



PORSGRUNN  
KOMMUNE

bypakke  
GRENLAND

OMRÅDEREGULERINGSPLAN

# KNUTEPUNKT

# PORSGRUNN

ENDRINGER ETTER  
1. GANGSBEHANDLING

Dokumentnr: R106

PLANID: 397



VISTA  
ANALYSE

Norconsult 

**DYRVIK**  
**ARKITEKTER**

## Endringer i planforslaget etter første gangs behandling

Områdereguleringsplan Knutepunkt Porsgrunn

Oppdragsnr.: 52109618 Dokumentnr.: R106 Versjon: E02



**Oppdragsgiver:** Porsgrunn kommune  
**Oppdragsgivers kontaktperson:** Lars Martin Sørli  
**Rådgiver:** Norconsult AS, Vestfjordgaten 4, NO-1338 Sandvika  
**Oppdragsleder:** Aleksander Styrvold Kristoffersen  
**Fagansvarlig:** Kristoffer Rein  
**Andre nøkkelpersoner:** Aida Selimotic, Mari Flaatten, Gunnar Ridderstrøm, Hanne Toftdahl, Anders Vangsted, Brede Fagerheim Gilhuus, Arne Olavson Flothyl, Espen Krogstad

E02	2023-10-03	Revidert etter gjennomsyn hos oppdragsgiver	KRIRE, AIDSEL m.fl.	ASTKR	ASTKR
E01	2023-09-19	Utarbeidet for å gi oversikt over endringer i planforslaget etter 1. gangsbehandling	KRIRE; AIDSEL m.fl.	KRIRE	ASTKR
<b>Versjon</b>	<b>Dato</b>	<b>Beskrivelse</b>	<b>Utarbeidet</b>	<b>Fagkontrollert</b>	<b>Godkjent</b>

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

## ► Innledning og sammendrag

### Innledning

Forslag til områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn var gjenstand for politisk behandling i Porsgrunn kommunes Utvalg for miljø og byutvikling (UMB) 19. juni 2023. Dette dokumentet er utarbeidet for å gi en samlet oversikt over de endringer vedtaket innebærer.

Vedtaket var strukturert i 8 hovedpunkter, se kapittel 1. Punkt 1 – 5, samt 8 i vedtaket har medført behov for enkelte justeringer i og dermed ny revisjon av planforslaget:

- plankart
- bestemmelser
- planbeskrivelse

Oversikt over hvilke endringer som er foretatt i disse dokumentene er gitt i kapittel 2. I forbindelse med revisjonen av plandokumentene er også planforslagets illustrasjonsprosjekt revidert.

Vedtaks punkt 1 - 5 endrer i en del tilfeller også inngangsdataene for enkelte av planforslagets utredninger. Alle utredningsrapporter som forelå til førstegangsbehandlingen i juni 2023 er likevel valgt beholdt uendret. I stedet er aktuelle tilleggsvurderinger for berørte utredningstema samlet i herværende dokument, se kapittel 3, 4 og 5. Dette er gjort for å gi et samlet bilde av hvilke endrede konsekvenser det politiske vedtaket fra førstegangsbehandlingen innebærer, sammenlignet med det opprinnelige planforslaget.

Videre har vedtaks punkt 6, 7 og 8 medført behov for nærmere vurdering av enkelte konseptuelle aspekter. Disse vurderingene finnes å lese i dokumentets siste del, i kapittel 6, 7 og 8.

### Sammendrag

Kort oppsummert har endringene av planforslagets plankart, bestemmelser og planbeskrivelse medført fjerning av arealbegrensninger for parkering og handel, endring av enkelte høydebegrensninger, bevaring av Jugendvilla på adressen Kammerherreløkka 1, samt sikring av muligheter for etablering av flere forbindelseslinjer på tvers av jernbanen. I forbindelse med revisjonen av plandokumentene er også planforslagets illustrasjonsprosjekt revidert, i første rekke med hensyn til bygningshøyder.

Fjerning av arealbegrensninger for handel kan medføre uønsket konkurranse mellom stasjonsområdet og sentrum, samt at arealene fylles opp med arealkrevende handelstilbud som reduserer muligheten for å realisere en attraktiv bydel.

En endring i antallet parkeringsplasser ventes isolert sett ikke å medføre særlig grad av endring i trafikkvolum når endringen i antall kvadratmeter til utbyggingsformål i opprinnelig og revidert planforslag er liten (+1,9 % økning i antallet genererte bilturer per døgn). Kapasitetsberegningene i trafikkanalysen viser med den opprinnelige turproduksjonen allerede en betydelig kapasitetsoverskridelse, og en økning i trafikkmengdene vil kun gjøre denne marginalt verre. Derfor vurderes det at endringene i størrelsen på arealutnyttelsen ikke vil ha noen konsekvenser for trafikkberegningene. Dette forutsetter imidlertid at parkeringsdekningen ikke blir så god at personer som ikke har noen direkte gjøremål i planområdet begynner å benytte parkeringsplassene.

Ut over dette vil fjerningen av begrensningene på areal for handel potensielt kunne medføre økning i trafikkbelastningen, da forretning normalt genererer vesentlig flere turer per m<sup>2</sup> BRA enn for eksempel kontor

og bolig. Vesentlig endring i arealandel mellom dagligvarebutikk og detaljhandel er i en forholdsvis stor reduksjon i turproduksjonen for forretning på 24 %. Men da det samlede arealet til forretning samtidig forventes å øke til mer enn 3 ganger så mye, så øker den samlede turproduksjonen for forretning (antallet bilturer) til nesten 2,5 ganger så mye. For det samlede planområdet resulterer vedtaks punktet om at begrensingen på areal for handel tas bort, fører dette til en økning i bilturer på ca. 50 %.

Justert planforslag åpner for en økning av enkelte bygningshøyder, noe som sett fra omkringliggende områder vil medføre økt omfang av at horisontlinjer brytes og silhuett endres. Omfanget er imidlertid ikke vurdert å være så stort at det gir utslag på samlet konsekvensgrad, som for både opprinnelig og revidert planforslag er vurdert til *noe negativ konsekvens*. Dog rangeres det opprinnelige planforslaget som noe bedre enn det reviderte planforslaget med hensyn til landskapsvirkninger.

Med tanke på konsekvenser for sol- og skygge skiller det justerte planforslaget seg fra det opprinnelige særlig ved at høyere bebyggelse ved SF2 og SAA gir mer skygge i bysentrum ved Rådhusparken morgen og tidlig formiddag, og at høyere bygg i SF9 og SF10 dels gir mer skygge i Hagebyen ettermiddag og tidlig kveld.

Det er vurdert at det ikke er formålstjenlig med å gjøre endringer i planforslaget for områder som skal unntas krav til detaljregulering.

Det er ikke satt like krav til høyder på alle felter langs Vallermyrvegen. For SF9 og SF10 er det lagt inn høydebegrensning for området langs Vallermyrvegen. For videre detaljregulering av SF8 er det lagt inn dokumentasjonskrav om sol- og skyggevirking. Det er derfor ikke behov for å legge inn egne bestemmelser på dette i områderegeringsplanen for SF8.

Med hensyn til tverrakser er det innarbeidet muligheter for to ekstra forbindelser i revidert planforslag sammenlignet med opprinnelig planforslag. Den ene er overgang eller bro i hensynssone H410\_3 mellom parkeringshus i bestemmelsesområde #1 og kollektivterminalbygg i felt SAA. Den andre er fortau med 3 meters bredde langs Jernbanegata og Bånnåsenbrua.

## ► Innhold

<b>1</b>	<b>Vedtaket i Utvalg for miljø og utvikling (UMB)</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Endringer i plankart, bestemmelser og planbeskrivelse</b>	<b>7</b>
2.1	Plankart	8
2.2	Bestemmelser	9
2.3	Planbeskrivelse	9
<b>3</b>	<b>Virkninger for handel</b>	<b>11</b>
3.1	Bysentrum tømmes for butikker	11
3.2	Målet med restriktiv bestemmelse var å beskytte sentrum	13
3.3	Ved å differensiere innhold etter delområder har man bedre grunnlag for å skape byliv	13
3.4	Andre anbefalinger	15
<b>4</b>	<b>Trafikk</b>	<b>17</b>
4.1	Ingen begrensning på parkeringsplasser under bakken	17
4.2	Endret størrelse på arealutnyttelse	17
4.3	Begrensning på areal for handel tas bort	18
<b>5</b>	<b>Landskapsbilde</b>	<b>20</b>
5.1	Tilleggsvurdering bylandskapet for justert planforslag	20
5.2	Tilleggsvurdering lokalklima, sol- og skyggeanalyser for justert planforslag	46
5.3	Samlet redegjørelse landskapsbilde for justert planforslag	56
<b>6</b>	<b>Vurdering av hvilke områder som skal unntas plankrav</b>	<b>65</b>
<b>7</b>	<b>Høydekrav langs Vallermyrvegen</b>	<b>66</b>
<b>8</b>	<b>Tverrakser</b>	<b>67</b>

## 1 Vedtaket i Utvalg for miljø og utvikling (UMB)

Forslag til områderegeringsplan for Knutepunkt Porsgrunn var gjenstand for politisk behandling i Porsgrunn kommunes Utvalg for miljø og byutvikling (UMB) 19. juni 2023. Vedtaket fra møtet hadde følgende ordlyd:

*UMB ber om at følgende legges til grunn i høringen og innarbeides i planen før andregangsbehandling:*

- 1. Høyder justeres noe ved at områdene mellom jernbanen og elva får en maks høyde tilsvarende 12 etasjer.*
- 2. For Beha-området settes område for helsehus til tilsvarende maks 10 etasjer og hotell til tilsvarende maks 16 etasjer. Administrasjonen bes legge inn egnet kotehøyde.*
- 3. Begrensing på areal for handel tas bort.*
- 4. Det settes ingen begrensninger på antall parkeringsplasser under bakkenivå for hele planområdet.*
- 5. Jugendvillaen skal sikres bevart. Kart tilpasses for å synliggjøre dette. Det bør vurderes om det bør settes rekkefølgekrav om istandsettelse.*
- 6. Områder som skal unntas plankrav vurderes utvidet med tanke på detaljgrad i områderegeringsplanen.*
- 7. Det bør vurderes om at det settes like høydekrav på alle områder langs Vallermyrvegen.*
- 8. Det legges til rette for at det etableres flere tverrakser i form av underganger eller gangbruer.*

### **Oversendelsesforslag:**

*Porsgrunn skal nå utvikle en helt ny bydel, da bør vi være fremsynte for å skape en attraktiv og fremtidsrettet bydel.*

*Utvalget ber rådmann se på muligheten for å bygge inn hele eller deler av stasjonsområdet.*

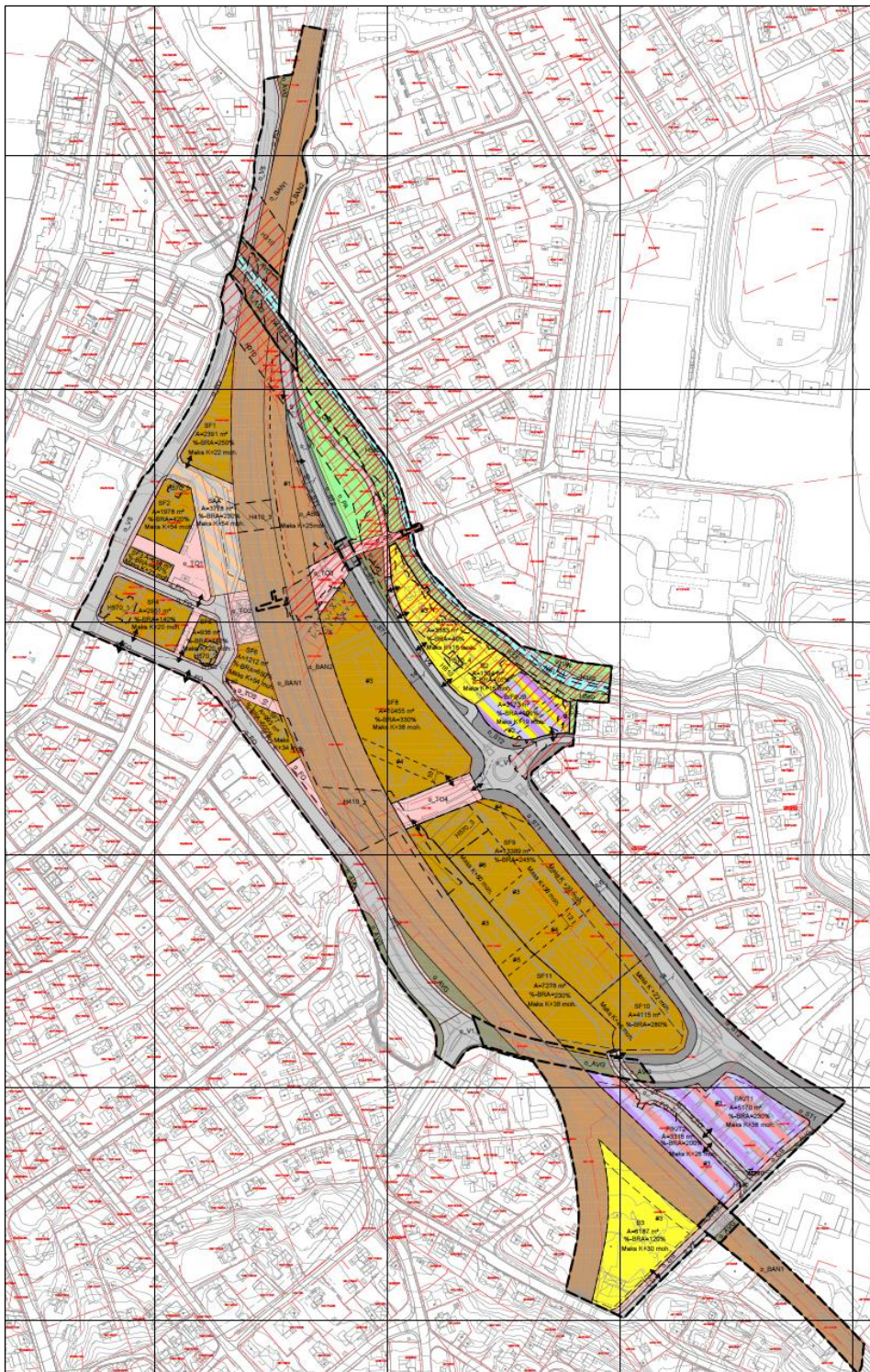
*Dette for å få til en god adkomst mellom områdene øst/ vest. Bygget over stasjonen skal være universelt utformet med rulletrapper og heiser, slik at adkomsten til områdene flyter inn i hverandre. Med dette fjerner vi tungvinte og lite praktiske overganger.*

*Dagens undergang består*

*Bygget kan skape et attraktivt handelsområde med nærhet til kollektiv løsninger. Det vil derfor ikke være behov for et nytt uheldig krysningspunkt ved den gamle overgangen Jernbanegata og C.E. Berg Hansens gate.*

*Tursti forbindelse under FV 32 opprettholdes*

## 2 Endringer i plankart, bestemmelser og planbeskrivelse

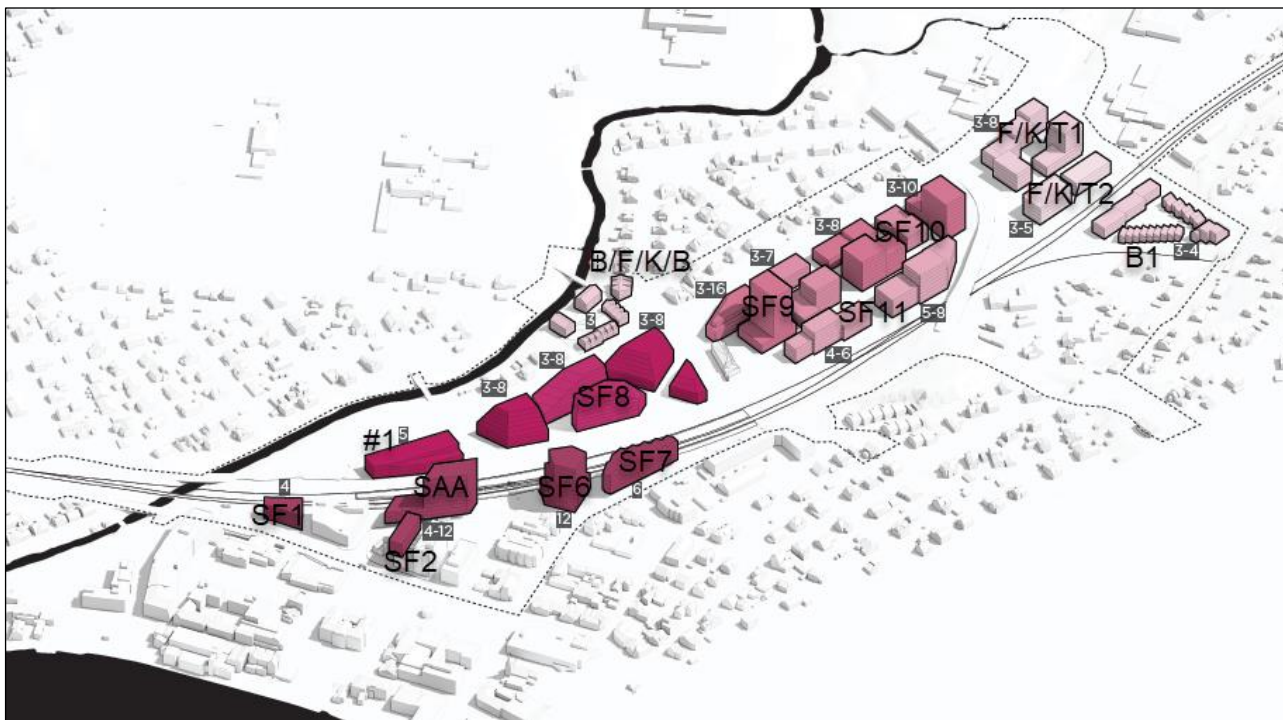


Figur 2-1: Utsnitt av endret plankart.

## 2.1 Plankart

Det er gjort endringer i plankartet vertikalnivå 2 og vertikalnivå 3. Det er ikke gjort endringer i vertikalnivå 1.

I vertikalnivå 3 er det regulert inn et fortau på Bånnåsenbrua med bredde 3 meter. Det er ingen ytterligere endringer i dette vertikalnivået. For vertikalnivå 2 (på grunn) omfatter endringene i hovedsak endringer i maks BRA, høyder samt mindre justeringer.



Figur 2-2: Viser utsnitt av foreslåtte høyder fra illustrasjonsprosjektet.

Maks %-BRA er endret for felt SF8, SF9 og SAA.

- SF8: maks %-BRA reduseres fra 400% til 330%
- SF9: %-BRA økes fra 235% til 245%
- SAA: øker %-BRA fra 170% til 230%

Maksimal tillatt kotehøyde er endret for felt SF2, deler av SF9, SF10 og SAA.

- SF2: maksimal tillatte kotehøyde økes fra +32 til +54.
- Bestemmelsesområde #6 (felt SF9): økes fra +54 til +60.
- SF10: økes fra +38 til +46.
- SAA: økes kotehøyden fra +40 til +54.

Endringene omfatter samtidig:

- Regulert hensynssone for kulturmiljø (H570\_5) innenfor felt SF2, som ivaretar eksisterende jugendvilla innenfor gbnr. 200/4074.
- Forlengelse av fortauet på østsiden av Jernbanegata, frem til Bånnåsenbrua. Det er også regulert fortau over Bånnåsenbrua i vertikalnivå 3.
- Sone for krav vedrørende infrastruktur (H410\_3) er regulert mellom felt SAA og bestemmelsesområde #1, for å åpne for mulighet for en overgang/bro mellom feltene.



