



PORSGRUNN  
KOMMUNE

**bypakke**  
**GRENLAND**

OMRÅDEREGULERINGSPLAN

# KNUTEPUNKT

# PORSGRUNN

KVALITETSPROGRAM

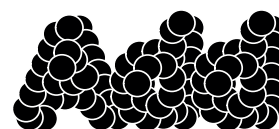
Dokumentnr: R105

PLANID: 397

**Revidert november 24**



VISTA  
ANALYSE



Norconsult 

# KVALITETSPROGRAM FOR BYROM OG BEBYGGELSE

## INNHOOLD

<b>1. INNLEDNING</b>	<b>3</b>
1.1. HENSIKTEN MED OMRÅDEPLANEN	3
1.2. HENSIKTEN MED KVALITETSPROGRAMMET	3
1.3. HOVEDGREP	4
1.4. BYLIV	4
<b>2. BYROM</b>	<b>5</b>
2.1. HOVEDFORBINDELSER	7
2.2. STASJONSOMRÅDER	13
2.3. FLERBRUKSGATER	16
2.4. BUFFERSONEN	18
2.5. ØVRIGE GATER OG VEGER	22
<b>3. KANTSONER</b>	<b>24</b>
<b>4. BEBYGGELSE</b>	<b>26</b>
4.1 KAMMERHERRELØKKA	27

# 1. INNLEDNING

## 1.1. HENSIKTEN MED OMRÅDEPLANEN

Områdereguleringsplan Knutepunkt Porsgrunn er et prosjekt finansiert av bypakke Grenland. Hensikten med planen er å legge til rette for oppgradering av kollektivknutepunktet og stimulere til byutvikling og byliv i stasjonens nærområde. Hovedtyngden av planområdet ligger i sonen mellom jernbanen og fv. 32 Vallermyrvegen, men planområdet omfatter også noe areal langs østsiden av fylkesvegen og på vestsiden av jernbanen.

## 1.2. HENSIKTEN MED KVALITETSPROGRAMMET

Opgaven til det foreliggende kvalitetsprogrammet er å støtte opp om planbestemmelsene til områdeplanen.

Planprogrammet for områdeplanen stadfester at «ferdig utbygd er det et mål at prosjektet framstår som en utvidelse av dagens sentrumsområde med et variert tjenestetilbud og knytter bysentrum tettere sammen med skole-, idretts- og universitetsområdene på Kjølnes enn i dag».

I samme planprogram vises det til hovedmålene i Bystrategi Grenland, som har følgende hovedmål:

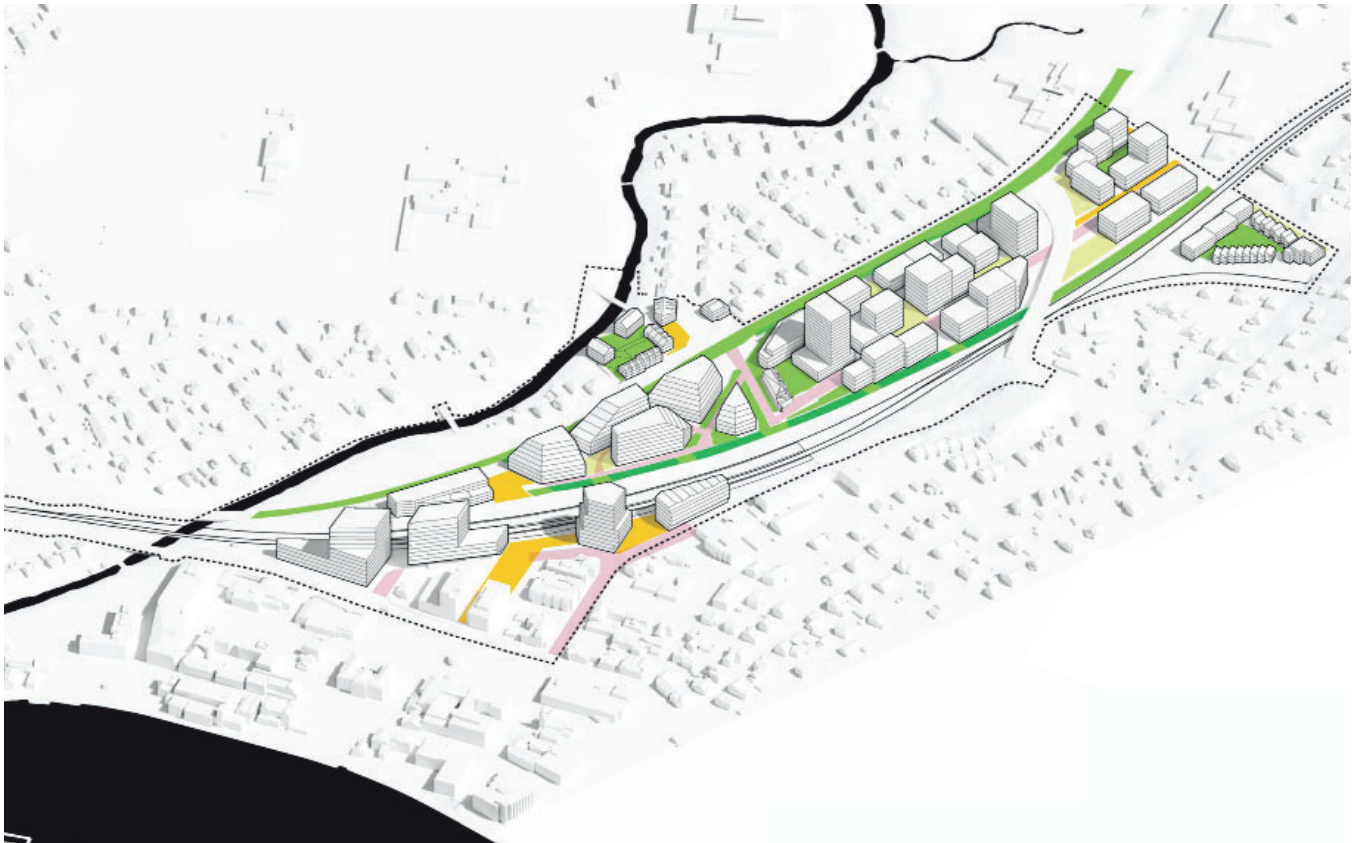
- I byområdet Grenland skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.
- Regionen skal være attraktiv for et mangfoldig næringsliv og høykompetent arbeidskraft.
- Grenland skal være et attraktivt sted å bo med levende bysentra og gode transportløsninger.

Områdeplanen for knutepunktet legger rammene for kollektivtransport, sykkel og gange. Samtidig legges det til rette for et stort utbyggingsvolum som kan romme kompetansearbeidsplasser, undervisning og andre bymessige funksjoner. Områdeplanen er en overordnet plan og på østsiden av sporet og sør for Herøyasporet stilles det krav til detaljreguleringer før byggesak med unntak av to felt. På vestsiden av sporene kan utbyggingsfeltene gå direkte til byggesak. «Som innbyggere har vi blitt mer kravstore og selektive når vi velger hvor vi vil bo og oppholde oss. Attraktivitet har derfor blitt et viktig konkurransefortrinn i kampen om å tiltrekke seg nye innbyggere, arbeidskraft og arbeidsplasser». (Fra Byrom – en idehåndbok, Kommunal- og moderniseringsdepartementet)

For å stimulere til utvikling er det viktig at knutepunktet og sentrum framstår som attraktivt for nettopp et mangfoldig næringsliv og høykompetent arbeidskraft. Intensjoner og kvalitetsmål for bygninger og byrom, innenfor de sentrale delene av planområdet, er derfor her omtalt og beskrevet. Det skal sikre god kvalitet i påfølgende detaljreguleringsplaner og prosjektering.



Figur 1: Illustrasjon fra planforslaget for Porsgrunn knutepunkt av Add Arkitekter.



Figur 2: Oversikt over planområdet sett fra nord-vest. Bygningene er en illustrasjon på mulighetene som ligger i områdeplanen.

### 1.3. HOVEDGREP

For å redusere jernbanens og fylkesvegens barriereeffekt for myke trafikanter, og bedre forbindelsen mellom bysentrum i vest og Kjølnes i øst, legger planen opp til etablering av nye og modernisering av to eksisterende krysningspunkter.

For å dekke framtidig kapasitetsbehov på jernbanen, er det i planen sikret plass til flere spor gjennom stasjonsområdet enn dagens to spor. Det er utviklet to konsepter for knutepunkt Porsgrunn; et kortsiktig med tidshorisont fra 2030 og et langsiktig konsept med tidshorisont fra 2050.

Generelt tilrettelegges det for en kompakt utbygging av ulike funksjoner innenfor planområdet. Konseptet viser ulike former for volumoppbygging tilpasset de forskjellige delområdene. Størst konsentrasjon av utbygging og offentlige funksjoner legges i byggeområdene mellom jernbanen og fylkesvegen. Dette området reguleres i hovedsak til sentrumsformål. Sentrumsformålene omfatter flere ulike formål slik som kultur, kontor, næring, undervisning, hotell m.fl. Planen sikrer flere historiske visuelle siktlinjer mellom sentrum og åsene ved Bymarka.

Det planlegges for et parkeringshus med mobilitetspunkt nord i planområdet med på- og avkjørsel fra fv. 32, samt funksjoner for buss- og togstasjon inkl. bygg for ventarealer og administrasjon på vestsiden av jernbanen. Busstasjonen foreslås videreført ved dagens lokalisering, men arealeffektiviseres.

Offentlige byrom og torg planlegges opparbeidet i forbindelse med viktige gangakser og krysningspunkter for jernbanen og knutepunktfunksjoner. Områdereguleringsplanen viser også en mulig løsning til internvegssystem.

### 1.4. BYLIV

Planforslaget for Knutepunkt Porsgrunn legger rammene for utbygging av et stort sentrumsnært område. Når en fortetting og transformasjon av denne størrelsen og med denne lokaliseringen skal realiseres, er søkelyset på byliv nødvendig for å skape et godt bymiljø.

*«Byliv oppstår som summen av menneskers tilstedeværelse i byens rom. Og byliv handler om menneskelig oppholdsaktivitet i byens rom på forskjellige tider av døgnet og året, og om hvordan byens brukere, både innbyggere, besøkende og turister, opplever bylivet. Byliv omfatter dessuten bl.a. handelslivet og serveringsnæringens karakter»*

*Fra Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum, høringsutkast 2017*

Gode og grønne transportløsninger er en av premisene for økt byliv. Dette er håndtert i planforslaget i sin helhet gjennom fortetting på kollektivknutepunktet.

I foreliggende kvalitetsprogram er søkelyset satt på hvordan bruk og utforming av byrom og bygninger bør være for å stimulere til byliv.

## 2. BYROM

«Byene våre vokser. Sammen skal vi utvikle attraktive byer med høy bokvalitet og lave klimautslipp. Attraktive byer trenger gode byrom for innbyggere og besøkende. Byrommene skaper trivsel i hverdagen og bidrar til levende byer og tettsteder»

*Fra Byrom – en idehåndbok, Kommunal- og moderniseringsdepartementet*

Områdeplanen inneholder mange og varierte byrom som til sammen utgjør et byromsnettverk som knytter sentrum sammen med skole-, idrettsområdene og universitetet på Kjølnes.

«Byromsnettverk er infrastrukturen av gater, plasser, parker, blågrønne områder og gang- og sykkelforbindelser. Det skal kobles til folks målpunkter i hverdagen»

*Fra Byrom – en idehåndbok, Kommunal- og moderniseringsdepartementet*

Under følger en oppstilling av rommene og en beskrivelse av rommenes funksjon, målgruppe, aktivitet, innhold og utforming. Porsgrunn kommune sin utomhusnormal – for bygging av grøntarealer og lekeplasser i Porsgrunn kommune skal legges til grunn i detaljregulering og prosjektering av bygnin-ger og uterom.

