



Porsgrunn kommune

Byutvikling

Arkivsak-dok.	20/10621-56
Saksbehandler	Hans Magnus Kåsi Kristensen
Saksgang	Møtedato
Utvalg for miljø og byutvikling	06.06.2023

Forslag til områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn – 1.gangsbehandling og offentlig ettersyn

Rådmannens innstilling:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven §§ 5-2 og 12-10, legges forslag til områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn, datert 23.05.2023 med tilhørende plandokumenter, ut til offentlig ettersyn.

Ovennevnte plan berører gjeldende planer i området. Det tas sikte på å helt eller delvis oppheve disse ved godkjenning av den nye planen. Oppheving inkluderer alle senere planendringer, delplaner og tilhørende bestemmelser. Planene dette gjelder er listet opp i vedlegg 27.

Vedlegg:

1. Forslag til plankart, datert 23.05.2023
2. Forslag til planbestemmelser, datert 23.05.2023
3. Forslag til planbeskrivelse
4. Illustrasjonsprosjekt
5. Mottatte innspill i varslingsperioden, samlet
6. Mottatte innspill, kommentert
7. ROS-analyse
8. R105 Kvalitetsprogram
9. KU200 Samlerapport konsekvensutredning
10. KU201 Naturmangfold
11. KU202 Byutvikling
12. KU203 Trafikkanalyse
13. KU204 Vurdering av løsninger for kollektiv
14. KU205 Landskapsbilde
15. KU206 Vindanalyse
16. FU300 Flomkartlegging
17. FU301 Støyutredning
18. FU302 Miljøoppfølgingsplan
19. FU303 Forurensning i grunnen
20. FU304_A Bygge- og anleggsgjennomføring
21. FU304_B Kostnadsoverslag
22. FU305 VA og overvann
23. FU306 Luftkvalitet
24. FU307 Systembeskrivelse spor
25. FU308 Bånnåsen ombygging

26. Vurdering områdestabilitet
27. Planer som helt eller delvis oppheves
28. Prinsippavklaringer
29. Referat regionalt planforum
30. Planprogram
31. Varselbrev
32. Referat oppstartsmøte
33. Innspill Beha-kvartalet Eiendom AS

Tiltakshaver/forslagsstiller: Porsgrunn kommune

Plankonsulent: Norconsult AS

Viktige punkter i saken:

- Planforslaget legger til rette for utvikling i tråd med de statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og regjeringens forventninger til kommunal og regional planlegging om styrket knutepunktutvikling og særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon.
- Det åpnes for utvikling av et stort og sentralt område ved kollektivknutepunktet som i praksis har vært båndlagt i flere tiår. Det er gjennom planprosessen avklart at jernbanen i fremtiden vil følge dagens trasé. Det avsettes tilstrekkelig areal for inntil 5 spor til plattform ved stasjonen. Dette bufferarealet kan brukes til park, rekreasjon o.l. Bussterminalen blir på samme sted som i dag.
- Det legges til rette for en kompakt utbygging der mange av byggefeltene tillater bebyggelse opp til kote +38 (ca. 8 etasjer). I tillegg tillates to høyhus opp til kote +54 (12-14 etasjer). Det legges opp til styrkede forbindelser for gående og syklende gjennom planområdet. Det legges opp til parkeringshus nord i planområdet med direkte av- og påkjøring fra fylkesveg 32.
- Planforslaget innebærer en utvidelse av eksisterende sentrum til østsiden av jernbanen. Det kreves detaljregulering av de fleste feltene i planen, men på Kammerherreløkka (SF 1-7) og SF10 i Beha-kvartalet tillates det å gå direkte til byggesak.
- Planforslaget innebærer at flere trær med buktmessig lav felles, men det settes krav om avbøtende tiltak.

Bakgrunn

Hensikten med planen er å utvikle et kompakt og effektivt knutepunkt med mange arbeidsplasser i Porsgrunn. Planområdet er ca. 200 dekar og omfatter eksisterende kollektivknutepunkt med togstasjon og bussterminal med omkringliggende områder langs jernbanen og fylkesveg 32 Vallermyrvegen. For å dekke framtidig kapasitetsbehov er det i planen sikret areal for en utvidelse til 5 jernbanespor gjennom stasjonsområdet. Utbyggings- og transformasjonspotensialet er stort til å ligge så sentralt i en by. Ferdig utbygd er det et mål at området framstår som en utvidelse av dagens sentrumsområde med et variert tjenestetilbud, og at området knytter bysentrum tettere sammen med skole-, idretts- og universitetsområdene på Kjølnes.

