



GATEBRUKSPLAN FOR PORSGRUNN SENTRUM

Vedtatt i Bystyret 14.04.2016

FORORD

Gatebruksplanen bygger opp om Bypakke Grenland og de målene som er vedtatt i bystyret og fylkestinget. Hensikten med planen er å utvikle et helhetlig konsept for trafikksystem og gatebruk i det sentrale Porsgrunn. I hovedsak dreier det seg om alternativ bruk av dagens gatenett, med vekt på å imøtekomme de ulike trafikantgruppernes behov. Samtidig er det rettet fokus mot det overordnede vegnettet, som en nøkkel til trafikkavlastning i sentrum.

Grunnlagsdokumentet for gatebruksplanen (vedlegg 1) er utarbeidet av Asplan Viak AS, på oppdrag for Porsgrunn kommune. En bredt sammensatt prosjektgruppe fulgte arbeidet.

Gatebruksplanen med anbefalt konsept ble lagt ut på høring vinteren 2014. Konseptet ble imidlertid noe forandret ved Bystyretbehandling 14.04.2016. Dette dokumentet er en sammenstilling av høringsforslaget slik det forelå til politisk behandling (vedlegg 1), med en innledende oppsummering av vedtatte endringer. Det vedtatte konseptet for gatebruken i Porsgrunn sentrum er i tillegg vist med ny kartillustrasjon på side 4 i dette dokumentet.

I tråd med vedtakspunkt 11 ble gatebruksplanen fulgt opp med en handlingsplan for gjennomføring med prioritering av tiltak i Porsgrunn sentrum med overordnet vegnett. Se Bystyresak 30/17 med saksnummer 17/03847, samt Bystyresak 56/18 med saksnummer 18/06004 (revisjon av handlingsplanen) for mer informasjon.

Administrasjonen

Porsgrunn kommune

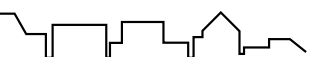


Vedtatt konsept for gatebruken i Porsgrunn (Bystyret 14.04.2016)

Konsept for gatebruk i Porsgrunn sentrum som beskrevet i saksframlegg (13/05011-23), legges til grunn for fremtidig sentrumsutvikling, reguleringsplaner og detaljplanlegging av tiltak.

Konseptet innebærer følgende hovedpunkt:

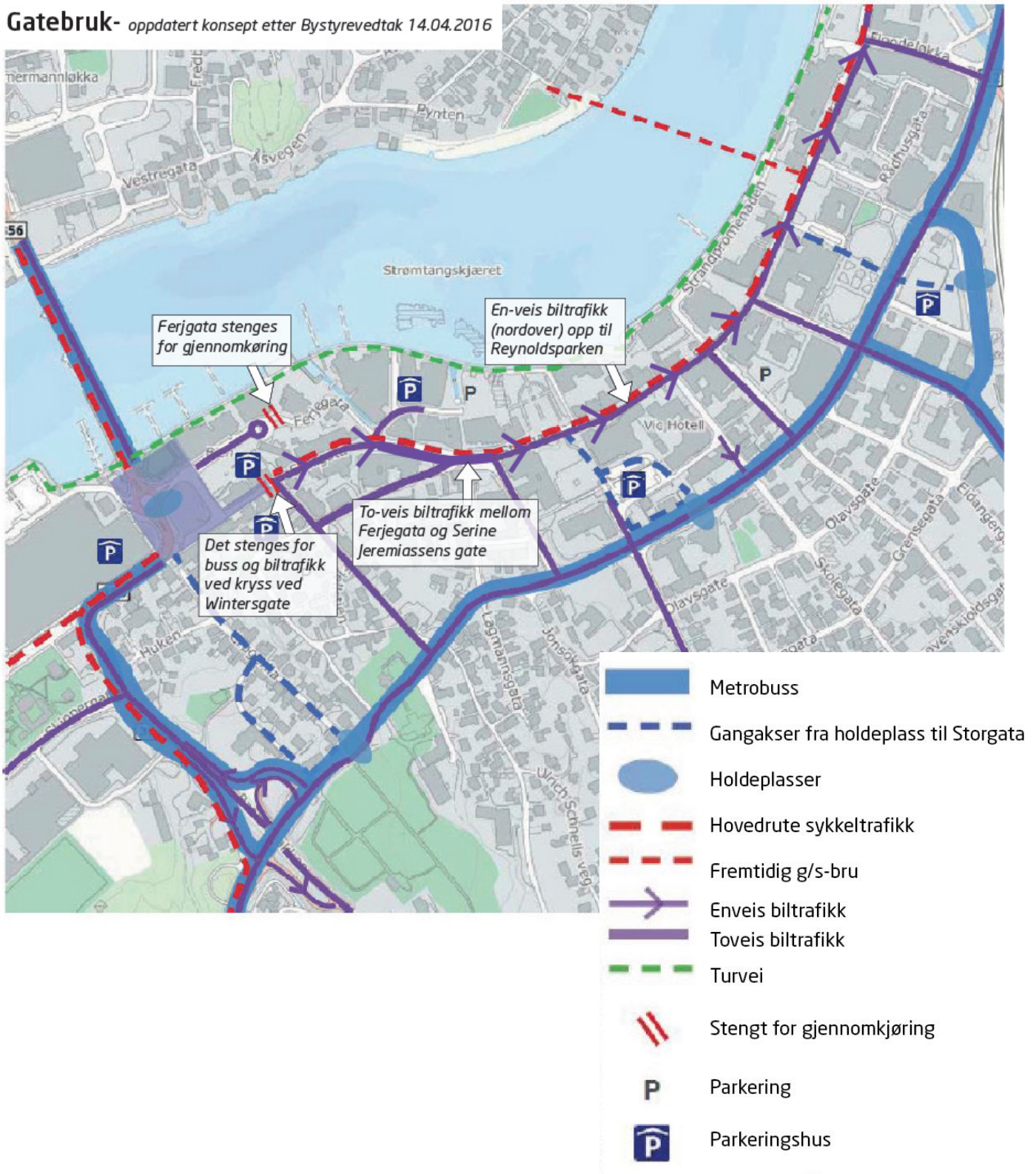
1. **Overordnet grep:** Fv 356 Porsgrunnsbrua, Storgata og Sverresgate avlastes for trafikk ved overføring til overordnet vegnett.
2. Storgata prioriteres for opphold, handel og trivsel. Nedre del av gata oppgraderes med bredere fortau, møblering og beplantning for å få en helhetlig løsning og et trygt og attraktivt bindeledd mellom øvre og nedre bydel.
3. Trase for buss legges om fra Storgata til Raschebakken-Kirkebakken-Sverresgate med nytt stoppested ved Crøgerlia. Tiltak som gir økt framkommelighet for buss prioriteres på denne strekningen.
4. Storgata avlastes for bil og busstrafikk ved stenging ved kryss med Winthersgate. Samtidig stenges Ferjegata for gjennomkjøring. Fremkommelighet for varelevering, utrykning og drift og vedlikehold av gatene sikres.
5. Tilgjengeligheten til Storgata sikres ved å holde åpent for biltrafikk i en retning (nordover) fra Wintersgate. Fartsgrensen settes til 30 km/t i hele gata. Deler av kantparkering for personbiler i Storgatas nedre del fjernes til fordel for bredere fortau. Når parkering i Helleberget er etablert, gjøres nedre del av Storgata om til gågate.
6. Det åpnes for parkeringsmuligheter i Helleberget i form av parkeringsanlegg i fjell.
7. Det etableres attraktive ruter for sykklistene. På gatestrekninger med stor gang-og sykkeltrafikk anlegges et fysisk skille mellom syklist og gående. Hovedrute for sykkel legges til Storgata. Sverresgate-Kirkebakken blir arm av hovedrute for sykkel. Hovednett for gående oppgraderes med vekt på trygghet, opplevelse og universell utforming. Det etableres noen prioriterte gangakser med høyere standard og økte krav til vintervedlikehold.
8. Franklintorget oppgraderes som et knutepunkt og attraktivt byrom, tilrettelagt for utendørs opphold for gående, syklende og kollektivreisende.
9. Det gjennomføres tiltak som styrker sentrumstunnelens attraktivitet for sentrumsrettet trafikk, som alternativ til bruk av Kirkebakken-Sverresgate.
10. Det utredes muligheten for å legge til rette for elektriske pendelbusser i mindre format i aksene Porselen -Franklintorget - Storgata - Kammerherreløkka.
11. Rådmann legger frem en handlingsplan for gjennomføring av tiltak i gatebruksplan
12. Gatebruksplanen evalueres årlig med politisk behandling.
13. Alle saker tilknyttet tiltak skal til politisk behandling i PKT. Som eksempler er utkast til skiltplaner, gateprofiler, eventuelle byggesaker etc.



Anbefalt konsept- kartillustrasjon

Følgende kartskisse er oppdatert i tråd med Bystyrevedtak 14.04.2016

Gatebruk- oppdatert konsept etter Bystyrevedtak 14.04.2016



Vedlegg 1-

Høringsforslag, datert desember 2014

INNHOLDSFORTEGNELSE

Forord

1 INNLEDNING

- 1.1 GATEBRUKSPPLANEN - MÅL OG HENSIKT
- 1.2 BAKGRUNN FOR GATEBRUKSPPLANEN
- 1.3 AKTUELLE PLANER

2 DAGENS SITUASJON

- 2.1 PORSGRUNN SENTRUM
- 2.2 GATENETT OG TRAFIKK
- 2.3 GANG OG SYKKELTRAFIKK
- 2.4 BUSSTRAFIKKEN
- 2.5 TRAFIKKULYKKER
- 2.6 PARKERING.

3 GATEBRUKEN – FORSLAG TIL KONSEPT (endret ved Bystyrebehandling 14.04.2016)

- 3.1 INNLEDNING
- 3.2 OVERORDNET VEGNETT
- 3.3 BUSSTRASEER
- 3.4 HOVEDRUTER FOR SYKKELTRAFIKK
- 3.5 GANGAKSER, PASSER OG BYROM
- 3.6 BILTRAFIKK I SENTRUMSGATENE
- 3.7 FRANKLINTORGET, SKOMVÆRKVARTALET OG DOWN TOWN
- 3.8 PARKERING
- 3.9 SAMBRUKSOMRÅDE (SHARED SPACE)

4 GATEBRUK – ANBEFALING (endret ved Bystyrebehandling 14.04.2016)

5 REFERANSER

Vedlegg 1: Bypakke Grenland - vedtatte mål

Vedlegg 2: Trafikktellinger 2014



1 Innledning

1.1 Gatebruksplanen - mål og hensikt

Behovet for en gatebruksplan er framkommet gjennom arbeidet med Bypakke Grenland. Gatebruksplanen har imidlertid et mer lokalt fokus, rettet mot det eksisterende gatenettet i det sentrale byområdet i Porsgrunn. Til grunn for planarbeidet ligger de vedtatte målene for Bypakke Grenland (se neste side).

Planens ambisjoner er særlig knyttet til:

- Å gjøre kollektivtilbudet attraktivt, med bussen som et godt alternativ til privatbilen
- Å etablere sammenhengende hovedruter for sykkeltrafikken
- Å styrke fotgjengerakser og byrom, med ivaretagelse av tilgjengelighet og opplevelse
- Å bidra til miljømessig og estetisk opprusting av byens uterom
- Å redusere ulykkesrisiko og opplevd utrygghet - med vekt på myke trafikanter
- Å bidra til god tilgjengelighet til handel og service

Gatebruksplanen er ikke en formell plan etter plan- og bygningsloven, men mer en faglig prinsipplan for trafikksystem og gatebruk. Det vil være nødvendig med en politisk forankring av konsept og prinsipper, som et grunnlag for videre arbeid med reguleringsplaner. Det siktes mot en bred høring før planen går til politisk behandling i bystyret.

1.2 Bakgrunn for gatebruksplanen

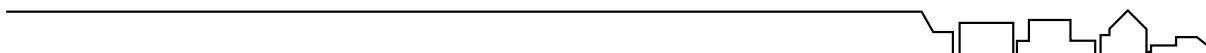
Kommunene Porsgrunn, Skien, Bamble og Siljan, Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket har inngått et forpliktende samarbeid om utvikling av felles løsninger på areal- og transportutfordringene i regionen, kalt *Bystrategi Grenland*. Som følge av dette samarbeidet er det utviklet en rekke plan- og styringsdokumenter som legger føringer for arbeidet med gatebruksplanen.

Hovedvegnett for sykkeltrafikk i Grenland (vedtatt 2009/ tillegg Bamble 2011)

I planen defineres tre nord-sørgående hovedruter for transportsyklisten med tilhørende armer, som binder hovedrutene til viktige målpunkt. Det skisseres tre mulige ambisjonsnivå for gjennomføring. Hovedrutene er forankret i kommunenes arealplaner. Gjennom sentrum i Porsgrunn er det behov for å vurdere og konkretisere trasévalg og utforming, sett i sammenheng med pågående byutviklingsprosjekter og tilrettelegging for alle trafikanter.

Strategi og plan for myke trafikanter (vedtatt 2014)

Strategi og plan for myke trafikanter er et supplement til plan for hovedvegnett for sykkeltrafikk i Grenland. Strategien definerer seks innsatsområder som må følges opp i Bystrategisamarbeidet for å få god måloppnåelse. Det innebærer implementering i arealplaner, driftsrutiner og generelt ved prioritering av myke trafikanter i all byutvikling. I planen defineres et hovednett med lokale ruter, overordna ruter, snarveger og turveger, med prinsipper som ivaretar universell utforming. Tiltak på hovednett for myke trafikanter prioriteres der det er størst potensial for å øke andelen gående og syklende, på kort sikt i



hovedsak i sentrumsområdene. Strategi og plan for myke trafikanter legges til grunn for videre arbeid i Grenland med å gjøre det attraktivt å gå og sykle.

Med økt andel gående og syklende oppnår vi:

- Reduserte klimagassutslipp
- Et mer inkluderende samfunn
- Økt trafikksikkerhet og tryggere skoleveger
- Levende byer og attraktive bomiljø
- Mer fysisk aktivitet og bedre folkehelse

 et attraktivt og bærekraftig Grenland

Fra Strategi for myke trafikanter

Bypakke Grenland (vedtatt lokalt og regionalt juni 2013 – avventer Stortingsvedtak)

I bypakkas fase 1 skal det investeres for ca 2,5 mrd kroner over en tiårsperiode, med fokus på optimalisering av dagens vegnett. To store vegprosjekter inngår, hvorav det ene er ny fylkesveg 32 Gimlevegen-Augestadvegen (Lilleelvkrysset) i Porsgrunn. I tillegg skal det gjennomføres en rekke prosjekter rettet mot kollektiv, gang- og sykkel, trafikksikkerhet, bymiljø og næringstrafikk. Det skal også settes av midler for drift av kollektivtilbudet. Flere av de regionale prosjektene som foreløpig er skissert, ligger i Porsgrunn sentrum. Prinsippene i gatebruksplanen vil være førende for omfang og videre detaljering av de regionale og kommunale prosjektene.

Bypakke Grenland har følgende hovedmål:

- Et nasjonalt ledende byområde i reduksjon av klimagassutslipp fra transport *(Klimameldingens mål om å ta veksten i personbiltrafikken i storbyområdene med kollektivtransport, gange og sykkel legges til grunn.)*
- Et levende byområde med korte avstander og mindre bilbehov
- God framkommelighet for næringstrafikk
- Attraktive forhold for reisende med kollektivtransport
- Tryggere og bedre framkommelighet for gående og syklende
- Et tilgjengelig og universelt utformet transportsystem

Hovedmålene er konkretisert med operasjonelle delmål, jf vedlegg 1.

Belønningsordningen for økt kollektivtransport og mindre bilbruk (avtale 2013-2016)

Etter flere år med ettårig tildeling av midler fra belønningsordningen, inngikk kommunene Porsgrunn, Skien og Siljan og Telemark fylkeskommune høsten 2013 en fireårig avtale med samferdselsdepartementet. Avtalen innebærer tilskudd på 215 millioner, under forutsetning av avtalt måloppnåelse. Midlene har gitt mulighet for en stor satsing på kollektivtrafikk fra 2014. Det såkalte «Bussløftet» innebærer økt frekvens og lavere priser på periodekort. I tillegg gjennomføres en rekke tiltak for gående og syklende, samt kampanjer knyttet til holdningsskapende arbeid.

Framtidens byer (2008-2014)

I arbeidet med framtidens byer har det også lagt stor vekt på et bedre kollektivtilbud og tilrettelegging for gående og syklende.



Regional plan for samordnet areal- og transport i Grenland 2014 – 2025 (vedtatt juni 2014)

VISJON OG MÅL FOR ATP-GRENLAND

Visjon

I 2025 er Grenland et tyngdepunkt for befolkningsutvikling og næringsutvikling sør-vest for Oslo. På grunn av spennende jobbmuligheter og gode bykvaliteter velger folk fra hele landet å flytte til Grenland.

Hovedmål

- **Befolkningsvekst** skal skapes ved å velge løsninger som sikrer attraktivitet for bedrifter, beboere og besøkende
- **Bærekraft** skal skapes ved å velge areal- og transportløsninger som fremmer miljøvennlig transport, trafiksikkerhet, god folkehelse og god samfunnsøkonomi

ATP-Grenland er en plan for vekst og attraktiv byutvikling, utviklet som et supplement til og en videreføring av bystrategien og bypakka. Hensikten med planen er å koordinere utviklingen i de fire kommunene, samordne planer for arealbruk og infrastruktur og bygge opp under et godt, framtidig kollektivtilbud.

Et hovedgrep i planen er å styrke bybåndet fra Langesund til Skien. Det legges opp til at 80 prosent av boligbyggingen i Porsgrunn og Skien skal skje innen gangavstand fra metrolinje-nettet. I bysentra og i de bynære områdene langs elva skal det legges til rette for høyere arealutnytting.

Fra ATP-Grenland

Kommuneplanens arealdel i Porsgrunn

Revisjon av kommuneplanens arealdel for perioden 2014-2025 pågår med forventet sluttbehandling tidlig i 2015. Arbeidet har sammenfalt i tid med fylkeskommunens nye Regional plan for samordna areal og transport i Grenland, vedtatt juni 2014 (ATP-Grenland). Arealprinsippene i ATP-Grenland er lagt til grunn for kommuneplanens arealdel, hvor en tydelig og definert bybåndsavgrensning med klare føringer for blant annet boligbygging og handels- og næringsutvikling er innarbeidet i plankart og bestemmelser.