Områdeplanen inneholder følgende type byrom:

- Hovedforbindelser med tilhørende plassrom
- Stasjonsområder
  - > Plattform tilhørende jernbanen
  - > Bussterminalområdet
- Flerbruksgater
- Buffersonen
- Øvrige gater og veier
  - > Tverrgater
  - > Fylkesveg

*Reguleringsbestemmelser. Det stilles følgende dokumentasjonskrav til byggesak:*

### 2.1.1 Miljøplan

Ved søknad om rammetillatelse skal det oversendes miljøplan med redegjørelse for løsninger for miljøriktig energiforsyning, lavt energibehov, massehåndtering for å minimere deponering, redusert transportbehov, reduserte avfallsmengder, materialvalg, inn klima m.m. der dokumentene Miljøoppfølgingsplan (FU302, datert 4.5.2023) og Forurensning i grunnen (FU303, datert 4.5.2023) skal legges til grunn.

### 2.1.2 Overvannsplan

Ved søknad om rammetillatelse skal det oversendes plan for vann og avløp inkludert overvann. Overvann skal løses med lokal overvannshåndtering, fortrinnsvis

med lokal fordrøyning og infiltrasjon i åpne overvannsløsnings- og permeable overflater. Det skal sikres tilstrekkelige jorddybder og bruk av vegetasjon på tak og utearealer. Dimensjonering og detaljprosjektering av overvannshåndteringen må hensynta forventede klimaendringer.

### 2.1.3 Overordna utomhusplan 1:500

For alle byggeområder i planområdet skal det ved søknad om rammetillatelse følge med en samlet, kotesatt (nytt terreng) utomhusplan i målestokk 1:500. Utomhusplanen skal blant annet vise tiltakets virkning på utomhusarealene, herunder utforming av felles lekeplasser, beplantning, naturområder med turstier og løsninger for universell utforming. Det skal gjennomføres beregning av BGF (Blågrønn faktor). Det skal vises minst like mange trær som i illustrasjonsplan 2050 i R104. Overordna utomhusplan skal godkjennes av kommunen v/Kommunalteknikk.

### 2.1.4 Detaljert utomhusplan 1:200

Ved søknad om byggetillatelse på enkelttomter skal det oversendes en detaljert utomhusplan i 1:200 eller større målestokk over eiendommen. Detaljert utomhusplan skal blant annet vise innkjøring, opparbeidelse av uteareal med faste dekker, biloppstillingsplasser, trapper, terrengmurer, terrengbearbeiding, beplantning og avfallshåndtering.

### 2.1.5 Teknisk plan

Ved søknad om igangsettingstillatelse for veier og teknisk infrastruktur skal det oversendes kotesatt teknisk plan, godkjent av kommunen v/Kommunalteknikk, som blant annet skal vise opparbeidelse av veier, fortau med skjæringer/fyllinger og forstøtningsmurer, framføring av vann- og avløpsledninger, strømforsyning og annen teknisk infrastruktur. Gatemøblering og belysning skal også vises i planen. Anleggsmelding for kommunaltekniske anlegg skal være godkjent av kommunen v/Kommunalteknikk før igangsettingstillatelse for slike anlegg kan gis.

### 2.1.6 Marksikringsplan

Før tiltak i felt SF6-7 og o\_TO5 kan gjennomføres, skal fagkyndig utarbeide en marksikringsplan med tilhørende metodebeskrivelse som ivaretar de to lønnetrærne og deres rotsoner ved alle grave- og anleggsarbeider. Før tiltak i felt SF1 og o\_BAN1 kan gjennomføres, skal fagkyndig utarbeide en marksikringsplan med tilhørende metodebeskrivelse som ivaretar forekomstene av arten trefingersildre ved alle grave- og anleggsarbeider. Før tiltak i felt o\_TO4 kan gjennomføres, skal fagkyndig utarbeide en marksikringsplan med tilhørende metodebeskrivelse som ivaretar bjørk i hensynssone H560\_6 ved alle grave- og anleggsarbeider. Marksikringsplanen skal blant annet beskrive forekomstene, risikovurdere mulige skader, samt beskrive spesifikke sikringstiltak, ansvarsforhold, kontroll- og oppfølgingsregime. Marksikringsplanen skal godkjennes av kommunen v/Plan og miljø før arbeidet igangsettes.

### 2.1.7 Geoteknikk

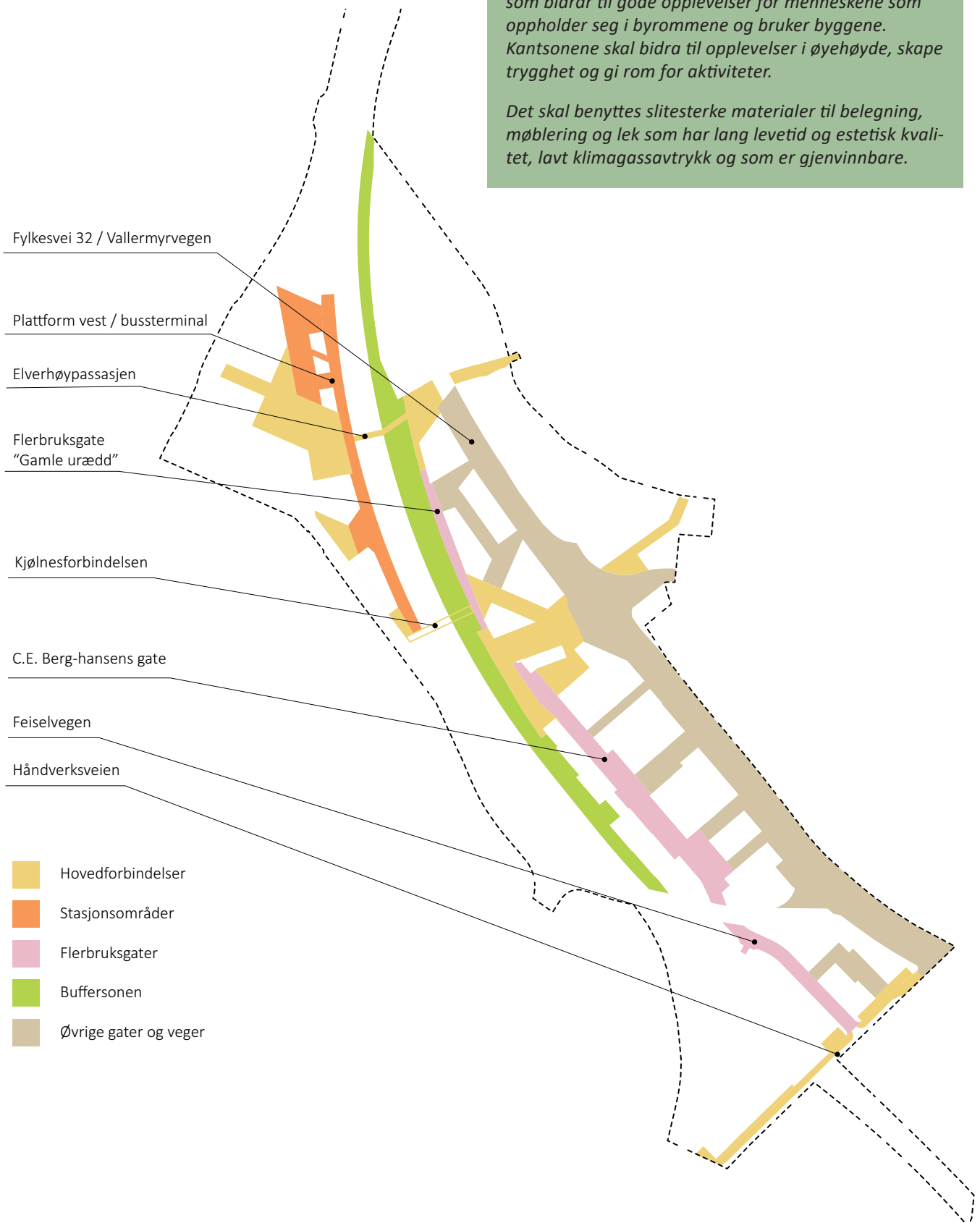
Ved søknad om rammetillatelse skal det følge med en geoteknisk vurdering utarbeidet av fagkyndig. Vurderingen skal dokumentere tilstrekkelig stabilitet i alle faser av utbyggingen, og avklare behov for sikringstiltak.

### Reguleringsbestemmelse 2.7 Byrom

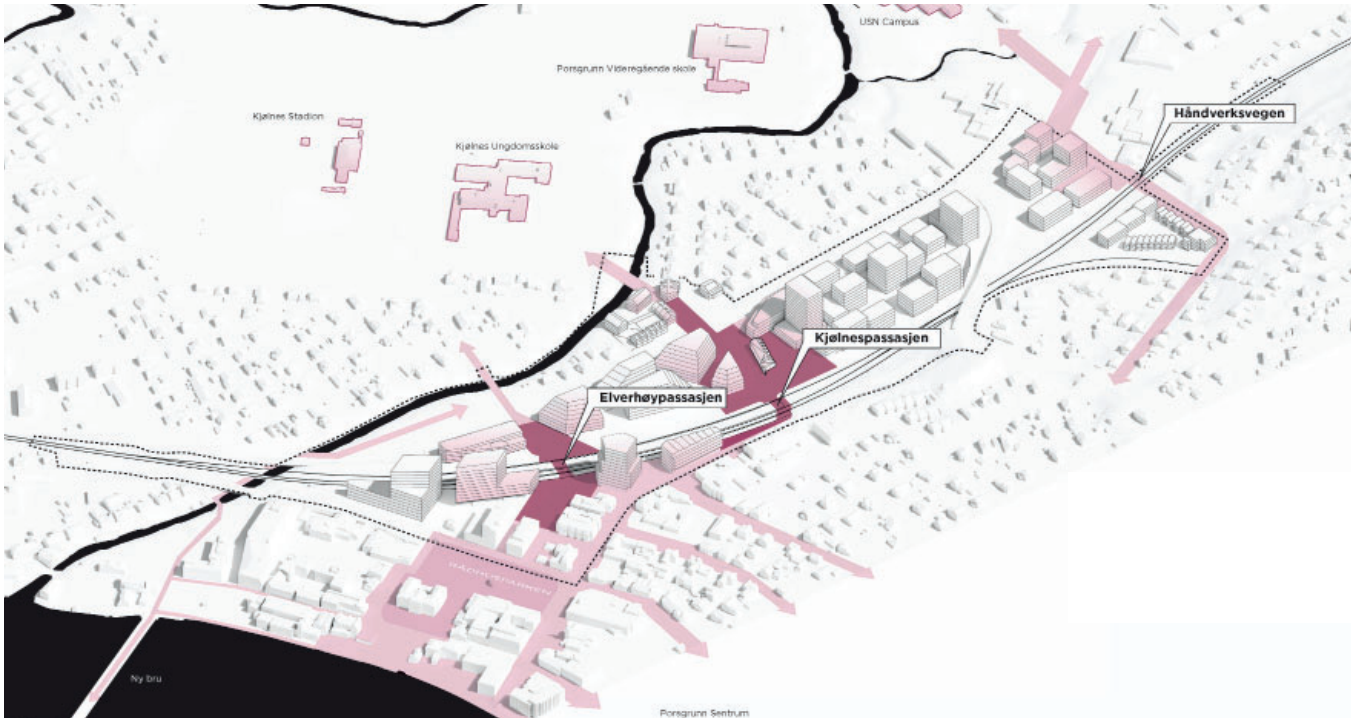
Offentlige og felles gater, plasser og torg skal framstå med et tydelig hierarki gjennom bruk av materialer, farger, beplantning og møblering.

