

Fredrikstad kommune

Plan & Miljø

Postboks 1405

1602 FREDRIKSTAD

7. januar 2004

BRYGGERIPROSJEKTET

Styret i Bydalens Vel har merket seg de innvendinger administrasjonen synes å ha mot reguleringsforslaget i innstilling som kommer til uttrykk i rådmannens innstilling 2.12.2003 og i de vedlagte notater 24.11.03 fra arealplanavdelingen og 1.12.03 fra TD.

Bydalens Vel gir i hovedsak sin fulle tilslutning til innstillingen både hva gjelder landskapsvern og ikke minst de trafikkale betenkeligheter.

Spesielt viktig finner vi kravet om å få utarbeidet en mye mer gjennomarbeidet trafikkanalyse som gjør det mulig å ta stilling den faktiske trafikkbelastning som det prosjekt man legger opp til vil medføre.

Vi vil, når forslaget er ferdig utredet og legges ut til offentlig ettersyn kommentere dette på vanlig måte. Dog vil vi allerede på det nåværende tidspunkt fokusere på en vesentlig feil i beskrivelsen til reguleringsforslaget hva gjelder trafikk-dimensjoneringen:

Forslagsstilleren har tidligere vist til at det som følge av deling av trafikken i 3 tilknytningspunkter vil bli en maks. belastning på 45 biler pr. dag via Bydalen allé / Bydalsveien, 45 biler via (utvidet) Bryggeriveien opp bakken. (Muligens også *ned* Hassingbakken og Sportsveien hvis bommen fjernes som diskutert.) De resterende 50 biler skal ha tilnytning fra oversiden via Fagerliveien/Hassinggen.

Når man studerer det konkrete uttegnede forslag fremgår det imidlertid at det i krysset Bydalen allé / Losjeveien vil bli følgende belastning (som vil benytte enten Bydalen allé eller Bydalsveien):

- 45 Fra parkeringshallen (dersom denne blir delt i to plan og øvre del tilknyttes Bryggeriveien/bakken).
- 20 Fra felt I ("kombinert formål) 1000 m²/50
- 36 Fra felt A ("kombinert formål") 1800 m²/50
- 50 Gjesteplasser (ved nåværende direkteutsalgsbygning)
- 10 Nye foreslåtte eneboliger (5 stk.)
- **161 Totalt**

Det vil si mer enn 3 ganger høyere enn oppgitt !

Videre er det kun oppgitt antall biler. For å angi faktisk antall biler pr døgn (ÅDT) må ovennevnte antall ganges med ganges med en faktor på 3,5.

Vi snakker da om i hvert fall 450-500 ÅDT tilleggsprodusert av det nye prosjektet bare i dette ene tilknytningspunktet.

I tillegg vil tilknytningspunktet via Bryggeriveien/bakken medføre ytterligere ca 160 ÅDT

Herav vil kanskje halvparten belaste Sportsveien (dersom bommen fjernes), dvs. 80 ÅDT.

Vi tillater oss også å betvile at nye leiligheter med denne beliggenheten vil få familier som i gjennomsnitt har kun én bil. Tallet vil nok være langt opp i mot det dobbelte, hvilket jo innebærer at tallene over i alle fall ikke er for lave.

Nåværende status på Block Watne prosjektet vis á vis bryggeriet er p.t. uklar, men opprinnelig konsekvens av dette var jo 16 boliger/32 biler og en tilleggs-ÅDT på ca 60 på toppen av det hele.

Konklusjon

På bakgrunn av ovenstående vil styret i Bydalens Vel meget sterkt understreke at man forutsetter at en langt mer detaljert og grundig trafikkanalyse utarbeides og legges til grunn før saken viderebehandles og at vellet inviteres til å delta i disse diskusjoner på et tidlig tidspunkt.

For ordens skyld understrekes også at vellet som kjent har utført egne trafikktelinger over flere dager og på forskjellige tidspunkt i tillegg til den trafikkteiling som TD fikk utført våren 2003.

Konklusjonen er like klar:

Det er allerede et meget stort gjennomkjøringsproblem i Bydalen med til dels stor overtredelser av fartsbegrensningen. Det har vært en rekke ulykker, påkjørsler og nesten-ulykker, en situasjon som er helt uakseptabel i et boligområde og som må reduseres betraktelig, f.eks. ved begrensende gatetun som diskutert i møte med TD 26.11.03., eller andre konkrete tiltak som begrenser gjennomkjøring.

På *denne* bakgrunn sier det seg selv at en hver økning av trafikkbelastningen i Bydalen er helt uakseptabel og vi må derfor forutsette at Bryggeriprojektet må løse sine tilnytningsproblemer uten at dette fører til øking av trafikken i Bydalen.

Med vennlig hilsen

Styret i Bydalens Vel