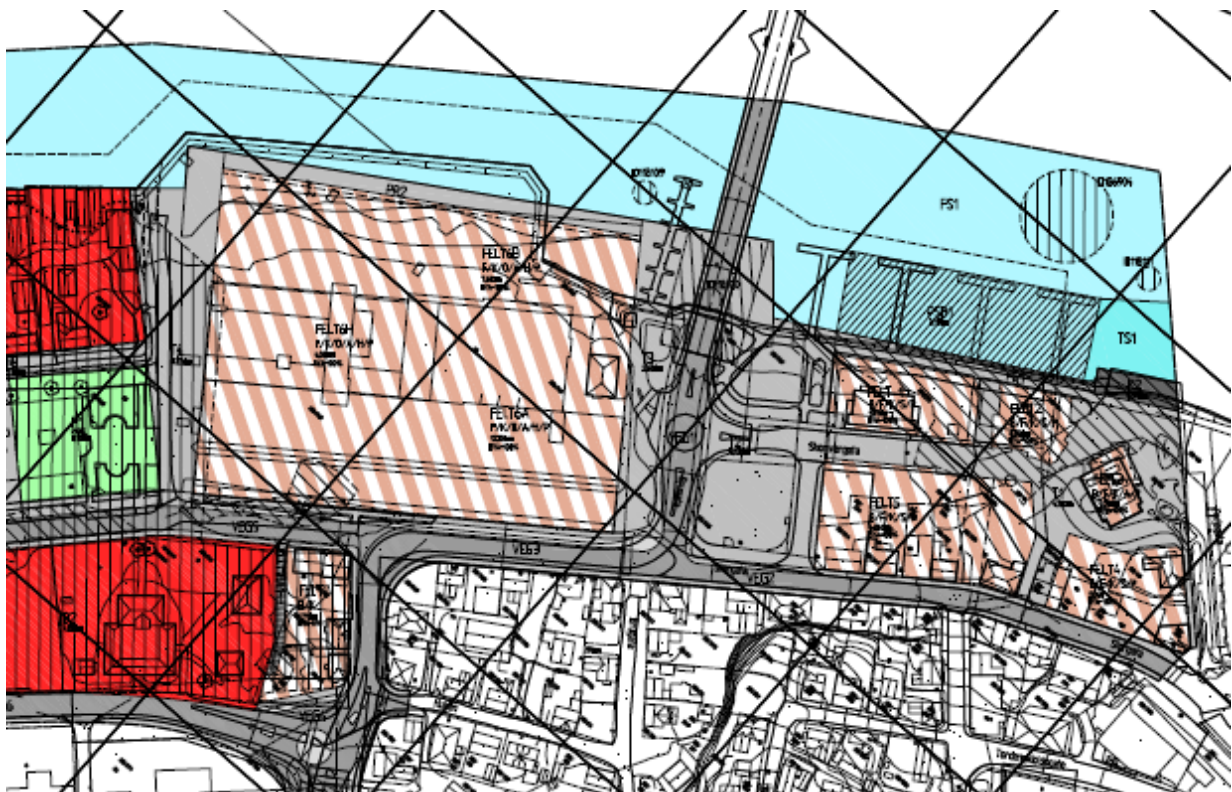
Sverresgate



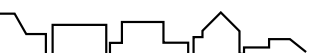
1.3 Aktuelle planer

Ulike planer i offentlig og privat regi har relevans for gatebruken i sentrum:

- Down Town kjøpesenter – gjeldende reguleringsplan fra 2011 er ikke gjennomført. I planene er det blant annet foreslått en ny atkomstløsning til senteret. Eieren har nylig varslet planendring for et utvidet senter og en ny parkeringsgarasje. Varselet omfatter også omkringliggende arealer, blant annet Skomværkvartalet og fylkesveg 356 over Franklin-torget.
- Fv 32 Gimleveggen-Augestadvegen (Lilleelvkrysset) – ny regulert trasé for fylkesvegen gjennom sentrum fra Vallermysene til Hovenga. Prosjektet vil føre til endret transportmønster og bedre muligheter for styring av gjennomfartstrafikken i Porsgrunn sentrum.
- Det er regulert en ny parkeringsløsning ved Hammondgården. Dette vil kunne gi økt parkeringskapasitet i den sentrale delen av sentrum.
- Porsgrunn bymuseum har lansert forslag for opprusting av utearealene rundt museene og styrking av gangforbindelsen mellom disse. Området er overlappende med Sektors varslede planområde. Deler av området omfattes av vernehensyn.
- Parkeringsplassen på Kammerherreløkka skal bebygges. Det vil ikke bli anlagt nye besøksplasser til erstatning for dem som går tapt.
- Porsgrunn stasjon – det er satt av midler i Norsk Transportplan (NTP) til en konseptvalg-utredning for en sammenkobling av vestfoldbanen og sørlandsbanen. Prosjektet vil kunne åpne for en transformasjon av nærliggende arealer, inklusive parkeringsplassen på Gamle Urædd.



Figur 1-1: Utdrag fra gjeldende reguleringsplan for Down Town og sentrum sør (vedtatt 2011)



2 Dagens situasjon

2.1 Porsgrunn sentrum

Porsgrunn sentrum betjener kommunens 36.000 innbyggere og for øvrig tilreisende fra regionen¹. Storgata og Sverresgate med tverrgater definerer det opprinnelige sentrum, som framstår som langsstrakt, med mer en kilometer fra Brugata til Osebro. Som et resultat av plangrep gjennomført over flere tiår framstår Storgata og Sverresgate i dag som to helt forskjellige gatetyper, både med hensyn til utforming og funksjon.

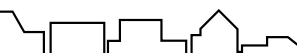
Nord for Brugata ligger Franklintorget, avgrenset av Skomværgata på nordsiden. Plassen preges i dag av parkering, bussholdeplasser og biltrafikk. I midtre del av sentrum veksler det mellom forretningsgårder, eldre trehus, parker og plasser. Ved Hammondgården er det en konsentrasjon av besøksplasser for parkering. For øvrig er det satt av plass til korttids-parkering rundt om i gatenettet. Nordre del av sentrum framstår mest som et administrativt tyngdepunkt, med rådhuset og en rekke kontorbygg i offentlig og privat bruk. Reynolds-parken og kulturhuset Ælvespeilet supplerer bildet. Herfra er det kort gangavstand til jernbanestasjonen og bussterminalen.

Etableringen av kjøpesenteret Down Town i 1988 bidro til å skyve tyngdepunktet for handel mot sør. Med hele 90 butikker og 1200 parkeringsplasser lokalisert sør for Brugata er Down Town en kundemagnet i byen og regionen. Senteret har kjøreatomster både fra Brugata og Kulltangvegen. I senterets nabolag på Frednes har det dannet seg en «klynge» av bilbaserte handelsbedrifter med god dekning av parkeringsplasser. Her ligger også Sjøfartsmuseet og Bymuseet. Sentrumshandelen har også en gren over på vestsida, ved den tidligere porse-lensfabrikken og PP-senteret og Vestregata vis à vis. Gangavstanden over elva fra Franklin-torget er 400 meter. I sykkelavstand sør for sentrum ligger industrianleggene på Herøya.



Figur 2-1:
Porsgrunn har et
langsstrakt sentrum

¹ Byområdet Grenland dekker en befolkning på 105.000 innbyggere, inkl Bamble kommune



2.2 Gatenett og trafikk

2.2.1 Sverresgate og Kirkebakken

Sverresgate framstår som den sentrale hovedgata nord-sør i sentrum, både for bil og buss. Forlengelsen mot nord er Hovenggata og mot sør Kirkebakken. Med over 12.000 kjt (VDT)² og en betydelig busstrafikk oppleves Sverresgate som en travel gate. Tellingene viser en retningsubalanse, noe som har sammenheng med at Storgata tar toppen av rushtrafikken nordover. Fra Sverresgate mates sentrumskvartalene gjennom en rekke signalregulerte kryss. Gateprofilet er tradisjonelt oppdelt med kjørebane og fortau. Tidvis kø i Sverresgate-Hovenggata berører også bussene. Problemene har utspring i Lillelvkrysset, den største flaskehalsen i byens trafikksystem. Kirkebakken, i forlengelsen av Sverresgate, er trang og svingete over høybrekket ved Østre kirke og følgelig dårligere egnet for busstrafikk. Vernehensyn gjør at en ikke kan påregne utvidelser av vegprofilet.



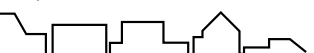
Fra Kirkebakken

2.2.2 Storgata

Storgata er en lang gate med varierende utforming og funksjon. Mellom Franklintonorget og Meieritorget er den formet som en tradisjonell bygate med kjørebane og fortau, enveiskjørt mot nord, med et motstrøms sykkelfelt. Det er merket opp parkeringsplasser på motsatt side. På disse kvartalene fungerer Storgata som busstrasé i retning mot nord (Ferjegata-Skomværgata mot sør). Bebyggelsen er bygårder av eldre årgang. Winthers gate tilsluttes Storgata fra øst, og det er dessuten en mer uformell passasje mellom Storgata og Skomværgata på motsatt side. Døgntrafikken i nedre del av Storgata er 5300 kjt (VDT), og innslaget av gjennomfartstrafikk er betydelig.

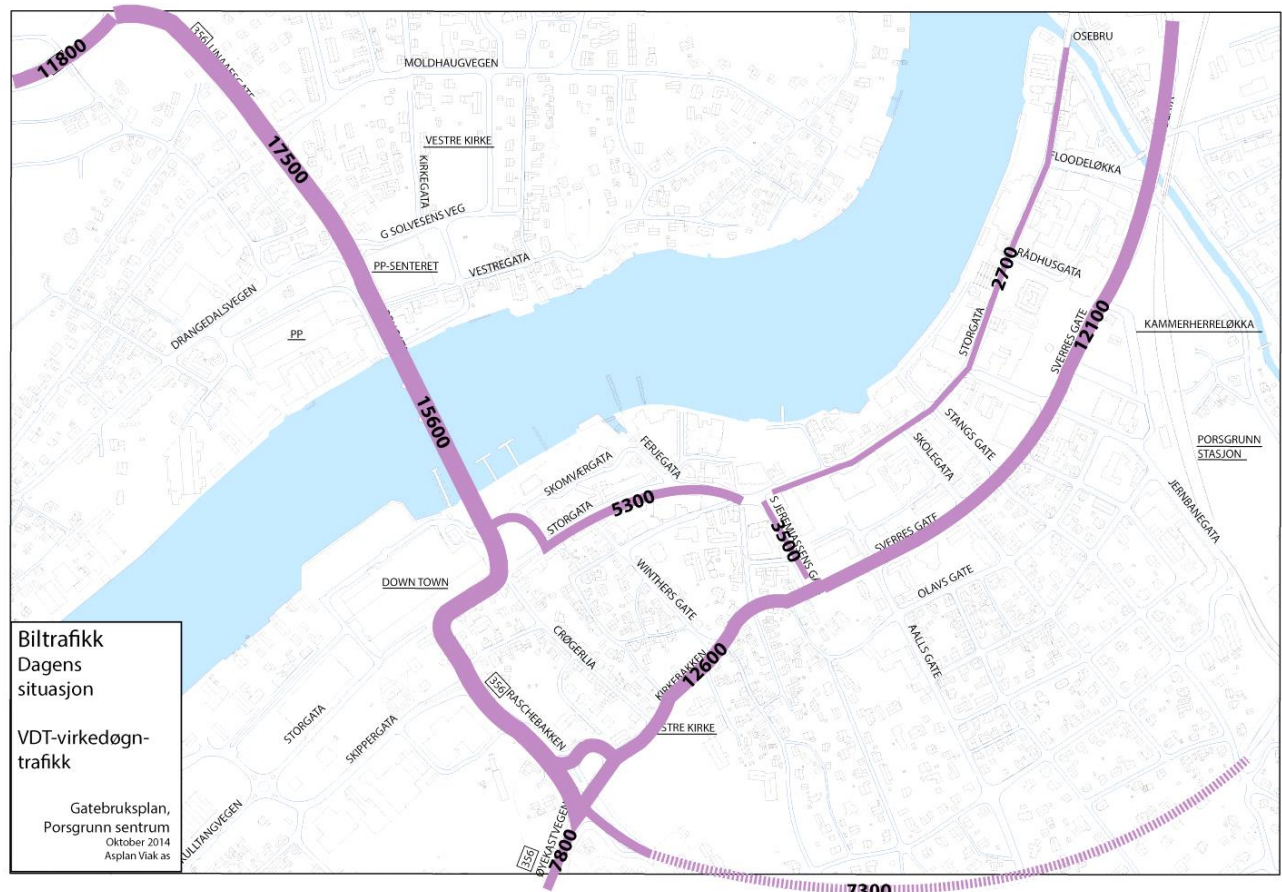
Nord for Meieritorget skifter Storgata karakter fra en vanlig gate til en form for miljøgate - med bruk av naturstein i dekket, benker og gatetrær. Vanlig fartsgrense for tettbygd strøk er imidlertid beholdt. I forbindelse med seremonier og utendørs arrangementer ved rådhuset hender det at Storgata stenges for biltrafikk.

² VDT = virkedøgntrafikk, dvs gjennomsnitt mandag-fredag. Årsdøgntrafikk ÅDT = VDT*0,9.



Døgnetrafikken lenger nord i Storgata er ca 2700 kjt (VDT), enveiskjørt mot nord. I rushet går timetrafikken opp mot 400 kjt om ettermiddagen, og tidvis kan en få inntrykk av at det er køkjøring. Det er vedtatt en plan for nedsatt fartsgrense og fartsreducerende tiltak, men den er satt på vent i påvente av gatebruksplanen. Nord for Floodeløkka er Storgata en tradisjonell toveiskjørt gate med ca samme kjørebanebredde som ved rådhuset. Også for denne delen av Storgata er det planlagt å legge bedre til rette for myke trafikanter.

For syklistene framstår Storgata som et klart førstevalg på turer nord-sør i sentrum. Det har sammenheng med en attraktiv linjeføring og nærhet til viktige målpunkt. Storgateaksen treffer også Franklintorget, som er knutepunkt for flere viktige sykkelruter. Enveiskjøringen i øvre del av Storgata er gjennomført med utradisjonell skilting³, noe som gjør det tillatt å sykle i begge retninger. På kvartalene nærmest Franklintorget er det skiltet enveiskjøring på vanlig måte⁴, men et motstrøms sykkelfelt gjør også denne spesiell. Enveiskjørt biltrafikk, til dels stor gjennomfartstrafikk og syklistene i begge retninger er en uheldig kombinasjon. Det virker også for trangt for alle elementene som er lagt inn i profilet (inkl parkering), noe som gjør at bussen stedvis legger seg nesten helt over i motgående sykkelfelt. En kan observere utilsiktet atferd, som syklistene på fortauet og i feil retning i sykkelfeltet.



Figur 2-2: Gatenett og trafikk

³ Bruk av bl a skilt 306.1 Forbudt for motorvogn

⁴ Bruk av skilt 302 Innkjøring forbudt og skilt 826 Enveiskjøring (pil)



*Storgata ved
rådhuset*



*Storgata nord for
Franklintorget*

2.2.3 Franklintorget og Skomværkvartalet

Franklintorget er sterkt preget av biltrafikk, busser og parkering. Gateløsningen gjør at torget er omgitt av biltrafikk på tre kanter. Den store rundkjøringen tjener både som kryss mot Skomværgata og som hovedavkjørsel for Down Town. Skomværgata er blindet mot Ferjegata, og ved snuplassen er det et tilbud av parkeringsplasser som også betjener Storgata. Ferjegata har karakter av boliggate (Bratsberg brygge), og det er forbud mot gjennomkjøring med unntak for bussen. Forbi Ferjegata 5 er gata krokete og uoversiktlig, noe som gjør den lite egnet som busstrase. Skomværgatas viktigste funksjon i dag er som samlegate for trafikk mellom Brugata og Storgata (over Franklintorget), som nevnt med en betydelig gjennomfart nordover.

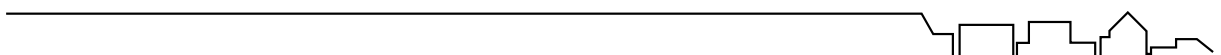




Fig 2-3: Franklintorget og Skomværk kvartalet - dagens kjøremønster

- Sort strek: Gater med bil- og busstrafikk (pil angir kjøreretning)
- Sort stiplet strek: Lokal gate med restriksjoner mot biltrafikk (buss mot sørvest)
- Blå stiplet: Bussholdeplasser

2.2.4 Elvepromenaden

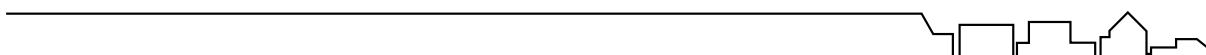
Elvepromenaden følger østre elvebredd fra Down Town til Reynoldsparken. Den har fine kvaliteter som turvei og rekreasjonsrute. Utformingen varierer, fra asfaltert gangvei til plankebrygge. Fotgjengere og syklistar bruker det samme arealet, og det er ikke bredde nok til et fysisk skille. Ulike aktiviteter og arrangementer gjennom sommerhalvåret kan medføre nedsatt framkommelighet eller stenging.

2.2.5 Fv 356 Raschebakken - Brugata mv

Raschebakken og Brugata danner den sentrale veglenken øst-vest i sentrum - lokalisert mellom Porsgrunnstunnelen og Porsgrunnsbrua. Daglig kjører opp mot 16.000 biler over brua (VDT) og rundt 1.700 biler i ettermiddagstimen. Med hovedavkjørsel direkte mot Brugata er Down Town en del av bildet, og det samme er Skomværgata. Denne avvikler mer enn 6.000 biler daglig, og det aller meste er gjennomfartstrafikk mot nord (Storgata). På brua er det merket sykkelfelt, noe som gir utfordringer knyttet til atferd og gode overganger (systemsifte) på begge sider av elva. En kan observere sykling på fortauet også her. Linaaesgate, Brugatas forlengelse mot vest, strekker seg fra det såkalte PP-krysset til rundkjøringen ved rv 36 og enda et stykke videre mot Skien. PP-krysset er utformet som et signalkryss, men fungerer i dag uten lyssignaler. Utformingen av PP-krysset og Linaaes gate framstår som utflytende og lite bymessig.

Porsgrunnstunnelen, del av fylkesveg 356, ble i sin tid bygget for å avlaste Sverresgate og Storgata. Tunnelen har imidlertid betydelig lavere trafikkvolum enn Sverresgate, et tegn på at konseptet med avlastning ikke fungerer etter hensikten (døgntrafikk ca 7.000 kjt i tunnelen). Det kan imidlertid endre seg med den nye fv 32 Gimlevn-Augestadvn, da tunnelen vil inngå som en mer naturlig del av det overordnede vegnettet.

Fv 356 Øyekastvegen knytter seg til sentrum fra rv 36 Kulltangvegen/ Herøyavegen i sør. Den betjener både gjennomfartstrafikk og trafikk tilknyttet boligområdene langs veien. Samtidig er den kjøretrasé for busslinje M1. Veien har tosidig gang- og sykkelveg på det meste av strekningen. Holdeplassene er utformet med lommer inn i rabattene, uten supplerende areal for gang- og sykkeltrafikken. Døgntrafikken er ca 7000 kjt.



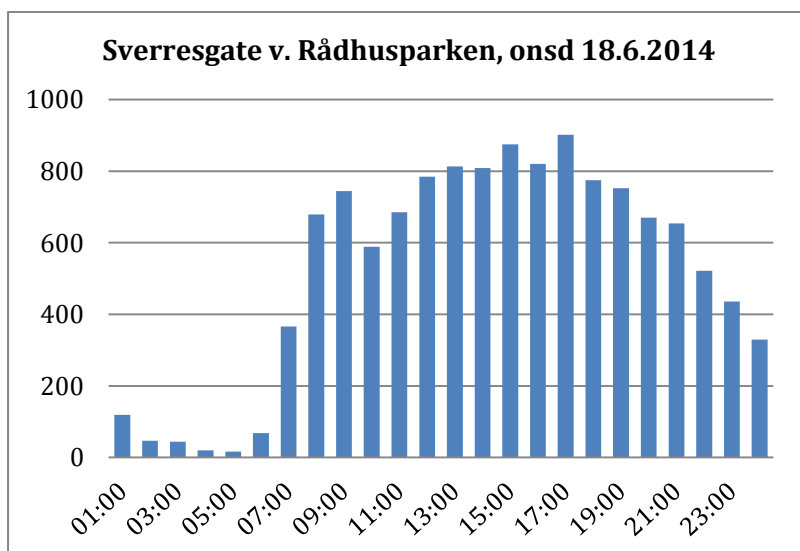
2.2.6 Rv 36 Frednesbrua mv

Porsgrunnsbrua er den eneste elvekryssingen i sentrum. Nærmeste bru utenfor sentrum er Frednesbrua, ca en kilometer nedstrøms. Det er registrert avviklingsproblemer i søndre rundkjøring ved Frednesbrua, og det er i den forbindelse lansert forslag om bussfelt (ref 1).

2.2.7 Fv 32 Lilleelvgata mv

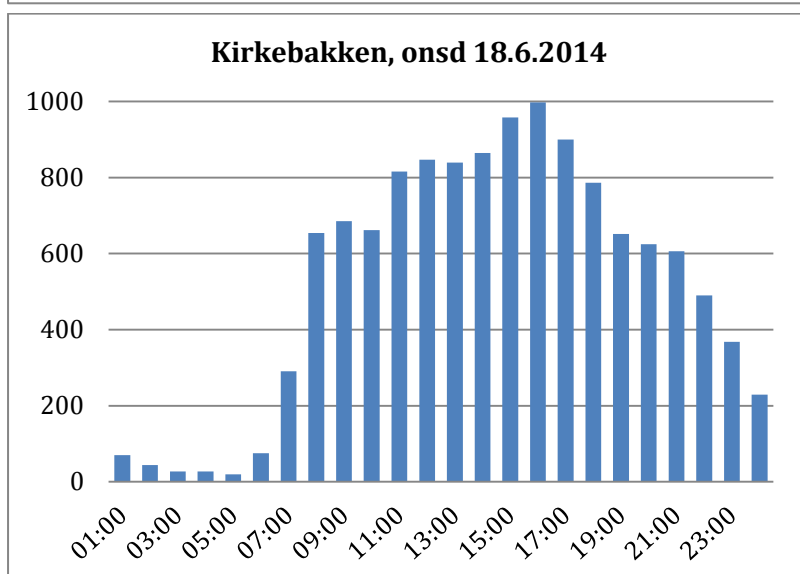
Lilleelvkrysset er et viktig firearmet vegkryss og samtidig en planovergang på jernbanen. Krysset er en flaskehals i trafikksystemet, med konsekvenser for både bil- og busstrafikken. Vedtatt plan for en ny fv 32 opp langs jernbanens østside i retning Hovenga/Osebakken skal gi en løsning på problemet. Ny fv 32 vil gi nye kjøremønstre i og rundt sentrum, og trolig vil bytunnelens rolle falle mer på plass, som del av en avlastende ringåre rundt sentrum. Det er grunn til å forvente en betydelig lettelse i trafikksituasjonen i Sverresgate og Hovenggata.

