

Trafikkrapport Hukenkvartalet



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Porsgrunn utvikling AS
 Tittel på rapport: Trafikkrapport Hukenvartalet
 Oppdragsnavn: Hukenvartalet
 Oppdragsnummer: 638912-01
 Utarbeidet av: Karen Oline Kolstad
 Oppdragsleder: Hanne Porsholt Jensen
 Tilgjengelighet: Åpen

01	4. des. 2023	Trafikkrapport Hukenvartalet	KOK	VS
Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS

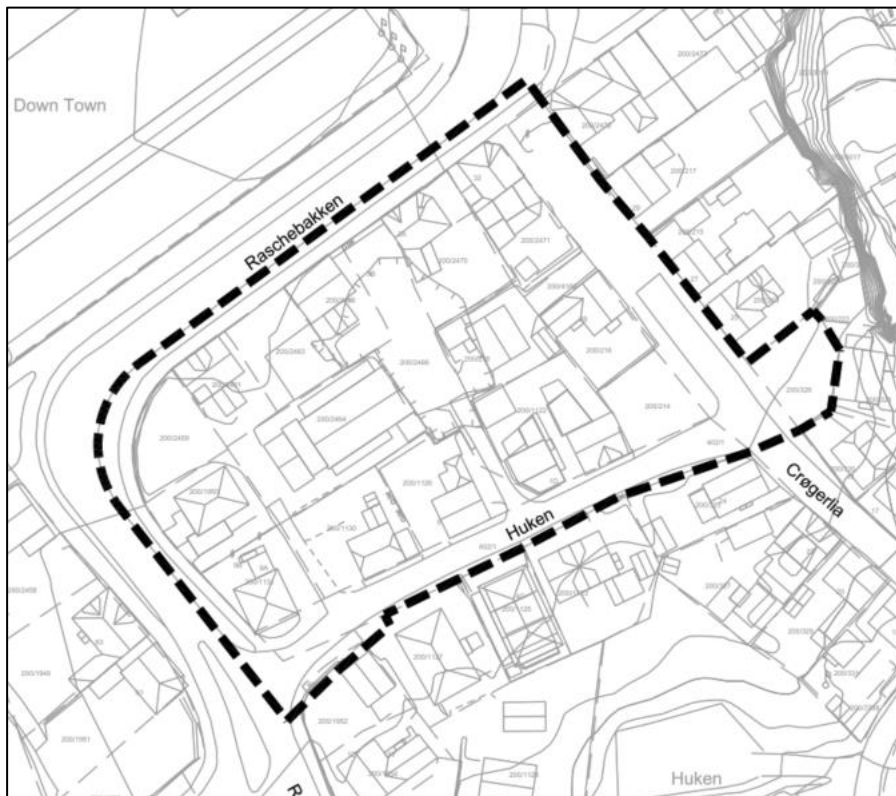
Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunn	3
2. Dagens situasjon	4
2.1. Gjeldende regulering	4
2.2. Bruk av planområdet	5
2.3. Sentrale målpunkt	5
2.4. Gatebruksplan for Porsgrunn sentrum	7
2.5. Myke trafikanter	10
2.6. Kollektivtrafikk	13
2.7. Kjørende trafikanter	15
3. Planforslag	19
4. Turproduksjon	20
5. Fremtidig situasjon	22
5.1. Myke trafikanter	22
5.2. Kollektivtrafikk	24
5.3. Kjørende trafikanter	25
6. Oppsummering	30
Vedlegg	32

1. Bakgrunn

Asplan Viak lager ny detaljreguleringsplan for Hukenkvartalet i Porsgrunn på vegne av oppdragsgiver Porsgrunn Utvikling AS. Planområdet er på om lag 9 daa, og ligger i Porsgrunn sentrum mellom fylkesveg 356 Raschebakken, Huken og Crøgerlia. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for næring/kontor og boligformål. I tillegg planlegges det for en utvidelse av eksisterende teater.

Planavgrensningen er vist i Figur 1-1.



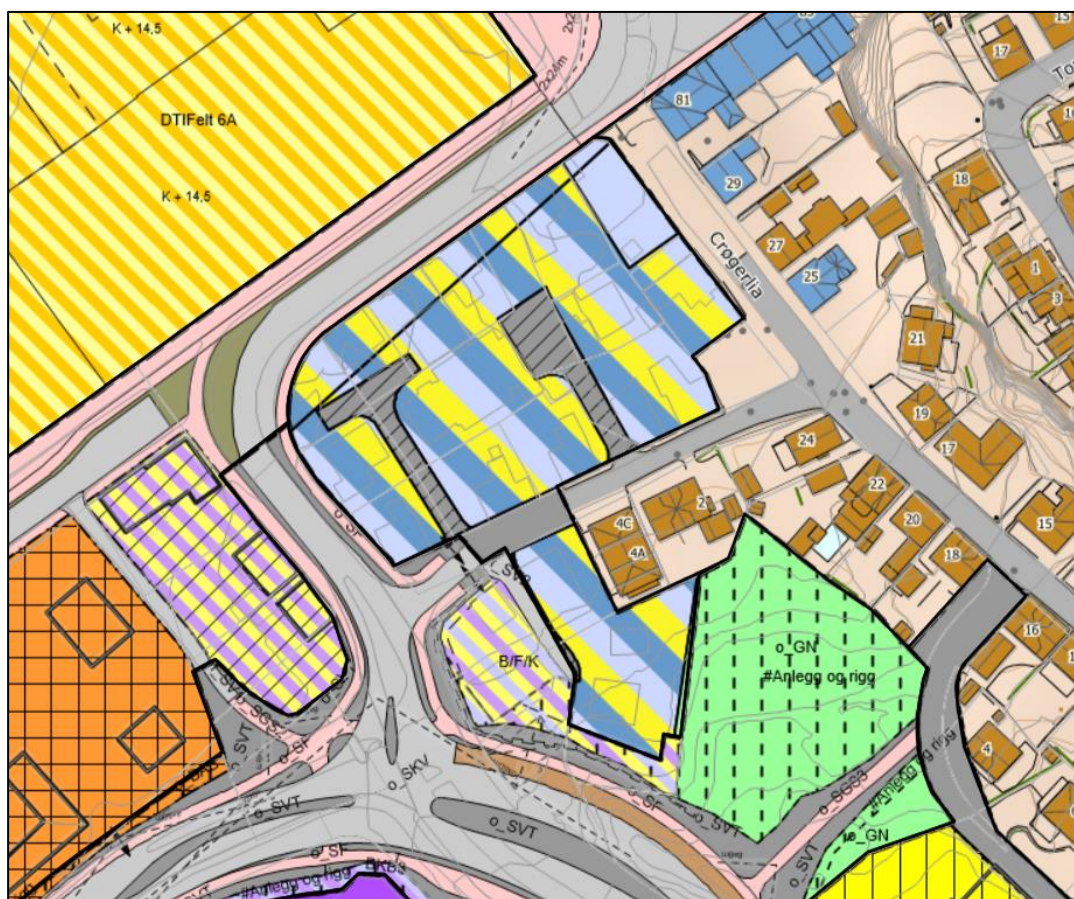
Figur 1-1: Planavgrensning for detaljreguleringsplan for Hukenkvartalet.

2. Dagens situasjon

2.1. Gjeldende regulering

Planområdet er sentrumsformål i gjeldende kommuneplan for Porsgrunn kommune.

Området er i hovedsak innenfor reguleringsplanen for Jønnholt fra 1986 (planID 326), og er regulert til blandet formål bolig/forretning/kontor. I tillegg er deler av vegarealet som omkranser bebyggelsen innenfor reguleringsplanen. Gjeldende reguleringsplan er vist i Figur 2-1.



Figur 2-1: Gjeldende reguleringsplaner i området (hentet fra: [ISYMap \(geoinnsyn.no\)](https://www.geoinnsyn.no)).

2.2. Bruk av planområdet

Det er en kombinasjon av ulike formål på planområdet i dag. Arealfordeling av dagens bebyggelse er vist i Tabell 2-1. Kulturarealet er et teaterbygg som rommer en blackbox, et mindre prøvestudio, teaterkafé, kontorer, samt verksteder. Næringsarealet er en restaurant.

Tabell 2-1: Arealfordeling av dagens bebyggelse.