Kantsoner mot fasader skal opparbeides på en måte som bidrar til gode opplevelser for menneskene som oppholder seg i byrommene og bruker byggene. Kantsonene skal bidra til opplevelser i øyehøyde, skape trygghet og gi rom for aktiviteter.

Det skal benyttes slitesterke materialer til belegning, møblering og lek som har lang levetid og estetisk kvalitet, lavt klimagassavtrykk og som er gjenvinnbare.



Figur 3: Oversikt over type byrom



Figur 4: Hovedforbindelser markert med mørk rosa

## 2.1. HOVEDFORBINDELSER

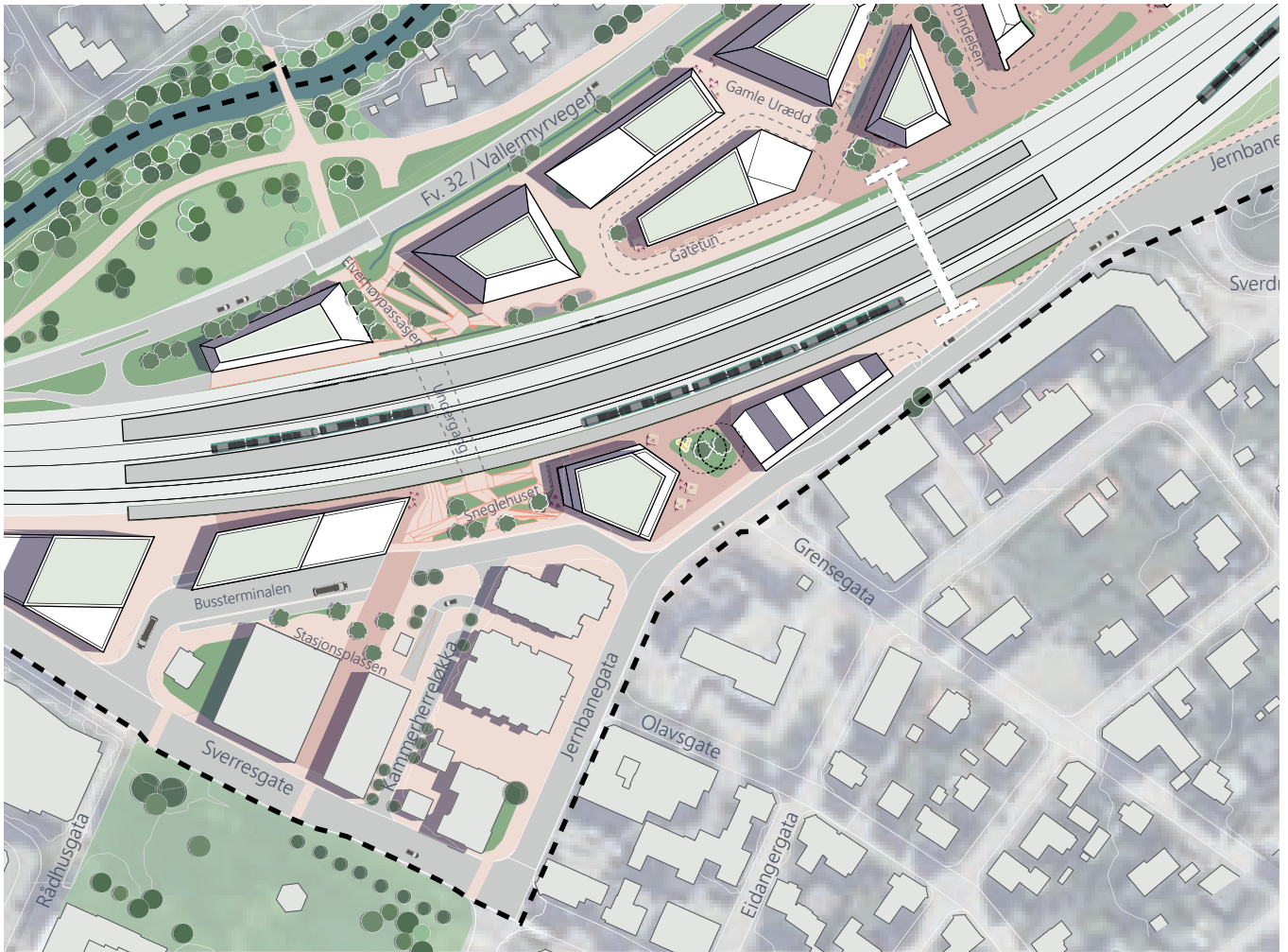
Fordi et av hovedmålene med utviklingen i denne delen av Porsgrunn er å styrke forbindelsene fra sentrum, gjennom området, og til Kjølnes, inneholder planen flere hovedforbindelser på tvers av jernbane og fylkesveg. Planen legger opp til etablering av en ny og modernisering av to eksisterende hovedforbindelser. Herunder fokuseres det på de to som ligger mest sentralt i planområdet.

Hovedforbindelsene er en serie med byrom som til sammen utgjør en forbindelse fra vest til øst. Derfor underdeles også hovedforbindelsene i mange forskjellige formål slik som: sentrumsformål, kombinert formål, kollektivknutepunkt og sentrumsformål, torg, gang-/sykkelveg og fortau.

Alt av hovedforbindelser skal være allment tilgjengelige. Forbindelsene vil gi myke trafikanter framkommelighet på tvers av jernbanen og fylkesvegen. Den nordre kalles Elverhøypassasjen og den lenger sør kalles Kjølnesforbindelsen.

### Prinsipper for utforming og kvalitet:

- Trafikksikre løsninger for myke trafikanter vektlegges.
- Forbindelsene utformes slik at det oppleves trygt å bevege seg gjennom til alle døgnetstider og årstider.
- Det tilrettelegges for aktiviteter og opphold for alle aldre og brukergrupper.
- Naturlige ledelinjer i forbindelse med universell utforming legges til grunn.
- Det bør benyttes slitesterke materialer til belegning, møblering og lek som har lang levetid og estetisk kvalitet, lavt klimagassavtrykk og som er gjenvinnbare.
- Gjenbruk av vegetasjon og jord, for lavere klimabelastning i prosjektet, bør vurderes.
- Det tilrettelegges for snøopplag.
- Det bør utvikles et helhetlig og stedstilpasset belyningskonsept.



Figur 5: Utsnitt av illustrasjonsplanen tilhørende områdereguleringsplanen. Målestokk 1\_2500.

### Elverhøypassasjen

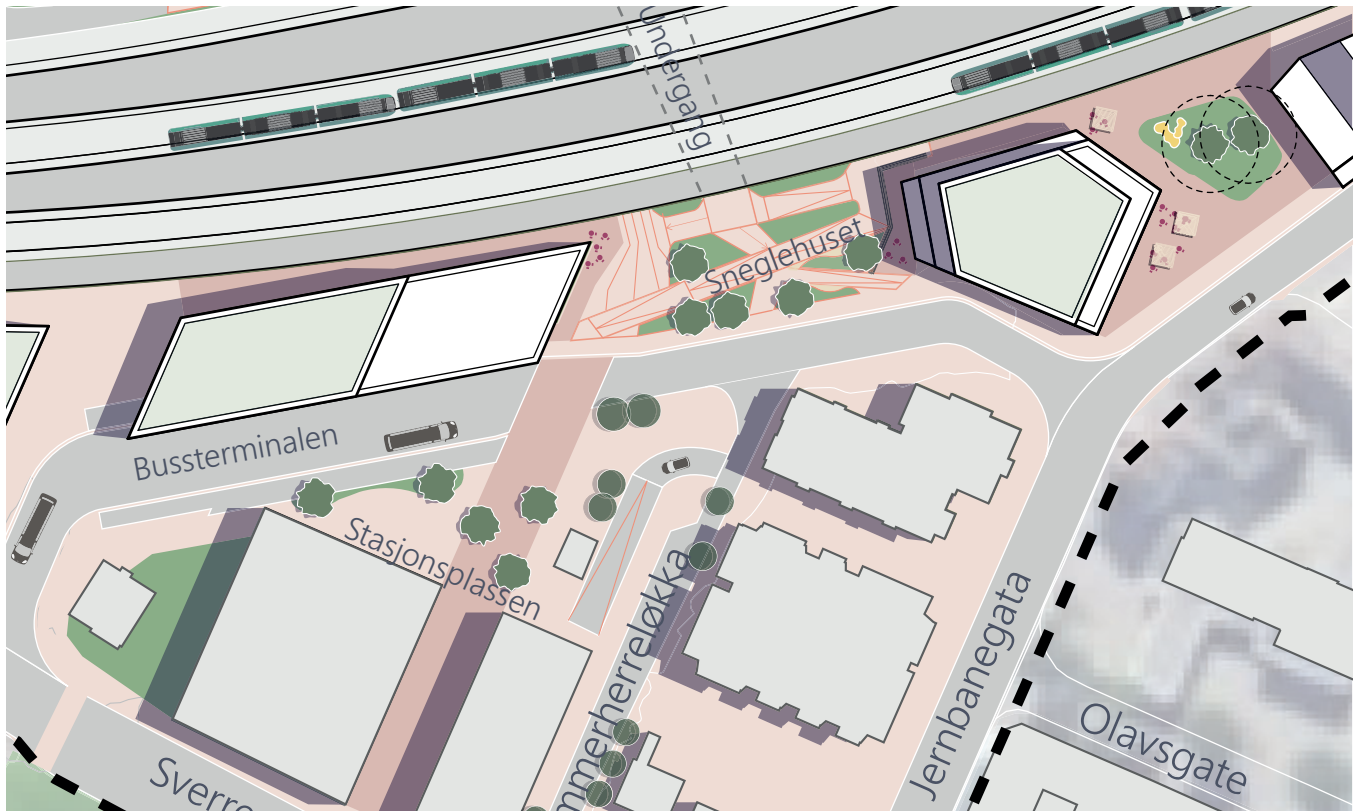
Elverhøypassasjen er en videreutvikling og optimalisering av dagens undergang ved Sneglehuset. Dens totale romforløp strekker seg fra Rådhusparken over Sverresgate, via Kammerherreløkka og busstasjonen, under sporområdet og fylkesveg, over Lilleelva til Kjølnesgata/Leirkupgata. I tillegg til å være den eneste eksisterende undergangen vil den også i fremtiden være den mest stasjonsnære tverrforbindelsen. Dette er altså en innarbeidet forbindelse i byen og en viktig kobling mellom vest- og østsiden av sporene. Hensikten med å knytte kvalitetene til denne er å forbedre den, da den i dag oppleves som noe mørk, lite effektiv og det er dårlig siktforhold mellom syklende og gående spesielt på østsiden av sporene.

Forbindelsen består av ramper og trapper i kombinasjon med frodige plantefelt, vertikale grønne elementer, beleggsarealer, møblering, belysning, oppholds- og møteplasser knyttet til 1.etasjene samt sykkelparkering.

### Stasjonsplassen (med Sneglehuset og Kammerherreløkka)

Plassrommet foran eksisterende hotell bør opparbeides til et mer samlet og intimt byrom som blir en god møteplass i tilknytning til stasjonen.

Busstasjonen foreslås arealoptimalisert for å få en mer bymessig og romlig avgrenset løsning på stasjonen. Gående kan krysse kjørebanelen for buss over til Sneglehuset som tiltales ombygget slik at det blir en bedre kobling for gående og syklende. Det foreslås en hovedrampe som knytter seg til passasjen fra hotellet og en sekundærrampe som kan knytte seg mer mot Jernbanegata, samt en del grønne flater. Utfordringen i foreslått løsning er sykkelløsning på lite areal og bærekraftperspektivet ved ombygging.



