



PORSGRUNN KOMMUNE

Mulighetsstudie for Knutepunkt Porsgrunn

En strategi og utviklingsplan for å få utløst
byutviklingspotensialet rundt dagens stasjon

Et samarbeidsprosjekt med Bane NOR Eiendom,
Telemark fylkeskommune og Statens vegvesen



Sammen om Porsgrunn



Innhold

1. Mulighetsstudien- en del av avklaringsfasen

- 1.1 Bærekraftig arealutvikling som drivkraft
- 1.2 Mulighetsstudien er et samarbeid
- 1.3 Med utgangspunkt i en statlig veileder

2. Parallelloppdrag som innspill til fremtidig utvikling av området

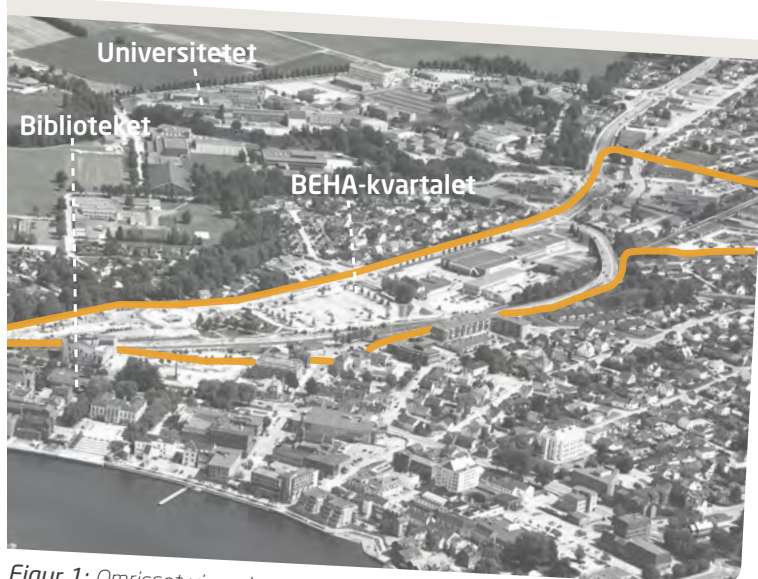
- 2.1 Oppgaven
- 2.2 Resultat og evaluering
- 2.3 Innspill fra andre medvirkningstilfeller

3. Strategi for videre arbeid

- 3.1 En plan etter plan- og bygningsloven
- 3.2 Hvordan skal planarbeidet gjennomføres?
- 3.3 Konklusjon

Mer informasjon:

Oppsummering av parallelloppdragene



Figur 1: Omrisset viser den geografiske avgrensningen av mulighetsstudien. Området er ca. 180 dekar stort.

Målet med arbeidet har vært:

- ✓ Å få synliggjort utviklingspotensialet rundt knutepunktet og få frigjort arealer til dette

Prosjektet skal vise potensialet på arealer tilknyttet det nye knutepunktet, og konkretisere omfanget av det båndlagte arealet til jernbaneformål.

- ✓ Bidra med kunnskap inn i andre prosesser

Mulighetsstudien skal være et grunnlag til kommende forhandlinger om en byvekstavtale, videre planlegging av InterCity til Skien, planlegging av Grenlandsbanen og rulling av NTP.

- ✓ Fungere som en utviklingsstrategi

Mulighetsstudien skal gi anbefalinger om videre prosess, og hvordan utviklingen kan gjennomføres.

Figur 2: Målene med mulighetsstudien som beskrevet i prosjektplanen

Mulighetsstudie



"Dette dokumentet beskriver hvordan vi kan nå målene, og anbefaler en gjennomføringsstrategi for videre planlegging av området"

1. Mulighetsstudien - en del av avklaringsfasen

Mulighetsstudien omfatter et stort område midt i Porsgrunn sentrum med betydelig byutviklingspotensial. Området kan imidlertid ikke utvikles grunnet usikre planer knyttet til fremtidig jernbaneutvikling. Porsgrunn stasjon må oppgraderes/utvides når ny sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen (Grenlandsbanen) skal bygges, men det er ikke avsatt statlige planleggingsmidler til dette før om 10-15 år. Kommunen har ventet i mange år allerede, og har et sterkt ønske om å komme i gang med helhetlig utvikling av området så raskt som mulig!

1.1 Bærekraftig arealutvikling som drivkraft

Den nylig gjennomførte byutredningen for Grenland er grunnlag for kommende forhandlinger om en byvekstavtale¹ høst/vinter 2018. Byutredningen konkluderer med at knutepunktsbasert utvikling er av stor betydning for å nå nullvekstmålet², og en av ambisjonene i gjeldende nasjonal transportplan er å gi jernbanen en sterk rolle i byvekstavtalene (jf. høringsforslag til NTP handlingsprogram jernbane 2018-2019).