	BRA dagens bebyggelse [m²]
Bolig	2200
Kontor	820
Næring	320
Kultur	1190
Totalt	4530

2.3. Sentrale målpunkt

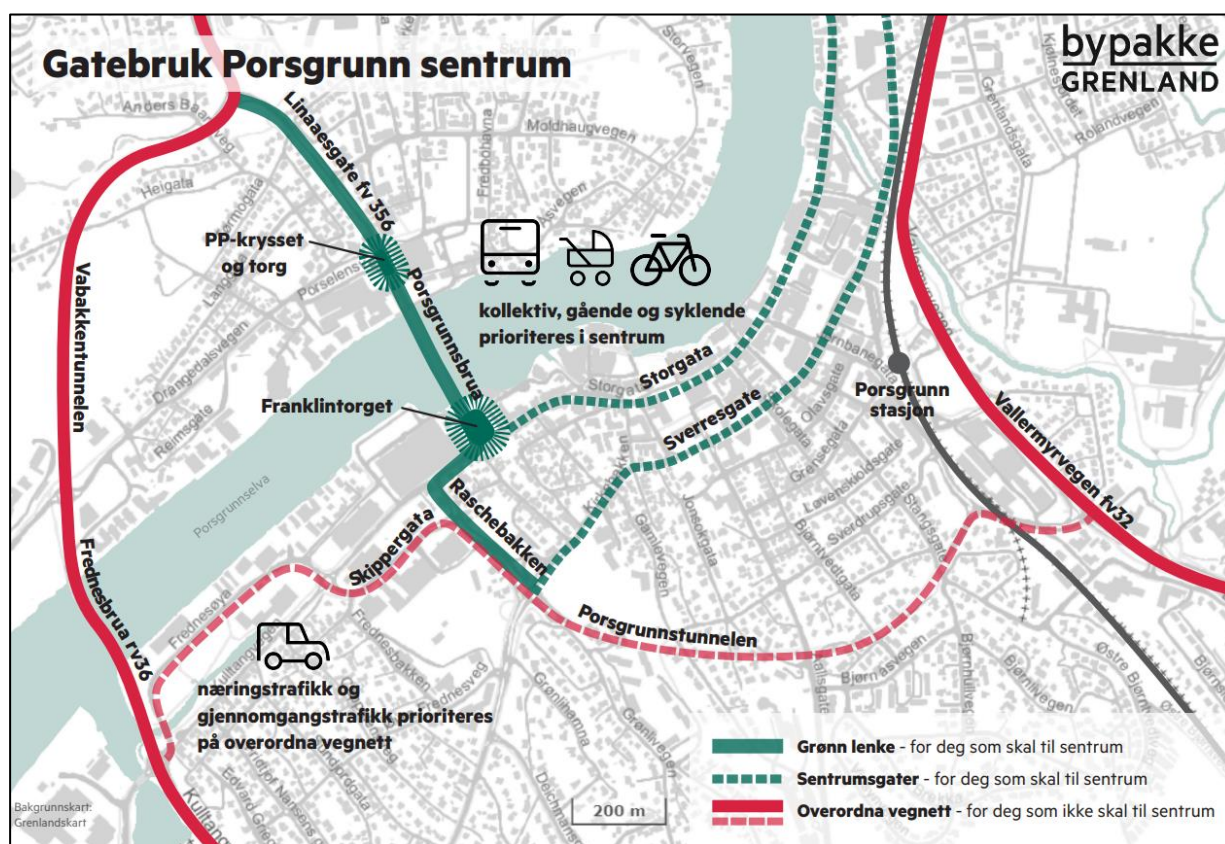
Planområdet er i Porsgrunn sentrum med mange servicetilbud innen kort avstand. Down Town kjøpesenter er lokalisert på motsatt side av Raschebakken. Fotballbane, klubbhus og flere kirker og sykehjem er også i kort avstand. Planområdet ligger innenfor skolekretsene til Myrene barneskole (1,5 km i luftlinje øst for planområdet) og Vestsiden ungdomsskole (1 km i luftlinje nord for planområdet). Det er flere barnehager innenfor kort avstand fra planområdet.

Barnehager innenfor 1 km avstand, Myrene barneskole og Vestsiden ungdomsskole er vist på Figur 2-2.



2.4. Gatebruksplan for Porsgrunn sentrum

Gatebruk i Porsgrunn sentrum er vist i Figur 2-3. Gatebruken har vært i endring de siste årene med bygging av Porsgrunnstunnelen og ombygging av vegnettet gjennom sentrum. Slik gatebruken er i dag er det en tydelig prioritering av kollektivtrafikk, gående og syklende i sentrum og et godt tilbud for kjørende på overordnet vegnett. Nedgang i trafikkmengder trafikktellepunkt i sentrum tyder på at endret gatebruk har hatt ønsket effekt. Samtidig har trafikkmengdene i tellepunkt på vegforbindelsene utenom sentrum økt på grunn av en overføring av trafikk dit.



Figur 2-3: Gatebruk i Porsgrunn sentrum (utarbeidet av: Bypakke Grenland).

Figur 2-4 og Figur 2-5 viser endringer i vegnettet ved Franklintorget etter ombygging i 2021-2022.



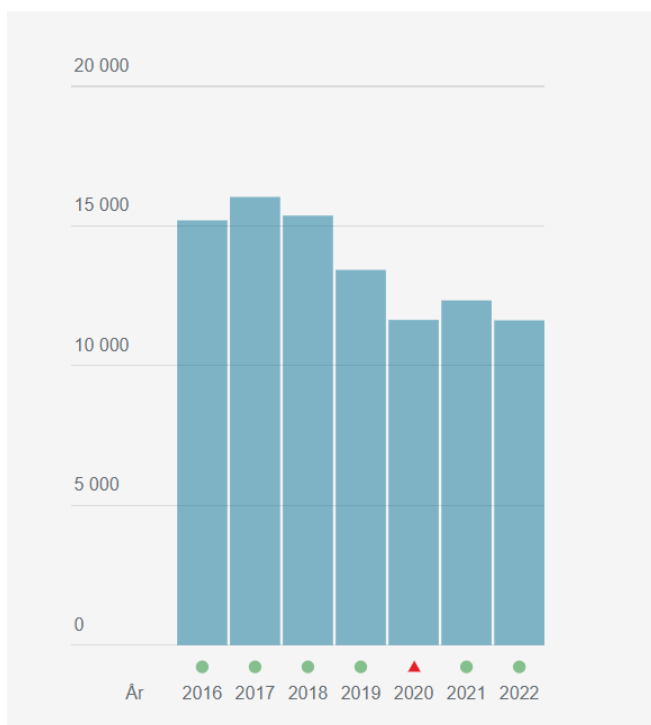
Figur 2-4: Oversiktsbilde fra før ombyggingen av Franklintorget (bilde hentet fra: earth.google.com).



Figur 2-5: Oversiktsbilde som viser Franklintorget etter ombygging (bilde hentet fra: Porsgrunn.kommune.no).

2.4.1. Trafikkutvikling som følge av ny gatebruksplan

Trafikkutvikling i Statens vegvesens trafikktelepunkt over Porsgrunnsbrua er vist i Figur 2-6. Det er vist en stabil nedgang i trafikkmengden over brua fra 2017.



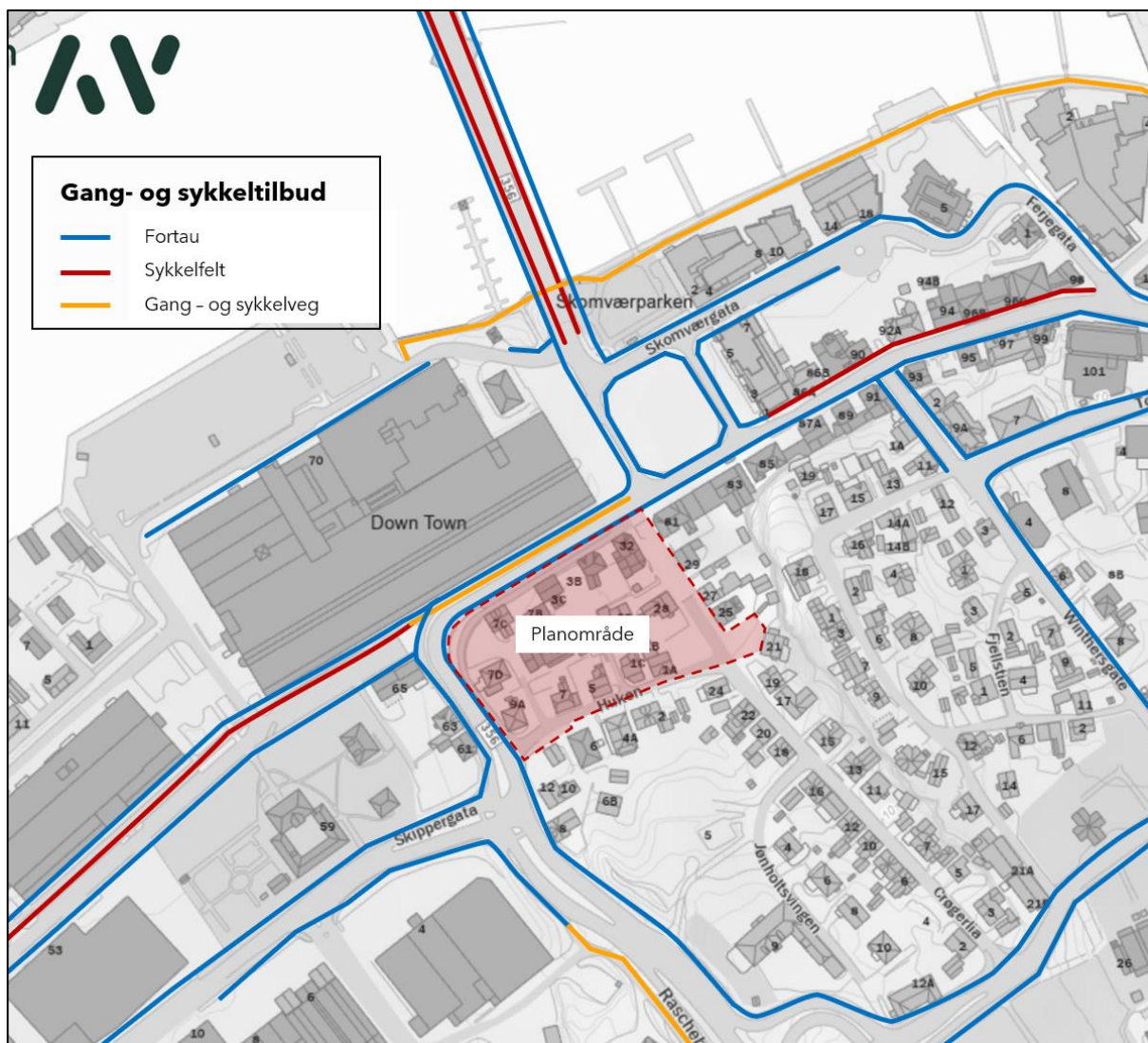
Figur 2-6: Trafikkutvikling over Porsgrunnsbrua fra og med 2016. (Hentet fra: trafikkdata.atlas.vegvesen.no).