Figurene som følger illustrerer trafikkvolumer time for time i utvalgte gater. De beregnede døgnetrafikktallene er basert på «vanlige» dager, uten pinsehelga, dager med stenging o l.



Kjt uke 24-25

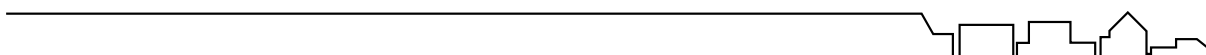
Virkedøgn	12.134
Helgedøgn	8.871
Ukedøgn	11.202

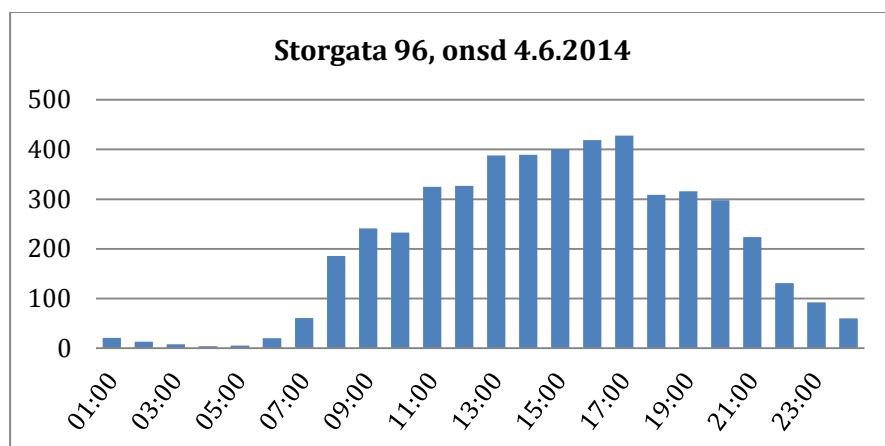


Kjt uke 24-25

Virkedøgn	12.586
Helgedøgn	8.732
Ukedøgn	11.485

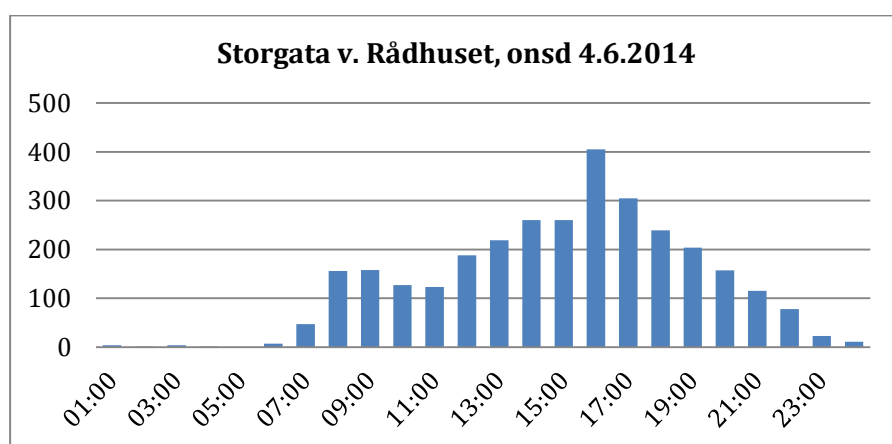
Figur 2-4 a og b:
Trafikktellinger, Sverresgate og
Kirkebakken (kjt per time)





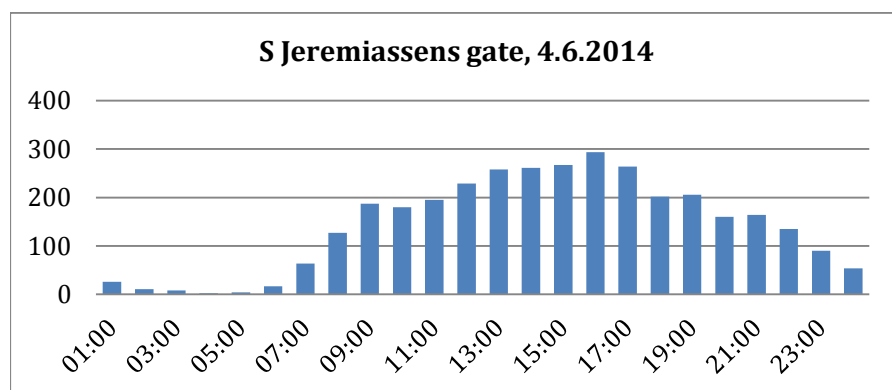
Kjt uke 23-24

Virkedøgn	5.285
Helgedøgn	3.630
Ukedøgn	4.812



Kjt uke 23-24

Virkedøgn	2.708
Helgedøgn	1.869
Ukedøgn	2.468



Kjt uke 24-26

Virkedøgn	3.487
Helgedøgn	2.262
Ukedøgn	3.137

Figur 2-5 a, b og c: Trafikktellinger, Storgata og Serine Jeremiassens gate (kjt per time)



2.3 Gang og sykkeltrafikk

2.3.1 Sykkeltrafikken

Bilen er dominerende på nesten alle typer reiser i Porsgrunn, som i mange andre mellomstore norske byer. Det betyr samtidig at andelen som reiser kollektivt eller sykler er lave, hhv 5,3 % og ca 5 %. Med sin nær ideelle størrelse og topografi bør Porsgrunn likevel ha alle forutsetninger for å bli en sykkelby, på linje med Tønsberg eller Sandnes. Det er i dag gang- og sykkelveger langs de fleste innfartsvegene, supplert av gater egnet for sykling i blandet trafikk og en rekke turveger. To steder er det merket sykkelfelt; over Porsgrunnsbrua og i nedre del av Storgata (her ensidig, mot kjøreretningen). I disse gatene er atferden høyst variabel - mange sykler på fortauet og enkelte bruker sykkelfeltet i feil retning.

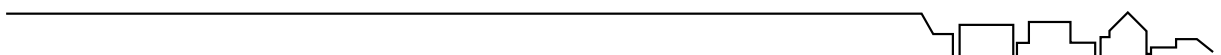
Tellinger utført på forsommeren 2014 viser at Storgata er syklistenes førstevalg på reiser nord-sør gjennom sentrum (110 syklist i ettermiddagstimen), med Elvepromenaden som et andrevalg. Bruken av Sverresgate og Kirkebakken er langt lavere, noe som kan forklares med en mer anstrengt trafikksituasjon og et lite gunstig lengdeprofil. Det er særlig bratt og trangt opp mot høybrekket ved Østre kirke. Nær 60 syklist syklet Brugata over elva i ettermiddagstimen, hvorav to av tre på bruas nordside. Antallet syklist i Storgata var nesten det dobbelte. Gangfeltet over Brugata ved Down Town er ett av byens mest brukte, med 430 kryssinger i maks-timen – en miks av fotgjengere på handletur og syklist til og fra jobb, jf tabell og figur på neste side. I siste tiårsperiode ble det registrert relativt få sykkelulykker i sentrum, og de som skjedde synes ikke å danne noe entydig mønster.

2.3.2 Gangakser, plasser og parker

Både Sverresgate, Storgata og Elvepromenaden er viktige gangakser nord-sør i sentrum. En rekke tverrgater knytter disse sammen; med Rådhusgata (her en ren gangveg), Aalls gate (via p-plass Hammond) og Jernbanegata som de viktigste. I bygatene er det fortau på begge sider, og stedvis går frittliggende turveier gjennom parker og over plasser. De danner et finmasket nettverk som gir god tilgjengelighet til aktuelle målpunkt i sentrum.

Storgata oppleves som den viktigste av gangforbindelsene, med gode opplevelseskvaliteter og stedvis høy estetisk standard. Ikke minst gir Storgata tilgjengelighet til viktige målpunkt og attraksjoner, det være seg butikker, spisesteder, arbeidsplasser, kultur, parker og plasser. Storgata knytter seg også til Down Town og brua over elva. Storgata nord for Meieritorget har mange av de samme kvalitetene som en gågate, noe som står i kontrast til den tidvis store biltrafikken. Elvepromenadens styrke ligger i nærheten til elva og fraværet av trafikk. Den er imidlertid ikke dimensjonert for stor og samtidig gang- og sykkeltrafikk.

De nedre kvartalene i Storgata og Sverresgate ved Rådhusparken utmerker seg med mange fotgjengerulykker (jf kap 2-5), også dette et argument for en annen gatebruk enn i dag. Fokuset på gode byrom har lenge vært en bevisst satsing, for å styrke Storgata som byens handlegate og skape variasjon og opplevelser i det langstrakte bysenteret. Langs Storgata og Elvepromenaden finnes en rekke parker, plasser og byrom som enten er opparbeidet eller er planlagt omformet fra parkering til torg - fra sør mot nord: Museumshagen, Franklin-torget, Meieritorget, Minneparken, Vic-parken, Nordentorget, Rådhusplassen og Reynolds-parken (jf figur 2-7). Rådhusplassen er den representative plassen, i bruk blant annet på 17. mai. Den strekker seg over Storgata og via trappeavsatser ned mot elva.



Tabell 2-1: Gang- og sykkeltrafikk – resultater fra tellinger 2014 (maks-time ettermiddag)

Trafikk langsgående	Dato	Fotgjengere	Syklister	Sum
Elvepromenaden N	18.6	13	30	43
Storgata N	18.6	52	100	152
Sverresgate N	18.6	27	15	42
Elvepromenaden S	16.6	55	58	113
Skomværgata	16.6	38	16	54
Storgata S	16.6	120	110	230
Kirkebakken	16.6	14	16	30
S Jeremiassens gate	16.6	8	7	15
Gsv Linaaesgate nf Moldhaugv	17.6	7	11	18
Brugata ved PP	12.6	33	59	92
Kryssende trafikk				
Brugata v Down Town	11.6	312	115	427
Brugt/Linaaesgate v PP (øst-vest)	12.6	37	33	70
Linaaesgate v Moldhaugv (øst-vest)	17.6	8	21	29

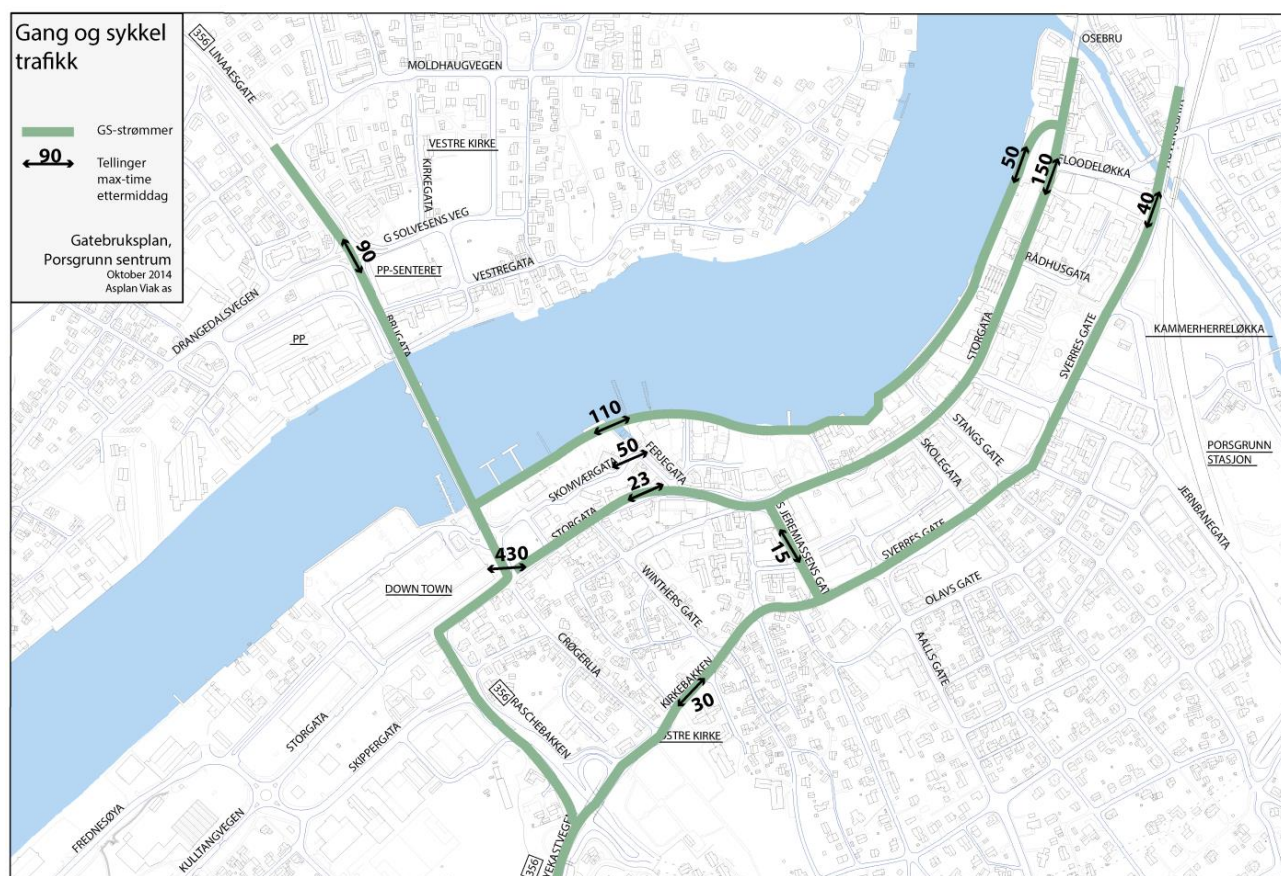


Fig 2-6: Trafikktelling - sum fotgjengere og syklistar – maks-time ettermiddag

2.4 Busstrafikken

Ryggraden i det regionale kollektivsystemet er de tre metrobusslinjene, M1, M2 og M3, som kjører i pendel gjennom bybåndet. Ved hjelp av den statlige belønningsordningen ble tilbudet bedret fra januar 2014, med frekvensøkning fra fire til seks ganger per time i rushet (for øvrig tre avg/time) og nedsatt pris på periodekort. Metrolinjene suppleres av noen linjer med halvtimesrute i rushet. I 2013 var det ca 3,5 mill reisende med buss i Grenland. Tallene så langt i 2014 viser en merkbar vekst.

Traseen mellom Franklintorget og Kammerherreløkka er fellestrasé for alle linjer, med i alt 25 busser per time og retning.⁵ Rutevalget representerer korteste kjørerute for linjene M2 og M3, men samtidig en omveg for M1 (til og fra Øyekastvegen). Omvegen er valgt fordi en ønsker betjening av Down Town, som etter Kammerherreløkka er den mest brukte holdeplassen i sentrum. Samtidig er biltrafikken betydelig, både i Storgata og Sverresgate. Med opp mot 400 kjt/t sier det seg selv at biltrafikken stjeler krysskapasitet fra bussene.

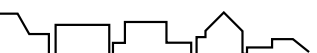


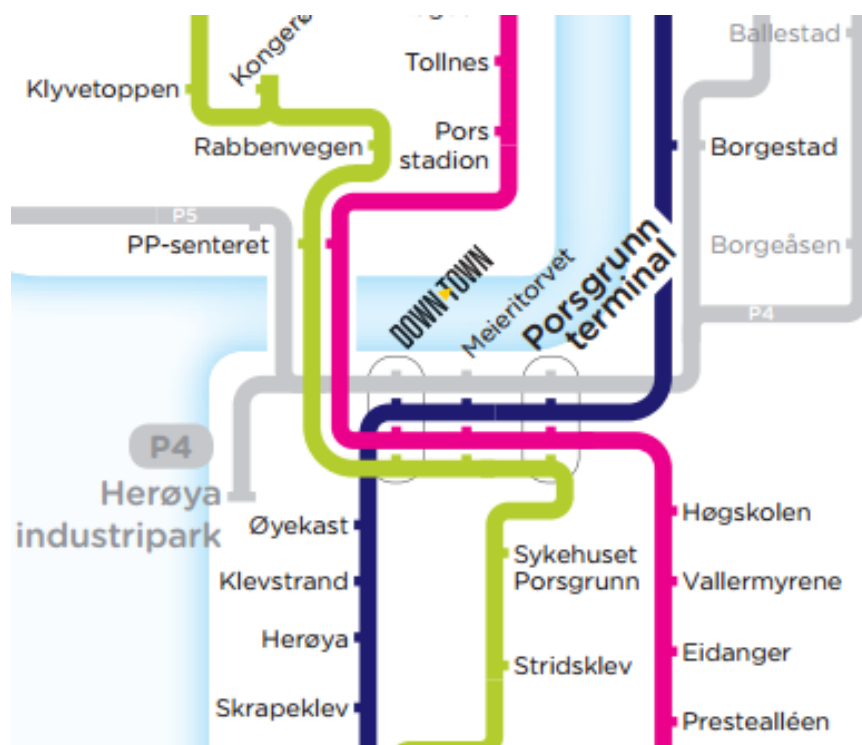
Holdeplass for utgående buss på Franklintorget



Buss M1 i kø i Raschebakken

⁵ Nærmest Franklintorget er kjøretraseen retningsdelt; med Storgata mot nord og Ferjegata-Skomværgata mot sør





Figur 2-8: Linjenettet i Porsgrunn

Blå = M1
Rød = M2
Grønn = M3

Tabell 2-2: Bussfrekvens ved Franklintonet

Linje nr	Busser i rushtimen / (utenfor rush)	Kjørerute gj Porsgrunn
M1	6 / (3)	Østsiden – Porsgrunn – Herøya
M2	6 / (3)	Vestsiden – Porsgrunn – Eidanger
M3	6+ 1*) / (3)	Klyve – Porsgrunn – Stridsklev
P4	2 / (1)	Ballestad – Borgeåsen – Herøya
P5	2 / (1)	Bølehøgda – Porsgrunn – Herre
459	1 / (-)	
Drangedal bil**)	1 / (-)	
Frekvens (sum)	25 / (11)	

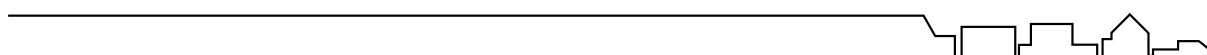
*) M3 dublerer med en ekstra skolebuss om morgenen og en om ettermiddagen.

**) Drangedal bilruter kjører en buss morgen og ettermiddag.

Tabell 2-3: Bruk av holdeplasser, antall påstigninger i 2013 (sum begge retninger)

	2013	Daglig gjennomsnitt
Meieritorget (Storgata)	19.890	54
Down Town (Brugata/Skomværgata)	174.380	480
Aalls gate (Sverresgate)	39.560	110
Porsgrunn terminal	283.900	780

Det framgår at holdeplassene Meieritorget og Aalls gate betjener ca 60.000 påstigninger årlig, noe som er vel en tredel av antallet på Franklintonet.



2.5 Trafikkulykker

Både i fv 356 Brugata-Linaaesgate og i Sverresgate er det i siste tiårsperiode registrert mange ulykker, noe som bl a har sammenheng med et stort trafikkvolum (jf tabell 2-4). I Sverresgate var også andelen fotgjengerulykker høy, spesielt på kvartalet langs Kammerherreløkka. (Her er det nylig satt i verk sikringstiltak). Nedre del av Storgata skiller seg ut med en høy ulykkesfrekvens og en høy andel fotgjengerulykker. Det kan være en indikasjon på et misforhold mellom utforming og trafikkfunksjon.

