Vestre Brygge Eiendom AS

Landskapsvurdering
PMV

Notat til reguleringsplan med KU, Porsgrunn Mekaniske Verksted.

Dato: 04.12.2019



BØRVE BORCHSENIUS

Arkitektur siden 1889

Innhold

1 BAKGRUNN 3

2 TILTAKET 4

3 METODE 4

4 VURDERING 5

5 OPPSUMMERING 13

1 Bakgrunn



figur 1 – Flyfoto med planområdets avgrensing

Landskapsvurdering for PMV er utarbeidet i samsvar med fastsatt planprogram, datert 22.01.15, vedtatt av Utvalg for plan og kommunalteknikk, sak 10/2015.
Planområdet, som har utstrekning ca. 65 daa ligger på Vestsida, like vest for bysenteret.
I tillegg til selve verkstedtomta, som har utstrekning ca. 35daa, omfatter også planområdet deler av eksisterende boligeiendommer, tilstøtende veigrunn og areal i elveløpet.
I det vedtatte planprogrammet er det nedfelt følgende krav til landskapsvurderingen:

> *«……Prosjektets landskapsvirkning som helhet skal illustreres, beskrives og vurderes. Her vektlegges blant annet områdets mulige virkning som sett fra Porsgrunn sentrum. Den lokale virkningen av foreslåtte bygningshøyder og bygningsvolum vurderes i forhold til nærområdet og i forhold til landskapsrommet. Kontakten mellom elv og land, herunder viktige siktlinjer skal vurderes…….I tillegg til illustrasjoner skal det lages en beskrivelse og en vurdering av konsekvensene.»*

Det vises også til foreliggende temanotater for naturmangfold og byutvikling, som i noen grad overlapper tematisk med landskapsvurderingen.

2 Tiltaket



Figur 2 - Utbyggingsalternativet

Det planlagte tiltaket - utbyggingsalternativet - legger opp til en transformasjon hvor det tidligere verkstedområdet utvikles til et sentrumsnært boligkvarter. Det tas samtidig sikte på at eksisterende verkstedbebyggelse sentralt i området skal bevares, og nyttes til næringsformål. Planforslaget viser et utbyggingspotensial på ca. 250 leiligheter og ca. 2.500m2 næringsareal. Det planlegges å åpne tørrdokka, slik at den danner en utvidelse av elveløpet - og et vannspeil som skyter inn i PMV-området.
Utbyggingen av PMV-området vil foregå trinnvis – og strekke seg over flere år.

3 Metode

Grunnlaget for vurdering av landskapsverdier er foreliggende kartverk, fotografier og befaringer og registreringer som er gjort i- og omkring planområdet.
Vurdering av verdi, omfang og konsekvens er gjort med utgangspunkt i metode iht. SVV håndbok for konsekvensanalyse V712.

4 Vurdering

4.1 Overordnet landskapsbilde



figur 3 – Flyfoto. PMV-området markert på vestre bredd – mellom bruene

Mellom Frierfjorden i Porsgrunn og Bryggevannet i Skien beskriver vassdraget et langstrakt og buktende landskapsrom, der vannspeilet ligger på havnivå.
Bakenforliggende åsdrag danner en visuell innramming av dette store landskapsrommet.

Terrengform inntil elvas bredder varierer mellom større, åpne flater/fyllinger til bratte og trangere skrentformasjoner. Også arealbruk og bebyggelse langs elveløpet varierer i størrelse, form og karakter - mellom konsentrerte bysentra, boligområder, næringsarealer og åpent jordbruksareal.

Flere områder inntil elveløpet – særlig i tilknytning til bysentra i Porsgrunn og Skien – er for tiden i transformasjon og utvikling, uten at dette påvirker det overordnete landskapsbildet i «Bybåndet Porsgrunn-Skien».

4.2 Terrengform / landskap i planområdet

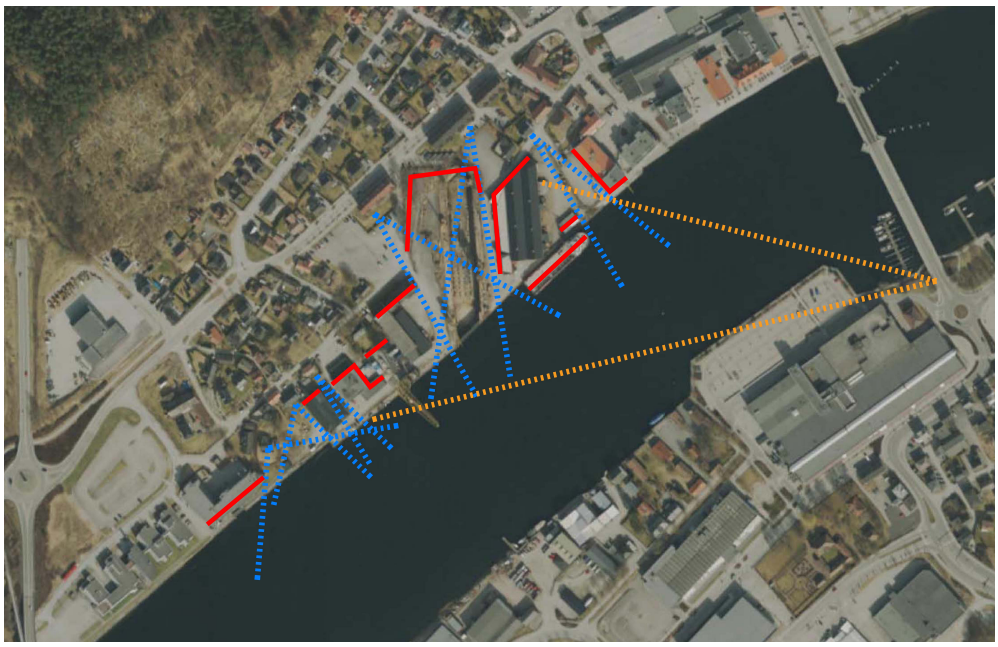


figur 4 – Flyfoto med markering av planområdet, cote+2 og cote+7.

