

TRAFIKALE KONSEKVENSER AV NYTT PLANFORSLAG FOR DOWN TOWN KJØPESENTER I PORSGRUNN

ADRESSE COWI AS
Karvesvingen 2
Postboks 6412 Etterstad
0605 Oslo
TLF +47 02694
WWW cowi.no

INNHold

1	Innledning	2
1.1	Hensikt og utfordringer	3
1.2	Endringshistorikk fra tidligere notatversjoner	3
2	Dagens situasjon	4
3	Regulert løsning per år 2020	8
4	Foreslått fremtidig løsning	13
5	Vurdering av konsekvenser	18

OPPDRAGSNR.

A252604

DOKUMENTNR.

001

VERSJON

2.0

UTGIVELSESDATO

05.04.2024

BESKRIVELSE

Vurdering av den trafikale situasjonen ved ny løsning i forbindelse med Down Town kjøpesenter

UTARBEIDET

OYHE

KONTROLLERT

Petter Andersen
(ekstern)

GODKJENT

OYHE

1 Innledning

COWI er engasjert av Scala Down Town AS for å bistå med å belyse trafikale konsekvenser ved utbygging av ny løsning ved Down Town kjøpesenter i Porsgrunn kommune. Området i dag med relevante navn og vegnavn er vist i figur 1-1.



Figur 1-1: Prosjektområdet (kilde: kart.finn.no).

OBS: det gjøres oppmerksom på at vegsystemet ved Franklintorget ikke er oppdatert til dagens situasjon i denne figuren da det ikke er tilgjengeliggjort nyere ortofoto siden byggingen ble ferdigstilt i 2022.

Fra dagens situasjon er det utviklet flere reguleringsplaner siden 2015. Den nyeste reguleringsplanen er fra 2020, senere beskrevet i kap. 3. Down Town har jobbet med en ny løsning for både bebyggelsen og trafikken for å bedre den fremtidige situasjonen for hele området. I dette notatet er det derfor sammenlignet løsninger i dagens situasjon mot reguleringsplan fra 2020 og foreslått nye løsninger.

Sweco har gjort en stor jobb med trafikale utredninger i området ifm. Kjøpesenteret: "Trafikknotat-revidert_26mai2023", datert 26.05.2023. Dette notatet (COWI) supplerer Sweco sitt trafikknotat, og belyser/utdypet trafikale konsekvenser av de ulike løsningene.

1.1 Hensikt og utfordringer

Hensikten med denne trafikkvurdering er å belyse trafikale konsekvensene ved en endring i gjeldende regulert løsning fra 2020. Viktige temaer er vurdering av trafikkmengder, fremkommelighet/kjøremønster, trafikkbelastning, og trafiksikkerhet.

Det er spesielt trafikkmengden over Franklintorget som er pekt på av fylkeskommunen og kommunen som en særlig utfordring, da det her er ønskelig å redusere trafikken i fremtiden for å bedre bussfremkommeligheten i området, ref. gatebruksplanen fra 2016 "Gatebruksplan for Porsgrunn sentrum", datert 14.04.2016. I tillegg er det generelle ambisjoner om å redusere gjennomgangstrafikken over Porsgrunnsbrua.

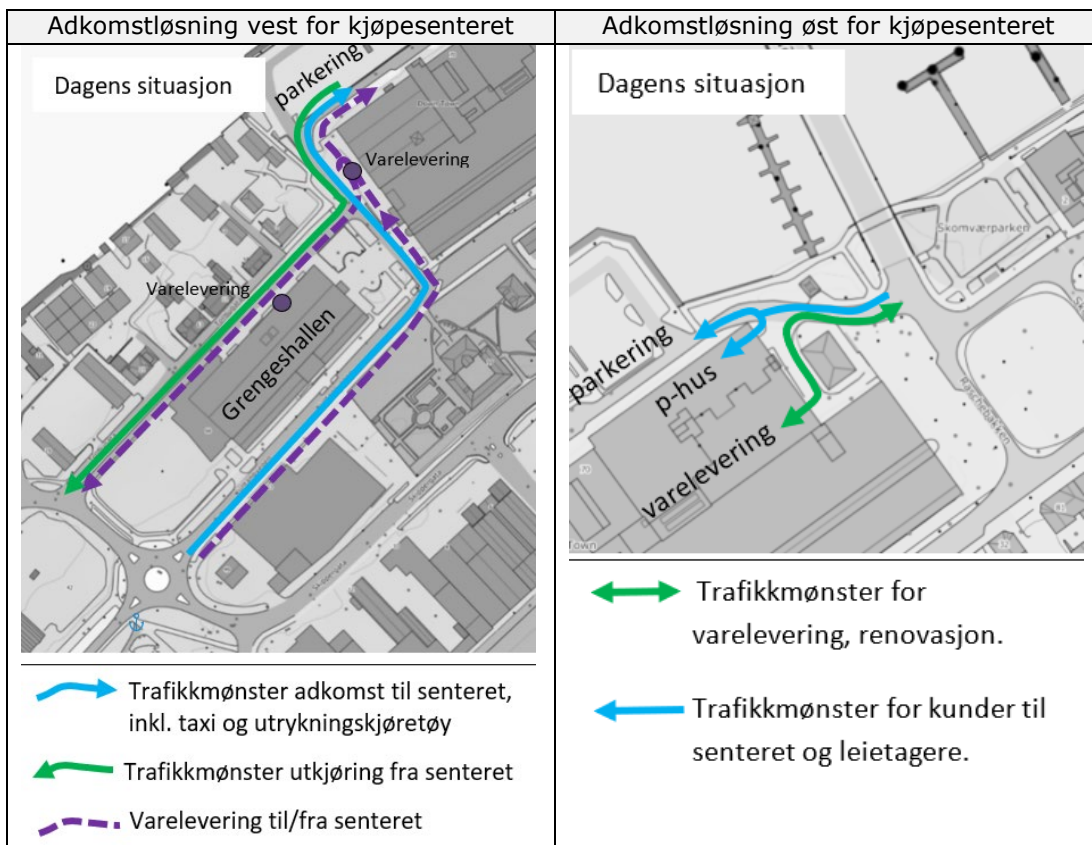
1.2 Endringshistorikk fra tidligere notatversjoner

Dette notatet er en versjon 2.0 av trafikknottet. Notatet ble først oversendt som en versjon 1.0. Etter versjon 1.0 er det gjort enkelte tydeliggjøring, noen mindre endringer, samt noen mer betydningsfulle. De mest betydningsfulle endringene er:

- > **Ny rampe i parkeringshuset mellom 2. etasje (P2) og bakkenivå.** I versjon 1.0 lå det til grunn at kjørende i 2. etasje (P2) måtte kjøre via P1 for deretter å kjøre ut av parkeringshuset. I versjon 2.0 er det lagt inn en ny rampe i parkeringshuset i vest. Denne rampen gir mulighet for kjøring til P2 direkte fra bakkenivå og kjøring til bakkenivå direkte fra P2.
- > **Fordeling av biltrafikk ut fra Down Town.** I versjon 1.0 var det anslått en retningsfordeling av biltrafikken ut fra kjøpesenteret med 75 % mot vest og 25 % mot øst. Dette var uten ny rampe mellom P2 og bakkenivå, og baserte seg på dagens registrerte parkeringsdata i forhold til bostedsadresse og plassering av parkeringsplassene. Fylkeskommunen ga tilbakemelding på at de var kritiske til at løsningen som var vist kunne oppnå denne 75/25-fordelingen, da de mente løsningen ville gi en større andel mot øst enn 25 %. For å imøtekomme og sikre at bilister ledes ut mot vest, foreslås en ny rampe etablert direkte mellom P2 og bakkenivå som gir umiddelbar inn-/utkjøring via vestlig adkomst. Dette forventes å understøtte 75/25-fordelingen mellom vest og øst.

2 Dagens situasjon

Figur 2-1 viser dagens adkomstløsninger for Down Town kjøpesenter. I vestlig adkomst kjører trafikken inn via Kulltangveien og ut Tollbugata. I østlig adkomst kan kunder til senteret kun kjøre inn, men er tvunget til å kjøre ut via vestlig adkomst, altså ut via Tollbugata. Varelevering og renovasjon får lov til å kjøre ut til Franklintorget i øst.



