innBy

porsgrunn_min_by

FORPROSJEKT UTVIKLET AV FESTE LANDSKAP

FESTE

BYVETT REGLER

1. Heng rundt i byen.
2. Treff venner ute.
3. Spis ute hver uke.
4. Bruk penger i sentrum.
5. Snakk med fremmede.
6. Finn et stamsted.
7. Bruk byen din som ferieby.
8. Oppsøk nye deler av byen.
9. GÅ!

Tittel:
Innby - Porsgrunn_min_by

Forfattere:
G.M. Christenson, P. Mæhlum, T. Telnes, M. Møller-Nielsen, D. Fjågesund

Dato:
10.04.15

Oppdragsgiver:
Porsgrunn min by

Kontaktpersoner:
Gunn Marit Christenson

Prosjektoppsummering:
Porsgrunn ligger langs Porgrunnselva (ælva). Ælva har vært en viktig næringsvei i framveksten av byen, og er et viktig identitesbærende element i byen i dag. Bysentrumet er langt, og strekker seg fra Du Verden og Down Town kjøpesenter i den ene enden og Osebro i den andre enden. Sentrumsutvikling er viktig for byen, og som i mange andre mindre byer er handelen i sentrum truet.

Prosjekttema:
- Byutvikling
- Tverrfaglig samarbeid
- Infrastruktur
- Tilgjengelighet til sentrum
- Utvikle lokal økonomi
- Bokvalitet i sentrum

Framsideillustrasjon:
Kart Porsgrunn sentrum

Prosjektleder:
Gunn Marit Christenson

Aktiv bruk og lek

Dato:
10.04.15

Kommentarer:

Produsert av:

Feste Grenland AS
PB 120, 3901 Porsgrunn
Besøksadr. Tordenskjoldsgt. 6
Tlf: + (47) 35 93 02 10

www.feste.no
grenland@feste.no

Innhold

Innledning:

- Bakgrunn for forprosjektet 06
- Innspill fra InnBy-uka 07

1. Case Midbyen: 10

- Mulighetsstudie 14

2. Næringsgrunnlag: 27

- Kampanje 28

3. Infrastruktur: 30

- Gatebruksplan 34

BAKRUNN

Bakgrunn

Porsgrunn ligger langs Porgrunnselva (ælva). Ælva er grunnlaget for bydannelsen. Den har vært en viktig næringsvei i framveksten av byen, og er det viktigste identitesbærende elementet i byen fortsatt. Bysentrumet er langt, og strekker seg fra DuVerden og Down Town kjøpesenter i den ene enden og Osebro i den andre enden. Sentrumsutvikling og byliv er viktig for byen, og som i mange andre mindre byer er handelen og aktiviteten i sentrum truet.

Porsgrunn min by har tatt initiativ til et gårdeierprosjekt for å drive sentrumsutvikling. Dette prosjektet har fått navnet InnBy. Denne rapporten er resultatet fra forprosjektet som har gått i perioden oktober 2014 til april 2015.
Forprosjektet ble vedtatt av Porsgrunn kommune den 16.10.2014. Kommunen er også med å finansiere forprosjektet.
Forprosjektet har omfattet:
- En åpen InnBy-uke i forkant av og som del av Kulturnatta 2014 (uke 43).
- Utarbeidelse av et felles og samkjørt innspill til gatebruksplan fra gårdeiere og næringsliv i sentrum, dette ble ferdigstilt og oversendt kommunen i desember 2014.
- Utarbeidelse av et mulighetsstudie for Midtbyen; utviklingsskisse på bo, aktivitet og innovasjon, i en omforent prosess med gårdeierne.
- Utarbeidelse av tiltak for å forsterke attraksjon og næringsgrunnlaget i sentrum.
- Tiltak for et hovedprosjekt.

Visjon for byen

Porsgrunn sentrum skal være landsdelens beste på framtidsrettet og bærekraftig byutvikling der en gir kunder, gjester, bybrukere og beboere en god byopplevelse. En levende by der folk bor, handler og arbeider.

Mål

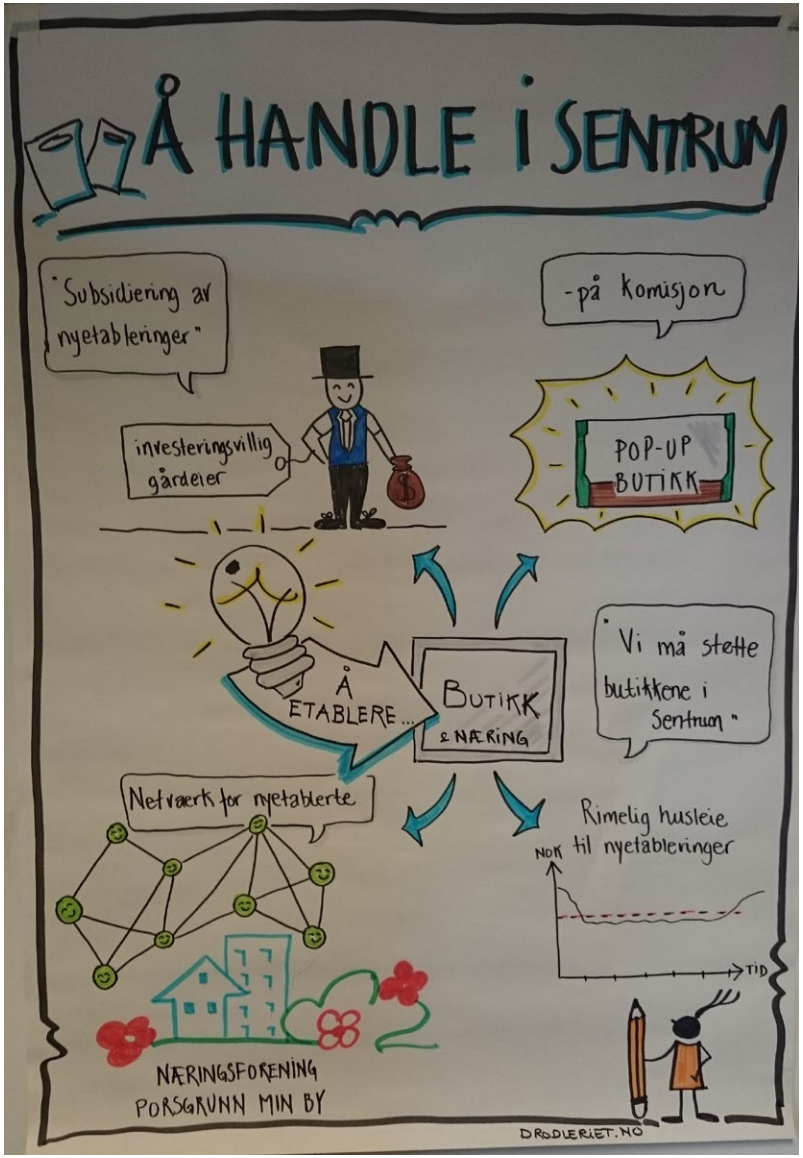
Det overordnede målet for sentrumsutviklingen er økt bruk av sentrum, med fokus på disse områdene:
- Butikk og innovasjon; flere næringsdrivende, mer handel og innovasjon/gründing i sentrum.
- Bo i sentrum; spesielt rettet mot målgruppen unge voksne i etableringsfasen, unge som har behov for tilrettelagte boliger og studenter.
- Infrastruktur og tilgjengelighet til sentrum; god trafikkløsning og parkering som legger til rette for økt byliv, aktivitet og gir en god opplevelse av byen.

Organisering av forprosjektet

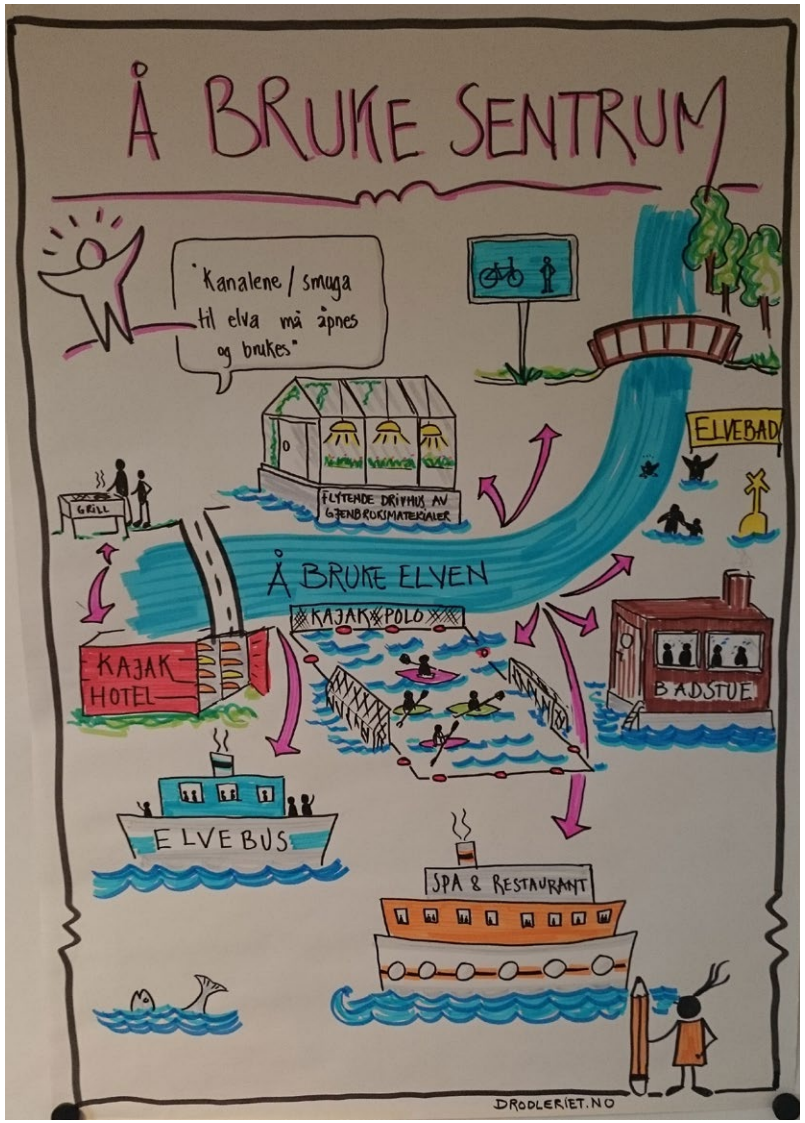
Forprosjektet er utarbeidet av Feste Grenland as, på oppdrag for Porsgrunn min by i regi av gårdeierprosjektet InnBy. I styringsgruppen for gårdeierprosjektet sitter disse næringsdrivende og firmaer/gårdeiere: Schankebygg, Brødrene Hanssen, Bratsberg gruppen, Coop Vestfold og Telemark, Hans Johan Dyring, Tor O. Helgesen og Karthrine Saastad.

Feste Grenland har samarbeidet med ViaNova Kristiansand på det trafikktekniske og Børve og Borchsenius arkitekter på Case Midtbyen.

