



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Anders Baars Veg AS

Tittel på rapport: Vei- og trafikknnotat

Oppdragsnavn: Anders Baars veg

Oppdragsnummer: 637973-01

Utarbeidet av: Ole Thorleif Bommen

Oppdragsleder: Ole Thorleif Bommen

Tilgjengelighet: Åpen

Notat OTB

Ver.	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS
03	11.05.2023	Mindre revideringer i forhold til illustrasjonsplanen	OTB	KEE
02	19.04.2023	Revidert etter tilbakemelding fra PU	OTB	KEE
01	31. aug. 2022	Nytt dokument	OTB	KEE

Innholdsfortegnelse

1.	Innledning	4
	1.1. Planområdets lokalisering	4
	1.2. Overordnede planer og retningslinjer	4
	1.3. Gjeldende reguleringsplaner	8
	1.4. Planer under arbeid	10
2.	Reisevaner Grenland	11
3.	Dagens forhold	13
	3.1. Trafikkforhold	13
	3.2. Trafikkulykker	15
	3.3. Kollektivtransport	15
	3.4. Gående og syklende	16
	3.5. Kjørende	19
4.	Planforslaget	20
	4.1. Reguleringsplanforslaget	20
	4.2. Turproduksjon	23

1. Innledning

1.1. Planområdets lokalisering

Planområdet ligger på Vestsida i Porsgrunn kommune og hører til Porsgrunn sentrum.



Figur 1. Planområdet vist med rød prikk

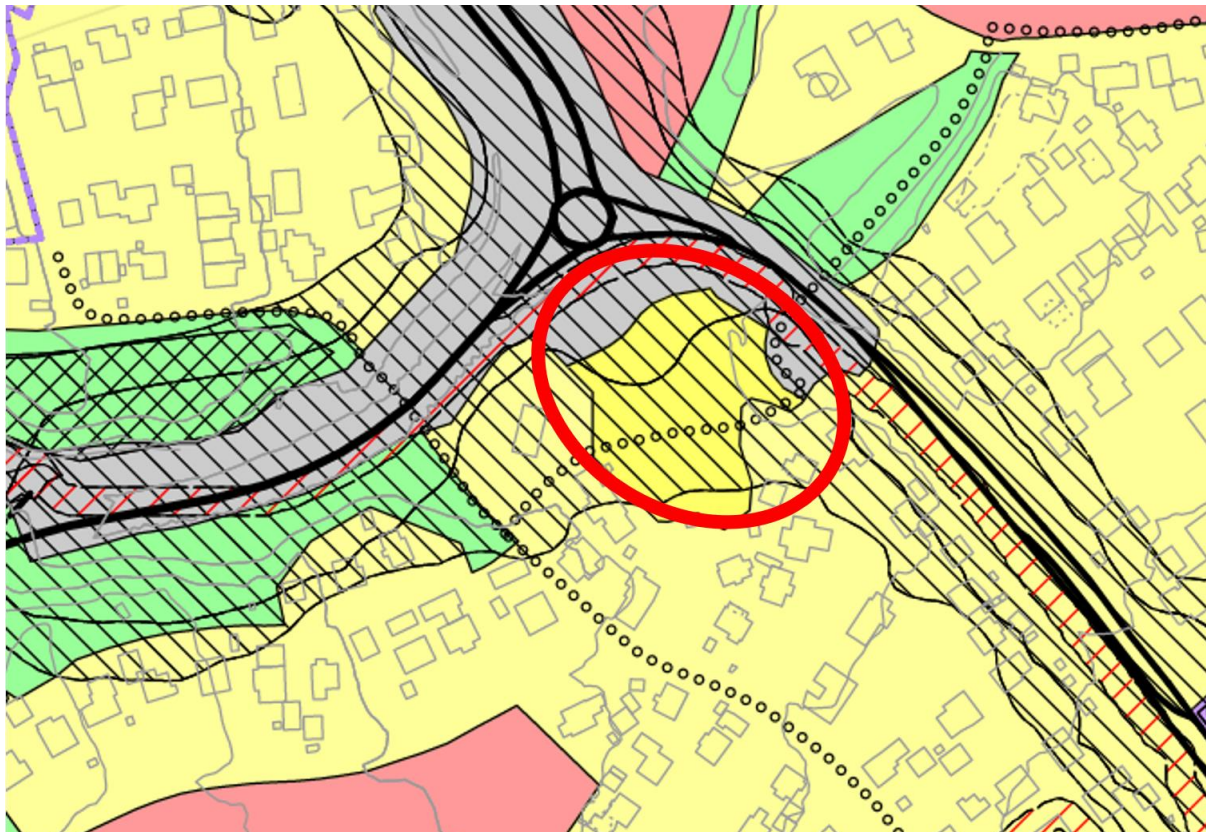
1.2. Overordnede planer og retningslinjer

1.2.1. Statlige planretningslinjer

Boligbygging i bybåndet, nærhet til etablert infrastruktur og arealbruk er i tråd med statlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

1.2.2. Porsgrunn kommune, kommuneplanens 2018-2030

Planområdet ligger inntil rv. 36 og fylkesveg 356 Linaaesgate. Planområdet er i kommuneplanen for Porsgrunn vist som område for boligbebyggelse.



Figur 2. Utsnitt av kommuneplankart for Porsgrunn arealdelen 2018 -2030, 21.11.2019. Planområdets beliggenhet vist med rød ellipse.

1.2.3. Strategi og plan for myke trafikanter i Grenland

I plan for myke trafikanter i Grenland er det vist blant annet en forbindelse fra Klyveområdet via Anders Baars veg gjennom planområdet og under Linaaesgate til hoved trasé i Kirkegata.