Figur 6: Utsnitt av illustrasjonsplanen tilhørende områderegeringsplanen. Målestokk 1\_1250.



Figur 7: Det eksisterende rampeanlegget som kalles «Sneglehuset» på Porsgrunn stasjon. Anlegget er fra 1990- tallet og består av rød murstein med innlemmet kunstnerisk utsmykning samt blågrønt-anlegg. Foto lånt av Bane NOR Eiendom, fotograf Terje Borud.



Figur 8: Plassrom på Vulkan i Oslo av LPO Arkitekter. Bildet viser hvordan man ved hjelp av møblering, grønne elementer og uteservering avgrensar plassen romlig og slik skaper en intim og hyggelig plass, samtidig som funksjonen for gående opprettholdes.

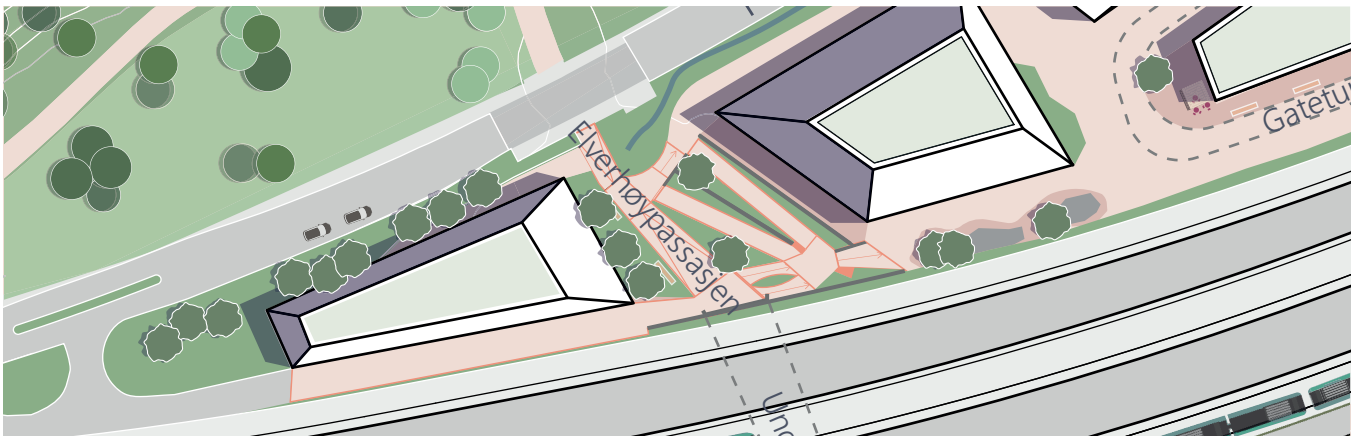
## Elverhøys plass

På østsiden av jernbanesporene planlegges det for et byrom mellom et parkeringshus i nord og flere utbyggingsfelt i sør. Byrommet ligger lavere i terrenget enn tilstøtende byrom og byggefelt, slik at bevegelsen under jernbanen og fylkesveien er på samme nivå. Et utendørs trappe- og rampeanlegg som kobler nivåene sammen, blir derfor en viktig del av byrommet. Her er det også rom for frodige plantefelt og vertikale grønne elementer.

Det er plass til oppholds- og møteplasser knyttet til byggenes

1. etasjer. Her kan næring eller kultur med utadrettet fasade bidra til liv i byrommet ved å videreføre aktivitet fra bygg og ut i uterom. Det er plass til sykkelparkering og andre knutepunktsfunksjoner. Parkeringshuset vil inneholde sykkelparkering med inngang fra Elverhøys plass.

Parkeringshuset dekkes med vegetasjon, fortrinnsvis med klatreplanter på nett eller ståltau på store deler av fasadene. På denne måten dempes bygget visuelt og binder feltet sammen med parkområdet på motsatt side av fv. 32.



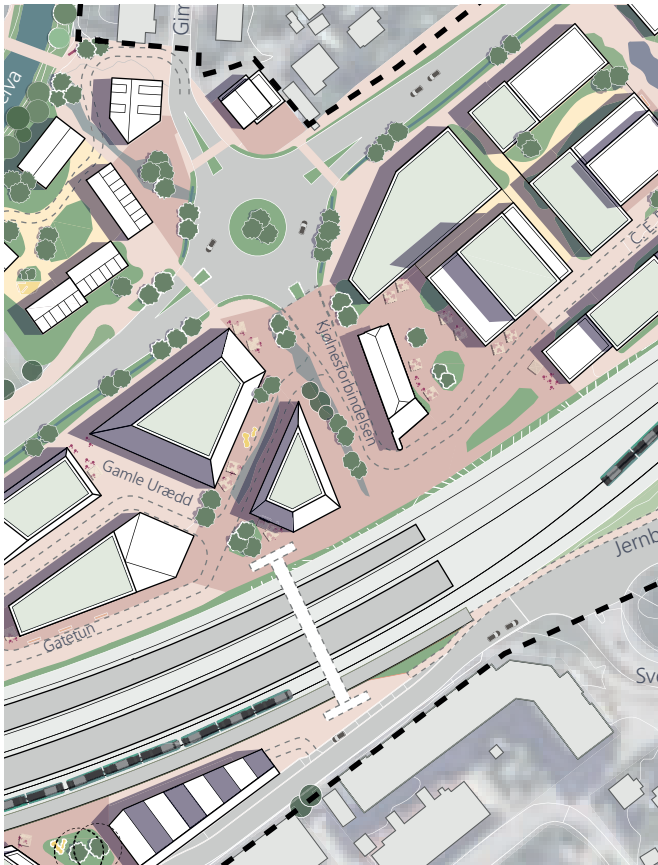
Figur 9: Utsnitt av illustrasjonsplanen tilhørende områdereguleringen. Målestokk 1\_1250.



Figur 10: Bildet viser trapper og plassrom i Culver City, California, tegnet av SWA Group. Her er det plass til både opphold, møter og bevegelse. Referansen viser hvordan trapper og ramper er integrert med tilstøtende plassrom i et helhetlig formspråk. Vegetasjon gir skygge, liv og farge til plassrommet, samt tilrettelegger for biologisk mangfold og håndtering av overvann.



Figur 11: Perspektivtegning fra Roskilde Stasjon av Effekt Architects. Illustrasjonen viser hvordan sykkel, gående, trapper, ramper og vegetasjon kan utformes på en helhetlig måte som til sammen skaper et vakkert og funksjonelt byrom. Belysning og åpenhet under sporene gir en sterkere følelse av trygghet i en.



Figur 12: Utsnitt av illustrasjonsplanen tilhørende område-reguleringsplanen. Målestokk 1\_2500.



Figur 13: Foto av eksisterende Beha-gården. Foto Gunnar Riddertrøm Norconsult

## Kjølnesforbindelsen

Denne tverrforbindelsen er et viktig grep i områdeplanen for Knutepunkt Porsgrunn. Den svarer på målsettingen om å knytte bysentrum tettere sammen med skole-, idretts- og universitetsområdene på Kjølnes enn i dag.

Jernbanegata er en viktig historisk gate der det tilrettelegges og tillates en funksjonell forlengelse til østsiden av sporområdet, gjennom en overgang på tilnærmet samme sted det tidligere var en planovergang kalt «overgangen».

Siktaksen i forlengelsen av Jernbanegata føres gjennom planlagt bebyggelse på begge sider av jernbanesporret og skaper mindre og intime byrom.

På østsiden av sporene kobles en mulig overgang til et sentralt plassrom som gir atkomst til alle byggefeltene mellom jernbanen og fylkesvegen. Denne forbindelsen vil kunne bli en sentral og høyverdig gangforbindelse, noe som mangler i området i dag. Videre leder forbindelsen over fylkesvegen, inn ved Gimlevegen og til planlagt gangbru over Lilleelva til Kjølnes.

Områdeplanen stiller ikke krav til at tverrforbindelsen må etableres. Videre prosesser kan undersøke om det er hensiktsmessig med en overgang i form av en gangbru med trapper og heis.

## Beha-plassen

På østsiden av jernbanen er det planlagt et større byrom som et samlende element for hele området. Dette er en hovedadkomst til knutepunktet fra øst og en viktig forbindelse til universitetsområdet på Kjølnes. Utadrettet virksomhet på bakkeplan i omkringliggende bebyggelse. Planlagt forbindelse over sporområdet møter atkomst fra fylkesvegen og flerbruksgatene som betjener bebyggelsen på Gamle Urædd og langs C.E. Berg-Hansens gate.

Det står to mindre bygg på plassen. Det ene er det historiske Beha-bygget, det andre er et planlagt bygg som kan huse publikumsrettet innhold som for eksempel tjenesteyting, forretning eller kultur. Byggene vil ta ned skalaen fra de større og høyere utbyggingsfeltene, og slik imøtekomme gående og syklendes behov for en mer menneskelig skala.

På sørsiden av det historiske Beha-bygget er det planlagt et lunt byrom som er åpent mot vest, men innrammet av bebyggelse på tre sider. Det bør tilrettelegges for utadrettet virksomhet i den omkringliggende bebyggelsens første etasjer. Byrommet har plass til oppholdssteder, møteplasser og uteservering i tilknytning til bebyggelsen. Sykkelparkering og andre knutepunktsfunksjoner kan også innpasses.



Figur 14: Illustrasjon fra planforslaget for Porsgrunn knutepunkt av Add Arkitekter. Illustrasjonen viser intensjonen med hvordan plattformen flyter sammen med og blir en del av tilliggende byrom og at planlagt bebyggelse støtter opp om plattformen.

## 2.2. STASJONSOMRÅDER

Det viktigste for knutepunktsfunksjonen er at området er utformet på en måte som legger til rette for smidige bytter for reisende mellom ulike transportformer.

Det bør være muligheter for å parkere sykler på forskjellig måter, både i stativ, i stativ under tak og innendørs så tett på knutepunktet som mulig. Adkomst til sykkelparkering bør være utformet og tilrettelagt for på en smidig og intuitiv måte. Stativer skal være av god kvalitet, fungere skånsomt mot sykkelen og sikre at både ramme og hjul kan låses. Farge på stativ tilpasses øvrig byromsmøblement.

### Plattform tilhørende jernbanen

Plattformområdene opparbeides i henhold til Bane NORs krav i Stasjonshåndboka.

*«Plattform er en del av gangsystemet på stasjonen. Plattform er tilrettelagt for av- og påstigning til toget, og utgjør dermed den viktigste delen av en stasjon. Plattform og inngang til tog i samme høyde gir alle lik tilgang til toget.»*

*Utdrag fra Stasjonshåndboka Bane NOR*

Plattformen til spor 1 grenser til flere byrom og kommunikasjonslinjer for gående og syklende og har en viktig rolle som bindeledd mellom byen og jernbanen. Plattformen blir en forlengelse av bygget.

Prinsipper for utforming og kvalitet:

- Trafikksikre løsninger for myke trafikanter vektlegges
- Tydelig visuell og fysisk kontakt gjennom 1. etasje av stasjonsbygget som ligger mellom plattformen og bussterminalen. Slik blir det en sømløs gjennomgang mellom bussterminal til plattform.
- Trygge oppholdskvaliteter med innslag av blågrønne elementer.
- Slitesterkt belegg av høy kvalitet med ledelinjer
- Slitesterk møblering med høy estetisk kvalitet.