INNSPILL FRA ÅPEN INNBY-UKE



Å BRUKE SENTRUM
"Tydelig skilje mellom privat og offentlige uterom"
"gående og syklende først"
"Lekende by"
HOTEL
CAFE
LEKEPLASS I SENTRUM
Å BRUKE PARKENE
BYDYRKENE
UTER
SKATER PARK
TRENINGSARENA
SKØYTEBANE
BYORIENTERING
YOGA
DRODLERIET.NO


Å BRUKE SENTRUM
"Kanalene / smuga til elva må åpnes og brukes"
ELVEBAD
GRILL
FLYTENDE DRIVHUS AV GJENBRUKSMATERIALER
Å BRUKE ELVEN
KAJAK POLO
KAJAK HOTEL
BADSTUE
ELVEBUS
SPA & RESTAURANT
DRODLERIET.NO

Å BO I SENTRUM
Studenterboliger
i gamle
containere
"God belysning langs elva"
BOLIGER FOR MANGE GRUPPER
UTENOM
HUS
Felleshager
"Tyktelige nabolag"
Studioleiliheter
Studenthybel
FRA BUTIK TIL BOLIG
VARIERTE BOFORMER
DRODLERIET.NO

Å BO I SENTRUM
Synlig sykkel-politi
Sentrumsbarnehage
TRYGT
OG GODT
i deler av Storgata med tak
GÅ GATE
SYKKELVETT
TA HENSYN!
DRODLERIET.NO

1. Case Midtbyen

Midtbyen er valgt ut som strategisk viktig for å utvikle sentrum videre. Utvikling av nedre bydel, Brustrøket, blir ivaretatt som en del av utviklinga av Down Town og Franklintorget. Utvikling av øvre bydel ble løftet med etableringa av Ælvespeilet. Mens utviklinga av Midtbyen er et kritisk punkt for å løfte sentrum som en helhet.

Utviklingen av sentrum baseres på at det blir etablert en gatebruksplan i tråd med de innspill som tidligere er oversendt kommunen.

Elva er en viktig identitesbærende kvalitet i utviklingsområdet. Dette vil være en naturlig kjerne for å gi økt opplevelse og attraksjonkraft til sentrum. Det legges opp til å flytte parkering som ligger langs elvefronten i dag, og å fylle disse ledige områdene med ny bebyggelse og funksjoner sentrum trenger. Gjennom en slik forskyving vil en bruke elva som attraksjonskraft og forsterke opplevelsen av bykjernen. Dette grepet forutsetter at en løser eksisterende parkering i området ved å etablere erstatninger i rimelig nærhet. Dette er et avgjørende suksesskriterie i områdeutviklingen. Midtbyen er en viktig del av Porsgrunns bykjerne/“indrefilet”.

Områdeutvikling

Det finnes mange gode eksempler på at man får til bedre resultater ved å se et område i en sammenheng. I dette prosjektet legges det opp til en felles prosess på utviklingen av området, der man enes om en masterplan. Samtidig som hver og en gårdeier har ansvaret for sine bygg. Det er samspillet og fellesløsningene som gangner helheten som løfter området.

Midtbyen har mange gårdeiere og interessenter. Det å få på plass en felles strategi for utviklingen av området, sammen med de som eier og driver, vil være et viktig suksesskriterie for sentrumsutviklingen.

I dette forprosjektet er det utarbeidet et mulighetsstudie på et overordnet plan, som peker på en retning og prinsipper for utvikling. Mulighetsstudien er ikke bindende, men den er utviklet i en omforent prosess med gårdeierne. Slik danner den en første plattform for en felles utvikling av området.

Mulighetsstudie

Case Midtbyen er en mulighetsstudie, som peker på en ønsket utvikling. Mulighetsstudien er utarbeidet på et overordnet og prinsippielt nivå, og skal synliggjøre et konsept for utvikling av dette området i sentrum. Samtidig innholder mulighetsstudien en realisme i forhold til realisering, og den er forankret hos gårdeierne i området. Mulighetsstudien viser hvordan området kan utvikles gjennom en helhetlig tenkning.

Det er noen avgjørende punkter som må løses i neste fase. Disse vil være utløsende for å lykkes med prosjektet:
- få på plass nye parkeringsplasser for de parkeringsplassene som utnyttes til annet formål langs elva i området,
- se på arealbruk og utnyttelse i forhold til reguleringsplan,
- konkretisere muligheter i samspill mellom gammel og ny bygningsmasse,
- nye volumer, både større, mindre og innfill,
- bo og næring,
- nyskapende og bærekraftig,
- økonomi.

Det er viktig å sikre rekkefølge og en trinnvis utvikling i neste fase.

MIDTBYEN
BYKJERNE
SENTRUM
FESTE

HOVEDGREP

Midtbyen i dag

I dag framstår denne delen av sentrum fragmentert, med parkering og gjerder, som skaper barrierer, på mange av de fineste stedene. Samtidig er det en del spesielle kvaliteter i området som gamle bygårder, smug, bakgårder, grønne områder og elva. Alt dette bør forsterkes og utvikles. Området inneholder både boliger og næringsvirksomhet i dag, og dette mangfoldet må beholdes og utvikles videre.

Hovedgrep for utvikling

Sammenfletting av elv og by er sentralt for å løfte fram kvalitetene i området, og for å forsterke bruken av elva som attraksjon. Sentrum bør utvikles med framsider også mot elva, og mulighet til å forflytte seg mellom Storgata og elva litt mer på kryss og tvers. Framheve mangfoldet og etablere noen snarveier. Gjøre området attraktivt og spennende og legge til rette for spesialbutikker og nye boformer.

Bruken av gater og byrom

I innspillet til gatebruksplan, som er del 3 i denne rapporten, er økt byliv og attraksjoner i sentrum en viktig premiss for gatebruken. For å lykkes med økt byliv er det foreslått å etablere myldregater inne i selve bykjernen (les mer om bruk av gatene under del 3, se kart s. 34) Myldregatene henger sammen med plassene i bykjernen som har det samme organiseringsprinsippet; det er tilgjengelighet for bil i hele bykjernen, men på de myke trafikanters premisser. Myldregatene vil framstå som hyggelige handle- og opplevelsesgater.

Elvefronten og tverrforbindelser

Storgata som myldregate, elvefronten og utvalgte tverrforbindelser er lagt inn som hovedgrep og rammer for mulighetsstudien.

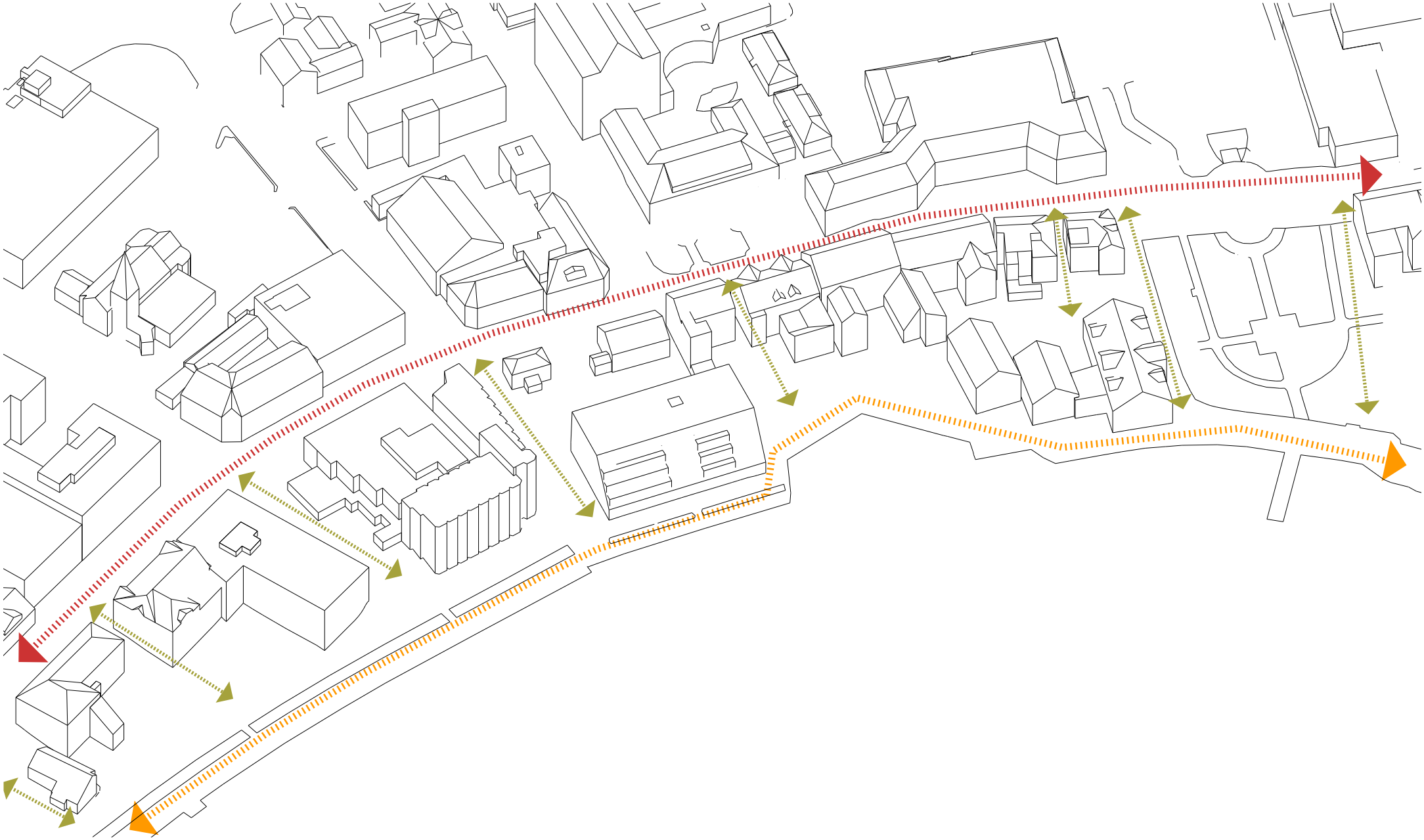
Bokvalitet

Øke bokvalitet i sentrum er et av hovedmåla for prosjektet. Mulighetsstudien peker både på fortettingspotensialet og det å utvikle og bygge attraktive boliger for unge voksne. Gjerne med barn. I bokvalitet ligger det både ulike typer boliger, grønne uterom ved boligene og mer attraktive parker og byrom for de som bor i sentrum.

Parkering

Området har i dag en rekke parkeringsplasser ned mot elva. Disse er viktige for dagens brukere, som beboere, ansatte i næringsvirksomhetene og kunder.

I denne studien synliggjør vi muligheter ved å flytte disse parkerigsplassene til midre attraktive områder, men i umiddelbar nærhet. Det er viktig å få på plass alternative løsninger/erstatninger for disse parkeringsplassene tidlig i neste fase. Da dette er avgjørende for å kunne realisere hovedgrepet som ligger til grunn for utviklingen av Midtbyen.



Myldregate

Elvefronten

Tverrforbindelser

1_SAMMENFLETTING ELV/BY

Strategiske grep som bedrer tverr-forbindelsene mellom Storgata og elve-promenaden vil kunne styrke nærings-grunnlaget for Midtbyen.

BÆREKRAFT

Det å arbeide med bærekraft i et tverrfaglig perspektiv, innenfor et definert område av sentrum, vil være en framtidsrettet og innovativ utvikling av et "gammelt" byområde. Gjennom å arbeide etter en felles plan for området, der både gårdeiere, næringsdrivende, beboere og kommunen deltar, vil en kunne sette bærekraft på agendaen og realisere tiltak en ikke greier hver for seg. Her vil det være interessant å se på hvordan man utvikler urban bærekraft, både for et område, for bygg og for næringene.
Et bredt bærekraftperspektiv vil omfatte både de tradisjonelle klima og miljø tiltakene som energi, kildesortering og transport, men også knytte dette sammen med identitet, økonomi, kretsløp, gjenbruk og det grønne. Dette vil gi framtidsretta løsninger, løfte fram kvaliteter, gjøre området mer spennende og bygge attraksjon.

Identitet

Et viktig utgangspunkt i en bærekraftstenkning er identitet og historie, slik at en tar vare på og utvikler den særegenheten og kvalietetene som ligger der. Hvordan kan vi få gamle erverdige bygårder til å spille sammen med nye infill bygg? Hvordan kan Porsgrunns identitet og historie løftes fram og gjøres synelig i moderne løsninger?