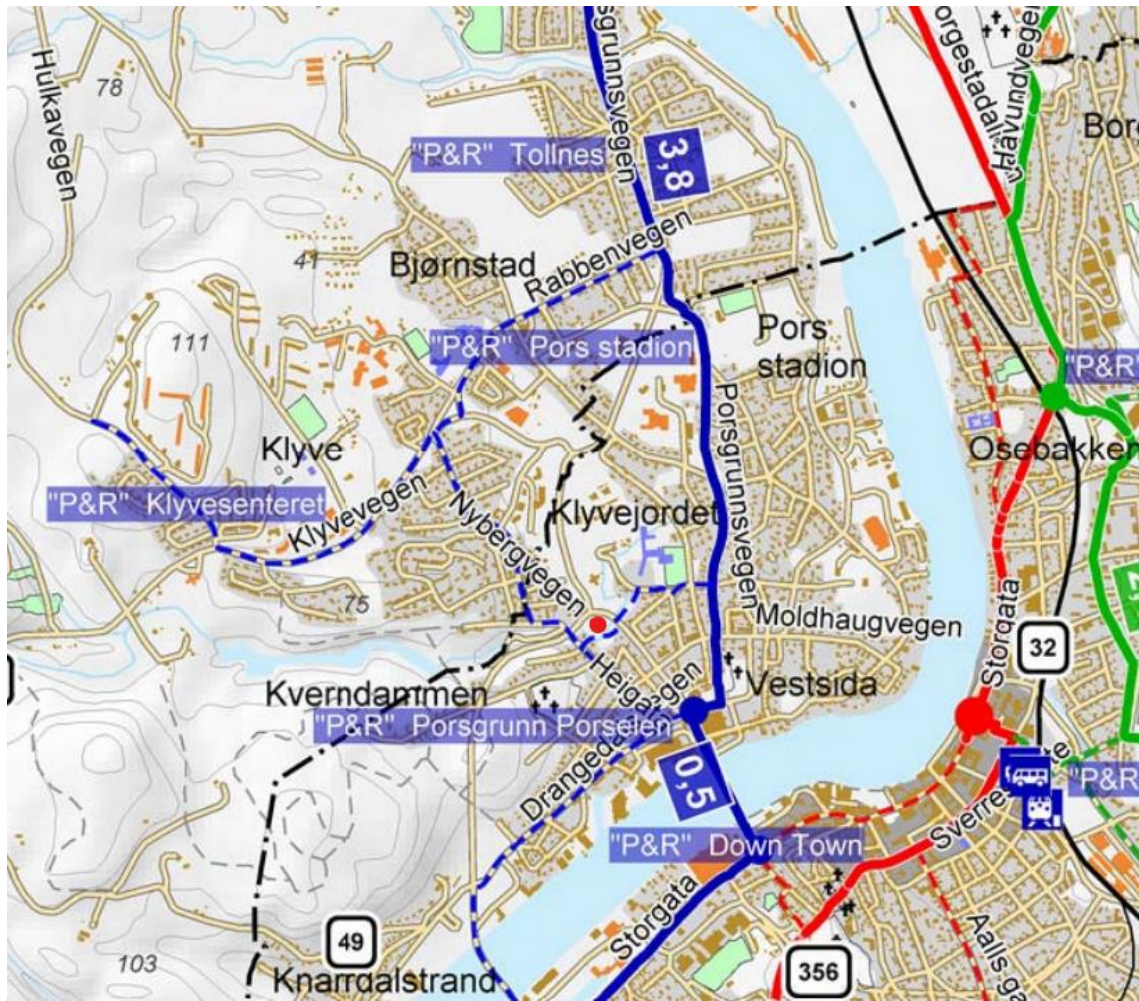
Snarvegen er grusa og lite egnet for transportsyklisten. Snarvegen er nok mer brukt som skoleveg og i tursammenheng.



Figur 3.

Over: Sykkeltrasé gjennom planområdet sett fra gs-veg langs Linaaesgate. Til høyre: Sykkeltrase sett fra planområdet mot undergang under Linaaesgate.
Under: Kopling gs-veg langs Linaaesgate og snarveg gjennom planområdet.





Figur 4. Utsnitt hovedruter for transportsyklisten. Heltrukken linje er hoved trasé og stipla linje er tilførselsveg til hoved trasé. Planområdet vist som rød prikk ved stipla blå linje.

1.3. Gjeldende reguleringsplaner

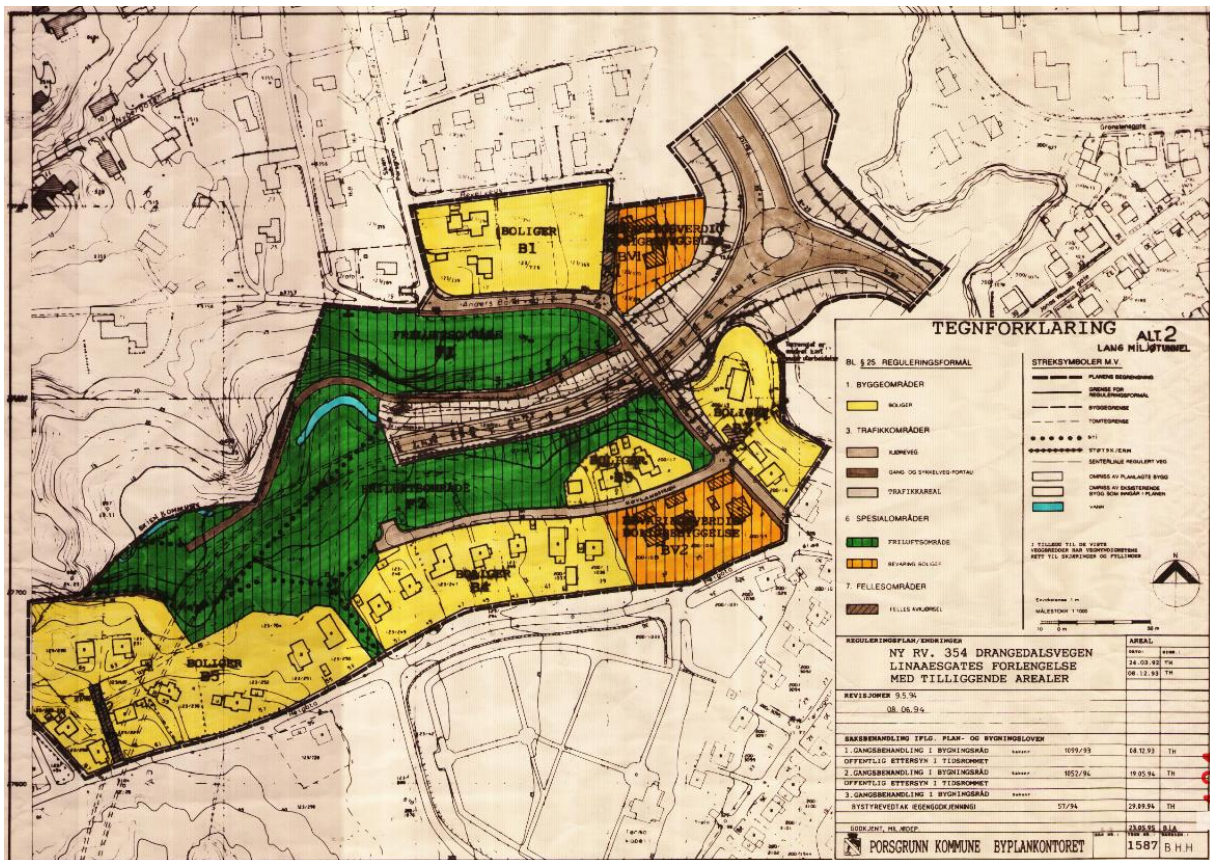
1.3.1. Reguleringsplan for ny riksveg 354 Porsgrunn bru - Bygrensa

Planområdet ligger innenfor PlanID 112, vedtatt mai 1988 og vil erstatte deler av vedtatt plan.