Utviklingen kommunen ønsker for området er i tråd med regjeringens forventninger til kommunal og regional planlegging i forslag til NTP 2022-2033. Under punktet om byvekstavtaler forventer regjeringen at det planlegges for vekst og utvikling i kompakte og klart avgrensede byområder med fortetting i og rundt knutepunkter. Dette reduserer transportbehovet og er viktig for å oppnå avtalenes mål om nullvekst i persontransport med bil. Videre trekkes det fram at en sentral lokalisering av arbeidsplasser og virksomheter bidrar i samme retning.

Beskrivelse av planforslaget

Planområdets sentrale lokalisering og utbyggingspotensiale på over 170 000 kvm gir kommunen en unik mulighet for å etablere en stor kunnskapsklynge som stimulerer til økt vekst. Det tilrettelegges for en kompakt utbygging med størst konsentrasjon av utbygging rundt Kammerherreløkka, på Gamle Urædd og Beha-kvartalet. Disse områdene reguleres til sentrumsformål. Planen sikrer en visuell siktlinje i Jernbanegata mot Åmotåsen i bymarka. Bussterminalen foreslås videreført ved dagens lokalisering, men oppgraderes og strammes opp. På frigjort areal mellom bussterminal og plattform til tog kan det oppføres et bygg med stasjonsfunksjoner som ventearealer og toalett i 1. etasje.

For å dekke framtidig kapasitetsbehov på jernbanen, er det i planen sikret plass til flere spor gjennom stasjonsområdet enn dagens to spor. Jernbanen har strenge krav til kurvatur, og er derfor en viktig premisse for reguleringsplanens utforming. Bane NOR legger til grunn en trinnvis utbygging av Porsgrunn stasjon, først med dobbeltspor inn sørfra og 3 spor til plattform, deretter utbygging til 5 spor ved realisering av Grenlandsbanen. Det er per i dag ikke satt av midler til noe av dette i nasjonal transportplan (2022-2033). I tråd med de to utbyggingstrinnene, er det utviklet to konsepter for Knutepunkt Porsgrunn; et med tidshorisont 2030+ og et langsiktig konsept med tidshorisont 2050+.

I det kortsiktige konseptet er det avsatt et bufferareal mellom ny bebyggelse og jernbanen, for å sikre areal for en utvidelse til 5 spor. Buffersonen vil opparbeides til midlertidig park, med mulighet for opphold, aktivitet og rekreasjon. Konseptet 2030+ åpner samtidig for å bygge et parkeringshus nord i planområdet og direkte avkjøring fra fv. 32. I det langsiktige konseptet med utvidelse til 5 spor til plattform gjennom stasjonsområdet forutsettes parkeringshuset nord i planområdet revet. Plankart og bestemmelser sikrer mulighet for utvikling fra kortsiktig til langsiktig konsept over tid.

For å redusere jernbanens og fylkesvegens barriereeffekt for myke trafikanter, og bedre forbindelse mellom eksisterende bysentrum i vest og Kjølnes i øst, legger planen opp til etablering av to nye og modernisering av to eksisterende krysningspunkter. Eksisterende jernbaneundergang ved Porsgrunn stasjon og fortau i Håndverksvegen planlegges oppgradert. Videre legges det opp til etablering av nytt krysningspunkt mellom Jernbanegata og Overgangen / C.E. Berg-Hansens gate sør på stasjonsområdet. I tillegg muliggjør planen en turstiforbindelse under fylkesvegen og jernbanen langs Lilleelva, nord i planområdet.

Det tillates etablert boliger i området øst for fv. 32 og i feltet langs Håndverksvegen sørvest for jernbanen. I tillegg tillates det etablert boliger fra 4. etasje og oppover i de fleste felt regulert til sentrumsformål. Byrom og torg planlegges opparbeidet i forbindelse med viktige gang- og sykkelakser og krysningspunkter for jernbanen.

Fv. 32 bør utvikles med et grønnere preg med flere gatetrær, bed som håndterer overvann, brede fortaus- og møbleringssoner, men også enkelte kapasitetsutbedrende tiltak i kryssområdene. Feiselvegen stenges for gjennomkjøring til C.E. Berg-Hansens gate. Håndverksvegen er en svært viktig skoleveg som tilrettelegges med utvidet fortau og kryssutbedringstiltak ved Feiselvegen. Det interne gatenettet i planområdet mellom jernbanen og fv. 32 må tilpasses framtidig utbygging, og forutsettes løst ved detaljregulering av de aktuelle feltene. Illustrasjonsplanene viser én mulig løsning. Øvrig eksisterende veg- og gatesystem ivaretas i planen. I dialog med Bane NOR er det utviklet en sporplan som sikrer at Bånnåsen bru (fv. 356) kan beholdes ved fremtidige jernbaneutbygginger.