Utvikling av lokal økonomi

Sentrum har mange lokale eiere, både hos gårdeiere og næringsdrivende. Butikkene er ofte spesialbutikker som definerer varesotimentet selv. Dette er et viktig særtrekk for sentrum, som gjør området spesielt. Lokalt eierskap gir ofte eiere som er opptatt av og engasjerte i utvikling av egen by. I det lokale eierskapet ligger det tradisjoner og historie, et potensiale som kan utnyttes mye bedre. Utvikling av lokal økonomi er et viktig bidrag i et bærekraftperspektiv.

Grønne tak, vegger og bakgårder

Mellomrom og bakgårder bør gis en frodighet som skaper liv i byen og gjør opplevelsen av å bevege seg som fotgjenger i sentrum mer spennende. Riktig bruk av vegetasjon i samspill med fasader og mellomrom vil tilføre viktige kvaliteter både ift estetikk, sanseopplevelser, miljø og biologisk mangfold. Et mangfold av byrom vil være viktig for å gi økt byliv for alle aldersgrupper. Om man noen steder kan få til dyrking og hager knyttet til boliger eller som fellesløsninger for de som bor i området, vil dette gi økt bokvalitet i sentrum.

Overvann og permable dekker

Håndtering av overvann er et viktig tema knyttet til fortetting av sentrum. Det må jobbes med løsninger der overvannet kan tas unna både gjennom vannrenner og permeable dekker, dvs dekker som lar overvannet trekke gjennom og ned i grunnen. Det finnes etterhvert gode og varierte løsninger for dette, som også kan ivareta et fleksibelt og funksjonelt bygulv. Renner for overvann kan legges inn som en kvalitet i gateløp og byrom, dersom dette blir tatt med inn i en helhetlig utforming av byrommene. Smug og tverrgående gateløp kan også utformes slik at funksjonen som flomveg ivaretas.

Vannaktivitet og lek i park

Lek og aktiviteter for barn er et ønske å få innpasset som del av bylivet. Minneparken som formal parkakse vil være aktuell å tilrettelegge for mer aktiv bruk og lek, samt en tettere kobling til elva. I parken kan en få en spennende bruk av vann som motiv og aktiviserende element i renner og gjennom dyser og i basseng! Vann som renner og spruter, er som regel spennende og populært for barn, som fort tar det i bruk i lek. Vann som parkelement er også en fin kvalitet å hente fram som del av parkopplevelsen. Kongebrygga kan knyttes tettere til parken, og i tillegg til å være en båtbrygge kan en også legge til rette for kajakk og et badeanlegg.

Grønne tak/vegger

Permeable dekker/ renner for oppsamling av overvann

Vannaktivitet

Lek i park

Identitetspunkt

P Parkering

3_BÆREKRAFT

Vi ønsker å gjøre Midtbyen til Norges første miljøsertifiserte bydel. Opparbeiding av permeable dekker som håndterer overvann, grønne vegger og tak, i tillegg til en overordnet strategi for avfallssortering og gjennbruk vil være sentrale fokusområder for å nå dette målet.

BYLIV OG MANGFOLDIG FORTETTING

Contanerboder og containerby

Bruk av containere er tenkt som et temporært tiltak for å komme i gang med konkrete resultater tidlig. Samtidig vil dette gi et undersøkende og nyskapende uttrykk, og skape nyskjerrighet til prosjektet. Containerbodene er tenkt som midlertidige utsalgsboder for lag og foreninger, eller andre som vil ha stuntutsalg. De kan plasseres langs elvefronten og vil skape liv og aktivisere nå "døde" steder. Containerbyen er tenkt som en utforsking av ulike typer funksjoner, og kan eksempelvis inneholde studioleilighet for stundenter, felles møterom på elva, billige kontorlokaler for gründere, prosjektlokaler og midlertidige gjestehavnfunksjoner. Containerbyen er plassert ved elvefronten. Det vil være gjenbrukscontainere som vil kunne gi spenstige uttrykk, de kan designes av arkitekstudenter og bygges/ tilrettelegges i en workshop. Her er det mange muligheter.
Begge disse tiltaka kom som en del av InnBy-uka, og vil være enkle og forholdsvis rimelige tiltak som vil gi en god energi inn i prosjektet tidlig.

Gjestehavn

Porsgrunn er en sjøfartsby og båtlivet hører byen til. Det å tilrettelegge for en gjestehavn i sentrum vil forsterke bruken av elva. Det å ha utvikling av gjestehavn som en del av prosjektet vil være et viktig tiltak. Gjestehavn kan ses i sammenheng med andre ulike funksjoner og tiltak. En gjstehavn vil også knytte Porsgrunn til Telemarkskanalen.

Elvefront

Utvikling av elvefronten vil utgjøre en vesentlig forskjell for Midtbyen. Det å få en sammenhengende og attraktiv elvefront, med aktivitet vil løfte og forsterke næringsgrunnlaget og bokvaliteten. Elvefronten bør tilrettelegges slik at cafeer og virksomheter kan vende seg mot elvefronten og ta i bruk områdene ut mot elva. Samtidig bør det være god mulighet til å legge til med båt, går tur, sykle og sitte ned.

Elveboliger

Mulighetsstudien legger opp til en rekke med små unike elveboliger, kanskje det kunne vært prøveboliger for de som har lyst til å flytte til byen.

Nye boliger og infil

Mulighetsstudien skal gi fortetting i området, og det er lagt opp til et mangfoldig bomiljø med både større og mindre volumer. Både helt nye selvstendige volumer, en ekstra etage på Nordentorget, mindre enheter som town houses og to infilprosjekter. Området er åpnet opp, gjerder og parkering er byttet ut med grønne bakgårder og tilgjengelige smug.

Utviklingstomt

Tomta på nedsida av Sentrumsgården og Dyringgården er lagt inn som en viktig utviklingstomt. Her er det viktig å løse erstatning for eksisterende parkering, men det er en tomt som gir gode muligheter for utvikling. Her er det viktig å se dette i sammenheng med allerede eksisterende bygårder.

Containerbod
Containerby
Elvefronten
Elveboliger
Offenlige gulv
Gjestehavn
Nye boliger
Vannaktivitet
Identitetspunkt
Grønt rom/tak/vegg
Lek i park
P Parkering
Elvebad
Utviklingstomt

4_"ÆLVEBYEN PORSGRUNN"

Større interaksjon mellom byen og elva er oppnådd gjennom temporære, og mer permamente offentlige program og tilbud.

KOBLING TIL
STORGATA
CONTAINERE MED
ULIKT PROGRAM
SERVICEBYGG TIL
NY GJESTEHAVN
NYE BOFORMER
LANGS ELVA?
bar
café
møterom
#ELVEFRONTEN
FESTE

PLANUTKAST HAMMONDKVARTALET OG BYEN MOT ELVA

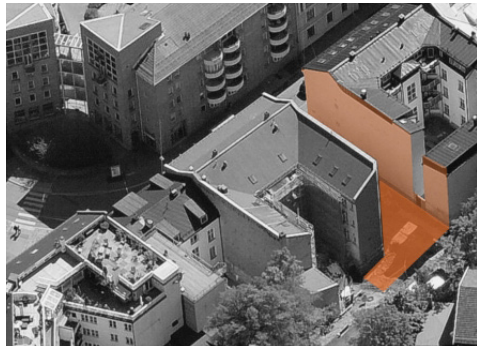
ELVEFRONTEN
bevisstgjøring av publikum-sareal, møtesteder og rom for opphold.

BAKGÅRDSPROSJEKT
opprydding, privatiser-ing, tilgjengeliggjøring av fellesareal for bak-gårdsvandring. Tilrettel-egging for boliger.

NYTT PÅ NYTT
en revitalisering av Ham-mondgården.

PASSASJEPROSJEKT
tilgjengeliggjøreing for byens brukere, smett, infill eller titteskap.

Svartlamoen - Brendeland/Krist.



Parkveien 5 - KIMA Arkitektur

Parkveien 5 - KIMA Arkitektur

Mosjøen sentrum - Atlier Oslo

arkitektkontoret
Børve og Borchsenius as

NYE BOLIGER I SENTRUM

KORTTIDSBOLIG/PENSJONAT/HOTELL
Cafe+byrom+Storgata

BOLIG ELDRE / UNIVERSELL TILGJENGELIGHET
Kjøpesenter + toppleiligheter + nærhet til park

BOLIG / NÆRING
3 etasjer av 200m2

BOLIG TOWNHOUSE
2 plan + 120m2+bakgård

BOLIG TOWNHOUSE
2 plan + 120m2+bakgård

STUDENTKOLLEKTIV / UNIVERSELL TILGJENGELIGHET
Sentrumsnært+utsikt+park

PLASSER, PASSASJER OG NYE BYROM

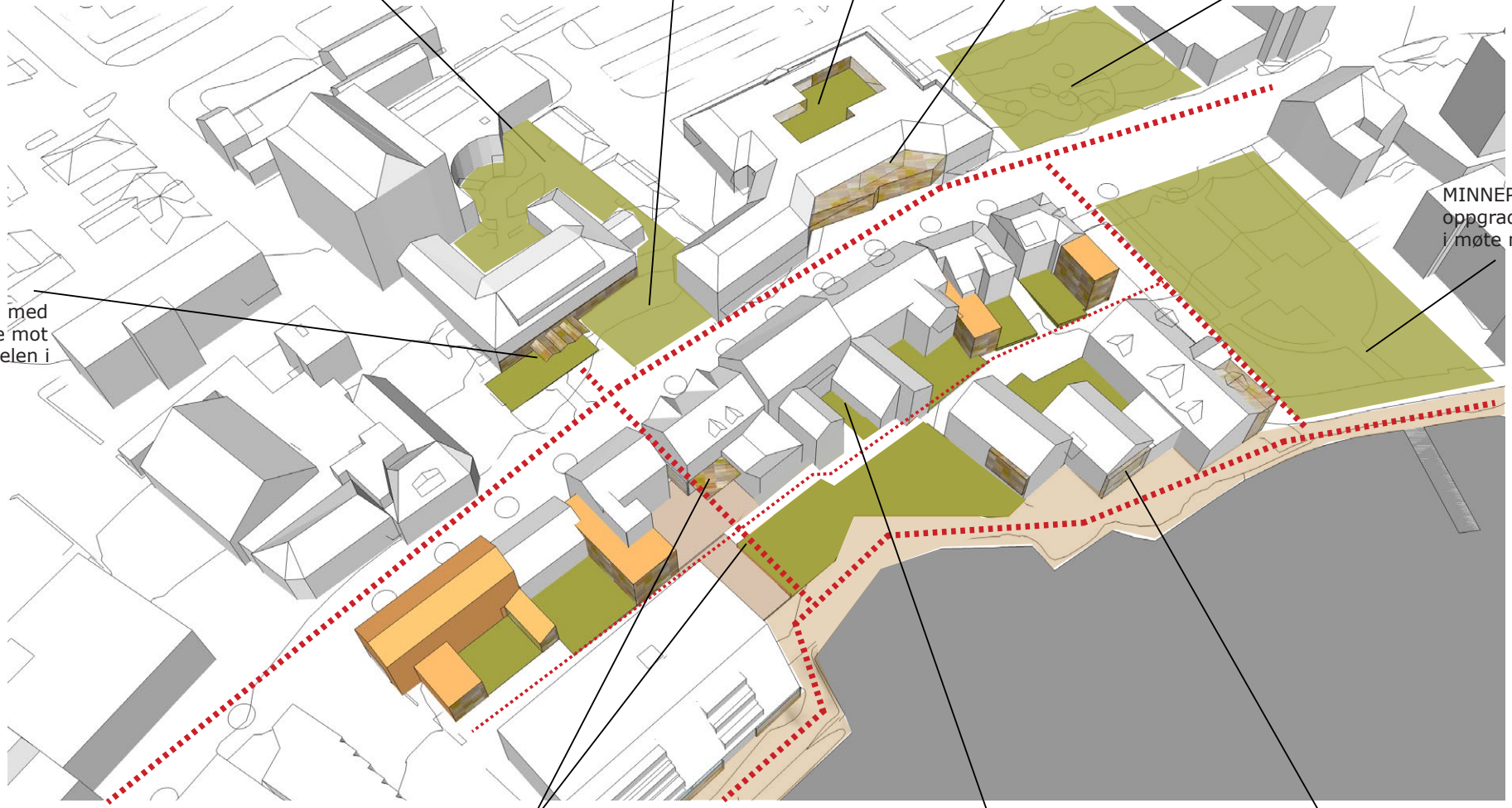
EN HÅND TIL HAMMOND
2.etg utvides og gir ad-
komst fra storgata et løft.
Dagslys til handlesenteret.