Figur 5. PlanID 112 mai 1988. Plankart del 2 rv 354

1.3.2. Reguleringsplan for ny rv. 354 Drangedalsvegen, Linaaesgates forlengelse med tilliggende arealer.



Figur 6. PlanID 121 mai 1995. arealplankart rv 354

1.4. Planer under arbeid

1.4.1. Kommunedelplan for rv.36

Det pågår kommuneplanarbeid for rv. 36 fra Skjelsvikdalen til Skyggestein. I planarbeidet arbeider man med mange alternative trasealternativer innenfor en bred korridor. På figuren er planområde for Anders Baars veg vist som rød prikk midt i korridoren.

En av traseene som vurderes følger eksisterende riksvegtrase. Kommunedelplanen for rv. 36 er lagt på vent grunnet politiske signaler fra Porsgrunn kommune. Signalene tilsier at rv. 36 forbi planområdet for Anders Bårs veg vil forbli uendret.



Figur 7. Varslingskart kommunedelplan for Rv36. Rød prikk angir planområdet

2. Reisevaner Grenland

I reisevaneundersøkelsen for Reisevaner i Grenland RVU2018/2019 ligger planområdet Anders Baars veg innenfor område definert som Porsgrunn sentrum.



Figur 8. Utsnitt fra RVU 2018/2019. Mørk grønn farge er definert som Porsgrunn sentrum

I Reisevaneundersøkelsen står det blant annet følgende:

Reiseomfang og transportmiddelbruk

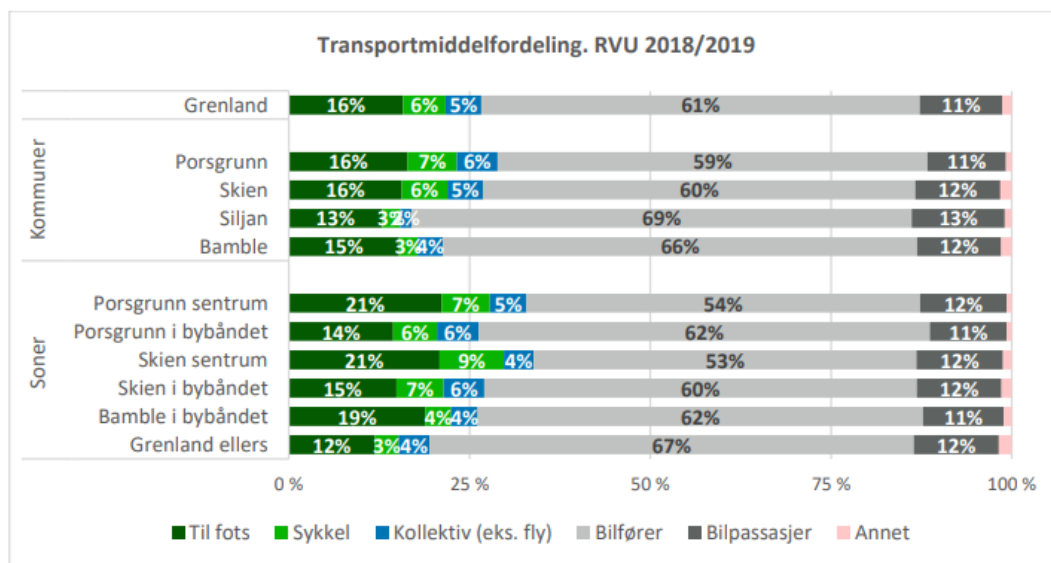
Om lag 1/3 av de daglige reisene er under tre kilometer lange

I snitt foretok befolkningen i Grenland 2,8 reiser per person per dag. Gjennomsnittlig antall reiser per person har gått en del ned siden 2013/14, hvor man i snitt foretok 3,2 reiser per person per dag. Endringene i antall reiser skyldes trolig en kombinasjon av reelle endringer og metodiske utfordringer knyttet til endring i intervjuopplegg for RVU 2018/2019, for eksempel at noen har registrert en tur/retur-reise som kun en reise.

De fleste daglige reisene som gjennomføres er korte. 12 % av reisene i Grenland er kortere enn en kilometer og ytterligere 23 % er mellom 1 og 3 kilometer. Medianverdien per reise er på 4,8 kilometer. Det vil si at halvparten av reisene er kortere og halvparten er lengre enn 4,8 kilometer.

7 av 10 reiser i Grenland er bilreiser

Til sammen utgjør bilreisene 72 % av de daglige reisene i 2018/19: 61 % som bilfører og 11 % som bilpassasjer. 16 % av reisene er gangturer, 6 % er sykkelreiser, og 5 % er kollektivreiser. Transportmiddelfordelingen i området har vært relativt stabil over tid, med noen mindre endringer fra år til år. Disse er imidlertid innenfor den usikkerheten man kan forvente å finne i slike utvalgsundersøkelser.



Figur 9. Reisemiddelbruk i Grenland. Utdrag fra reisevaneundersøkelsen Grenland 2018/2019.

Reisevaneundersøkelsen viser følgende fordeling av personreiser fordelt på reisemiddel for Porsgrunn sentrum:

- 21% av personreisene til fots
- 7% av personreisene med sykkel
- 5% av personreisene med kollektiv
- 67% av personreisene med bil (54%), bilpassasjerer (12%) og annet (1%)

3. Dagens forhold

3.1. Trafikkforhold

Porsgrunn kommune har foretatt trafikktelinger i Nybergvegen, Anders Baars veg og Heigata i 2018, 2010 og 2021. Tellingene i 2020 og 2021 er nok påvirket noe av Coronasituasjonen og anleggsarbeid i Linaaesgate. Tellingene i Anders Baarsveg på brua over rv.36 i 2018 antas å gi det mest representative bilde av trafikksituasjonen i området.