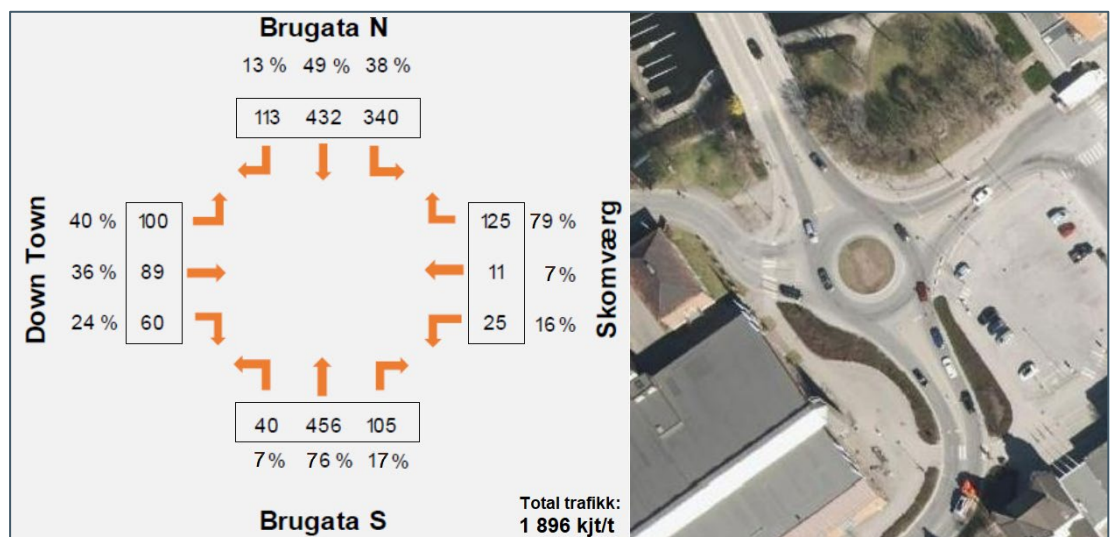
Figur 2-1: Adkomstløsning i dagens situasjon til/fra kjøpesenteret

Figur 2-2 viser dagens adkomstløsning til kjøpesenteret i øst ved Franklintorget og Porsgrunnsbrua som ble ombygget i 2022 fra rundkjøring til et utstrakt X-kryss. Som vist i tidligere figur 2-1 er det kun lov å kjøre inn mot senteret for trafikken her. For utkjøring vises kjørende til å heller kjøre ut mot vest. Denne ordningen ble etablert for kun et par år siden. Før dette var det lov med både inn- og utkjøring via rundkjøringen ved Franklintorget.



Figur 2-2: Dagens adkomstløsning til kjøpesenteret i øst ved Franklintorget, sett fra øst (kilde: Google Maps fra oktober 2022)

Det ble i 2014 utført en krysstelling av trafikken i tidligere rundkjøring med Porsgrunnsbrua, Franklintorget, og østlig adkomst til Down Town kjøpesenter. Resultatet er gjengitt i figur 2-3 med trafikkmengder i makstime. Det er ikke oppgitt hvilket tidspunkt makstimen ble telt, men gir et oversiktsbilde over trafikkmengdene i området. Til tross for at rundkjøringen i dag er omgjort til et utstrakt X-kryss, forventes det at svingandelene og trafikkmengdene vil være ganske sammenlignbare med dagens situasjon.

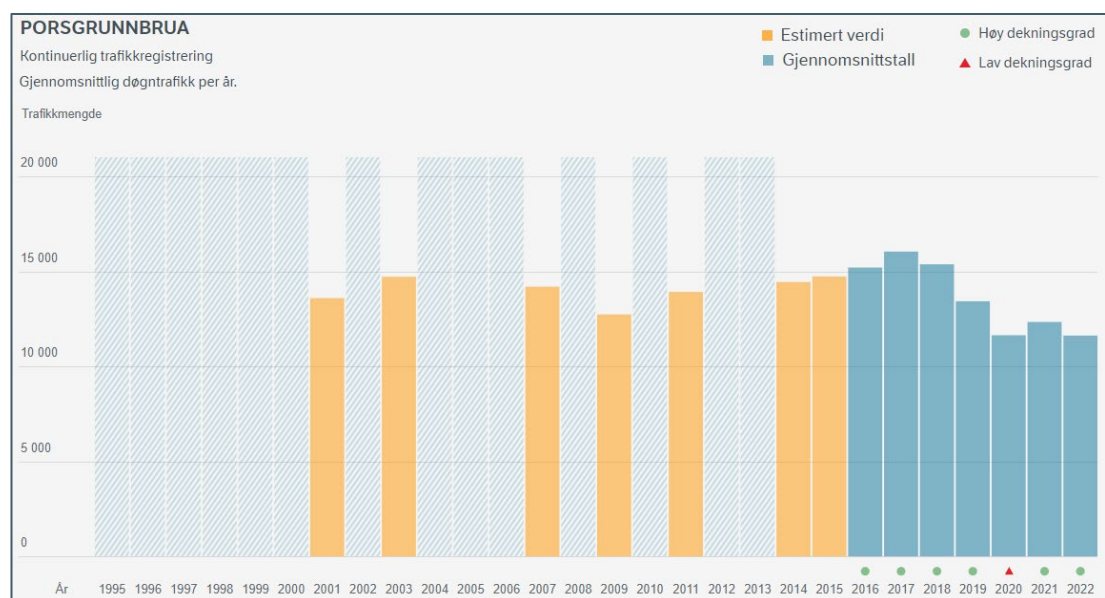


Figur 2-3: Registrert makstimetrafikk [kjt/t] og svingandel fra hver arm [%] i 2014 gjennom tidligere rundkjøring på Franklintorget (kilde: COWI fra "Foreløpig Trafikkanalyse Down Town")

Av totalt ca. 1 900 kjøretøy (kjt) i tellingen kjørte 249 kjt ut fra Down Town, og 164 kjt kjørte inn til Down Town. Av trafikken fra Down Town kjørte 40 % til Porsgrunnsbrua. Inn til kjøpesenteret kom nesten 70 % fra Porsgrunnsbrua via denne østlige adkomsten.

I forbindelse med krysstelingen ble det for trafikken til/fra Down Town i 2014 beregnet en YDT (yrkesdøgntrafikk) på ca. 3 000 kjt/yrkesdøgn, eller ca. ÅDT 2 600 kjt/døgn.

Over Porsgrunnsbrua har Statens vegvesen et kontinuerlig tellepunkt med åpne data for passerende trafikk. For å sammenligne krysstelingen fra 2014 med dagens trafikkmengder er det vist årlig årsdøgntrafikk (ÅDT) over Porsgrunnsbrua fra 2014 i figur 2-4. ÅDT beskriver den gjennomsnittlige døgntrafikken [kjt/døgn], altså total trafikk ilt. et år dividert med antall dager i året. ÅDT per strekning gjelder for sum av begge kjøretretninger.



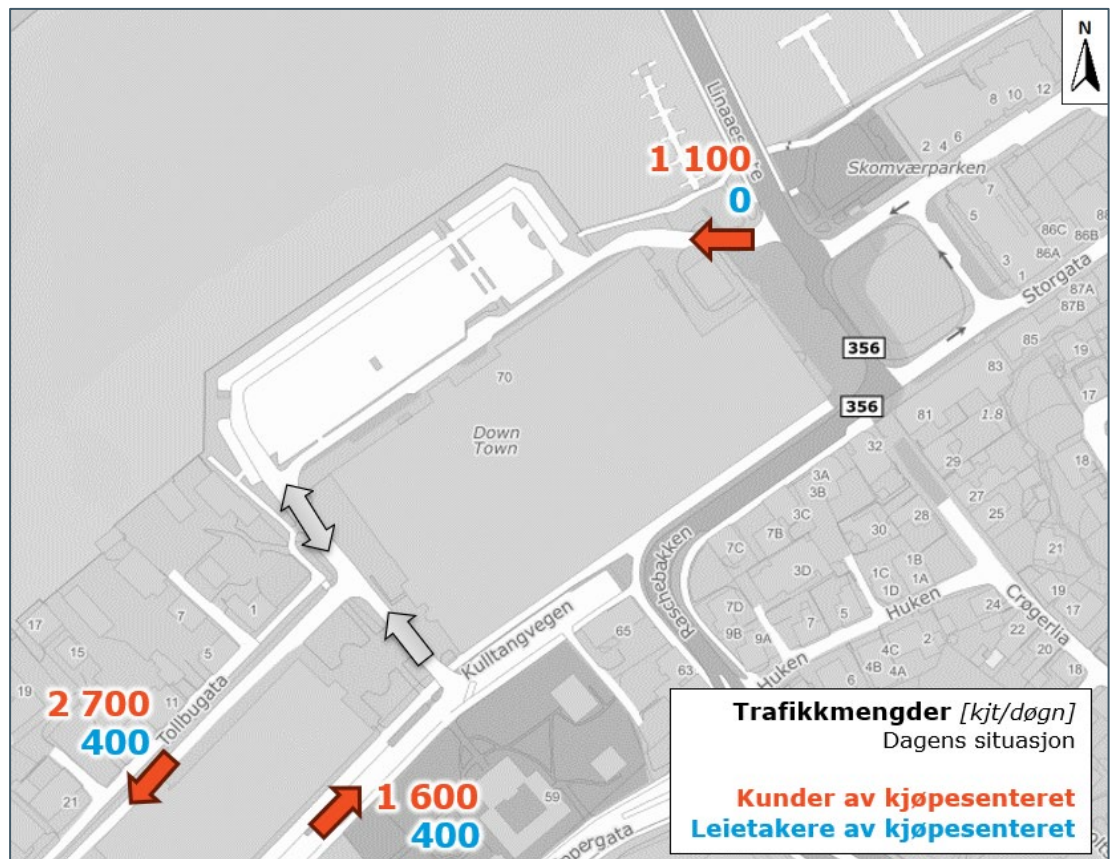
Figur 2-4: Registrert ÅDT over Porsgrunnsbrua (kilde: NVDB, Statens vegvesen)

Endring i ÅDT over Porsgrunnsbrua viser en nedgang fra ca. ÅDT 14 400 i år 2014 til 11 600 i år 2022. Dette gir grunnlag for å anslå at krysstelling fra 2014 viser noe høyere tall i området, hvert fall over Porsgrunnsbrua, enn det er i dag.