HAMMONDS TAK
Lys og luft for
bolig og handel

VICTORIAS HEMMELIGE HAGE
Gjenåpnes for publikum

LOMMELEKEPLASS
barn i Storgata

MINNEPARKEN ØVRE
oppgradering i møte
med øvre nivå



MINNEPARKEN NEDRE
oppgradering
i møte med elva

CAFE VIC
cafe/næring med
henvendelse mot
sør og handelen i
Storgata

KOKKENS CORNER
intime bakgårsdrom egnet for
cafe/ restuaurantvirksomhet.
Sol og elveutsikt, direkte ad-
komst fra Storgata.

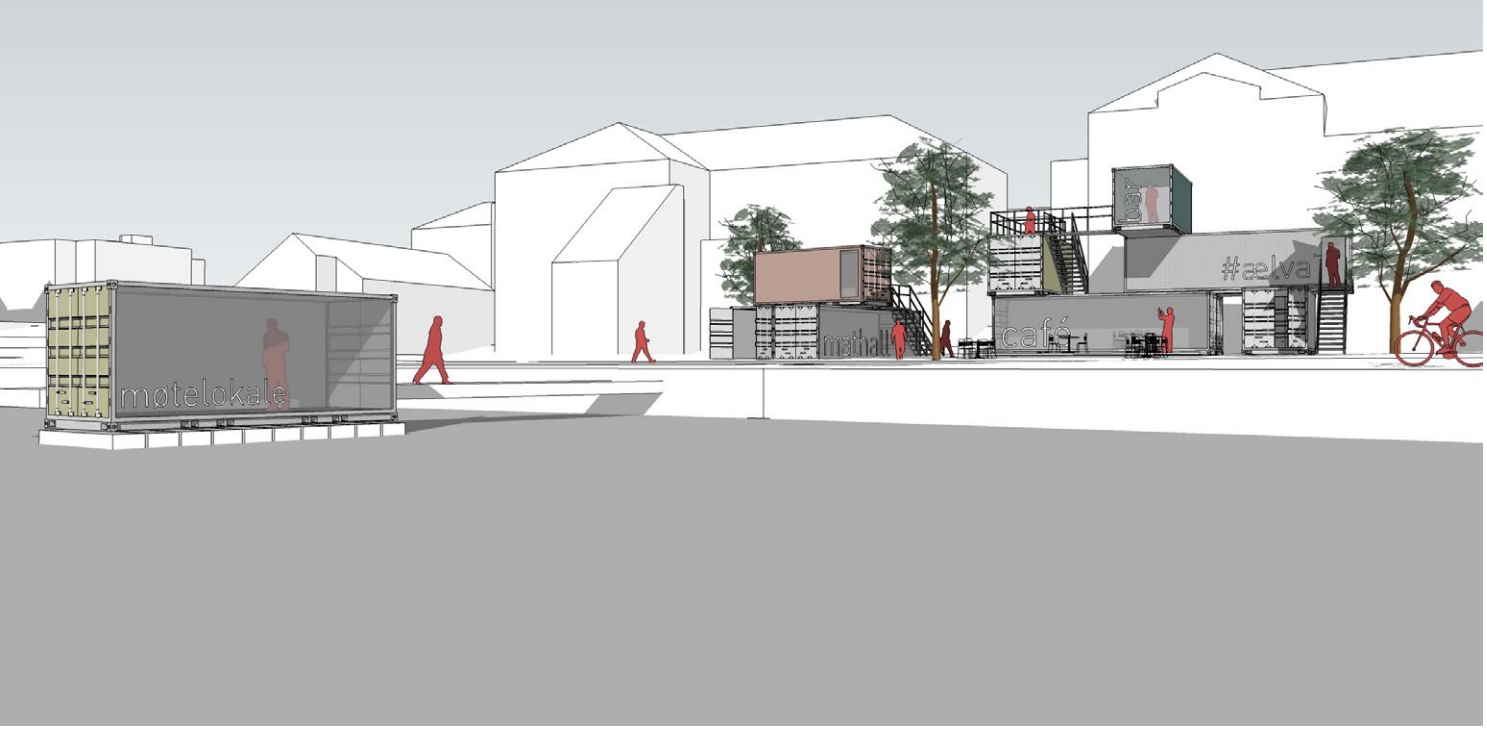
PLASS LA SCALA
rom for byklang

STUDENTCAFE
langs elvepromenaden

KOMME IGANG MED SYNLIGE TILTAK

Mens vi arbeider med de formelle og “tunge” planene vil det være hensiktsmessig for sentrum å komme i gang med noen synlige spenstige tiltak. Noen av de vil være midlertidige, og stå i prosjektperioden, mens andre vil være permanente med mindre tiltak.

Eksempler på slike tiltak:
- Containerby - temporært
- Containerboder - temporært
- Utvalgte smug - permanent
- Utvalgt grønn bakgård - permanent


møtelokale
mathall
café
bar
#ælva

bar
#ælva

bar
#ælva
mathall
café

2. Næringsgrunnlag

BRUK SENTRUM FØRST!

Forsterke næringsgrunnlaget

I denne delen av prosjektet vil det være konkrete tiltak for de næringsdrivende i sentrum. Disse tiltakene vil utarbeides i samarbeid med de næringsdrivende. Tiltak som har kommet fram som behov fra næringslivet er disse tiltakene:

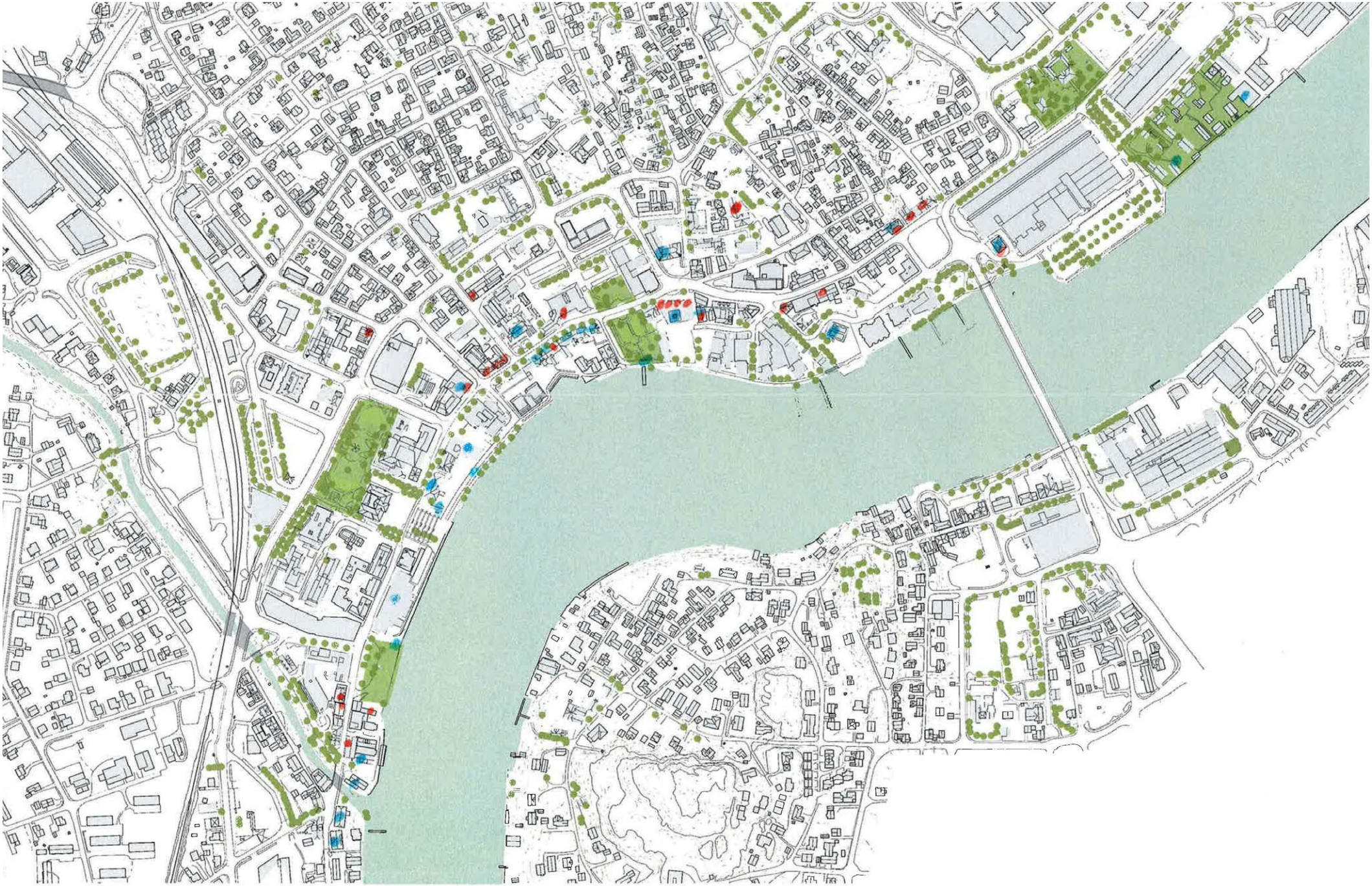
- felles møteplass for næringsdrivende/næringsforum
- posisjonere og arbeide for sentrum i en Grenlandssammenheng
- legge til rette for gründing i sentrum
- samkjøring og utvikling av arrangementer og markedsføring
- etablere en webside som matcher dagens behov

Kampanje for sentrum

Utarbeide og gjennomføre en lengre kampanje for å få opp bruken av sentrum.

Som en del av kampanjen vil det å fortelle historien som butikker, spesialiteter, bygårder og det som gjør sentrum spesielt være en viktig del. Utarbeide og formidle dette på en faglig og interessant måte.

I kampanjen vil en løfte fram butikker, bygninger og steder med en spesiell historie. I kartet til høyre er det plottet ut et utvalg; de røde prikkene er butikker og de blå er bygårder.



3. Infrastruktur

Infrastruktur og tilgjengelighet i sentrum

Denne delen av rapporten innholder innspillet til gatebruksplan, som ble utarbeidet i forbindelse med høringsprosessen kommunen hadde på gatebruksplan for sentrum.

I dette innspillet til gatebruksplan er det lagt til grunn at det overordnede målet for en helhetlig gatebruksplan er å lage en infrastruktur som gir god tilgjengelighet, gjør byen lett lesbar og rydder i forholdet mellom ulike trafikanter, uten at kvaliteter i byens uterom ødelegges; dvs at bylivet og bystrukturen er premissgivere for trafikkmønsteret som velges.

Innspill til gatebruksplan

Dette innspillet til gatebruksplan er utarbeidet av Feste Grenland as, på oppdrag for Porsgrunn min by i regi av gårdeierprosjektet Innby. I styringsgruppen for gårdeierprosjektet sitter disse næringsdrivende og firmaer/gårdeiere: Schankebygg, Brødrene Hanssen, Bratsberg gruppen, Coop Vestfold og Telemark, Hans Johan Dyring, Tor O. Helgesen og Karthrine Saastad.

Feste Grenland har samarbeidet med ViaNova Kristiansand om innspillet.