Årsdøgntrafikken vurderes som lav, ÅDT i de tre tellepunktene ligger i området 620 til 770. Vegene ligger i sone med skiltet hastighet 30 km/t .

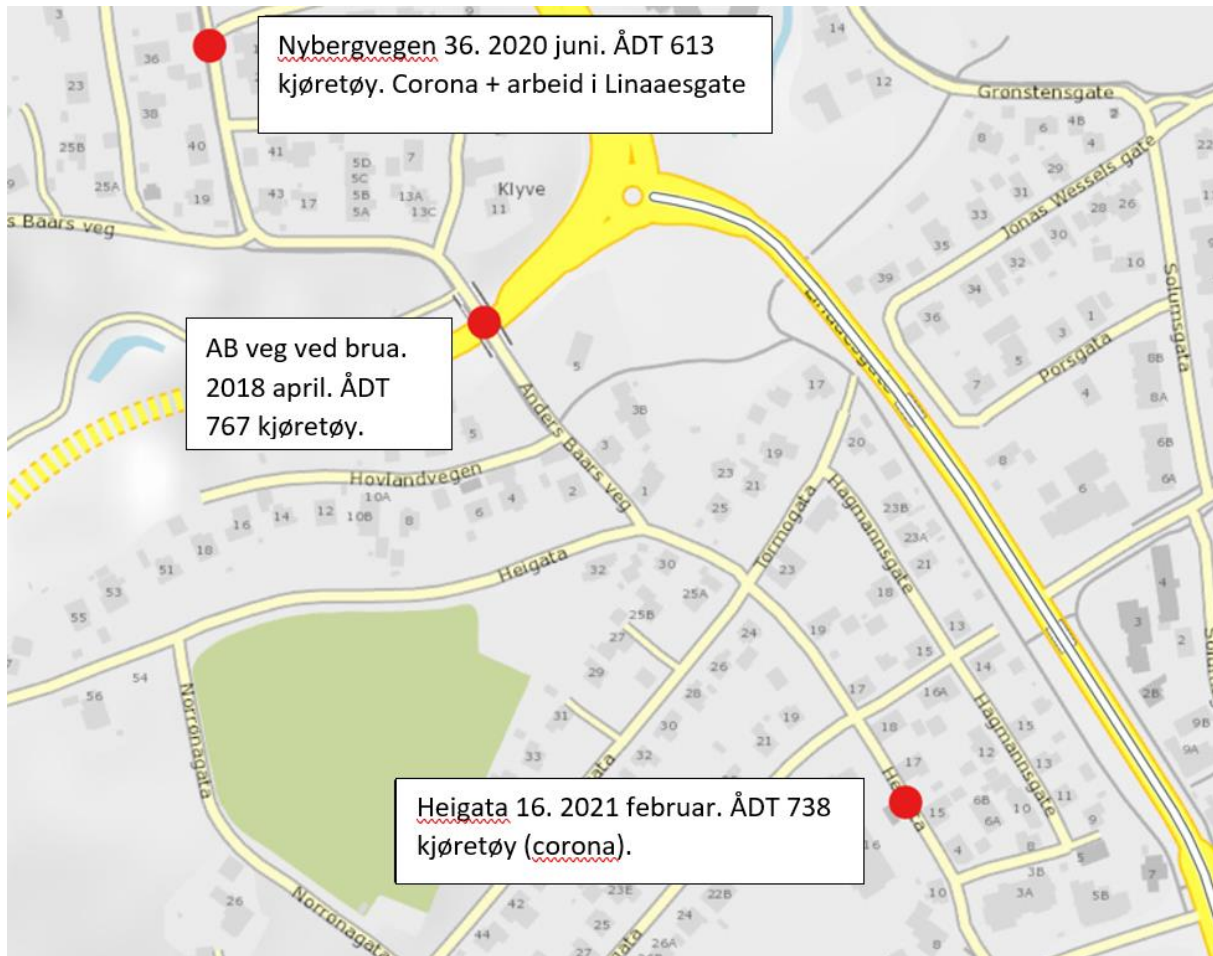
Det er fartshumper i Heigata, Anders Baars veg og Nybergvegen. I Heigata og deler av Anders Baars veg er det i tillegg satt ut blomsterkasser som fartsreducerende tiltak.

Av trafikkteillingene er målt gjennomsnittlig hastighet i de tre tellepunktene slik:

Tellepunkt	Gjennomsnittlig hastighet	Målt i år
Ved Nybergvegen 36	29 km/t	2020
Anders Baars veg ved bru over rv.36	33 km/t	2018
Ved Heigata 16	28 km/t	2021

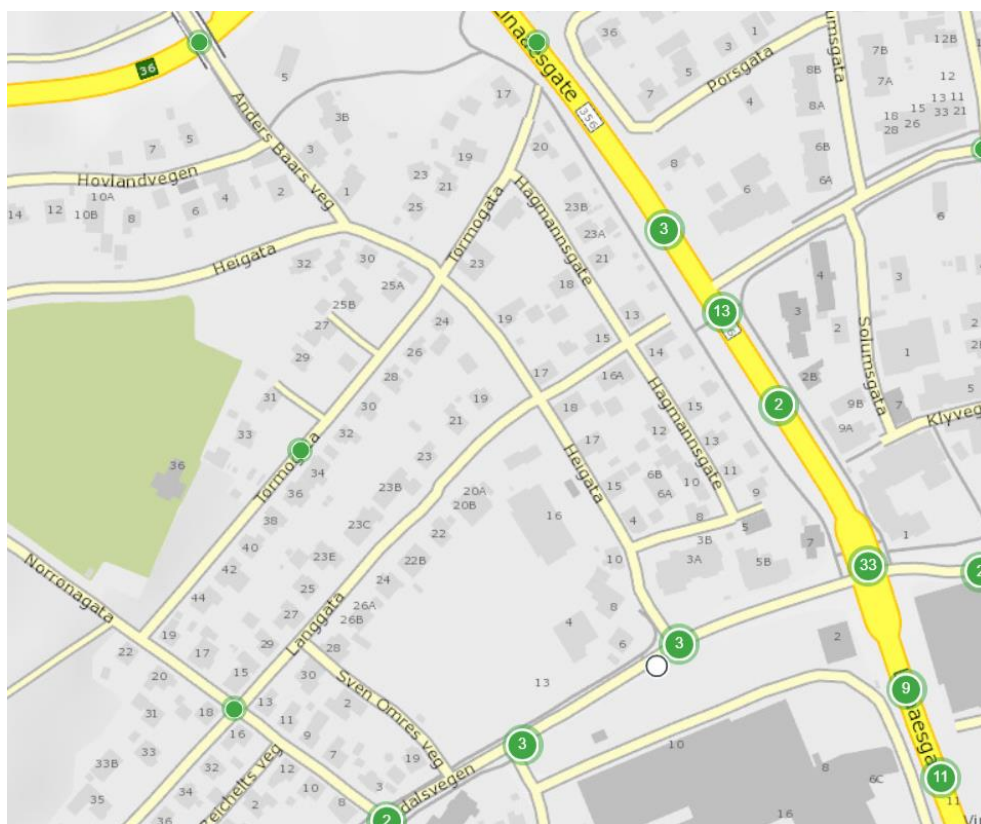


Figur 10. Heigata sett mot kryss med Tørmogata (google)