## 2.2 Bestemmelser

Det er gjort følgende endringer i bestemmelsene etter 1. gangsbehandling:

- Kap. 3.1, fellesbestemmelser for bebyggelse og anlegg: det tilføyes at det ikke settes begrensninger til antall parkeringsplasser under bakkenivå. Krav til sykkelparkering for boliger, forretning, kontor og tjenesteyting er innarbeidet.
- Kap. 3.1.2, bestemmelse for sentrumsformål (SF1-11): det stilles krav om at alle bygg med grunnflate større enn 50 m<sup>2</sup> skal opparbeides med minimum 3 etasjer. Tilføyd krav om at det ikke tillates gjennomkjøring mellom SF9/SF10 og SF11.
- Kap. 3.1.2.1, sentrumsformål vest for jernbanen (SF1-SF7): Tidligere krav til parkering er tatt ut av bestemmelsene, og det er lagt inn krav om at parkering skal innpasses i felles parkeringsanlegg under bakkenivå. HC-plasser tillates på bakkenivå.
- Kap. 3.1.2.2, sentrumsformål øst for jernbanen (SF8-SF11): spesifisert at hotellvirksomhet kun tillates innenfor SF8 og SF9. Bestemmelse om felles parkeringsanlegg under bakkenivå eller integrert i bygg, hvor HC-plasser tillates på bakkenivå er tilføyd.
- Spesifisert for sentrumsformål SF9: Innenfor bestemmelsesområde #6 tillates kun formål hotell mellom kote +38 og +60.
- Spesifisert for sentrumsformål SF10: det tillates kun tjenesteyting med hovedvekt på helserelaterte virksomheter mellom kote +38 og +46. Parkering skal etableres i felles parkeringsanlegg under bakken eller i bygg, men HC-parkering tillates på bakkenivå. Parkeringsanlegg tillates ikke eksponert som fasade mot offentlige eller felles gater, torg/allmenninger, gatetun og gårdsrom.
- I kapittel 3 er det gjort flere endringer for å fjerne tidligere foreslåtte begrensninger rundt handel:
  - Den øvre begrensningen på maks 4000 kvadratmeter med forretning i bestemmelsene for formål SF1 – SF8 er fjernet.
  - Den øvre begrensningen på maks 300 kvadratmeter pr. forretning og bevertningssted innenfor formål SF8 er fjernet.
  - Den øvre begrensningen på maks totalt 6000 kvadratmeter ny forretningsvirksomhet og maks 800 kvadratmeter pr. forretning innenfor formål SF9 og SF11 er fjernet.
  - Den øvre begrensningen på maks 800 kvadratmeter med forretning innenfor formål SF10 er fjernet.
  - Den øvre begrensningen på maks 100 kvadratmeter forretning og 100 kvadratmeter med bevertning innenfor formål B/F/K/B er fjernet.
- Kap. 4.4.3, bestemmelse for overgang/bru: Tillates etablert forbindelse mellom bestemmelsesområde #1 og felt SAA, hvor det tillates mindre justeringer av ramper, heis eller annen tilhørende infrastruktur.
- Kap. 4.6. Jugendvilla på Kammerherreløkka 1 er nå omfattet av Hensynssone H570\_5, *Bevaring av kulturmiljø*. Den aktuelle bestemmelsen lyder: Bebyggelse og utearealer innenfor hensynssoner H570 skal bevares og tillates ikke revet. Bygningenes fasader skal opprettholdes, og bygningsmessige endringer kan bare foretas i samråd med antikvariske myndigheter.
- Kap. 5.2.4, bestemmelsesområde #6: Tillates kun formål hotell mellom kote +38 og +60.
- Det settes ingen begrensninger på areal for handel, men det tillates ikke etablering av plasskrevende varehandel innenfor formålene.

## 2.3 Planbeskrivelse

- Kap. 3.1: Beskrivelse av forbindelser mellom bysentrum i vest og Kjølnes i øst er oppdatert. Mulighet for å etablere overgang/bru fra kollektivterminalen SAA til parkeringshus o\_ABG er beskrevet. Samt tilretteleggelse for fortau langs Jernbanegata og Bånnåsenbrua. Utsnitt som viser oversikt over vertikalnivå 1 (under bakken) og vertikalnivå 3 (over bakken) er oppdatert.

- Kap. 3.2.1: Arealtabell og utsnitt plankart er oppdatert iht. Justert plankart.
- Kap. 3.2.3: Beskrivelse av bestemmelsesområde #6 hvor det tillates hotell mellom kote +38 og +60 moh. Samt Figur 10.
- Kap. 3.3.1: Beskrivelse justert iht. endringer av byggehøyder for sentrumsformål og bestemmelser.
- Kap. 3.3.2: Beskrivelse av at det tilrettelegges for nytt fortau langs Jernbanegata med forbindelse over Bånnåsenbrua er lagt til.
- Kap. 3.4.1: Beskrivelse, Tabell 3 og Figur 14 er oppdatert i tråd med justert byggehøyde og utnyttelse iht. kart/bestemmelser.
- Kap. 3.4.2: Beskrivelse av begrensning av handelsvirksomhet er tatt ut. Figur 15 er oppdatert iht. Illustrasjonsprosjektet.
- Kap. 3.6.2: Figur 16-21 er oppdatert iht. Justert analyse av sol/skygge som følge av økte byggehøyder i enkelte felt.
- Kap. 3.7: Beskrivelse av at p-plasser under bakkenivå for bil hvor det ikke er lagt inn noen begrensninger på antall er lagt til iht. justerte planbestemmelser.
- Kap. 3.8: Det er lagt til en beskrivelse av regulert fortau over Jernbanegata/Bånnåsenbrua. Samt regulert kobling mellom SAA og o\_ABG.
- Kap. 3.9.2: Det er lagt til en beskrivelse av regulert fortau over Jernbanegata/Bånnåsenbrua.
- Kap 3.14 Det er lagt til en beskrivelse av mulighet for å tilrettelegge for overgang/bru mellom felt SAA og o\_ABG.
- Kap. 3.15: Figur 27 er oppdatert i tråd med økt tillatt byggehøyde innenfor bestemmelsesområde #6.
- Kap. 5.1: Beskrivelse av hensynssone (H570\_5) for bevaring av kulturmiljø over Kammerherreløkka 1 er lagt til.
- Kap. 8.4: Lagt til omtale av at parkering hovedsakelig skal løses i kjeller, men at det tillates HC-parkering på terreng.
- Kap. 9: Lagt til beskrivelse av tillatt bebyggelse opp til kote +60 innenfor SF9, bestemmelsesområde #6.

### 3 Virkninger for handel

Under førstegangsbehandlingen ble det gjort endringer knyttet til handelsvolum noe som dermed også får konsekvenser for lokalisering av handel. I dette kapitlet redegjør vi for hvordan dette kan påvirke regionen og byen. For flere detaljer viser vi til konsekvensutredningen.

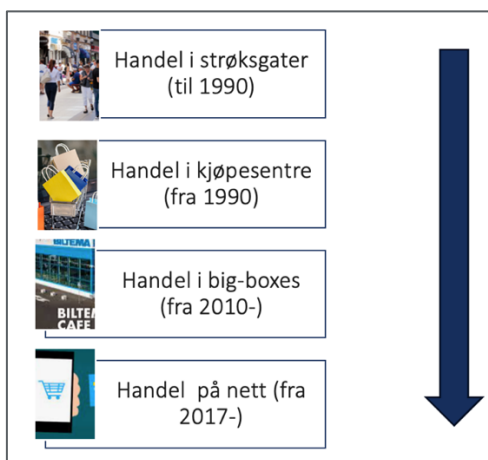
#### 3.1 Bysentrum tømmes for butikker

Handel har alltid vært et viktig element i bybildet. I dag flytter handelen over på nett og til de store arealkrevende konseptene. Mye av årsaken til dette ligger i konkurransen på pris. Det kan også henge sammen med at disse handelsformene er enklere tilgjengelige og er praktiske som handelssteder for travle familier. Ofte er både bolig og arbeidsplass lokalisert utenfor bysentrum og i en travel hverdag der begge er i jobb, vil handel være en tidkrevende fritidsaktivitet mellom andre gjøremål.

Den demografiske utviklingen peker i feil retning. Vi blir flere eldre og færre unge. Dette gjelder også Porsgrunn. Det innebærer at det ikke kan forventes økt omsetning eller mer handelsareal fremover.

Handel har endret karakter over tid. Mens handel preget bybildet tidligere opplever vi i dag at bylivet har forflyttet seg fra formiddagshandel til en rekke ulike tilbud og aktiviteter på ettermiddag og kveldstid når folk er ferdig på jobb.

Denne endringen får betydning for arealbruk og dermed også for bybruk.



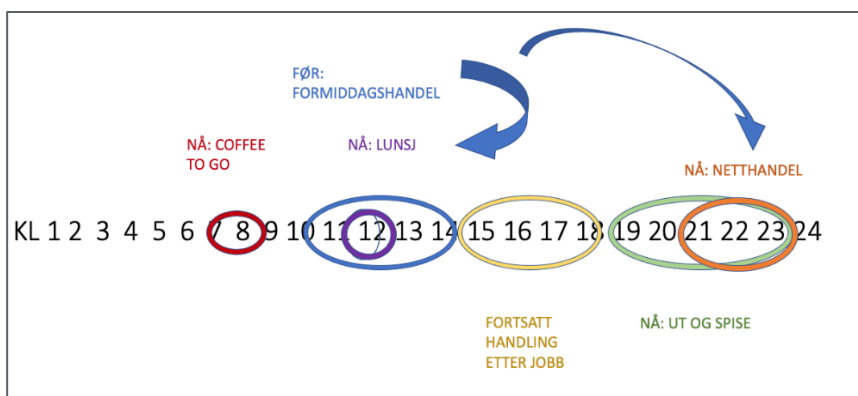
Figur 3-1: Handel i endring – fra strøgsgatehandel til storhandel og netthandel

Samtidig som handelen forsvinner mer og mer fra bysentrum, øker antallet serveringssteder. Forbruket har dreid fra kjøp av varer til kjøp av tjenester. Det påvirker bruk av bysentrum og gjør at handel ikke lenger er drivkraften i en by.



Figur 3-2: Fra kjøp av varer til kjøp av tjenester – forbruket går fra kjøp av varer til tjenester

Figuren under illustrerer hvordan handlevaner og bruk av bysentrum er endret de senere år. Som all annen næringsvirksomhet oppstår disse ofte samlet i enkelte områder. Det er dokumentert at de oppstår der det er særlig høy kvalitet på uterommet og ofte soleksponert og ved nærhet til vann. Dette krever ofte en økonomisk innsats fra kommunen med oppgradering av uterom og møteplasser. Det igjen innebærer prioritering mellom områder med mål om å finne områder som er mest egnet.



Figur 3-3: Byens nye døgnrytme – økt bruk av sentrum på kveldstid, etter jobb.

Bysentrum har i dag et annet innhold enn tidligere da handel var et sentralt element i bybildet. Slik er det ikke lenger. Vi ser at de byene som har opprettholdt liv i gateplan har fått et betydelig større innslag av servering, kultur, aktiviteter og uterom som turveier og oppgraderte gangakser. I figuren under har vi hentet eksempler fra andre byer som har lyktes med å trekke folk til sentrum. I tillegg til servering, bibliotek og kultur ser vi stadig flere byer med innhold som f eks skatepark, kajakkutleie, klatrevegger, Tufte-park, bad/badstue mv.. Slike tilbud vil være både kommersielle og offentlige. For offentlig sektor vil det kreve riktig beslutning i forhold til hvor man lokaliserer kultur, lekeplasser, bibliotek osv. Det kreves en god strategi for å skape gode møteplasser.



Figur 3-4: Sentrums nye innhold -mindre handel og mer opplevelse.

1. Dersom man åpner for handel uten begrensninger kan man risikere å skape en uønsket konkurranse mellom stasjonsområdet og sentrum. Det skjer ingen vekst i varehandelen i dag slik at resultatet blir omfordeling. Blir sentrum den tapende part, så vil det være konsekvens av en valgt strategi. Målet med en restriktiv bestemmelse var å beskytte sentrum.
2. Dersom man åpner for handel uten begrensninger står man i fare for at arealene fylles opp med et arealkrevende handelstilbud som reduserer muligheten for å rigge en attraktiv ny bydel. For mens handel tidligere var utadrettet og byskapende, er de nye konseptene innadvendt. Arealkrevende handel skaper også dødrom i gateplan fordi det blir få inngangspartier og ingen vindusutstillinger.
3. Åpner man for handel langs hele bygulvet risikerer man å miste muligheten til å skape gode møteplasser i områder som ville vært egnet for dette.

### 3.2 Målet med restriktiv bestemmelse var å beskytte sentrum

I det opprinnelige planforslaget var målet å beskytte sentrum og tilrettelegge for attraktive møteplasser med kommersiell mulighet.

### 3.3 Ved å differensiere innhold etter delområder har man bedre grunnlag for å skape byliv

Ved å planlegge ut fra at handel ikke lenger skaper gode byrom, har vi anbefalt en romslig struktur som differensierer og styrker ulikt innhold i ulike delområder. I figuren under har vi skissert hvordan ulike delområder i planområdet kan utvikles med hver sin identitet og innhold.

I **delområde A** ligger stasjon og bussterminal. Dette området forventes å ha høyest sirkulasjon av mennesker og er derfor best egnet for uteliv og småhandel som behøver et stort kundegrunnlag. Det kan gjerne være en dagligvareforretning i området, men den bør ikke ligge med fasade mot gateplan. Området

kan også med fordel utvikles for kontorer. Mot gateplan bør det stilles krav til utadrettede fasader og virksomhet. Servering kan fungere bra sammen med kultur og opplevelsestilbud.

Det kan godt åpnes for handel i hele dette delområdet, men det er anbefalt å kreve vindusutstillinger og mindre butikkenheter slik at området får et strøksgatepreg. All handel etablert her vil antas å bety at noe handel forsvinner fra Porsgrunn sentrum - altså en omfordeling.

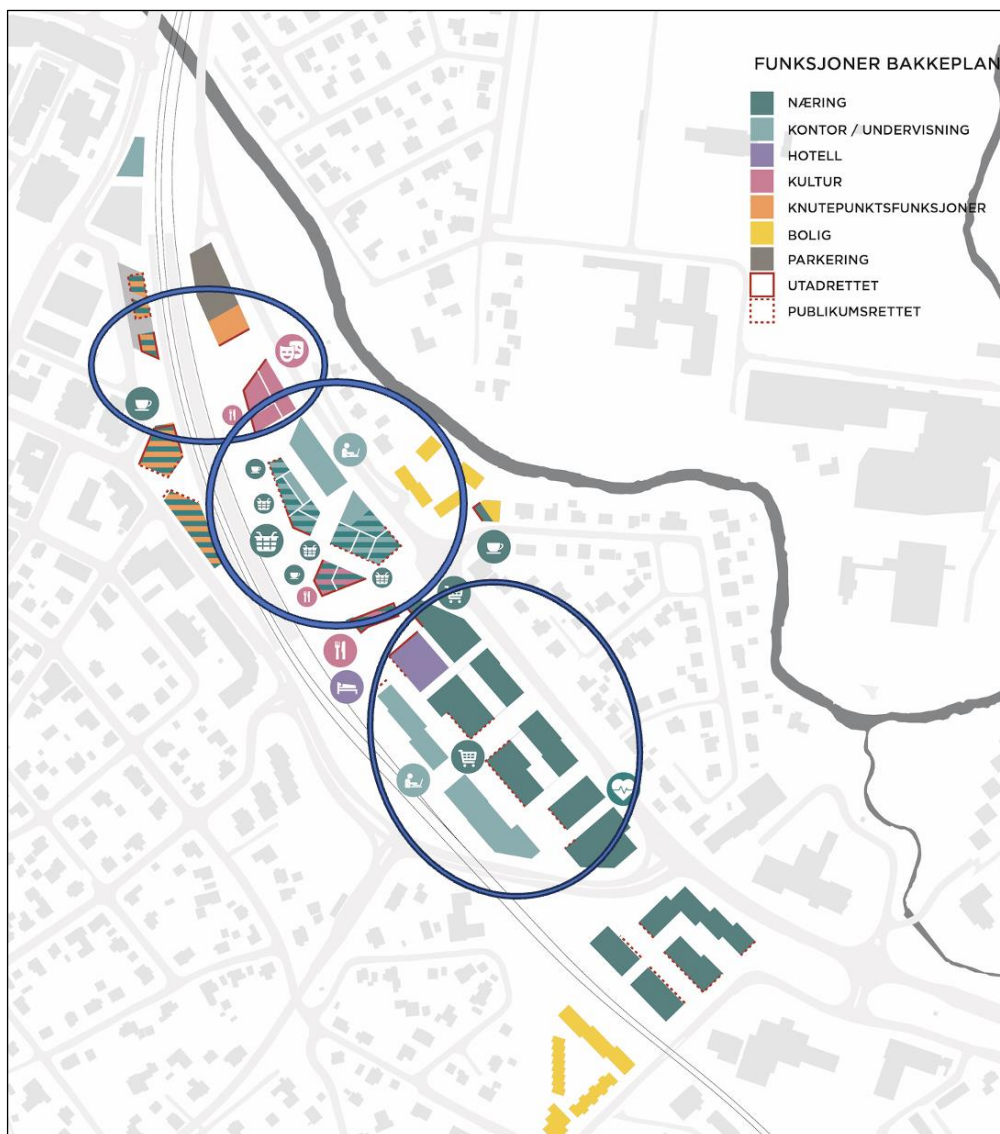
**Delområde B** er vurdert som særlig egnet for kontorer og for etablering av en kontor-/kunnskapsklynge, gjerne med universitet/høyskole/videregående skole. Her bør det også vies spesiell oppmerksomhet på fasader mot gateplan. Inngangspartier bør være åpne, lyse og skal henvende seg mot gaten.

Når det åpnes for handel i hele dette området vil det antas å innebære en omfordeling fra sentrum slik at de to områdene står i direkte konkurranse med hverandre. Siden folketallet i regionen ikke øker vil heller ikke omsetningen av varer øke nevneverdig.

Det er grunn til å anta at området kan være interessant for arealkrevende handel i ulike konsepter. Det kan bety en økt konkurranse mot sentrum eller det kan bety konkurranse mot virksomhetene i f eks Kjørbekk. Best case i et sånt område er utstilling av møbler, interiør osv. Men normalt vil denne type handel behøve større kundeomland enn regionen representerer og da forventes lokalene å ha en for høy pris.

**Delområde C** ligger lengst fra stasjonen og i dette området forventes mindre sirkulasjon av mennesker. Helserelatert virksomhet trekker de eldre generasjonene. Det er i mindre grad handel disse oppsøker, slik at tilbud av tjenester rettet mot eldre generasjoner er naturlig å foreslå.

Etablering av handel i dette delområdet forventes å ville svekke muligheter for å etablere aktivitets- og oppholdstilbud for de som skal på helsehuset. En kan tenke at kategorier som tekstil, interiør mv vil kunne etablere seg i lokaler av denne typen, forutsatt at det er god parkeringsdekning.



Figur 3-5: Anbefalt arealbruk og romlig innholdsfordeling

### 3.4 Andre anbefalinger

I etablering av nye bydeler har det erfaringsvis vist seg nyttig å starte en transformasjon med etablering av offentlige tilbud. Relokalisering av hele eller deler av universitetet og videregående skole vil være et slikt eksempel. Det har også vist seg nyttig at privat sektor og offentlig sektor samarbeider i en utviklingsprosess der det tas ansvar for ulike delelementer.

Dersom en skal ha som mål å forsøke å få til utflytting av virksomheter på Herøya til stasjonsområdet vil dette kreve aktiv politisk innsats og vil måtte pågå over tid. Det innebærer at det er viktig å avsette områder til næring alene uten i kombinasjon med boliger som utbyggere gjerne prioriterer ettersom det gir høyere fortjeneste.

Handel i de former handelen i dag utvikler seg, kan redusere kvaliteten på hele området og fortrenge innhold som en ny bydel vil trenge. Utvikling av torg og attraktive møteplasser er kostbart, og det bør derfor legges en god strategi for hvor disse skal ligge.

Alt dette krever et innholdsprogram som kan initiere en retning for området. Ellers står man i fare for å skape et område uten helhet, struktur og attraktivt innhold.



## 4 Trafikk

I forbindelse med førstegangsbehandling av områderegeringsplan for Knutepunkt Porsgrunn er det vedtatt endringer som krever revidering av planforslaget. Dette notatet skal svare i korte trekk ut hvilke konsekvenser endringene kan medføre for trafikkberegningene som er gjort i konsekvensutredningen.

### 4.1 Ingen begrensning på parkeringsplasser under bakken

En av de største endringene i forbindelse med førstegangsbehandlingen er at det ikke skal settes noen begrensninger på antallet parkeringsplasser under bakkenivå for hele planområdet. Dette er planendringer som i teorien ikke medfører noen endringer i trafikkberegningene som er gjort, da nåværende trafikkanalyse ikke tar utgangspunkt i noen regulering av parkeringsdekningen i området. Analysen ser i stedet på størrelse BRA og arealformål for hvert felt i området, og beregner en turproduksjon som baseres på full arealutnyttelse og realistisk vurderte turproduksjonsfaktorer for hvert arealformål. Dermed er det ikke noen parkeringsdekning som begrenser beregningen av trafikkmengde i analysen, som lå til grunn for førstegangsbehandlingen av planforslaget. En endring i antallet parkeringsplasser vil derfor ikke medføre endringer i kapasitetsberegningene.

I praksis kan endringene dog medføre økt trafikk i området som nåværende trafikkberegninger ikke forholder seg til. Dette er tilfellet hvis parkeringsdekningen blir så god at personer som ikke har noen direkte gjøremål i planområdet begynner å benytte parkeringsplassene der. Dersom en slik effekt oppstår, kan dette medføre større trafikk inn og ut av området enn det som er beregnet ut ifra arealformålene i områdeplanen. Dette kan redusere kapasiteten og trafikkavviklingen i kryssene i området ytterligere.