I tillegg til disse dataene registreres også antall kjørende inn og ut av parkeringsanlegget til kjøpesenteret (registreres av Apcoa). I tillegg til antall kjøretøy (kjt) er det også gjort analyser basert på bilskilt for å finne ut omtrentlig hvor disse bilene hører til. Fra parkeringsdataene er de viktigste funnene fra år 2022 følgende:

- > På en hverdag kjører det ca. 1 100 kjt til/fra Down Town via østlig adkomst ved Franklintorget (tall fra onsdag 16.03.2022).
- > På en hverdag kjører det ca. 1 600 kjt som ankommer via vestlig adkomst fra Kulltangveien.
- > All utkjøring (bortsett fra varetransport) skjer via vestlig adkomst i Tollbugata, altså 2 700 kjt på en hverdag.
- > For kjøring til kjøpesenteret kommer over halvparten fra sør. Ca. 7 % kommer fra Moldhaugen (området rett nord for Porsgrunnsbrua, ca. 1 km nord for kjøpesenteret), og ca. 25 % kommer fra Skien.

Figur 2-5 viser hvordan dagens døgntrafikk ser ut til/fra Down Town kjøpesenter for kundene og leietakere av senteret. I Sweco sin rapport oppgis det at leietakere i all hovedsak kommer via vestlig adkomst.



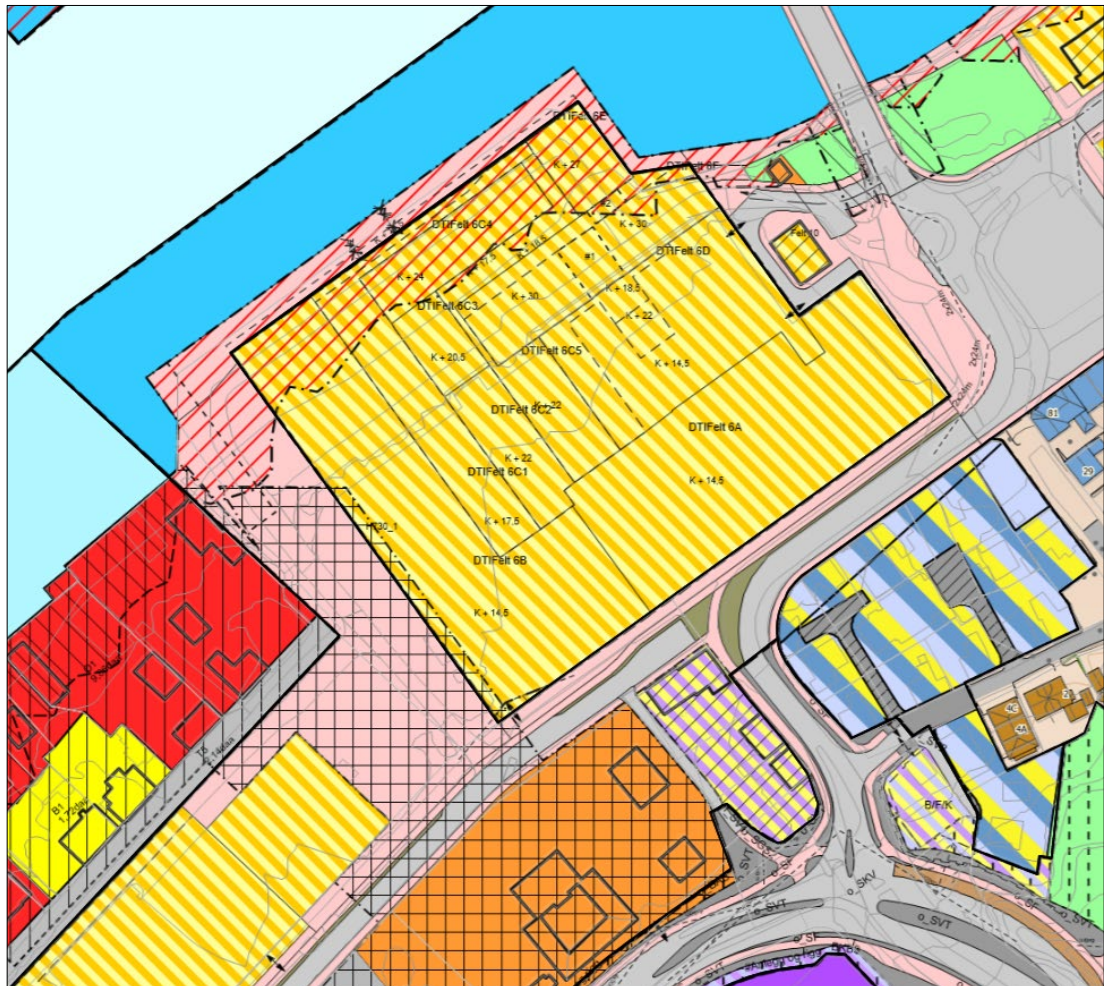
Figur 2-5: Dagens trafikkmengder [kjt/døgn] på en hverdag ifm. kjøpesenteret

Figur 2-5 viser antall kjørende i løpet av et døgn på en hverdag. Trafikken til/fra kjøpesenteret er noe høyere på lørdager enn hverdager, men hverdagstrafikken er mer kritisk for vegsystemet da trafikkmengdene i det øvrige vegnettet er betydelig større på en hverdag, sammenlignet med helgetrafikken. I tillegg er rushtoppene betydelig større på hverdager. Det vil derfor være størst utfordringer med avvikling og eventuelle forsinkelser for kollektivtrafikk på hverdager.

I Sweco sin rapport "Trafiknotat-revidert_26mai2023", datert 26.05.2023, er det beregnet hvilken turproduksjonsfaktor som gjelder for dette handelsområdet, basert på antall kvadratmeter handelsareal og antall kjørende i løpet av en dag. For området er det beregnet en turproduksjonsfaktor på 20 bilturer per 100 m² handelsareal per hverdag. Dette er relativt lavt sammenlignet med erfaringstall fra andre kjøpesentre, som er vurdert å skyldes nærheten til Porsgrunn sentrum og boligområder. Mange kjøpesentre ligger ofte et lite stykke utenfor byer, som dermed gir en høyere turproduksjonsfaktor med flere bilturer.

3 Regulert løsning per år 2020

Gjeldende reguleringsplan for området er fra 2020, her vist i figur 3-1. Endringen i 2020 omfatter hovedsakelig kun en liten endring ved kjøpesenteradkomsten Franklintorget fra tidligere reguleringsplaner fra 2015 og 2017.



Figur 3-1: Regulert løsning per 2020

Den regulerte løsningen innebærer først og fremst en utbygging av 140 boliger som også skal ha tilhørende parkeringsplasser. Dette gir en betydelig endring fra dagens situasjon og nye hensyn som må tas ift. kjøremønster og tillatelser.

Det er gjort en estimering av daglige trafikkmengder til/fra de 140 planlagte boligene ved Down Town kjøpesenter som er regulert inn i vedtatt reguleringsplan.

Turproduksjonsberegninger, altså summen av turer inn til og ut av området, er beregnet basert på verdier fra Statens vegvesens håndbok V713 *Trafikkberegninger* som ble utgitt i 2014 med tall fra 1989. Til tross for at dette er gamle verdier, vurderes dette til å gi et tilstrekkelig grovt estimat av trafikkmengder for boligutbyggingen for denne analysen. Relevante tall fra håndboka er gjengitt i tabell 3-1.