Figur 11. Trafikktellinger fra Porsgrunn kommune 2018, 2020, 2021

3.2. Trafikkulykker



Figur 12. Politiregistrerte ulykker i området (Vegkart) Trafikkulykker 1983 til 2021

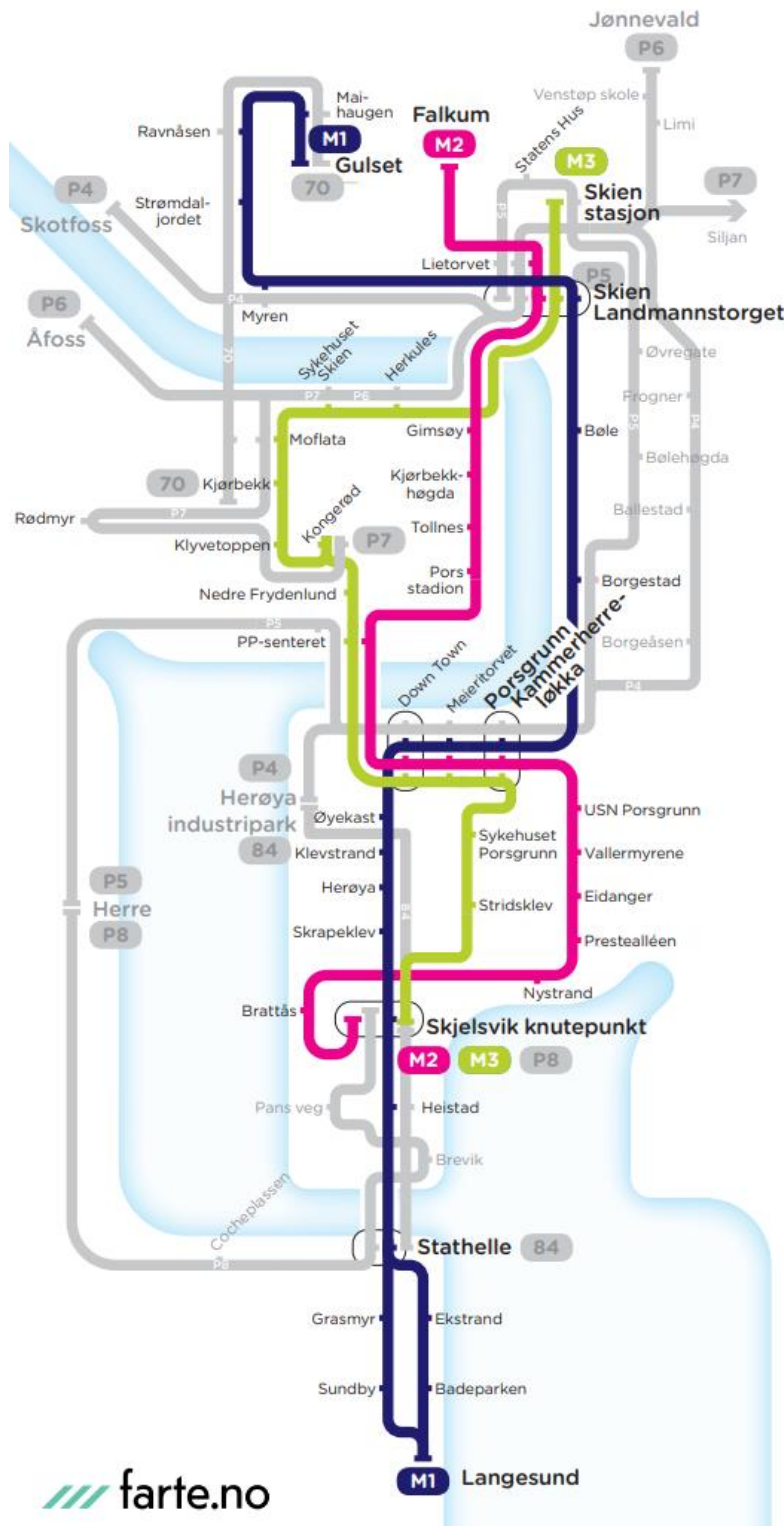
Det er ingen politiregistrerte trafikkulykker i Heigata og Anders Baars veg. Det ene punktet ved brua over rv.36 er en ulykke som har skjedd på rv.36 under brua i 2005.

3.3. Kollektivtransport

Området ligger svært gunstig til i forhold til kollektivtilbudet i Grenland. Nærmeste holdeplass for linje M2, M3 og P5 ligger i ca 500 m gangavstand ved PP -senteret.

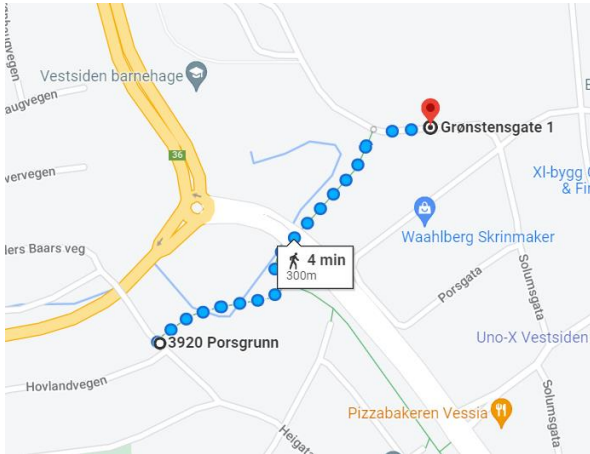
Overgang til M1 og resten av linjene i Grenland skjer ved Down Town.