Dette vil mest sannsynlig skje hvis det er vanskelig å finne parkeringsplasser i sentrum og/eller det er dyrt å parkere der. Da må det i tillegg være gitt at parkeringsplassene i planområdet er lett tilgjengelige og billige eller gratis. Det krever at folk har kjennskap til disse plassene, hvilket derfor utelukker en god del «turister» som besøker Porsgrunn for første gang, som mest sannsynlig kjører til sentrum og leter etter parkeringsplasser.

Kapasitetsberegninger bør alltid ta utgangspunkt i dimensjonerende timestrafikk. Derfor er kapasiteten i analysen beregnet for trafikk i makstimene i morgen- og ettermiddagsrush. Dermed bør potensialet for økt parkeringsdekning vurderes for samme perioder. Vurderes området å generere ekstra turer for eksempel for arbeidsreiser på morgenen og ettermiddagen (reisende som eksempelvis jobber i Porsgrunn), vil det ha større innvirkning på kapasitetsberegningene enn dersom det genereres ekstra turer utenfor rushperiodene (reisende som kjører midt på dagen eller på kvelden, eksempelvis til kulturelle formål).

### 4.2 Endret størrelse på arealutnyttelse

En annen endring som ble vedtatt i forbindelse med førstegangsbehandlingen, er størrelsen på arealutnyttelsen for noen av delområdene i planområdet. Her tar det reviderte planforslaget utgangspunkt i følgende endringer:

Delområde	BRA			Turproduksjon (bilturer per døgn)		
	Gammel	Ny	Endring	Gammel	Ny	Endring
SAA (F0.2)	6 350	8 750	+38 %	496	684	+188
SF9 (F2.1, F2.2, F2.3)	31 510	33 000	+5 %	4 955	5 189	+234
SF10 (F2.4)	13 110	11 522	-12 %	1 032	907	-125
					<b>SUM</b>	<b>+297</b>

Turproduksjon for samlet planområde		
Gammel	Ny	Endring
15 540	15 837	+1,9 %

Som vist i tabellen over resulterer endringene i størrelsen på arealutnyttelsen i en samlet økning i antallet genererte bilturer per døgn på bare 1,9 %. Dette er en forholdsvis liten økning. Endringene i kapasitetsberegningene som følge av økningen i turproduksjon med bil er små og innenfor usikkerhetene som er lagt til grunn i slike kapasitetsberegninger. Kapasitetsberegningene i trafikkanalysen viser med den opprinnelige turproduksjonen allerede en betydelig kapasitetsoverskridelse, og en økning i trafikkmengdene vil kun gjøre denne marginalt verre. Derfor vurderes det at endringene i størrelsen på arealutnyttelsen ikke vil ha noen konsekvenser for trafikkberegningene.

### 4.3 Begrensning på areal for handel tas bort

Vedtaks punkt 3 i førstegangsbehandlingen som også kan ha konsekvenser for trafikkberegningene er at begrensningen på areal for handel tas bort. Ettersom endringene ikke gir noen konkrete tall for arealene, er det vanskelig å inkludere disse i kapasitetsberegningene. De opprinnelige kapasitetsberegningene tilsier at arealformål med forretning genererer mange turer. Fordelt på turer per m<sup>2</sup> BRA i makstimene genererer forretning eksempelvis nesten 10 ganger så mange turer som kontor.

Dette skyldes at forretning genererer ganske mange turer per m<sup>2</sup> BRA og at en stor andel av turene skjer i makstimene. Selv om noen kanskje handler utenfor rushperiodene, så anslår Statens vegvesen i sin håndbok V713 fortsatt at eksempelvis 17 % av turene som genereres av handel skjer i ettermiddagsmakstimen.

I de opprinnelige kapasitetsberegningene ble det lagt til grunn et samlet areal på 7 190 m<sup>2</sup> BRA for arealformål med forretning, og at disse ble fordelt med 30 % til dagligvarebutikk og 70 % til detaljorientert butikkdrift. Ved å ligge inn handel i 1. etasje på alle felt som åpner for dette fås et nytt samlet areal for forretning på 23 500 m<sup>2</sup> BRA. Disse vurderes i stedet å få en andel med dagligvarebutikk på 10 % og med detaljbutikk på 90 %.

Beregninger for turproduksjon for forretning og for det samlede planområdet er vist i tabellene under.

Arealformål i forretning	Andel		Turproduksjonsfaktor
	Gammel	Ny	
Dagligvarebutikk	30	10	164
Detaljbutikk	70	90	57

Samlet turproduksjonsfaktor for forretning		
Gammel	Ny	Endring
76,5	58,2	-24 %

Samlet areal for forretning		
Gammel	Ny	Endring
7 109	23 500	+227 %

Samlet turproduksjon for forretning		
Gammel	Ny	Endring
5 504	13 683	+149 %

Turproduksjon for samlet planområde		
Gammel	Ny	Endring
15 540	23 719	+53 %

Som det fremkommer av tabellene medfører endringen i arealandel mellom dagligvarebutikk og detaljbutikk i en forholdsvis stor reduksjon i turproduksjonen for forretning på 24 %. Men da det samlede arealet til forretning samtidig forventes å øke til mer enn 3x så mye, så øker den samlede turproduksjonen for forretning (antallet bilturer) til nesten 2,5x så mye. For det samlede planområdet resulterer vedtaks punktet om at begrensingen på areal for handel tas bort altså i en økning i bilturer på ca. 50 %. Som tidligere beskrevet viser den opprinnelige turproduksjonen allerede en betydelig kapasitetsoverskridelse som kun vil bli verre med en økning i trafikkmengdene.

## 5 Landskapsbilde

Utredningsrapporter som forelå til førstegangsbehandlingen i juni 2023 er som tidligere omtalt beholdt uendret, men for å vise konsekvensene av det politiske vedtaket fra førstegangsbehandlingen er det i dette kapitlet gjort tilleggsvurderinger for å belyse virkningene for landskapsbilde av det justerte planforslaget innenfor felt SF2, SAA, SF9 og SF10. Verdivurderingene av bylandskapet for de ulike delområdene er gjentatt i sin helhet, mens omtale av påvirkning og konsekvens gjelder for justert planforslag. Metodekapittel og beskrivelse av utredningsområdet er ikke gjentatt, det samme gjelder vurdering av lokalklima vind som antas lite påvirket, og det henvises til rapport KU205 Landskapsbilde for dette. Til sist i kapitlet er det gitt en samlet redegjørelse om konsekvenser for landskapsbilde av justert planforslag. Her vises også noen utvalgte standpunkt av opprinnelig og justert planforslag for å synliggjøre de visuelle endringene. Grunnlag for vurderingene og fotomontasjene av justert planforslag i kapittel 6 er basert på 3D-modell (KMZ-fil hentet inn i Google Earth) mottatt fra Dyrvik Arkitekter 29. august 2023.

### 5.1 Tilleggsvurdering bylandskapet for justert planforslag

Denne tilleggsvurderingen gjelder for påvirkning og konsekvens for landskapsbilde, deltema bylandskapet av økte maksimalt tillatte kotehøyder innenfor felt SF2, SAA, deler av SF9 og SF10. For SF2 økes maksimal tillatte kotehøyde fra +32 til +54. Innenfor bestemmelsesområde #6 innenfor felt SF9 økes maks kotehøyde fra +54 til +60. SF10 økes fra +38 til +46, og for felt SAA økes kotehøyden fra +40 til +54.

Gjeldende påvirkning per delområde i tilleggsvurderingene vises med rød pil (▲). I de tilfellene ny vurdering har ført til endringer er opprinnelig vurdering vist med grå pil (▲). Skala for påvirkning sammenstilt med delområdets verdi gir konsekvensgrad for delområdet. For ytterligere å tydeliggjøre hvilke vurderinger som skiller seg fra planforslaget i KU205 Landskapsbilde, så er endret tekst knyttet til hvert delområde i tilleggsvurderingen for justert planforslag **uthevet med grå farge**.

#### 5.1.1 Delområde 1 – sentrum

##### 5.1.1.1 Verdivurdering

Delområdet omfatter det relativt flate sentrumsområdet som i nordvest avgrenses av Porsgrunnselva, i øst avgrenses mot planområdet og jernbanen og i sørvest avgrenses av Grensegata og Bjørntvedt.

Landskapsbildet i sentrum er prega av menneskelig bruk og virksomhet med lite intakte naturstrukturer med unntak av at det grenser mot og har kontakt med Porsgrunnselva. Sentrumsbebyggelsen og gatenettet slik som Storgata følger hovedretning på Porsgrunnselva og er videre etablert med tydelig kvartalsstruktur. Noen sentrale gateløp har til dels langstrakte siktlinjer mot og visuell kontakt med åskammene bakenfor, og dette gjør at områder som ligger i stor avstand fra hverandre visuelt knyttes sammen gjennom synsaksene. Sentralt i området og tett på knutepunktet ligger Rådhusområdet med viktige bebyggelses- og bystrukturer slik som Rådhusparken og Rådhustrappa. Variasjon og samspill i bylandskap med parker, gatetrær og bebyggelse med historisk og identitetsmessig betydning, men også enkelte utflytende områder og mer normalt forekommende bebyggelsesstruktur og romlige kvaliteter gir området samlet sett **middels verdi**.

Uten betydning      Noe      Middels      Stor      Svært stor

-----|-----|-----|-----|-----|





Figur 5-1: Rådhusparken, Rådhuset og Porsgrunnselva sett fra hotellet ved knutepunktet. Foto: Arne O. Flothyl/Norconsult AS.

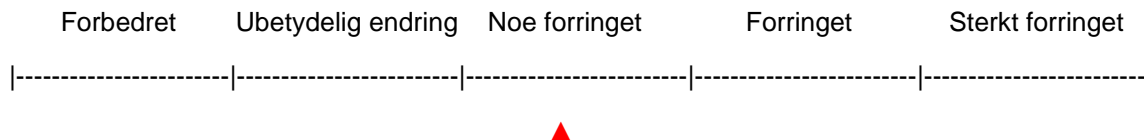
#### 5.1.1.2 Påvirkning og konsekvens

Delområde sentrum blir ikke direkte berørt av tiltaket, men planen åpner for ny bebyggelse ved knutepunktet som i større eller mindre grad vil bli synlig fra ulike ståsteder i byen. Skalaen på den nye bebyggelsen i planområdet vil utfordre den etablerte bebyggelsesstrukturen i sentrum og dominere i bylandskapet, særlig ved at det punktvis (SF2, SF6 og SAA) tillates nye høye bygg med maks kotehøyde 54 (12-14 etasjer) og ett bygg i BeHa-kvartalet (SF9) som kan ha maks kotehøyde 60 (14-16 etasjer). Til sammenligning er eksisterende hotell ved knutepunktet på maks kotehøyde 32 (8 etasjer) og mange av de gamle bygårdene i Porsgrunn sentrum omkring 3-4 etasjer høye. Samtidig vil ny bebyggelse ved knutepunktet på begge sider av jernbanen bygge opp under og bygge videre på etablert kvartalsstruktur, der også siktlinjer mot åslandskapet til en viss grad er hensyntatt. Likevel vil kontakten med og utsynet til Bymarka i øst særlig reduseres fra en del standpunkt. På nært hold vil den nye bebyggelsen være nye elementer som for noen kan forringe opplevelsen av det bakenforliggende landskapet og store landskapsrommet, mens det for andre kan øke opplevelseskvaliteten og bidra til en innramming og tydeligere definering av sentrum.

Slik figuren fra Jernbanegata sett østover viser (i grensen mellom delområde 1 og 2) vil ny bebyggelse endre synsbildet og redusere/snevre inn sikt til åslandskapet og Bymarka lenger bak. Det er likevel ivaretatt en siktakse for å kunne videreføre en viktig visuell kontakt.

Samlet sett vil den nye bebyggelsen få en skala som til dels bryter over det eksisterende bylandskapets skala. Dette sammen med reduserte siktakser til det store landskapsrommet og visuelle virkninger som i

noen grad forringet opplevelsen av delområdet gjøre at påvirkningen på delområdet vurderes til **noe forringet**.



**Konsekvens:** Middels verdi sammenholdt med noe forringet påvirkning gir delområdet sentrum konsekvensgrad **noe miljøskade (-)**.



Figur 5-2: Standpunkt 1. Fotomontasjen viser standpunkt i Jernbanegata på grensen til delområdet og viser hvordan synsbildet mot Bymarka og den opprettholdte siktaksen vil virke. Kilde: Google Street View og modell av planforslaget.



Figur 5-3: Standpunkt 2 i krysset Sverres gate/ Jernbanegata med sikt mot nordøst i Sverres gate. Justert planforslag åpner for ny og høyere bebyggelse på tomten ved dagens hotell som grenser mot Sverres gate og denne vil kun så vidt være synlig til høyre på bildet i dette standpunktet. Sikten mot Borgeåsen ivaretas i stor grad. Kilde: Google Street View og modell av planforslaget.



Figur 5-4: Dagens utsikt mot sørøst fra 8. etasje i hotellet ved knutepunktet. Foto: Arne O. Flothyl/Norconsult AS.

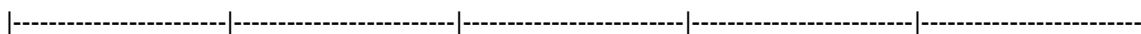
## 5.1.2 Delområde 2 – transformasjonsareal i planområdet på begge sider av jernbanen

### 5.1.2.1 Verdivurdering

Delområdet omfatter det flate landskapet med variert arealbruk i form av eksisterende knutepunkt, gamle industribygg, næring, enkelte gamle boliger og utflytende parkeringsflater som i hovedsak grenser mot fv. 32 i øst, mot sentrum i nord og vest og mot delområdet Vallermyrane i sør.

Området mangler intakte naturstrukturer og preges av utflytende og usammenhengende bebyggelsesstruktur og parkeringsflater med mangel på romlige kvaliteter. Fysiske og visuelle barrierer slik som jernbanen, fv. 32 og Bånnåsbua bryter opp og fragmenterer det ellers flate landskapet. Jernbanen, gamle SEFRAK-registrerte boligbygg og BeHa-kvartalet preger deler av området og er eksempel på virksomheter og elementer med betydning for historien. Industriområdet BeHa har vært en identitetsbærer i Porsgrunn lokalt og til dels regionalt, og dette har verdi. Der det tidligere lå en idrettsarena for fotball og friidrett (Gamle Urædd) har det siden slutten av 1970-tallet vært en stor parkeringsplass. Totalt sett gjør fravær av intakte naturstrukturer, en usammenhengende bebyggelsesstruktur, visuelle og fysiske barrierer, men også elementer med betydning for historien at området gis **noe verdi**.

Uten betydning                  Noe                  Middels                  Stor                  Svært stor



Figur 5-5: Bildet viser dagens parkeringsplass øst for jernbanen der det tidligere lå en idrettsarena (Gamle Urædd). Foto: Arne O. Flothyl/Norconsult AS.

### 5.1.2.2 Påvirkning og konsekvens

Planforslaget legger til rette for en radikal endring av knutepunktsarealet på begge sider av jernbanen. Området oppfattes i dag som fragmentert, utflytende og relativt grått, og en foretting i tråd med planen vil



redusere fragmenteringen og binde området tydeligere sammen med resten av bylandskapet. Tiltaket bygger opp under romlige og visuelle mønstre, viderefører til dels eksisterende kvartalsstruktur og legger til rette for bevaring av et viktig identitetsbærende bygg i BeHa-området. Utvidelse av jernbanen til 3 eller 5 spor vil gjøre at jernbanen forblir en fysisk og visuell barriere. Ny undergang og/eller bru for kryssing av jernbanen gir noe terrenginngrep, men er viktig for å knytte sammen og bygge opp under de funksjonelle mønstrene på begge sider av jernbanen. Samtidig er skalaen på de foreslåtte bygningsvolumene dominerende med tanke på det flate landskapet, og nye høyhus med maks kotehøyde 54 (SF2, SF6 og SAA) samt ett punkthus med maks kotehøyde 60 (SF9) vil bli dominerende og kunne virke ruvende. Visuell kontakt med områdene rundt ivaretas i større eller mindre grad gjennom etablering av siktlinjer mellom nye bygg. Planforslaget legger videre til rette for etablering av en del nye blågrønne flater i gårdsrom, langs gater og randsoner. Med tanke på at området fra før oppfattes som utflytende, usammenhengende og relativt grått, vurderes påvirkningen på tross av store og dominerende bygg totalt sett til **forbedret**.

Forbedret      Ubetydelig endring      Noe forringet      Forringet      Sterkt forringet

|-----|-----|-----|-----|-----|



**Konsekvens:** Noe verdi sammenholdt med forbedret påvirkning gir delområdet transformasjonsareal i planområdet på begge sider av jernbanen konsekvensgrad **betydelig miljøforbedring (++)**.

### 5.1.3 Delområde 3 – Hagebyen og Lilleelva/Leirkup

#### 5.1.3.1 Verdivurdering

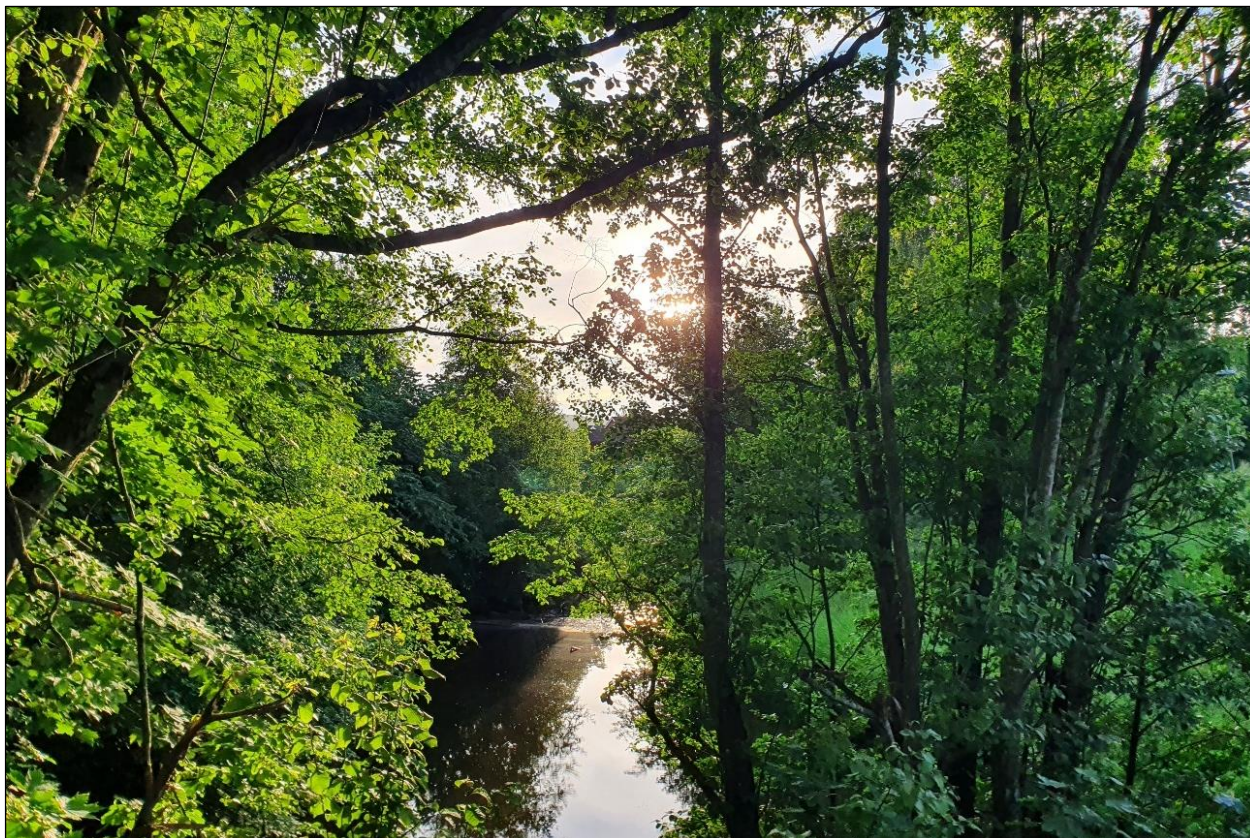
Delområdet omfatter nedre del av vassdraget Lilleelva/Leirkup med sideareal og det flate landskapet med boliger sørvest for elva. Området grenser mot fv. 32 Vallermyrvegen og planområdet i sør og vest og mot Hovenga og Kjølnes i nord og øst.