Fire kryss skilte deg negativt ut i perioden:

- Sverresgate/Lilleelvgata - 10 personskadeulykker (signalkryss)
- Sverresgate/Jernbanegata - 7 personskadeulykker (signalkryss)
- Linaaes gate/Moldhaugvegen - 7 personskadeulykker (signalkryss)
- Linaaes gate /Drangedalsveien - 6 personskadeulykker (forkjørregulert)

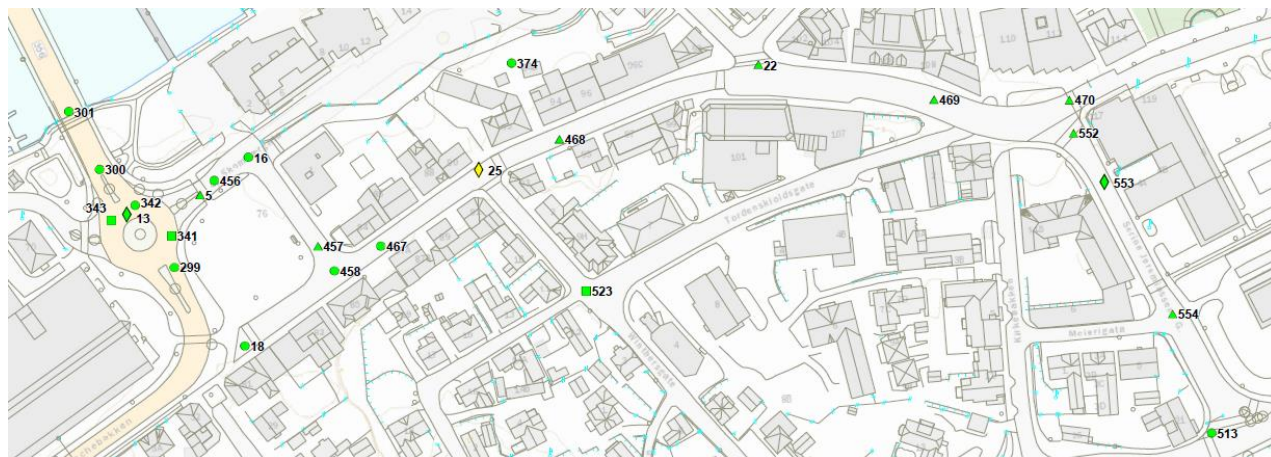
Gangfeltet over Brugata ved Down Town er trolig byens mest trafikkerte. Vi kan merke oss at det ikke er registrert noen personulykker i gangfeltet de siste ti årene. Det ble registrert relativt få sykkelulykker i Porsgrunn sentrum i perioden. De som skjedde var spredd rundt i gatenettet, tilsynelatende uten noe entydig mønster.

Tabell 2-4: Sammenstilling av ulykkesdata for utvalgte gatestrekninger (2004-2013)

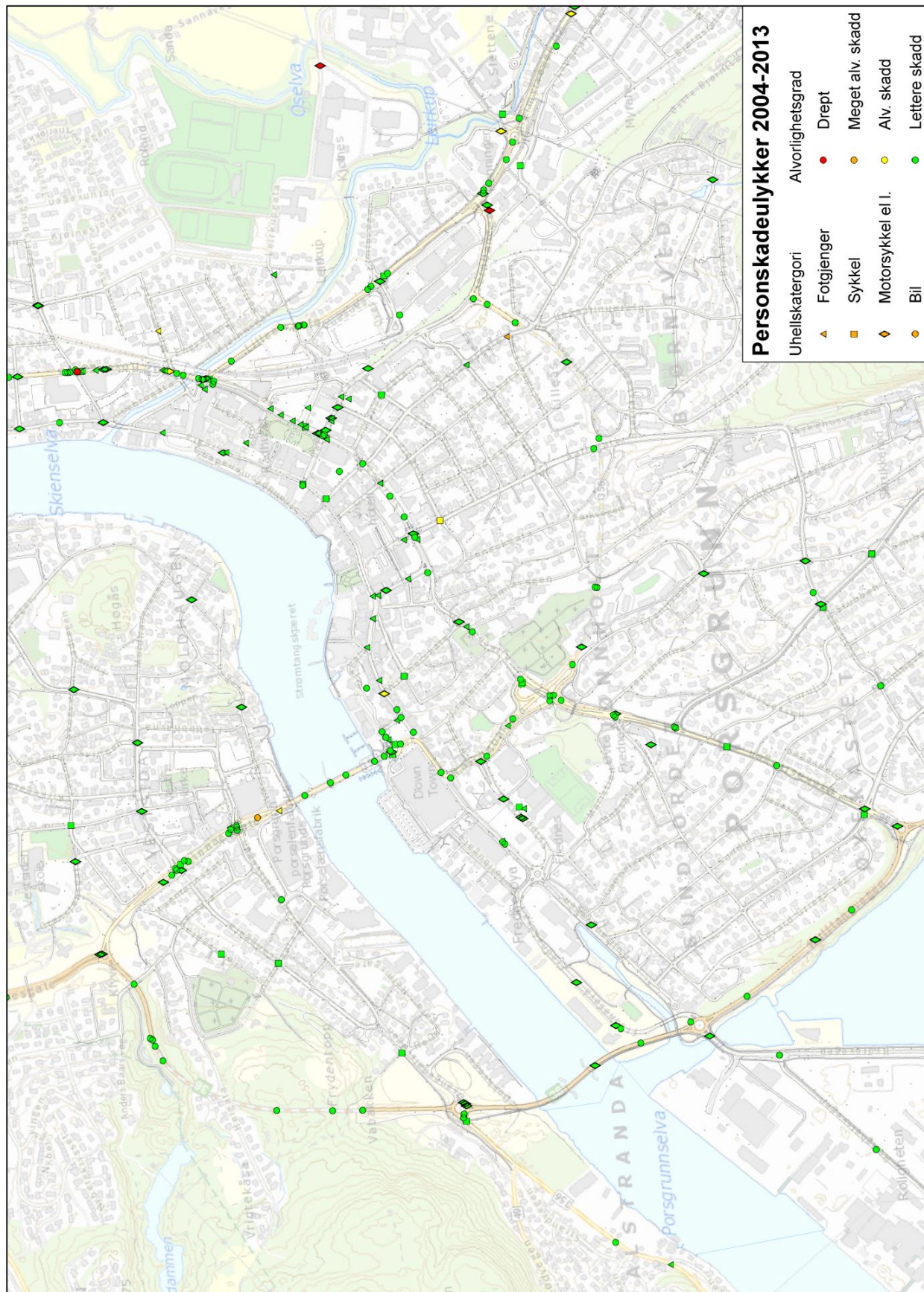
	Personskadeulykker	Andel psu m fotgj el syklst	Ulykkes-tetthet *)	Ulykkes-frekvens **)
Storgata nedre, Franklintonet – Serine J's gate	9	56 %	2,542	1,451
Storgata øvre, Serine J's gate – Floodeløkka	5	60 %	0,809	0,897
Sverresgate, Serine J's gate – Lilleelvgata	30	43 %	4,23	1,034
Linaaesgate/Brugata, Moldhaugv – Skomværgata	26	19 %	4,44	0,819
Øyekastvegen eksl kryss Raschebk	10	20 %	1,18	0,460
Øyekastvegen inkl kryss Raschebk	17	23 %	2,00	0,783

*)Antall ulykker per km og år

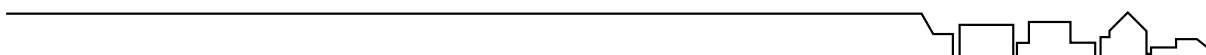
**) Antall personskadeulykker per millioner kjøretøypasseringer



Figur 2-9: Personskadeulykker 2004-2013 – utsnitt fra Franklintonet og Storgata



Figur 2-10: Personskadeulykker i Porsgrunn sentrum 2003-2014 (kilde: STRAKS-registeret)



Tabellene under gir en oversikt over personskadeulykker i sentrumsgatene de siste ti årene, spesifisert etter sted og trafikanttype.

Tabell 2-5: Personskadeulykker i Storgata (2004-2013)

	Bil	Mc/mop	Sykk	Fotgj	Sum
Franklin - Serine J's gate	3	1	-	5	9
Serine J's gate - Jernbgata	1	-	2	-	3
Jernbgata - Floodeløkka	-	1	-	1	2
Floodeløkka - Osebru	-	-	-	1	1
Sum	4	2	2	7	15
%	27	13	13	47	100

Tabell 2-6: Personskadeulykker i Sverresgate-Kirkebakken (2004-2013)

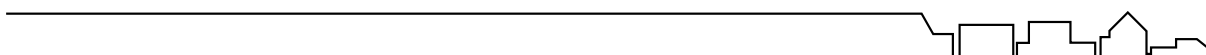
	Bil	Mc/mop	Sykk	Fotgj	Sum
Kryss med fv 356	5	-	2	-	7
Fv 356 - Serine J's gate	2	1	-	1	4
Serine J's gate - Jernbgata	6	4	-	4	14
Jernbgata - Lilleelvgata	-	-	1	5	6
Lilleelvkrysset	6	1	1	2	10
Sum	19	6	4	12	41
%	46	15	10	29	100

Tabell 2-7: Personskadeulykker i Linaaesgate-Brugata (2004-2013)

	Bil	Mc/mop	Sykk	Fotgj	Sum
Kryss med Moldhauggata	5	2	1		8
PP-krysset	5	-	-	1	6
PP-krysset - Franklintorget	5	-	-	1	6
Rundkjøring Skomværgata	3	1	2	-	6
Sum	18	3	3	2	26
%	69	11,5	11,5	8	100

Tabell 2-8: Personskadeulykker i Øyekastvegen (2004-2013)

	Bil	Mc/mop	Sykk	Fotgj	Sum
Herøyavegen-Raschebakken	5	3	2	-	10
Kryss med Raschebakken	5	-	2	-	7
Sum	10	3	4	-	17
%	59	18	23	-	100

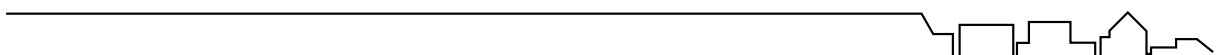




*Gangfeltet over
Brugata ved Down
Town*



*Fv 356 Brugata
ved Franklin-
torget*



2.6 Parkering

Porsgrunn kommune drifter ca 700 gratis besøksplasser langs kantstein eller på større, frittliggende plasser. Parkeringstiden på gateplassene er begrenset til to timer. På de øvrige plassene kan en mot betaling forlenge parkeringstiden, som på Franklintorget og Kammerherreløkka. Den største konsentrasjonen av offentlige besøksplasser er ved Hammondgården, i nær tilknytning til Sverresgate, med til sammen ca 130 plasser på bakkeplanet. I dette området er det regulert en ny parkeringsgarasje. Kommunen drifter også rundt 700 plasser for langtidsparkering mot avgift, herav ca 400 ved stasjonen (Gamle Urædd) og ca 70 plasser nord for Lilleelvkrysset.

Det private tilbudet av besøksplasser er betydelig større enn det offentlige. Down Town kjøpesenter disponerer alene 1.200 plasser for senterets kunder (inntil 4 timers opphold), og i senterets nærområde er det ytterligere et stort antall plasser på bakkeplanet. Lenger nord i sentrum er det ytterligere en del private besøksplasser, blant annet ved Coop.

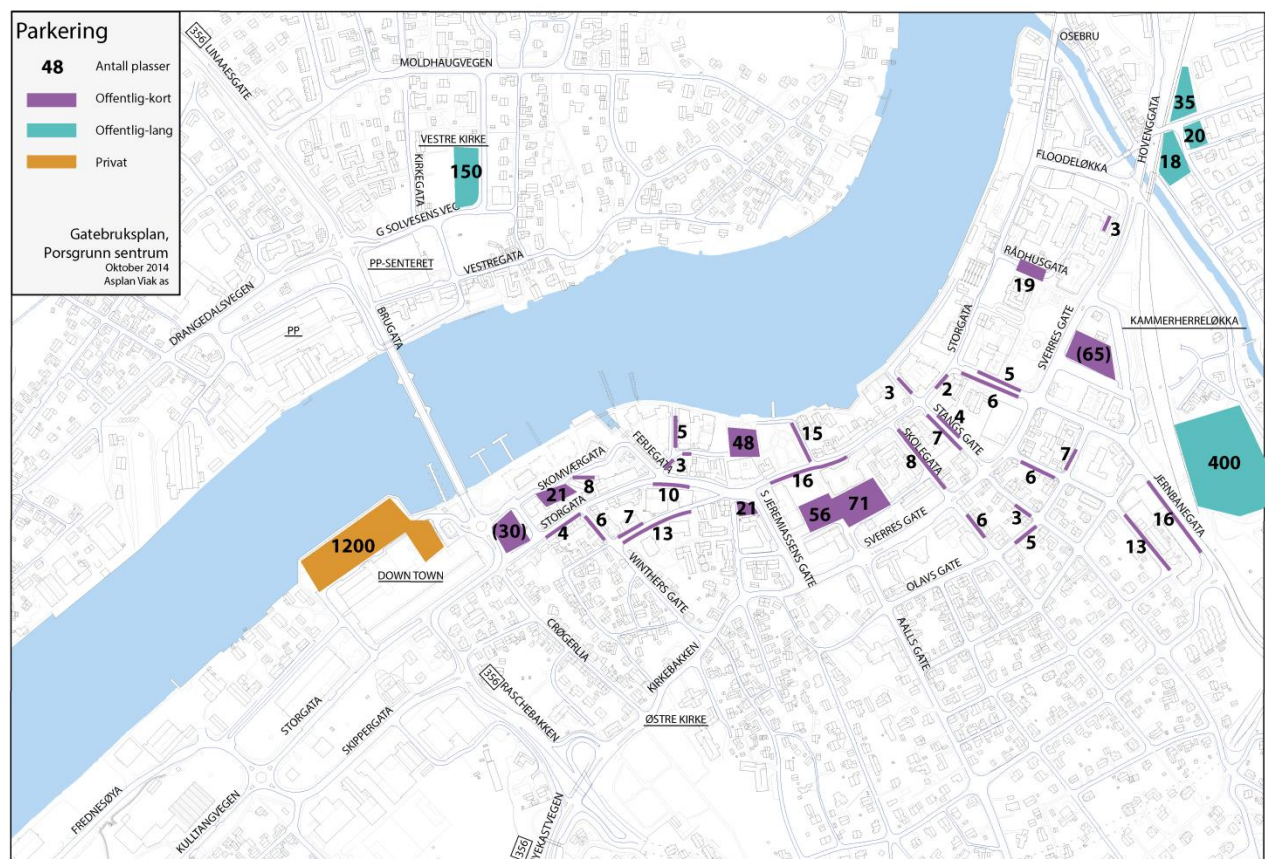


Fig 2-11: Parkeringstilbud - gateparkering og større p-anlegg

De siste årene har tilbudet av offentlige besøksplasser gått ned, dels i samsvar med ønsket politikk. Kommende utbyggingsprosjekter vil bidra til en fortsatt nedgang, både rene besøksplasser og plasser for lengre opphold:

- Utbygging på Kammerherreløkka (fjerner 65 besøksplasser)
- Oppgradering av Franklintorget (fjerner 30 besøksplasser)
- Fv 32 Lilleelvkrysset (70 langtidsplasser fjernes ved tre lokaliteter)

Det registrerte ubalansen i tilbudet av besøksplasser, vil derfor forsterke seg framover. I den sammenhengen er det foreslått at plassene ved Down Town skal åpnes som et mer allment tilbud, en slags bygarasje. Det vil trolig fungere best for nærområdet rundt Down Town og opp til Skomværkvartalet, men dårligere for målpunkt nord for Meieritorget (> 500 m å gå).



Parkering ved Down Town - gratis kunde-parkering



Besøksplasser ved rådhuset – gratis parkering i inntil 2 timer



3 Gatebruken – forslag til konsept

3.1 Innledning

I dette kapittelet beskrives anbefalte tiltak, dels også alternative løsninger. Konsekvensene for følgende tema drøftes:

- Overordnet vegnett
- Busstraseer
- Hovedruter for syklist
- Gangakser, plasser og byrom
- Biltrafikk i sentrumsgatene
- Franklintorvet, Skomværkvartalet og Down Town
- Parkering
- Sambruksområde- shared space

I kapittel 4 er de ovennevnte tiltakene sett i sammenheng som en anbefalt løsning.

3.2 Overordnet vegnett

Mål: Gjennomfartstrafikken på Fv 356 Porsgrunnsbrua skal reduseres. Resterende trafikk skal avvikles i lav fart og uten kø.

Daglig trafikkvolum over Porsgrunnsbrua er 15.000-16.000 kjt (VDT) – noe som er til hinder for busstrafikken og i strid med mål for sentrumsutviklingen.

Konsept

- Rv 36 over Frednes forsterkes for å kunne ta mer trafikk. Det gjøres ved en utvidelse av rundkjøringene på hver side av brua og tilfartene til disse (fra ett til to felt). Også rv 36 gjennom rundkjøringen ved Linaaes gate bør forsterkes.
- Det innføres tilfartskontroll på den indre delen av fv 356. Signalkryssene ved Moldhaugvegen og Skippergata brukes om kontrollpunkt. Målet vil være å holde den indre strekningen køfri.
- Bussene ledes utenom kontrollpunktene for tilfartskontroll:
 - Linje M3 kjører i bussfelt i Linaaes gate mot Moldhaugveien (mot øst).
 - Linje M1 kjører Frednesbakken-Kulltangveien-Storgata (bussgate mot Raschebakken)
- Brugata over Franklintorget utformes som en miljøgate, med nedsatt fartsgrense
- Fv 356 på vestsida strammes opp på strekning og i kryss
- Forbindelsen mellom Brugata og Storgata brytes (kun åpen for buss)

I påvente av ønsket trafikkavlastning utformes Brugata i samsvar med vegvesenets miljøgatekonsept, hvilket innebærer høy materialstandard og estetikk og nedsatt fartsgrense. Signalkryssingen ved Down Town foreslås erstattet med et bredt, steinsatt gangfelt sentrert



foran senterets hovedinngang. Biltrafikken vil bli pålagt vikeplikt overfor kryssende fotgjengere.⁶ Med en langsgående refuge/middeler vil de som krysser forholde seg til ett kjørefelt om gangen. Med tilfartskontroll ved Moldhaugvegen vil det kunne bli behov for supplerende tiltak for å hindre trafikanter å velge andre ruter inn fra rv 36. En bussbom for inngående trafikk anlagt et sted langs Porsgrunnsveien-Kirkegata kan være en løsning, etter eksempel fra Bærum kommune.

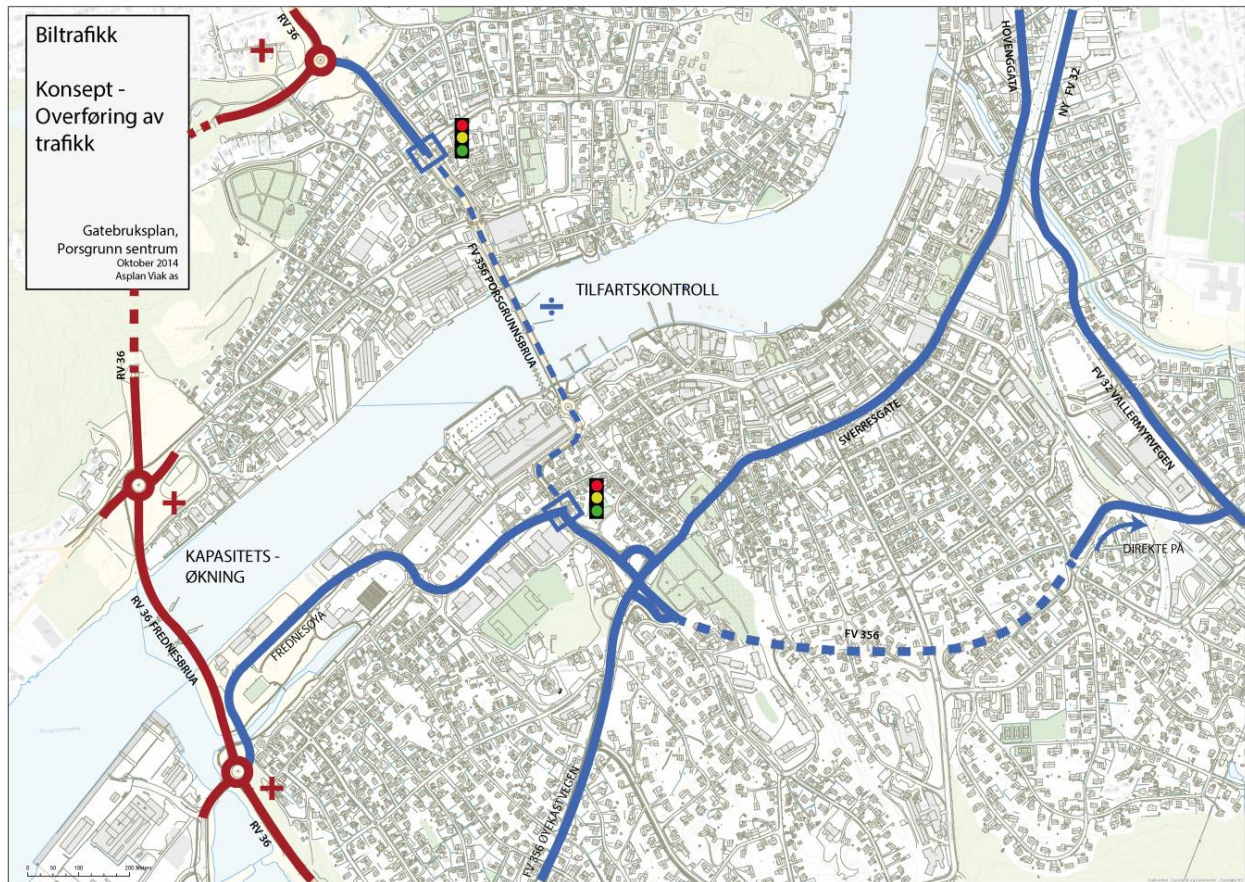


Fig 3-1: Konsept for overføring av trafikk til overordnet vegnett

Den planlagte fv 32 Gimlevegen-Augestadvegen vil trolig styrke bruken av bytunnelen, som raskeste kjørerute mellom Franklintoget/Frednes og de nordlige delene av byen. Tiltak som kan underbygge dette rutevalget bør vurderes. Det kan dreie seg både om bedre vegvisning, fysiske tiltak og restriksjoner mot gjennomfart i Kirkebakken.