Tabell 3-1: Turproduksjonsverdier fra Statens vegvesens håndbok V713 Trafikkberegninger

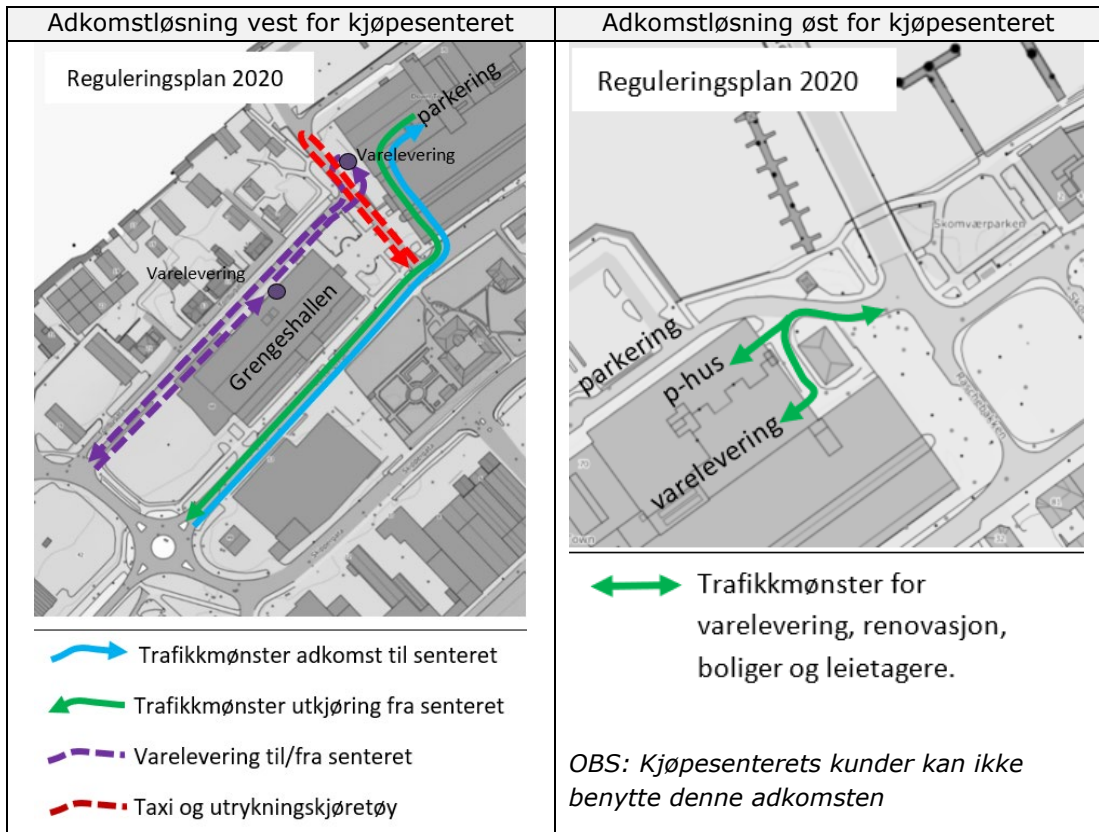
TURPRODUKSJON PR. ENHET PR. DØGN

AREALBRUK	ENHET	TURPRODUKSJON		
		Person-turer	Bil-turer	Variasjons-område
BOLIG - eget eller andres hjem	pr. bolig		3.5	2.5 - 5.0
	pr. person		1.0	0.5 - 1.5
	pr. bolig pr. person	9.0 3.0		7 - 12 2 - 4
INDUSTRI - fabrikk - lager - verksted - engros	pr. ansatt pr. 100 m2		2.5 3.5	1.5 - 5 2.0 - 6
	pr. ansatt pr. 100 m2	4.0 6.0		3 - 8 4 - 10
HANDEL - detalj - kiosk - bensinstasjon - kjøpesenter	pr. ansatt pr. 100 m2		25 45	10 - 45 15 - 105
	pr. ansatt pr. 100 m2	50 90		20 - 80 30 - 150
KONTOR - post - bank - helse - off. kontorer	pr. ansatt pr. 100 m2		2.5 8	2 - 4 6 - 12
	pr. ansatt pr. 100 m2	4 12		2 - 6 5 - 20

Tabellen gir et estimat på ca. 3,5 bilturer per boliger per døgn (årsdøgn), altså omtrent 3,9 bilturer per bolig per yrkesdøgn (mandag-fredag) med forutsetning om at ÅDT utgjør 90 % av YDT (yrkesdøgntrafikk). Med 140 boliger utgjør dette omtrent 550 bilturer per hverdag.

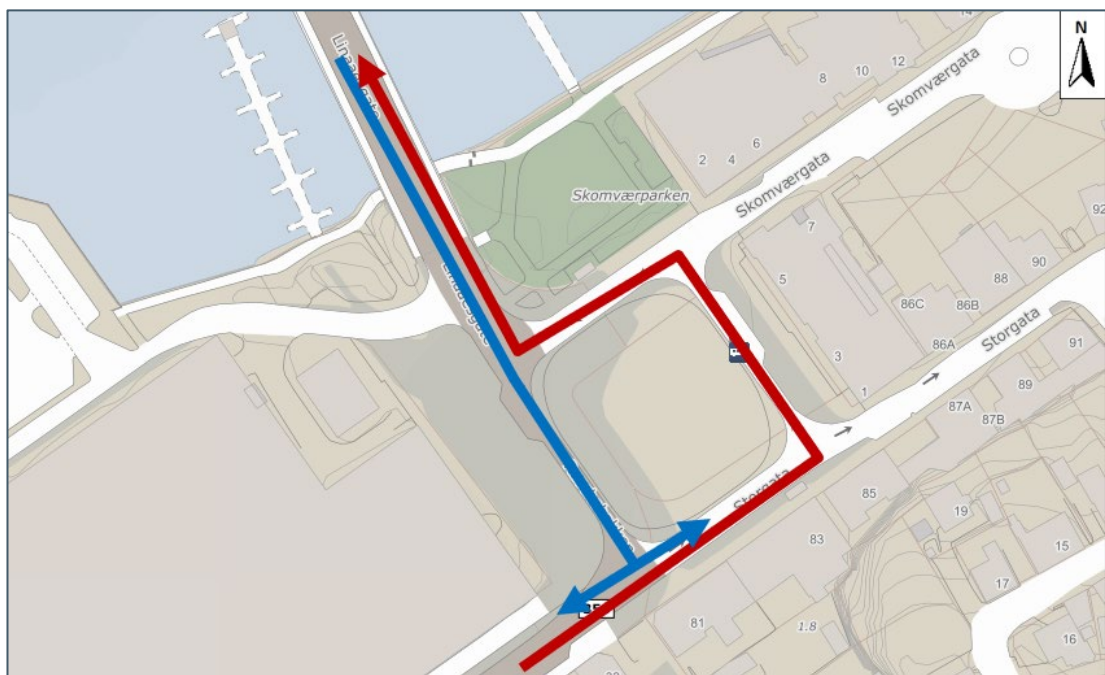
Bakgrunnen for planendringen i 2020 var at det ved etableringen av Franklintorget, som ble ferdigstilt 2022, ville bli vanskelig å gjennomføre stenging av kundedadkomsten til Down Town kjøpesenter. Dette fordi endringene på Down Town-senteret ikke var utbygget når Franklintorget skulle oppføres. I 2015 var det ikke kjent hvordan utformingen av Franklintorget skulle bli. Vegeier har derfor i planlegging av Franklintorget vurdert en endret løsning hvor en opprettholder adkomst til parkeringshus og uteparkering, samt varelevering etter ombygning av Franklintorget.

Adkomstsituasjonen i reguleringsplanen fra 2020 er vist i figur 3-2. I vestlig adkomst kjører trafikken både inn og ut via Kulltangveien. Kjørende ledes her inn til å kjøre gjennom senteret ved åpning i fasaden. All kundetraffikk til og fra kjøpesenteret må i reguleringsplanen benytte denne adkomsten. I Tollbugata går det kun varelevering. I østlig adkomst er det kun tillatt å kjøre inn og ut for boligparkering, leietakere til senteret, varelevering, og renovasjon.