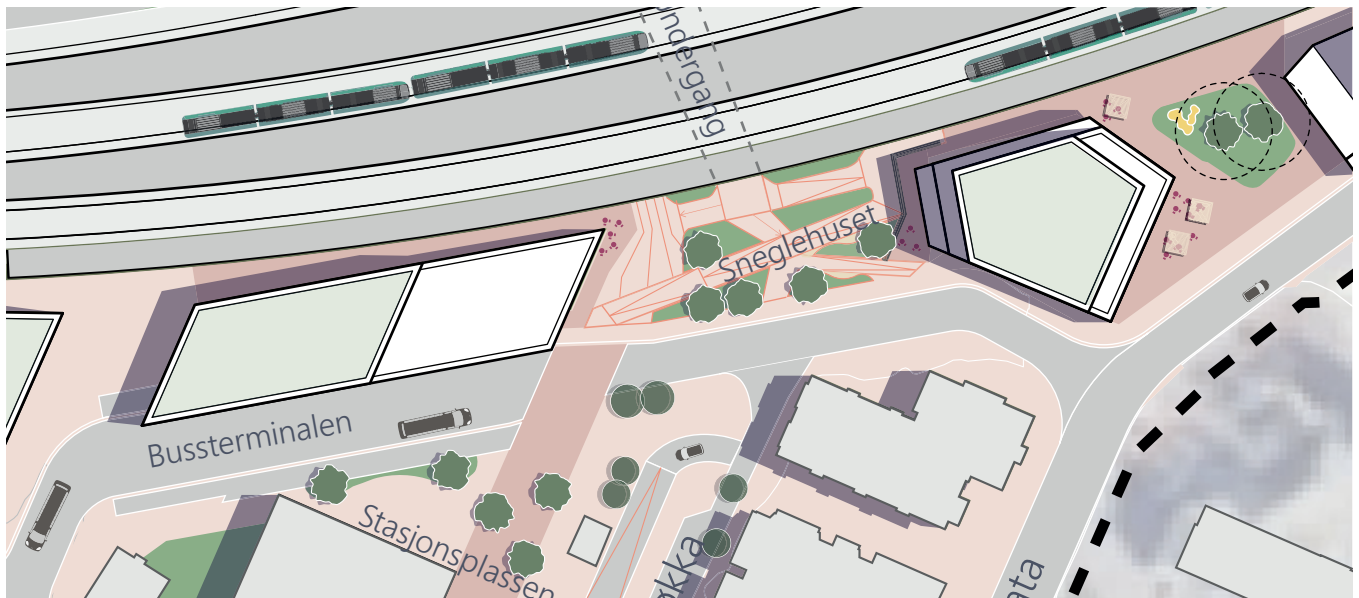
## Bussterminalområdet

Planen foreslår en arealeffektivisering av dagens bussterminal. Bussterminalen blir altså liggende på samme sted som i dag for slik å legge til rette for smidige bytter mellom ulike transportformer for reisende. Det er kort avstand mellom tog, buss og bysykler. Det tilrettelegges for sykkelparkering og modernisering av stasjonsfunksjoner som ventearealer, kiosk og bevertning.

Prinsipper for utforming og kvalitet:

- Trafikksikre løsninger for myke trafikanter vektlegges
- Tydelig visuell og fysisk kontakt gjennom 1. etasje av stasjonsbygget.

- Trygge oppholdskvaliteter med innslag av blågrønne elementer.
- Slitesterkt belegg av høy kvalitet med ledelinjer
- Slitesterk møblering med høy estetisk kvalitet.
- Kjørearealene for buss bør utføres i plasstøpt betong pga. vekt og vedlikehold.



Figur 15: Utsnitt av illustrasjonsplanen tilhørende områdereguleringsplanen. Målestokk 1\_1250.



Figur 16: Illustrasjon fra planforslaget for Porsgrunn knutepunkt av Add Arkitekter. Illustrasjonen viser tett og sømløs kobling mellom buss og tog, oppholdskvaliteter og blågrønne elementer.



*Figur 17: Illustrasjon fra planforslaget for Porsgrunn knutepunkt av Add Arkitekter. Illustrasjonen viser togplattformen og møtet mellom byen og togstasjonen.*

## 2.3. FLERBRUKSGATER

Flerbruksgatene omfatter det meste av kjørbart areal mellom sporområdene og fylkesvegen. Innenfor dette inngår ulike formål som gatetun, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, annen veggrunn - grøntareal, veg og noe sentrumsformål og baneformål.

Endelig kjøremønster for områdene må fremkomme i påfølgende detaljreguleringer, da en også har bedre kunnskap om hva slags innhold de ulike feltene og byggene vil få.

Alle flerbruksgater skal være allment tilgjengelige. Her kan man oppholde seg, passere, sykle, kjøre til parkering, varelevering og renovasjon.

Prinsipper for utforming og kvalitet:

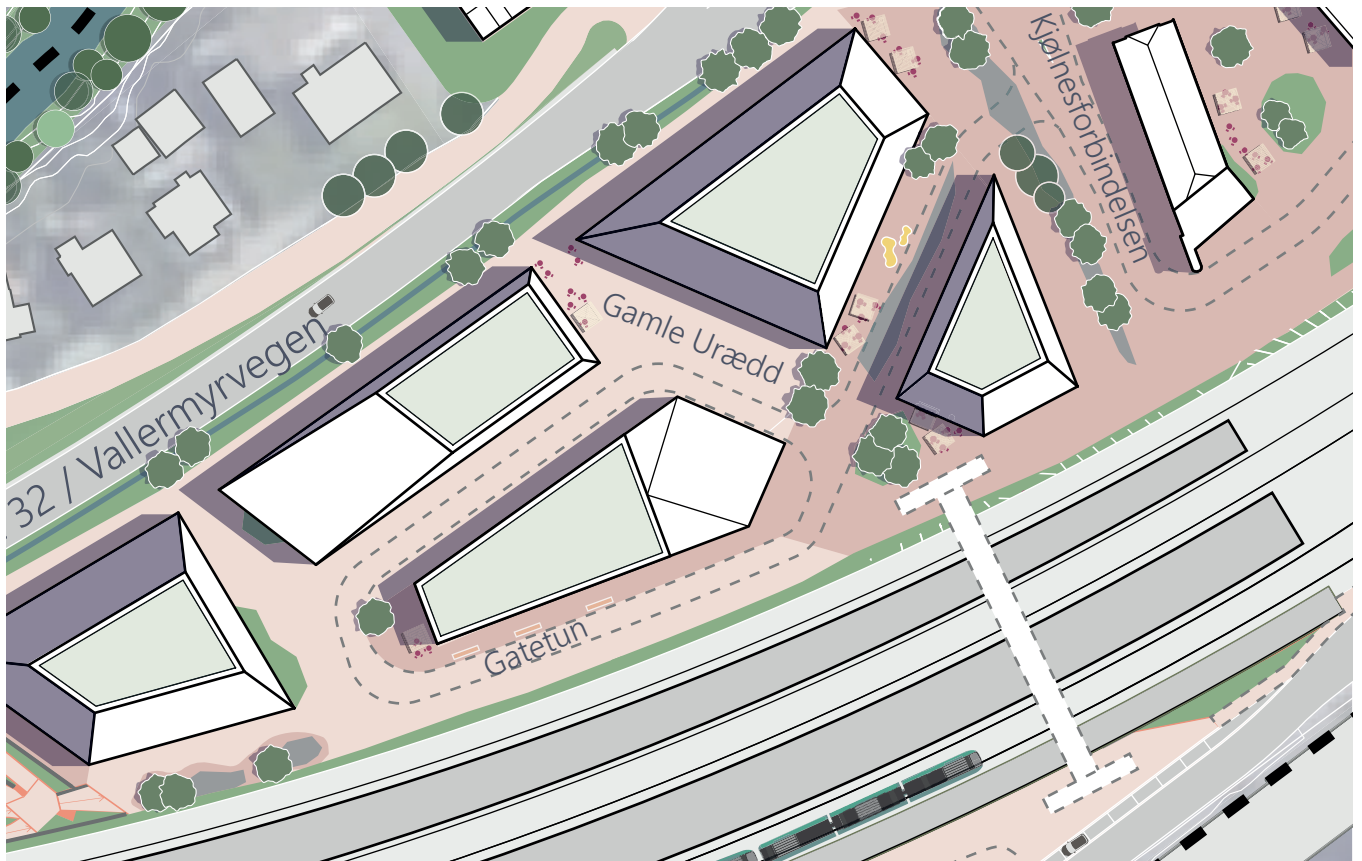
- Trafikksikre løsninger for alle trafikanter vektlegges.
- Skiltes som sambruksareal/gatetun
- Det benyttes slitesterke materialer som har lang levetid, lavt klimagassavtrykk og som er gjenvinnbare.
- Det tilrettelegges for snøopplag.
- Skilting og merking som ikke er lovpliktig bør være en del av en helhetlig formgivning.
- Slitesterkt, kjørbart belegg av høy kvalitet og slitesterk møblering med høy estetisk kvalitet bør benyttes.
- Belysning som inngår i et helhetlig belysningskonsept for området bør utarbeides.

- Det skal være grønne og blå innslag i form av trær og annen vegetasjon, regnbed og lignende der hvor dette er mulig.
- I vindutsatte gater bør det vurderes beplantning som skjermingstiltak, der dette ikke går på bekostning av soltilgang.
- Universell utforming skal legges til grunn og det skal så langt det er mulig brukes naturlige ledelinjer.

### Flerbruksgaten "Gamle Urædd"

Flerbruksgaten ligger mellom de to hovedforbindelsene (Elverhøypassasjen og Kjølnesspassasjen) som knytter området til sentrum og Kjølnes. Det har gjennom sin beliggenhet potensiale til å bli et aktivt byrom. Gaten ligger vestvendt mellom planlagt bebyggelse og jernbanesporene og har svært gode solforhold. Gatetunet har ingen gjennomgangstrafikk og det meste av trafikk vil være trafikk til bygningene, enten varelevering, renovasjon, redning eller direkte ned i parkeringskjeller. Det er lagt opp til et kjørbart areal med nok bredde til at biler kan passere hverandre i motsatt retning. Endelig løsning og kjøremønster må videreutvikles i detaljregulering. Gående og syklende skal ha prioritet og det bør opparbeides muligheter for opphold og møteplasser.

Utfordringen i foreslått løsning er at gaten har bebyggelse kun på en side og at det er uvisst hva som vil møte gaten på vestsiden. Dermed bør gaten i seg selv ha en kantsone i vest som evner å skape gode romforløp.



Figur 18: Utsnitt av illustrasjonsplanen tilhørende områdereguleringen. Målestokk 1\_1250.