Denne delen av Vestsida har de beste forutsetninger for økt kollektivandel.

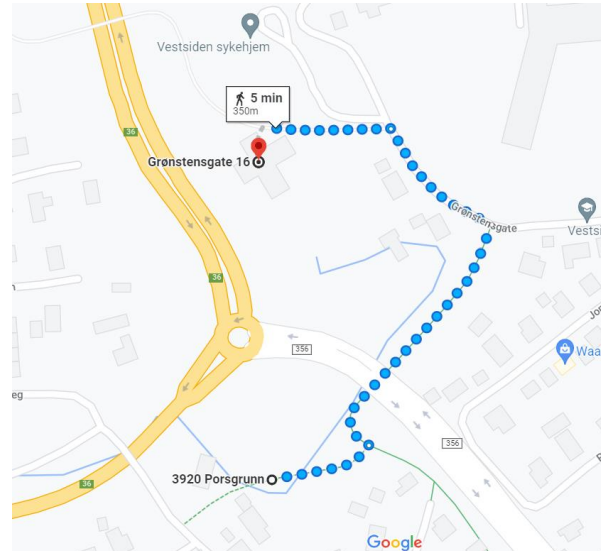


3.4. Gående og syklende

Planområdet ligger svært gunstig til i forhold til skole. Vestsiden barne- og ungdomsskole, og SFO ligger bare 300 m fra området. Det er opparbeidet gang- og sykkelveg og planskilt kryssing av Linaaesgate. I samme område som skolen ligger Vestsiden barnehage og Maristien Barnehage.

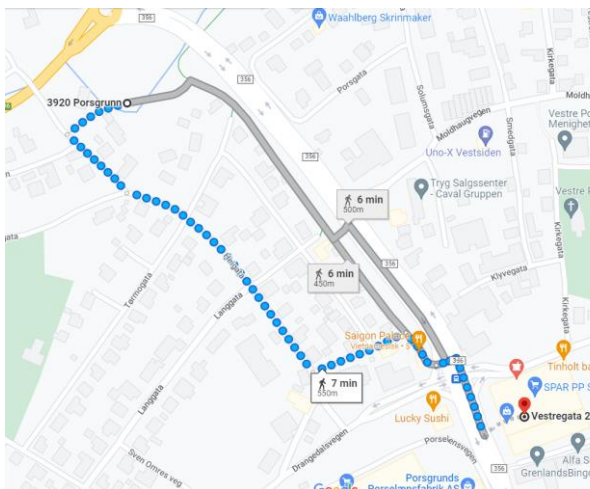


Figur 13. Gange AB - Vestsiden skole - gående

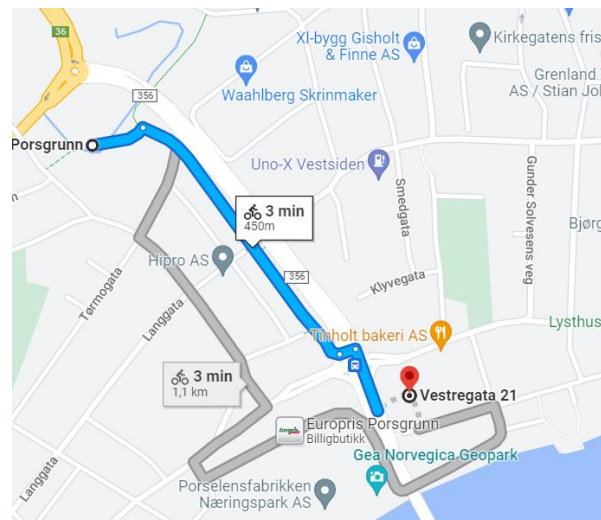


Figur 14. Gange AB-Nærmeste barnehage Vestsiden Barnehage og Maristien barnehage - gående

Planområdet ligger gunstig til i forhold til dagligvare, treningscenter og tilgang til en rekke private og offentlige tjenester på Vestsida innenfor en avstand på ca 500 m, 6 minutters gange eller 3 minutters sykling.

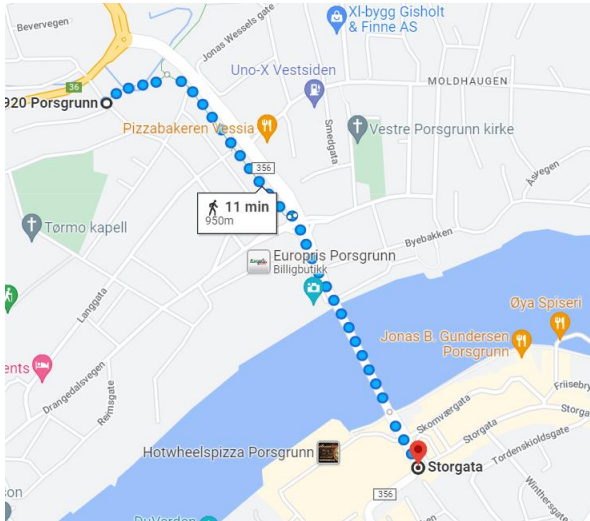


Figur 15 Gående AB - dagligvare og treningsstudio mm.

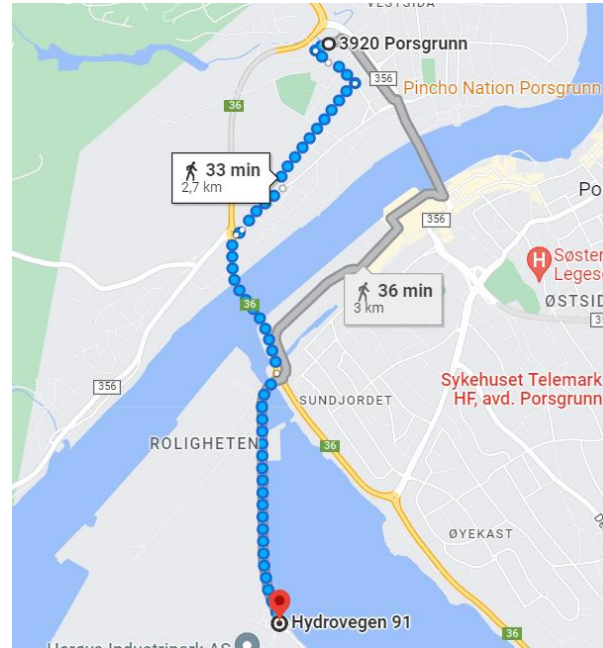


Figur 16. Syklende AB - dagligvare og treningsstudio mm.