Å få flere over på miljøvennlige reisealternativer er en nøkkelfaktor innenfor bærekraftig utvikling. Byutredningen foreslår et utvidet lokaltogkonsept som et av virkemidlene for å nå nullvekstmålet. Et slikt grep vil ytterligere forsterke betydningen av regionens knutepunkter. Flytting av dagens to spor til ny trasé, før en realisering av Grenlandsbanen, utløser muligheten til å etablere et stort antall arbeidsplasser, boliger og andre viktige målpunkter for regionens innbyggere på et strategisk og viktig område midt i byen. Eidangerparsellen åpner i september og vil forkorte reisetiden til Oslo betydelig. En utvikling på knutepunktet vil øke passasjerergrunnlaget, og skaper merverdi for de investeringer som allerede er gjort.

Det fremste målet med mulighetsstudien har vært å få utløst et sentralt og viktig byutviklingsprosjekt i tråd med nasjonal arealpolitikk, og langsiktig jernbaneplanlegging i Grenland. Dette dokumentet beskriver hvordan vi kan nå målene, og anbefaler en gjennomføringsstrategi for videre planlegging av området.

¹ Byvekstavtalene er et langsiktig og forpliktende samarbeid om finansiering av miljøvennlig transport mellom stat, fylkeskommuner og kommuner.

² Nullvekstmålet betyr at veksten i persontransport i byområdet skal tas med kollektiv, gange og sykkel.

Samarbeidsparter:

- Porsgrunn kommune
- Telemark fylkeskommune
- Statens vegvesen
- Bane NOR Eiendom

+ Jernbanedirektoratet
for å ivareta
det langsiktige
jernbanebehovet

1.2 Mulighetsstudien er et samarbeid

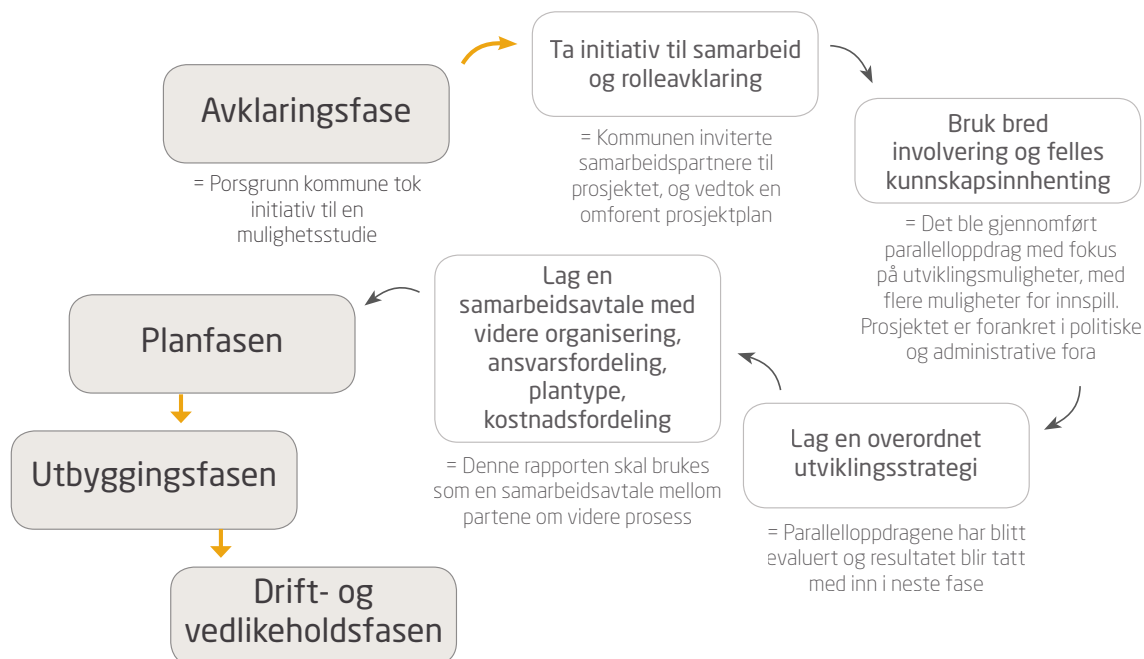
I Grenland er vi vant til å jobbe tett sammen, blant annet gjennom Bystrategisamarbeidet.³ Denne mulighetsstudien har derfor vært organisert på en måte som involverer alle parter, med Porsgrunn kommune som prosjektansvarlig. Prosjektet er høyt prioritert i kommunens handlingsprogram.

Bane NOR Eiendom, Telemark fylkeskommune og Statens vegvesen har vært representert i styrings- og arbeidsgrupper, og administrasjonen for Bystrategisamarbeidet har jevnlig hatt saken til orientering. I tillegg har Jernbanedirektoratet hatt en representant i styringsgruppen for å ivareta det langsiktige jernbanebehovet. Prosjektet har blitt presentert i flere regionale forum som Jernbaneforum Sør og Plattform Vestfold.