Øst i delområdet er det en intakt naturstruktur og landform med meandrerende elv og kantvegetasjon som tilfører bylandskapet variasjon og naturopplevelse. Hagebyen er et boligområde etablert med referanse til landformen, og har et mangfold av hage- og randvegetasjon med menneskelig skala. Bebyggelsesstrukturen i Hagebyen er intakt fra etableringen tidlig på 1900-tallet og bevaringsverdig. Nordvest i delområdet ligger et nytt, men lite opparbeidet parkareal inntil fv. 32 i tilknytning til eksisterende gangbruforbindelse over elva. Gangbrua sammen med to andre gangbruer lenger sør knytter sammen og gjør landskapskvalitetene på begge sider av elva synlige og tilgjengelige for mennesker i byen. Stor variasjon, intakt naturstruktur og bebyggelse med historiske kvaliteter gjør at området gis **stor verdi**.

Uten betydning      Noe      Middels      Stor      Svært stor

|-----|-----|-----|-----|-----|





Figur 5-6: Bildet viser Lilleelva/Leirkup med kantvegetasjon som avgrensner delområde 3 i øst. Foto: Arne O. Flothyl/Norconsult AS.

### 5.1.3.2 Påvirkning og konsekvens

Delområdet blir i liten grad fysisk påvirket av planforslaget, med unntak av mulig etablering av en supplerende brukryssing av Lilleelva/Leirkup (videreføring av Kjølnes-passasjen) øst for dagens rundkjøring ved Gimlevegen og oppgradering av parkareal og gangveg inntil fv.32 Vallermyrvegen nord i området (Lilleelva-passasjen). Utvidelse av gang- og sykkelveg langs fv.32 vil i noe grad kunne gi inngrep i hageareal. Derimot påvirkes området i stor grad visuelt ved at tiltaket ligger tett på og punktvis (SF2, SF6 og SAA) åpner for nye høye bygg med maks kotehøyde 54 (12-14 etasjer), samt et bygg i BeHa-kvartalet (SF9) som kan ha maks kotehøyde 60 (14-16 etasjer). Til sammenligning har eksisterende hotellbygg vest for jernbanen maks kotehøyde 32 (8 etasjer). De nye byggene vil bli godt synlig fra store deler av delområdet og fra ulike standpunkt skape en visuell barrieredevirkning. Nye bygg nærmest fv. 32 Vallermyrvegen på strekningen langs Hagebyen er likevel planlagt med lavere høyder for å få en gradvis opptrapping, skape variasjon og motvirke uheldige barrieredevirkninger. De visuelle virkningene av tiltaket vil kunne dominere og forringe opplevelsen av delområdet fra flere standpunkt spesielt i boligområdet, og selv om planforslaget også bidrar til å redusere fragmentering og bygger opp under funksjonelle mønstre i bylandskapet vurderes påvirkningen totalt sett til **forringet**.

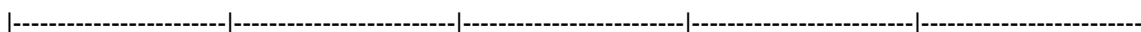
Forbedret

Ubetydelig endring

Noe forringet

Forringet

Sterkt forringet



**Konsekvens:** Stor verdi sammenholdt med forringet påvirkning gir delområdet Hagebyen og Lilleelva/Leirkup konsekvensgrad **betydelig miljøskade (--)**.



Figur 5-7: Standpunkt 3 fra Leirkupgata /Kjølnesgata ved Lilleelvas østre bredd, tett på planområdet ved eksisterende undergang. Illustrasjonen viser at ny bebyggelse med sine store volum vil ha stor påvirkning på delområdet. Eksisterende vegetasjon vil imidlertid dempe synsinntrykket av bebyggelsen. Kilde: Google Street View og modell av planforslaget.



Figur 5-8: Standpunkt 4 fra Bjørkealleen i Hagebyen, med sikt mot planområdet vest for fv. 32. Illustrasjonen viser at ny bebyggelse med sine store volum vil ha stor påvirkning på delområdet, men eksisterende trær i forkant vil skjerme en del for utsyn til bebyggelsen. Nytt høyhus i BeHa-kvartalet (SF9) vil bli godt synlig. Kilde: Google Street View og modell av planforslaget.

## 5.1.4 Delområde 4 – Kjølnes

### 5.1.4.1 Verdivurdering

Delområdet omfatter det relativt flate landskapsrommet med blant annet flere idrettsanlegg og skoler som mot vest avgrenses av Lilleleva/Leirkup og fv. 32, mot nord av boligområdene på Hovenga og mot sør/øst av åkerlandskapet som strekker seg videre mot bymarka og åsene.

Delområdet har, med unntak av at det grenser mot Lilleelva/Leirkup, ingen eller få synlige og intakte naturstrukturer. Det flate landskapet brytes opp av idrettsanlegg og bygningsvolum med innslag av store gressflater, parkmessig opparbeidete areal og uteareal med vegetasjon tilknyttet universitet, skoler og barnehager. Området preges også av store og utflytende parkeringsareal, dårlige forbindelser til byen og en kraftgate med store høyspentmaster som krysser og fragmenterer området visuelt. Området har regional verdi knyttet til opplevelse, identitet og tilhørighet, og fra de store og åpne idretts- og gressflatene er det til dels vide utsyn mot omkringliggende by- og åslandskap. Fravær av intakte naturstrukturer og tydelige sammenhenger gjør at området samlet gis **noe verdi**.

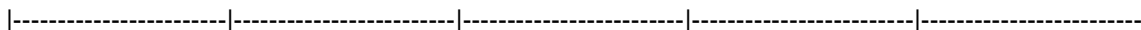
Uten betydning

Noe

Middels

Stor

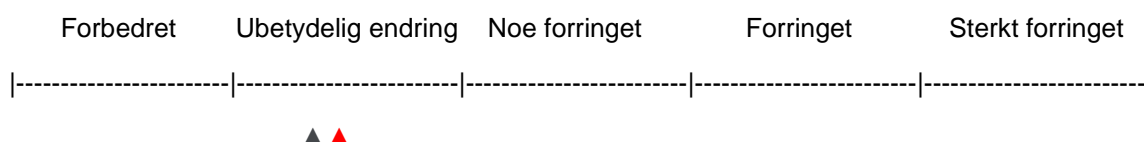
Svært stor



Figur 5-9: Bildet sett mot vest fra hovedgangatkomst til universitetsområdet. Planområdet og sentrum ligger til høyre i enden av aksene sett fra atkomsten. Foto: Arne O. Flothyl/Norconsult AS.

### 5.1.4.2 Påvirkning og konsekvens

Kjølnes blir ikke direkte påvirket av planforslaget, med unntak av gangvegtilknytning til en ny mulig forbindelse over Lilleelva/Leirkup nordøst for Hagebyen (videreføring av Kjølnes-passasjen). Tiltaket åpner for store bygningsvolum vest for delområdet som fra mange synspunkt vil bli godt synlige og til dels bryte horisontlinjen i langstrakte siktforløp. Punktvis nye høyhus (SF2, SF6 og SAA) med maks kotehøyde 54, og særlig høyhus med maks kotehøyde 60 i BeHa-kvartalet (SF9) vil bli dominerende og dempes i liten grad av vegetasjon og bygg i framkant. Samtidig er synsbildet i delområdet fra før preget av bygningsvolum i randsonene, og et nytt, variert bylandskap ved knutepunktet vil på avstand kunne bidra til å styrke delområdets sammenheng med og funksjonelle mønstre til det øvrige bylandskapet. Totalt sett gjør de positive og negative virkningene at en samlet påvirkning vurderes som en **ubetydelig endring**.



**Konsekvens:** Noe verdi sammenholdt med ubetydelig endring gir delområde Kjølnes konsekvensgrad **ubetydelig miljøskade (0)**.



Figur 5-10: Standpunkt 5 ved Kjølnes stadion med sikt mot planområdet. Illustrasjonen viser at nesten hele silhuetten mot sørvest endres av ny bebyggelse, og horisontlinjen berøres/brytes til dels. Kilde: Google Street View og modell av planforslaget.

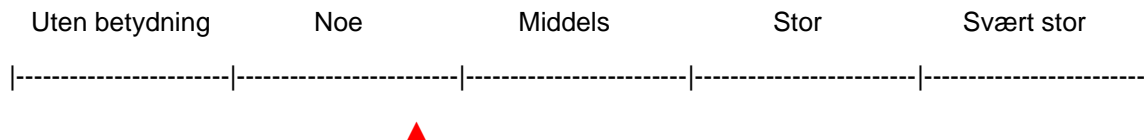
## 5.1.5 Delområde 5 – Hovenga og Osebakken

### 5.1.5.1 Verdivurdering

Delområdet omfatter landskapet/bysletta med hovedsakelig boliger, noe næring og offentlig tjenesteyting som i vest avgrenses mot bebyggelsen langs Porsgrunnselva, i sør og øst avgrenses av Lilleelva/Leirkup og Kjølnes og i nord avgrenses av Borgeåsen.

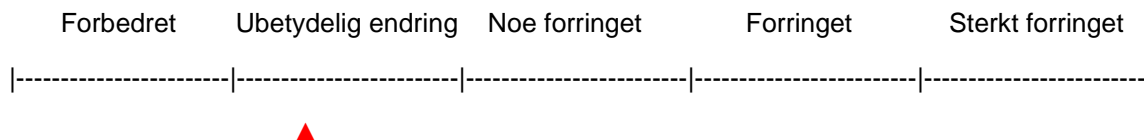
Delområdet preges i hovedsak av normalt forekommende bybebyggelse med eneboliger og mindre boligblokker med hager og grøntarealer, samt en del infrastruktur med både jernbanen og fv. 32 som dels ligger som barrierer vest i delområdet. Nordvest i området ligger Osebakken som har bebyggelsesstruktur med referanse til Porsgrunnselva/Skiensvassdraget og har lokal betydning for identitet. Det er svært lite

intakte naturstrukturer i området, med unntak av at området i nordvest grenser mot Porsgrunselva. Samlet sett gis området **noe verdi**.



### 5.1.5.2 Påvirkning og konsekvens

Delområdet blir ikke direkte påvirket av planforslaget, men fra ulike standpunkt vil det være sikt mot den foreslåtte nye bebyggelsen. Siden området i hovedsak ligger på ei byslette er det hovedsakelig fra områder der man har direkte sikt mot planområdet opplevelsen av landskapet vil kunne endre seg. Det åpnes i planen for at noen bygg (SF2, SF6 og SAA) kan bygges med maks kotehøyde 54 (12-14 etasjer), samt mulig nytt høyhus i BeHa-kvartalet (SF9) med maks kotehøyde 60 (14-16 etasjer) og dette vil i større grad kunne bli synlig fra standpunkt i delområdet, men siden dette ligger i relativt stor avstand fra området vurderes det likevel at den visuelle fjernvirkningen av tiltaket samlet sett gir en **ubetydelig endring**.



**Konsekvens:** Noe verdi sammenholdt med ubetydelig endring gir delområde Hovenga og Osebakken konsekvensgrad **ubetydelig miljøskaade (0)**.



Figur 5-11: Standpunkt 6 i Gunnar Knudsens gate med sikt mot planområdet i sørvest. Ny bebyggelse preger synsinntrykket noe, men Bjørntvedtåsen er fortsatt synlig i bakkant. Kilde: Google Street View og modell av planforslaget.

## 5.1.6 **Delområde 6 – Borgeåsen**

### 5.1.6.1 Verdivurdering

Delområdet omfatter det naturprega skoglandskapet på åsen som avgrenser det relativt flate bylandskapet i nord og som grenser ned til bebyggelsen ved Hovenga.

Borgeåsen er en svært eksponert kolle som er synlig fra store deler av utredningsområdet. I tillegg til intakt landform har delområdet sammenhengende og intakt naturstruktur med distinkt naturtype av furu- og blandingsskog som er lokalt viktig. Borgeåsen er anerkjent i lokal sammenheng, knyttet til opplevelse, identitet og tilhørighet lokalt der «Danseplassen» fra gammelt av har vært et møtested for fest og St.Hansfeiring og er fortsatt en viktig møteplass. Det er godt etablerte stier og et viktig turområde lokalt. Åsen har visuelle kvaliteter med særpregede skog og stedvis storslått utsikt mot Porsgrunn by og omkringliggende åser. Synsfelt og siktforløp bidrar til at områder som ellers ligger i stor avstand fra hverandre visuelt knyttes sammen. Med bakgrunn i den lokalt viktige betydningen gis området samlet **middels verdi**.

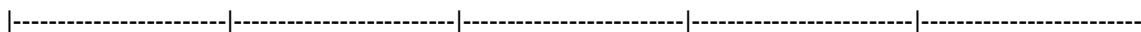
Uten betydning

Noe

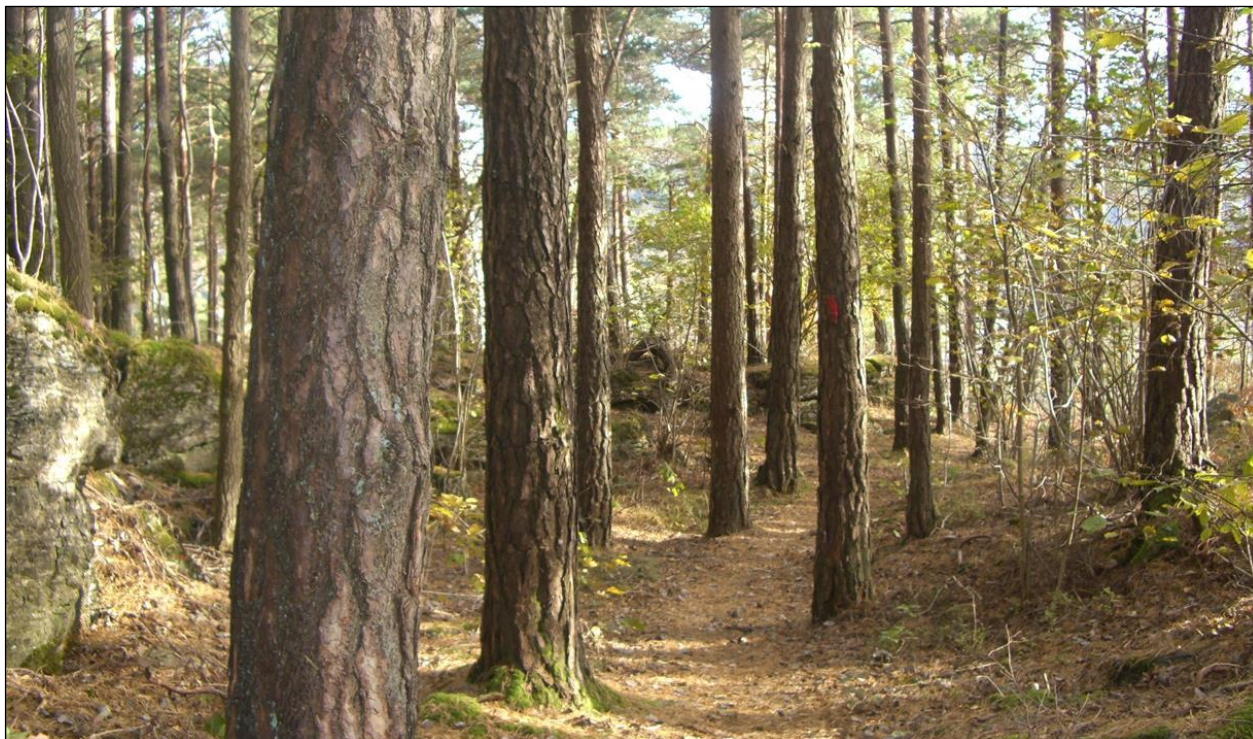
Middels

Stor

Svært stor



Figur 5-12: Utsikt fra «Dansesletta» på Borgeåsen mot planområdet. Kilde: Norskdomslaget.no, 2021.

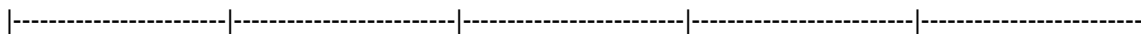


Figur 5-13: Typisk skogslandskap i Borgeåsen. Kilde: Visit Skien, 2023.

#### 5.1.6.2 Påvirkning og konsekvens

Delområdet vil ikke fysisk påvirkes av tiltaket, men kun få visuell fjernvirkning da området ligger med relativt stor avstand fra planområdet. Ved en full utbygging slik planforslaget åpner for vil den tette byen og bylandskapet med store bygningsvolum bli mer synlig fra mange standpunkt i Borgeåsen, spesielt med tanke på at terrenget i delområdet ligger høyere enn planområdet. Flere nye høye bygg med maks kotehøyde 54 (SF2, SF6 og SAA) samt ett høyhus med maks kotehøyde 60 (SF9) vil skille seg noe ut i silhuetten. Samtidig er synsbildet mot bylandskapet allerede preget av bygningsvolum, og det nye tiltaket ligger lavt i terrenget og vil ikke bryte sikt mot horisontlinjer fra Borgeåsen. Sikt fra Borgeåsen til åskammen ved Bjørntvedtåsen bakenfor blir i liten grad påvirket. Det vurderes derfor at tiltaket samlet sett har ubetydelige visuelle virkninger og gir en **ubetydelig endring**.

Forbedret    Ubetydelig endring    Noe forringet    Forringet    Sterkt forringet



**Konsekvens:** Middels verdi sammenholdt med ubetydelig endring gir delområde Borgeåsen konsekvensgrad **ubetydelig miljøskade (0)**.





Figur 5-14: Standpunkt 7 i Breidablikkbakken, vest for Borgeåsen med sikt mot planområdet i sør. Ny bebyggelse vil være relativt godt synlig på grunn av sitt store volum, men Bjørntvedtåsen berøres ikke. Kilde: Google Street View og modell av planforslaget.

## 5.1.7 Delområde 7 – Åkerland med gårdstun sør og øst for Kjølnes

### 5.1.7.1 Verdivurdering

Delområdet omfatter det flate kulturlandskapet som avgrenses av Kjølnes i vest, Hovenga i nord, bymarka i øst og Vallermyrane i sør.

Delområdet består av et stort og åpent åkerland med fremtredende og spredte gårdstun. Landskapsrommet er tydelig markert av omkringliggende åser. Det åpne landskapsrommet har lange siktforløp, og bidrar til at områder som ellers ligger i stor avstand fra hverandre visuelt knyttes sammen. Åkerlandskapet har gode visuelle kvaliteter og det har en sterk identitet som kulturlandskap lokalt. Området er samlet vurdert å ha **middels verdi**.

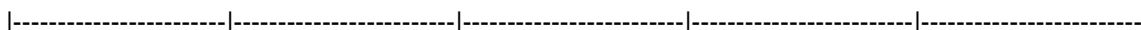
Uten betydning

Noe

Middels

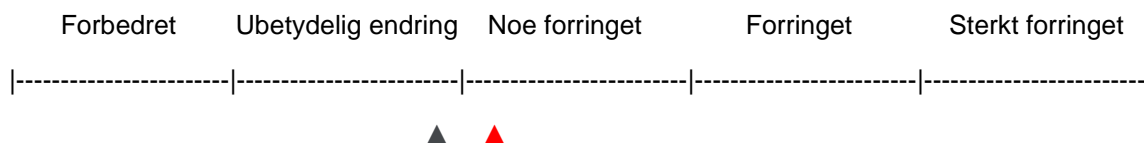
Stor

Svært stor



### 5.1.7.2 Påvirkning og konsekvens

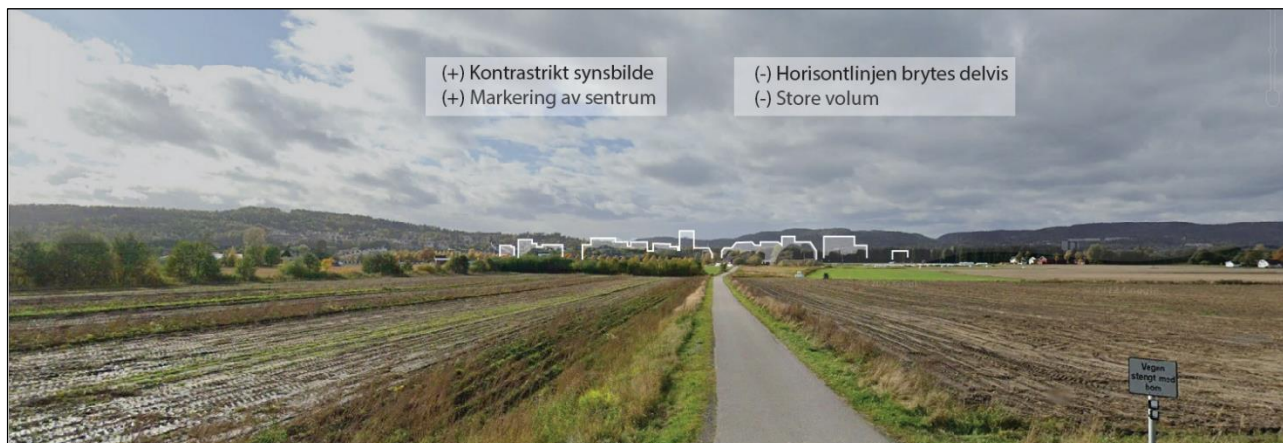
Fra de store åkerslettene, gårdstunene og vegene rundt er det vide siktforløp mot planområdet, og fullt utbygget vil tiltaket være relativt godt synlig og til dels endre og bryte horisontlinjen mot byen. Likevel vil vegetasjon og eksisterende bebyggelse i forkant gjøre at det kun er den øverste delen av ny bebyggelse som blir synlig. Ny bebyggelse vil punktvis (SF2, SF6 og SAA) få maks kotehøyde 54 (12-14 etasjer), og det åpnes også for ett nytt høyhus i BeHa-kvartalet (SF9) med maks kotehøyde 60 (14-16 etasjer). Til sammenligning er høyeste punkt på Bjørntvedtåsen på kote 128, og eksisterende hotellbygg vest for jernbanen på kotehøyde 32 (8 etasjer). De nye høyhusene vil bli godt synlige, og fjernvirkningen vil av noen kunne oppfattes negativ. Samtidig vil det nye bylandskapet også markere og definere en sørøstlig avgrensning av bysentrum sett fra delområdet, og slik sett bidra til et kontrastrikt synsbilde sammen med åskammene rundt. Samlet sett vurderes det at påvirkningen grenser over til **noe forringet**.