Gatebruksplan for Porsgrunn sentrum

På oppdrag fra Porsgrunn kommune er ny gatebruksplan for byen utarbeidet av AsPlanViak.
Denne rapporten er et innspill til ny gatebruksplan for Porsgrunn sentrum. Dette innspillet har som utgangspunkt å se på tiltak for gater og trafikk som kan øke bruken av hele sentrum, sikre forsterking av næringsgrunnlaget og samtidig sikre godt bylivet.

Analysene i rapporten til Asplan Viak på dagens situasjon, ligger til grunn for dette innspillet.

OVERORDNA PRINSIPPER

Hovedgrep og valg for å sikre god utvikling i sentrum.

Definere sentrum

"Porsgrunn min by" og andre næringsdrivende i sentrum legger til grunn den samme definisjonen av sentrum som det er lagt opp til i kommunedelplanen. Den felles definisjonen på sentrum er viktig for å skape grunnlag for videre ideer og prinsipper som kan forsterke videre utvikling av bysentrum. Viktige punkt er gatehierarki, trafikkmønster, parkering og trafikkhastighet.

Bykjernen er "indrefileen" i byen. Her er koblingen til elva sterk. Byen er i ferd med å snu seg mot elva. En videre utvikling av bykjernen; området mellom elva og Storgata bør ses i sammenheng med historien og utvikles til en attraktiv og urban opplevelse.

Gjennomgangstrafikken skal ledes rundt sentrum

Porsgrunn sentrum er i dag påvirket av stor grad av unødvendig gjennomgangstrafikk. Både bilister og tungtrafikken. Dette er ødeleggende for utviklinga av sentrum. Det vil være strategisk viktig for sentrumsutviklinga at gjennomgangstrafikken og tungtrafikken flyttes ut av sentrum slik at en sikrer bedre grunnlag for handel og opplevelse. Hovedgrepet for å oppnå dette, er å få bilisten til å foreta tidlige veivalg ved rundkjøringene og kryssa rundt sentrum, etter om man skal til byen eller bare er på veg forbi. Særlig viktige punkt er ved tunellen på Bjørnstad, ved rundkjøring ved Hovengasentret (etter at ny trasé i Lilleelvkrysset er på plass), ved rundkjøringa ved Frednes og Øyekast. Økt bruk av bytunellen i forhold til å lede trafikken rundt sentrum er en målsetting.

Sikre god sentrumstrafikk

Inne i sentrum behøves ett godt og lesbart trafikkmønster som sikrer god flyt internt. En god og enkel trafikal løsning er bra for de som skal handle, de som bor i byen og de som besøker/bruker sentrum.

Trafikkvurdering

Reduksjon av gjennomgangstrafikken vil bedre trafikkavviklingen i sentrum. For å styre mer trafikk rundt sentrum er det viktig å begrense hastighet og tilgjengelighet for kjøring. Vi foreslår at det innføres fysiske tiltak som innsnevringer, priortierte overganger for myke trafikanter, fartsbegrensende belegg, ulike typer "sjikaner" mm. På denne måten vil fartsnivået og trafikken kunne reduseres til ønsket nivå og stedvis på de gåendes premisser. Ved å gjøre slike tiltak på vegene hvor det er mye gjennomgangstrafikk, gjør man det lettere og mer ønskelig å benytte andre og raskere veger. Samtidig tilrettelegge for varelevering med tyngre transport.

Lavere skiltet fartsgrense i sentrum vil utfra erfaringer ha liten effekt på hastigheten i byen slik at fysiske begresninger må innarbeides i det videre arbeidet.

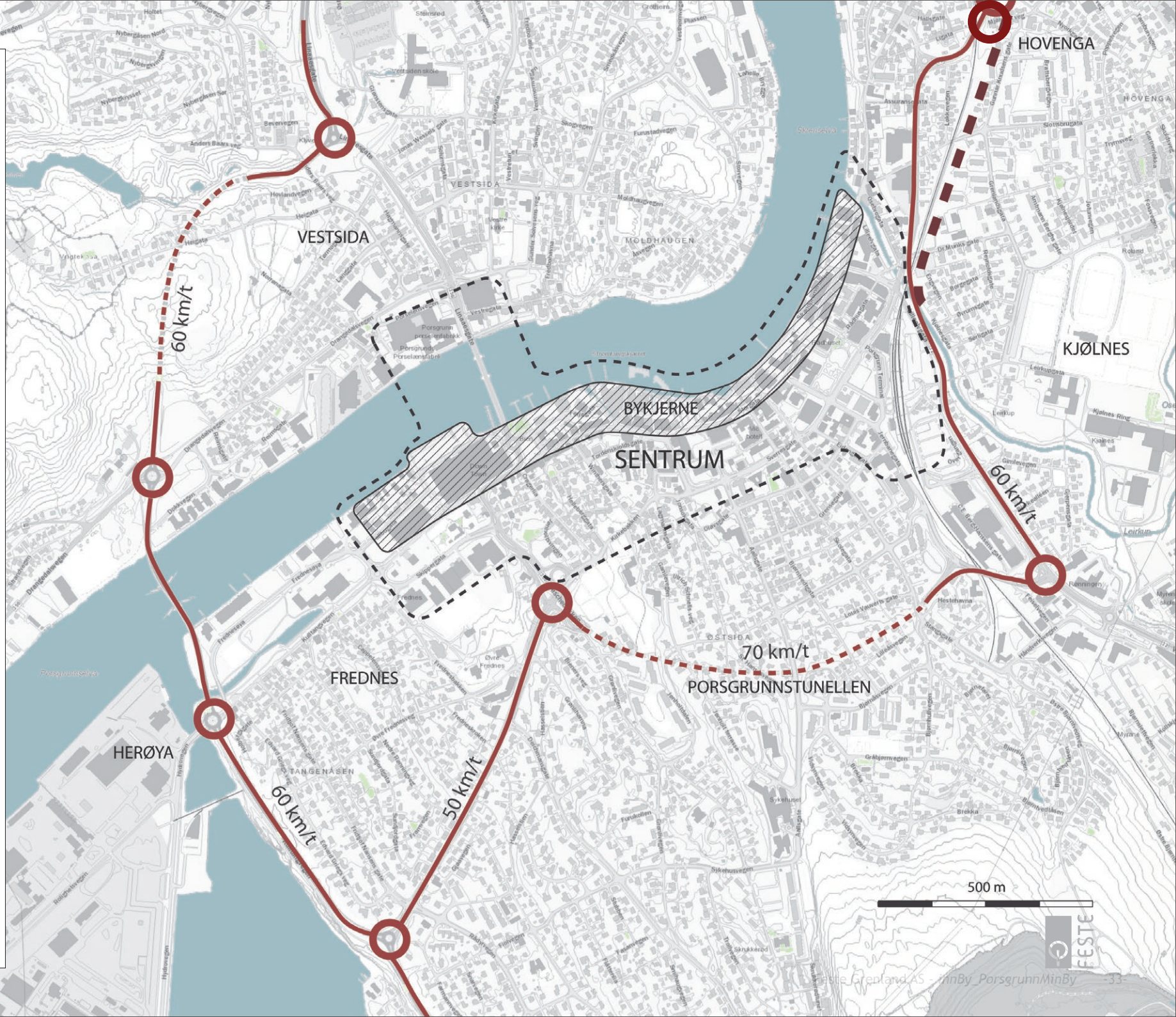
Viktige tiltak for å sikre mindre kjøring gjennom byen :

- fotgjenger- og sykkelprioritert sone mellom PP-sentret og Porsgrunn Porselensfabrikk. (Shared space myke trafikanter),
- fotgjenger- og sykkelprioritert plass på hele Franklintorget der trafikk føres over plassen i definerte soner og myke trafikanter kan bevege seg fritt. (Shared space for myke trafikanter),
- lavere fartsgrense inn mot sentrum og rundt sentrum (30-50km/t).
- fotgjenger og sykkelprioitert plass på hele Meieritorget der trafikk føres over plassen i definerte soner og myke trafikanter kan bevege seg fritt. (Shared space myketrafikanter),
- fotgjenger- og sykkelprioritert kryssing mellom Kammerherreløkka og Rådhusparken der trafikk føres over plassen i definerte soner og myke trafikanter kan bevege seg fritt. (Shared space myketrafikanter).
- prioritert plass for myke trafikanter i gatene inne i sentrum, og gateparkering.

Signatur kart

- Ringvei
- Ringvei tunnel
- Fremtidig veitrasé
- Trafikalt knutepunkt
- Sentrum
- Bykjerne

Kart som viser innspill til overordna prinsipper for å sikre god utvikling av sentrum



GATEHIERAKI

Hovedprinsippet i sentrum er å definere gatene i forhold til den kvaliteten og opplevelsen man vil skape i de ulike områdene. En viktig forutsetning er at sentrumsgatene skal håndtere lokaltrafikk. Gatehierarkiet skal både sikre god lesbarhet og fremkommelighet for alle typer trafikanter; buss, lokal biltrafikk, sykkel (jobbsykling og handlesykling), gående, jogging/turgåere, og det skal legge til rette for en målrettet utvikling av sentrum. Utviklingen gjelder både i forhold til økt næringsdrift, økt sentrumsbefolkning og økt mangfoldig bruk; dvs økt byliv. De forskjellige gatedefinisjonene vil ha ulik type utforming, og utforminga vil være et av de viktigste virkemidlene.

Gatehierarkiet er delt inn i:
- Myldregater er gater inne i selve bykjernen, som er Storgata og området ned mot elva, se kart s. 7. Myldregatene er Storgata fra Museumshagene til Osebro, tverrgatene fra Storgata og ned mot elva og Porsgrunnsbrua. Myldregatene henger sammen med plassene i bykjernen (shared space på Franklintorget, Meieritorget, Rådhusplassen og plassen ved Kammerherreløkka). Disse har det samme organiseringsprinsippet; det er tilgjengelighet for bil i hele bykjernen, men på de myke trafikanters premisser. Myldregatene vil framstå som hyggelige handle- og opplevelsesgater. Storgata er lagt opp til envegskjøring etter samme prinsippet som i dag.

- Bygatene ligger rundt bykjerna i sentrum. Bygatene fungerer som mategater for bykjernen, der det også bør ligge parkeringshus/ -områder strategisk ift matinga av bykjernen. Bygatene har også sykkeltraséer for hurtigsykling.

- Smug og trange smett bør løftes fram som en del av bykjernen og utvide og forsterke koblingen mellom Storgata og elvepromenaden. Slik kobles smug til bruken av bygningene og handel i byen og blir en viktig ressurs for ny utvikling.

- Elvepromenaden blir helhetlig fra Museumshagene til Osebro. Elvepromenaden kan utvides med den nye gå- og sykkelbrua over elva slik at man kan anlegge en urban turrunde. Elva vil slik utgjøre det sentrale byrommet/landskapsrommet med en sammenhengende tur - og opplevelsesveg rundt; urban turrunde.

- Bakre gang- og sykkelveg vil være en viktig trafikkåre for myke trafikanter. Viktig at denne er tydelig som trase gjennom hele strekket fra Lilleelva til Hammondgården.