Årsaken til trafikknedgangen vurderes å i hovedsak være tiltak i forbindelse med Bypakke Grenland med blant annet:

- Etablering av bomstasjoner.
- Redusert kapasitet for bil i Linaaesgate (inkludert PP-krysset) på nordsiden av Porsgrunnsbrua
- Redusert kapasitet og fremkommenlighet for bil som følge av ombygging av Franklintonet
- Flere prosjekt i forbindelse med Grønn-lenke som gir lavere kapasitet for kjørende trafikk, men med bedre forhold for myke trafikanter blant annet med sykkelbokser og sykkelfelt.

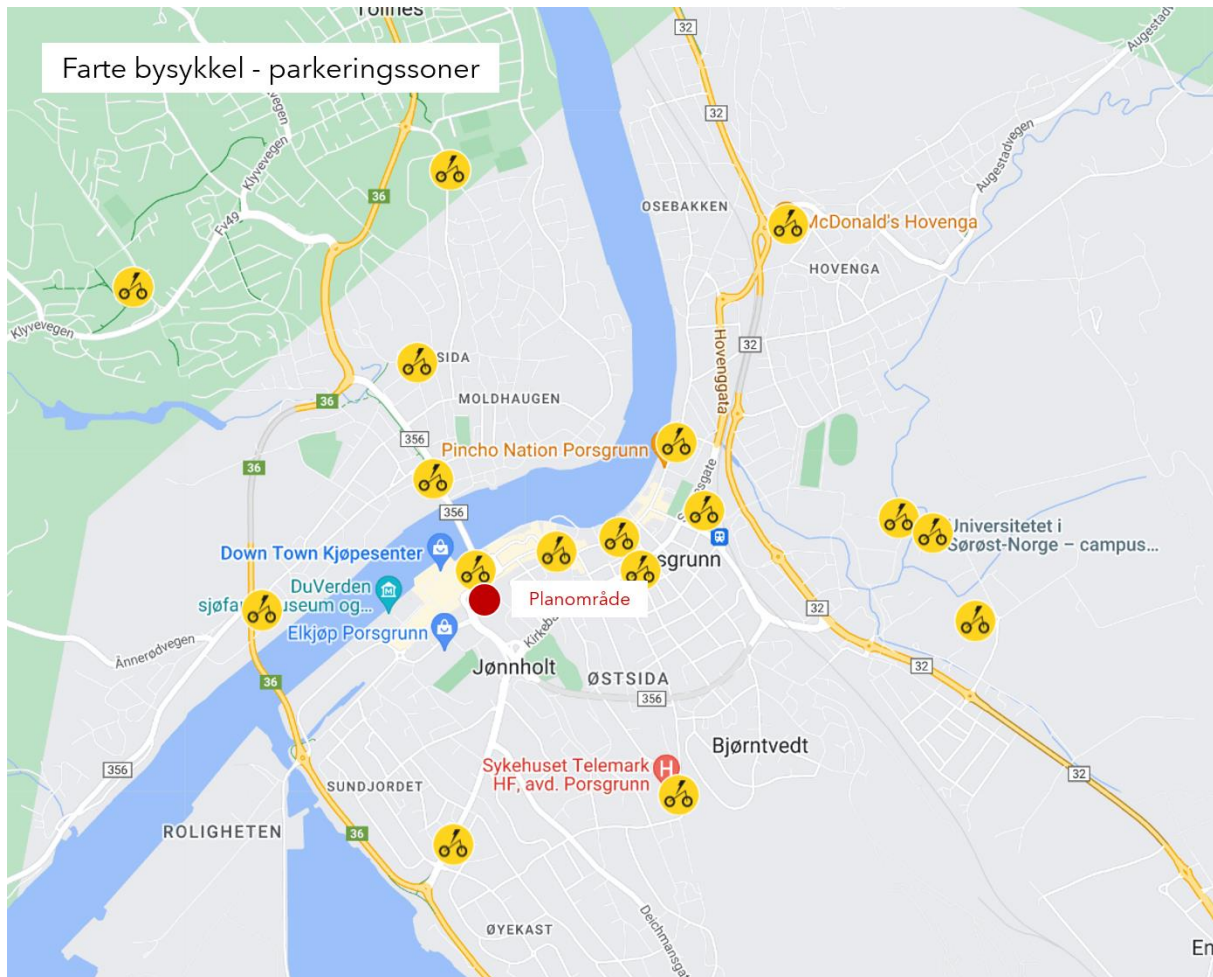
2.5. Myke trafikanter

Etter flere veg- og gateprosjekt i forbindelse med Bypakke Grenland er myke trafikanter godt ivaretatt i Porsgrunn sentrum. Fortau, sykkelfelt og gang- og sykkelfelt i vegnettet ved planområdet er vist i Figur 2-7. Det er etablert gangfelt i naturlige kryssingspunkt med mange myke trafikanter.



Figur 2-7: Fortau, sykkelfelt og gang- og sykkelfelt i vegnettet ved planområdet (kartgrunnlag hentet fra: kart.asplanviak.no).

Farte bysykkel har parkeringssone rett ved planområdet og ellers mange steder i og rundt Porsgrunn sentrum. Kartet i Figur 2-8 viser oversikt over parkeringssonene nærmest planområdet. Det er også el-sparkesykkeltilbud i Porsgrunn sentrum i sommerhalvåret.



Figur 2-8: Oversikt over Farte bysykkel sine parkeringssoner i og ved Porsgrunn sentrum. Planområdet er vist med rød sirkel. (Kartgrunnlag hentet fra: farte.no/bysykel/parkeringssoner).

Planområdet ligger innenfor skolekretsene til Myrene barneskole (1,5 km i luftlinje øst for planområdet) og Vestsiden ungdomsskole (1 km i luftlinje nord for planområdet).

Plassering av skolene er vist i Figur 2-2.

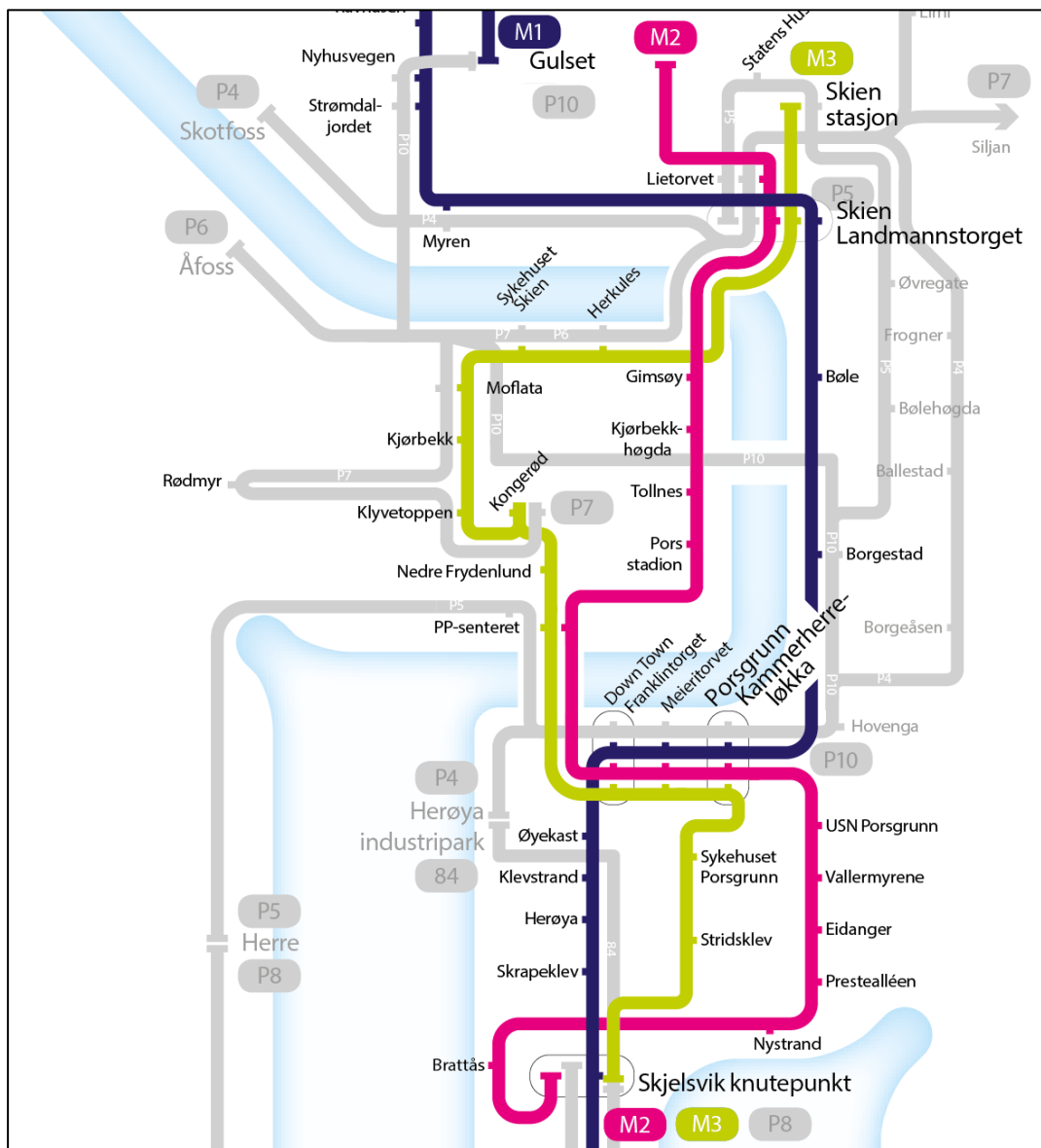
- Mellom planområdet og Myrene barneskole er gang- og sykkelavstanden på rundt 2 km. På grunn av leilighetsstørrelsene og avstand til barneskole er det mest sannsynlig ikke være veldig mange barn i barneskolealder i leilighetene på planområdet.