**Konsekvens:** Middels verdi sammenholdt med noe forringet påvirkning gir delområdet åkerland med gårdstun sør og øst for Kjølnes konsekvensgrad **noe miljøskade (-)**.



Figur 5-15: Standpunkt 8 i krysset Bjerketvedtvegen / Øygardsvegen vest for Bymarka. Det flate åkerlandskapet gjør at tiltaket blir relativt godt synlig til tross for lang avstand. Kilde: Google Street View og modell av planforslaget.



Figur 5-16: Standpunkt 9 øst for Bymarka. Også her er tiltaket relativt godt synlig. Kilde: Google Street View og modell av planforslaget.

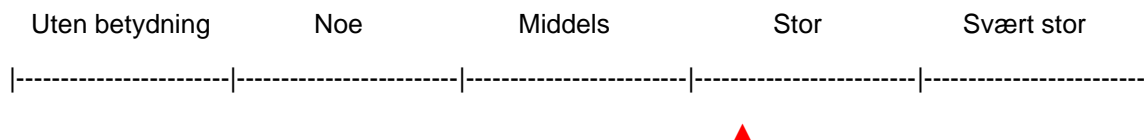
## 5.1.8 Delområde 8 – Bymarka og Valleråsen

### 5.1.8.1 Verdivurdering

Delområdet omfatter det naturprega skoglandskapet på åsene øst for byen, og som i hovedsak grenser mot åkerlandskapet øst for bebyggelsen ved Hovenga og Kjølnes.

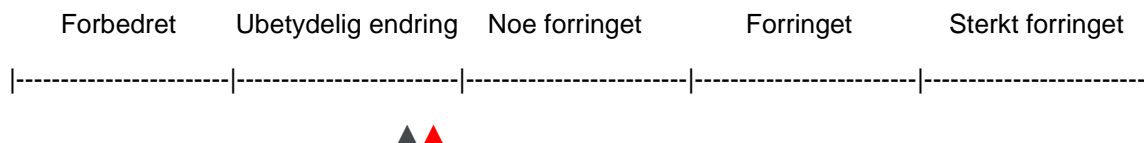
Valleråsen og bymarka er en tydelig markert kulle i bybildet og definerer byen mot øst. Åslandskapet har en karakteristisk landform, og delområdet består av større sammenhengende og intakte skogsområder som har noe regional betydning. Skogsområdet har forbindelser med flere rekreasjonsområder som inneholder

turstier og utsiktspunkt og det god sikt blant annet mot planområdet og omkringliggende åser. Skogsområdet har en identitet som viktig friluftsområde. Med bakgrunn i til dels regional viktighet knyttet til opplevelse og identitet gis området **stor verdi**.

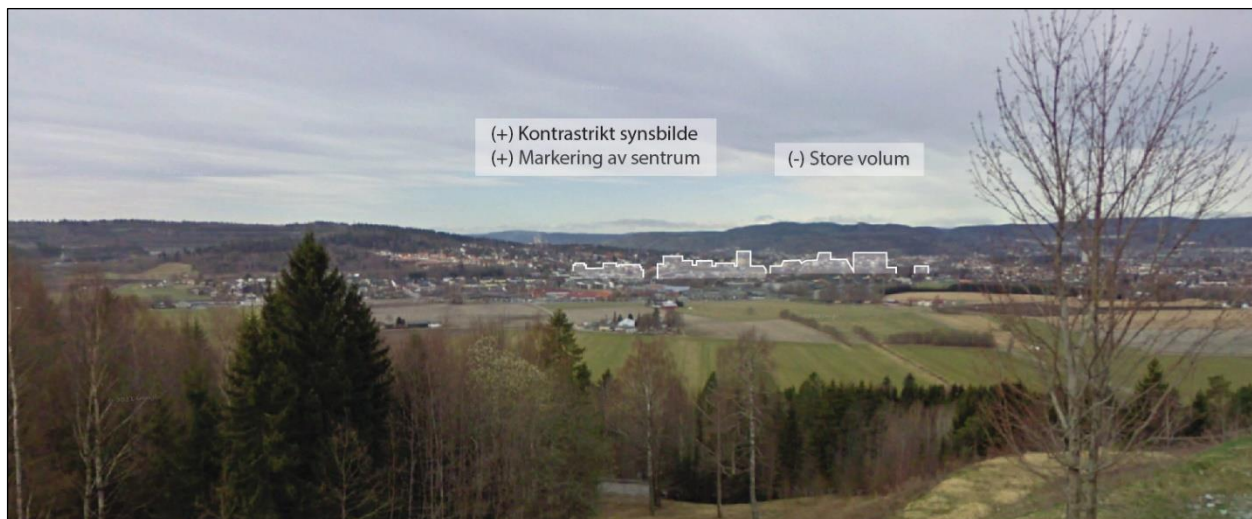


### 5.1.8.2 Påvirkning og konsekvens

De vestvendte delene av bymarka ligger i all hovedsak høyere enn planområdet, og det vil derfor være god sikt mot tiltaket fra de fleste steder i delområdet. Likevel er avstanden stor, og dette gjør at fjernvirkningen blir begrenset. Samtidig preges synsbildet i retning av planområdet fra før av eksisterende sentrumsbebyggelse, og det vil derfor være av mindre betydning nøyaktig hvordan denne ser ut sett fra så stor avstand. Punktvis nye bygg (SF2, SF6 og SAA) med maks kotehøyde 54 (12-14 etasjer) og et nytt høyhus med maks kotehøyde 60 (14-16 etasjer) i BeHa-kvartalet (SF9) vil bli godt synlige, men i mindre grad dominere i landskapsrommet siden horisontlinjen i hovedsak ikke brytes sett fra åslandskapet. Med dette som bakgrunn vurderes det at de visuelle virkningene totalt sett gir en **ubetydelig endring**.



**Konsekvens:** Stor verdi sammenholdt med ubetydelig endring gir delområde bymarka og Valleråsene konsekvensgrad **ubetydelig miljøskade (0)**.



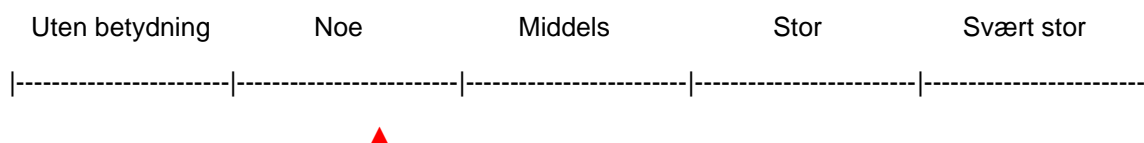
Figur 5-17: Standpunkt 10 med fotomontasje av tiltaket. Kilde: Google Street View og modell av planforslaget.

## 5.1.9 Delområde 9 – Vallermyrene

### 5.1.9.1 Verdivurdering

Delområdet omfatter sletta med boliger og noe næringsareal som avgrenses mot planområdet i nord, mot Kjølnes og åkerland i øst og sør og mot jernbanen og Bjørntvedtåsen i vest.

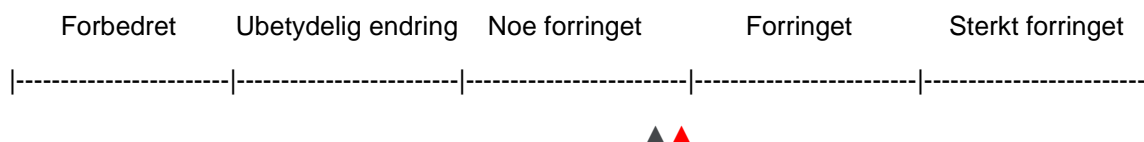
Topografisk omfatter delområdet den samme sletta som det omkringliggende åkerlandskapet, noe som betyr at det er flatt og ligger på samme høyde, og det er sannsynlig at dette tidligere var en del av det dyrkede åkerlandskapet. I navnet ligger også at området tidligere til dels kan ha hatt et myrpreg. Delområdet har ingen eller få synlige og intakte naturstrukturer. Delområdet har normalt forekommende bebyggelsesstruktur og er preget av både frittliggende småhusbebyggelse og småhusbebyggelse med like hus i tydelige strukturer og god skala. Hagene bidrar til at delområdet har preg av grønt og øker verdien. Vestsiden av fv. 32/Vallermyrvegen preges av småindustri i en utflytende og lite definert struktur. Utflytende industribebyggelse og mangel på intakte naturstrukturer medfører at delområdet samlet gir **noe verdi**.



### 5.1.9.2 Påvirkning og konsekvens

De nordligste delene av delområde Vallermyrene ligger tett på tiltaket, og vil få en visuell nærvirkning særlig av de nærmeste byggene med maks kotehøyde 38 (8-10 etasjer), mens områdene sør i delområdet får en fjernvirkning der planområdet og ny bebyggelse vil bli synlig i horisonten. Sett fra boligområdene i nord ved Bjørnslettvegen vil ny bebyggelse få en skala som bryter med det eksisterende bylandskapet og reduserer sikt mot bakenforliggende åskammer i horisonten nord for sentrum. Dette vil kunne oppleves negativt.

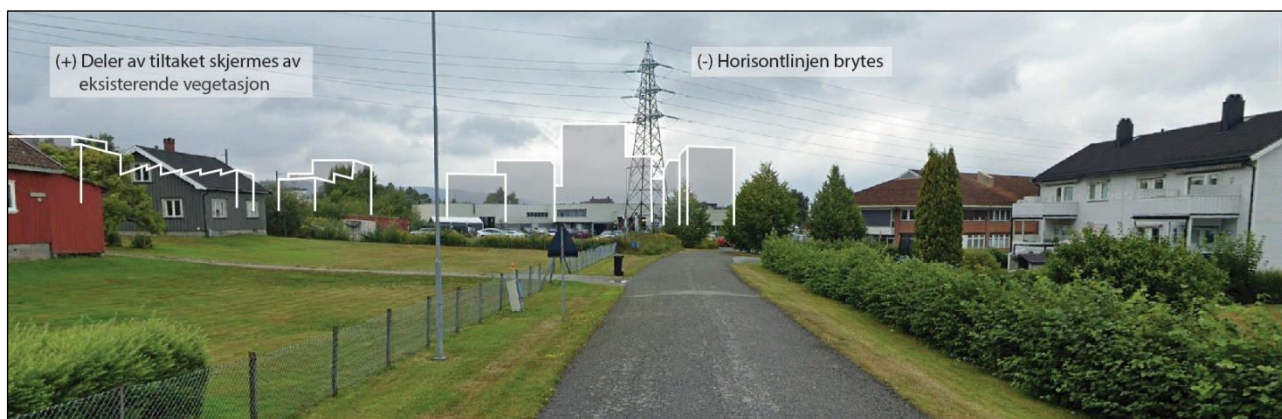
Punktvis nye bygg (SF2, SF6 og SAA) med maks kotehøyde 54 (12-14 etasjer) og et nytt høyhus med maks kotehøyde 60 (14-16 etasjer) i BeHa-kvartalet (SF9) vil i mindre grad bli synlige tett på planområdet sett fra sør, men blir mer synlig fra større avstander. Sett fra fv. 32/Vallermyrvegen sør i delområdet vil tiltaket totalt sett være mindre fremtredende, men de høyeste byggene vil bryte horisontlinjen og redusere eksisterende sikt til og kontakt med åskammen i nord. Av positive virkninger kan en full utbygging i planområdet gjøre at det blir en tydeligere definering og markering av sentrum, men totalt sett vurderes påvirkningen til **noe forringet**.



Konsekvens: Noe verdi sammenholdt med noe forringet påvirkning gir delområde Vallermyrane konsekvensgrad **noe miljøskade (-)**.



Figur 5-18: Standpunkt 11, Vallermyrvegen/fv. 32 sørøst for planområdet. Ny bebyggelse er høyere enn bebyggelsen i forkant og er derfor godt synlig på avstand, og de høyeste byggene bryter horisontlinjen mot silhuetten av åslandskapet bak. Kilde: Google Street View og modell av planforslaget.



Figur 5-19: Standpunkt 12 fra Bjørnslettvegen sørøst for planområdet. Fotomontasjen viser at tiltaket er relativt godt synlig. Kilde: Google Street View og modell av planforslaget.

## 5.1.10 Delområde 10 – Bjørntvedtåsen

### 5.1.10.1 Verdivurdering

Delområdet omfatter det naturprega skoglandskapet på åsen som avgrenser bylandskapet i sør og som grenser inn til bebyggelsen ved Bjørntvedt.

Bjørntvedtåsen er en av de markert åsene som tydelig definerer sentrum. Åsen er skogkledd og et viktig landemerke mot sør. Men åslandskapet er brutt opp av store terrenginngrep i form av et større massetak. En kraftlinje skjærer seg gjennom skogen og bidrar også til at området får reduserte visuelle kvaliteter. Området har stedvis god sikt mot bylandskapet og omkringliggende åser. På grunn av betydelige terrenginngrep og begrenset skogsareal i ellers markert og verdifull ås får delområdet **middels verdi**.

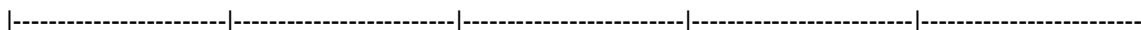
Uten betydning

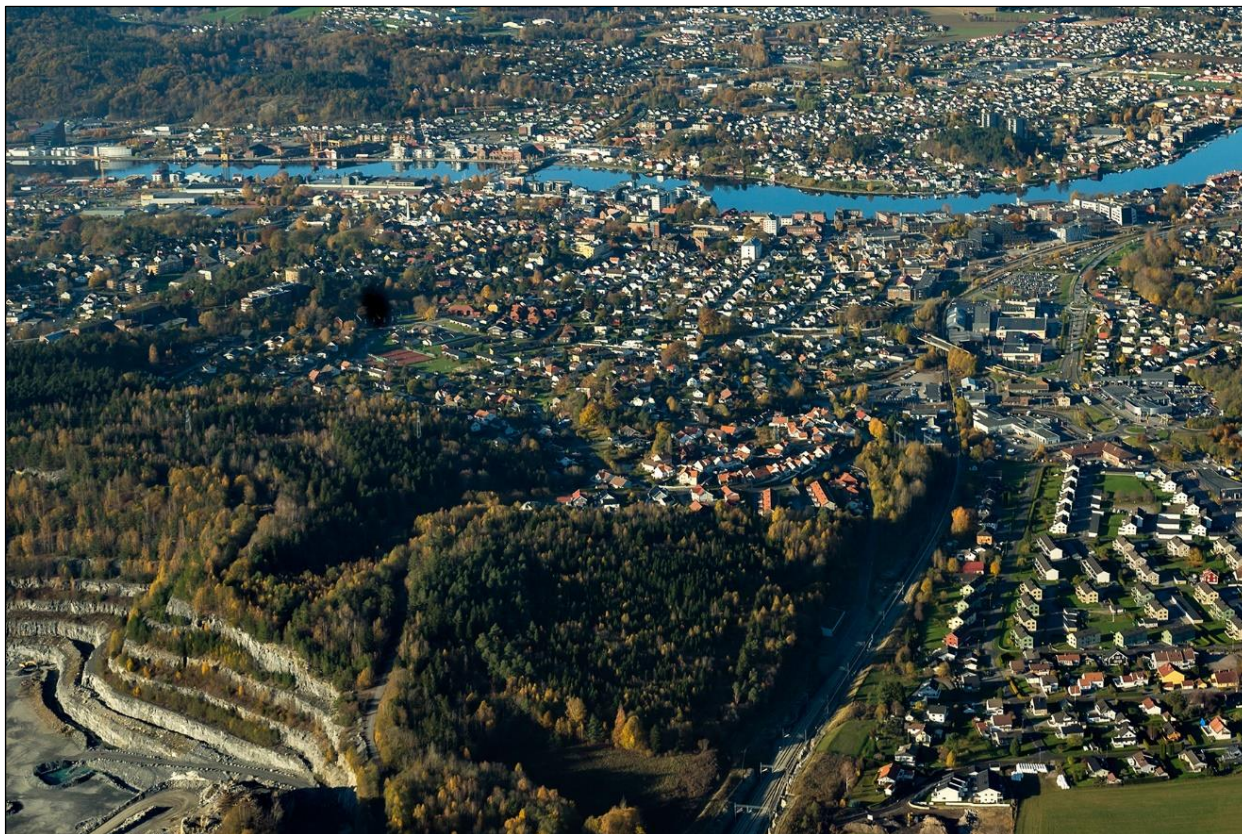
Noe

Middels

Stor

Svært stor



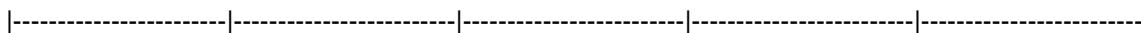


Figur 5-20: Utsnitt av flyfoto som viser Bjørntvedtåsen med skogkledd åsside i hellende terreng mot sentrum og boligområdet Bjørntvedt på nordsiden. Den sørlige delen av åsen er prega av massetak. Foto: Dag Jenssen.

#### 5.1.10.2 Påvirkning og konsekvens

Fra åsen og stinett i skogen vil ny bebyggelse i planområdet bli synlig fra standpunkt med siktlinjer mot nordøst. Synsbildet fra Bjørntvedtåsen er fra før preget av bymessig bebyggelse, og siden området ligger høyere enn og i relativt stor avstand fra planområdet vil ikke den nye bebyggelsen og de punktvis nye høyhusene bryte horisontlinjer eller bli så dominerende at det endrer opplevelsen fra åsen i stor grad. Totalt sett vurderes derfor påvirkningen til **ubetydelig endring**.

Forbedret    Ubetydelig endring    Noe forringet    Forringet    Sterkt forringet



**Konsekvens:** Middels verdi sammenholdt med ubetydelig endring gir delområde Bjørntvedtåsen konsekvensgrad **ubetydelig miljøskaade (0)**.

## 5.1.11 Delområde 11 – Bjørntvedt og boligområde sør for sentrum

### 5.1.11.1 Verdivurdering

Delområdet omfatter bylandskapet med boliger i nordøstheilinga sør for Sverdrupsgate og opp mot Bjørntvedtåsen, i øst avgrenses området av jernbanen og i vest av Aallsgate og skrenten ned mot sykehuset i Porsgrunn.

Området har normalt forekommende bebyggelses- og infrastruktur og på nedre Bjørntvedt er det stor konsentrasjon av eldre intakt villabebyggelse. Området er preget av småhusbebyggelse med hager, der vegetasjonen i hagene generelt bidrar til noe grønt preg. Området har noen visuelle kvaliteter, med sin tre- og buskevegetasjon og en del eldre og godt bevart bygningsarkitektur. Området har en god skala. Delområdet har delvis kontakt med åslandskapet rundt. På tross av et fravær av intakt naturlandskap eller andre strukturer gjør stor konsentrasjon av eldre villabebyggelse at området vurderes å ha **middels verdi**.

Uten betydning                      Noe                      Middels                      Stor                      Svært stor

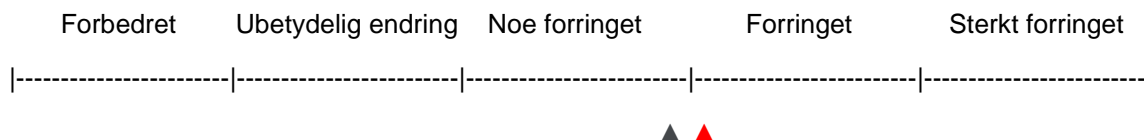


Figur 5-21: Bilde tatt fra øverste etasje i hotellet ved knutepunktet viser Bjørntvedt med Bjørntvedtåsen i bakgrunnen og planområdet og jernbanen øst for Jernbanegata til venstre i utsnittet. Foto: Arne O. Flothyl/Norconsult AS.