1.3 Med utgangspunkt i en statlig veileder

Prosjektet har tatt utgangspunkt i en statlig veileder for helhetlig knutepunktutvikling (jf. figur 2), der neste trinn er en plan etter plan- og bygningsloven. En plan er nødvendig for å få avklart arealbruken og få utløst byutviklingspotensialet.

³ Bystrategi Grenland er et regionalt samarbeid om areal, transport og klima, som skal bidra til å følge opp de nasjonale klimamålene og skape en attraktiv og konkurransedyktig region. Samarbeidet ble etablert i 2008 mellom Telemark fylkeskommune, Jernbaneverket, Statens vegvesen og Skien, Porsgrunn, Siljan og Bamble kommune.



Figur 2: Staten anbefaler en trinnvis prosess ved utvikling av et knutepunkt. Dette prosjektet har fulgt anbefalingene.



Figur 3: Bilder fra PD, TA og Varden.

2. Parallelloppdrag som innspill til fremtidig utvikling av området

For å finne et felles fremtidsbilde og for å få helhetlige forslag til løsninger på de ulike temaene, ble seks firmaer invitert til en konkurranse om å få delta i et parallelloppdrag, finansiert av Porsgrunn kommune og Bane NOR Eiendom. Et parallelloppdrag er ikke en konkurranse, men en prosess der flere konsulenter arbeider parallelt med å utføre studier som gir ideinnspill til senere planarbeid.

To tverrfaglige team med både arkitekt-, jernbane-, og vegkompetanse ble engasjert for å lage hvert sitt forslag for by- og knutepunktsutvikling på området. Begge forslagene er oppsummert og kommentert av prosjektgruppen sist i denne rapporten (jf. side 12).

2.1 Oppgaven

Konsulentteamene har visualisert og konkretisert en visjon der knutepunktfunksjoner flettes sammen med øvrig byutvikling, og synliggjør potensialet som følge av ny infrastruktur. Ny jernbanetrasé med fire spor er foreslått, og forbedrede løsninger for gående, syklende, buss og bil har blitt lagt frem.

Konsulentene skulle også beskrive hvordan en framtidig utvikling kan bidra til å minske barrieren som jernbanen, fylkesvegen og Lillelva skaper mellom sentrum og Kjølnes. På Kjølnesområdet finnes mange viktige funksjoner som universitet, videregående- og ungdomsskole, kontorvirksomhet, svømmehall, idrettsanlegg og andre rekreasjonsfunksjoner.

Et realistisk utgangspunkt

Det er av stor betydning at mulighetsstudien legger opp til en god prosess i tråd med statlige anbefalinger, og at parallelloppdraget tar utgangspunkt i et realistisk jernbaneteknisk grunnlag basert på langsiktige planer. Det betyr nok kapasitet til både dagens togtilbud og den framtidige Grenlandsbanen, samt muligheten for økt bruk av lokaltog.

Jernbanedirektoratet har derfor utarbeidet et notat med informasjon om bl.a. gjennomfartshastighet, sporkurvatur og antall plattformer som har legat til grunn for arbeidet.



Figur 4: Team Dyrvik Arkitekter (over), og LINK Arkitektur v/ Team Urban LINK (under)

2.2 Resultat og evaluering

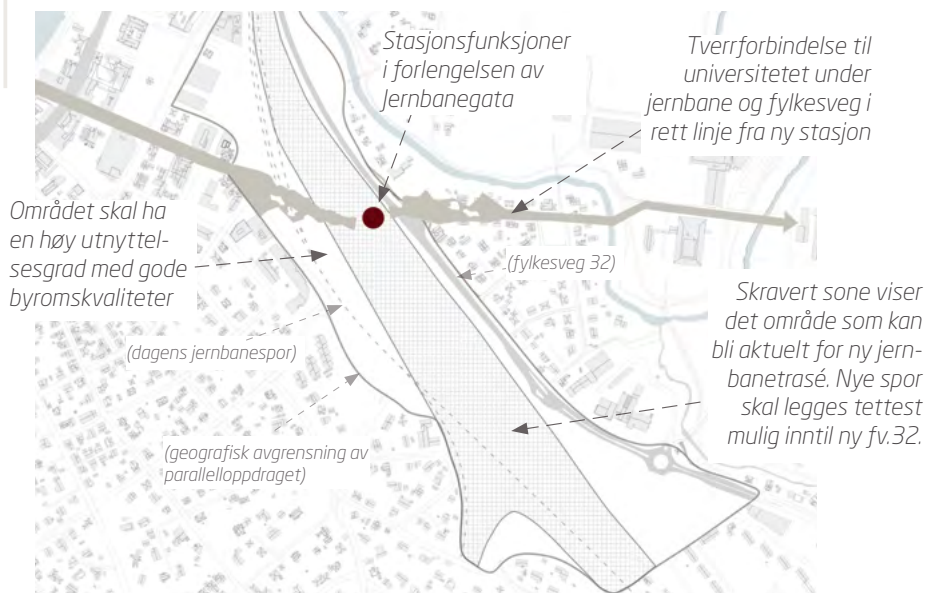
Team Dyrvik Arkitekter og LINK Arkitektur v/Team Urban LINK vant anbudskonkurransen, og presenterte sine forslag 22.mars 2018 etter en to måneder lang prosess. I løpet av oppdraget har samtlige samarbeidspartnere deltatt i flere underveismøter for å kvalitets sikre leveransen og komme med innspill til prosessen.