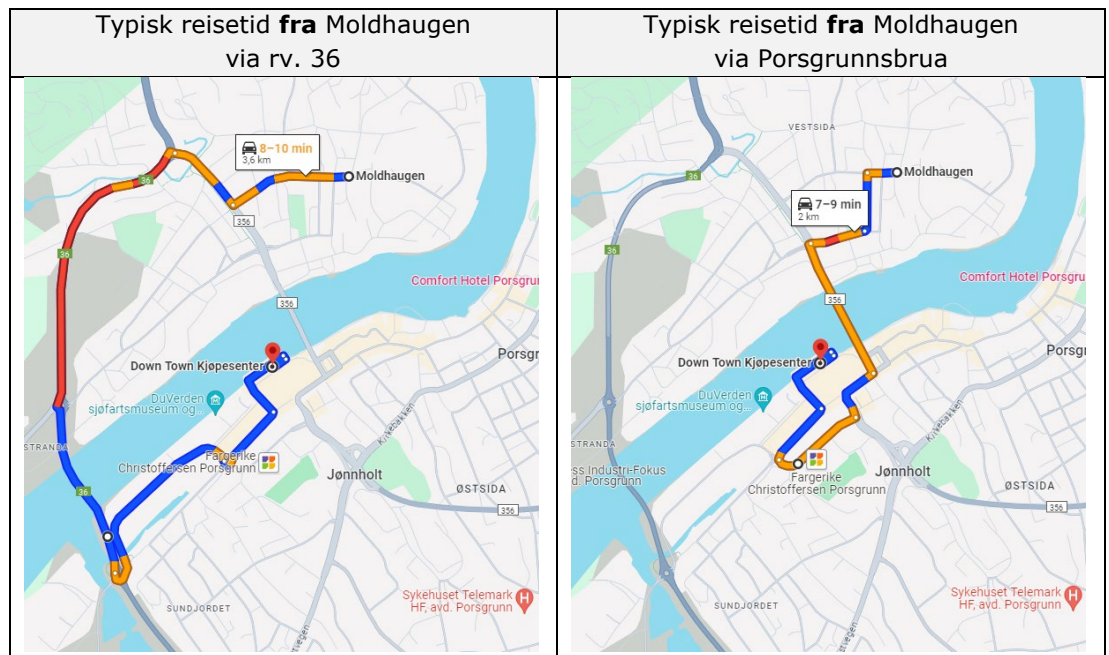
Figur 3-2: Adkomstløsning i reguleringsplan fra 2020

At kjøpesenterets kunder ikke kan benytte den østlige adkomsten vil gi konsekvenser for avviklingen i området. Det forventes at destinasjoner etter besøk på senteret vil være ubetydelig lite endret av en slik adkomstløsning alene. Til tross for at Franklintorget er endret de siste årene, er det fremdeles mulig å kjøre mellom Raschebakken og Porsgrunnsbrua. Dagens kjøremønster for all trafikk over Franklintorget er vist i figur 3-3.

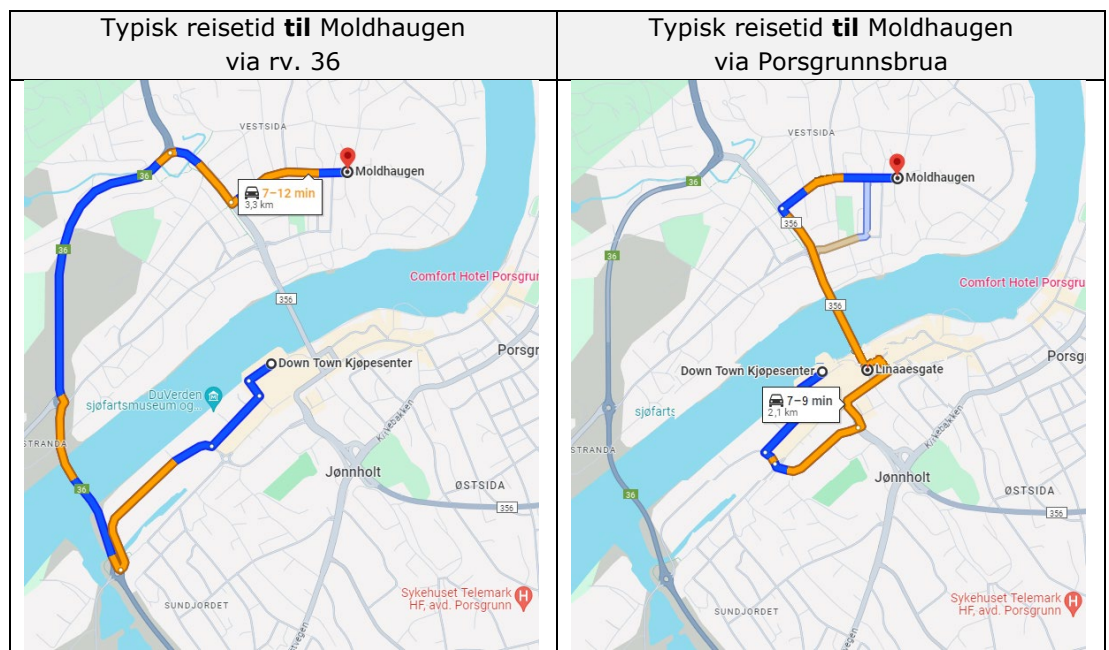


Figur 3-3: Dagens kjøremønster over Franklintorget til/fra Porsgrunnsbrua (kilde: kart.finn.no)

Uavhengig av adkomstløsning forventes det at dagens besøkende i stor grad vil fortsette å besøke til/fra samme endepunkt. Det vil si at det fremdeles er mange som skal til/kommer fra nord, enten til/fra Moldhaugen-området (7 % av senterets kunder), fra Skien-området (25 % av senterets kunder), eller andre destinasjoner nord for Down Town. For å vise alternative kjøreruter om man ikke kan bruke østlig adkomst til senteret er det vist hvordan kjørende kan kjøre til og fra Moldhaugen i hhv. figur 3-4 og figur 3-5. Figurene viser typisk reisetid kl. 16:00 på en hverdag mellom Down Town og Moldhaugen.



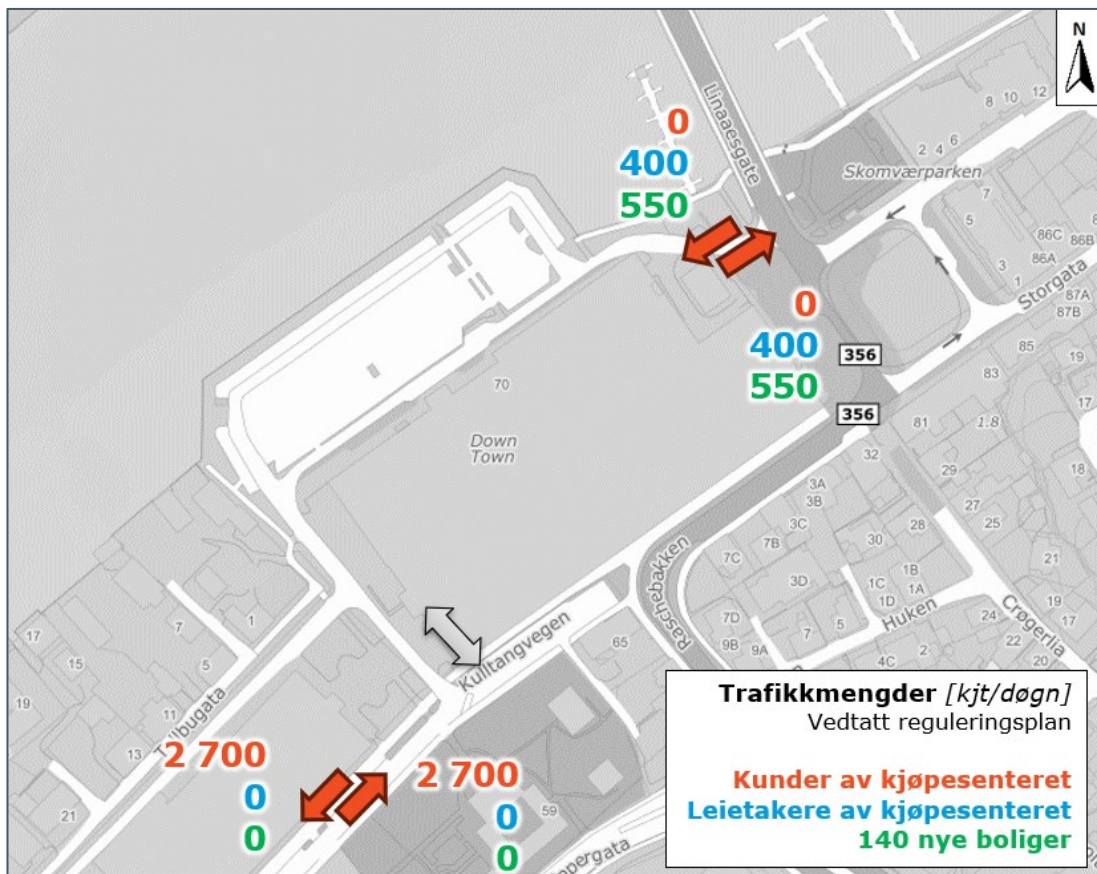
Figur 3-4: Typisk reisetid kl. 16:00 langs alternative ruter fra Moldhaugen til Down Town kjøpesenter (kilde: Google Maps)



Figur 3-5: Typisk reisetid kl. 16:00 langs alternative ruter fra Down Town kjøpesenter til Moldhaugen (kilde: Google Maps)

Figurene viser at det fremdeles er raskere å kjøre *tilbake* via Skippergata, Franklintorget, og Porsgrunnsbrua enn å kjøre ut på rv. 36. I tillegg er ruten langs rv. 36 betydelig lengre, som dermed også vil oppleves som en omvei og være naturlig mindre attraktivt.