3D-illustrasjon, overordnet grep og volumer

Planprosess

Oppstart av reguleringsplanarbeid

Oppstart av planarbeid ble kunngjort 30.08.2021 samtidig med at forslag til planprogram ble sendt på høring. Innspillene med kommentarer er samlet i vedlegg 6.

Plansaken ble drøftet i regionalt planforum 27.10.2021. Se vedlegg 29 for referat.

Planprogram

Utvalg for miljø og byutvikling fastsatte planprogram for områderegeringsplanen i møte 07.12.2021 (sak 77/21). Planprogrammet følger som vedlegg 30. Det følger av planprogrammet at temaene naturmangfold, byutvikling, mobilitet og landskapsbilde (vedlegg 10-14) skal konsekvensutredes.

Prinsippaker i Formannskapet

Formannskapet har vedtatt prinsippavklaring om endring av arealformål i kommuneplanens arealdel for området Gamle Urædd/Beha-kvartalet i møte 31.03.2022 (sak 19/22) og området Håndverksvegen/Feiselvegen i møte 20.04.2023 (sak 27/23). Endringene åpner opp for utvikling i tråd med ønskene for knutepunktet. Se vedlegg 28.

Folkemøter

Det er avholdt tre medvirkningsmøter hvor befolkningen ble invitert både for å få informasjon om reguleringsprosessen og gi innspill til planarbeidet. I møtene ble det gitt innspill på temaer som byrom, utnyttelse, byggehøyder og funksjoner.

Samarbeid med grunneiere og parallell planprosess i Beha-kvartalet

Planarbeidets organisering er vist i planbeskrivelsen (figur 2, s. 9). Det er blitt gjennomført flere møter med grunneierne i referansegruppa, og Beha-kvartalet Eiendom AS, Bane NOR Eiendom AS og Porsgrunn Utvikling AS har deltatt i prosjektgruppa. Bane NOR Eiendom AS og Porsgrunn Utvikling AS har inngått et samarbeid om utvikling av sine eiendommer ved å etablere selskapet Knutepunkt Porsgrunn AS.

Beha-kvartalet Eiendom AS har varslet oppstart av privat detaljreguleringsplan, og fått fastsatt planprogram, innenfor avgrensningen for områderegeringsplanen. De har videre gjennomført et parallelloppdrag for å avklare mulighetene i Beha-kvartalet (se vedlegg 33). Dette ble gjennomført på et tidspunkt hvor man ennå ikke visste hvilke byggegrenser til jernbanesporene Bane NOR SF ville akseptere. Vinnerforslaget innebærer å flytte intern gate inn mot jernbanesporet. Beha-kvartalet Eiendom AS sitt ønske er at vinnerforslaget innarbeides i sin helhet i områderegeringsplanen. Parallelloppdraget omfatter også deler av arealer tilhørende Knutepunkt Porsgrunn AS uten at de var tatt med i prosessen.

Planforslaget har tatt utgangspunkt i gjeldende eiendomsgrenser og plassering av C.E. Berg-Hanssens gate der den ligger i dag, men noen elementer fra vinnerforslaget er tatt med.

Rådmannens vurdering

Byutviklingsgrep

De viktigste punktene i byutviklingsgrepet er:

- Lokalisering av stasjonsnære undervisnings- og arbeidsplasser vil gi virksomhetene større geografisk nedslagsfelt for studenter og arbeidskraft, og bidra til økt bruk av tog.
- Høy utnyttelse for å redusere press på landbruks- og naturområder og for å kunne bevare en mindre skala på bebyggelsen i andre deler av eksisterende sentrum.
- Styrke de urbane kvalitetene og sørge for kort avstand mellom daglige gjøremål med tydelige og funksjonelle forbindelser fra bysentrum til Kjølnes. Forbindelsene kobler byen sammen på en bedre måte.

En optimal kombinasjon innenfor planområdet er en stor andel offentlig og privat tjenesteyting innen kontor, undervisning og helse. Det er behov for innledende drivere som kan gi basis for at det utvikles en kunnskapsklynge over tid. Offentlige tilbud kan lede an i å etablere seg. I tillegg til å styrke eksisterende helsevirksomheter, bør undervisning i større grad etableres på knutepunktet. Porsgrunn, og Grenland, har betydelig inn- og utpendling samtidig som arbeidsplasser og boligfelt er spredt over store områder. Dette gir høyeste andel bilreiser av de ni største byområdene.