⁶ Pålagt ventetid i gangfeltet ved Down Town er i dag ca 1 ½ minutt, fra detektering. Fotgjengere samles opp på begge sider og krysser i puljer. Om en fjerner signalanlegget, vil fotgjengerne krysse enkeltvis eller i mindre grupper. I praksis vil fotgjengerne bruke en større del av tilgjengelig tid. Det blir ikke lenger behov for «å trykke på knappen», noe mange har lett for å glemme. En bred midtrefuge vil gjøre kryssingen enklere, da fotgjengeren forholder seg til en trafikkstrøm om gangen.

3.3 Busstraseer

Mål: Bussene skal kjøre køfritt i sentrum

Kollektivtrafikken er høyt prioritert i bypakka. Det er et mål at kollektivtrafikken skal få økt fremkommelighet og punktlighet.

Konsept buss:

- *Hyppige avganger*
- *Kjøreruter med god kurvatur og raske og forutsigbare kjøretider*
- *Framkommelighet sikres i første rekke gjennom valg av kjøretraseer*
- *God holdeplassdekning – nær viktige målpunkt*
- *Kantstopp er den primære holdeplasstypen i sentrum*
- *Holdeplasser skal være universelt utformet*

Det anbefalte busskonseptet kalt alternativ A er konsistent i forhold til foreslåtte løsninger for biltrafikk, syklist og fotgjengere. I det følgende drøftes ytterligere tre ulike konsept opp mot alternativ A, kalt alternativ B, C og D. I Swecos kollektivutredning (ref 2) skisseres ytterligere ett alternativ - en toveiskjørt busstrasé i Ferjegata-Skomværgata. Alternativet er ikke tatt med videre, da det vurderes som uønsket.

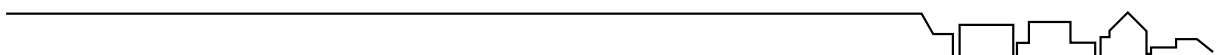
Alternativ A

Storgata åpnes mot Brugata, med en «gateterminal» langs Franklintorgets østside. Buss M1 fra Øyekastvegen tas inn i systemet via Frednesbakken–Kulltangvegen-Storgata (åpnes for buss ved Raschebakken). Gjennom sentrum kjører bussene Storgata-Serine Jeremiassens gate-Sverresgate i begge retninger. Det er en viktig del av konseptet mønsteret med gjennomfartstrafikk i sentrum brytes, jf kap 3-5. I alternativet blir Storgata en bussgate og en hovedsykkelrute på kvartalene mot Franklintorget. Med redusert biltrafikk i systemet vil signalprioriteringen inn i Sverresgate fra sør kunne utnyttes mer effektivt. En kan forvente raskere og mer forutsigbare kjøretider. Holdeplassdekningen vil være som i dag.

Toveis bussgate i Storgata vil kunne anlegges med grunnlag i følgende tiltak:

- Storgata toveiskjøres
- Kjørebanebredde 6,5 meter med breddeutvidelse i kurvene
- Fortauet på østsiden utvides noe
- Fartsgrense 30 km/t med opphøyde kryss
- Syklist i blandet trafikk – i prinsippet holder de samme hastighet som bussene
- Parkeringsplassene fjernes
- Stans for varelevering reguleres strengt

Med det foreslåtte konseptet vil trafikken i Storgata i hovedsak bestå av busser (opp til 25 per time og retning) og myke trafikkanter, med sistnevnte i klart flertall. Fartsreduserende tiltak i form av opphøyde kryss foreslås for å disiplinere bussene til å holde lav fart. Fysiske sidehindre eller innsnevring anbefales ikke av hensyn til syklistene, som da kan komme i skvis. Det anbefales et gateprofil med relativt lave kanter, supplert av en renne av storgatestein på hver side. Det vil bidra til at gata oppleves smalere enn den er, som en miljøgate noe tilsvarende Storgata ved rådhusplassen.



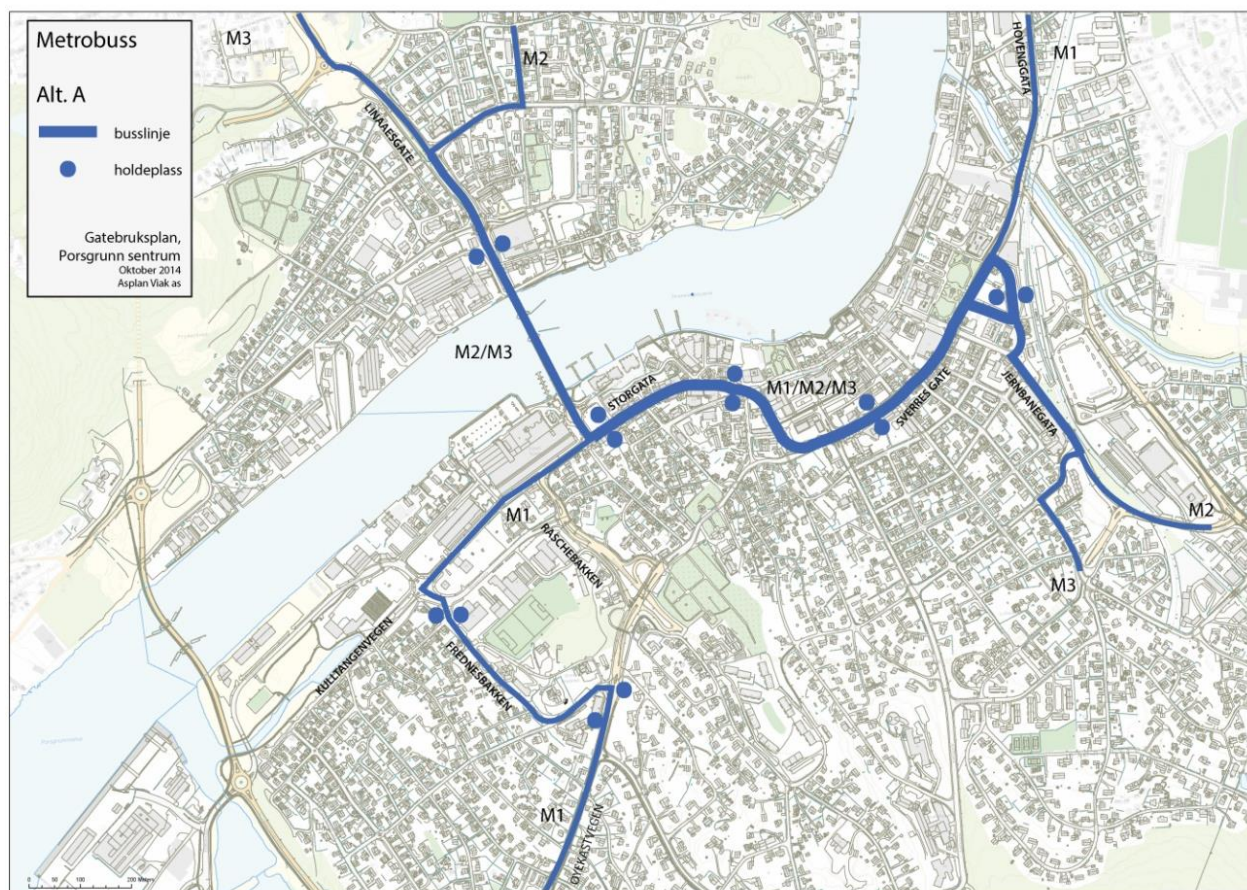


Fig 3-2: Busstraseer – alt A

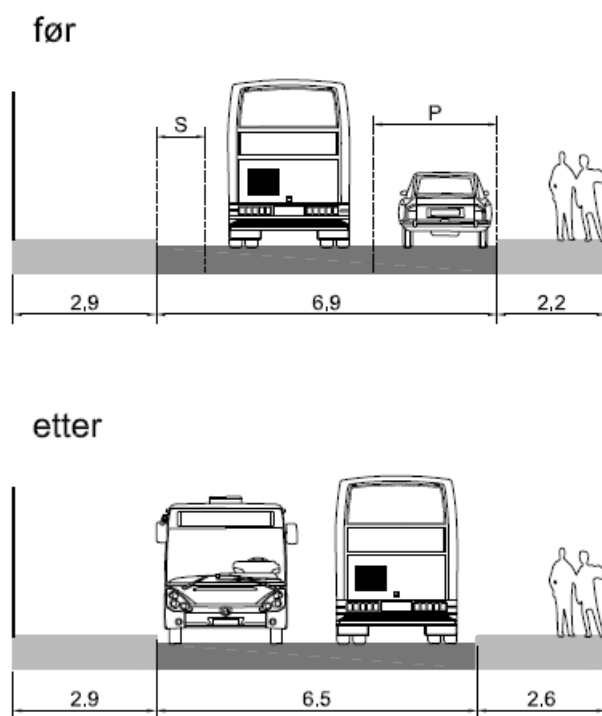
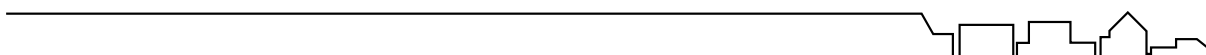


Fig 3-3: Storgata sør for Ferjegata. Dagens normalprofil (øverst) og foreslått profil - alternativ A.



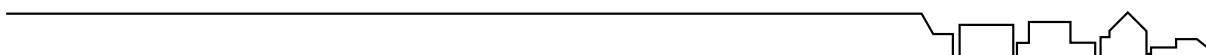
I alt 23 parkeringsplasser må fjernes langs kant for å gi plass til toveis buss. Varelevering i denne delen av Storgata legges til skiltede lasteplasser, og da begrenset til perioder utenfor rush. For å unngå rygging, bør lastebiler gis anledning til å sirkulere via Skomværgata.

Tabell 3-1: Besøksplasser i Storgata

	Nærmest Brugata (skråparkering)	Skomværgata-Ferjegata
P-plasser	10 pl	13 pl



Storgata ved Ferjegata





Figur 3-4: Storgata som miljøgate og busstrase

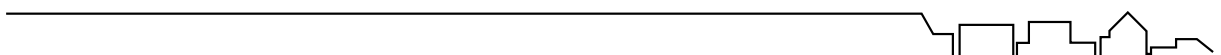
Opphøyd kryss ved Meieritorget (sees i sammenheng med ny utforming av torgplassen)

Opphøyd kryss ved Ferjegata, breddeutvidelse i kurven

Opphøyd kryss ved Winthers g, breddeutvidelse i kurven

Gateterminal ved Franklin-torget – bare busser

Liten rundkjøring med overkjørbar sentraløy mot Brugata



Alternativ B

Buss M2 og M3 kjører Brugata–Raschebakken–Kirkebakken og videre Sverresgate mot terminalen. Buss M1 kan tas inn i samme trasé via Frednesbakken–Kulltangvegen–Storgata fra sør (krever signalregulering). Holdeplasser legges i Storgata langs DT eller eventuelt i Raschebakken. Buss M1 kan alternativt kjøre rett fram mot Kirkebakken, men mister da holdeplassen ved Down Town. Øvrige holdeplasser blir i Kirkebakken nord for Raschebakken og i Sverresgate ved Aalls gate. Holdeplassen Meieritorget vil falle ut for alle linjer.

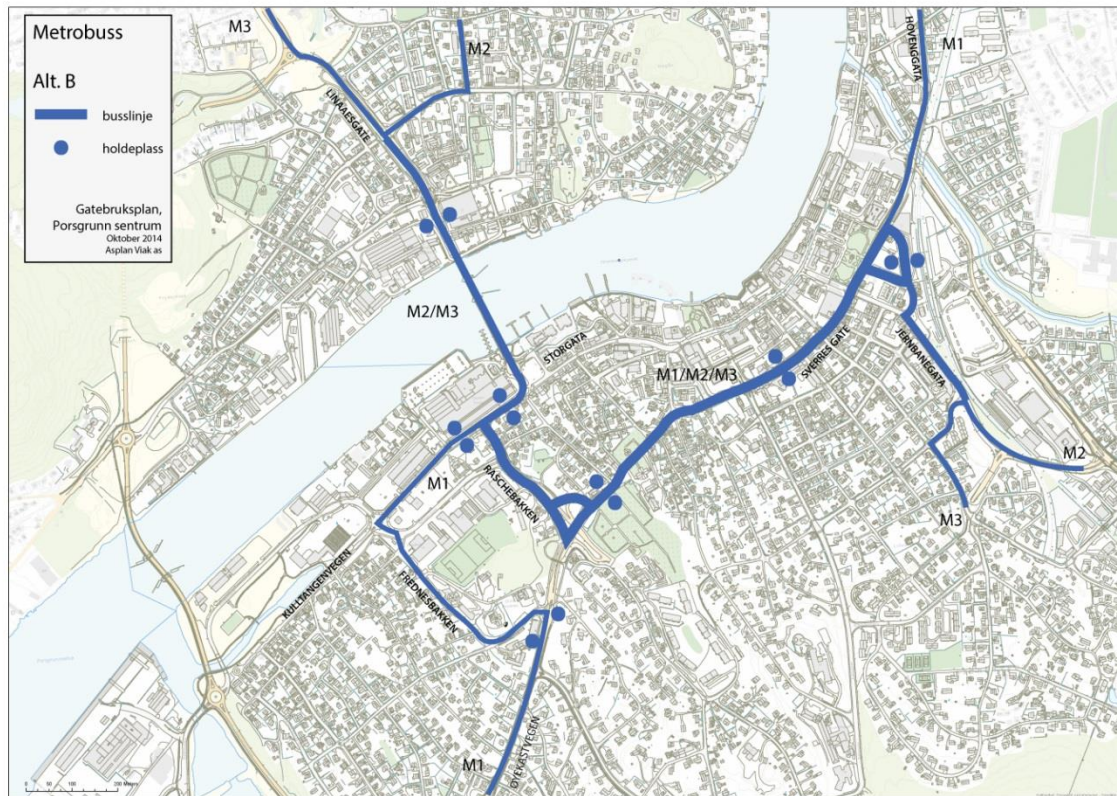


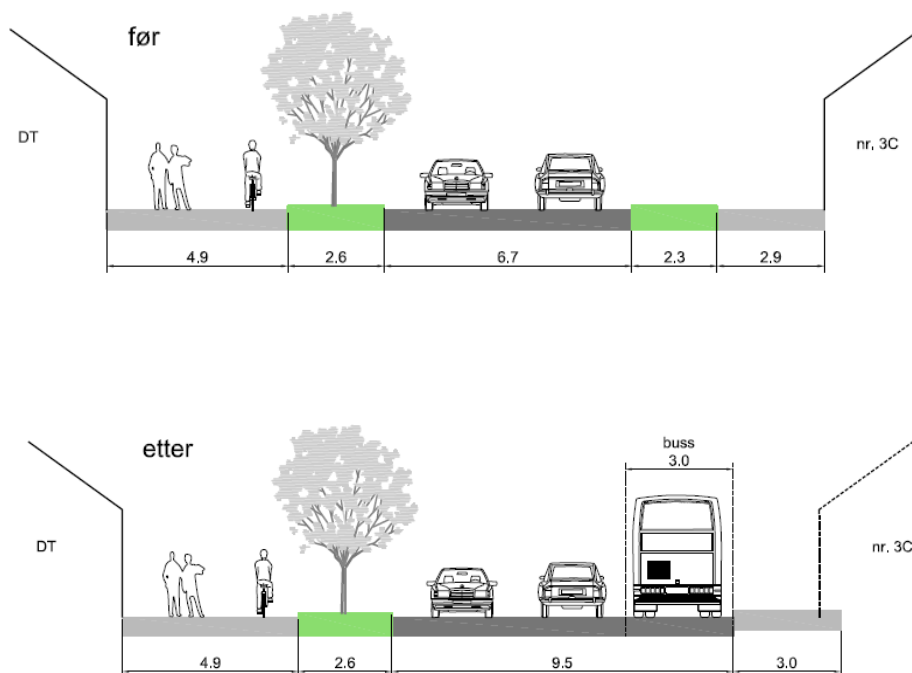
Fig 3-5: Busstraseer – alt B

Valg av Raschebakken og Kirkebakken som busstrasé vil trolig utløse ytterligere tiltak:

- Kollektivfelt i Storgata-Raschebakken (trolig med riving av hus)
- Restriksjoner for gjennomfartstrafikk i Kirkebakken

Alternativet reiser spørsmål knyttet til bruken av Storgata og dermed også til fordelingen av biltrafikk i sentrumsgatene. Vi kan se for oss Storgata enten som en gate med gjennomfartstrafikk som i dag, eller med et «brudd» som gir kun lokal trafikk - eventuelt som en ren gågate.





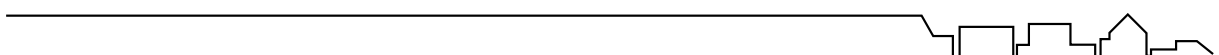
Figur 3-6: Bussfelt i Storgata vis a vis Down Town med inngrep i grøntrabatten og husrekka på østsiden

Alternativ C

Alternativet er en variant av foregående, men uten bruk av Raschebakken. Linjene M2 og M3 fra vestsida ledes inn langs Down Town mot Frednes og knyttes videre opp til Øyekastvegen via Frednesbakken. Derfra følger bussene Kirkebakken og Sverresgate mot terminalen. Om ønskelig kan holdeplassen ved Down Town suppleres med en ny nærmere Frednes, for et utvidet dekningsområde. Det enkleste for buss M1 vil være å kjøre rett fram Kirkebakken mot Sverresgate. Den vil da miste da holdeplassen ved Down Town. Meieritorget vil falle ut som holdeplass for alle linjer, mens Aalls gate kan beholdes. Kjøretraséen langs Down Town bør reserveres bussen, med lysregulering i krysset mot Raschebakken. Skiltet forbud mot gjennomkjøring i Kirkebakken kan være et supplerende tiltak for å gi ønsket framkommelighet for bussen. Dessverre er mange som ikke har respekt for denne typen skilt. Som for de øvrige alternativene vil Storgatas rolle være avgjørende for en helhetlig løsning.

Alternativ D

Figuren under illustrerer en løsning med kjøretrasé for buss M2 og M3 i Porsgrunns-tunnelen, uten stopp mellom Down Town og terminalen. Buss M1 fra Øyekastvegen kan kobles til tunnelen via rampekrysset ved Raschebakken. Holdeplass Frednesbakken blir da den nærmeste til Down Town og nedre del av sentrum for denne linjen. I perioder med lavtrafikk vil bussene kunne holde høy hastighet på denne parsellen. I rushet blir det hele mer usikkert. Da vil bussenes avvikling tidvis bli påvirket av kø i Raschebakken og trolig også i tunnelen. Uten holdeplassene Meieritorget og Aalls gate vil kollektivdekningen i midtre del av sentrum blir dårligere. Disse to har samlet ca 60.000 påstigende årlig, noe som er ca en tredel av antallet ved Down Town.