Figur 3-6 viser hvordan døgntrafikken forventes å se ut til/fra Down Town kjøpesenter for kundene og leietakere av senteret, samt trafikk fra planlagte boligutbygging etter vedtatt reguleringsplan.

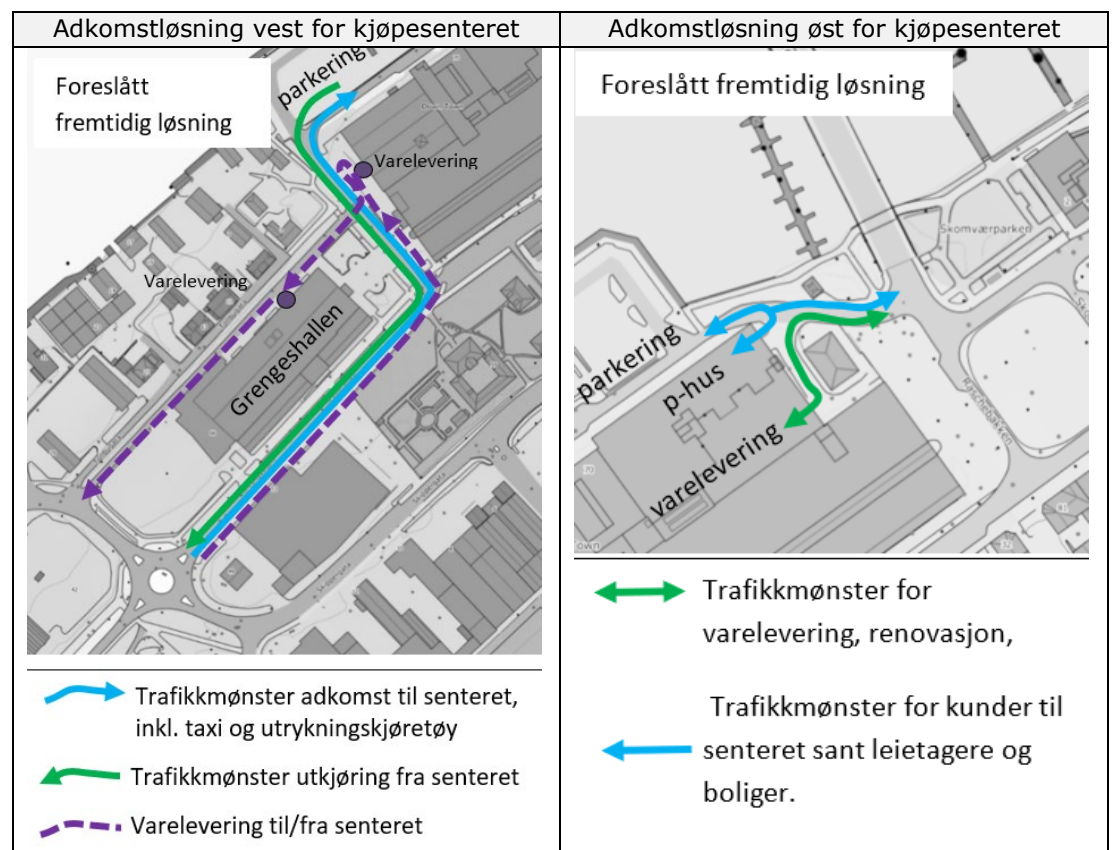


Figur 3-6: Trafikkmengder [kjt/døgn] på en hverdag ifm. kjøpesenteret og nye boliger med reguleringsplan fra 2020

4 Foreslått fremtidig løsning

Dagens trafikk-løsning rundt Down Town er ikke optimal, spesielt med tanke på dagens vanskelige adkomst til p-huset som gjør at p-huset dermed benyttes i liten grad i dag. I tillegg er det en konflikt vest for senteret mellom varelevering og biler som skal ut samme vei. Dette vil også være utfordringer hvis gjeldende reguleringsplan gjennomføres. I forhold til gjeldende reguleringsplan har det vært spesielt fokus på å finne andre løsninger for utkjøring fra regulert ny parkeringsflate på taket og ut på Kulltangveien. Down Town har derfor jobbet med ny løsning for å bedre den fremtidige trafikale situasjonen i området.

Figur 4-1 viser foreslått fremtidig adkomstløsning for Down Town kjøpesenter. I vestlig adkomst kjører biltrafikken både inn og ut via Kulltangveien, tilsvarende gjeldende reguleringsplan fra 2015 (sist endret 2020). Forskjellen er at kjørende ledes inn via eksisterende vegsystem langs vestsiden av kjøpesenteret til parkeringsplassen langs elva, isf. inn gjennom kjøpesenteret. I østlig adkomst kan kunder til senteret både kjøre inn og ut via Linaaesgate/Porsgrunnsbrua.



Figur 4-1: Adkomstløsning i foreslått fremtidig løsning

Fra dagens situasjon er det en marginal reduksjon i antall disponible parkeringsplasser for biler i foreslått ny løsning. For boligene som skal bygges er det satt av ca. 130 p-plasser som ikke er her i dag, men disse forbeholdes kun til boligene. Tabell 4-1 og figur 4-2 viser antall og fordeling av parkeringsplasser i foreslått ny situasjon.

Tabell 4-1: Antall og fordelingen av parkeringsplasser i foreslått ny situasjon

Parkering	Totalt	andel	P1N	P2N	P3N	P5G	P6G	P7G	P8G	P9G	P10G	P11G
Kunder	370	57 %	140	140		20	10	30	30			
Helse	25	4 %							25			
Bolig	130	20 %			130							
Ansatte	125	19 %								30	60	35
P-plasser	650	100 %	140	140	130	20	10	30	55	30	60	35



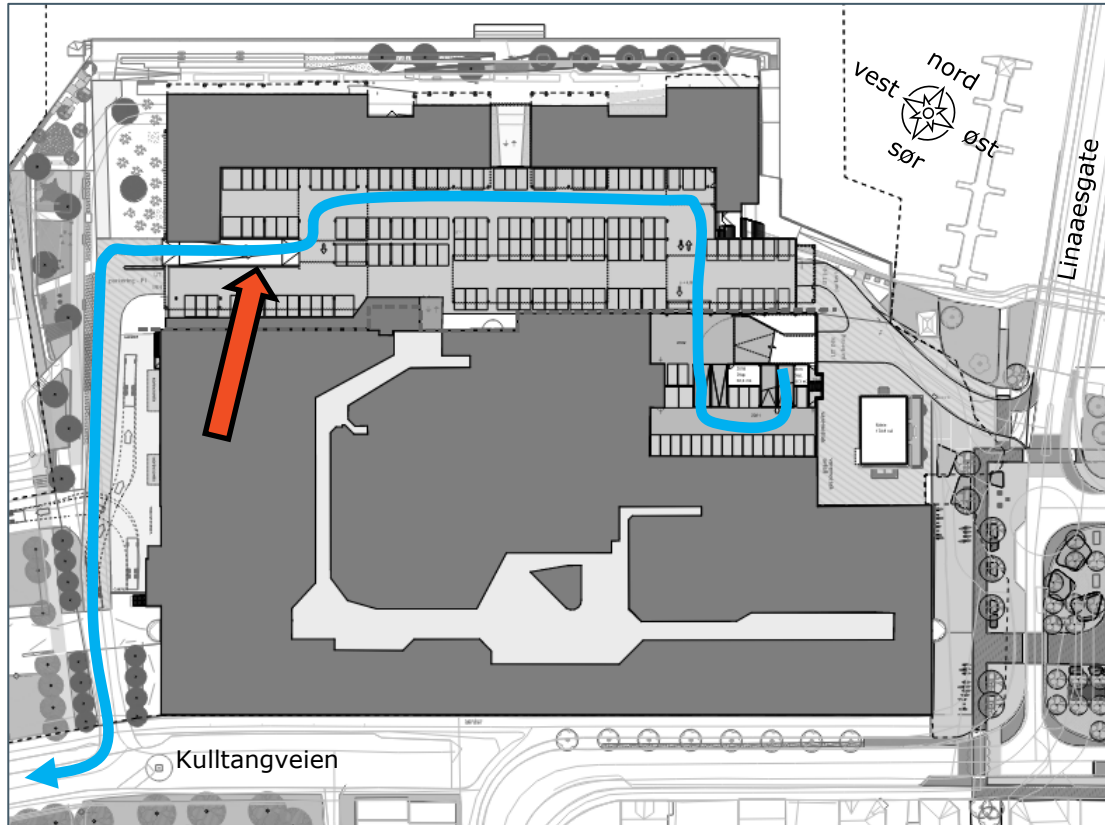
Figur 4-2: Planlagte parkeringsplasser i foreslått ny situasjon

Det forventes at kunder først og fremst vil parkere i 1. etasje i nytt parkeringshus, da dette er enklest og kortest vei. Fra denne etasjen er det direkte inngang til senteret sin hovedetasje. Først når disse plassene begynner å fylles opp vil det være attraktivt å bruke 2. etasje. De dagene hvor både 1. og 2. etasje begynner å fylles opp, vil det etter hvert bli aktuelt å benytte de eksisterende/gamle parkeringsplassene i parkeringshuset. Dette er i utgangspunktet betydelig mindre attraktive parkeringsplasser da de er smalere/trangere og har dårlig tilgjengelighet til senteret, og forventes dermed å kun brukes når det ikke er plass andre steder. Dette er også erfaringene fra observasjoner i dag, vedrørende bruken av parkeringsplassene.