### 5.1.11.2 Påvirkning og konsekvens

Tiltaket vil i ulik grad påvirke delområdet avhengig av ståsted og hvor høyt opp i terrenget man befinner seg. Ny bebyggelse vil punktvis (SF2, SF6 og SAA) få maks kotehøyde 54 (12-14 etasjer), og det åpnes også for ett nytt høyhus i BeHa-kvartalet (SF9) med maks kotehøyde 60 (14-16 etasjer). Til sammenligning er eksisterende hotell ved knutepunktet på maks kotehøyde 32 (8 etasjer) og mange av de gamle bygårdene i Porsgrunn sentrum omkring 3-4 etasjer. Nordøst i delområdet vil man få en nærvirkning av nye store bygningsvolum som med skala og høyder utfordrer skalaen på eksisterende bygg i sentrum og til dels bryter horisontlinjen og sikt mot omkringliggende åskammer. Sør i delområdet vil også et bygg med maks kotehøyde 46 (10 etasjer) i BeHa-kvartalet (SF10) bli godt synlig og fra noen standpunkt bryte horisontlinjen. Vest i delområdet vil planforslaget fullt utbygget medføre en fjernvirkning som endrer synsbildet, men der fjernvirkningen likevel ikke blir fullt så påvirket siden horisontlinjen i mindre grad brytes og der synsbildet fra

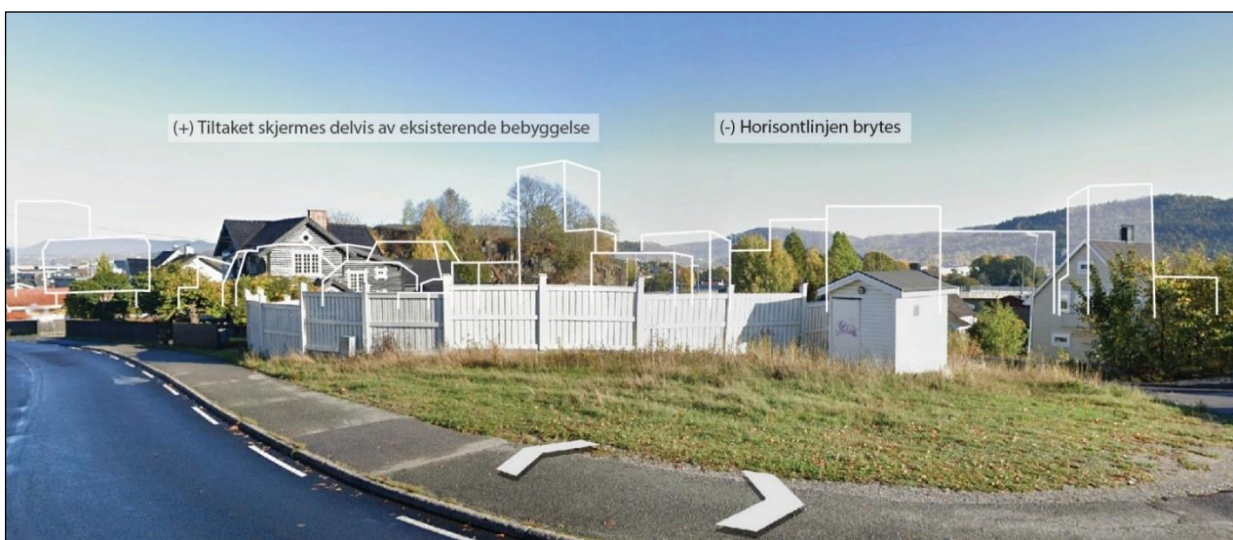
før er preget av bymessig bebyggelse. Med bakgrunn i at en del boliger og standpunkt innenfor delområdet permanent vil få endret utsikt og mister ubrutt siktforløp til åskammene i nord og øst vurderes påvirkningen til **forringet**.



**Konsekvens:** Middels verdi sammenholdt med forringet påvirkning gir delområde Bjørntvedt og boligområde sør for sentrum konsekvensgrad **noe miljøskade (-)**.



Figur 5-22: Standpunkt 13 i Vidsynvegen rett nord for Bjørntvedtåsen. Tiltaket vil påvirke synsbildet noe, men vil i sommerhalvåret delvis være skjernet av vegetasjon. Kilde: Google Street View og modell av planforslaget.



Figur 5-23: Standpunkt 14 i krysset Stangsgate / Hestehavna / Bjørnhullvegen. Synsbildet mot nord påvirkes i relativt stor grad av de store volumene, men vil delvis skjermes av eksisterende vegetasjon og bebyggelse. Kilde: Google Street View og modell av planforslaget.



## 5.1.12 Delområde 12 – Porsgrunnselva og Osebro

### 5.1.12.1 Verdivurdering

Delområdet omfatter Porsgrunnselva med sideareal og Osebro med Lillelevas utløp avgrenset av Hovengata/Sverres gate i øst.

Porsgrunnselva utgjør den nederste delen av Skiensvassdraget i Telemark og er en viktig og større, sammenhengende naturstruktur av regional betydning. Elva starter i Skien by, ved Telemarkkanalens første sluse, og renner gjennom Porsgrunn før den munner ut i Frierfjorden ved Herøya . Bebyggelsen langs elva er strukturert etter virksomheter i elva, og en del av bebyggelsen henvender seg mot elva. Elvelandskapet har derfor en viktig kulturhistorisk betydning og er en identitetsskaper for byen. Porsgrunnselva tilfører i tillegg byen visuelle kvaliteter. Delområdet vurderes å ha **stor verdi**.

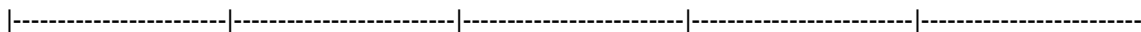
Uten betydning

Noe

Middels

Stor

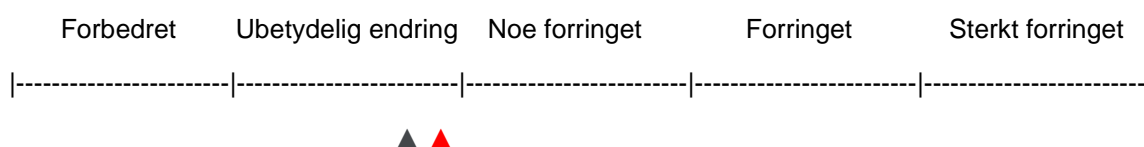
Svært stor



Figur 5-24: Lillelevas utløp litt sør for Osebro ved Lilleelvgata og sørover mot planområdet som ses i bakgrunnen. Planforslaget legger til rette for en mulig gangforbindelse (Lilleelva-passasjen) på vestsida av elva under bruene. Foto: Arne O. Flothyl/Norconsult AS.

### 5.1.12.2 Påvirkning og konsekvens

Tiltaket vil i større eller mindre grad bli synlig fra ulike standpunkt i delområdet. Samtidig er synsbildet fra før preget av bylandskap med variert bebyggelse, og sør for utløpet til Lilleelva eksisterer det fra før relativt store bygningsvolum. Planforslaget åpner punktvis (SF2, SF6 og SAA) for nye høye bygg med maks kotehøyde 54 (12-14 etasjer), samt et bygg i BeHa-kvartalet (SF9) som kan ha maks kotehøyde 60 (14-16 etasjer) og dette vil utfordre skalaen på den eksisterende bebyggelsen og fra noen standpunkt dels bryte horisontlinja mot bakenforliggende åslandskap. Til sammenligning er eksisterende hotellbygg vest for jernbanen på kotehøyde 32 (8 etasjer). Likevel vurderes det at endringen ikke er større enn at påvirkningen settes til **ubetydelig endring**.



**Konsekvens:** Stor verdi sammenholdt med ubetydelig endring gir delområde Porsgrunnselva og Osebro konsekvensgrad **ubetydelig miljøskade (0)**.



Figur 5-25: Standpunkt 15 i Porselensvegen ved Porsgrunnsbrua på vestsiden av Porsgrunnselva. De store volumene er synlige bak eksisterende bebyggelse og horisontlinjen mot åskammen brytes delvis. Kilde: Google Street View og modell av planforslaget.

### 5.1.13 **Delområde 13 – Moldhaugen og Høgås**

#### 5.1.13.1 Verdivurdering

Delområdet omfatter de mindre kollene Moldhaugen og Høgås, samt bebyggelsen mellom kollene og Porsgrunnselvas bredd i nord og vest.

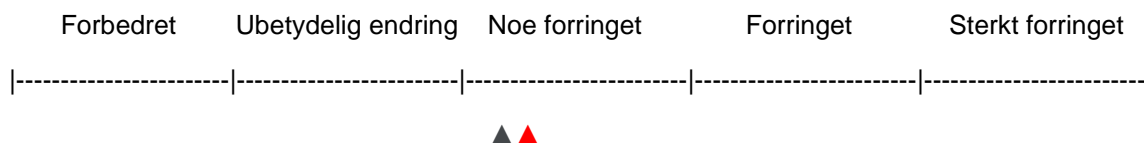
Delområdet består av to mindre, men likevel markerte og skogkledte koller, Moldhaugen og Høgås. Kollene er intakte landformer og er godt synlige fra sør- og østsiden av byen selv om det er den største bakenforliggende åsen i vest som definerer horisonten. Høyblokkene nord på Høgås er høyere enn åsene, og sammen preger disse synsbildet fra sentrum mot nord. Delområdet har langstrakte siklinjer og visuell kontakt med planområdet i sørøst og åskammene rundt sentrum fra sentrale punkt på Høgås og fra høyblokkene. Bebyggelsesstrukturen mellom kollene er normalt forekommende. Bebyggelsen nærmest elva

knytter seg til en viss grad til elveløpet. Delområdet har gode visuelle kvaliteter av lokal betydning, med de særpregede intakte kollene og nærføringen til Porsgrunnselva og området gis **middels verdi**.



### 5.1.13.2 Påvirkning og konsekvens

Planforslaget åpner punktvis (SF2, SF6 og SAA) for nye høye bygg med maks kotehøyde 54 (12-14 etasjer), samt et bygg i BeHa-kvartalet (SF9) som kan ha maks kotehøyde 60 (14-16 etasjer), og tiltaket vil endre synsbildet på ulik måte fra ulike steder i delområdet. Fra de lavereliggende områdene slik som i Smiebakken vil ny bebyggelse forringe sikt til horisontlinjen og åslandskapet bak. Lenger opp i åsen vil ikke påvirkningen være like stor, men tiltaket endrer også der synsbildet ved at de høyeste byggene punktvis bryter horisontlinjen. Samtidig er dette med på å markere knutepunktet og sentrum. Siden delområdet preges av boligbebyggelse der mange vil oppleve endringen permanent, vurderes påvirkningen til **noe forringet**.



**Konsekvens:** Middels verdi sammenholdt med noe forringet påvirkning gir delområdet Moldhaugen og Høgås konsekvensgrad **noe miljøskade (-)**.



Figur 5-26: Standpunkt 16 i Smiebakken på vestsiden av Porsgrunnselva. Illustrasjonen viser at tiltaket endrer synsbildet i enden av gata. Kilde: Google Street View og modell av planforslaget.



Figur 5-27: Standpunkt 17 ved høyblokkene i Storvegen på vestsiden va Porsgrunnselva. Det store volumet i tiltaket er synlig i såpass stor avstand. Kilde: Google Street View og modell av planforslaget.

### 5.1.14 Oppsummering påvirkning og konsekvens for bylandskapet av justert planforslag

Tabell 5-1: Oppsummering av verdi, påvirkning og konsekvens for fagtema landskapsbilde, bylandskap av justert planforslag.

Delområde	Verdi	Påvirkning justert planforslag	Konsekvens justert planforslag
Delområde 1	Middels	Noe forringet	Noe miljøskade (-)
Delområde 2	Noe	Forbedret	Betydelig miljøforbedring (++)
Delområde 3	Stor	Forringet	Betydelig miljøskade (--)
Delområde 4	Noe	Ubetydelig endring	Ubetydelig miljøskade (0)
Delområde 5	Noe	Ubetydelig endring	Ubetydelig miljøskade (0)
Delområde 6	Middels	Ubetydelig endring	Ubetydelig miljøskade (0)
Delområde 7	Middels	Noe forringet	Noe miljøskade (-)
Delområde 8	Stor	Ubetydelig endring	Ubetydelig miljøskade (0)
Delområde 9	Noe	Noe forringet	Noe miljøskade (-)
Delområde 10	Middels	Ubetydelig endring	Ubetydelig miljøskade (0)
Delområde 11	Middels	Forringet	Noe miljøskade (-)
Delområde 12	Stor	Ubetydelig endring	Ubetydelig miljøskade (0)
Delområde 13	Middels	Noe forringet	Noe miljøskade (-)
Samlet konsekvens for fagtema landskap, justert planforslag			Noe negativ konsekvens

Generelt er det nær- og fjernvirkning fra områder der det fra før er vidt utsyn mot planområdet som i størst grad påvirkes av nye høye bygg, og der nye høyhus som det åpnes for i justert planforslag vil gi størst negativ konsekvens og i større grad dominere over landskapets skala enn det opprinnelige planforslaget. I denne sammenheng er det negativt at horisontlinjen brytes og at silhuetten i større grad domineres av punktvis høye bygg. Fra delområder som Hagebyen, Vallermyrane og Bjørntvedt vil man kunne oppleve at høyhusene dominerer noe over landskapets skala og i noen grad forringer opplevelse av delområdene. Delområder som ligger lenger unna vil få endret utsyn og i større eller mindre grad oppleve at horisontlinjen brytes og at silhuetlinjen preges av den nye bebyggelsen. Sammenlignet med planforslaget er det kun to delområder der påvirkningen endres av det justerte planforslaget, og der påvirkningen går fra ubetydelig

endring til noe forringet (delområde 7) og fra noe forringet til forringet (delområde 11). Likevel vil det for flere delområder være en endring av påvirkning innenfor skalaen, og bakgrunnen for dette er tekstlig omtalt i vurderingene som er gjort. For delområde 11 går konsekvensgraden fra ubetydelig miljøskade til noe miljøskade. For de resterende delområdene vil konsekvensgraden av planforslaget og det justerte planforslaget være lik. Samlet sett gjør dette at det justerte planforslaget for fagtema landskap (bylandskapet) vurderes å få **noe negativ konsekvens**.

Samtidig vil punktvis nye høyhus, slik det justerte planforslaget åpner for, kunne ha en verdi som identitetsskapende elementer som markerer et nytt byområde og skape variasjon i bybildet. Avhengig av utforming vil slike bygg også kunne tilføre bylandskapet arkitektoniske og visuelle kvaliteter.

### 5.1.15 Sammenstilling av konsekvenser i tilleggsvurdering bylandskapet for justert planforslag

Tabell 5-2: Sammenstilling av konsekvenser for planforslaget sammenlignet med justert planforslag.

Delområde	Konsekvens planforslag	Konsekvens justert planforslag
Delområde 1	-	-
Delområde 2	++	++
Delområde 3	--	--
Delområde 4	0	0
Delområde 5	0	0
Delområde 6	0	0
Delområde 7	0	-
Delområde 8	0	0
Delområde 9	-	-
Delområde 10	0	0
Delområde 11	-	-
Delområde 12	0	0
Delområde 13	-	-
Samlet konsekvensgrad	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering	1	2
Forklaring til rangering	Planforslag som utredet til førstegangsbehandling.	Justert planforslag gir flere delområder som får større negativ påvirkning enn planforslag til førstegangsbehandling, og ett delområde mer som får noe miljøskade.

Denne tilleggsvurderingen gjelder for påvirkning og konsekvens av økte maksimalt tillatte kotehøyder innenfor felt SF2, SAA, deler av SF9 og SF10. Påvirkningen av at justert planforslag punktvis åpner for flere nye høye bygg vil være negativ for flere av delområdene der horisontlinjer brytes og silhuett endres, men omfanget er ikke vurdert å være så stort at det gir utslag på samlet konsekvensgrad. Planforslaget slik det forelå til førstegangsbehandling har færrest tilfeller av at horisontlinjen brytes, og har samlet sett minst negativ påvirkning og konsekvens sammenlignet med det justerte planforslaget og rangeres derfor høyest. Samlet konsekvensgrad for begge planforslagene er lik og vurderes som noe negativ konsekvens. Det

justerte planforslaget rangeres som nummer to fordi ett ekstra delområde (delområde 7) vurderes å få noe miljøskade.

## 5.2 Tilleggsvurdering lokalklima, sol- og skyggeanalyser for justert planforslag

Oppdatert sol- og skyggeanalyse etter justeringer ved 1. gangsbehandling er illustrert i figurene under. Disse er ment å gi en oversikt over hvilke sol- og skyggevirksomheter en full utbygging innenfor planområdet vil innebære innenfor og utenfor planområdet, på ulike klokkeslett gjennom året. Vintersolverv (21. desember), vår- og høstjevndøgn (21. mars/21. september) og for sommersolverv (21. juni) er valgt som datoer. Figurene er strukturert puljevis, ut fra tidspunkt på dagen.

I hovedsak viser analysene at den planlagte bebyggelsen stedvis kan innebære en del skyggevirksomheter inn mot dagens bysentrum morgen og formiddag i vinterhalvåret, mens skyggevirksomhetene morgen og formiddag i hovedsak konsentreres til planområdet i sommerhalvåret. Tilsvarende vil eiendommene langs Norkynvegen og fv. 32 i Hagebyen, generelt få mer skygge på ettermiddags- og kveldstid enn i dag, særlig i vinterhalvåret.

Det justerte planforslaget skiller seg fra det opprinnelige særlig ved at høyere bebyggelse ved SF2 og SAA gir mer skygge i bysentrum ved Rådhusparken morgen og tidlig formiddag, og at høyere bygg i SF9 og SF10 dels gir mer skygge i Hagebyen ettermiddag og tidlig kveld. Planforslaget slik det foreligger (både opprinnelig og justert) gir uheldige virkninger med mye skygge fra SF8 til boligene i B1 øst for Vallermyrvegen for jevndøgn kl. 15. Et alternativ for bedre å ivareta solforholdene for B1 og konkret vurdering for SF8 sett opp mot B1 er tatt med i et eget avsnitt (se kap. 5.2.6).

### 5.2.1 Situasjon kl. 09

Ved vintersolverv 21. desember kl. 09.00 er det ingen sol, og sol- og skyggeanalyse er ikke vist.

#### JEVNDØGN KL. 09



Figur 5-28: Vår- og høstjevndøgn, 21. mars og 21. september kl. 09.00. Kilde: 3D-modell av planforslaget, Dyrvik arkitekter.

**21. JUNI KL. 09**



Figur 5-29: Sommersolverv 21. juni kl. 09.00. Kilde: 3D-modell av planforslaget, Dyrvik arkitekter.

## 5.2.2 Situasjon kl. 12

**JEVNDØGN KL. 12**



Figur 5-30: Vår- og høstjevndøgn, 21. mars og 21. september kl. 12.00. Kilde: 3D-modell av planforslaget, Dyrvik arkitekter.

**21. JUNI KL. 12**



Figur 5-31: Sommersolverv 21. juni kl. 12.00. Kilde: 3D-modell av planforslaget, Dyrvik arkitekter.