### Flerbruksgate C.E. Berg-Hansens gate

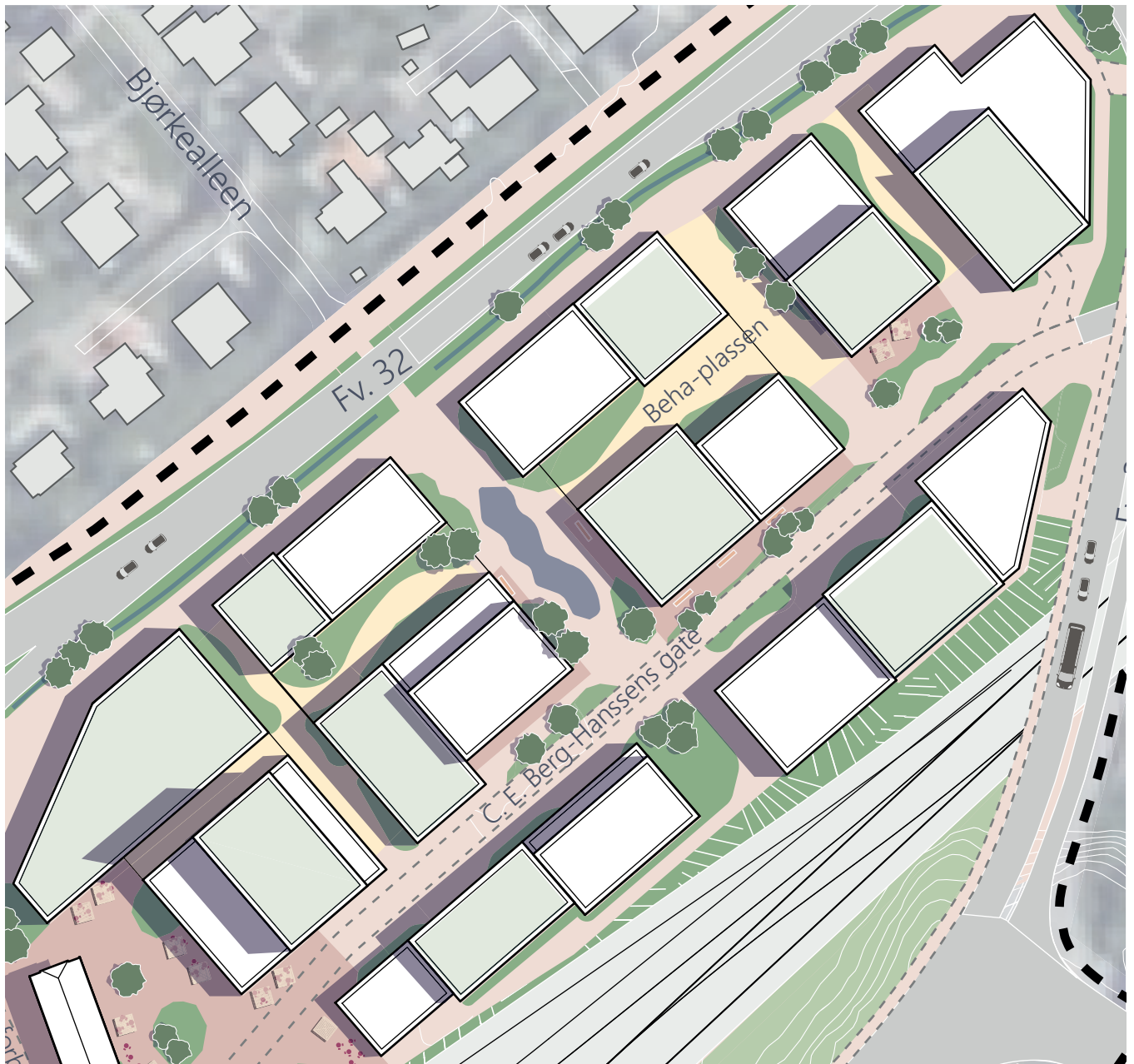
Gaten ligger mellom Kjølnesforbindelsen og Bånnåsen bru. Det er en gate med bebyggelse på begge sider, samt flere mindre rom og tverrgater som knytter seg på, og slik den mest bymessige gate i prosjektet. Det er ønskelig at bebyggelsen på begge sider henvender seg til gaten med innganger, kantiner og åpne fasader, slik at det blir en gate med levende fasader som gjør det opplevelsesrikt å bevege seg.

Gatetunet har ikke gjennomgangstrafikk og det meste av trafikk vil være trafikk til bygningene, enten varelevering, renovasjon, redning eller direkte ned i parkeringskjeller. Det er lagt opp til et kjørbart areal med nok bredde til at biler kan passere hverandre i motsatt retning. Endelig løsning og kjøremønster må videreutvikles i detaljregulering. Gående og syklende skal ha prioritet og det bør opparbeides muligheter for opphold og møteplasser.

### Feiselvegen

Flerbruksgaten ligger mellom Bånnåsen bru, i forlengelse av C.E. Berg Hansen gate og Håndverksvegen. Utforming og bruk av denne gaten er lik som for C.E Berg Hansen gate. I tillegg er møtet med Håndversvegen her svært viktig fordi dette t-krysset er del av en skolevei som mange barneskolebarn benytter. I videre utforming er det derfor svært viktig at blant annet siktforholdene ivaretas.

Det er mulig å kjøre inn i gaten fra Håndverksvegen, men fordi det ikke er lagt opp til gjennomkjøring er det en snuhammer på østsiden av Bånnåsen bru.



Figur 19: Utsnitt av illustrasjonsplanen tilhørende områdereguleringen. Målestokk 1\_1250.

## 2.4. BUFFERSONEN

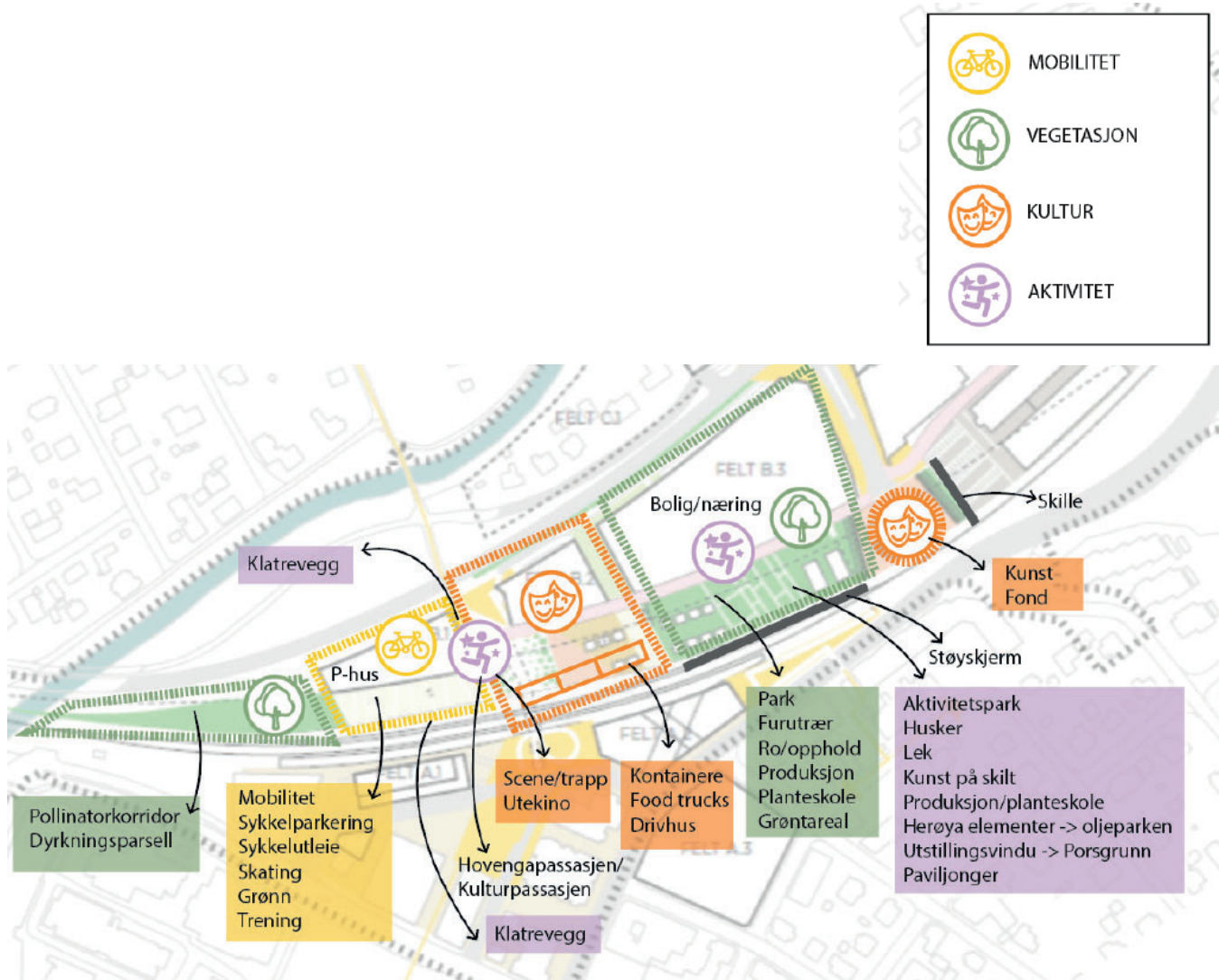
Buffersonen inngår i sin helhet i baneformål 2, og vil mest sannsynlig være ventende areal på kort og mellomlang sikt avhengig av valgt sporløsning for Porsgrunn stasjon. Ved BaneNORs skisserte trinn 3 – 3-sporsløsning vil buffersonen være et svært stort areal som ligger sentralt i den nye bydelen. I en evt. endelig 5-sporsløsning vil svært lite av buffersonen stå igjen, men kvalitetene er ikke mindre viktige.

Som avbøtende tiltak i påvente av endelig utbygging av jernbanen bør buffersonen benyttes aktivt til temporære løsninger og bruk, slik at det ikke blir liggende som et inaktivt og øde areal tett på nye utviklingsområder. Buffersonen foreslås derfor som et sammenhengende område med løsninger og bruk som gir rom for blant annet kultur, aktivitet, bevegelse og vegetasjon.

Her kan det tilrettelegges for lek, kunst, installasjoner, rekreasjon, trening, enkel bebyggelse med midlertidig program med mer. For eksempel kan trær som må felles på området få ny bruk i buffersonen, som sittebenker eller stubber til lek og slik fungere som et langsiktig karbonlager. De kan flises opp og brukes som fallunderlag på lekeplasser og stier.

Prinsipper for utforming og kvalitet:

- Vegetasjon bør være frodig og variert, og bidra til økt naturmangfold. Vegetasjon velges ut fra lokale naturtyper, som tiltrekker pollinerende insekter og fugler, men allergifremkallende arter unngås.
- Bane NOR sine krav til arealer tett på jernbane må hensyntas, men det oppfordres til gjensidig vilje til å realisere initiativ. Høyere vegetasjon og trær begrenses.
- Eng med variert beplantning (framfor intensivt skjøttet gressareal) som krever mindre skjøtsel og fungerer som pollinatorpassasje for insekter er mulig. Norsk stedegen vegetasjon anbefales.
- Midlertidige løsninger og flater og innhold med eksperimentell karakter tillates.
- Overvannstiltak utformes integrert i landskapet.
- Det anbefales en idekonkurranse blant Porsgrunns innbyggere for utforming av bufferarealet.



Figur 20: Skisse fra workshop i prosjektgruppen om hvilket innhold og bruk buffersonen kan få.



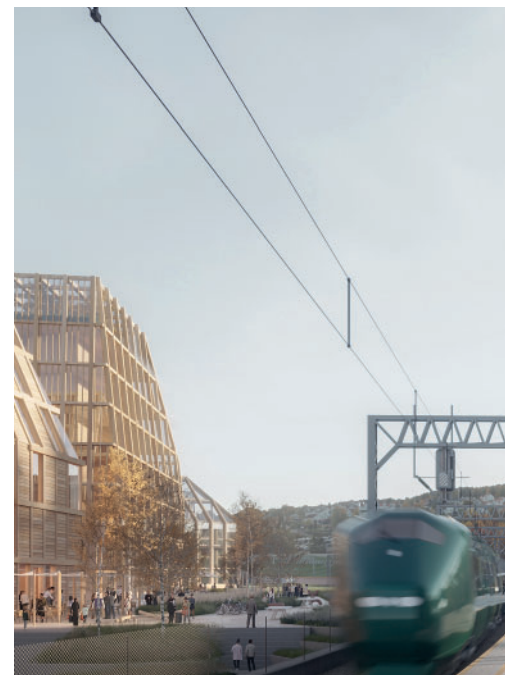
*Figur 21: Eksempel fra Sayer Street & The Meadow i London der midlertidig bruk og permanente funksjoner virker sammen i et gateløp og kan være til inspirasjon for å se muligheter i buffersonen. Foto/Kilde: Jack Hobhouse/Landezin*



*Figur 22: Eksempel på frodig vegetasjon med oppholdsareal og gateløp i kombinasjon med ny og gammel arkitektur, til inspirasjon for buffersonen og BeHa-kvartalet. Eksempel fra The Werkspoorkathedraal i Utrecht. Foto/Kilde: Flux landscape architecture/Landezine*



Figur 23: Et eksempel på midlertidig bygg og hage på Fornebu. Paviljongen er off-grid, det vil si strømforsyningen er med solcellepaneler, mens vann og toalettfasiliteter må bringes til stedet. Det er bygget av rest- og ombruksmaterialer. Add Arkitekter, Transborder Studio og SLA.