Dager med størst antall kunder og dermed størst antall bilturer til og fra senteret vil hovedsakelig forekomme på lørdager, i høytider, og på spesielle salgsdager; f.eks. Black Friday. Det er på disse dagene at alle parkeringsplassene vil kunne bli brukt. Dette er dager hvor det er mindre trafikk i vegnettet for øvrig. I morgen- og ettermiddagsrush på hverdager er det generelt størst trafikk i vegnettet. Dette inntreffer svært sjeldent samtidig som kjøpesentertrafikken er på sitt største.

Boligparkeringen er planlagt i øverste etasje (P3N), og her vil det bli direkte inngang til boligene. Ansatt-parkeringen er plassert i de øvre etasjene i dagens parkeringshus. Dagens helsetilbud på Down Town er vist med 25 plasser i samme etasje som dagens treningssenter. Resten av eksisterende parkeringshus er tilgjengelig for kunder/gjester med totalt ca. 90 plasser.

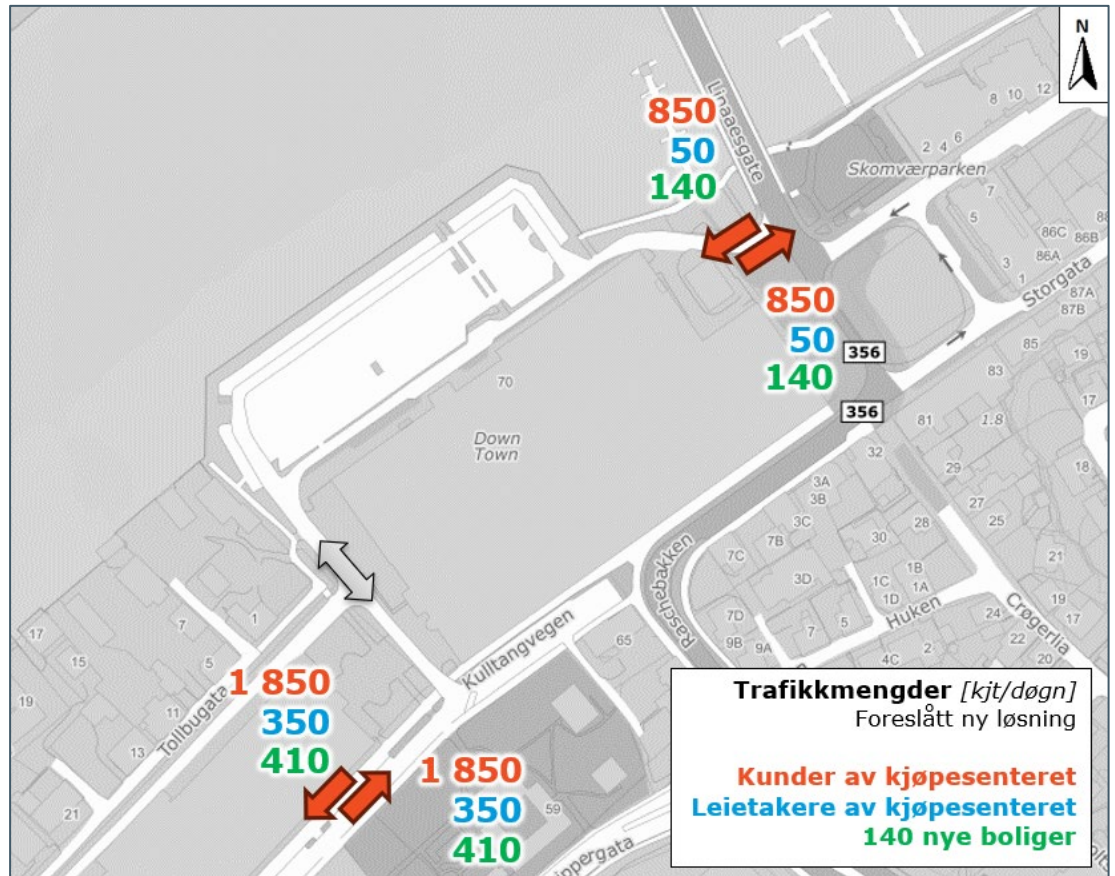
For å få til en god trafikkflyt og styring av trafikken i ønsket retning via vestlig adkomst, er det gjort plangrep som vil bidra til at over 75 % av parkeringsplasser for kunder ledes direkte ut mot vest og Kulltangveien. Dette er gjort ved at det er lagt inn en rampe fra P2 i parkeringshuset i vest. Ny rampe for kjørende mellom 2. etasje (P2) i parkeringshuset til bakkenivå er vist i figur 4-4.



Figur 4-3: Ny rampe, pekt på med rød pil, i vestlig adkomst for kjørende mellom bakkenivå og 2. etasje i parkeringshuset

Bolig- og ansattparkering utgjør ca. 40 % av den totale parkeringskapasiteten i området. Organiseringen av planløsningen medfører at trafikken fra bolig, ansattparkeringen og ca. 25 % av kundeparkeringsplassene har to valg i P4G; de kan (1) skiltes utgang Kulltangveien over P2N, eller (2) utgang øst til Linaaesgate via innkjøringen til eksisterende parkeringshus. For de som bor eller jobber på senteret og er kjent med bevegelsesmønsteret, vil det være naturlig å kjøre mot vest dersom de skal videre mot vest eller sør i byen, mens hvis de skal over Porsgrunnsbrua og nordover i byen velger de utgangen mot øst og over Linaaesgate. I figur 4-4 viser blå linje at det vil være naturlig å kjøre via vestlig adkomst om man skal sørover fra senteret, da man kan kjøre rett frem fra parkeringsområdet i sørøst fra etasje 5 og oppover. I de trafikktallene (døgnetrafikk) som er vurdert, er det anslått at ca. 25 % av bilistene skal mot øst. P1 og P2 utgjør over 75 % av kundeplassene og vil bli benyttet hyppigst. For P1 og P2 er det utkjøringen mot vest som oftest vil bli brukt, og for store deler av året vil derfor anslag på 25 % av trafikken mot øst kunne være noe høyt.

Figur 4-4 viser hvordan forventet døgnetrafikk ser ut til/fra Down Town kjøpesenter for kundene og leietakere av senteret, samt trafikk fra planlagte boligutbygging med foreslått fremtidig adkomstløsning. Det er her gjort noen antakelser på retningsfordeling av trafikken fra boliger og fra kunder og leietakere av kjøpesenteret. Det anslås at ca. 25 % av kundetrafikken og beboere benytter adkomsten i øst til Linaaesgate ved Franklintorget. Da den østlige adkomsten er åpnet for alle, forventes det også at noen flere av senterets leietakere benytter denne adkomsten enn i dag. Resterende benytter den vestlige adkomsten.



Figur 4-4: Trafikkmengder [kjt/døgn] på en hverdag ifm. kjøpesenteret og nye boliger med foreslått fremtidig adkomstløsning

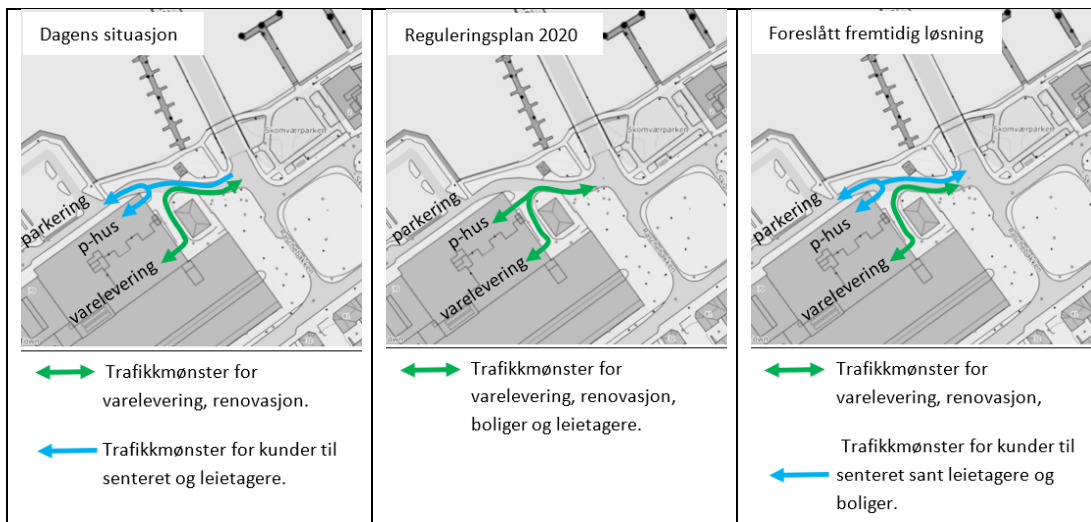
Trafikkmengder i foreslått løsning er vurdert til å ha en døgntrafikk mot øst og Linaaesgate på totalt ca. 1 040 biler. Dette er 90 biler (9 %) mer enn det som er beregnet døgntrafikk over denne adkomsten i regulert løsning. Foreslått løsning vurderes likevel å gi mindre belastning i sentrum med mindre gjennomfartstrafikk, enn om all trafikk ut fra Down Town tvinges mot vest, for så å måtte kjøre via Skippergata og Franklintorget for å komme over Porsgrunnsbrua.