**21. DESEMBER KL. 12**

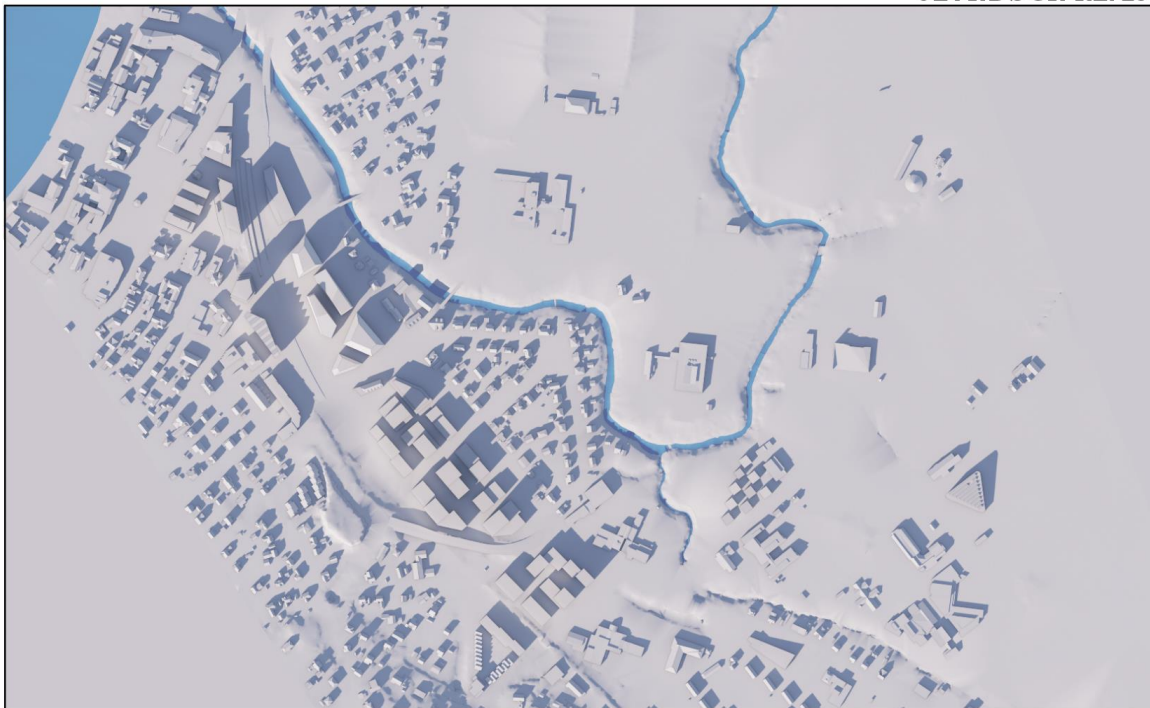


Figur 5-32: Vintersolverv 21. desember kl. 12.00. Kilde: 3D-modell av planforslaget, Dyrvik arkitekter.



### 5.2.3 Situasjon kl. 15

**JEVNDØGN KL. 15**



Figur 5-33: Vår- og høstjevndøgn, 21. mars og 21. september kl. 15.00. Kilde: 3D-modell av planforslaget, Dyrvik arkitekter.

**21. JUNI KL. 15**



Figur 5-34: Sommersolverv 21. juni kl. 15.00. Kilde: 3D-modell av planforslaget, Dyrvik arkitekter.

**21. DESEMBER KL. 15**

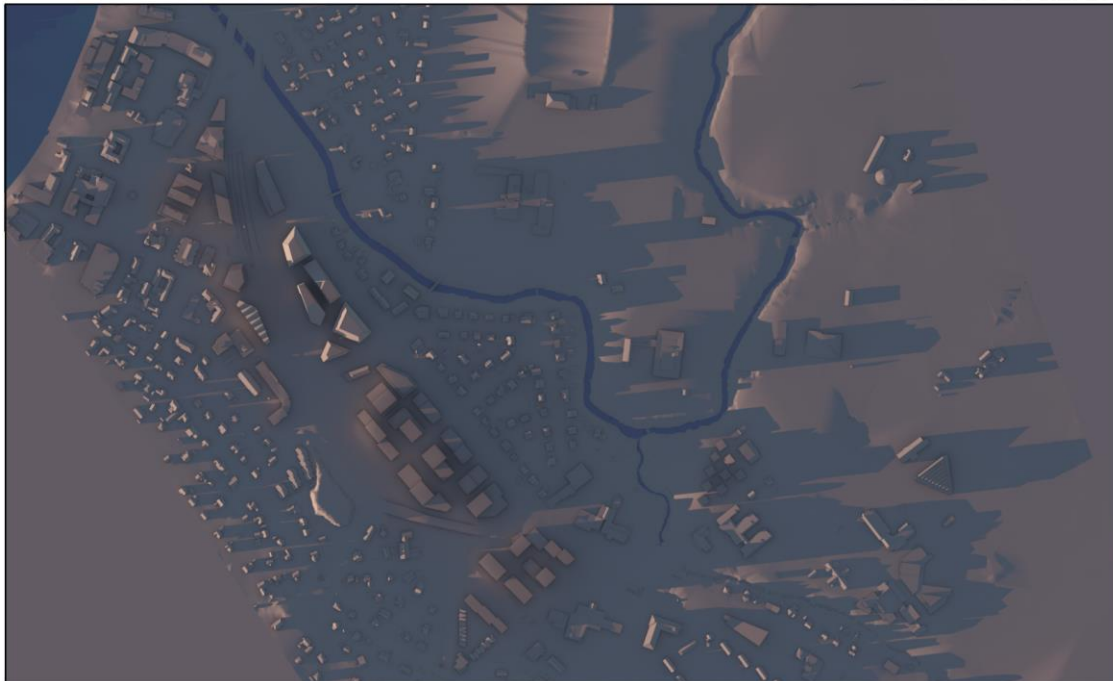


Figur 5-35: Vintersolverv 21. desember kl. 15.00. Kilde: 3D-modell av planforslaget, Dyrvik arkitekter.

**5.2.4 Situasjon kl. 18**

Ved vintersolverv 21. desember kl. 18.00 er det ingen sol, og sol- og skyggeanalyse er ikke vist.

**JEVNDØGN KL. 18**



Figur 5-36: Vår- og høstjevndøgn, 21. mars og 21. september kl. 18.00. Kilde: 3D-modell av planforslaget, Dyrvik arkitekter.

**21. JUNI KL. 18**

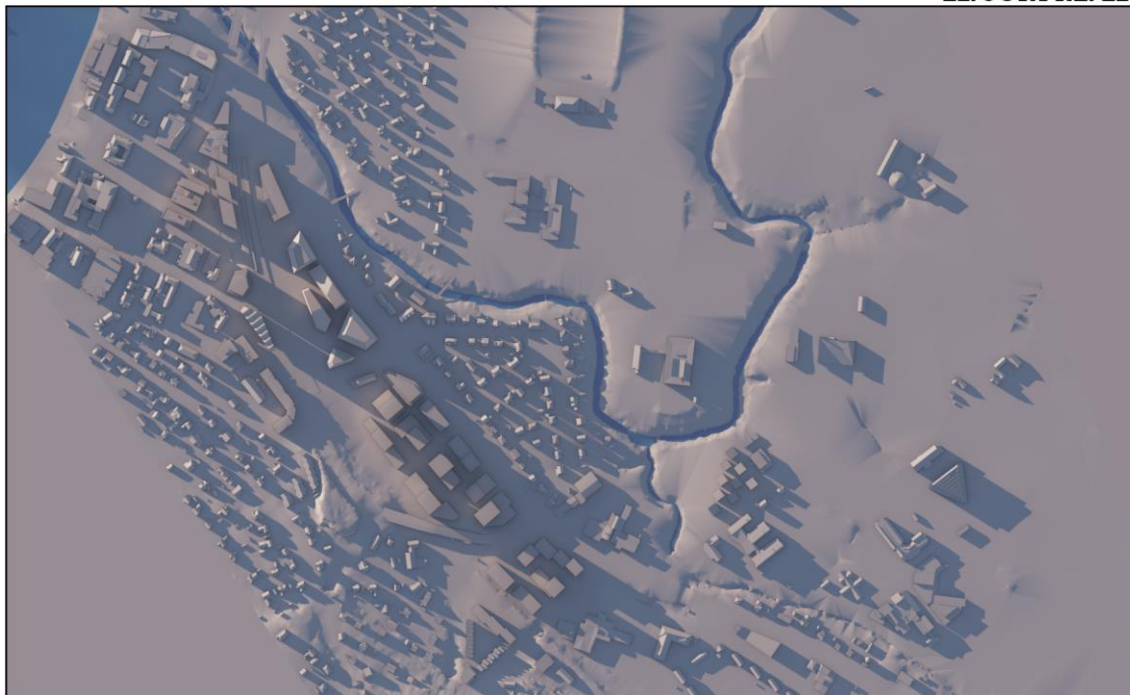


Figur 5-37: Sommersolverv 21. juni kl. 18.00. Kilde: 3D-modell av planforslaget, Dyrvik arkitekter.

### 5.2.5 **Situasjon kl. 21**

Sol- og skyggeanalyse for vintersolverv 21. desember og vår- og høstjævndøgn kl. 21.00 er ikke vist, da det ikke er sol ved disse tidspunktene.

**21. JUNI KL. 21**



Figur 5-38: Sommersolverv 21. juni kl. 21.00. Kilde: 3D-modell av planforslaget, Dyrvik arkitekter.

### 5.2.6 **Sol- og skyggevirkninger fra SF8 – virkninger for B1**

For å opprettholde brukbare solforhold for boliger i Hagebyen på østsiden av fv. 32 Vallermyrvegen, har SF9 og SF10 foreslåtte bestemmelser til maks kotehøyde i et belte langs vegen på +22. Det er vurdert tilsvarende begrensninger i deler av SF8 for å opprettholde solforhold i B1.

Illustrasjonene under viser foreslått illustrasjonsprosjekt for SF8 sammenlignet med et alternativ for tilsvarende bebyggelsesstruktur, men med maks kotehøyde +22 for deler av SF8.

Deler av bebyggelsen mot Vallermyrvegen er dratt ned til 3-4 etasjer. Bakenforliggende bygg mot jernbanen på 8 etasjer kaster da tilsvarende lange skygger mot B1. Den samlede virkningen ligger helt på grensen til å opprettholde solforholdene og viser også totalt en marginalt lavere utnyttelse.

Bygg lengst sørøst i SF8 kaster kun skygger mot B/F/K/B og B2 som er vist med mulig ny bebyggelse der solforholdene er vurdert til tilstrekkelige på et områderegeringsnivå. Bygg lengst nord i SF8 kaster skygger nord for bebyggelsen i B1.

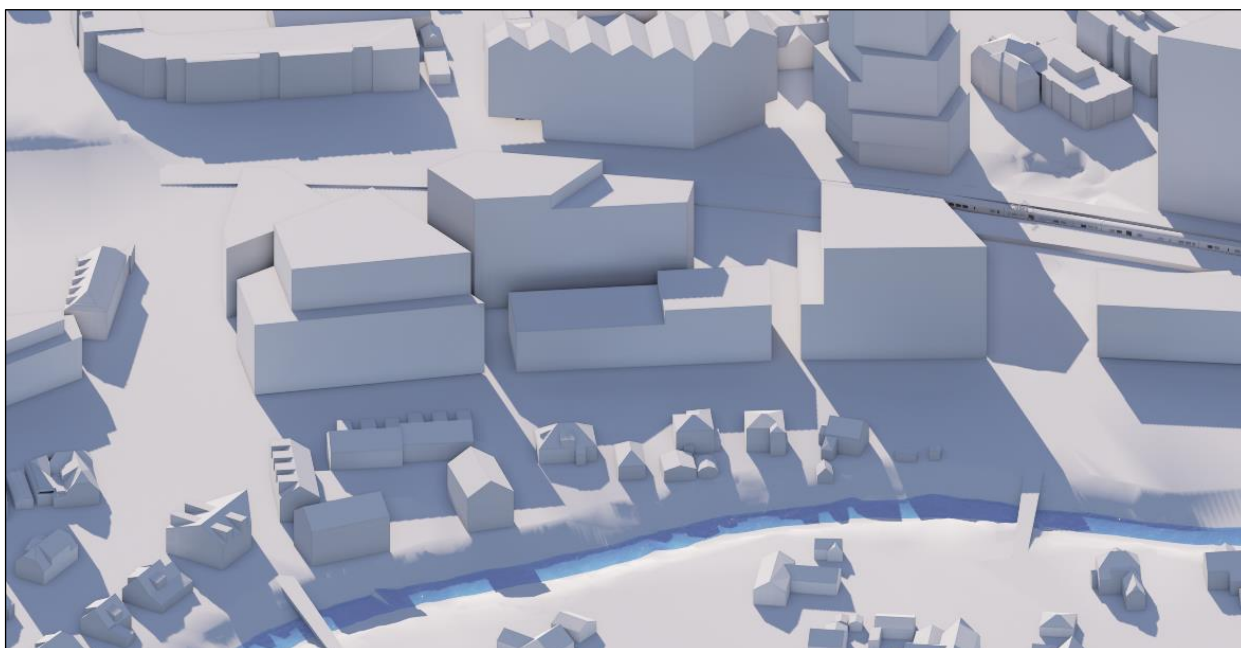
#### **Vurderinger:**

- SF8 ligger tettere på selve knutepunktet enn SF9 og SF10 og bør dermed kunne ha en høyere utnyttelse enn disse.
- B1 inngår i områderegeringen, i motsetning til Hagebyen, og har derfor et utviklingspotensiale.

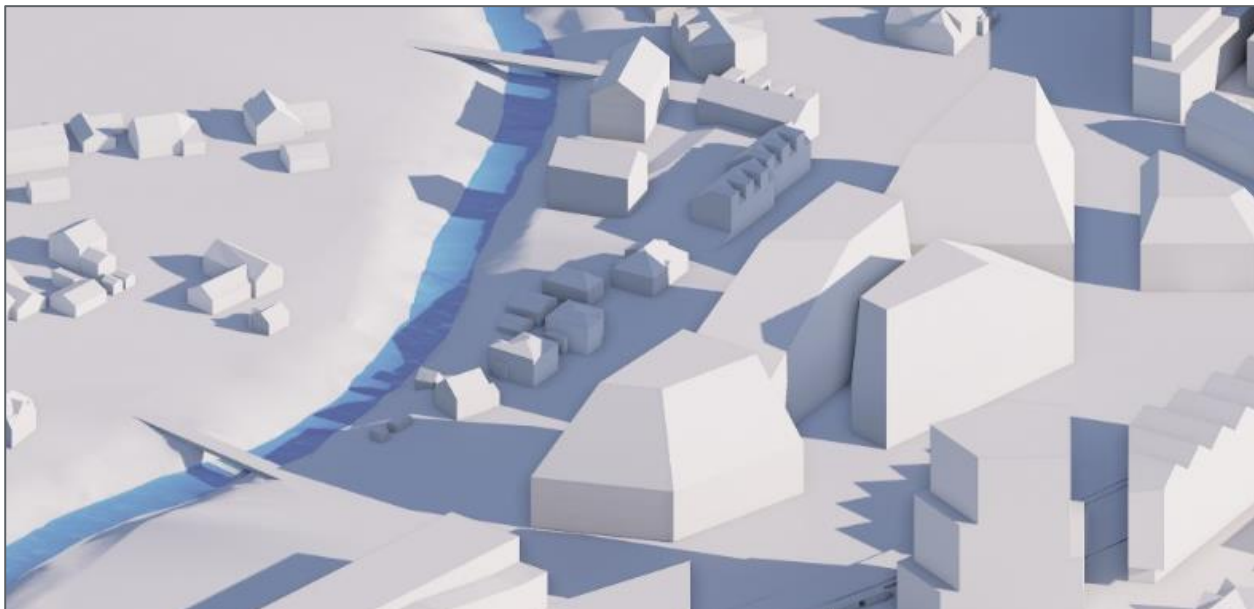
En framtidig detaljregulering bør vurdere en mulig utvikling i B1 opp mot SF8. Videre, om solforhold i B1 skal opprettholdes. Det vil være mulig i en detaljregulering å se på en annen type bebyggelsesstruktur i både B1 og SF8, eller for hvert enkelt av feltene, som er optimalisert for å opprettholde solforhold.



Figur 5-39: Solforhold av planforslaget mot boligområde B1, vår- og høstjevndøgn, 21. mars og 21. september kl. 15.00. Kilde: 3D-modell av planforslaget, Dyrvik arkitekter.



Figur 5-40: Solforhold av alternativ i SF8 med maks kotehøyde +22 langs fv.32 mot boligområde B1, vår- og høstjevndøgn, 21. mars og 21. september kl. 15.00. Kilde: 3D-modell av alternativt forslag SF8, Dyrvik arkitekter.



Figur 5-41: Solforhold av planforslaget mot boligområde B1, vår- og høstjevndøgn, 21. mars og 21. september kl. 15.00. Kilde: 3D-modell av planforslaget, Dyrvik arkitekter.



Figur 5-42: Solforhold av alternativ i SF8 med maks kotehøyde +22 langs fv.32 mot boligområde B1, vår- og høstjevndøgn, 21. mars og 21. september kl. 15.00. Kilde: 3D-modell av alternativt forslag SF8, Dyrvik arkitekter.



Figur 5-43: Solforhold av planforslaget mot boligområde B1, vår- og høstjevndøgn, 21. mars og 21. september kl. 15.00. Kilde: 3D-modell av planforslaget, Dyrvik arkitekter.



Figur 5-44: Solforhold av alternativ i SF8 med maks kotehøyde +22 langs fv.32 mot boligområde B1, vår- og høstjevndøgn, 21. mars og 21. september kl. 15.00. Kilde: 3D-modell av alternativt forslag SF8, Dyrvik arkitekter.

### 5.3 Samlet redegjørelse landskapsbilde for justert planforslag

Denne tilleggsvurderingen gjelder for påvirkning og konsekvens av økte maksimalt tillatte kotehøyder innenfor felt SF2, SAA, deler av SF9 og SF10. Påvirkningen av at justert planforslag punktvis åpner for flere nye høye bygg vil være negativ for flere av delområdene der horisontlinjer brytes og silhuett endres, men omfanget er ikke vurdert å være så stort at det gir utslag på samlet konsekvensgrad. Samlet konsekvensgrad for begge planforslagene er lik og vurderes som noe negativ konsekvens. Det justerte planforslaget rangeres som nummer to fordi ett ekstra delområde (delområde 7) vurderes å få noe miljøskade.

Generelt er det nær- og fjernvirkning fra områder der det fra før er vidt utsyn mot planområdet som i størst grad påvirkes av nye høye bygg, og der nye høyhus som det åpnes for i justert planforslag vil gi størst negativ konsekvens og i større grad dominere over landskapets skala enn det opprinnelige planforslaget.

Fra delområder som Hagebyen, Vallermyrene og Bjørntvedt vil man kunne oppleve at høyhusene dominerer noe over landskapets skala og i noen grad forringe opplevelse av delområdene. Delområder som ligger lenger unna vil få endret utsyn og i større eller mindre grad oppleve at horisontlinjen brytes og at silhuettlinjen preges av den nye bebyggelsen. Sammenlignet med planforslaget er det kun to delområder der påvirkningen endres av det justerte planforslaget, og der påvirkningen går fra ubetydelig endring til noe forringet (delområde 7) og fra noe forringet til forringet (delområde 11). Samlet sett gjør dette at det justerte planforslaget for fagtema landskap (bylandskapet) vurderes å få **noe negativ konsekvens**.

Samtidig vil punktvis nye høyhus, slik det justerte planforslaget åpner for, kunne ha en verdi som identitetsskapende elementer som markerer et nytt byområde og skape variasjon i bybildet. Avhengig av utforming vil slike bygg også kunne tilføre bylandskapet arkitektoniske og visuelle kvaliteter.

Med tanke på konsekvenser for sol- og skygge skiller det justerte planforslaget seg fra det opprinnelige særlig ved at høyere bebyggelse ved SF2 og SAA gir mer skygge i bysentrum ved Rådhusparken morgen og tidlig formiddag, og at høyere bygg i SF9 og SF10 dels gir mer skygge i Hagebyen ettermiddag og tidlig kveld. Et utvalg av figurer som viser sol- og skyggesituasjon for jevndøgn kl. 09 og kl. 15 for både opprinnelig og justert planforslag er vist på de neste sidene (se kap. 5.3.1).

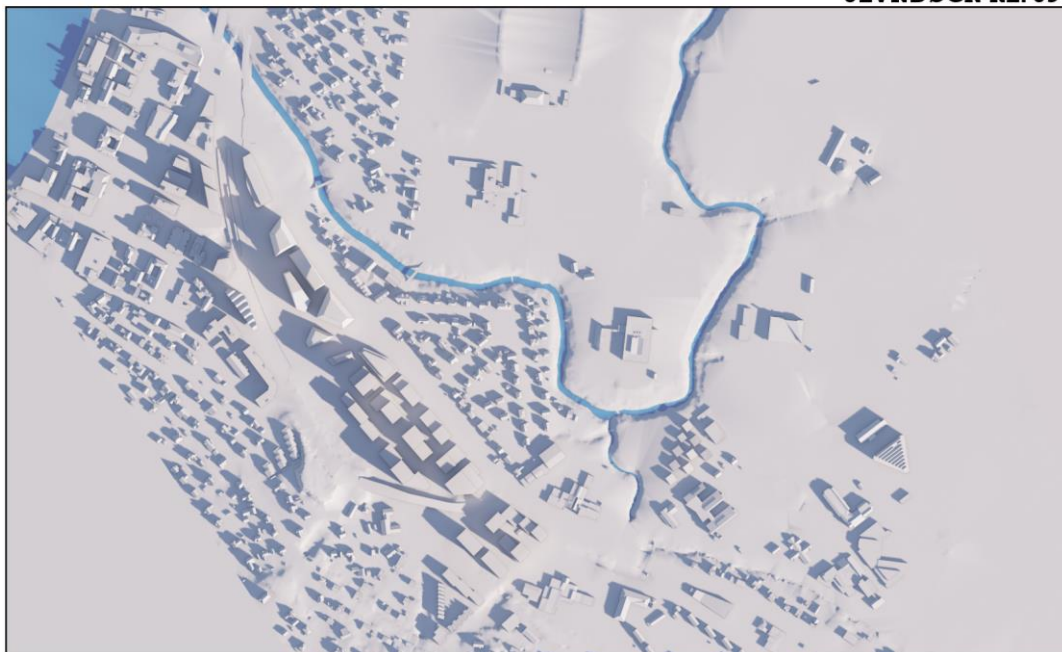
Det er gjort en tilleggsvurdering (se kap. 5.2.6) for å gå mer i detalj på solforholdene i boligområde B1, inkludert et alternativ der det for SF8 på lik linje med SF9 og SF10 legges inn en bestemmelse om maks kotehøyde i et belte langs Vallermyrvegen på kote +22. Dette vil kunne opprettholde solforhold i boligområdet, men gi en begrensning på utnyttelsen i området tettest på knutepunktet.