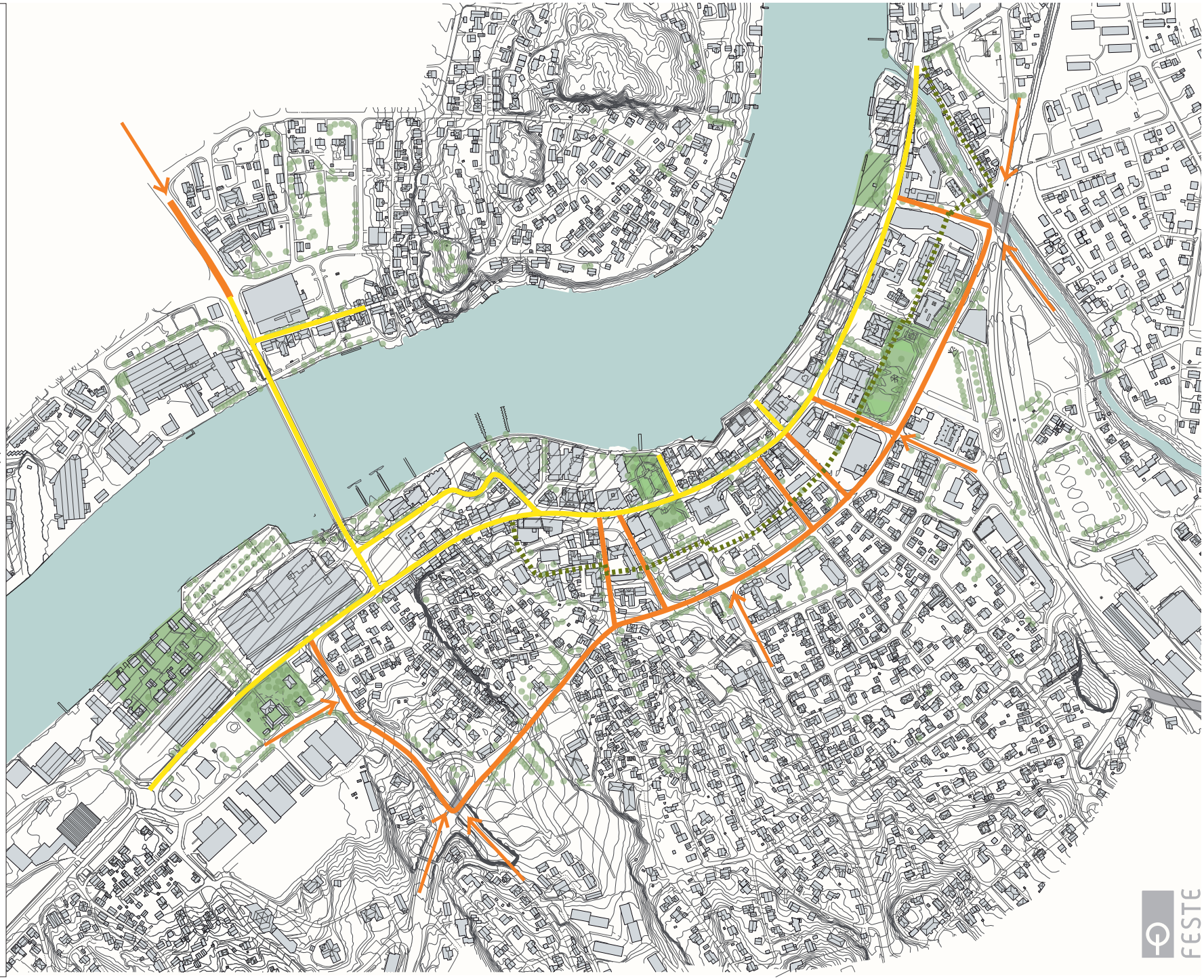
Trafikkvurdering

Det er viktig at noen strategisk valgte bygater får til formål å lede trafikken inn til byboliger, parkeringsplasser og myldregater i og rundt sentrum. Det er fornuftig å legge disse gatene i ytterkant av sentrum slik at de også vil fungere som forbindelseslinjer inn i bo-områdene rundt sentrum. Myldregatene bør utformes slik at fartsnivået begrenses og at ferdselen skjer på fotgjengernes premisser.

Signatur kart

- Promenade
- Myldregate
- Bygate
- Bakre gangvei
- Hovedatkomst

Kart som viser innspill til gatehierarki i sentrum



BUSS & BIL

Prinsippene vi foreslår legger opp til god tilgang til bil i hele sentrum; for de som skal handle eller oppsøke en tjeneste, for de som bor i og for de som besøker sentrum. Det skal være lett lesbart å finne ledig parkering.

Ulike virkemidler kan brukes for å styre lokal buss- og biltrafikk:
- definere gater og plasser i et gatehierarki som legger føringer for funksjon og utforming.
- bevisst utforming av torg, plasser og gater som et viktig virkemiddel i forhold til lesbarhet for alle som beveger seg i byen. Tydelige arealer for trafikk og myke trafikanter er noe som forsterker trygghet, gir rom til opplevelser og skaper rammer for det urbane liv og de gode opplevelsene.
- Hastighet: det legges opp til 30-soner i myldregatene og 50-soner i bygatene.

Busser bør forholde seg til gateutforming og hastighet på samme måte som biltrafikken. Det er viktig at bussene har holdeplasser inne i byen slik at folk får direkte tilgang til tilbudet i byen som bilister har.

Trafikkvurdering

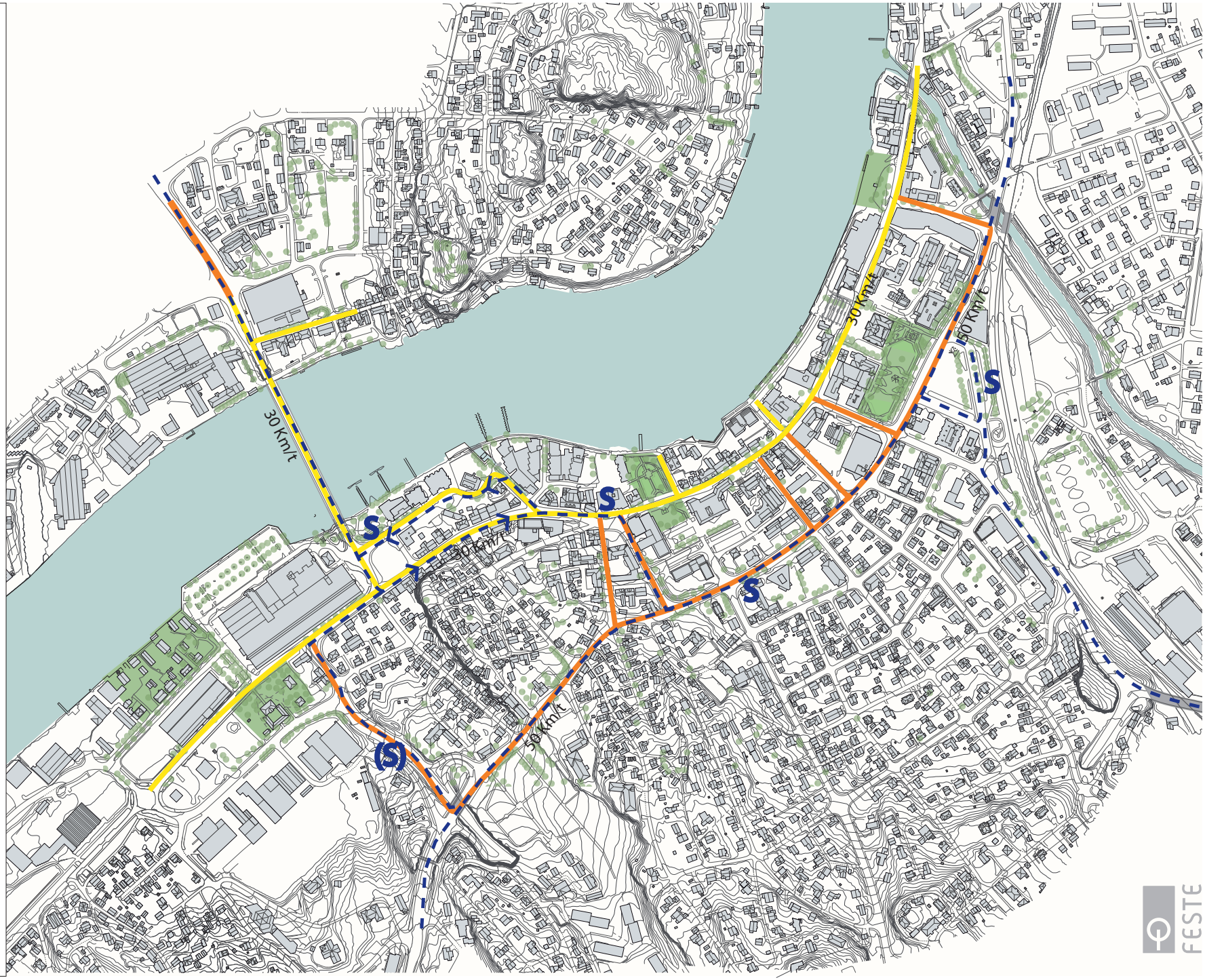
Parkeringshus-/områder som ligger i ytterkant av bykjernen bør være hovedmål for biltrafikk inn i byen. Dette vil gjelde kunder generelt til det spesifikke området. Det må likevel sikres god og sikker atkomst til forretninger der vareutvalget krever kjøring ”til døren”. Det gjelder også god tilkomst for HC transport, beboere i området samt til en viss grad besøkende til disse.

Dette innspillet legger opp til å bruke samme system for buss som i dag da dette fungerer godt. Det er fornuftig å lede busstrafikken i sentrum via Storgata og Serine Jeremiassens gate fremfor via Raschebakken da dette er effektivt og gir direkte tilkomst for besøkende til byen. Man beholder da stoppet i Storgata, ved Meierigården og busstrase i Ferjegata. Dette sikrer også plass for gateparkering i nedre del av Storgata. Busstrafikken vil da gå med redusert hastighet gjennom byen slik at dette er ett postivt kollektivtilbud, enn kanskje ett støyende element i dag. På Franklintorget og Meieritoreget bør all bil og busstrafikk passere over i egen fastlagte trase(r). Myke trafikanter bør kunne bevege seg fritt over det hele slik at trafikken alltid har vikeplikt. Det må forutsettes en kortest mulig avstand mellom bussholdeplassene på Franklintorget for enklest og raskest å kunne bytte fra en rute til en annen.

Signatur kart

- Bil i Myldregate
- Bil i Bygate
- Buss
- S Busstop

Kart som viser innspill til trafikkmønster for buss og bil i sentrum



GÅ & SYKLE

I dette innspillet til gatebruksplanen legges det opp til god tilgang for gående og syklende i hele sentrum. Det vil være viktig å organisere gatene i forhold til sykling, spesielt gatene der man legger opp til hurtigsykling.
Dette skal være lett lesbart for alle trafikkgrupper.

Det legges opp til ulike virkemidler for å styre gående og syklende:
- hurtigsykling i bygatene, med egne avmerkede områder.
- handlesykling i resterende gater, som en del av blanda trafikk.
- sikker sykkelparkering rundt i byen, samt skilting.
- elvepromenaden og urban turrunde legges opp slik at det er lett å sykle, jogge og gå tur.
- bakre gang- og sykkelveg utvikles og bør bli tydeligere som trase.
- bysyklene bør ha strategiske plasseringer ved parkeringsområdene og ved inngang til bykjernen, slik at det blir lett å ta seg rundt på sykkel i sentrum fra der du har parkert. Ordningen med bysyklene bør utvides og forbedres i forhold til tilgang og betaling.
- på sentrale plasser skal gående og syklende ha prioritet. Dette gjelder også viktige kryssinger som eks Kammerherrløkka/Rådhusparken. På den måten blir plassene hastighetsdempende og trafikkdempende tiltak i byen.