Parallelloppdragene har synliggjort et stort byutviklingspotensial, og gitt mange gode ideer. Et av konseptene vi ønsker å ta med oss inn i neste fase er det å plassere ny jernbanetrasé så tett på dagens Fv.32 som mulig. Et slikt grep kan gi betydelige utviklingsmuligheter i direkte tilknytning til eksisterende sentrum (jf. figur 5).

En sentral stasjonsplassering med perrongen som en del av bygulvet, og en ny gang- og sykkelakse mot Kjølnes i forlengelsen av Jernbanegata, er andre viktige konsepter vi mener burde legges til grunn for videre arbeid.

Gjennomføringen av oppdraget viser ellers at det er mange spørsmål som må drøftes grundig i planfasen, før alle brikker kan falle på plass.

Viktige innspill fra parallelloppdragene:



Figur 5: Skissen synliggjør noen av de viktigste innspillene fra parallelloppdraget. Se side 12 for mer informasjon om forslagene.



Figur 6: Det er ca. 1,2 km mellom dagens stasjon og universitetet.



Figur 7 og 8: Fra et åpent møte på biblioteket 10.april.

2.3 Innspill fra andre medvirkningsmuligheter

Det har under arbeidet med mulighetsstudien blitt avholdt et grunneiermøte, et åpent møte på biblioteket med ca. 70 fremmøtte, en utstilling av parallellproppdragene, samt en workshop med Universitetet i Sør-øst Norge (USN) og Statsbygg. Dette er utover ordinære orienteringer i administrative og politiske fora.

Prosjektgruppen oppfatter det som om mulighetsstudien vekker stort engasjement blant innbyggerne, og at mange heier på utviklingen av knutepunktet. Mange av innspillene er på et mer detaljert nivå enn den fase vi nå er i, og må håndteres i en fremtidig planprosess.

Workshop med Universitetet i Sør-øst Norge og Statsbygg

Universitetet (USN) er en svært viktig aktør i byen og samarbeidspartner for Porsgrunn kommune. Virksomheten er lokalisert på Kjølnes, med hovedinngangen kun 1,2 km fra dagens jernbanestasjon. Området ligger imidlertid bortgjemt med barrierer som jernbane, fylkesveg og Lillelva mellom skolebyggene og sentrum.

I forbindelse med Porsgrunn kommune og USN sine årlige samarbeidsmøter, ble partene enige i at USN og Statsbygg skulle involveres i arbeidet med mulighetsstudien for å sammen se på hva som kan gjøres på kort og lang sikt for å styrke forbindelsen mellom de to viktige områdene.

USN og Statsbygg har sammen med studentsamskipnaden, sendt et skriftlig innspill som er vedlagt den politiske saken.

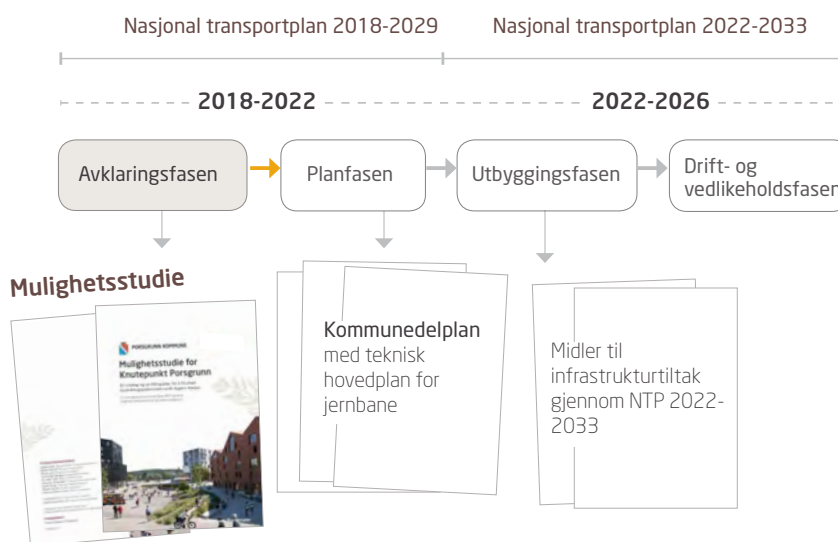
3. Strategi for videre arbeid

3.1 En plan etter plan- og bygningsloven

Studien synliggjør store muligheter for bærekraftig byutvikling i Porsgrunn de kommende årene. Staten viser imidlertid synkende ambisjoner for tog i Grenland i gjeldende nasjonal transportplan, hvilket betyr fortsatt båndlegging av området i uvisst tid.