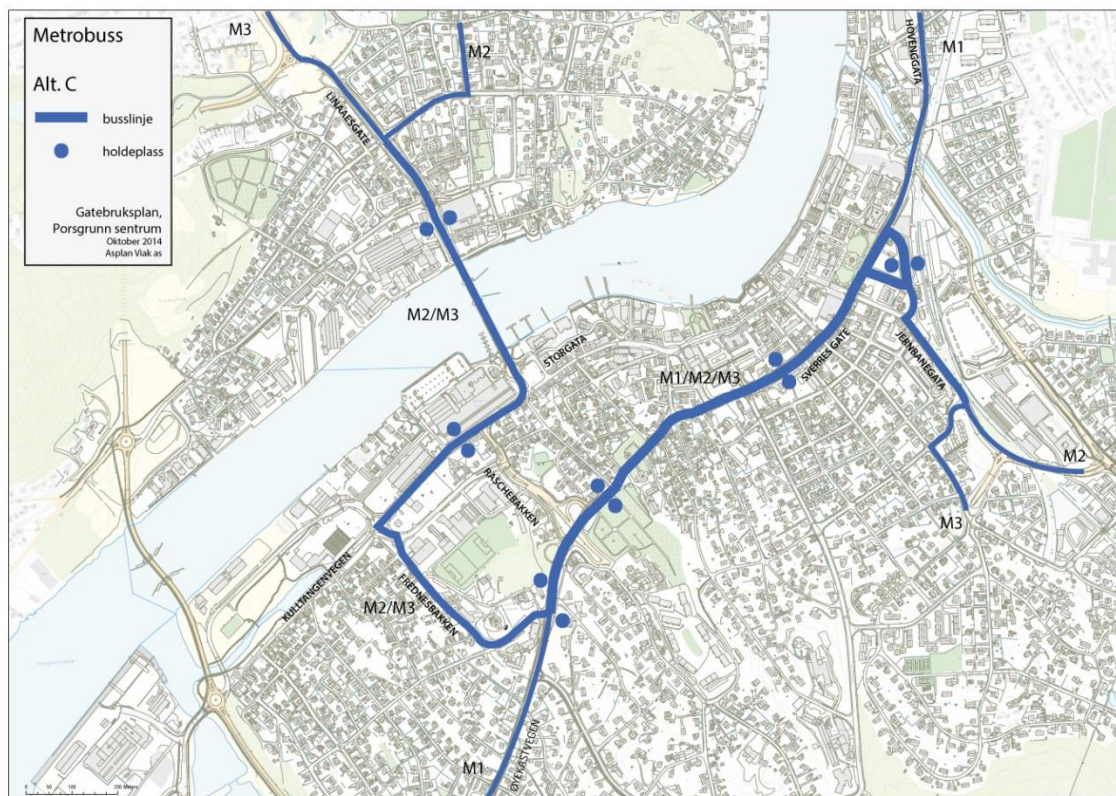


Fig 3-7: Busstraseer – alt C

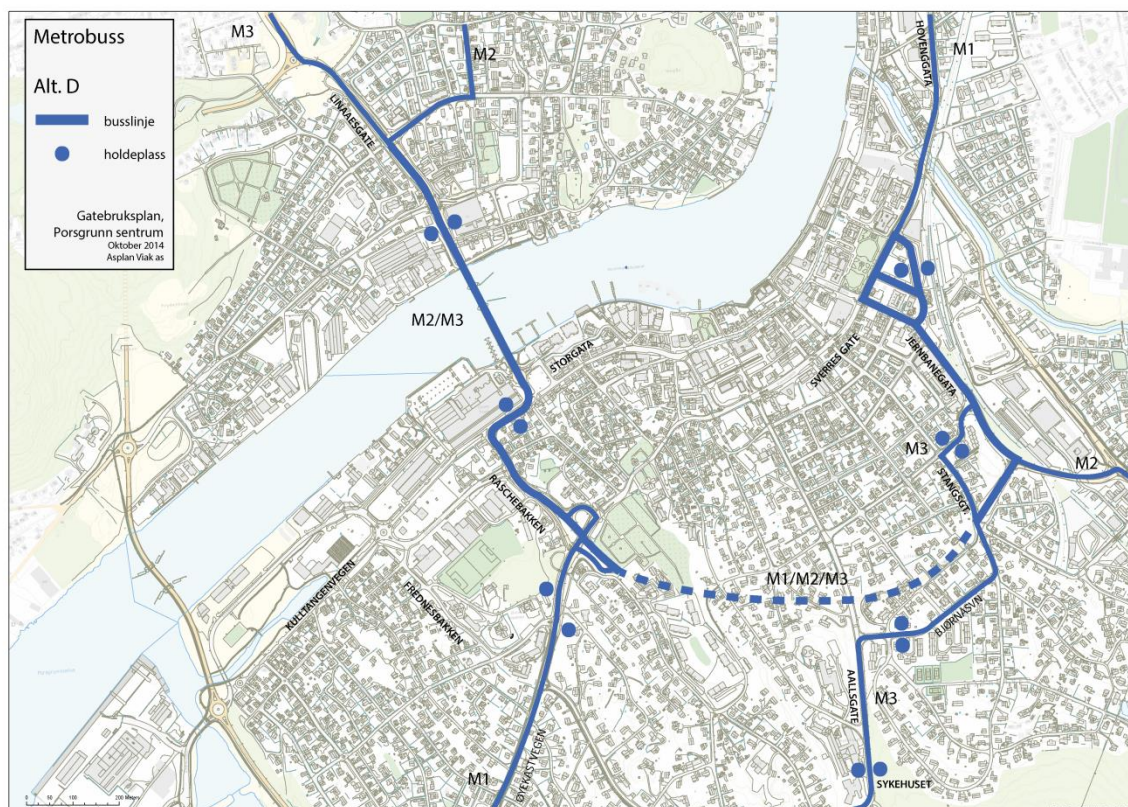
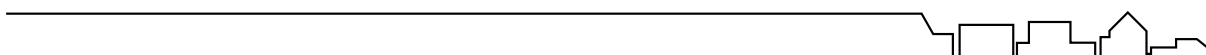


Fig 3-8: Busstraseer – alt D



I tunnelen er det ikke bredde for kollektivfelt. En blir derfor i større grad avhengig av ytre tiltak. Det kan være tiltak som skal bidra til trafikkreduksjon langs fv 356 eller anlegg av bussfelt i Raschebakken-Storgata inn mot Franklintorget. Det vil kunne bety riving av hus. Om det er ønskelig å gå inn for trafikkreduserende tiltak i selve tunnelen er en annen sak. Det vil jo ikke bidra til den ønskede differensieringen mellom overordnet og lokalt vegnett.

Sammenstilling

Alternativ A vil gi samme holdeplassdekning som i dag. Ved de øvrige alternativene vil få redusert holdeplassdekningen i sentrum. Hvis både Meieritorget og Aalls gate faller ut (alt D), blir gangavstanden mellom de gjenværende to sentrumsholdeplassene over en kilometer. Slike avstander forbinder en vanligvis med T-bane og ikke med buss. Beholdes Aalls gate som holdeplass (alt C og D), blir gangavstanden fra foregående 700 meter.

Tabell 3-2: Sammenlikning av kjøretraseer – grove tall (alt A)

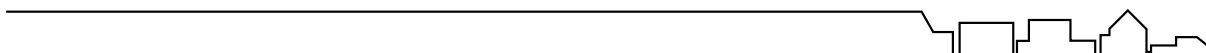
	Alt A via Storgt	Alt B via Raschebk	Alt C via Frednes	Alt D via tunnelen
Avstand DT-Kammerherreløkka	1 km	1,4 km	2,2 km	2 km
Antatt kjøretid ¹	2:20 min	3:20 min	4:20 min	3:25 min
Antatt trafikkrelatert forsinkelse, en retning ²	0	1 ½ - 7 min	1-2 min	1 ½ - 7 min
Antatt trafikkrelatert forsinkelse, gjennomsnitt begge retninger	0	1 ½ - 5 min	1-2 min	1 ½ - 5 min
Sum kjøretid og forsinkelse	2:20 min	5:20-8:20	5:20-6:20	5:25-8:25
Forsinkelse per tur, relativt alt A	0	+3-6 min	+3-4 min	+3-6 min
Forsinkelse per rushtime, relativt alt A - alle busser (kjt-timer) ³	0	+ 2 ½ - 5 t	+ 3 1/4 - 4 t	+ 2 ½ - 5 t
Sum forsinkelse per rushtime, relativt A - alle reisende (persontimer) ⁴	0	+ 50-100 t	+ 66-80 t	50-100 t

- 1) Kjøretid inkl stans på holdeplass og i kryss, antatt 25 km/t (A, B), 30 km/t (C) og 35 km/t (D)
- 2) Swecos registreringer viser trafikkrelaterte forsinkelser i Raschebakken opp mot 7 minutter i hovedretningen (tall fra Sweco). Vi har regnet et lavere maks-tall, som sum begge retninger.
- 3) 50 busser per time (tur og retur)- har regnet samme forsinkelse i begge retninger noe som gir noe verre situasjon enn faktisk – har imidlertid ikke tatt høyde for trafikkvekst
- 4) Gjennomsnittlig belegg per buss er satt til 20 passasjerer

Tallgrunnlaget for kjøretider er basert på Swecos registreringer fra i år (ref 2). Tallene gjelder bare for hovedretningen, noe som gir usikkerhet. Enda større er usikkerheten knyttet til en framtidig situasjon, der alternativene B, C og D ikke er ordentlig definert mht gatebruk for øvrig, herunder bruken av Storgata og eventuelle framkommelighetstiltak i Sverresgate. Tallene i tabell 3-2 bør følges med forbehold.

Tabell 3-3: Avstand mellom holdeplasser i sentrum – målt langs dagens busstrasé (meter)¹

	Alt A via Storgt	Alt B via Raschebk	Alt C via Frednes	Alt D via tunnelen
Avstander	320 / 310 / 410 m	710 / 410 m	710 / 410 m	1120 m



3.4 Hovedruter for sykkeltrafikk

Mål: Syklistene skal tilbys sammenhengende hovedsykkelruter av god standard, mest mulig lagt til «ønskelinjene», det vil si der syklistene faktisk vil sykle.

Arealbruk og topografi tilsier at Porsgrunn har potensial for å bli en sykkelby. Bystyret har vedtatt at sykkelandelen skal utgjøre 8 prosent av de daglige reisene, mot i dag 5,3 prosent.

Mulighetsrommet for sykkelruter i sentrum er begrenset. Mye er gitt av gatenettets struktur og byens topografi. Syklistene selv har selv funnet ut av dette og valgt sin hovedrute nord-sør i sentrum langs Storgata og Kulltangveien⁷. Sykkelrutene bør formaliseres, og et første skritt vil være å etablere en tydelig vegvisning og toveiskjøring i Storgata på kvartalene mellom Meieritorget og Floodeløkka. En viktig del av konseptet er å fjerne gjennomfarts-trafikken i Storgata. Behovet for fysiske tiltak i Storgata antas for øvrig å være lite. Dagens utforming gir et fysisk skille mellom fotgjengere og syklist. Til Storgata tilsluttes side-armene Rådhusgata, Jernbanegata, Aalls gate og Raschebakken, på sikt eventuelt også den fore-slåtte gs-brua i forlengelsen av Moldhaugvegen. Foreliggende tall for gs-trafikken i sentrum og over elva tilsier tiltak i det eksisterende veg- og gatenettet bør prioriteres.

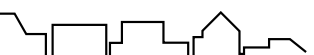
Konsept sykkel

- *Konflikter syklist-bil og syklist-fotgjenger forbygges i første rekke gjennom en differensiert nettstruktur, dernest gjennom detaljutforming og trafikkregulering*
- *Hovedsykkelrutene formaliseres raskt gjennom vegvisning og rutevisning*
- *Storgata som hovedsykkelrute krever særlige tiltak:*
 - *Trafikken toveiskjøres*
 - *Fartsgrensen reduseres til 30 km/t*
 - *Gjennomfartstrafikken fjernes (jf kap 3-5)*
 - *Gategeometri og parkeringstilbudet revideres, der det er nødvendig*
- *Der både gang- og sykkeltrafikken er stor, bør fotgjengere og syklist skilles fysisk*
- *Kryssinger sikres gjennom god sikt og lavt fartsnivå*
- *Ny gs-bru avventer øvrige tiltak*

Med dette konseptet bør det være akseptabelt både toveis buss og syklist i nedre av Storgata, i såkalt blandet trafikk. Trafikkvolumet er lite og buss og syklist vil holde omtrent samme hastighet (dagens løsning med møtende buss som legger seg helt over i motgående sykkelfelt er imidlertid uholdbar). Det er imidlertid uønsket med syklist i selve holdeplassområdet. Her ledes de over Franklintonet på en egen sykkelveg. Det blir fysisk skille både mellom syklist og bil og mellom syklist og fotgjenger videre over brua og langs Kulltangvegen. Ut fra dagens trafikkregler oppnår syklistene en «rett» i gangfeltet først når de stiger av sykkelen. I praksis er gangtrafikken så stor at syklistene vil kunne krysse «i skyggen av» fotgjengerne.

Elvepromenaden framstår som et alternativt rutevalg gjennom sentrum, i hvert fall på delstrekninger. Stedvis manglende bredde og oversikt gjør at promenaden bør defineres

⁷ Sykkelplanen fra 2009 foreslår at hovedruta dels legges dels i Storgata og dels i Sverres gate, med et skifte ved Rådhusparken. Dette trasésiftet virker kunstig, og vi er overbevist om at flertallet av syklistene vil bruke Storgata uansett, da denne framstår som et bedre og tryggere rutevalg.



som en turveg og ikke en hovedsykkelrute. Syklister langs promenaden skal iht trafikk-reglene vise særlig hensyn og om nødvendig vike overfor gående. Dette budskapet kan forsterkes ved egne skilttavler.

Om sykkelfelt skal inngå i verktøykassa for Porsgrunn er ikke selvsagt. Vi har observert svært variabel trafikantatferd ved de to anleggene som finnes, med fortaussykling og sykling mot kjøreretningen i sykkelfelt. Vi foreslår at sykkelfeltene på brua erstattes av sykkelveg med fortau anlagt langs bruas nordside. Det vil oppleves som en tryggere løsning og gi en bedre kanalisering over Franklintorget, uten konflikt med DT-avkjørselen. Sykkelveg med fortau vil være egnet også på andre strekninger med stor og samtidig gang- og sykkeltrafikk, som langs Kulltangvegen mot Frednes. Behovet for sykkelfelt i nedre del av Storgata vil falle bort med forslått konsept. Det blir sykling i blandet trafikk - med minimal biltrafikk.

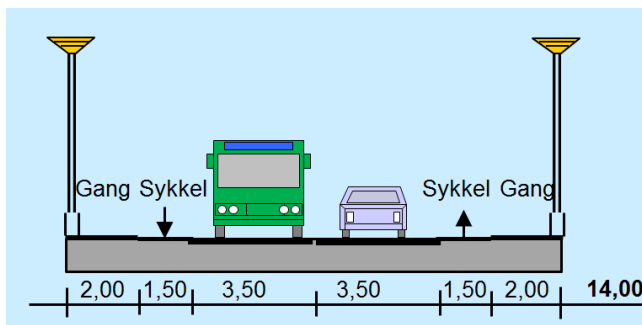
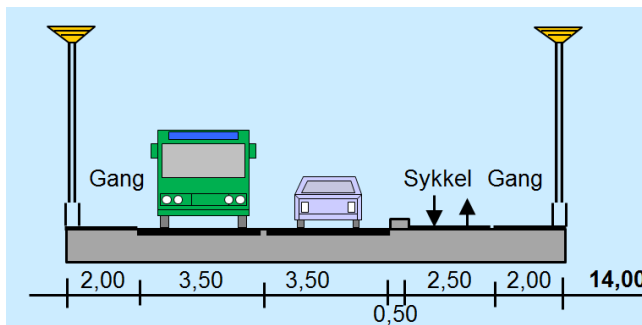
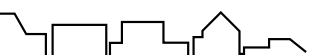


Fig 3-9: Porsgrunnsbrua – dagens løsning og foreslått «sykkelveg med fortau» (nederst)



Sykkelveg med fortau,
fra «sykkelbyen Trondheim»



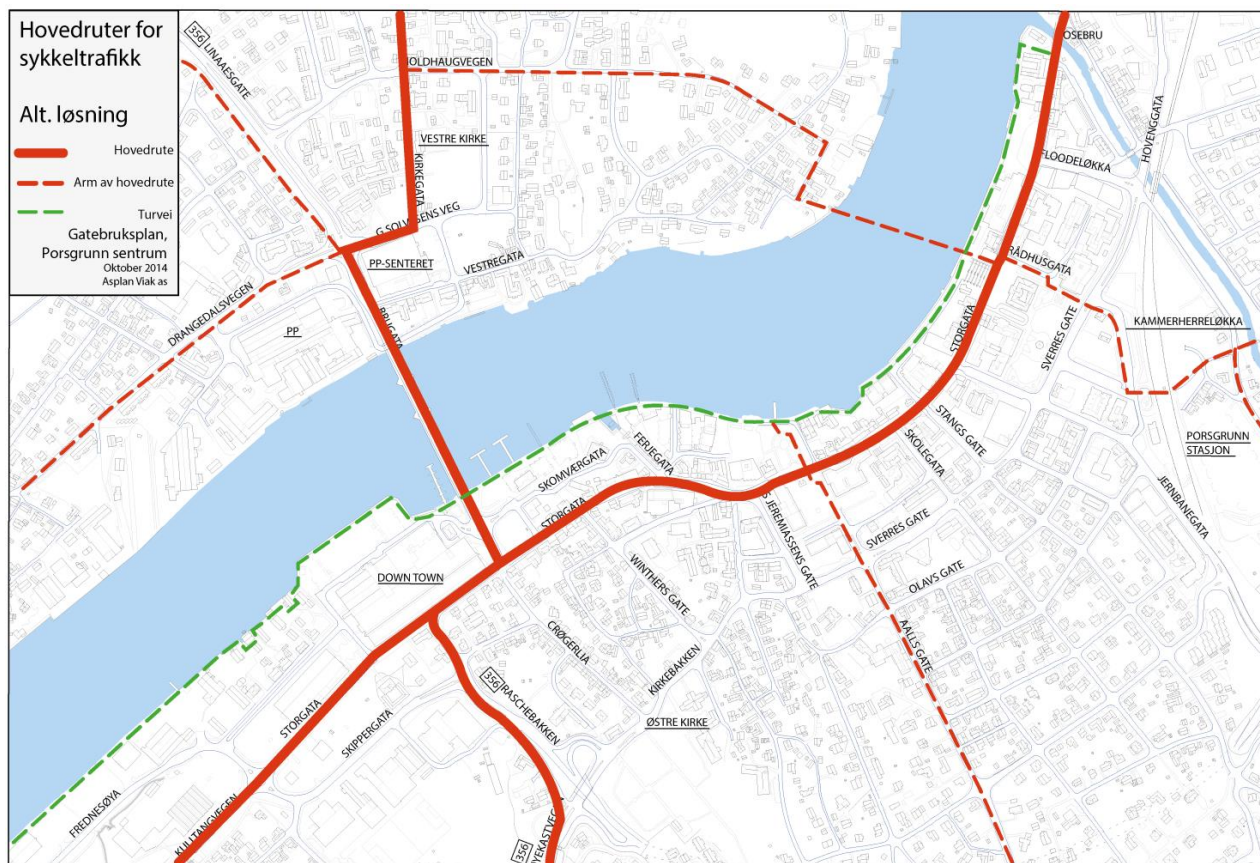
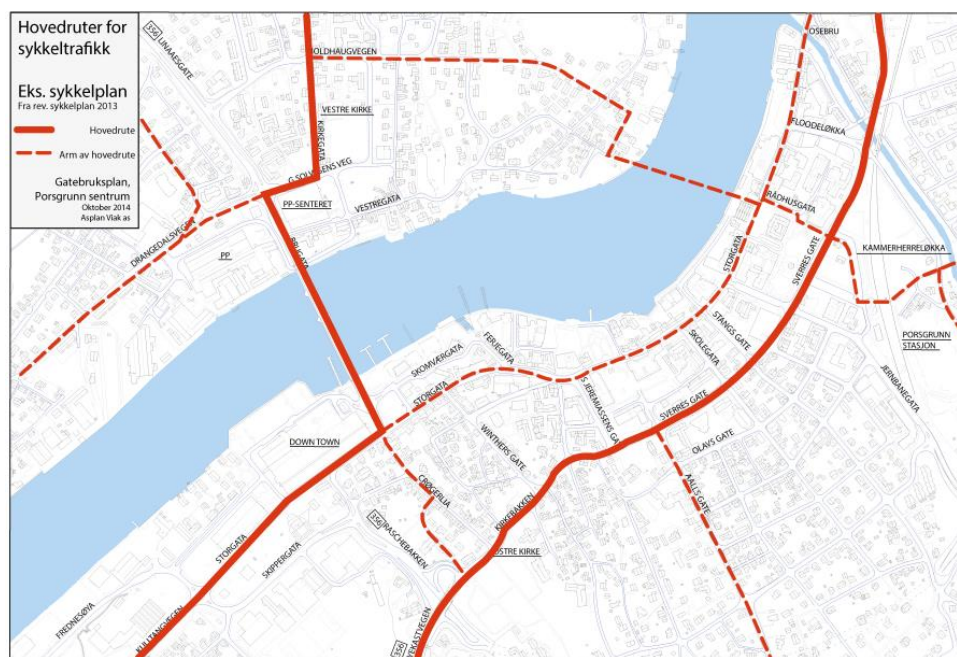
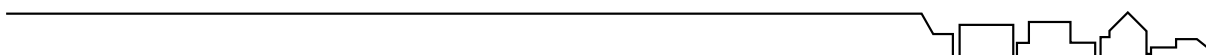


Fig 3-10: Sykkelruter i Porsgrunn – planforslag (nederst) og tidligere planlagt rutenett (øverst)



3.5 Gangakser, plasser og byrom

Mål: Fotgjengere skal ha god tilgjengelighet til viktige målpunkt i sentrum, og de skal føle seg trygge. Viktige gangforbindelser skal være universelt utformet.