Det er tilrettelagt med tosidig (og delvis ensidig) fortau langs aktuelle ruter og kryssing i gangfelt eller gang- og sykkelveg i kulverter. Langs deler av den mest aktuelle ruta (langs Sverresgate) er det også sykkelfelt. Google maps estimerer en gangtid på rundt 30 minutter, og sykkeltid på rundt 10 minutter mellom planområdet og Myrene barneskole. For de yngste barna er sykkel lite aktuelt på skolereiser. Både gang- og sykkeltiden vil nok også være en del lenger enn det Google maps estimerer for en del av barna på barneskolen. Gange og sykkel vurderes derfor å ikke være veldig aktuelle reisemiddel på eventuelle reiser til barneskolen. Bussrute M2 passerer Down Town Franklintorget og bussholdeplassen Universitetet USN Porsgrunn som er rett ved skolen, og kollektivtransport er derfor et aktuelt reisemiddel for de eldste barna til og fra skolen. Bil vil nok også være aktuelt på grunn av avstanden til skolen.

- Mellom planområdet og Vestsiden ungdomsskole er gang- og sykkelavstanden på rundt 1 km. Det er tosidig fortau langs hele strekningen. Langs store deler av strekningen er det også sykkelfelt. Gangfelt er etablert i aktuelle kryssingspunkt. Google maps estimerer en gangtid er på rundt 15 minutter og sykkeltid på rundt 5 minutter. Bussrute M2 passerer både Down Town Franklintorget og bussholdeplassen Vemmern som er rett ved skolen, og kollektivtransport er derfor også et aktuelt reisemiddel til og fra skolen. Det forventes at de fleste på ungdomsskolen reiser til og fra skolen på egenhånd og at bil kun i få tilfeller vil være et aktuelt reisemiddel på reiser til ungdomsskolen.

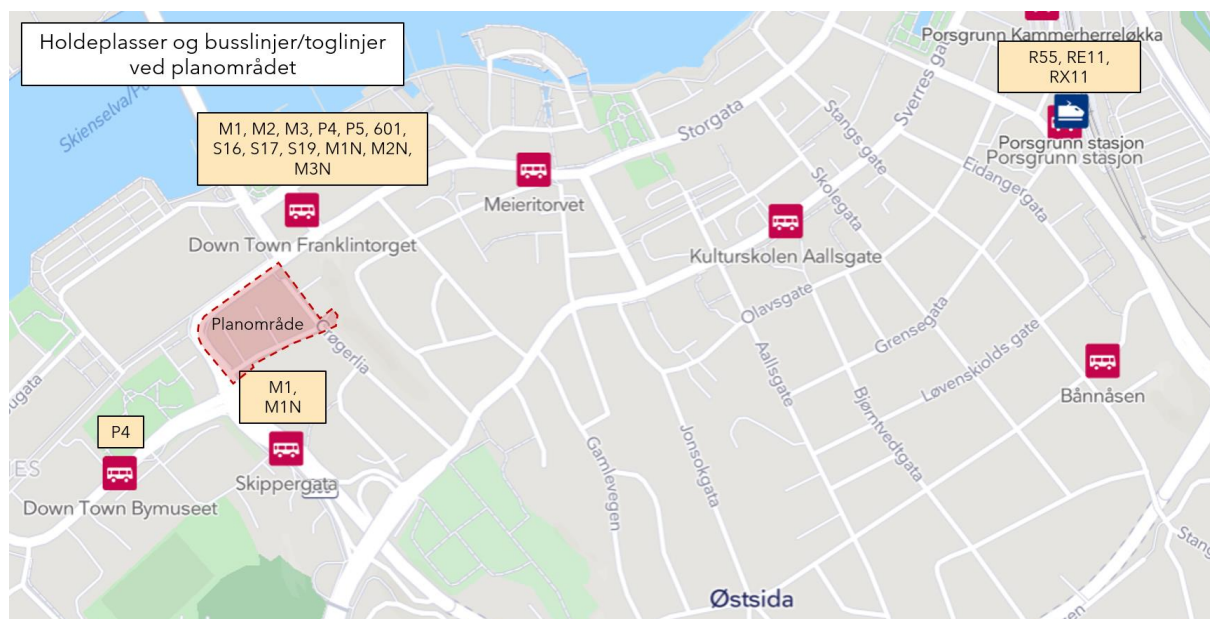
2.6. Kollektivtrafikk

Utklipp av hovednett for kollektivtransport i Porsgrunn er vist i Figur 2-9.



Figur 2-9: Utklipp av hovednett for kollektivtransport i Grenland. (Hentet fra: Farte.no).

Nærmeste kollektivholdeplasser er vist på Figur 2-10. Avstanden til holdeplassene er på rundt 80 meter til Down Town Franklintorget og 100 meter til Skippergata. Dette tilsvarer under 5 minutter gangtid til alle holdeplassene. Som oversikten viser er Down Town Franklintorget et av knutepunktene hvor alle linjene passerer.



Figur 2-10: Nærmeste kollektivholdeplasser til planområdet (kartgrunnlag hentet fra: entur.no/kart).

Avgangsfrekvens på hovedrutene M1, M2, M3, P4 og P5 er vist i Tabell 2-2.

Tabell 2-2: Avgangsfrekvens for hovedlinjer for buss forbi planområdet. Antall avganger per time per retning i lavtrafikk, normaltrafikk og rushtrafikk.

Linje	Avganger per retning / time lavtrafikk	Avganger per retning / time normaltrafikk	Avganger per retning / time rushtrafikk
M1	2	3	6
M2	2	3	6
M3	2	3	6
P4	1	1	2
P5	1	1	2

Med kort avstand til holdeplass og høy avgangsfrekvens har planområdet svært god tilgang til kollektivtransport. Buss bør være et attraktivt reisemiddel for både bosatte, ansatte og besøkende. Porsgrunn stasjon ligger i overkant av 1 km nordøst for planområdet. Det er godt gang- og sykkelbud mellom planområdet og stasjonen med tosidig fortau eller tosidig fortau med sykkelfelt langs hovedvegnettet til stasjonen. Reisetiden med buss mellom planområdet og stasjonen er på rundt 5 minutter, og de fleste hovedlinjene for buss går både via holdeplassen Down Town Franklintonet ved planområdet og holdeplassen Porsgrunn Kammerherreløkka ved stasjonen. Det er 2 til 5 togavganger per time fra stasjonen (totalt i begge retninger).

2.7. Kjørende trafikanter

2.7.1. Adkomst

Det er to adkomstkryss til planområdet, begge er vist på Figur 2-11.



Figur 2-11: Adkomst for kjørende til planområdet (bakgrunnsbilde hentet fra: [google.no/maps](https://www.google.no/maps)).

- I krysset fra Hukensveien (i vest) er det høyre inn/høyre ut fra/til Raschebakken med vikeplikt ut fra adkomsten.
- Adkomstkrysset fra Crøgerlia (i sørøst) er et vikepliktsregulert T-kryss med Kirkebakken. Her er trafikk fra Crøgerlia vikende for trafikken i Kirkebakken.

2.7.2. Trafikkmengder og avvikling

Trafikkmengder i vegnettet og andel tunge kjøretøy er vist i Figur 2-12. Trafikkmengdene i lokalvegnettet er lave. Langs Raschebakken og Linaaesgate er det høyere trafikkmengde, og en høyere andel tunge kjøretøy. Dette er også busstrasé for flere av busslinjene i Porsgrunn.