Porsgrunn stasjon må oppgraderes når Grenlandsbanen kommer, bl.a. på grunn av krav til sporgeometri for den nye traseen. Gjennom et spleiselag ønsker Porsgrunn å forsere den prosessen for å få utløst byutviklingspotensialet på området. For å få fastsatt ny trasé for jernbane, og plassering av ny fylkesvegforbindelse, trenger vi en kommunedelplan etter plan- og bygningslovens § 11-1. Porsgrunn ønsker å teste ut en metode der kommunen tar ansvar for planprosessen lokalt, med bistand fra regionale og statlige aktører.

Planen må legge detaljerte føringer for ny jernbane og fylkesvegforbindelse, slik at det kan søkes midler til infrastrukturtiltak i neste revisjon av nasjonal transportplan (jf. figur 9). Derfor må planen også inneholde kostnadsestimat for de tiltak som må gjennomføres for å få utløst byutviklingspotensialet.



Figur 9: Anbefalt prosess videre

3.2 Hvordan skal planarbeidet gjennomføres?

Det er vanskelig å kostnadsberegne en detaljert kommunedelplan så tidlig i prosessen. Planen må inkludere teknisk hovedplan for jernbane og nødvendige avklaringer for vei. For å ha et utgangspunkt bruker vi 50 mill. kr; en sum som baserer seg på andre tilsvarende prosesser av samme størrelse og kompleksitet. Det anbefales at planarbeidet finansieres gjennom et spleiselag mellom kommune, region og stat.

De lokale og regionale bidragene foreslås finansiert gjennom omdisponering av kommunale midler i handlingsprogrammet for Bypakke Grenland. Dette er i tråd med politisk sak om lokal prioritering som ble vedtatt i Bystyret 14.juni 2018. Det ble sendt et samlet høringsinnspill fra Telemark fylkeskommune til NTP handlingsprogram jernbane 2018-2029, om bidrag til planleggingsprosessen. Dette er tatt til orientering i fastsatt handlingsprogram. Alternativt kan det statlige bidraget til prosjektet skje gjennom forhandlinger om en byvekstavtale som skal innledes høst/vinter 2018/2019.

Foreslått finansiering av planoppdraget:

Handlingsprogram for Bypakke Grenland 25 mill. kr.

Statlige bidrag* opp til 25 mill. kr.

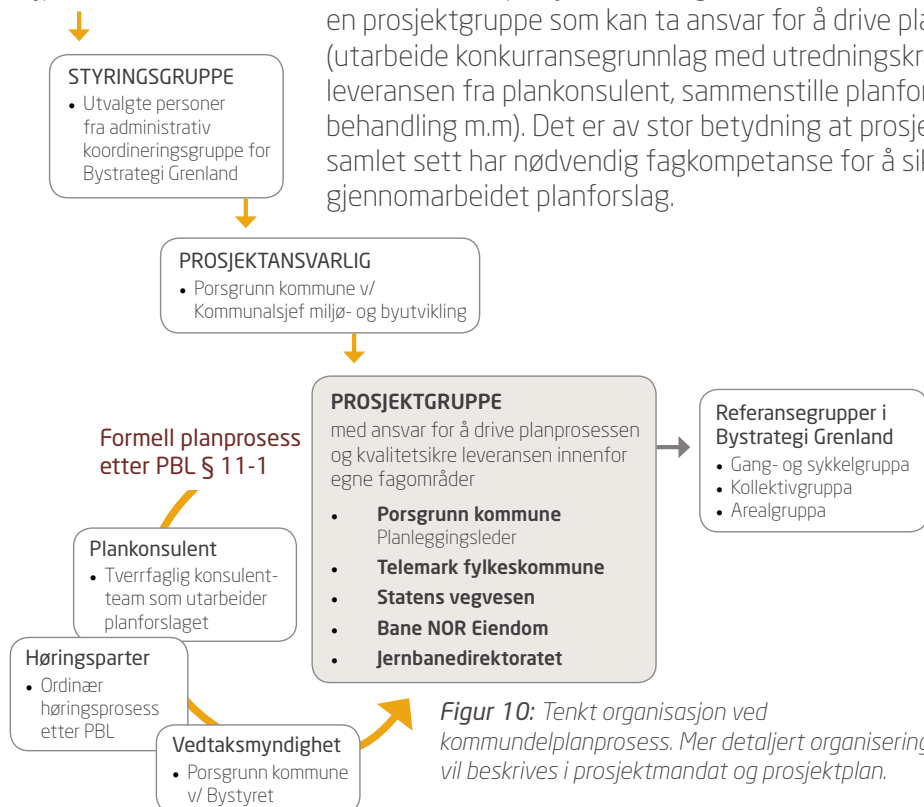
** f.eks. gjennom NTP handlingsprogram jernbane 2018-2029 eller forhandling om byvekstavtale*

Videre organisering gjennom Bystrategi Grenland

Hvis det avsettes midler i handlingsprogrammet for Bypakke, vil neste fase styres gjennom Bystrategisamarbeidet med Porsgrunn kommune som prosjektansvarlig. Det foreslås at det settes sammen en prosjektgruppe som kan ta ansvar for å drive planprosessen (utarbeide konkurransegrunnlag med utredningskrav, kvalitetsikre leveransen fra plankonsulent, sammenstille planforslaget til politisk behandling m.m.). Det er av stor betydning at prosjektgruppen samlet sett har nødvendig fagkompetanse for å sikre et godt og gjennomarbeidet planforslag.