Planområdet ligger mellom tre områder med tydelig struktur og hierarki; sentrum i nord med sine to hovedgater langs elva og tverrgater, nedre Bjørntvedt med gatenett som danner en ensartet kvartalsstruktur og Hagebyen etter britisk forbilde. Jernbanen og fv. 32 som med sine lange kurver

skjærer gjennom ytterkanten av dagens sentrum gir et utfordrende utgangspunkt for å etablere en sammenhengende og lesbar by når planområdet skal transformeres til et sentrumsområde. I illustrasjonsprosjektet er det på den smalere delen av området ved Gamle Urædd og langs vestsida av jernbanesporet valgt et grep med 8 solitære, større bygg og byrom uten annen historisk forankring enn aksene Jernbanegata og Grensegata. Fra C.E. Berg-Hanssens gate og sørover til Håndverksvegen er dybden tilstrekkelig til å jobbe med en tradisjonell kvartalsstruktur. Dette gir bebyggelse på begge sider av interne gateløp og byrom en støymessig skjerm mot fylkesveg og jernbane.

Rådmannen mener at byutviklingsgrepet i planforslaget åpner for en utvikling som i betydelig grad vil styrke Porsgrunn. Mange nye arbeidsplasser og økt tetthet i sentrum bidrar også til en mer attraktiv by fordi markedsgrunnlaget for handel, servering og tjenestetilbud blir større.

Illustrasjon: Beha-kvartalet



Bebyggelsens plassering og utforming

Det er jobbet mye med å redusere de lovfestede byggegrensene til jernbane og fylkesveg på henholdsvis 30 meter og 50 meter for å oppnå et størst mulig bebyggbart areal. I området Gamle Urædd og Beha-kvartalet er byggegrensen mot fv. 32 satt 14 meter fra senterlinje veg. Parkeringshuset lenger nord kan etableres 10 meter fra senterlinje veg. Ved utbygging til tre jernbanespor er byggegrense øst for jernbanen 15 m fra nærmeste spor, foruten felt o_ABG (parkeringshus) hvor 10 m tillates. Ved utbygging til fem jernbanespor er byggegrense 10 m fra ytre spor (spor 1 og 5).

Størst konsentrasjon av utbygging og offentlige funksjoner legges i byggeområdene på Kammerherreløkkka og innenfor triangelet jernbanen, fv. 32 og fv. 356. Det er gitt fellesbestemmelser til utforming av bebyggelse og utearealer som blant annet setter krav til variasjon langs fasadeløp og arkitektonisk uttrykk. Det er også laget et kvalitetsprogram for utforming av byrom og bebyggelse med utfyllende prinsipper og føringer som er veiledende.

For alle utbyggingsfeltene, inkludert de som kan gå rett til byggesak, vurderer rådmannen at bebyggelsens plassering og utforming styres på en tilfredsstillende måte. Rundt Kammerherreløkkka er plasseringen av nye bygg i stor grad definert av byggegrenser eller størrelsen på feltene. For felt SF10, sør i Beha-kvartalet, vurderes det at de viktigste forholdene er hensyntatt, blant annet med byggegrense som tillater maks 4 etasjer ut mot fv. 32.

Utnyttelse og byggehøyder

Tabellen under viser en oversikt over tillatt maksimal kotehøyde (moh.) og utnyttelse per delfelt. Høydene varierer innenfor planområdet, og høyest bebyggelse tillates innenfor feltene SF6 og SF9. Det legges opp til to høyhus på 12-14 etasjer (kote +54), det ene ved togstasjonen og det andre nord i Beha-kvartalet. I resten av planområdet vil bebyggelsen variere fra 3 til 8 etasjer.

Feltnavn	Feltareal m ²	BRA m ²	Avrundet %BRA	Maks kotehøyde
SF1	2391	5827	250 %	+22 moh.
SF2	1978	8120	420 %	+32 moh.
SF3	618	2475	400 %	+21 moh.
SF4	2951	3925	140 %	+20 moh.
SF5	936	1250	140 %	+20 moh.
SF6	1212	7905	650 %	+54 moh.
SF7	993	4920	500 %	+34 moh.
SF8	10 455	31 310	300 %	+38 moh.
SF9	13 389	31 518	230 %	+38 / +54 moh.

SF10	4615	13 113	280 %	+38 moh.
SF11	7278	16 210	230 %	+38 moh.
Bestomr. #1	4200	7210	175 %	+25 moh.
SAA	3778	6 345	170 %	+40 moh.
B/F/K	3172	4 050	120 %	+19 moh.
F/K/T1	5720	11 646	210 %	+38 moh.
F/K/T2	3316	6 615	200 %	+26 moh.
B1	3883	1 200	20 %	+16 moh.
B2	1394	8 226	140 %	+16 moh.
B3	6187	970	60%	+30 moh.
Totalt	78 466	172 835		

Konsekvensutredning for landskapsbilde påpeker at særlig Hagebyen og området ved Lilleelva utsettes for de mest negative landskapsmessige konsekvensene med visuell påvirkning av store og høye bygningsvolum, redusert sikt og utsyn, samt skyggevirking.