Figur 2-12: Trafikkmengder i dagens vegnett (kartgrunnlag hentet fra: kart.asplanviak.no).

Google maps sitt informasjonslag om trafikk (google.no/maps) viser noe saktegående trafikk langs hovedvegnettet på dagtid og i ettermiddagsrush. Dette er ikke uvanlig i sentrumsområder, og også en del av strategien med prioritering av myke trafikanter gjennom sentrum.

2.7.3. Parkering

Det er parkering på bakkeplan ved mye av bebyggelsen på planområdet i dag. En del av tverrsnittene er trange, og noen steder viser gatebilder at kjøretøy parkerer på tilbudet for myke trafikanter. Figur 2-13 viser parkerte biler i snittet ved Crøgerlia 32. Det er noe uavklart hvor det er tenkt parkering og hvor det er tenkt fortau langs strekningen, med parkerte biler også der det er skiltet parkering forbudt på fortau.



Figur 2-13: Eksempel på parkeringssituasjonen i området. Parkering langs bebyggelsen. Bilene på venstresiden av vegen er oppstilt på fortauet. (Bilde hentet fra: [Google.com/maps](https://www.google.com/maps))

Det er flere større parkeringsmuligheter i kort avstand. En oversikt over offentlig parkering i Porsgrunn sentrum (utklipp ved planområdet) er vist på Figur 2-14. På kommunale parkeringsplasser i Porsgrunn er det en time gratis parkering og parkering mot avgift ved lenger opphold på hverdager fra kl. 8-17.



Figur 2-14: Offentlig parkering i Porsgrunn sentrum ved planområdet (utklipp av kart utarbeidet av: Porsgrunn kommune). Planområdet er vist med rød markering.

Foreslått situasjonsplan for Hukenkvartalet er vist i Figur 3-1. Seks av eneboligene bevares som de er i dag, disse er vist uten farge. Bebyggelsen langs Raschebakken i nord utvides med ny bebyggelse mellom dagens bebyggelse i tillegg til økte høyder på en del av dagens bebyggelse. På tomte midt i kvartalet rives en enebolig som erstattes av et større boligbygg med næring i førsteetasje og på parkeringsplassen i sørøst planlegges det et nytt boligbygg.



Rapport - Trafikkrapport Hukenkvartalet

4. Turproduksjon

Arealsammensetningen som er brukt til beregning av turproduksjon er fra en arealstudie utført av Feste Landskap / Arkitektur. Det er beregnet turproduksjon både for dagens situasjon og fremtidig situasjon med foreslått utbygging. Forutsatt arealfordeling både for dagens situasjon og bebyggelse i planen for Hukenvartalet er vist i Tabell 4-1.

Tabell 4-1: Arealfordeling (BRA) både for dagens situasjon og for foreslått bebyggelse i Hukenvartalet.

	Arealfordeling, BRA [m ²]	
	Dagens bebyggelse	Plan Hukenvartalet
Bolig	2200	3465
Kontor	820	745
Næring	320	660
Teaterbygg	1190	1980
Totalt	4530	6850

- For bolig er det antatt 3,26 turer per person per døgn¹. 3 bosatte per boenhet for dagens boligbebyggelse og et gjennomsnitt på 50 m² per boenhet for ny bebyggelse med 2 bosatte per boenhet. Det er antatt at boligtrafikken i helgedager er på 90 prosent av trafikkmengden mandag til fredag.
- Faktorer for turproduksjonsberegningene for kontor og næring er hentet fra Statens vegvesens håndbok V713 (Vedlegg 1). Det er brukt normalverdier for turproduksjon som vil si 12 personturer per 100 m² kontor og 90 personturer per 100 m² næring. Det forutsettes turer til kontor 5 av 7 dager i uka og turer til næring alle dager ut ifra åpningstider for dagens næring.
- For teaterbygget er det lagt til grunn et gjennomsnitt på 300 personturer per døgn med bakgrunn i oversendt informasjon om dagens bruk av teateret. Det tilsvarer 25 personturer per 100 m² som er brukt for å beregne turproduksjon for økt areal i nytt teaterbygg. Det er forutsatt turer til teateret alle dager i uka.

Tabell 4-2 viser beregnet antall turer per døgn per formål.

¹ Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 - nøkkelrapport, Transportøkonomisk institutt (2014).

Tabell 4-2: Beregnet turproduksjon (ÅDT, turer per årsdøgn) både for dagens situasjon og foreslått bebyggelse i Hukenkvartalet.

	Turer per årsdøgn, ÅDT	
	Dagens bebyggelse	Plan Hukenkvartalet
Bolig	100	220
Kontor	100	80
Næring	300	600
Teaterbygg	300	500
Totalt	800	1400

Beregnet antall personturer er 1400 turer per døgn samlet for planområdet, en økning på 600 turer per døgn sammenlignet med i dag. Antall turer per reisemiddel er vist i Tabell 4-3. Reisemiddelfordeling for reisende i Grenland med *svært god* og *god tilgang* til kollektivtransport² er brukt for å komme fram til sannsynlig reisemiddelfordeling til/fra planområdet.

Tabell 4-3: Beregnet antall turer fordelt på reisemiddel.

	Gående	Syklende	Kollektiv-transport	Kjørende, sjåfør	Kjørende, passasjer	Totalt
Andel [%]	21 %	7 %	10 %	50 %	12 %	100 %
Antall fra hele planområdet	300	100	150	700	150	1400
Økning fra i dag	150	50	50	300	50	600

Antall bilturer er beregnet å være 700 bilturer per døgn som tilsvarer en økning på 300 bilturer per døgn. I tillegg til de som parkerer på parkeringsplassene på planområdet må man forvente at enkelte vil reise med taxi, blir kjørt og at noen kjører, men parkerer andre steder. Turene med bil (som fører) dekker derfor mer enn bilturene til parkeringsplassene på planområdet.

² Reisevaner i Grenland 2018/2019, Asplan Viak (2021), tabell 4.1.

5. Fremtidig situasjon

5.1. Myke trafikanter

Med få parkeringsplasser på planområdet, god tilgjengelighet til et kollektivtilbud med høy frekvens, samt et godt utbygd gang- og sykkelnettverk er det gode forutsetninger for at reiser til og fra planområdet skal skje som myke trafikanter eller med kollektivtransport. Planområdet er flatt og har åpninger i bebyggelsen som gjør det mulig med adkomst fra flere retninger med lite omvei uavhengig av målpunkt.

Bypakkeprosjektet «Grønn lenke» skal redusere omfanget av biltrafikk gjennom Porsgrunn sentrum og prioritere gående, kollektivreisende og syklende øverst i planleggingshierarkiet. I tillegg til allerede gjennomførte tiltak med økt prioritering av myke trafikanter i Porsgrunn sentrum, vil flere prosjekt knyttet til Grønn lenke bidra til ytterligere forbedring av tilbudet for myke trafikanter til/fra planområdet. Forbedringene vil både være i form av økt tilrettelegging for myke trafikanter og reduksjon i omfanget av kjørende trafikk.

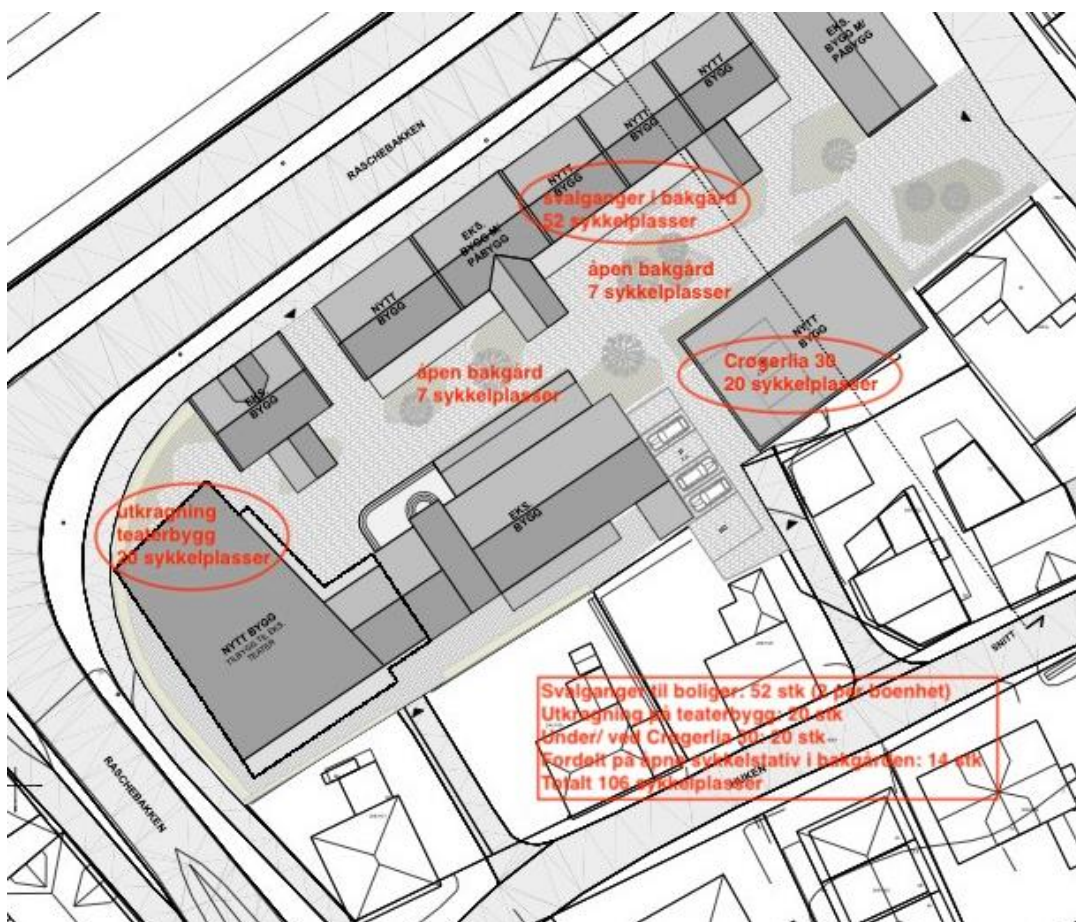
I henhold til bestemmelser i KPA for Porsgrunn skal det sikres minimum to sykkelparkeringsplasser per boenhet i tilknytning til leilighetsbyggene. Av disse skal minimum 1 plass være under tak og med gode låsmuligheter.