Bestillere

- Fylkestinget og kommunestyrene gjennom handlingsprogram for Bypakke Grenland



Figur 10: Tenkt organisasjon ved kommunedelplanprosess. Mer detaljert organisering vil beskrives i prosjektmandat og prosjektplan.

3.3 Konklusjon

Avklaringer rundt Porsgrunn stasjon er ikke prioritert i gjeldende nasjonal transportplan, til tross for de store negative konsekvensene en slik båndlegging innebærer. Kommunen vil bidra så langt det lar seg gjøre, og ønsker derfor å ta et større ansvar for prosessen lokalt. Det vil derfor i neste fase inviteres til en kommunedelplanprosess i kommunal regi, som kan danne grunnlag for både fremtidige tiltak på jernbane og fremtidsrettet byutvikling i Porsgrunn.

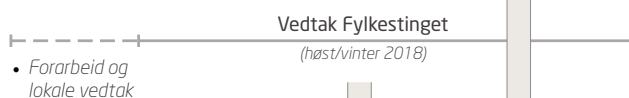
Grenlandsbanen vil koble sammen Østlandet og Sørlandet, og prosjektet er en del av NTP 2018-2029. Oppgradering av området og endring av dagens spor i Porsgrunn vil bli nødvendig i den kommende utbyggingen. Gjennom å fastsette ny trasé gjennom knutepunktsområdet i forkant av den videre planleggingen av Grenlandsbanen, samt flytte dagens spor til ny trasé, er en stor del av arbeidet forskuttet.

Mulighetsstudien har vært svært nyttig for alle involverte parter, og har belyst en problemstilling som lenge har gitt store begrensninger for bærekraftig byutvikling i kommunen. Det er igangsatt mange parallelle prosesser, ikke minst forhandlinger om en byvekstavtale. Forhåpningen er at dette dokumentet kan fungere som et kunnskapsgrunnlag inn i de andre prosessene, samt gi retningen på det videre arbeidet med Knutepunkt Porsgrunn.

▣ Forhandlinger om byvekstavtale



▣ Revisjon av HP for Bypakke Grenland



▣ Knutepunkt Porsgrunn



▣ Nasjonal transportplan 2022-2033



Figur 11: Diagrammet illustrerer de parallelle prosessene, og hvordan de henger sammen med utviklingen av knutepunktet.

Mer informasjon:**Oppsummering av parallelloppdrag**

På de neste sidene har prosjektgruppen oppsummert de to parallelloppdragene. Konsulentrapportene følger den politiske saken i sin helhet.





Team Dyrvik Arkitekter

Dyrvik Arkitekter, Civitas,
Rambøll, Norsam, Atsite

Hovedgrep:

Teamet har hatt som målsetting å samle Fv.32 og jernbanen så tett og så langt øst som mulig. Et slikt grep gir store utviklingsarealer i retning mot sentrum. Konseptet tillater Jernbanegata å forlenges helt til den nye stasjonen som i teamets forslag plasseres på ca. samme høyde som i dag. Gata fortsetter under jernbanen og Fv.32 som en raus og åpen undergang som fylles med funksjoner med retning mot Kjølnes.

Lokale busser stopper i en ny gateterminal i Jernbanegata og taxi, «kiss & ride» og andre sentrale funksjoner legges ved stasjonsundergangen. En turvei langs og på tvers av Lillelva fullfører tverrforbindelsen fra sentrum til universitetet. Den nordre undergangen som nå bygges under fylkesvegen, forlenges helt frem til Kammerherreløkka.



Nytt bydelstorg sett fra jernbanegata mot ny stasjonsundergang (se forside for større bilde)

Løsninger for jernbane, buss og vegnett

Team Dyrvik har utfordret oppdragsgivers krav, og redusert sporplanen til en lang midtplattform og to kortere sideplattformer. Sideplattformene er i praksis bygulvet som kommer inntil sporene, hvilket reduserer tverrsnittet for bane og plattformer og gir en bedre kobling til byen. Herøyaspoet vil i denne løsningen ikke få en egen plattform, men jernbanen blir svært arealeffektiv når den treffer byen.

Lokalbussene får ny gateterminal i Jernbanegata, som stenges for ordinær biltrafikk. Langdistansebussene får en annen plassering med retning mot Kammerherreløkka, men fortsatt nær stasjonen.

