasser knyttet til næring sikres separat gjennom bestemmelsene.
- Sterk begrensning for nye parkeringsplasser på bakken for utvikling med bygninger tilrettelagt for flere enn 4 boenheter.

Snarveier og friluftsområder:

- Kartlagte og etablerte snarveier gjennom nåværende friluftsområder inn imellom boligfelt sikres i nytt planforslag med tydelig bestemmelser om at slike arealer ikke tas i bruk ulovlig og at søknader blir avvist. Kommunen skal ta ansvar for å drifte slike arealer.

Dropsoner:

- Det foreslås å sikre parkeringsareal med utforming som dropsoner til barn- og ungdomsskole for de som bor lengere vekk fra senterstruktur.

5.2 Konklusjon

Mulighet for videreutvikling av gsv langs fylkesveier er avhengig av samlet vurdering av arealer som i hovedsak er avsatt som dyrka mark.

Bilparkering krever stort sett omstilling av befolkning at bilbruk innenfor senterstruktur strekt begrenses.

Noen besøkspunkter har fremdeles behov for parkeringsplass i nærheten:
-handelsområdet Kiwi, Europris, Rema og Apotek.
-kirkeplassen for de som har funksjonsnedsettelse og bor utenfor senterstruktur.
-dropsoner med kort parkering for de som bor utenfor senterstruktur.
-familiebesøkene på Sollia komplekset for de som bor utenfor senterstruktur.

Ellers skal befolkning anmodes til å bruke gange og sykle til besøkspunkter i senterstruktur. Det betyr at hele gsv-nettverket innenfor senterstruktur kreves vedlikehold og nye forbindingsveier, samt trygge fotgjengerfelt på Storveien.

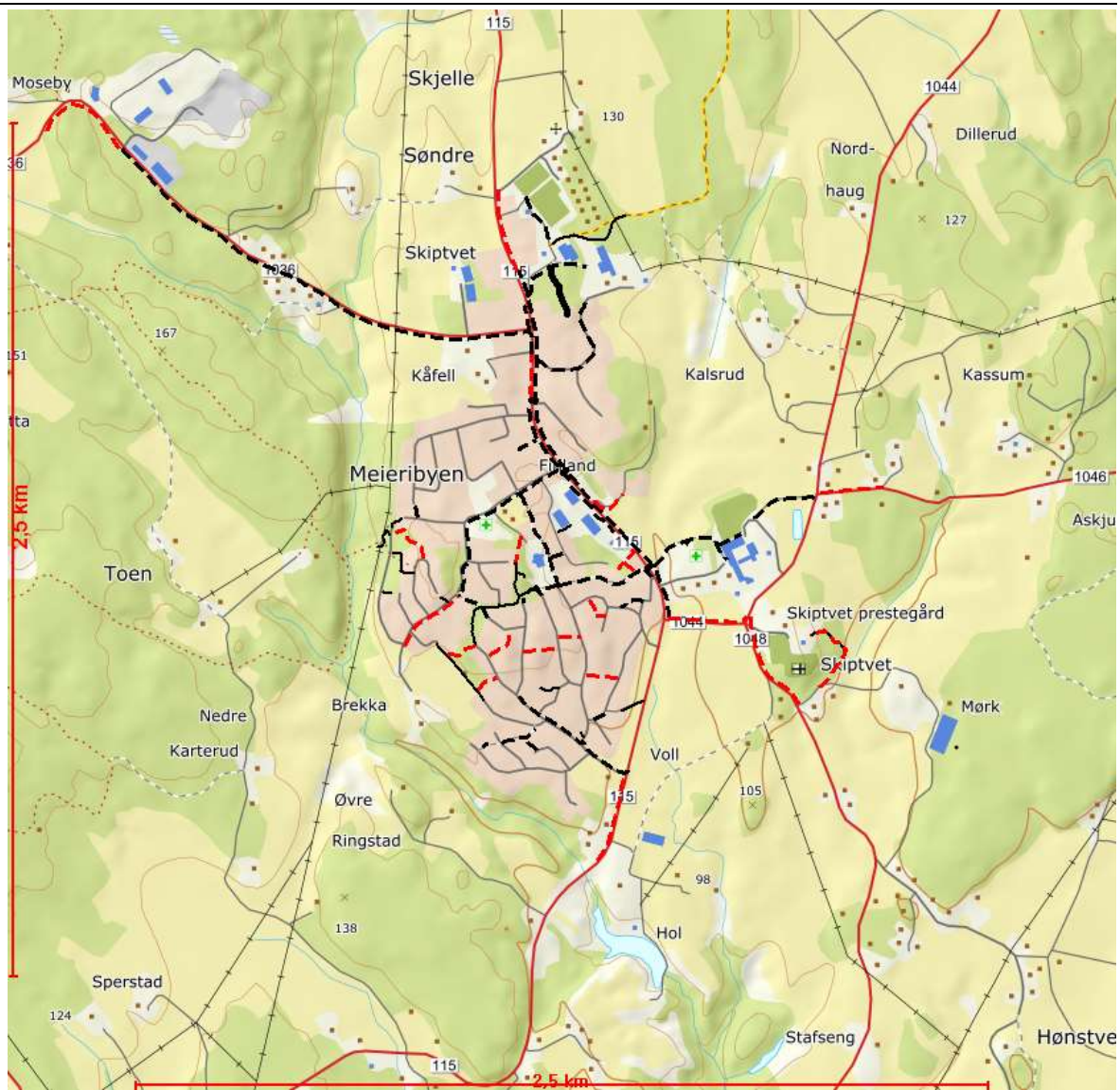
I tillegg skal friluftsområder og mulige arealer for friluftsområder sikres og legge til rette for stikk- og snarveier for å komme ut til ulike besøkspunkter og møteplasser.

Universell utforming er sikret i arealdelens bestemmelser og videreføres i sentrumsplan.

Se nedenfor kart med oversikt over turstier og gang- og sykkelveier innen Meieribyen.

Kart viser oversikt over nåværende gang- og sykkelveier og i røde framtidige strekninger.

Bakgrunns kartet er fargelagt FKB kart fra Kartverket som viser også andre stier og turdrag.



Figur 38: fargelagt FKB med nåværende (svart) og framtidige (rød) strekninger for gsv og sti.

5 Kildehenvisning

Oversikt over brukte kilder i utarbeiding denne delutredningen:

Fylkesplan – Østfold mot 2050

Kommuneplan for Skiptvet:

-Samfunnsdelen, vedtatt i 2019

-Arealdelen, vedtatt i 2019

Kommunedelplan for sentrum 2015 – 2026, Sentrumsplanen, 05.04.2020

Gjeldende reguleringsplaner (se planregisteret og kartportal)

Planregisteret for Skiptvet på WEB innsyn:

http://webhotel3.gisline.no/Webplan_3015/

Kommunens kartportal:

www.indrekart.no

www.planlegging.no

www.miljokommune.no

www.miljostatus.no

www.miljodirektoratet.no (se klimagassutslipp for kommuner)

www.skiptvet.kommune.no (til selvbetjening)

www.skiptvet.kommune.no/planer (til hjemmesider om planer)

kilder til utforming av analysen:

www.kommunekart.com og applikasjon «befolkningsanalyse»

www.vegvesen.no og www.vegkart.no