Konsept fotgjengerakser

- Det innføres fartsgrensesone 30 km/t i sentrum
- Storgata og Elvepromenaden er hovedakser for gange nord-sør i sentrum
- Der både gang- og sykkeltrafikken er stor, skilles fotgjengerne og syklistene fysisk.
- Viktige tverrforbindelser tilrettelegges med sikre kryssinger
- Det etableres vegvisning for fotgjengere
- Universell utforming legges til grunn for nye tiltak i gatemiljøet
- Det etableres noen prioriterte gangakser med vekt på framkommelighet for rullestolbrukere og svaksynte

Både Elvepromenaden og Storgata er viktige fotgjengerakser i et finmasket nett av gangforbindelser (jf figur 2-7). Langs Elvepromenaden skal fotgjengerne ha prioritet, noe som også følger av trafikkreglene (skal vise hensyn og om nødvendig vike for fotgjengerne). I Storgata gir dagens utforming et tydelig skille mellom areal for gående og kjørende, syklistene inkludert. Risikoen for konflikt syklist-fotgjenger vurderes derfor som liten. Risikoen for konflikt med biltrafikken er mer reell, noe som avspeiles i ulykkesstatistikken for nedre del av Storgata og i Sverresgate.

Krav om universell utforming skal legges til grunn ved ny utbygging og ved byreparasjon. Vi foreslår at en definerer et nett av *prioriterte gangakser* i sentrumskjernen, der en innenfor rimelig tid skal legge til rette for rullestolbrukere og svaksynte. Fokus rettes mot terskler, kryssingslengder, hindringer på fortau, siktlinjer og taktile hjelpelinjer og ikke minst, drift og vedlikehold. Kryssinger og holdeplasser vies særlig oppmerksomhet.



Storgata sør for Minneparken



3.6 Biltrafikk i sentrumsgatene

Mål: Funksjonsdelingen i gatenettet skal være tydelig – og bruken deretter.

Rolledelingen mellom Storgata og Sverresgate synes i store trekk å være avklart gjennom tidligere plangrep, med Storgata som handle- og promenadegata og Sverresgate som en samlegate for bil- og busstrafikk. Planforslaget bygger videre på dette.

Konsept Storgata

- Nedre del av Storgata blir toveis busstrase med restriksjoner på biltrafikk
- Serine Jeremiassens gate blir trase både for bil og buss, med redusert trafikkvolum
- Det blir gateterminal ved Franklintorget og holdeplass ved Meieritorget
- Der Storgata er busstrasé fjernes parkeringsplasser og varelevering reguleres strengt
- Mønsteret med gjennomfartstrafikk brytes (fortrinnsvis ved Franklintorget)
- Storgata skiltes som hovedsykkelrute, med fartsgrense 30 km/t
- Av hensyn til syklistene åpnes Storgata for toveiskjøring
- Øvre del av Storgata mates fra Sverresgate - gjennom sidegatene
- Parkeringstilbudet tilpasses til toveis trafikk

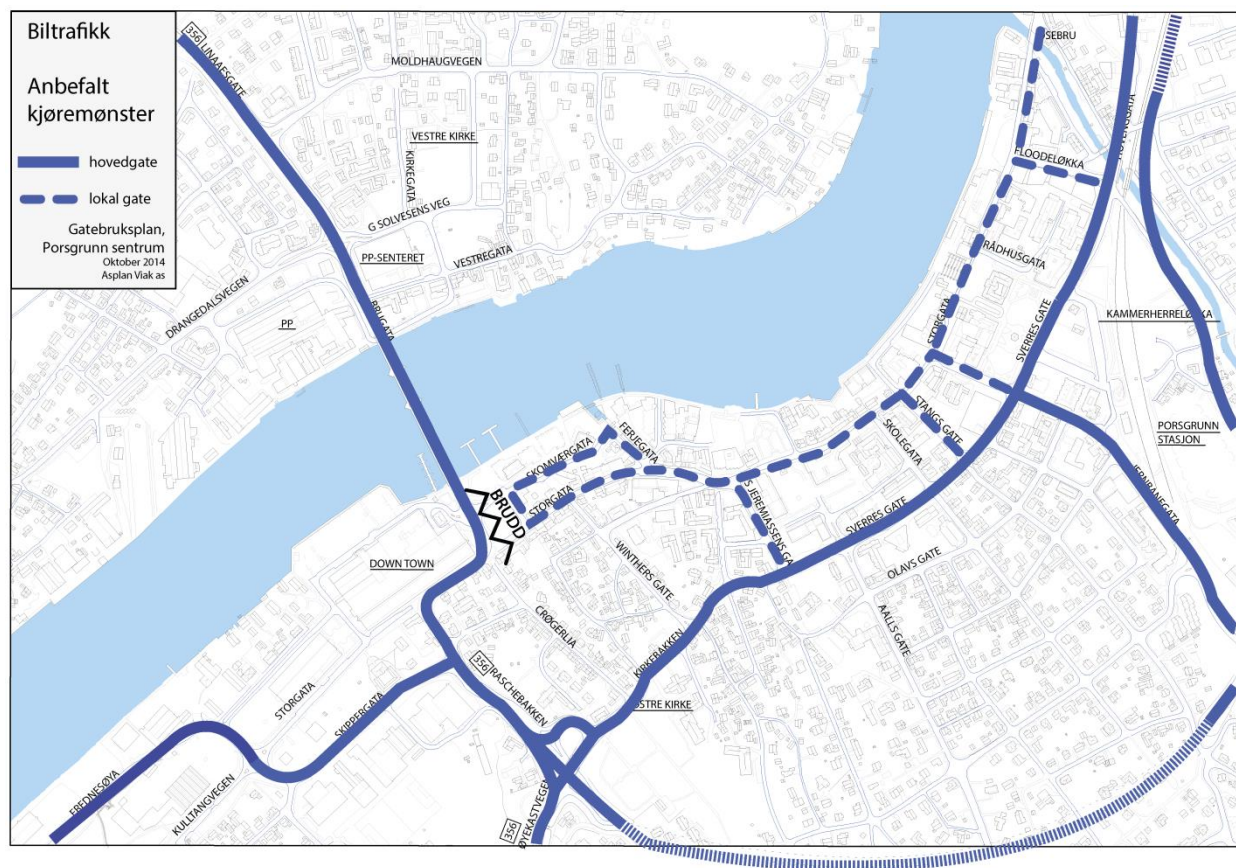


Fig 3-11: Anbefalt kjøremønster biltrafikk

Bruddet mellom Brugata og Storgata vil være et viktig bidrag for å motivere for bruk av overordnet vegnett, herunder rv 36 og Porsgrunnstunnelen, jf kap 3-1. Tilgjengelighet til Skomværkvartalet fra Brugata kan likevel opprettholdes, jf skissene under.

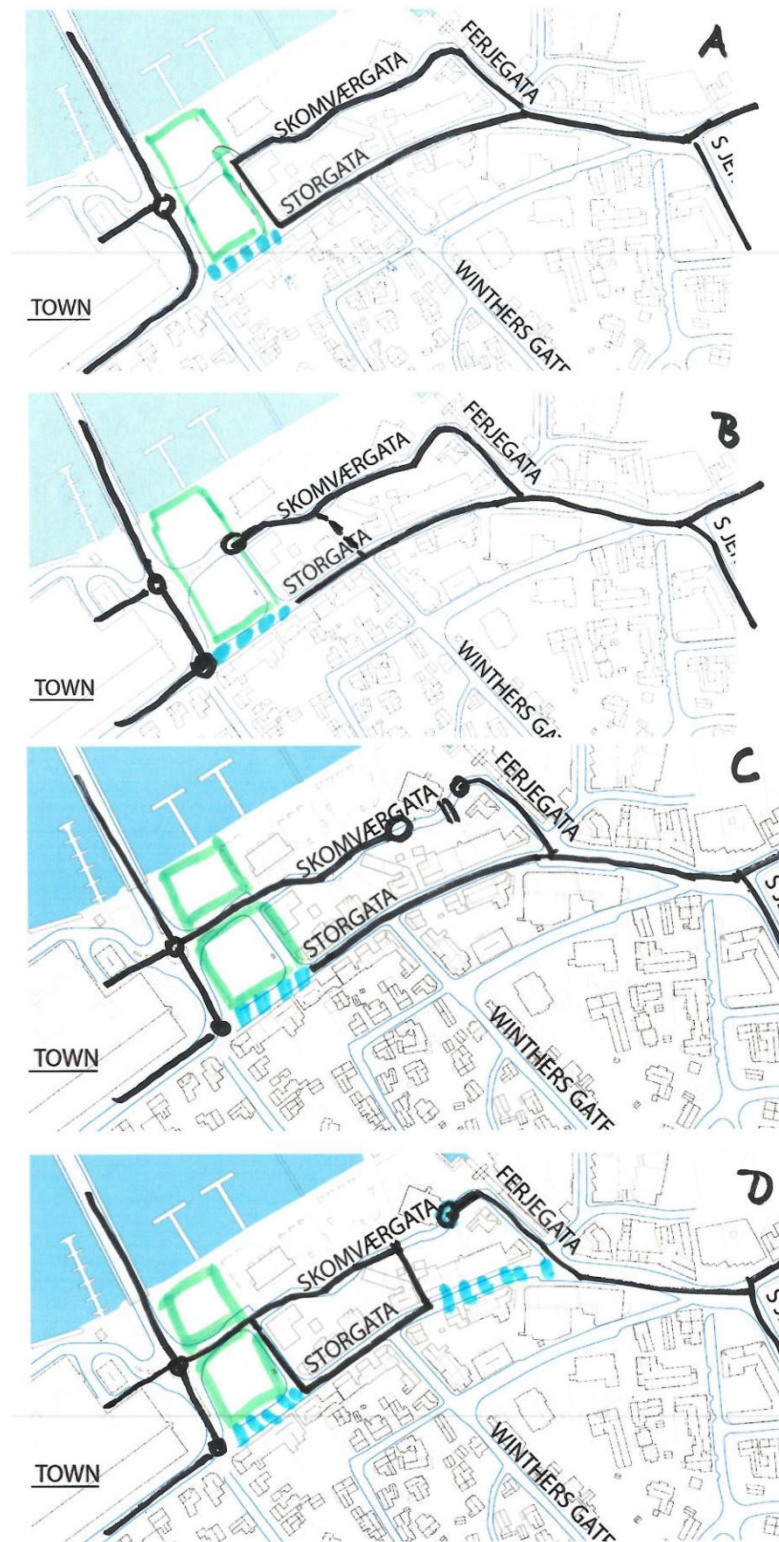


Fig 3-12: Skomværkvartalet - alternative kjøremønstre (skjematisk)

Sort strek: Gater med bil- og busstrafikk (pil angir kjøreretning)

Sort stiplet strek: Lokal gate med restriksjoner mot biltrafikk

Blå stiplet strek: Bussgate / holdeplasser



Snuplassen innerst i Skomværgata, i bakgrunnen Ferjegata

Konsept Sverresgate

- *Sverresgate utformes med tanke på sikker avvikling av biltrafikk og busser*
- *Signalkryssene optimaliseres mht aktiv signalprioritering*
- *Tilgjengeligheten til sidegatene og lokale parkeringsanlegg opprettholdes*
- *Holdeplasser anlegges som kantstopp*
- *Kantparkering beholdes der det ligger til rette*
- *Det anlegges ikke sykkelanlegg*
- *Restriksjoner på gjennomkjøring i Kirkebakken vurderes*
- *Behovet for ytterligere bussprioritering vurderes i lys av erfaringene med nye fv 32*

Konsept Brugata-Linaaes gate (vestsida)

- *Vegarealene strammes opp*
- *PP-krysset utformes som en liten rundkjøring*
- *Linaaes gate-Brugata utformes som en aveny, med trær i tre rekker*
- *Det etableres trerekker også langs Drangedalsveien og G Solvesens veg*
- *Det etableres kollektivfelt fra nordvest inn mot Moldhauggata*
- *Hovedsykkelruta føres over elva som et ensidig anlegg – sykkelveg med fortau*



Fv 356 Brugata mot PP-krysset – sett fra Porsgrunnsbrua

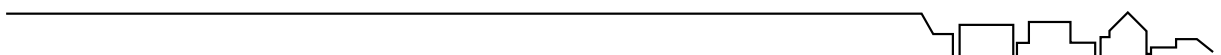




Fig 3-13: Konsept for Brugata-Linaaesgate på vestsida



3.6.1 Fv 356 Øyekastvegen

Langs det meste av Øyekastvegen er det gang- og sykkelveg på begge sider. Syklistenes framkommelighet blir påvirket av avkjørsler, kryss og holdeplasser. Busslommene er plasskrevende, her utført uten breddeutvidelse inn i hagene. Gjenværende fortausareal er smalt og framstår på stedet mer som et venterepos enn som en sykkelveg. For syklistene gir holdeplassene gjentagne brudd i sammenhengen, noe som kan føre til konflikter med ventende og på- og avstigende passasjerer. Ut fra dette foreslås at dagens holdeplasslommer «bygges igjen», slik at det blir kantstopp mot opphøyde venterepos. Med eget areal for venting og av- og påstigning vil gang- og sykkelveien kunne føres konfliktfritt forbi i ytterkant, utenfor leskuret.

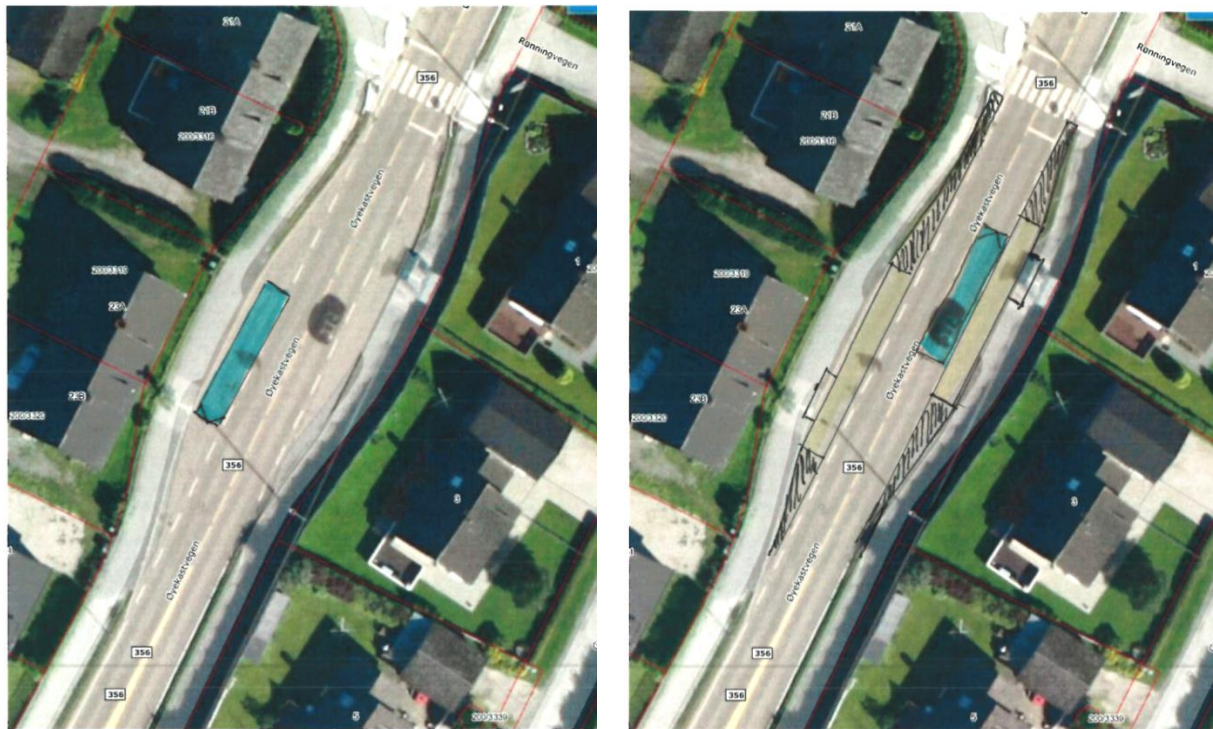
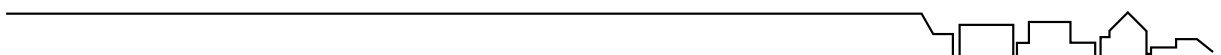


Fig 3-14: Holdeplass i Øyekastvegen i dag (under og t v) og med kantstopp mot holdeplassrepos (t h)



Døgntrafikken er rundt 7.000 kjt i Øyekastvegen. Det går seks busser per time og retning i rushet. I siste tiårsperiode ble fire syklist skadd som følge av ulykker, hvorav to i krysset ved Jønholtgata (rampe til Raschebakken).



3.7 Franklintorget, Skomværkvartalet og Down Town

Mål: Franklintorget skal oppgraderes, med eller uten trafikkreduksjon i Brugata

Ønsket oppgradering av typen shared space harmonerer dårlig med trafikkfunksjonen.

Konsept

- Dagens parkeringsplasser på Franklintorget fjernes
- Solsiden av byrommet utformes som en torgplass, egnet for torghandel og opphold.
- Brugata utformes som en «miljøgate», med mindre dimensjoner, høyere estetisk kvalitet og lavere hastighet enn i dag
- Busstraseen svinges inn i Storgata med felles gateterminal langs torgets østside (busskonsept alt A). Krysset utformes som en liten rundkjøring.
- Avkjørselen til DT og gatearmen inn Skomværgata utformes som en liten rundkjøring.
- Skomværgata utformes som sambruksareal, integrert i torgplassen.
- Universell utforming legges til grunn, med vekt på trygge kryssinger og gode holdeplasser

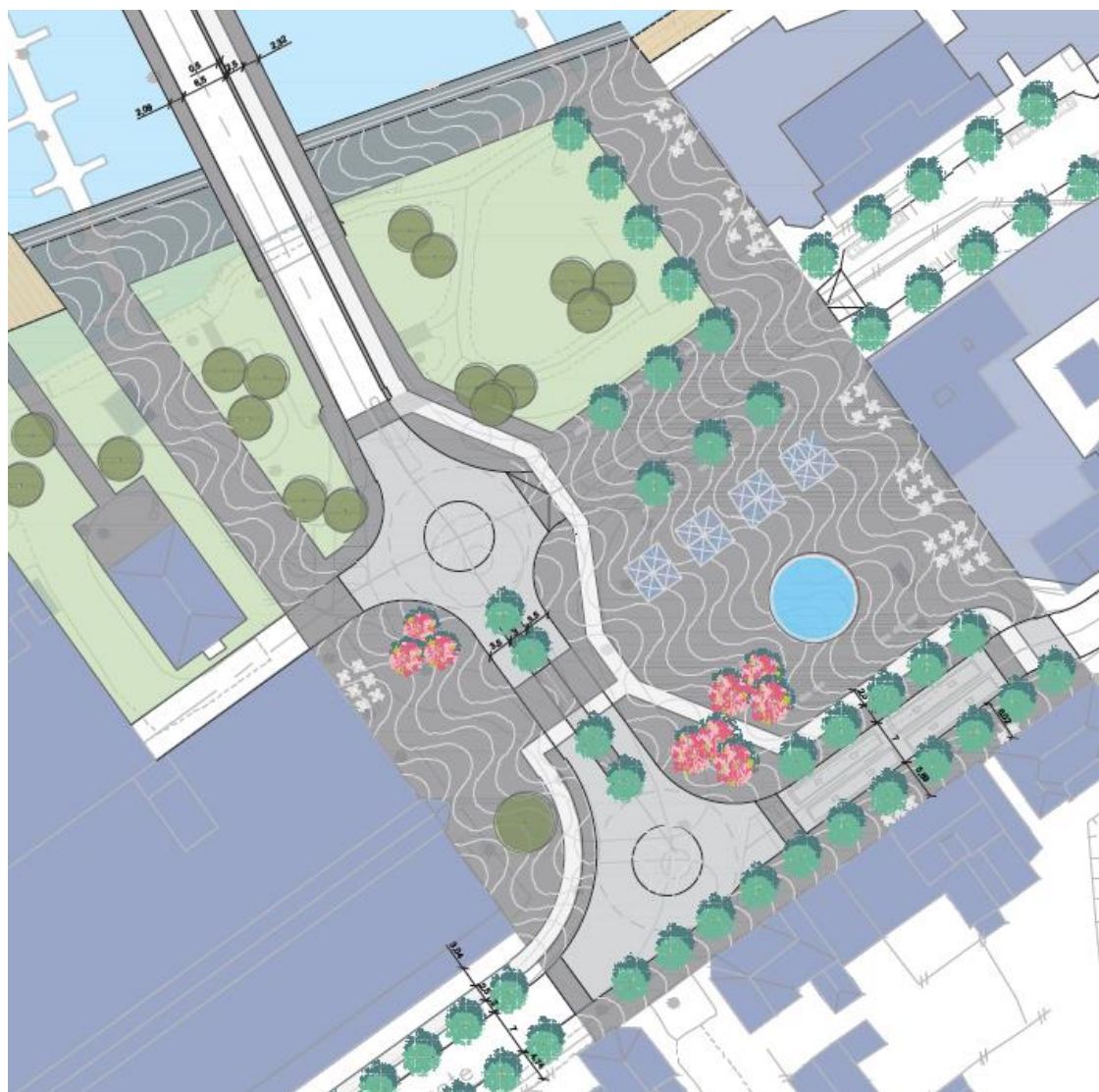


Fig 3-15: Franklintorget – konseptskisse med Brugata som miljøgate



Kulltangvegen-Storgata er trolig den mest trafikkerte sykkeltraseen i byen. Down Towns regulerte avkjørsel fra Kulltangvegen vil skape konflikter med gang- og sykkeltrafikken. Det kan forebygges ved å la gang- og sykkelvegen skifte side, jf figuren under. I så fall må Kulltangvegen holdes stengt mot Raschebakken.