Ny kobling mellom Fv.32 og Fv.356 (Porsgrunnstunnelen) foreslås lagt under jernbanen i sør og over sporene litt lengre nord. Løsninger for biltrafikk på Jernbanegata er fleksibel i forslaget, der biltrafikken inn mot de nordre delene av sentrum enten kan ledes over det nye stasjonstorget, eller via eksisterende gatesystem på nedre del av Bjørntvedt. Forskjellene i terrengnivå benyttes som parkering for flere formål på området.

Gang- og sykkelforbindelser

Teamet foreslår et stort bilfritt torg ved stasjonen og tre tverrforbindelser på området der den ene knytter sammen sentrum med Kjølnes på en raskere og mer tilgjengelig måte enn i dag. Den opplevde avstanden reduseres betydelig og gir universitetet muligheter for å rette sin hovedentre mot andre kjernefunksjoner på idrettsanlegget, videregående skole, knutepunktet og byen. Teamet foreslår for øvrig sykkelhotell, skilte løsninger for gående og syklende, ladestasjoner for el-sykkel og et generelt stort fokus på myke trafikanter ved videre planlegging av området.



Jernbanegata forlenges under spor og fv.32

Prosjektgruppens evaluering av forslaget

Prosjektgruppen er svært fornøyd med prosessen, og synes vi har fått et vel gjennomarbeidet forslag i forhold til de rammer og den begrensede tid og godtgjøring som ble gitt.

Hovedgrepet med å samle vei og bane til en barriere synes vi gir betydelige muligheter for utvikling i retning mot byen, og vi liker tanken om at perrongene er en del av bygulvet.

Jernbanetraséen er imidlertid ikke helt optimal i forhold til tekniske aspekter, men som konsept fungerer det godt. Spesielt sammen med et tydelig grep for forbindelse under jernbane og vei.

Leveransen viser et bydelstorg knyttet til kollektivknutepunktet i en skala som passer bra med resten av forslaget. Utviklingen bidrar til å aktivere Jernbanegata og bussen får en sentral og synlig plassering på området. Avstanden mellom bussholdeplassene og jernbanestasjonen oppleves som kort, men gående må krysse en trafikkert veg for å komme over noe som kan være en ulempe avhengig av utforming.

Utnyttelse og fremtidig bruk av området

Konsekvensen av at jernbanen foreslås flyttet til annen posisjon enn i dag er at i stort sett hele området blir båndlagt frem til ny infrastruktur er på plass. Teamet foreslår høyest utnyttelse rundt stasjonen, og lavere i periferien.

Den nye bebyggelsen kan fylles med f.eks. kompetansearbeidsplasser, service, tjenester, bolig, campusfunksjoner eller næring. Funksjoner er noe som teamet løfter frem som et viktig tema i det videre arbeidet for å gi området en egen identitet og finne balansen mellom god byutvikling, riktig utnyttelsesgrad, investeringsmuligheter og det å få aktivitet på området spredt utover døgnet. Det nye knutepunktet burde koble sammen idrettsfasilitetene på Kjølnes med kulturkvartalet rundt rådhuset og trekke inn grøntstrukturen fra både Rådhusparken og Lillelva.

Teamet anbefaler ellers at området rundt stasjonen utvikles først, for å styrke Porsgrunn sentrum og bygge opp under vedtatt arealstrategi.



Jernbanen plasseres tett på fylkesvegen med en hovedforbindelse ("Stasjonsundergangen").



LINK Arkitektur

v/Team Urban LINK,
Multiconsult og Analyse &
Strategi

Hovedgrep:

Teamet anbefaler at jernbanen heves for å fjerne barrierenvirkningen i sentrale områder og åpne for gode koblinger mellom sentrum og Kjølnes. Det åpnes for at arealet under jernbanen kan brukes til utvikling. Hevingen medfører at Fv.356 kan ledes på terreng under jernbanen og kobles sammen med Fv.32.

Stasjonen plasseres i forlengelsen av Jernbanegata. Hovedveiene nær stasjonen beholdes. Veien under sporet, mellom Kammerherreløkka og Fv.32 reserveres for kollektivtrafikk med busstasjon i direkte tilknytning til perrong.

Jernbanegata senkes og gis en byggateutforming med fokus på myke trafikanter. Det foreslås ingen nye barrierebrytende tiltak på Fv.32.



Jernbanen heves og adkomst gis en sømløs kobling mellom perrong og gateplan.