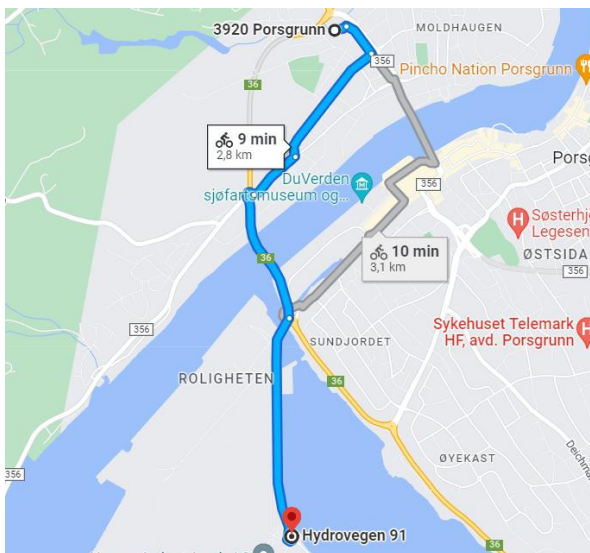
Innen en km kan man dra nytte av et svært variert tilbud i Porsgrunn sentrum sør/øst for elva. Området ligger også gunstig til i forhold til blant annet Herøya som ligger ca 3 km fra planområdet. Som gående tar det litt over 30 minutter og som syklende ca 9 minutter.



Figur 17. Gående AB - Porsgrunn sentrum



Figur 18. Gående AB - Herøya

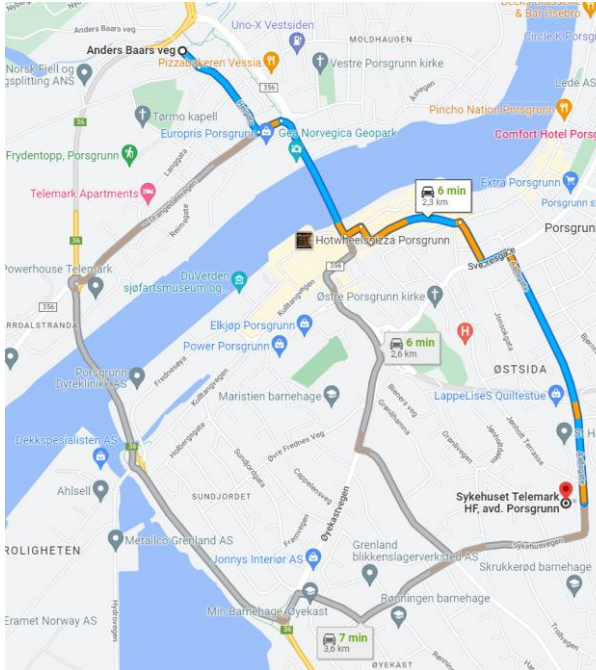


Figur 19. Syklende AB - Herøya - syklende

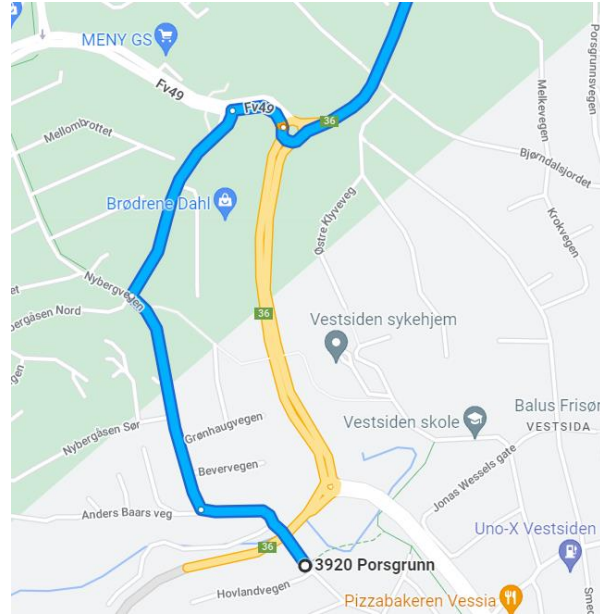
3.5. Kjørende

Som kjørende tar det ca 3 minutter å kjøre bil til Porsgrunn sentrum, 5 minutter til Herøya og 7 minutter til Sykehuset Telemark, avdeling Porsgrunn.

Som kjørende tar det ca 14 minutter å kjøre til Skien sentrum. Korteste kjørerute er via Nybergveien, til Klyvevegen til rundkjøringen med rv 36 nord for Klyvejordet.



Figur 20. Reisemiddel bil fra AB veg til Sykehuset Telemark avd. Porsgrunn



Figur 21. Bil- Anders Baars veg retning Skien

4. Planforslaget

4.1. Reguleringsplanforslaget

Planforslaget legger opp til 18 boenheter. Man ønsker å legge til rette for barnefamilier og størrelsen pr boenhet ligger på ca 100 m². I Porsgrunn er snittet for antall personer pr boenhet ifølge SSB 2,1. For å ta høyde for høyere andel barnefamilier benyttes 2,5 personer pr boenhet. I praksis gir dette noe større utslag i beregningen av nyskapt trafikk som følge av utbyggingen.

Det er vurdert 2 alternativer for tilknytning av boligfeltet til offentlig veg.

1. Tilknytning til Heigata via Tørmogata
2. Tilknytning Anders Baars veg

Alternativ 2 ble vurdert som mest egnet totalt sett da løsningen blant annet ville kreve et betydelig inngrep i eiendommen Tørmogata 17 der det var nødvendig å skille kjøreveg fra eksisterende gs-veg fra feltet og inn mot Tørmogata.