Ny bebyggelse i Beha-kvartalet trappes ned mot eneboligbebyggelsen i Hagebyen, som i kommuneplanens arealdel er angitt med hensynssone for bevaring kulturmiljø. Dette skal sikre en myk overgang mot eneboligbebyggelsen. Nedtrappingen bidrar også til at Hagebyen hensyntas med tanke på solforhold. Likevel påvirkes Hagebyen og boligene lenger nord negativt med tanke på solforhold. Dette gjelder spesielt husrekken ut mot fv. 32. Byggenes utforming må avklares nærmere i detaljregulering og byggesak for SF10 for å minimere ulemper for disse eiendommene.

Rådmannen mener at planen åpner for en utnyttelse og høyde på ny bebyggelse som klart utfordrer den etablerte skalaen i dagens sentrum og områdene rundt. Samtidig vurderes det at både utnyttelse og høyde på bebyggelsen i planforslaget er innenfor det området tåler. Spesielt bygget på 12-14 etasjer i SF6 gir en stor skalaforskjell sammenlignet med bebyggelsen i vest, men plasseringen for et høyt bygg er gunstig med tanke på skyggevirking og som markering av knutepunktet. Høy utnyttelse rundt knutepunktet er forventet fra nasjonalt hold, og denne utviklingen har allerede startet på Kammerherreløkka.

Underveis i planprosessen er det også fremmet innspill om høyere bebyggelse. Det er gjort tilleggsvurderinger i konsekvensutredningen på effektene av byggehøyder på kote +70 og +106 vil ha på landskapsbilde og mikroklima med vindanalyser. Store bygningshøyder på våre breddegrader medfører ulemper med kastvinder og lang skygge. Ny høyhusstrategi i Oslo kommune viser også at utslippet fra bygging av høyhus øker vesentlig når bygningen blir høyere enn 10–14 etasjer. Dette skyldes blant annet økte krav til fundamentering, bæring og avstivning, med økt materialbruk som konsekvens.

Rådmannen mener at man ved å tillate høyere bygg enn kote +54 vil få bebyggelse som i for stor grad bryter med skalaen på eksisterende bebyggelse og har negativ nær- og fjernvirkning på landskapsrommet, vil gi høyere klimagassutslipp per kvm bygg og er negativt for nabobebyggelsen.

Illustrasjon: Jernbanegata



Boliger og bokvalitet

Illustrasjonsprosjektet som følger planforslaget viser ny bebyggelse der det i stor grad er tilrettelagt for kontor og tjenesteyting, noe som også gjenspeiles i sakens fagrapporter. Dette har vært intensjonen til kommunen som prosjekteier for å sikre en betydelig arealreserve til framtidig

næringsutvikling på det mest egnede stedet for arbeidsplassintensive virksomheter. Likevel er det sent i prosessen, etter ønske fra de store grunneierne innenfor planområdet, lagt inn mulighet for bolig i de fleste felt regulert til sentrumsformål. I disse feltene er boliger tillatt fra 4. etasje og oppover. Et større innslag av boliger enn dette, kan etter rådmannens vurdering begrense potensialet for en vellykket utvikling av en kunnskapsklynge.

Rådmannen mener at området mellom jernbanen og fv. 32 i utgangspunktet er utfordrende med tanke på etablering av boligbebyggelse på grunn av støy og luftkvalitet. Støysonekart i vedlegg 17 viser at fasadene på foreslått ny bebyggelse i dette området ligger i gul eller rød støysone. Det vurderes likevel som riktig å åpne for dette, gitt størrelsen på området og muligheten til å oppnå stille side. Det videre arbeidet med detaljregulering må fokusere på å organisere bebyggelsen optimalt, slik at gode støy- og solforhold sikres for boliger med tilhørende uteområder. I tillegg har planbestemmelsene og kvalitetsprogrammet for områdeplanen prinsipper for utforming av bebyggelse og byrom, noe som vil bidra til å gi god kvalitet på omgivelsene.

Forretning/handel

Utadrettet virksomhet i 1. etasje skal utformes med åpne fasader og vindusutstilling. I konsekvensutredning for byutvikling (vedlegg 11) er det anbefalt at det åpnes for maksimalt 4 000 kvm. forretning totalt i området Gamle Urædd og sentrum vest for jernbanen. I dette området bør forretninger være i små formater som gir hyggelige gater. Sør for Gamle Urædd åpnes det for større formater. I Beha-kvartalet tillates det inntil 800 kvm. per virksomhet med maksimalt 6 000 kvm. totalt av nye etableringer i SF9 og SF11 og maksimalt 800 kvm. i SF10. Dette er innarbeidet i planbestemmelsene.