Figur 24: Utsnitt fra perspektiv fra områdeplanen som viser buffersonen langs sporene

Figur 25: Det kan være aktuelt å lage en langsgående aktivitetssone i Buffersonen. Til venstre et eksempel på noe lignende fra «The Goods Line» i Sydney. Foto/Kilde: Florian Groehn/ASPECT Studios, Landezine



*Figur 26: Choriner Street lekeplass i Berlin, hochC Landscape Architects. Bildet viser hvordan en lekeplass for barn er skapt av tømmer og betong. Sand, vimpler og vegetasjon skaper et leket uttrykk.*

## 2.5. ØVRIGE GATER OG VEGER

### Tverrgater

Tverrgatene er byrom/gater som ligger på østsiden av sporene, mellom bebyggelsen og som forbinder bufferzonen, flerbruksgater og fylkesvegen. Illustrasjonsprosjektet tilhørende områdeplanen viser flere tverrgater, men deres plassering er ikke endelig bestemt i plankartet. Sekundæringanger til bebyggelsen, varelevering med mer vil håndteres fra tverrgatene. De skaper opphold mellom planlagt bebyggelse slik at dagslys krav blir opprettholdt. Deres plassering, utforming og funksjon vil bli ytterligere definert i påfølgende detaljreguleringsplaner.

Prinsipper for utforming og kvalitet:

- Det skal være grønne og blå innslag i form av trær og annen vegetasjon, regnbed og lignende der hvor dette er mulig.
- Potensiale for lokal overvannsdiskonering – ref. eksempelbilde fra Deichmannsgate under.
- Slitesterkt, kjørbart belegget av høy kvalitet, iblandet soner for vegetasjon og overvannshåndtering.
- Slitesterk møblering med høy estetisk kvalitet. Belysning som inngår i et helhetlig belysningskonsept for området.



Figur 27: Jaktgatan Andersson Jönsson Landskapsarkitekter, Norra Djurgårdsstaden, Stockholm, Sweden. Referansen viser hvordan omtentksom utforming av regnbed, vegetasjon, sitte- og oppholdselementer kan skape et frodig tilskudd i gaterommet. Flersjiktet beplantning (stauder, busker og evt små trær) er et godt utgangspunkt for å skape økosystemer og habitater for dyr, insekter og sopp. Flersjiktete plantefelt krever også mindre vedlikehold, fordi vegetasjonen dekker godt og raskt.



Figur 28: Overvannshåndtering i Deichmannsgate/Wilses gate av Asplan Viak viser hvordan det å benytte overflatevann som en ressurs vil være viktig i mellomrom mellom bygg og i tverrforbindelser. Her er et eksempel der takvann ledes til et regnbed i Deichmanns gate i Oslo. Foto: Arne O. Flothyl/Norconsult

## Fylkesveg 32 Strekning Elverhøypassasjen-avkjørsel Bånnåsen bru.

Områdeplanen foreslår en oppgradering av Fylkesvegen med målet om å bedre gang- og sykkelforbindelser, grøntarealer og overvannshåndtering. Byggegrensen fra midt vei foreslås regulert til ca 14m. Det gir et raust areal for oppgradering av overnevnte funksjoner, samtidig som det skaper en mer romlig avklart situasjon enn id ag.

Tilgjengelig jordvolum påvirker trærns vokseform, mulighet til å oppnå naturlig eller ønsket framtidig størrelse og forventet levealder. Dette og behov for å sikre areal for overvannshåndtering, ligger bak det rause fortausarealet med plass til grøntrabatter langs vestsiden av fylkesvegen. Planterabatter med bredde fra 4 meter og mer vil i de fleste tilfeller gi et tilfredsstillende jordvolum for trær uten behov for andre tekniske tiltak. Det rause fortausarealet gir også plass til møbleringssoner, slik at fylkesvegen på sikt kan utvikles til en bygate med grønnere preg.

Langs østsiden av fylkesvegen skal også grøntrabatten utvides og etableres med vegetasjon som kan gi et urbant og frodig preg langs videreført gang- og sykkelvei.

Referanse under illustrerer prinsippet ved fv. 32.

Som følge av usikkerheten rundt hovedvegnettet i Grenland legger planen opp til en fleksibel reguleringsløsning.

Fylkesvegen reguleres med vegformål samt overordnet arealformål samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur for å sikre fleksibilitet i planene.

Prinsipper for utforming og kvalitet:

- Det skal være grønne og blå innslag i form av trær og annen vegetasjon, regnbed og lignende der hvor dette er mulig.
- Det er ønskelig med variasjon langs veien - f.eks. variasjon av grupper med trær, vegetasjon i ulike sjikt og terrengtilpasset løsning for overvannshåndtering.
- Opparbeiding av en skjermet sone mellom bebyggelse og kjørefeltene.
- Slitesterkt belegg og møblering med høy estetisk kvalitet.
- Belysning som inngår i et helhetlig belysningskonsept for området.



Figur 29: Referansebilde fra Jaktgatan Andersson Jönsson Landskapsarkitekter, Norra Djurgårdsstaden, Stockholm, Sweden. Bildet viser hvordan overgangen mellom bebyggelse og kjørbart areal (til høyre utenfor bildet) er opparbeidet med tanke på hvordan gående og syklende kan ferdes trygt inntil bebyggelsen, mens vegetasjonen gir skjerming og visuelle og opplevelsesmessige kvaliteter.

### 3. KANTSONER

Kantsone er sonen der bebyggelse møter byrom. Her oppstår det et samspill mellom byromsgulvet, bygningens fasade og 1. etasjens funksjon.

Kantsoner er overgangen mellom bygning og byrom, og påvirkes av de funksjonene og virksomhetene som lokaliseres der. Den bør opparbeides på en måte som bidrar til gode opplevelser for menneskene som oppholder seg i og bruker både byggene og uterommene. Kantsonene bør bidra til opplevelser i øyehøyde, skape trygghet og gi rom for aktiviteter. Flere viktige forutsetninger for oppnåelsen av byliv blir

definert gjennom hvordan kantsonene blir planlagt.

Kantsonene består av gulv, fasade på tilstøtende bygg og funksjonene i byggets første etasje og på gulvet i byrommet. Ved planlegging og realisering av bygg i knutepunktet bør det være et fokus på kantsonene, hvordan de utformes og hvordan de på best mulig vis kan bidra til byliv.

Alle planer og tiltak bør redegjøre for hvordan man har planlagt og utformet kantsonene og på hvilken måte de kan bidra til byliv.



*Figur 30: Bilde fra St Olavs Plass i Oslo som viser hvordan vegetasjon langs husfasaden kan være nok til å skape rom for opphold og ro i et ellers trafikkert bybilde.*



*Figur 31: Bildene til venstre viser ulike bruk av kantsoner for et prosjekt i Seattle. Arkitekt: Weinstein A+U. En inntrukket 1. etasje danner en svært åpen / offentlig kantsone med plass til benker/møblement, inngangspartier, noe le for regn og potteplanter. På en annen side av bygget, en mer lukket /privat kantsone med dedikert innhegnet serveringsareal, parasoller og planter.*

#### Reguleringsbestemmelse 2.7 Byrom

*Kantsoner mot fasader skal opparbeides på en måte som bidrar til gode opplevelser for menneskene som oppholder seg i byrommene og bruker byggene. Kantsonene skal bidra til opplevelser i øyehøyde, skape trygghet og gi rom for aktiviteter.*

## Lokalisering av handel og privat tjenesteyting

Et sentralt prinsipp i områdeplanen er at handel, bevertning/ servering og annen utadrettede- og publikumsfunksjoner skal legges med adkomst fra gateplan og følge prinsippene for plassering i kvalitetsprogrammet til områdeplanen mot viktige byrom og torg o\_TO3 og o\_TO4.

Fordi det vil være begrenset med denne type funksjoner i området er de lagt til hovedforbindelsene og sonen der flerbrogatene møter disse.

Funksjoner som kantiner, inngangspartier felles møterom og auditorier, som skaper bevegelse av folk, bør etableres i bygenes første etasjer for å bidra til byliv og åpne/aktive fasader ut mot felles byrom.

Nye handelsvirksomheter på østsiden av sporområdet har krav til vindusutstilling mot gateplan.



Figur 32: Utsnitt fra perspektiv fra områdeplanen som viser åpne første etasjer og variert uforming av kantsonene og møtene mellom bygg og uterom.

## 4. BEBYGGELSE

Planbestemmelsene for utforming av byggefeltene er av overordnet karakter. Her under drøftes prinsipper som bør videreføres i påfølgende prosesser.

Det legges opp til en høy utnyttelse og en for Porsgrunn ny skala rundt knutepunktet og for store deler av planområdet. Endelig utforming vil avhenge av bl.a. den nye bebyggelsens innhold, brukere sine behov, utbyggingstakt og øvrig byutvikling. Allikevel knyttes noen overordnede kvalitetskrav til ny bebyggelse for hele området.

### Arkitektonisk utforming

- Det skal i størst mulig grad brukes naturlige og miljøvennlige materialer som har lang levetid. Ombruk av materialer og utforming etter sirkulærøkonomiske prinsipper bør vurderes.
- Bygningselementer på tak skal integreres i bygningens helhetlige utforming.
- Alle tiltak bør etterstrebe bruk av grønne tak. Tilstrekkelig jorddybde og bruk av vegetasjon må vurderes.

Det skal redegjøres for hvordan ny bebyggelse forholder seg til bysentrums skala med tanke på dimensjoner på høyder, bredder og fasader. Ny bebyggelse bør forholde seg til følgende fasadeinndelingsprinsipper: en base – markering av 1. etasje, en kropp og en markert topp.

Det skal utvikles en materialpalett og en fargepalett for nye tiltak som harmonerer med eksisterende bebyggelse.

### Byggenes 1. etasje

- 1. etasje bør markeres i fasaden; ved relieff-virkning, mønster, vindusflater eller farger som forholder seg til de allment tilgjengelige byrommene, og bidrar til å knytte bygg og byrom sammen.
- 1. etasjene bør ha minimum 4,2 m fri høyde. Inngangspartier bør ligge i første etasje og vende mot offentlige gater og byrom. Det samme gjelder for andre åpne funksjoner som kantiner, felles møterom og vrimesoner.
- I de mer publikumsintensive delene av området bør materialer i 1.etasjene vurderes med tanke på taktile egenskaper og i hvilken grad de bidrar til å berike opplevelsen for publikum.