Figur 22. Alternativ adkomst via Tørmogata. Tørmogata 17 til venstre i bildet. Alternativ adkomst 1



Figur 23. Tørmogata - kryss med Heigata. Alternativ adkomst 1



Figur 24. Avkjørsel til Anders Baars veg. Alternativ adkomst 2. Valgt løsning

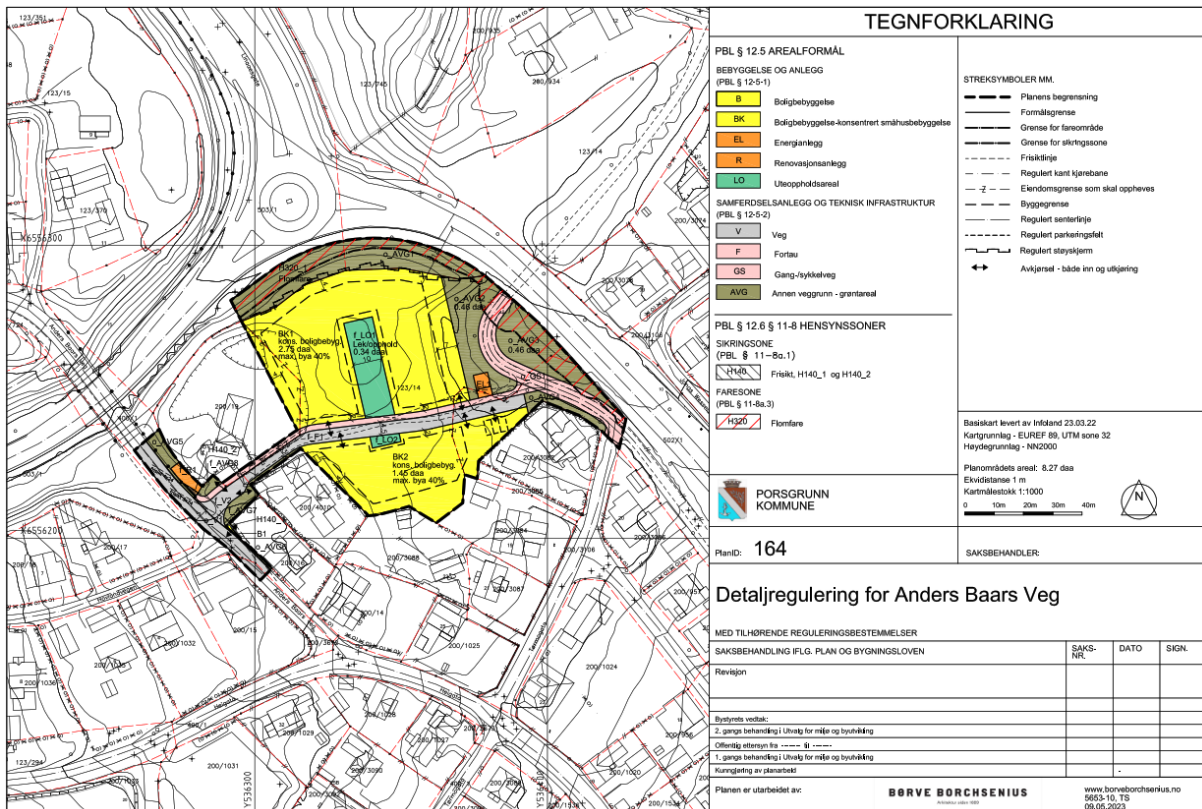
Adkomstvegen blir privat eid, men skal holdes åpen for allmenn gang- og sykkeltrafikk slik som i dag. Adkomstvegen bygges med fortau for gående. Sentralt i området kan vegen bli opparbeidet som gatetun. Adkomstveg med gatetun oppfordrer til lav kjørehastighet.

De syklende gjennom planområdet sykler sammen med biler slik som i Heigata, Anders Baars veg og Nybergveien i dag. Traseen er som nevnt innledningsvis en tilførselsveg til hovedtrasé for sykkel selv om dagens standard gjennom planområdet bærer preg av grusa sti/turveg.

En oppgradering av traseen vil gjøre snarvegen mer attraktiv som skoleveg, turveg og sykkelveg. Løsningen vil innebære en vesentlig standardheving i forhold til dagens løsning.



Figur 25. Illustrasjonsplan (Børve Borchsenius Arkitekter)



Figur 26. Planforslag fra Børve Borchsenius Arkitekter.

4.2. Turproduksjon

4.2.1. Nyskapt trafikk

Prosentfordeling av reiser pr person for Porsgrunn sentrum basert på Reisevaneundersøkelse RVU 2018/2019 for Grenland.

RVU 2018/2019	G/S	Kollektiv	Bil og annet	Reiser per person pr dag
Porsgrunn sentrum	28 %	5 %	67 %	2,80

Forutsetninger antall personer pr bolig i forhold til snitt for Porsgrunn (Statistisk sentralbyrå, SSB).

Antall boenheter	18
Størrelse pr boenhet	100 m2
Antall personer pr boenhet	2,5 høyere enn snitt i Porsgrunn som er 2,1

Turproduksjon personturer, fordeling på reisemiddel og ÅDT som følge av planforslaget basert på forutsetningene over

Anders Baarsveg	Areal m2	Antall Pers.	Reiser pr boenhet pr dag	Personturer hverdager				Biltrafikk døgn ÅDT
				G/S	Kollektiv	Bil	Sum	
Boliger - 18 stk	1 800	45	7,0	35	6	84	126	62

Basert på forutsetningene over er nyskapt biltrafikk som følge av utbyggingen beregnet til ÅDT 62 med 2,5 personer pr bolig eller 3,4 bilturer pr boligenhet. Dette er brukt videre i notatet.

Som et eksempel hvis man regner 2,1 personer pr bolig, som er gjennomsnitt for Porsgrunn, blir ÅDT 52, eller 2,9 bilturer pr boligenhet.

Største timetrafikk fra boligområdet vil være om morgnen (07:30 til 08:30) og ligge på ca 10 - 12 % av ÅDT dvs 6-8 biler i maxtiden.

Biltrafikken vi fordele seg mot nord - retning Skien og sør i retning Porsgrunn øst/sør. Hvordan fordelingen blir er vanskelig å anslå, men det antas at en større andel av trafikken vil gå mot Porsgrunn for eksempel rundt 60 - 70 %. Heigata sør for boligfeltet kan få en trafikkøkning på ca 40 kjt pr døgn eller ca 5 kjt i maxtiden. Anders Baars veg nord for boligfeltet kan få en trafikkøkning på ca 22 kjt pr døgn eller ca 3 kjt i maxtiden.

Trafikkøkningen som følge av planforslaget i Anders Baars veg og Heigata anses som liten.

Foreslåtte løsninger for samferdselsanlegg i planforslaget er vurdert som tilfredsstillende med hensyn til trafikk og trafikksikkerhet.

Planområdet ligger gunstig til i forhold til skole, barnehage og andre tjenestetilbud i og nær byen. Lokaliseringen betyr at mange tjenestetilbud kan nå med sykkel og gange og være i tråd med rikspolitiske retningslinjer for areal og transport.



Figur 27. Beregnet ÅDT etter utbygging



asplan viak