Trafikkvurdering

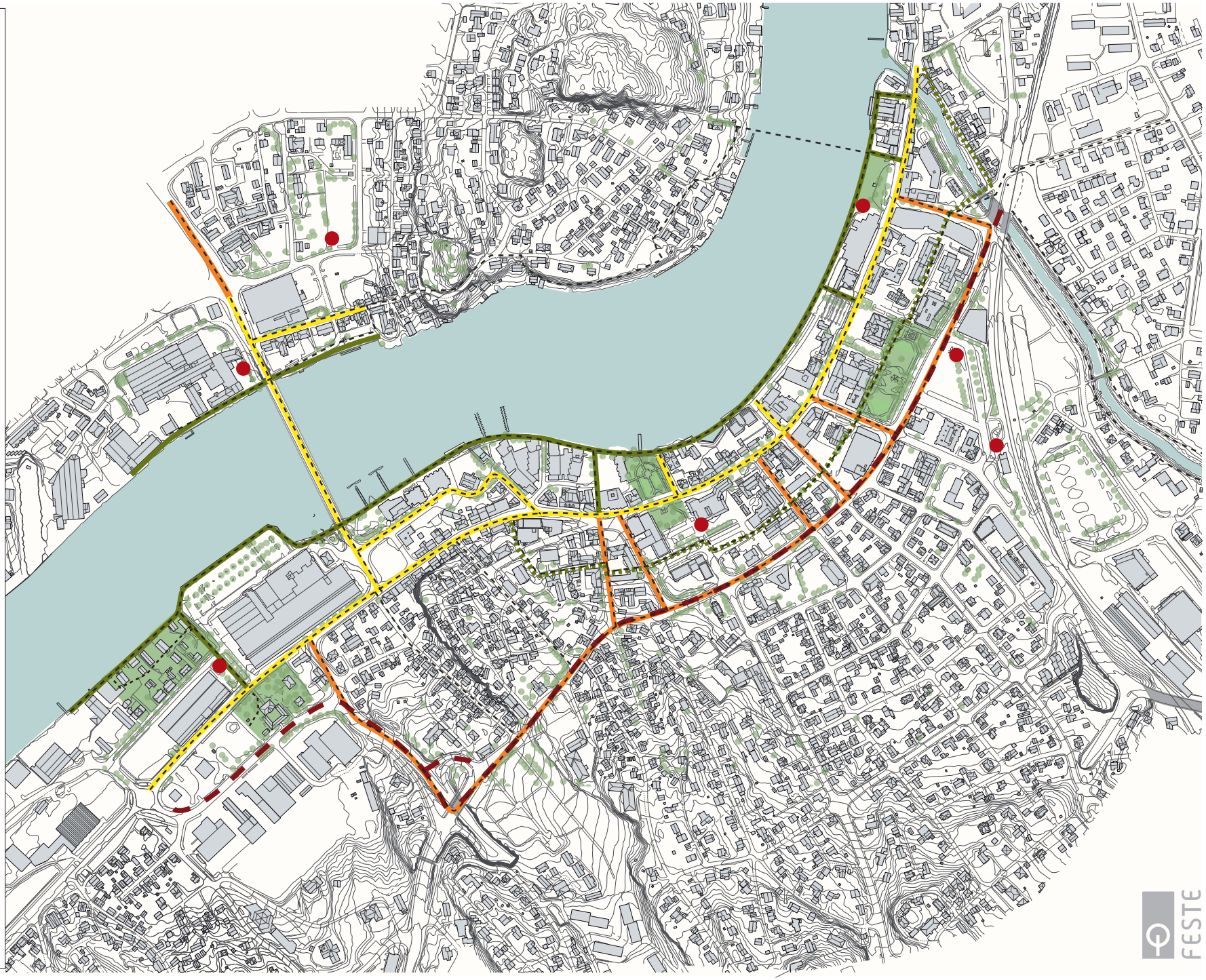
Det er fornuftig å legge opp til en sykkel-ekspressveg i Sverresgate for å separere de som skal sykle fort gjennom byen, og de som kun har et ærend i byen og benytter sykkel. Skal man sykle til jobb eller på treningstur, ønsker man ofte minst mulig hindringer. Det er rimelig å tro at Storgata med fartsreduserende tiltak og mye vrimlende fotgjengere vil være mindre egnet og behovet for alternative traseer derfor er viktig å prioritere .

Storgata bør derfor utformes slik at gående og handlesyklende prioriteres. Viktige elementer er da senket hastighet inne i byen.

Signatur kart

- Sykkel-ekspressveg
- Bysykkel
- Gangsykkel/ forbindelser
- Promenade
- Myldregate
- Bygate

Kart som viser innspill til trafikkmønster for gående og syklende i sentrum



PARKERING

Parkering er viktig for å sikre økt bruk og god utvikling av sentrum. Og det vil være av vesentlig betydning at parkeringa blir godt organisert. I dette innspillet legges det dermed opp til en videreutvikling og organisering av parkeringa i sentrum. Der en ivaretar det som fungerer godt i dag. Blandt annet at dagens kantparkering beholdes.

Det legges opp til en helhetlig vurdering av parkering i sentrum, der hoveddelen av parkeringsdekningen skal ivaretas fra strategisk plasserte parkeringshus og parkeringsplasser. Parkeringsplassene bør plasseres slik at de er enkle å velge idet man kommer inn til sentrum, og man velger hvor i byen man skal. Dette må utformes slik at det er enkelt å parkere, at butikker og tjenester finnes i nærheten og at det er hyggelig å gå mellom butikkene og i gatene. Det ideelle vil være at parkeringshus og parkeringsplasser hver dekker en sone på ca 250 meter. Fra disse parkeringsplassene kan man enkelt komme seg rundt i alle deler av sentrum.

Parkeringshus og parkeringsplasser er tenkt plassert i nærhet til gode lekeplasser og matbutikker. Dette er et organiseringsprinsipp som bør forsterkes, og som vil kunne gi synergier til øvrig næring og byliv i sentrum.

Plassering av parkeringshus og parkeringsplasser, og om det er ledig eller fullt, kan synliggjøres på lystavler når du kjører inn i sentrum.

Elva er et strategisk viktig utviklingsområde i sentrum. Bykjernen vil være et naturlig område for utvikling for å gi økt opplevelse og attraksjonkraft til sentrum. Her er det områder som kan fortettes med ny bebyggelse og funksjoner sentrum trenger. Sammen med gård- og grunneiere vil en finne en god byutvikling på de områdene som er mest egnet for det.

Trafikkvurdering

Parkeringsplasser bør plasseres sentralt med innkjøring fra bygatene. De som kommer til byen med bil bør umiddelbart finne parkering ved innkjøring til sentrum, og disse må ha kapasitet til å kunne ta imot nok antall kunder og gjester til byen gjennom hele døgnet. Nærhet til viktige funksjoner som kommunale kontorer, kino, kulturhus, matbutikk mm. er viktig.

Det vurderes tre eller fire fremtidige parkeringshus og parkeringsplasser som hver betjener et område der det vil være 0 - 250 meter å gå til butikker og tjenester. Parkeringsplassene vil dekke behovet til parkering i bykjernen gjennom hele døgnet. Størrelsen på parkeringshus og parkeringsplasser må vurderes ut i fra behovet. Det forutsettes minst 25 m2 pr. parkeringsplass i parkeringshus.

Signatur kart

P-sirkel, radius 250 m

Langtids-parkering

Korttids-parkering

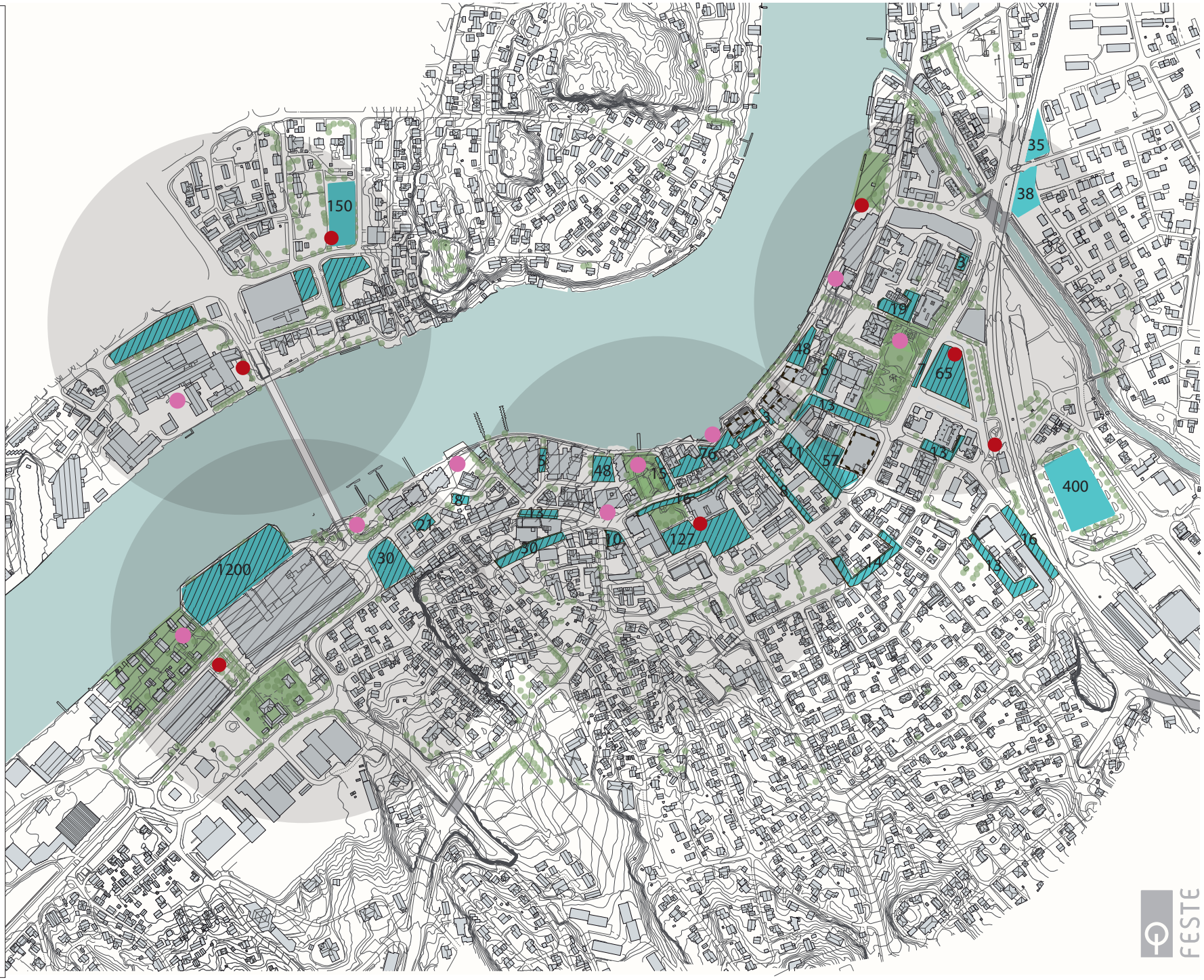
P-garasje

48 Antall plasser

Lek

Bysykkel

Kart som viser innspill til parkeringsprinsipper for bil i sentrum



BYROM & BRUK

Aktiv bruk og bevissthet om utformingen av byromma, plassene, torga, smuga, parkene og elvefrontene er avgjørende for å skape en urbanisering av sentrum og slik løfte fram kvaliteter som gir gode byopplevelser. Utvikling og aktivisering av byrom og gater må ligge som en strategisk premiss for økt bruk av sentrum.

Det er viktig at plasser, gater og parker i en by får en god og variert utforming. Det må finnes tilbud til alle grupper inne i byen. Tilbudet bør strekke seg fra gratis tilbud som lekeplasser og fritt opphold, til servering og handel i gater og plasser. Det er viktig at det er områder som er gratis og tilrettelagt for alle. Dette danner grunnlaget for andre opplevelser og møter. Ett godt tilrettelagt gratis tilbudt gjennom byen vil da bygge opp under næringslivet, da økt bruk og tid i sentrum vil føre til mer handel.
Vi foreslår derfor for at:
- tilbud til lek og aktivitet bør finnes i kort avstand til alle handels og parkeringsområder. Innenfor 150m.
- alle parkene må utvikles og danne grunnalget for økt aktivisering og opplevelse.
- alle større plasser må ha tilrettelegginger for barn og unge for økt bruk og aktivisering.
- langs Storgata bør det legges opp til gateparkering, opphold og aktivitet.