Løsninger for jernbane, buss og vegnett

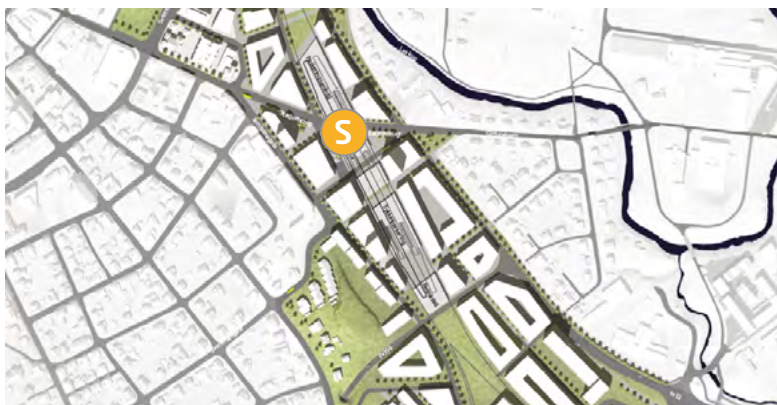
Teamet motiverer den hevede jernbanen med mulighetene det gir for flyt under en ellers stiv barriere i byen. Bussen får en sømløs plassering rett ved stasjonen og teamet foreslår forbedrede løsninger for alle bussruter unntatt M1. Det åpnes for biltrafikk på noen gater under jernbanen, men hovedaksen ved stasjonen blir bilfri. Rundkjøringen ved Gimlevegen endres til T-kryss med signalregulering og kollektivprioritering. Fv.356 i Porsgrunnstunnelen senkes, og kobles på Fv.32 i en rett linje.

I øvrig er utforming og bruk av vegnettet fleksibelt, grunnet den hevede jernbanen. Konsekvensene for boligområdene rundt er uklare, men det vises til at deler av vegnettet kan benyttes for å gjøre Jernbanegata bilfri inn mot de nordre delene av sentrum hvis ønskelig.

Gang- og sykkelforbindelser

Hovedaksen mellom elven til Kjølnes foreslås forbeholdt kollektivtrafikk, gående og syklende. Konsulentene poengterer at gaten må fylles med aktivitet på bakkeplan for å styrke forbindelsen. Det foreslås også tre andre akser; en mellom Rådhusparken og Kjølnes, samt to litt lengre sør.

I øvrig er det gjort et analysearbeid med stort fokus på mobilitet. Teamet mener det er viktig at trafikkhierarkiet snus, og at gåing og sykling får et større fokus enn bil. De løfter frem direkte gangforbindelser uten omveier, sikre og praktiske krysningsspunkter, butikker og servicetilbud og attraktiv byrom som viktige aspekter rundt holdeplassene.



Ny kollektivterminal foreslås i direkte tilknytning til jernbanen. Traseen forlenges for gående og syklende videre til Kjølnes.

Prosjektgruppens evaluering av forslaget

Prosjektgruppen liker at de to teamene anbefaler forskjellige konsept. Det synliggjør kompleksiteten og belyser flere problemstillinger som vi må se nærmere på i neste fase av prosjektet.

Det er positivt at teamet plasserer stasjonen sentralt på området i forlengelsen av Jernbanegata, og at aksene forlenges helt mot Kjølnes. Teamet foreslår en sømløs overgang mellom buss og tog, på en akse forbeholdt kollektivtrafikk, gående og syklende.

Vi føler vi har fått levert et konseptuelt forslag som på en god måte synliggjør hvor stort dette området faktisk er. Den skjematiske tilnærmingen til prosjektet overensstemmer imidlertid ikke helt med detaljeringsnivået på f.eks. situasjonsplaner og skisser, og prosjektgruppen synes det er et betydelig hopp mellom analyse og presentert resultat. Vi kan likevel trekke gode konklusjoner fra de forskjellige fagene som vi tar med oss videre i arbeidet.

Utnyttelse og fremtidig bruk av området

Teamet synliggjør et svært utviklingspotensial rundt foreslått plassering av infrastruktur. De har ikke gått nøyere inn på plassering av volumer i henhold til kvaliteter i strukturen, men viser hvor viktig det er at området utvikles som en del av byen. De har visualisert en massiv utvikling på hele området og foreslår en mix av bolig, næring, handel, kontor og campusfunksjoner.

Dette forslaget åpner for utvikling før ny infrastruktur med jernbane og fylkesveg er på plass, men det er noe som må undersøkes nærmere og fastsettes gjennom en planprosess.



Konsulentteamet synliggjør (på et skjematisk nivå) hvor stort området er.



Prosjektmedarbeidere:

Helena Eide (prosjektleder Porsgrunn kommune)
Øistein Brinck (Porsgrunn kommune)
Marius Lid (Porsgrunn kommune)
Svein Olav Ellingsen (Bane NOR Eiendom)
Per Atle Tufte (Bane NOR Eiendom)
Anne Gro Ahnstrøm (Telemark fylkeskommune)
Kjersti Berg (Telemark fylkeskommune)
Eivind Gurholt (Statens vegvesen)
Maria Westrum Solem (Statens vegvesen)

Eva Preede (SVV- Byutredning i Grenland)
Bodil Helene Riis (JDIR- Byutredning i Grenland)

*I tillegg har Ove Skovdahl fungert som
Jernbanedirektoratets representant inn i styringsgruppen*

Prosjekteier:

Formannskapet i Porsgrunn

2018.05.30