For vindkomfort er det ikke gjort nye vurderinger av justert planforslag, og det vurderes at konsekvensene er tilnærmet lik det som ble vist for opprinnelig planforslag som forelå ved førstegangsbehandling.



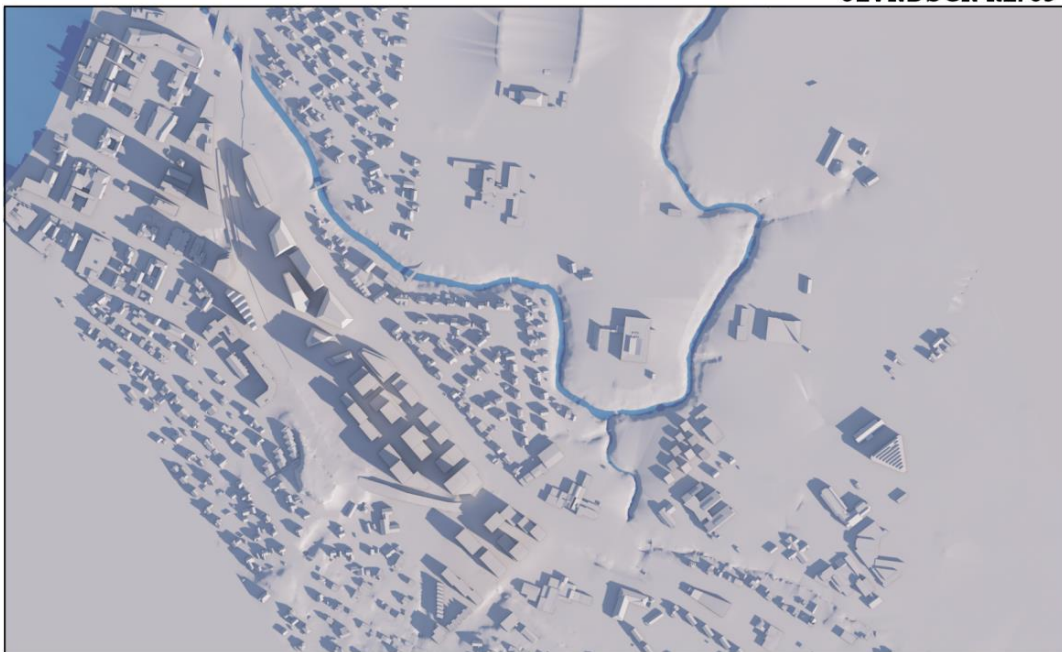
### 5.3.1 Sol- og skygge jevndøgn kl. 09 og 15 for opprinnelig og justert planforslag

**JEVNDØGN KL. 09**



Figur 5-45: Vår- og høstjevndøgn, 21. mars og 21. september kl. 09.00 av opprinnelig planforslag. Kilde: 3D-modell av planforslaget, Dyrvik arkitekter.

**JEVNDØGN KL. 09**



Figur 5-46: Vår- og høstjevndøgn, 21. mars og 21. september kl. 09.00 av justert planforslag. Kilde: 3D-modell av justert planforslag, Dyrvik arkitekter.

**JEVNDØGN KL. 15**



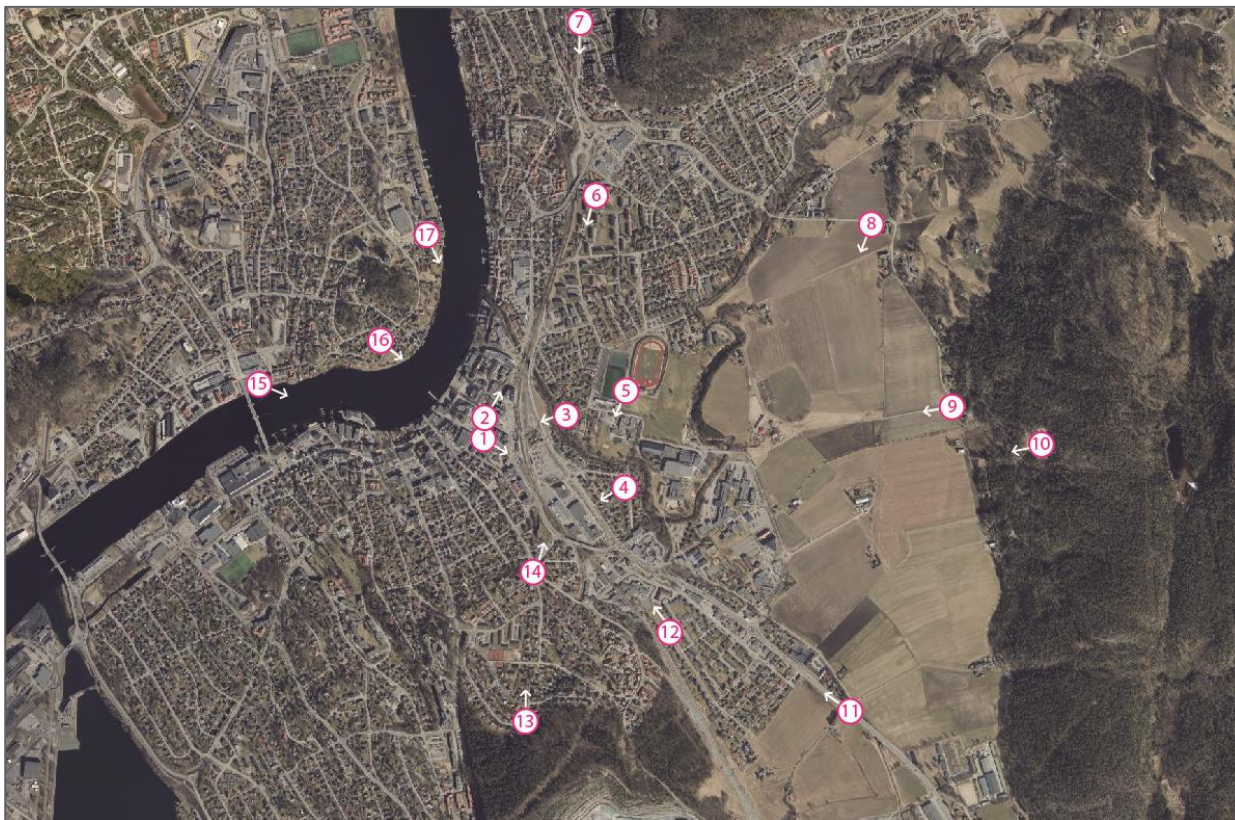
Figur 5-47: Vår- og høstjevndøgn, 21. mars og 21. september kl. 15.00 av opprinnelig planforslag. Kilde: 3D-modell av planforslaget, Dyrvik arkitekter.

**JEVNDØGN KL. 15**



Figur 5-48: Vår- og høstjevndøgn, 21. mars og 21. september kl. 15.00 av justert planforslag. Kilde: 3D-modell av justert planforslag, Dyrvik arkitekter.

### 5.3.2 Standpunkt sammenlignet for opprinnelig og justert planforslag



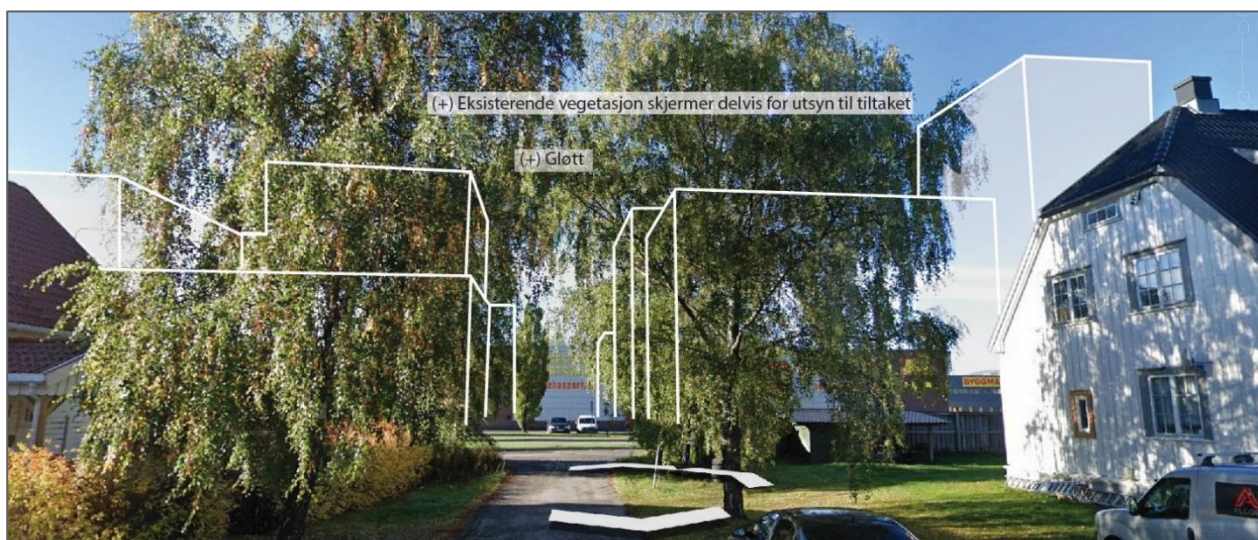
Figur 5-49: Standpunkt for fotomontasjer. Standpunkt 4, 5, 8, 11, 15 og 17 er trukket ut for å gi en samlet fremstilling.

På de neste sidene er det trukket ut noen standpunkt (4, 5, 8, 11, 15 og 17) for å belyse de visuelle virkningene av det opprinnelige sammenlignet med det justerte planforslaget. Det er for hvert standpunkt vist opprinnelig planforslag øverst og justert planforslag nederst.

### 5.3.3 Standpunkt 4 fra Hagebyen (delområde 3)

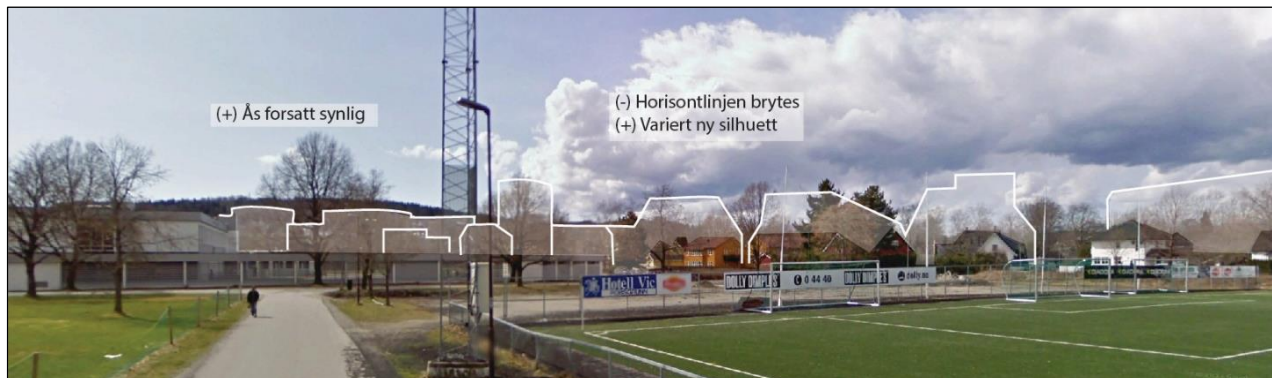


Figur 5-50: Standpunkt 4 av opprinnelig planforslag fra Bjørkealleen i Hagebyen, med sikt mot planområdet vest for fv. 32. Illustrasjonen viser at ny bebyggelse med sine store volum vil ha stor påvirkning på delområdet, men eksisterende trær i forkant vil skjerme en del for utsyn til bebyggelsen. Kilde: Google Street View og modell av planforslaget.

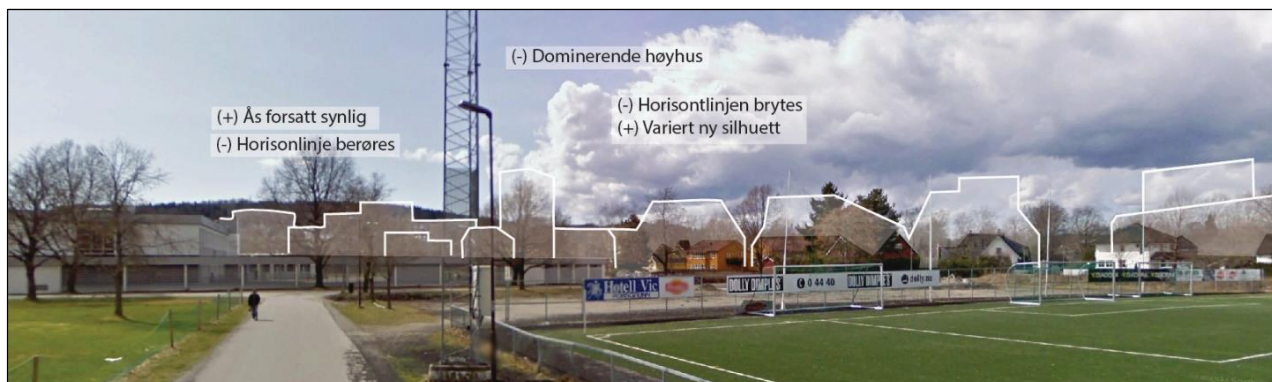


Figur 5-51: Standpunkt 4 av justert planforslag fra Bjørkealleen i Hagebyen, med sikt mot planområdet vest for fv. 32. Illustrasjonen viser at ny bebyggelse med sine store volum vil ha stor påvirkning på delområdet, men eksisterende trær i forkant vil skjerme en del for utsyn til bebyggelsen. Nytt høyhus i BeHa-kvartalet (SF9) vil bli godt synlig. Kilde: Google Street View og modell av justert planforslag.

### 5.3.4 Standpunkt 5 fra Kjølnes (delområde 4)



Figur 5-52: Standpunkt 5 av opprinnelig planforslag ved Kjølnes stadion med sikt mot planområdet. Illustrasjonen viser at nesten hele silhuetten mot sørvest endres av ny bebyggelse. Kilde: Google Street View og modell av planforslaget.



Figur 5-53: Standpunkt 5 av justert planforslag ved Kjølnes stadion med sikt mot planområdet. Illustrasjonen viser at nesten hele silhuetten mot sørvest endres av ny bebyggelse, og horisontlinjen berøres/brytes til dels. Kilde: Google Street View og modell av justert planforslag.

### 5.3.5 Standpunkt 8 fra Åkerland (delområde 7)



Figur 5-54: Standpunkt 8 av opprinnelig planforslag i krysset Bjerketvedtvegen / Øygardsvegen vest for Bymarka. Det flate åkerlandskapet gjør at tiltaket blir relativt godt synlig til tross for lang avstand. Kilde: Google Street View og modell av planforslaget.



Figur 5-55: Standpunkt 8 av justert planforslag i krysset Bjerketvedtvegen / Øygardsvegen vest for Bymarka. Det flate åkerlandskapet gjør at tiltaket blir relativt godt synlig til tross for lang avstand. Kilde: Google Street View og modell av justert planforslag.

### 5.3.6 Standpunkt 11 fra Vallermyrane (delområde 9)



Figur 5-56: Standpunkt 11 av opprinnelig planforslag, Vallermyrvegen/fv. 32 sørøst for planområdet. Ny bebyggelse er høyere enn bebyggelsen i forkant og er derfor noe synlig på avstand. Silhuetten av åslandskapet bak berøres kun i liten grad. Kilde: Google Street View og modell av planforslaget.



Figur 5-57: Standpunkt 11 av justert planforslag, Vallermyrvegen/fv. 32 sørøst for planområdet. Ny bebyggelse er høyere enn bebyggelsen i forkant og er derfor godt synlig på avstand, og de høyeste byggene bryter horisontlinjen mot silhuetten av åslandskapet bak. Kilde: Google Street View og modell av justert planforslag.

### 5.3.7 Standpunkt 15 fra Porsgrunnselva (delområde 12)



Figur 5-58: Standpunkt 15 av opprinnelig planforslag i Porselensvegen ved Porsgrunnsbrua på vestsiden av Porsgrunnselva. De store volumene er delvis synlige, uten at åskanten påvirkes i særlig grad. Kilde: Google Street View og modell av planforslaget.



Figur 5-59: Standpunkt 15 av justert planforslag i Porselensvegen ved Porsgrunnsbrua på vestsiden av Porsgrunnselva. De store volumene er synlige bak eksisterende bebyggelse og horisontlinjen mot åskammen brytes delvis. Kilde: Google Street View og modell av justert planforslag.

### 5.3.8 Standpunkt 17 fra Høgås (delområde 13)



Figur 5-60: Standpunkt 17 av opprinnelig planforslag ved høyblokkene i Storvegen på vestsiden av Porsgrunnselva. Det store volumet i tiltaket er synlig i såpass stor avstand. Kilde: Google Street View og modell av planforslaget.



Figur 5-61: Standpunkt 17 av justert planforslag ved høyblokkene i Storvegen på vestsiden av Porsgrunnselva. Det store volumet i tiltaket er synlig i såpass stor avstand. Kilde: Google Street View og modell av justert planforslag.



## 6 Vurdering av hvilke områder som skal unntas plankrav

Jf. vedtakspunkt 6: *Områder som skal unntas plankrav vurderes utvidet med tanke på detaljgrad i områderegeringsplanen.*

### Vurdering:

Det er vurdert at det ikke er formålstjenlig med å gjøre endringer i planforslaget for områder som skal unntas krav til detaljregulering. Krav til detaljregulering for ny utbygging innenfor delfeltene SF8, SF9, SF11, B1, B2, B3, B/F/K, F/K/T1, F/K/T2 og B/F/K/B videreføres (jf. pkt. §2.11 i bestemmelsene). o\_TO4 skal inkluderes i den av detaljreguleringsplanene for SF8 eller SF9 som utarbeides først videreføres. På vestsiden av jernbanen foreligger det detaljreguleringsplan for samtlige utbyggingsfelter (SF1-7), mens det på østsiden av jernbanen ikke foreligger detaljreguleringer eller detaljerte planer/utredninger for fremtidig utvikling.

## 7 Høydekrav langs Vallermyrvegen

Jf. vedtakspunkt 7: *Det bør vurderes om at det settes like høydekrav på alle områder langs Vallermyrvegen.*

### Vurdering:

For SF9 og SF10 er det lagt inn høydebegrensning for området langs Vallermyrvegen. For videre detaljregulering av SF8 er det lagt inn dokumentasjonskrav om sol- og skyggevirkning. Det er derfor ikke behov for å legge inn egne bestemmelser på dette i områdereguleringsplanen for SF8.

## 8 Tverrakser

Jf. vedtakspunkt 8: *Det legges til rette for at det etableres flere tverrakser i form av underganger eller gangbruer.*

### Vurdering:

Det er lagt inn mulighet for overgang innenfor hensynssone H410\_3 som tillater etablert overgang eller bro mellom bestemmelsesområde #1 (parkeringshus) og SAA (kollektivterminalbygg). Det tillates mindre justeringer for ramper, heis eller annen tilhørende infrastruktur utenfor hensynssonen.

Det er også lagt inn mulighet for opparbeidelse av fortau med 3 meter bredde langs Jernbanegata og separat gang-og sykkelbru parallelt med fv. 356 Bånnåsen bru.



Figur 8-1: Figuren viser på et konseptuelt nivå hvilke tverrforbindelser som planforslaget legger opp til. Figuren er hentet fra illustrasjonsprosjektet.



**PORSGRUNN  
KOMMUNE**

## **Servicesenteret**

35 54 70 00

## **Besøksadresse**

Storgata 153

3915 Porsgrunn

## **Postadresse**

Postboks 128

3901 Porsgrunn

[www.porsgrunn.kommune.no](http://www.porsgrunn.kommune.no)