5 Vurdering av konsekvenser

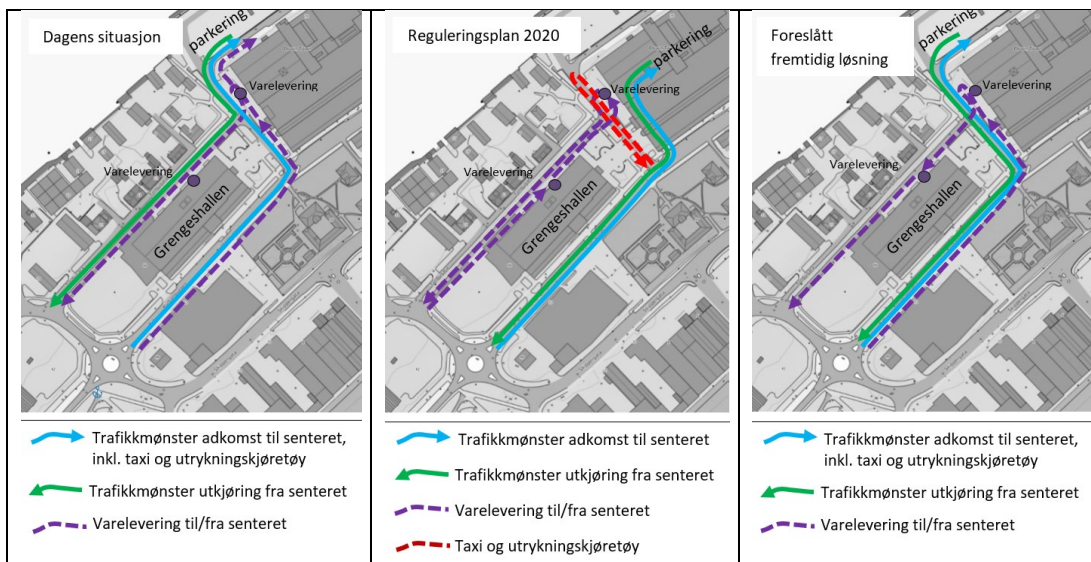
Konsekvenser er vurdert opp mot de tre ulike scenarioene:

- > Dagens situasjon
- > Regulert løsning 2015 (sist endret 2020)
- > Foreslått ny løsning

Figur 5-1 og figur 5-2 viser en sammenligning av adkomstløsningene ifm. Down Town kjøpesenter i dagens situasjon, reguleringsplan fra 2020, og foreslått fremtidig løsning.



Figur 5-1: Adkomstløsninger i østlig adkomst ved Franklintorget



Figur 5-2: Adkomstløsninger i vestlig adkomst ved Grengeshallen

Generelt og forståelse av kjøremønster. Dagens adkomstløsning for kjørende er noe uryddig med mange enveisreguleringer. I reguleringsplanen fra 2015 (sist endret 2020) er dette ryddet mer opp i, med én samlet adkomst i vest som går i Kulltangveien. Svakheten til reguleringsplanen er at trafikken er regulert til å rampes opp inni kjøpesenterbygget, noe som ikke vil være mulig å gjennomføre da denne delen av

kjøpesenteret nylig er totalrehabilitert og ikke lengre kan rives. En eventuell etablering ville også gitt et dødt uttrykk på den verneverdige industrielle fasade på sørvestsiden av bygget. I tillegg forventes reguleringen, som kun tillater adkomst via vest, å gi en økning i trafikk gjennom Franklintorget, som ikke er ønskelig. I foreslått fremtidig løsning er dette endret på for å bedre den trafikale situasjonen i området.

Belastning på vegnettet og bruk av adkomster. Flest antall kunder og dermed størst antall bilturer til og fra senteret vil hovedsakelig forekomme på lørdager, i høytider, og på spesielle salgsdager; f.eks. Black Friday. Til tross for dette vurderes hverdagstrafikken som mest kritisk for vegsystemet da trafikkmengdene i det øvrige vegnettet er betydelig størst på en hverdag, sammenlignet med helgetrafikken. I tillegg er rushtoppene betydelig større på hverdager. Med planlagt parkeringsløsning, der P1 og P2 har direkte inn-/utkjøring via vestlig adkomst, forventes det at svært mange vil bruke disse parkeringsplassene og denne adkomsten via Kulltangveien. P1 og P2 utgjør ca. 75 % av alle parkeringsplassene for senterets kunder. Pga. færre antall besøkende på hverdager enn lørdager, vil det være mindre sannsynlig at alle parkeringsplassene blir oppfylt på hverdager. Det forventes derfor at parkeringsplassene på P1 og P2 vil bli absolutt mest brukt på hverdager og derfor gi en betydelig brukervervekt av vestlig adkomst.

En stenging av den østlige adkomsten for kundetrafikken til/fra Down Town forventes å kunne gi en økning i trafikk over Franklintorget. Uavhengig av adkomstløsning til senteret forventes det at dagens besøkende i stor grad vil fortsette å besøke til/fra samme endepunkt. Det vil si at det fremdeles er mange som skal til/fra nord, enten til/fra Moldhaugen-området (7 % av senterets kunder), Skien-området (25 % av senterets kunder), eller andre destinasjoner nord for Down Town. Om kundetrafikken tvinges ut via vestlig adkomst vil det fremdeles være kortere og raskere å kjøre over Porsgrunnsbrua, via Skippergata og Franklintorget, enn å kjøre rv. 36. Dette er tidligere vist i figur 3-4 og figur 3-5 i kap. 3. En slik situasjon vil skape mer trafikk gjennom Franklintorget enn om den østlige adkomsten var åpen for all trafikk da denne trafikken som skal til/fra Porsgrunnsbrua ikke trenger å kjøre gjennom Franklintorget.

Franklintorget. En vesentlig endring fra tidligere vegsystem med rundkjøring på Franklintorget er at det nå i dag, og i foreslått fremtidig situasjon, er mulig å kjøre mellom Down Town kjøpesenter og Porsgrunnsbrua uten å kjøre innom Franklintorget. Som vist i figur 5-3 med rød pil kan biler her kjøre direkte mellom Down Town og Porsgrunnsbrua uten å forstyrre kjøring rundt Franklintorget. Denne T-kryss-løsningen er bygget kompakt som sikrer lav fart til/fra adkomsten til Down Town og gir en god oversikt over konfliktsituasjoner. I tillegg er det etablert brostein i kjørebanelen for gående som skal krysse, noe som gir god synlighet av fotgjengere. Det poengteres at det i foreslått ny situasjon ikke er planlagt noen geometriske endringer i dette området fra dagens etablerte situasjon som ble bygget i 2022 etter dagens gjeldende reguleringsplan. Det vurderes at en økning fra ca. 950 biler med gjeldende reguleringsplan til 1 040 biler per dag (+90) i foreslått ny situasjon, ikke vil gi en vesentlig endring i trafiksikkerheten i dette krysset.



Figur 5-3: Gammelt (t.v.) og nytt vegsystem (t.h.) over Franklintonet (kilde: kart.finn.no)

Denne endringen som ble gjort ved Franklintonet har også omfordelt prioriteten i vegsystemet. I rundkjøringen hadde alle kjørende inn mot rundkjøringen vikeplikt for all sirkulerende trafikk i konflikt. Dette gjorde bl.a. at trafikk fra sør (Raschebakken) og øst (Franklintonet) måtte vike for kjørende fra Down Town som skulle i venstresving. I ny situasjon der adkomsten er flyttet lengre nord som et eget T-kryss med Linaesgate, har trafikken i Linaesgate forkjørsrett for all trafikk fra Down Town, da det her er vikeplikt for utkjøring fra Down Town. Dette gjør at eventuell kø ut til systemet vil bygge seg opp fra Down Town uten å påvirke Franklintonet.