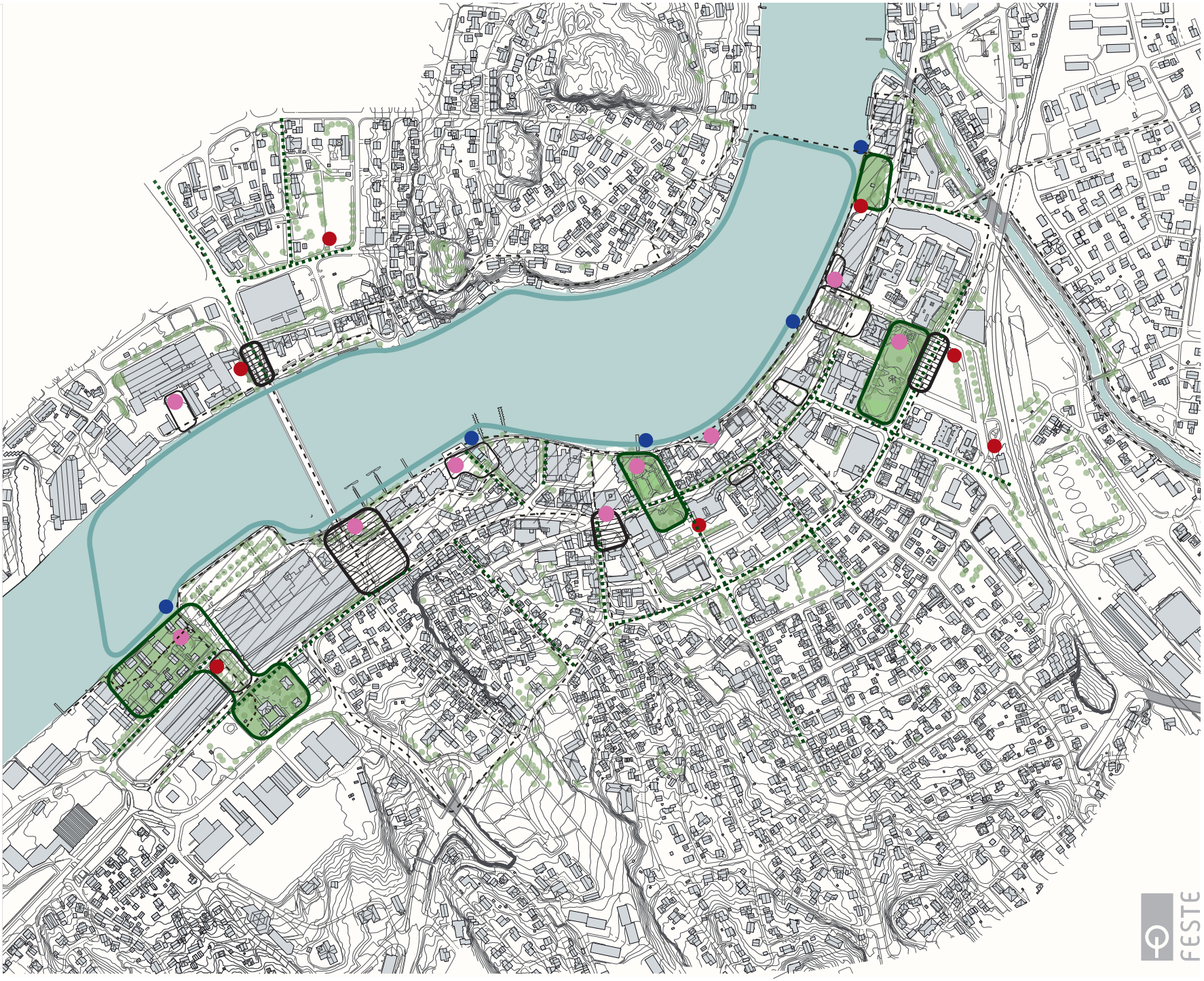
Trafikkvurdering

Som fartsreduserende tiltak er det foreslått å plassere flere gaterom som prioriterer myke trafikanter og hvor biltrafikken forutsettes å ferdes på de gåendes premisser. Dersom disse fartsreduserende tiltakene utformes på riktig måte slik at hastigheten dempes, vil dette kunne være et svært bra tiltak for å redusere både fartsnivået og gjennomfartstrafikken.
I Storgata og Ferjegata bør det fortsette å være gateparkering for å sikre god tilkomst inn i byen og begrense hastighet. Inne i mellom dette bør også aktivitet og gateliv utvikles. Elementer til lek og aktivitet vil stimulere til økt bruk og dermed dempe trafikk.

Signatur kart

- Markante byrom
- Eksisterende byrom
- Parkene
- Elverommet
- Bykjerne
- Gangsykkel-forbindelser
- Forsterke grønne forbindelser
- Lek
- Bysykkel
- Vannaktivitet

Kart som viser innspill til bevist bruk av plasser og byrom som trafikale virke-midler i sentrum



OPPSUMMERING

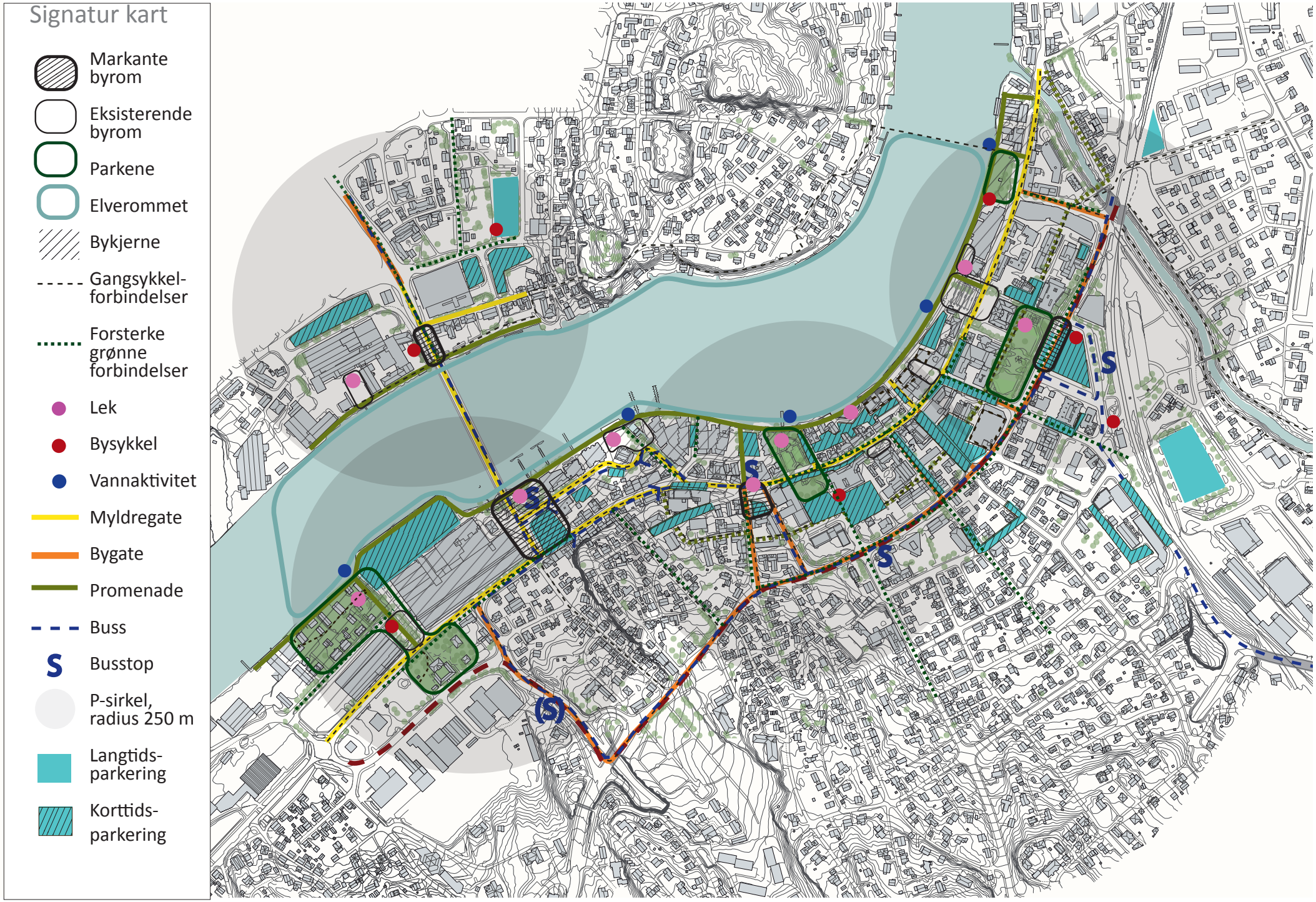
Vi mener at de viktigste grepene for å oppnå økt bruk av sentrum, flere næringsdrivende, mer handel, flere boliger og mer innovasjon og gründing i sentrum er:
- prioritere gode omkjøringsveier rundt sentrum slik at folk som skal gjennom og forbi sentrum lettest velger disse,
- prioritere sentrumsgatene for myke trafikanter og dermed senke hastighet og gjennom dette "flytte" gjennomgangstrafikk og tungtrafikken ut av sentrum,
- sikre god tilgjengelighet for alle som skal til sentrum; uansett om du kjører, tar kollektivt, går eller sykler. Det er ikke viktig hvordan du kommer til sentrum, men at du kommer!
- sikre godt og variert tilbud for alle i byen; gode parker, lekeplasser, gater og plasser.

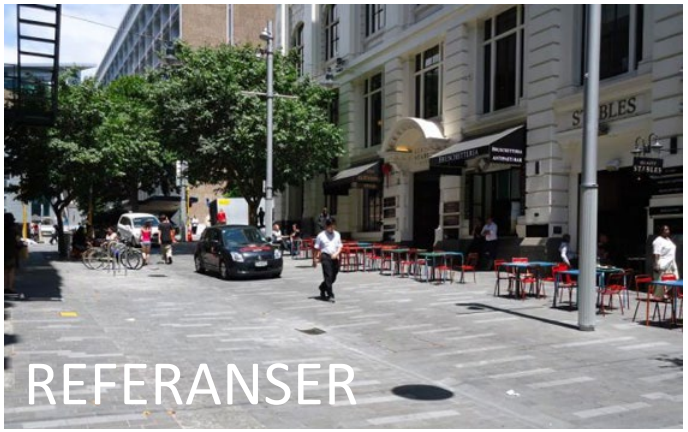
Hovedprinsippene dette innspillet legger opp til er etablering av en ringvei og etablering av et gatehierarki som definerer funksjon og bruk av gatene. Hovedgrepene videre er bevisst utforming som sikrer det. Grepet med å definere en bykjerne er strategisk viktig for videre byutvikling.

Trafikkvurdering

All trafikk i sentrum bør ha ett ærend i sentrum. Mest mulig av gjennomkjøringen bør kuttes. Parkeringshus og parkeringsplasser med enkel tilgjengelighet plasseres på strategiske steder i fht. butikksentre, kulturetablissementer, offentlige etater mm. Disse skal være lette å finne og plasseres slik at gjester og kunder til byen finner parkeringsplass straks de kommer til sentrum. Det forutsettes at enkelte gater benyttes som atkomst til disse. Fysiske tiltak og bevist utforming av byrom vil gi et lavere fartsnivå samtidig som det ikke vil bli så interessant for gjennomgangstrafikken å bruke disse gatene. Kollektivtrafikken samles slik at bytting mellom ruter blir raskt og enkelt.

Disse tiltakene vil tilsammen gjøre det mer trafikksikkert og attraktivt for de gående og syklende i sentrum. Det legges vekt på at denne trafikkgruppen skal føle seg sikker samtidig som det legges minst mulig hindringer i veien for en sykkelekspressveg.


Signatur kart
Markante byrom
Eksisterende byrom
Parkene
Elverommet
Bykjerne
Gangsykkel-forbindelser
Forsterke grønne forbindelser
Lek
Bysykkel
Vannaktivitet
Myldregate
Bygate
Promenade
Buss
Busstop
P-sirkel, radius 250 m
Langtids-parkering
Korttids-parkering


REFERANSER

christianiabikes.com