Rådmannen mener at det er naturlig å tillate en del forretningsvirksomhet i et utvidet sentrumsområde, samtidig som dette ikke må gå på bekostning av eksisterende sentrum i for stor grad. Det vurderes også som viktig at det ikke går utover muligheten til etablering av funksjoner som egner seg spesielt godt på knutepunktet. Det vurderes at planforslaget ivaretar dette på en tilstrekkelig god måte med de størrelsesbegrensningene som foreslås.

Parkering

Tiltaket legger opp til bebyggelse på store deler av eksisterende overflateparkering innenfor planområdet, som ved utbygging ikke vil kunne utnyttes til parkering slik det er i dag. Det er i illustrasjonsplan for kortsiktig konsept 2030+ tilrettelagt for parkeringshus innenfor bestemmelsesområde #1 (felt o_BAN2 og o_ABG), som vil erstatte store deler av parkeringen ved Gamle Urædd. Det er lagt til grunn at parkeringshuset vil ha ca. 300 parkeringsplasser, som kan benyttes av togpendlere, besøksparkering til sentrum og bildelingstjenester. Parkeringshuset må rives dersom Grenlandsbanen etableres og det oppstår et behov for 5 spor til plattform. Nødvendig parkering for utbyggingsområdene i planen skal i hovedsak løses i kjellere feltvis, men med færrest mulig nedkjøringsramper. P-plasser er regulert gjennom et maks-krav i bestemmelsene.

Rådmannen vurderer det som positivt at planen legger opp til parkering hovedsakelig under bakken og i parkeringshus. Det bidrar til attraktive bygulv og redusert trafikk inn i sentrum, da mange besøkende sannsynligvis vil benytte tilbudet.

Trafikk og mobilitet

Kammerherreløkka og jernbanestasjonen

Dagens lokalisering av bussterminal beholdes, men med en mer arealeffektiv utforming av kjørearealene. Det er vurdert flere andre plasseringer i planprosessen. Analyse av kapasitetsbehov viser behov for tre holdeplasser per kjøreretning. Med sin umiddelbare nærhet til togstasjonen oppnås et svært effektivt bytte mellom ulike kollektivreiser.

Det er knyttet usikkerhet til når tilbudet om 2 tog i timen på Vestfoldbanen etableres og hvilke fysiske tiltak som er påkrevd, men planen legger til rette for ombygging og utvidelse til 3 spor og én jevn sporkurve gjennom dagens stasjonsområde. Ved en eventuell realisering av Grenlandsbanen, som knytter Sørlandsbanen og Vestfoldbanen sammen, er Porsgrunn stasjon utpekt til å være stasjonen som betjener Grenland. Dette vil styrke knutepunktsfunksjonen ytterligere.

Dagens trafikksituasjon

For å kartlegge dagens situasjon ble det gjennomført flere ulike trafikktellinger i utvalgte kryss. Kartleggingen og data fra tellepunktene viser mye trafikk på fylkesvegene i planområdet. Fv. 32

Vallermyrvegen nærmer seg eller overstiger den praktiske kapasitetsgrensen for rundkjøringer og lyskryss i ettermiddagsrushet.

Trafikkgrunnlag fra regional persontransportmodell (RTM)

Med forutsetningene som er lagt til grunn viser modellberegningene vekst i biltrafikken fra 2019 fram til 2030 og 2050. I modellberegningene er de viktigste forholdene til at det er beregnet vekst i biltrafikk nye og bedre veger, økt befolkning, økt elbilandel og fjerning av bominnkrevning. Dersom Bypakke Grenland videreføres og rabatten for elbiler reduseres, vil det påvirke modellberegningen.

Fremtidig trafikksituasjon

Med utgangspunkt i planlagt arealbruk er de trafikale konsekvensene av det foreslåtte byplangrepet analysert og vurdert. Det er sett på to fremtidige trafikksituasjoner; en med halv utbygging i 2030 og en med full utbygging i 2050. Beregningene er utført for et nettverk bestående av de tre kryssene langs fv. 32, samt avkjørselen til nytt parkeringshus og de to kryssene langs Håndverksvegen.

Av trafikkanalysen går det frem at noe av dagens trafikk vil forsvinne, mens ny trafikk som følge av utbyggingen vil komme til. Både i 2030 og 2050 er det flere steder ventet kapasitetsutfordringer med belastningsgrader som overstiger 1,00. En tallverdi over 1 innebærer forsinkelse i form av kø. For en fremtidig situasjon med halv utbygging i 2030 er største belastningsgrad 1,44. Her kan mindre kapasitetstiltak i kryssområdene bedre situasjonen noe. For en fremtidig situasjon med full utbygging i 2050 er største belastningsgrad 1,97. Dette skyldes i stor grad de store trafikkmengdene i vegnettet generelt, og er ikke noe lokale, fysiske vegtiltak vil avbøte. Det bør vurderes tiltak som prioriterer bussene på fv. 32 mellom Kjølnes Ring og bussterminalen.