I tillegg må det sikres nok sykkelparkering tilknyttet kontorene og næringsarealene. KPA for Porsgrunn har ingen bestemmelser for sykkelparkering knyttet til kontor og næring. Som bestemmelse i planen for Hukenvartalet er det lagt inn krav om minst 2 sykkelparkeringsplasser per 100 m² for både kontor og næring (inkludert teater). Sykkelparkeringen bør være plassert nært inngangsparti, fortrinnsvis under tak.

Hvor mange sykkelparkeringsplasser dette tilsvarer for ulike formål er vist i Tabell 5-1. I utregningen er det sett bort ifra bebyggelsen med eneboliger/flermannsboliger som ikke er planlagt endret, og antatt gjennomsnittlig størrelse per boenhet på 70 m² for øvrig boligbebyggelse. 5 % av sykkelparkeringsplassene skal utformes med plass til lastesykkel.

Tabell 5-1: Anbefalt antall sykkelparkeringsplasser og beskrivelse av plassering/tilrettelegging. Det er sett bort ifra bebyggelsen med eksisterende eneboliger/flermannsboliger som ikke ombygges og antatt at boenhetene er på 70 m².

Formål	Antall	Beskrivelse av plassering/tilrettelegging
Bolig	52	Nært inngangsparti. Minimum 50 % under tak og med gode låsmuligheter
Bolig/næring	20	Nye Crøgerlia 30. Minimum 50 % under tak og med gode låsmuligheter
Kontor/kultur	20	Sambruk av plassene for kontor og kultur. Nært inngangsparti både for kontor og kultur. Plasseres i så stor grad som mulig under tak og med gode låsmuligheter.
Næring	14	Nært inngangsparti
Totalt	106	



Figur 5-1: Mulig plassering av sykkelparkering.

Teater og næring antas også å ha nokså lite samsvarende tidspunkt for bruk av sykkelparkering. Området er også kompakt, noe som taler for at sambruk av plassene for kontor og teater kan fungere gitt at plassene er nært inngang både for kontor og teater. Sambruk av plassene vurderes å kunne redusere behov for sykkelparkeringsplasser for kontor/kultur med 15 plasser gitt følgende fordeling av plassene:

- Svalganger til boliger: 52 sykkelparkeringsplasser (2 per boenhet)
- Utkragning på teaterbygg: 20 sykkelparkeringsplasser (kontor/kultur)
- Under/ ved Crøgerlia 30: 20 sykkelparkeringsplasser (kontor/kultur)
- Åpne sykkelstativ i bakgården: 14 sykkelparkeringsplasser (næring)

Med planlagt antall parkeringsplasser forventes behovet for sykkelparkering å være ivaretatt. Det bør etableres garderobeløsning for ansatte i kontor/næring for å forsterke sykkeltilbudet og bidra til en høy andel syklende på arbeidsreisene.

Krysset fra Huken er en del av reguleringsplanen. På samme side av Raschebakken som planområdet er det i dag gang- og sykkelveg nordover langs Raschebakken og fortau sørover. Det er ikke eget tilbud for myke trafikanter langs Huken, og myke trafikanter ledes ut i vegbanen i Huken nært kryssområdet. Videre planarbeid må utrede muligheten for å videreføre gangfelt innover langs Huken. Det må da sikres tilrettelagt kryssing ved kryssområdet og nedsenket kantstein ved innkjøring til garasjer til Huken 6. Det vil ikke være nødvendig å videreføre fortau videre innover Huken på grunn av lav trafikkmengde og lav fartsgrense.

5.2. Kollektivtrafikk

I forbindelse med Reguleringsplan for FV356 Raschebakken ved Skippergata er det planlagt eget kollektivfelt inn mot lyskrysset ved Raschebakken og prioritering av kollektivtrafikken i lyskrysset. Bussholdeplassene Down Town Bymuseet og Skippergata fjernes i forbindelse med ombyggingen, og holdeplassen Down Town Franklintorget vil måtte benyttes. I dag stopper alle hovedrutene for buss på holdeplassen Down Town Franklintorget og det antas at frekvensen fra denne holdeplassen vil være mint like høy ved fjerning av fire nærliggende holdeplasser. Færre holdeplasser, kollektivfelt og prioritering av buss gjennom signalanlegg gir også kortere reisetid for bussen.

5.3. Kjørende trafikanter

5.3.1. Adkomst

Adkomst for kjørende blir som i dag fra Huken (i vest) og fra adkomstkrysset fra Crøgerlia (i sørøst).

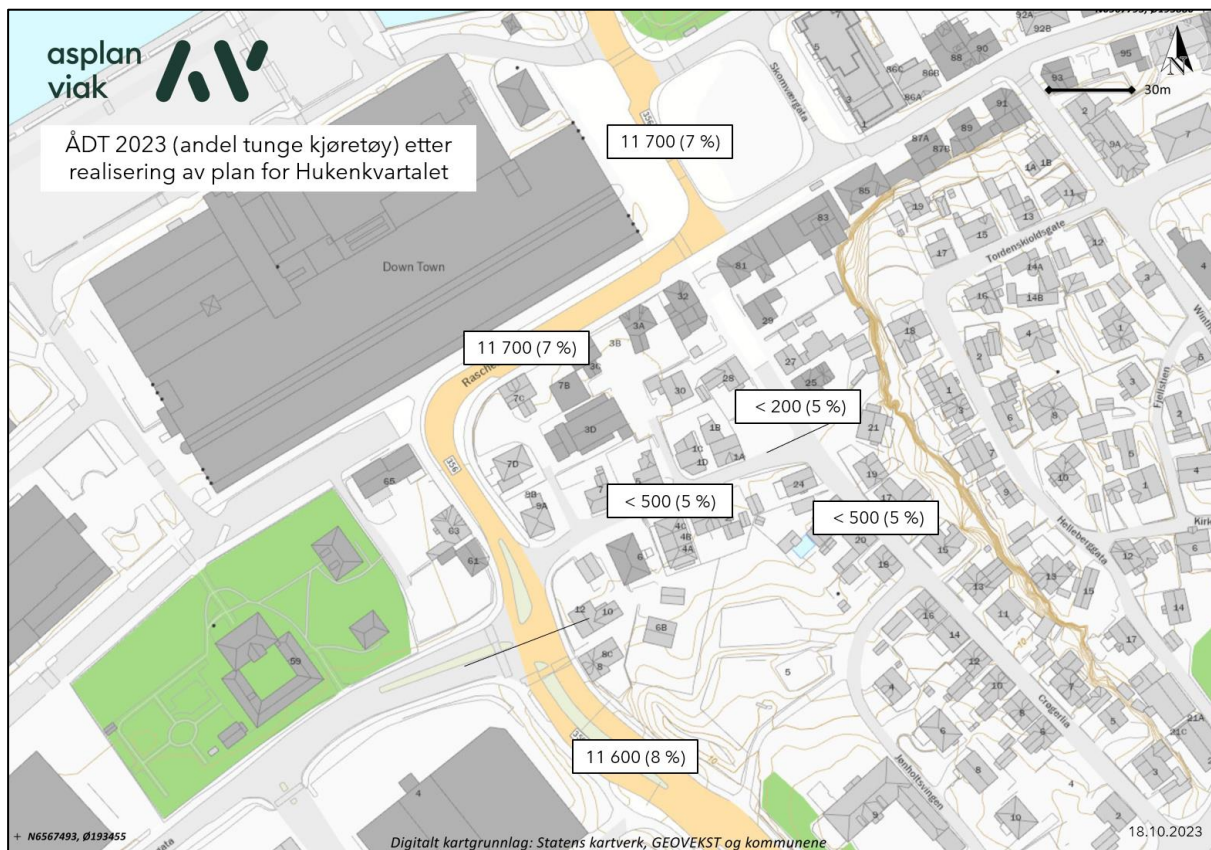
I vegnettet ved krysset fra Huken er det en vedtatt reguleringsplan for endring av Raschebakken og Skippergata (Reguleringsplan for FV356 Raschebakken ved Skippergata). Målet er å lede en større andel av biltrafikken utenom sentrum. Etter ombyggingen regnes det med ytterligere reduksjon i trafikken på vegarmen mot Franklintorget. Reguleringsplanen for ombyggingen oppgir at svingebegrensningene for trafikken til/fra Huken kan oppheves, men dette er ikke avklart.