En bedre løsning er vist i den nederste figuren. Her er garasjerampen lagt til sørveggen på Down Town, med avkjørsel fra Kulltangvegen i et opphøyd kryss, i praksis som i dag. Med en slik utforming kan en sikre større avstander og bedre oversikt. I dette tilfellet kan det åpnes for mating av trafikk inn fra Raschebakken. Avstanden til museumsaksen vil være som i dag, men med biltrafikk bare nærmest Kulltangveien. Kryssingen av museumsaksen vurderes som langt mindre problematisk enn kryssingen av gs-vegen langs Kulltangvegen. Med foreslått konsept vil det være fordelaktig om mest mulig av DT-trafikken mates inn fra Brugata.



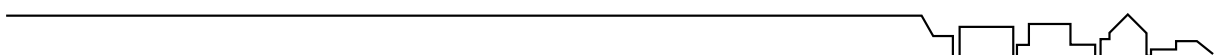
Fig 3-16
Avkjørsel iht gjeldende regulering er i konflikt med gs-trafikken langs Kulltangvegen. Kan avbøtes ved å sideforskyve gs-vegen



Figur 3-17:
Avkjørsler anbefalt

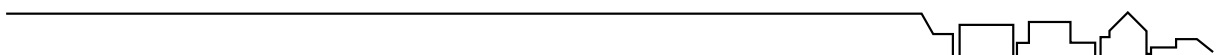
A: Brugata, varelevering og abonnenter

B: Kulltangvegen, besøkparkering





Avkjørsel direkte fra fasaden på Down Town (øverst) frarådes av hensyn til syklistenes sikkerhet. Sykkeltur langs Kulltangvegen (nederst) bør utformes som sykkelveg med fortau.



3.9 Sambruksområde (shared space)

Sambruksområde er et forholdsvis nytt begrep, beslektet med gatetun, dansk § 40 «sivegade» og vegvesenets konsept for miljøgate. Konseptet skiller seg ut ved at en bevisst forsøker å skape en «usikkerhet» blant trafikantene, dels gjennom å oppheve det synlige skillet mellom kjøre- og gangareal og samtidig oppheve vanlige trafikk- og vikepliktsregler. En tenker seg at trafikantene gjør uformelle «avtaler» gjennom øyekontakt. Skal dette fungere, bør styrkeforholdet mellom biltrafikk og myke trafikanter være sistnevntes favør, gjennom et større antall.

De eksemplene det vises til som sambruksområder er svært ulike av type, størrelse og funksjon. Utformingen varierer også mye, gjerne individuelt tilpasset ut fra en lokal planprosess. Som regel er en form for skilting beholdt. Flere av eksemplene som trekkes fram framstår som varianter av tradisjonell gateutforming, med et fortsatt tydelig skille mellom kjørebane og fortau (i England kalles dette gjerne «soft segregation»), at gata er skiltet og at vanlige trafikkregler gjelder. Blant eksemplene som trekkes fram har flere bidratt til økt framkommelighet for biltrafikken, f eks ved at et signalkryss er erstattet av en rundkjøring. Slike steder kan en ikke forvente noen trafikkreduksjon, snarere tvert i mot. Det finnes også eksempler med dokumentert trafikkreduksjon, med da gjerne i sammenheng med at det er etablert avlastningsgater eller leksternt.

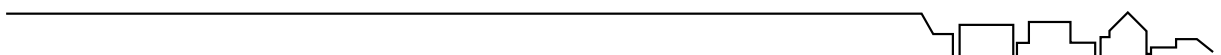
Trafikksikkerhetshåndboka framhever at det metodiske grunnlaget for å vurdere risikoendring ofte er svakt underbygget og at de rapporterte erfaringene spriker. Det pekes på at anslagene på ulykkesutvikling sannsynligvis er alt for fordelaktige, og de bør tas med «betydelig forbehold» (Trafikksikkerhetshåndboka, TØI s 361). Det påpekes videre at den umiddelbare virkningen av «usikkerhet» og mulig atferdsendring sannsynligvis vil avta etter hvert som trafikantene blir mer vant til tiltaket.

Det vil være grupper som har vanskeligere enn andre for å forstå og venne seg til denne typen tiltak, som barn og eldre. Også syklistene vil komme i en særstilling, med sin høyere hastighet og avhengighet av raske beslutninger. De dårligste forutsetningene har likevel svaksynte og blinde, som ikke kan basere sin atferd på øyekontakt.

Franklintorget har stor biltrafikk, og det er en betydelig ubalanse i fordelingen mellom biler og myke trafikanter

- 1200-1600 biler per time langs fv 356
- 430 kryssende i ettermiddagstimen (herav ca en tredel syklist)

Ut fra et sikkerhetsperspektiv vil vi fraråde bruk av sambruksareal på den delen av Franklintorget som omfatter Brugata. Mulighetene for å utforme en fin torgplass er likevel til stede, på den delen av torget som i dag brukes til parkering, inklusive deler av Skomværgata. I Porsgrunn synes det som innspillene for shared space har trukket fokus vekk fra andre viktige spørsmål knyttet til trafikksystem og gatebruk. Uavhengig av konsept for plassutforming må en bestemme seg for hva slags funksjon gatene skal ha, hvor bussene skal kjøre og hvor sykkelrutene skal gå osv. Mulighetsrommet for plassen vil komme som en konsekvens av andre valg.



4 Gatebruk – anbefaling

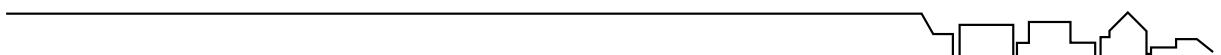
- Gjennomfartstrafikken på Fv 356 Porsgrunnsbrua skal reduseres. Resterende trafikk skal avvikles i lav fart og uten kø.
- Bussene skal kjøre køfritt i sentrum
- Syklistene skal tilbys sammenhengende hovedsykkelruter av god standard, mest mulig lagt til «ønskelinjene», det vil si der syklistene faktisk vil sykle.
- Fotgjengere skal ha god tilgjengelighet til viktige målpunkt i sentrum, og de skal føle seg trygge. Viktige gangforbindelser skal være universelt utformet.
- Funksjonsdelingen i gatenettet skal være tydelig – og bruken deretter.
- Franklintorget skal oppgraderes, med eller uten trafikkreduksjon i Brugata
- Det skal være tilgjengelighet for varelevering og besøksparkering i hele sentrum.

Fig 4-1: Gatebruk – samlet bilde



Anbefalt konsept, hovedpunkter:

1. Overordnet grep: Porsgrunnsbrua og i Brugata avlastes for trafikk ved overføring til overordnet vegnett. Aktuelle tiltak er kapasitetsøkning på rv 36 og tilfarts-kontroll på strekningen Raschebakken-Brugata-Linaaesgate mellom Skippergata og Moldhauggata.
2. Busstrafikken prioriteres i første rekke gjennom valg av kjøretrasé. Mellom Franklintonorget og terminalen kjører bussene Storgata-Serine Jeremiassens gate, med aktiv prioritering inn mot Sverresgate. Dagens holdeplassmønster beholdes. Supplerende tiltak som kan bidra til å redusere gjennomfartstrafikken i Kirkebakken-Sverres gate i rushet vurderes i lys av dagens situasjon og situasjonen etter nedbygging av Lilleelvkrysset.
3. Storgata avlastes for biltrafikk ved at det etableres et «brudd» i gatenettet ved Franklintonorget.
4. Det etableres attraktive hovedruter for syklistene. På gatestrekninger med stor gang- og sykkeltrafikk anlegges et fysisk skille mellom syklist og gående. Storgata defineres som hovedsykkelrute nord-sør i sentrum, med forlengelse sørover langs Kulltangveien. Storgata toveiskjøres og fartsgrensen settes ned til 30 km/t.
5. Det legges til rette for varelevering i Storgata ved bruk av skiltede lastesoner med særskilt tidsregulering. Varelevering skal ikke skje i rushperiodene.
6. Hovednettet for gående oppgraderes med vekt på trygghet, opplevelse og universell utforming. Det etableres noen prioriterte gangakser med høyere standard og økte krav til vintervedlikehold Elvepromenaden defineres som en turvei, der fotgjengere har forrang.
7. Franklintonorget oppgraderes som et knutepunkt og et attraktivt byrom, tilrettelagt for utendørs opphold for gående, syklende og kollektivreisende. Brugata over Franklintonorget oppgraderes som miljøgate med høy standard på materialer, utstyr og gatemøblering.
8. Det gjennomføres tiltak som styrker sentrumstunnelens attraktivitet for sentrumsrettet trafikk, som et alternativ til bruk av Kirkebakken-Sverresgate.
9. Framtidig tilbud av besøksparkering og langtidsparkering i midtre og nordre del av sentrum utredes med tanke på forstående utbyggingsprosjekter. Takstprofil bør utredes i lys av forestående behov for garasjeanlegg under bakken.
10. Busslommer i Øyekastvegen erstattes av kantstopp mot holdeplassrepos. Dette gjøres for å forebygge konflikter mellom syklist og busspassasjerer.



5 Referanser

1. Kollektivfeltutredning for Grenland. Sweco 2014
2. Kollektivvurderinger i forbindelse med gatebruksplanen, Sweco, 2014
3. Målestokkstudie for Franklintorget, Asplan Viak 2014
4. Målestokkstudie for PP-krysset, Asplan Viak 2014
5. Regional plan for samordna areal og transport i Grenland 2014-2025, Telemark fylkeskommune 2014
6. Planvarsel for ny reguleringsplan for Down Town, Cowi AS, 5. mars 2014
7. Bypakke Grenland – vedtatte mål, Porsgrunn bystyre juni 2013
8. Strategi og plan for myke trafikanter, Asplan Viak 2013
9. Trafikksikkerhetshåndboka, TØI 2012
10. Reguleringsplan for Down Town og Porsgrunn sentrum sør, vedtatt 2011
11. Hovedvegnett for sykkeltrafikk i Grenland, Asplan Viak 2009/2011
12. Strategi for økt miljøvennlig persontransport i Grenland, Rambøll 2009
13. Fv 32-prosjektet, estimerte trafikktall, Asplan Viak (udatert)

Gatebruksplan for Porsgrunn sentrum / Oppdrag nr 535002 / Porsgrunn kommune

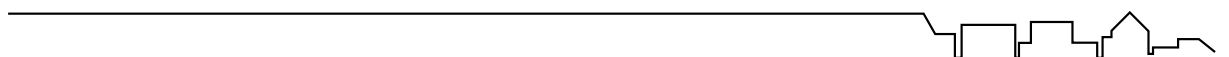
Asplan Viak AS

Oppdragsleder: Siv ing Bjørn Haakenaasen

Medarbeidere: Landskapsark Terje Kalve, siv ark Per Chr Stokke, ing Hans O Fritzen

Kvalitetssikrer: Landskapsark Elin K Nilssen





Vedlegg 1: Mål for bypakke Grenland

Mål vedtatt Porsgrunn bystyre juni 2013

(Indikatorer og tidspunkt for måloppnåelse skal fastsettes i den videre prosessen. Laveste ambisjonsnivå for måloppfyllelse er 2030)

1. Et nasjonalt ledende byområde i reduksjon av klimagassutslipp fra transport

Klimameldingens mål om å ta veksten i personbiltrafikken i storbyområdene med kollektivtransport, gange og sykkel legges til grunn.

Målsetting 1A: Andelen personreiser som foretas med andre transportmidler enn bil skal øke til minst 35 %.

Målsettingen er basert på forslagene til bypakkemål i Grenland (35 % tilsvarer gjennomsnittet for sammenlignbare byområder i Norge). Andelen personreiser som foretas med andre transportmidler enn bil i Grenland er i dag ca 26 %. Målsetting fordelt på reisemidler; kollektiv: 8 %, sykkel 8%, gange 19%.

Målsetting 1B: CO₂-utslippene fra transport skal reduseres med minst 15 % i forhold til 2010-nivå.

Ca. to tredjedeler av reduksjonen i utslippene skal oppnås som en følge av redusert kjøring med motoriserte transportmidler, og ca. én tredjedel skal oppnås på som en følge av økt bruk av mer miljøvennlige kjøretøy (bl. a. el- og biogass). Vekst i reisevirksomhet på grunn av befolkningsøkning og økt økonomisk aktivitet forutsettes å bli oppveid av forbedringer i kjøretøy- og motorteknologi.

2. Et levende byområde med korte avstander og mindre bilbehov

Arealprinsippene skal sikre at arealbruken og transportsystemet i Grenland utvikles i sammenheng, og med hensyn til hverandre. Arealprinsippene er retningsgivende for det videre arbeidet med den regionale planen for areal- og transport i Grenland. I det videre arbeidet vil arealprinsippene bli bearbeidet og konkretisert.

I den videre utviklingen av Grenland legges følgende prinsipper til grunn:

Målsetting 2A: Minimum 80 % av utbyggingen boliger innenfor hver kommune skje innenfor gangavstand fra metrolinjene i kollektivsystemet.

Målsetting 2B: Maksimum 20 % av utbyggingen av boliger i hver kommune kan skje i form av mindre utbygginger utenfor gangavstand fra Metrolinjene.

Målsetting 2C: Jordbruksareal, verdifulle naturområder, kulturlandskap og friluftsområder skal bevares i så stor utstrekning som mulig. Dersom slike arealer omdisponeres skal det stilles krav til høy tetthet og arealeffektivitet.

Målsetting 2D: Et levende byområde med redusert antall biler i sentrum, flere bosatte og handlende og flere gående.



3. God framkommelighet for næringstrafikk

Følgende mål for næringstrafikken er hentet fra konseptvalgutredningens effektmål:

Målsetting 3A: Kjøretiden for næringstrafikken gjennom bybåndet skal reduseres med 5 %-poeng.

4. Attraktive forhold for reisende med kollektivtransport

Målsetting 4A: Metrolinjebussenes gjennomsnittshastighet i rushtiden skal ha en økning på minst 10 %.

Målsetting 4B: Økt tilfredshet med frekvens, prisenivå og punktlighet for metrolinjebussene

5. Tryggere og bedre framkommelighet for gående og syklende

Målsetting 5A: På et sammenhengende hovednett på sykkel skal det kunne sykles sikkert i hastigheter opp til 20 km/t

Målsetting 5B: Reduksjon i trafikkulykker hvor gående/syklende er involvert

Målsetting 5C: Økt tilfredshet med drift og vedlikehold, sammenhengende gang-sykkelnett, framkommelighet og tilrettelegging

6. Et tilgjengelig og universelt utformet transportsystem

Målsetting 6A: Økt tilfredshet med transportsystemets framkommelighet, orienterbarhet og tilgjengelighet blant innbyggere og brukergrupper

Målsetting 6B: Økt antall km sammenhengende hovedruter for gående og syklende som er universelt utformet

Målsetting 6C: 100 % av holdeplasser langs metrolinjenettet er universelt utformet

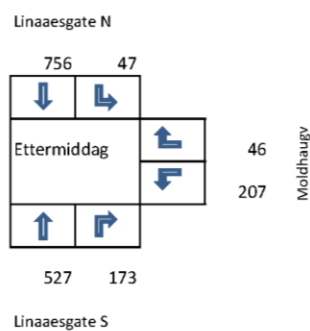
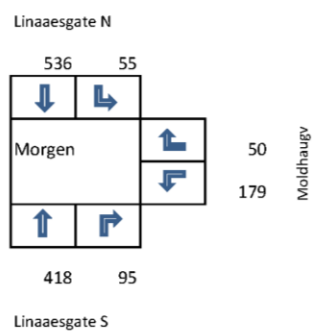


Vedlegg 2: Trafikktellinger 2014

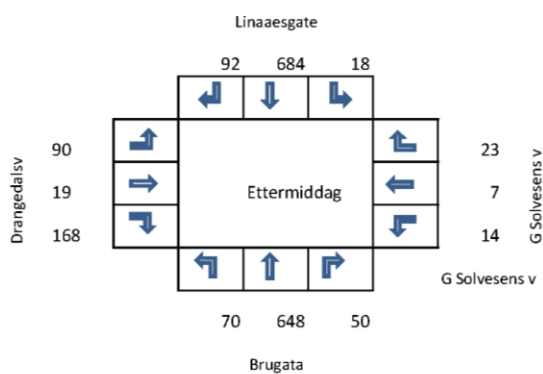
- A. Krysstellinger
- B. Gang- og sykkeltrafikk

A. Krysstellinger

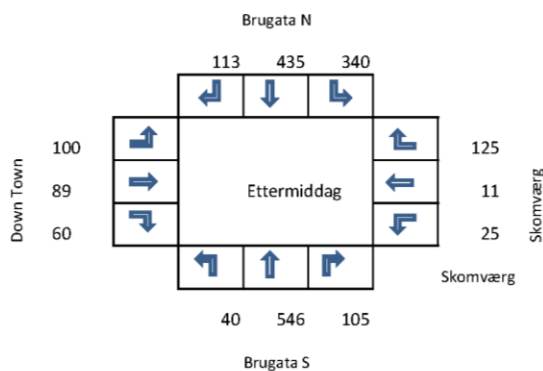
Kryss Linaaesgate/Moldhaugvegen (tirsd 17.6)



PP-krysset (torsd 12.6)



Rundkjøring Down Town (onsd 11.6)



B. Gang- og sykkeltrafikk

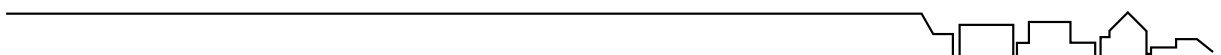
Tabell: Tellinger i snitt – gs-trafikk langs gateløpene (maks timetrafikk)

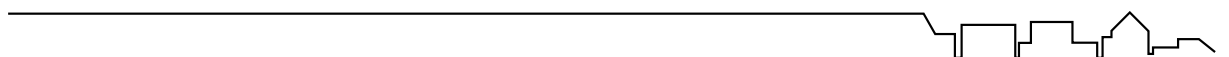
Snitt /telledsted	Dato	Fotgjengere	Syklister	Sum
Elvepromenaden N	18.6	13	30	43
Storgata N	18.6	52	100	152
Sverresgate N	18.6	27	15	42
Elvepromenaden S	16.6	55	58	113
Skomværgata	16.6	38	16	54
Storgata S	16.6	120	110	230
Kirkebakken	16.6	14	16	30
S Jeremiassens gate	16.6	8	7	15
Gsv Linaaesgate	17.6	6	11	17 (morgen)
(nf Molhaugv)		7	11	18 (etterm)

Tellinger i kryss - kryssende gs-trafikk (maks timetrafikk)

Snitt /telledsted	Dato	Fotgjengere	Syklister	Sum
Brugata v Down Town	11.6	312	115	427
Brugata v PP	12.6	21	15	36
Drangedalsv v PP	12.6	11	22	33
Linaaesgate c PP	12.6	16	18	34
G Solvesens gate v PP	12.6	21	37	58
Linaaesgate v Moldhaugv	17.6	5	15	20 (morgen)
		8	21	29 (etterm)

Resultater fra de maskinelle trafikktellinger er gjengitt i kapittel 2-2.





VIL DU VITE MER?

www.bypakka.no

www.facebook.com/BypakkeGrenland



Samarbeid mellom: Telemark fylkeskommune, Skien kommune,
Porsgrunn kommune, Siljan kommune, Jernbaneverket og Statens vegvesen.