Tilrettelegging for gående og syklende

I reguleringsplanen er det lagt til rette for etablering av gode forbindelser for myke trafikanter gjennom planområdet til Porsgrunn sentrum og Kjølnes. Etablering av interne flerbruksgater skiltet som gatetun forutsetter en utforming på de gående sine premisser for å innby til opphold og lav fart for alle trafikanter. Nytt parkeringshus med avkjørsel fra fv. 32 fjerner dagens trafikk til Lilleelva parkering som krysser gang- og sykkelvegen i Elverhøy-passasjen og er sammen med utbedring av krysset Feiselvegen/Håndverksvegen de to viktigste trafikksikkerhetstiltakene i planen.

Rådmannen erkjenner at kapasiteten på fv. 32 gjennom planområdet er, og vil forbli, presset i rush med kø som konsekvens. Full utbygging vil tilføre mer trafikk i hovedvegssystemet selv om andelen kollektivreisende, gående og syklende vil være langt høyere for virksomhetene etablert i planområdet enn ellers i regionen. Skal fremkommeligheten i rushtid på hovedvegene bedres krever det bildempende tiltak. De mest effektive tiltakene er dynamisk rushtidsavgift etter svensk modell, tilgang og pris på parkeringsplasser, sammen med fortetting i sentrum og konsentrert utbygging på kollektivknutepunkt. Først når dette gjennomføres i hele bo- og arbeidsregionen vil effekten bli betydelig.

Områdestabilitet

Det er kartlagt en faresone langs Lilleelva/Leirkup som berører planområdet. Så lenge nye tiltak i planområdet etableres utenfor kartlagt kvikkleirefaresone, vil områdestabiliteten være tilfredsstillende uten særskilte sikringstiltak. Dette forutsetter at tiltakene ikke forverrer stabiliteten i faresonen. Dersom nye tiltak etableres innenfor faresonen eller forverrer stabiliteten, må det utføres detaljerte stabilitetsberegninger med vurdering av nødvendige sikringstiltak for å oppnå tilfredsstillende sikkerhet. Geoteknisk sakkyndig må sørge for at opparbeidelse av området er i tråd med krav til områdestabilitet.

Kulturminner

Jernbanegata 6 og 12 er regulert til spesialområde bevaring i eksisterende plan, dette videreføres med hensynsone H570 i planforslaget. Det legges også opp til bevaring av boligen i Norkynvegen 7 og deler av Beha-gården. Disse er ikke vernet per i dag, men foreslås med hensynsone H570 på bakgrunn av arkitektonisk verdi.

I illustrasjonsprosjektet er jugendvillaen på Kammerherreløkka 1 (felt SF2) vist revet for å synliggjøre potensialet for fortetting ved knutepunktet. Rådmannen ser argumenter både for og mot riving av dette bygget.

Argumenter mot er at bygget er regulert til bevaring, klassifisert som B-objekt i gjeldende verneplan fra 1993, og at det på dette tidspunktet ikke foreligger nok kunnskap om byggets tilstand.

Argumenter for riving er at plasseringen på knutepunktet er svært sentral og at det vil være samfunnsnyttig med en høy utnyttelse av arealene der, noe som støtter opp under hovedgrepet i planen. Det er også et ønske fra grunneier om å oppføre et større bygg på tomten. Når det gjelder kulturmiljøet vurderes virkningen av riving å være begrenset, ettersom bygget er plassert mellom betydelig større bygningsvolum med et annet arkitektonisk uttrykk. Videre er mange bygg tegnet av samme arkitekt, Heinrich Karsten, bevart i Porsgrunn og særlig på Falkum i Skien.

Det følger av forslag til planbestemmelser at det ved søknad om riving skal innsendes fagmessig tilstandsanalyse utført av en uholdt fagperson med kunnskap om verneverdige bygninger, jf. kommuneplanens bestemmelser pkt. 1.3.2.3.

Barn og unges interesser

Det tilrettelegges for utvikling av nye byrom og torg gjennom planforslaget, dette vil ha en verdi for barn og unge. Illustrasjonsprosjektet viser et hierarki av byrom hvor de mest tilgjengelige byrommene er tilknyttet offentlige bygg og viktige gangakser.

Det sikres gode forbindelser fra bysentrum ved å tilrettelegge for trygge krysningspunkter gjennom området. Dette øker tilgjengeligheten til både friluftslivsområder langs Leirkup og idretts-/rekreasjonsarealer på Kjølnes, som er viktige oppholdsområder for barn og unge. Det viktigste enkelttiltaket med tanke på trafiksikkerhet er at gang- og sykkelaksen mellom Sneglehuset og Elverhøy, som benyttes av svært mange barn og unge, på sikt blir fri for kryssende trafikk.