Både ombygging av vegnettet og ny reguleringsplan for Hukenkvartalet forventes i liten grad å påvirke trafikkmengden ut og inn av vegen Huken i krysset med Raschebakken. Forventet trafikkmengde fra Huken er fortsatt forventet å være under 500 ÅDT. Planlagt løsning vurderes å ikke påvirke hvordan nytt kryss bør utformes og det ses ikke behov for endring av regulerte trafikkløsninger.

I videre planarbeid må krysset Huken x Raschebakken spores og sjekkes i henhold til siktkrav i Statens vegvesens håndbok N100.

5.3.2. Trafikkmengder og avvikling

Trafikkmengder i vegnettet etter realisering av planen for Hukenvartalet er vist i Figur 5-2.



Figur 5-2:: Trafikkmengder i vegnettet etter etablering av planen for Hukenvartalet (kartgrunnlag hentet fra: kart.asplanviak.no).

Etter ombygging av Raschebakken og Skippergata er det forventet nedgang i trafikkmengde langs Raschebakken mot Porsgrunnsbrua. Det er vedtatt et mål i Bypakkeprosjektet om at trafikken på Porsgrunnsbrua skal reduseres til 7000 ÅDT. Det er beregnet at planforslaget for Hukenvartalet vil gi en trafikkvekst på 300 ÅDT, hvor ikke alle turene vil gå til planområdet. Trafikkmengdene i adkomstkryssene vil fortsatt være lave, og det er ikke forventet at planforslaget vil medføre trafikale utfordringer knyttet til avvikling etter etablering av planen for Hukenvartalet.

5.3.3. Parkering

Parkeringskrav i Porsgrunn kommunes arealdel 2018-2030 er vist i Tabell 5-2. Det er ingen minimumskrav til boligparkering i sonen hvor planområdet ligger, sone *sentrum og lokalsentrum*.

Tabell 5-2: Parkeringskrav Porsgrunn kommunes arealdel 2018-2030.

Type parkering	Bilparkering			
	Sentrum og lokalsentrum	Sone 1 km rundt sentrum og 500 m rundt lokalsentrum	Øvrige bybåndet	Utenfor bybåndet
Individuell boligparkering	Maks 2	Fast 2	Min 2	Min 2
Individuell boligparkering med felles besøksparkering	Maks 1,2	Fast 1,2	Min 1,2	Min 1,2
Felles boligparkering	Maks 1	Fast 1,2	Min 1,2	Min 1,2

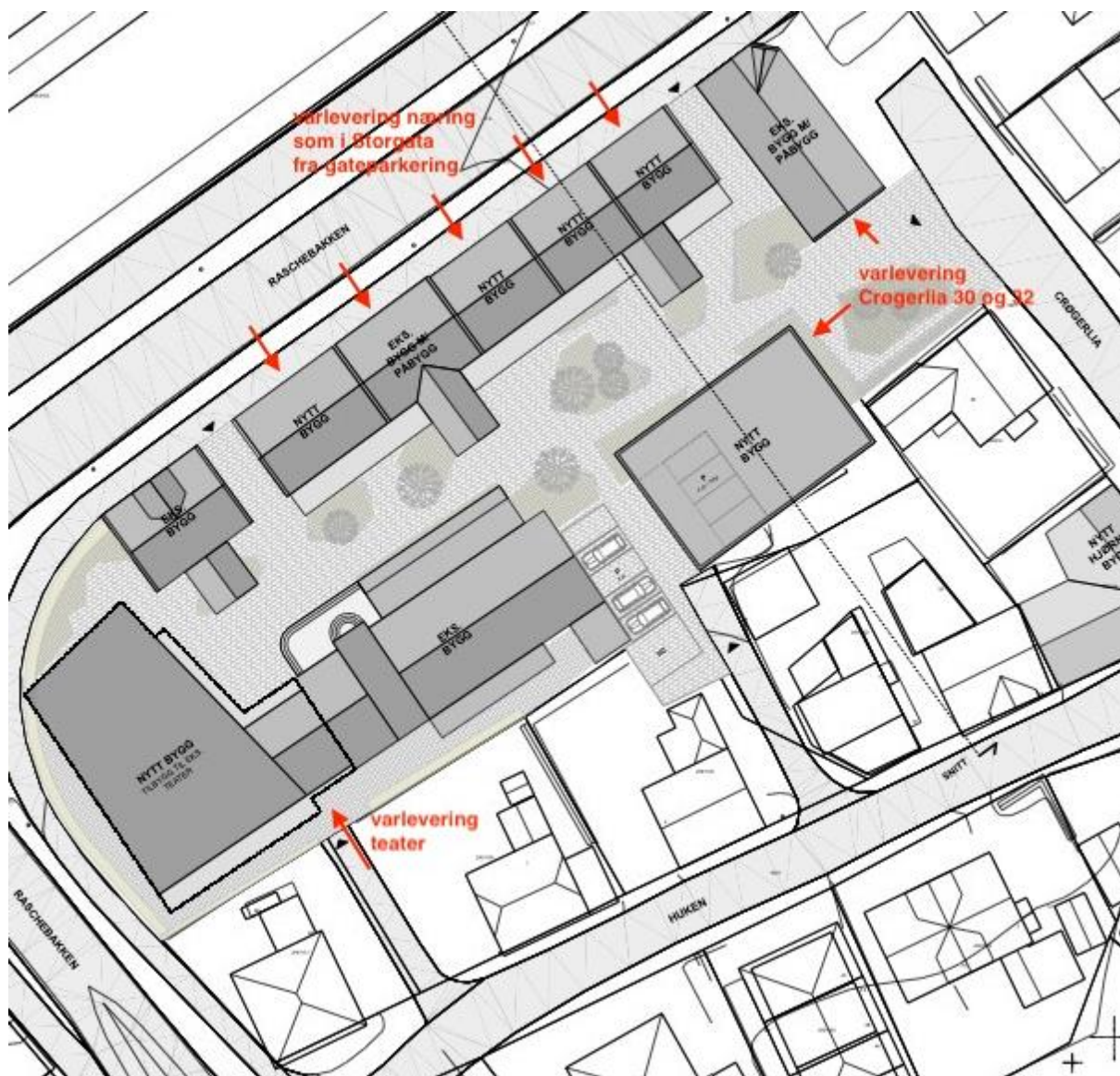
I henhold til Kommuneplanens arealdel 2018-2030 for Porsgrunn kommune skal behovet for parkering for næring, handel, tjenesteyting og kontor vurderes spesifikt for hver enkelt reguleringsplan. Planområdet er sentralt i Porsgrunn sentrum med god tilgang til kollektivlinjer med høy frekvens. Det er også kort gang- og sykkelavstand til mange servicetilbud og arbeidsplasser i og ved Porsgrunn sentrum, samt gode tilbud for myke trafikanter.

Det planlegges kun 9 vanlige parkeringsplasser og 1 parkeringsplass for forflytningshemmede internt på planområdet som vist i situasjonsplanen (i tillegg til private parkeringsplasser tilknyttet eneboligene/flermannsboligene som ikke rives eller bygges om). Parkeringen langs Crøgerlia vil også videreføres. Her bør parkeringsplassene merkes opp og det må tydeliggjøres hva som er parkeringsplasser og hva som er fortau. Ut ifra gatebilder fra området virker det som dagens praksis er at det parkeres der det er skiltet at det er fortau.

Det er også aktuelt at parkering etableres på gnr./bnr. 200/214 eller 200/326 som erstatning for plassene internt på planområdet. Parkering for forflytningshemmede bør uansett plasseres nært bebyggelsen og på avsatt areal for parkering på planområdet. Øvrig parkering kan plasseres på gnr./bnr. 200/214 eller 200/326 for å redusere omfanget av kjøring inn til gatetunet og omfanget av parkering på gatetunet.