### Reguleringsbestemmelser

#### 2.6 Utforming av bebyggelse

*Bebyggelse skal oppføres med høy arkitektonisk kvalitet når det gjelder utforming og materialer. Bygningselementer på tak skal integreres i bygningens helhetlige utforming.*

#### 3.1.3 Sentrumsformål (SF1 - SF11)

*1. etasje skal markeres i fasaden; ved relieff-virkning, mønster, vindusflater eller farger som forholder seg til de allment tilgjengelige byrommene, og bidrar til å knytte bygg og byrom sammen.*

*1. etasjene skal ha minimum 4,2 meter fri høyde. Inngangspartier skal ligge i første etasje og vende mot offentlige gater og byrom. Lokaler for utadrettet virksomhet skal være utformet med åpne fasader og store vindusflater.*

*Alle bygg med grunnflate større enn 50 kvm skal opparbeides med minimum 3 etasjer over bakkenivå.*

*Det tillates ikke etablering av plasskrevende varehandel.*

*Adkomst til SF10 er fra o\_V3. Adkomst til SF9 og SF11 er fra o\_TO4. Det tillates ingen gjennomkjøring mellom SF10 og SF9, og SF10 og SF11.*

## 4.1 KAMMERHERRELØKKA

Utbyggingsfeltene vest for jernbanen kan gå direkte til rammesøknad, det er derfor knyttet noen flere utformingsprinsipper og bestemmelser til disse feltene, for derigjennom å sikre bebyggelse og arkitektur av god kvalitet. Store deler av Kammerherreløkka kan betegnes som stasjonsarealer og Bane NORs Stasjonshåndbok vil også knytte krav til utforming og funksjonalitet i området.

### Fasadeprinsipper

Eksisterende bebyggelse rundt Kammerherreløkka har svært varierende prinsipper for fasadeutforming. Vi finner også bebyggelse fra ulike perioder, og området har tilsynelatende svært sprikende arkitektur.

Til tross for svært springende bygningshøyder finnes noen tydelige fasadeinndelingsprinsipper i flere av bygningene. Nybygg bør forholde seg til en høyde på ca 3 etasjer eller k+16. Dette er en høyde som både tar opp flere av stasjonsområdets eldre 2-3 etasjes bygninger og har blitt brukt til å markere sprang mellom nyere bygningers base og høyere partier. Markeringer i denne høyden kan bidra til å videreføre et forhold til Porsgrunn som småhusby og opprettholde en menneskelig skala. Markeringer kan gjøres ved hjelp av sprang i fasaden som inntrekninger og utkrageringer, skille i materialbruk, fargebruk, eller ved hjelp av andre arkitektoniske virkemidler.

Nybygg bør også følge et tredelingsprinsipp for fasadene som vi finner igjen i flere bygninger i området. En base som markerer 1. etasje, en kropp og en topp som avslutter bygget mot himmelen. Dette prinsippet kan bidra til å bryte ned skalaen på bygninger, men understøtter f.eks. ulike funksjoner. Første etasje skal ha høyde nok til å kunne huse næringsarealer, uavhengig av formål.

Utformingen av bygningskroppens 3 deler kan bestå av variasjon i materialer, fargebruk og fasadefelter, rytme og utforming av vinduer og bearbeiding i selve volumet som f.eks tilbake-trekninger i topp eller bunn. Takutforming er svært viktig del av bygningers fasade. Det bør vurderes og redegjøres for utforming av tak, hvordan dette forholder seg til omkringliggende bebyggelse og hvorfor valgt utforming er foretrukket.

#### Reguleringsbestemmelser

##### 3.1.3.1 Sentrumsformål vest for jernbanen (utvalg)

Det tillates forretninger, kontor, hotell/overnatting, offentlig og privat tjenesteyting og bevertning innenfor alle delområdene. Bevertning og utadrettede publikumsfunksjoner skal ha adkomst fra gateplan.

Ved søknad om rammetillatelse skal det følge med en materialpalett som viser hvordan ny bebyggelse forholder seg til eksisterende bebyggelse.

3. etasje eller 4. etasje skal markeres, enten ved hjelp av sprang i fasaden som inntrekninger, skille i materialbruk, fargebruk, eller ved hjelp av andre arkitektoniske virkemidler.



Figur 33: Illustrasjonen viser hvordan bygninger på Kammerherreløkka forholder seg til hverandre med tanke på høyder og fasadeinndeling.



Figur 34: Prinsipp for fasadeinndeling på Kammerherreløkka

## Materialitet og fargebruk

Kammerherreløkka har ingen enhetlig materialbruk eller fargebruk. Området er preget av kontraster i materialvalg, kvalitet og farge. Det eksisterer allikevel et vesentlig innslag av gråtoner, både fra belegning og fasader gjennom ulik bruk av belegningsstein, betongplater, granittstein, fasadeplater osv. I tillegg er det ulike innslag av rød tegl, rødlige prefabrikerte betongplater og terracottaflis i sneglehuset. Lengre unna er småbyen preget av trehus og murhus malt i mer tradisjonelle og ulike farger. Det nye hotellet skiller seg ut med sin metallplatekledning som skifter karakter avhengig av sol og lysforhold. Felles for de fleste eksisterende bygninger er at de stort sett framstår med et hovedmateriale og et sekundærmateriale.

Følgende punkter bør oppfylles og vurderes i forbindelse med nye tiltak:

- Etterstrebe solide og varige materialer med høy kvalitet som danner harmoni med eksisterende materialpalett. Materialene må tåle tidens tann, tåle gjentatt oppussing og ha gode patineringssegenskaper. Det skal etterstrebes høy bruk av naturlige materialer.
- Det skal lages en materialpalett som diskuterer hvordan ny bebyggelse forholder seg til eksisterende bebyggelse.
- Materialer, der de kommer i kontakt med mennesker, bør ha gode taktile egenskaper, være gode å ta på og stå inntil, samt berike opplevelsen av området for publikum.
- Sekundærmaterialer bør fremheve og harmonere med hovedmaterialene, enten med sine naturlige egenskaper eller gjennom overflatebehandling.
- For nye tiltak skal det lages en fargepalett som diskuterer hvordan ny bebyggelse forholder seg til eksisterende bebyggelse mtp farger.

Farger kan bestå av naturlige materialfarger og behandlede materialer med f. eks. malte eller pussete overflater. Det anbefales en bruk av farger der primærfargene og hovedfargene er de minst fargeintensive og der de sterkeste fargene brukes som aksentfarger. Det bør være en fargemessig relasjon og samsvar mellom hovedfarge og sekundærfarge (beslag, vinduer, etc.).

Farger bør holdes på skalaen mellom rødt og grønt med tilslag av gult framfor tilslag av blått. Det anbefales også å holde fargebruken innenfor 30-40% tilsatt farge (kulørhet ihht NCS). Helt hvite og nøytrale farger (oo-N ihht. NCS) bør unngås.



*Figur 35: Utsnitt fra perspektiv fra områdeplanen som viser tredelingsprinsippet som har til hensikt å komme Porsgrunnskaalen i møte.*



Figur 36: Materialpalett basert på et utvalg eksisterende bygninger og materialer rundt Kammerherreløkka.

## Forbindelser og passasjer i bebyggelsen

Det er lagt opp til at kommende bebyggelse på Kammerherreløkka har passasjer og forbindelser integrert i arkitekturen. Dette bidrar til et tilgjengelig kollektivknutepunkt og en svært god kontakt mellom jernbanen og byen.

Framtidige bygg, byrom og landskapsgrep bør i størst mulig grad legge til rette for å opprettholde en slik kontakt. For å forsterke denne opplevelsen kreves særskilte kvaliteter rundt publikumstunge situasjoner.

Det er viktig at Stasjonsbygningen har tilstrekkelig åpenhet og luftighet i 1. etasje. Den kan ha en kombinasjon av fasader og takoverbygde byrom, men med en enhetlig arkitektur som i størst mulig grad gjør at bygningens 1. etasje fremstår som en paviljong i et byrom.

Alle materialvalg på bygningselementer i forbindelse med passasjer og mellomrom tilknyttet offentlige byrom bør ha særskilte taktile kvaliteter, bidra til gode opplevelser for brukerne og sørge for å virke inviterende på publikum. Materialer og arkitektur bør utformes slik at det bidrar til lune og gode rom med gode akustiske egenskaper der det er naturlig for folk å oppholde seg.

Belysning og vegetasjon skal være gjennomtenkt og bidra til trygge omgivelser.



*Figur 37: Illustrasjonen viser Drammen bussterminal, arkitekt: Fredrik Lund. Ventearealer til buss er utført i tre med en blanding av skjermede og åpne soner. Det er god kontakt til begge sider av stasjonen og materialbruken er lun, med gode taktile egenskaper.*



*Figur 38: Busstasjon i Umeå, Wingårdhs Arkitekter. Illustrasjonen viser et godt samspill mellom ekspressiv arkitektur, lun materialbruk og lys, åpne og trygge ventearealer.*

## Referanser:

Porsgrunn kommune, «Planprogram Knutepunkt Porsgrunn, Områdereguleringsplan med konsekvensutredning (KU) Fastsett i Utvalg for miljø og byutvikling 07.12.21 i sak 77/21,» Porsgrunn kommune, Porsgrunn, 2021.

Norconsult / Dyrvik Arkitekter, «R104 - Illustrasjonshefte - Plangrep alternativer med plan illustrasjoner og diagrammer,» Norconsult / Dyrvik Arkitekter, Oslo, 2023.

Norconsult, «R102 - Planbeskrivelse Områdereguleringsplan Knutepunkt Porsgrunn,» Norconsult, Larvik, 2023.

Plan- og bygningsetaten, Bymiljøetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, "Handlingsplan for økt byliv i Oslo sentrum", Høringsutkast Oslo kommune, 2017.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet, "Byrom - en idehåndbok", Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016.

## Bildehenvisninger:

s.9: Borud, Terje Hentet april 2023. Bane NOR eiendom AS <https://www.banenoreiendom.no/porsgrunn-stasjon>

s. 10: LPO Arkitekter Hentet 22. mai 2023 fra LPO Arkitekter <https://www.lpo.no/prosjekter/vulkan-omradeplan>

s. 11: Tatham, Bill Hentet 13. april 2023. SWA Group <https://www.swagroup.com/projects/the-culver-steps/>

s. 11: Effekt Arkitekter ApS Hentet april 2023. Effekt Arkitekter ApS <https://www.effekt.dk/ros>

s.12: Ridderstrøm, Gunnar

s.19: Hobhouse, Jack Hentet 13. april 2023 Landezine. B|D landscape architects. <https://landezine.com/sayer-street-the-meadow/>

s.19: Flux landscape architecture Hentet 13. april 2023 Landezine. Flux landscape architects. <https://landezine.com/werkspoorkathedraal-utrecht-by-flux/>

s. 20: Molden, Camilla

s.20: Groehn, Florian Hentet 18. april 2023 Landezine. Aspect Studios. <https://landezine.com/the-goods-line-by-aspect-studios/>

s. 21: hochC Landschaftsarchitekten Hentet 22. mai 2023 Landezine. hochC Landschaftsarchitekten. <https://landezine.com/playground-choriner-strasse-by-hoch/>

s. 22: Andersson Jönsson Landskapsarkitekter Hentet 22. mai 2023 Landezine. Andersson Jönsson Landskapsarkitekter. <https://landezine.com/jaktgatan-and-lovangsgatan/>

s. 22: Flothyl, Arne O.

s. 23: Andersson Jönsson Landskapsarkitekter Hentet 18. april 2023 Landezine. Andersson Jönsson Landskapsarkitekter. <https://landezine.com/jaktgatan-and-lovangsgatan/>

s. 24: Swimmer, Lara Hentet 4. mai 2023, Weinstein A+U. <https://www.weinsteinau.com/projects/19th-mercer>

s. 24: Tekehtopa, Hentet mai 2023, Tekehtopa <https://www.tekehtopa.no/>

s. 29: Google Street View sammenstilling Hentet mai 2023 <https://www.google.no/maps/>

s. 30: Studio Fredrik Lund Hentet 24. august 2022 <http://studiofredriklund.blogspot.com/2012/10/the-bus-station-drammen.html>

s. 30: Pihl, André, Wingårdh Arkitektkontor AB Hentet 3. mai 2023 Floornature. Wingårdh Arkitektkontor AB. <https://www.floornature.com/architectural-solutions/structure-made-concrete-and-laminated-timber-bus-shelter-ume-13969/>



**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)