Båndlagte bufferarealer langs jernbanen tillates benyttet til grønnstruktur. Illustrasjonsplanen viser at disse arealene kan benyttes til lek, opphold, aktiviteter, dyrkning og overvannshåndtering. Dette vil være attraktive grøntarealer med verdi for barn og unge. Det er gitt i planbestemmelser for baneformål at «Arealene som grenser mot jernbanen skal sikres med gjerder og andre tiltak for å sikre mot at personer, gjenstander, vegetasjonselementer m.m. havner i sporområdet.»

Krav om detaljregulering

Planforslaget legger opp til at byggeområdene i eksisterende sentrum vest for jernbanen og den sørlige delen av Beha-kvartalet (SF10) kan gå rett til byggesak, mens det kreves detaljregulering for øvrige byggeområder. Fortetting bør foregå fra sentrumskjernen og utover, og kommunen ønsker derfor at utviklingen rundt Kammerherreløkka gis prioritet. Her har det oppført nye bygg de siste årene, men det er fortsatt et betydelig utbyggingspotensial som ikke er realisert.

Etter innspill fra grunneier legges det også til rette for at første byggetrinn i Beha-kvartalet, som de ønsker skal inneholde helse relatert næring og tjenesteyting sør i området, kan gå rett til byggesak. Rådmannen mener at dette er funksjoner som bør plasseres sentralt, og stiller seg derfor positiv til at dette prosjektet kan komme raskt i gang innenfor planområdet.

Økonomiske konsekvenser – utbyggingsavtale

Områderegeringsplanen utløser krav om utbyggingsavtaler. Utbyggingsprosjektene innenfor planområdet vil trolig bli gjennomført i privat regi. En rekke infrastrukturtiltak vil være nødvendige å gjennomføre i tilknytning til de ulike utbyggingsprosjektene. Noen av disse vil være rene offentlig bekostede tiltak, mens det for andre vil være aktuelt med utbyggingsavtaler hvor private utbyggere også bidrar.

Dagens bussterminal og andre offentlige arealer i planområdet har behov for en oppgradering som ikke fullt ut kan belastes utbyggerne. En mulig finansieringskilde for dette er en videreføring av Bypakke Grenland.

Det er utarbeidet et vedlegg til planen for kostnadsoverslag for tiltak og infrastruktur, som et grunnlag for utbyggingsavtaler (vedlegg 21).

Miljømessige konsekvenser

Leirkup/Lilleelva med kantsoner er registrert som naturtype *viktig bekkedrag*, og området reguleres til hensynssone for bevaring naturmiljø.

Når det gjelder naturverdier er de største konsekvensene av planen knyttet til felling av trær med forekomster av sterkt truede arter. Ved eksisterende jernbanestasjon kommer planlagt bebyggelse i konflikt med fem asaltrær med buktmessinglav, og ett gammelt og til dels hult spisslønntre med buktmessinglav og skumkjuke. Buktmessinglav er en lavart som er svært sjelden i Norge og ellers i Nord-Europa, men lokalt tallrik i Porsgrunn og Skien.

Det foreslås at trærne tillates fjernet hvis avbøtende tiltak gjennomføres. Trestammene skal nyttiggjøres som landskapselementer i planområdet uterom på en måte som legger forholdene til rette for spredning av arten til potensielle vertsplanter i nærområdet. Hvert tre som fjernes skal erstattes med tre nye potensielle vertstrær med stedegen opprinnelse og med en plassering som sikrer langt livsløp innenfor planområdet. Rådmannen vurderer disse avbøtende tiltakene som tilstrekkelige.

Videre har planen krav om at det utarbeides en miljøplan som redegjør for løsninger med hensyn til miljøriktig energiforsyning, lavt energibehov, massehåndtering, redusert transportbehov, reduserte avfallsmengder og materialvalg med mer.

Konklusjon

Planforslaget tilrettelegger for en utvikling som gir Porsgrunn fortrinn i konkurransen om lokalisering av kunnskapsbedrifter og styrking av byens urbane kvaliteter, som kan gi tilflytting av unge arbeidstakere.

Mange nye arbeidsplasser og økt tetthet på knutepunktet vil bidra til en mer attraktiv by fordi markedsgrunnlaget for handel, servering og tjenestetilbud blir større. Arealreservene planen gir vil bidra til å redusere presset på landbruks- og naturområder, og gjøre det mulig for flere å gå, sykle eller reise kollektivt.

Rådmannen anbefaler at planforslaget sendes på høring slik det følger av innstillingen på første side.