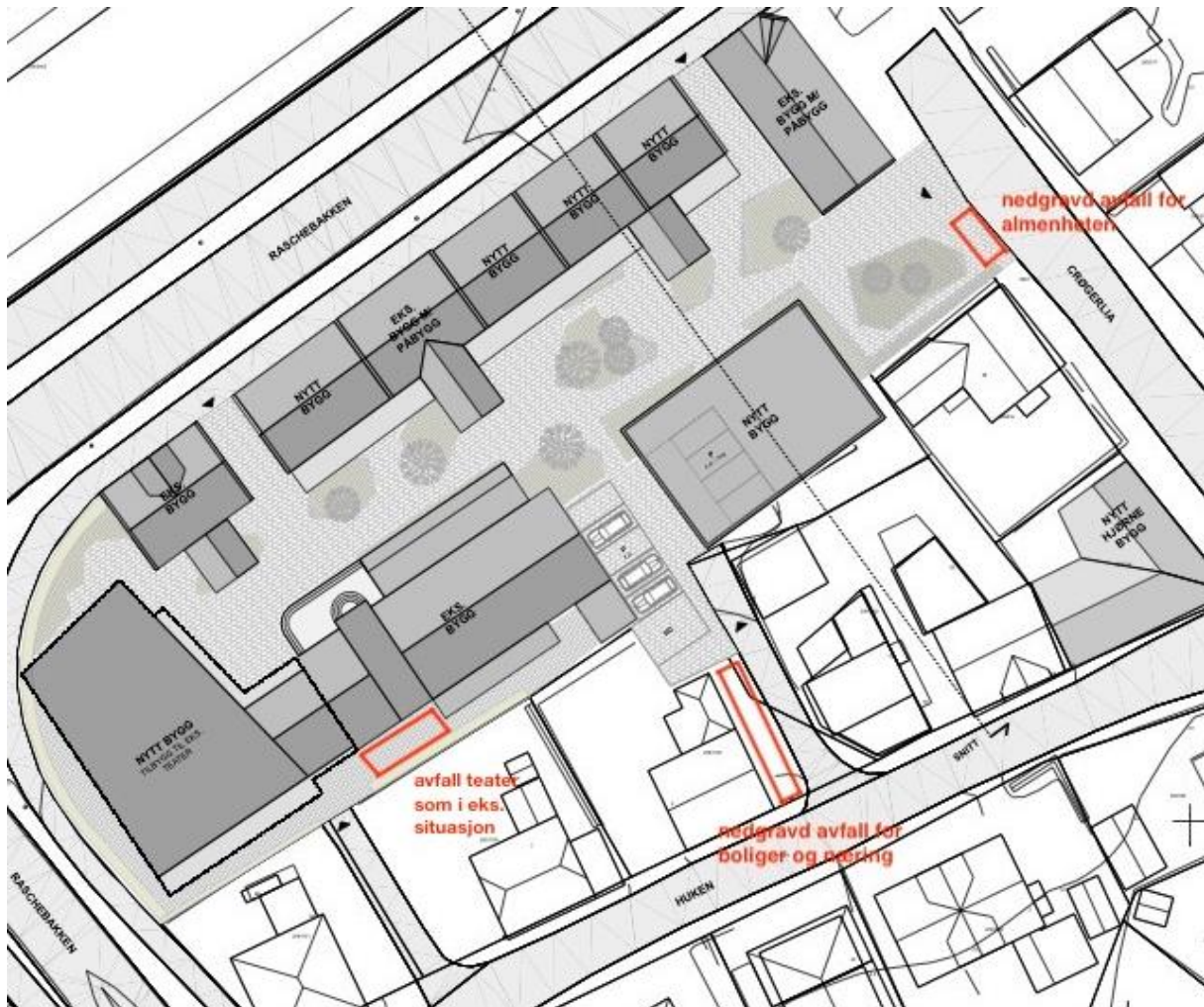
5.3.4. Varelevering og renovasjon

Varelevering til teateret er tenkt i adkomstvegen mellom Huken 7 og Huken 9A, varelevering for næring i Crøgerlia 32 er tenkt langs Crøgerlia og varelevering til øvrig næring er tenkt langs Raschebakken. I dag er det 12 parkeringsplasser med gratis parkering med parkering forbudt over to timer. Det er ikke vareleveringslomme der i dag, men muligheten for vareleveringslomme for varelevering til virksomhetene langs Raschebakken må undersøkes. Vareleveringslommer mellom Huken 7 og Huken 9A, varelevering for næring i Crøgerlia 32 må også merkes opp og skiltes varelevering.



Figur 2 Mulig plassering av varelevering.

Plassering og løsning for renovasjon er ikke endelig avklart. Opptegning av varelevering og renovasjon, samt sporing av løsningene må gjøres i videre planarbeid.



Figur 3 Mulig plassering av renovasjon.

6. Oppsummering

Asplan Viak lager ny detaljreguleringsplan for Hukenkvartalet i Porsgrunn på vegne av oppdragsgiver Porsgrunn Utvikling AS. Planområdet er på om lag 9 daa, og ligger i Porsgrunn sentrum mellom fylkesveg 356 Raschebakken, Huken og Crøgerlia. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for næring/kontor og boligformål. I tillegg planlegges det for en utvidelse av eksisterende teater.

Planområdet er i Porsgrunn sentrum med mange servicetilbud innen kort avstand. Gatebruken har vært i endring de siste årene med bygging av Porsgrunnstunnelen og ombygging av vegnettet gjennom sentrum. Slik gatebruken er i dag er det en tydelig prioritering av kollektivtrafikk, gående og syklende i sentrum og en godt tilbud for kjørende på overordnet vegnett. Avstanden til nærmeste bussholdeplass er på rundt 80 meter til Down Town Franklintorget. Dette er et knutepunkt for busstrafikken i Porsgrunn med mange busslinjer med høy avgangsfrekvens. Porsgrunn togstasjon ligger rundt 1 km fra planområdet, med godt tilbud for myke trafikanter, samt godt busstilbud mellom planområdet og stasjonen. Tiltak i forbindelse med Bypakke Grenland og «Grønn lenkeprosjektet» er forventet å forbedre tilbudet for myke trafikanter i Porsgrunn ytterligere.

Beregnet antall personturer er 1400 turer per døgn samlet for planområdet, en økning på 600 turer per døgn sammenlignet med i dag. Antall bilturer er beregnet å være 700 bilturer per døgn som tilsvarer en økning på 300 bilturer per døgn fra i dag. I tillegg til de som parkerer på parkeringsplassene på planområdet må man forvente at enkelte vil reise med taxi, blir kjørt og at noen kjører, men parkerer andre steder. Turene med bil (som fører) dekker derfor mer enn bilturene til parkeringsplassene på planområdet. Adkomst vil være som i dag fra Huken (i vest) og fra adkomstkrysset fra Crøgerlia (i sørøst).

Trafikkmengdene i adkomstkryssene vil fortsatt være lave, og det er ikke forventet at planforslaget vil medføre trafikale utfordringer knyttet til avvikling etter etablering av planen.

På grunn av leilighetsstørrelsene og avstand til barneskole er det mest sannsynlig ikke være veldig mange barn i barneskolealder i leilighetene på planområdet. Busstilbudet til skolen er godt, og bil vil nok også være aktuelt reisemiddel for eventuelle barneskolebarn på grunn av avstanden til Myrene barneskole. Til Vestsiden ungdomsskole er det gode tilbud både for myke trafikanter og med buss.

Det er planlagt sykkelparkering fordelt på følgende lokasjoner og med følgende antall:

- Svalganger til boliger: 52 sykkelparkeringsplasser (2 per boenhet)
- Under/ ved Crøgerlia 30: 20 sykkelparkeringsplasser (2 per boenhet)
- Utkragning på teaterbygg: 20 sykkelparkeringsplasser (kontor/kultur)
- Åpne sykkelstativ i bakgården: 14 sykkelparkeringsplasser (næring)

Med planlagt antall parkeringsplasser forventes behovet for sykkelparkering å være ivaretatt. Det bør etableres garderobeløsning for ansatte i kontor/næring for å forsterke sykkeltilbudet og bidra til en høy andel syklende på arbeidsreisene.

Det planlegges 9 vanlige parkeringsplasser og 1 parkeringsplass for forflytningshemmede internt på planområdet (i tillegg til private parkeringsplasser tilknyttet eneboligene/flermannsboligene som ikke rives eller bygges om). Parkeringen langs Crøgerlia vil også videreføres. Her bør parkeringsplassene merkes opp og det må tydeliggjøres hva som er parkeringsplasser og hva som er fortau. Det er også aktuelt at parkering etableres på gnr./bnr. 200/214 eller 200/326 som erstatning for plassene internt på planområdet. Parkering for forflytningshemmede bør uansett plasseres nært bebyggelsen og på avsatt areal for parkering på planområdet. Øvrig parkering kan plasseres på gnr./bnr. 200/214 eller 200/326 for å redusere omfanget av kjøring inn til gatetunet og omfanget av parkering på gatetunet.

Arbeid som må gjøres i videre planarbeid er:

- Opptegning av varelevering for teateret og Crøgerlia 32, samt sporing av løsningene.
- Sikre varelevering for næring langs Raschebakken. Muligheten for vareleveringslomme langs Raschebakken for virksomhetene langs Raschebakken må undersøkes.
- Opptegning og sporing av løsning for renovasjon.
- Opptegning og sporing av Huken mot krysset med Raschebakken, samt vurdering av siktkrav i krysset.

Vedlegg

Vedlegg 1: Faktorer for turproduksjon fra Statens vegvesens håndbok V713.

TURPRODUKSJON PR. ENHET PR. DØGN

AREALBRUK	ENHET	TURPRODUKSJON		
		Person- turer	Bil turer	Variasjons- område
BOLIG - eget eller andres hjem	pr. bolig pr. person		3.5 1.0	2.5 - 5.0 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