PMV-området har en enhetlig terrengform, med stigning oppover fra kaikanten, som ligger på ca. cote+2,0. Den flere meter dype Dokka skjærer seg inn i dette terrenget. Omkring Dokka er det også etablert en fast kant på ca. cote 2,5. I nordre ende av Dokka tar en spuntvegg opp nivåforskjellen mot opprinnelig terrengform.
Reimsgate og Porselensvegen ligger med gatenivå ca. cote +7.
Arealene i området er i stor grad bebygget - eller består av asfalterte/harde flater. Lengst vest i området står en liten knaus med et av PMVs få innslag av naturlig terreng og vegetasjon.
Den planlagte boligutbyggingen i PMV-området vil medføre terrenginngrep for etablering av parkeringskjellere, men etter utbygging vil terrengformen på stedet ikke være vesentlig endret i forhold til dagens situasjon. Det kan bli påkrevet med masseutskifting ifm. forekomst av forurenset grunn – men heller ikke dette vil medføre nevneverdig endring av nåværende terrengform.

Planlagt opprusting av uteområder og grønnstruktur er vurdert ifm. tema «byutvikling».

4.2 Sikt / utsikt

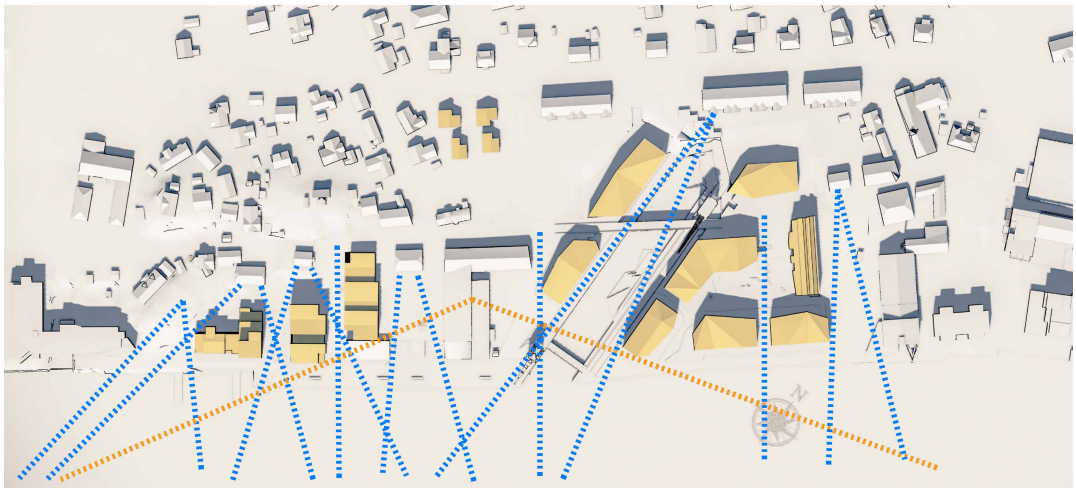


figur 5 – Dagens situasjon. Siktlinjer/-sektorer (blå og orange) og sikthindringer (røde)

Den nåværende bebyggelsen i PMV-området begrenser i stor grad nabolagets og allmennhetens utsikt mot elva. Høyreiste bjørketrær omkring nordre ende av Dokka begrenser (sommerstid) også den visuelle kontakten mellom Drangedalsvegen og elveløpet.

- I øst – mellom PMV og Norrøna – er det utsikt fra Porselensvegen til Elva.
- I vest er det utsikt mot elva fra de nærmeste boligeiendommene i Reims gate.

Verkstedbygget og kranene ved PMV er godt synlige fra Down Town / Bybrua.



figur 6 - Siktlinjer/-sektorer, utbyggingsalternativet

Den planlagte utbyggingen har en struktur som i stor grad gir/beholder gløtt og siktsektorer mellom elva og nabolaget. At Dokka gjøres til et vannspeil medfører også at «elveutsikten» bringes innover i området. For blokkbebyggelsen inntil Drangedalsvegen og Reims gt. 22 medfører utbyggingen en reduksjon av sikten mot elverommet. Med planlagt kaipromenade får alle tilgang til panoramautsikten fra elvebredden. Den gamle verkstedbebyggelsen og 8t-krana, som skal bevares, vil beholde god eksponering mot omgivelsene.

4.3 Eksponering og silhuettvirkning

4.3.1 PMV i dagens bybilde

PMV ligger eksponert mot nedre del av elveløpet – dvs. mot Bybrua og Down Town / Frednes-området. Selve verkstedbebyggelsen framstår lavmælt, med moderate byggehøyder og avdempet farge-/materialbruk. Skip som har ligget ved kai på PMV har dimensjoner som «har vært godt synlige» i bybildet. Frydentopp og Skipperåsen danner bakteppe/silhuett mot vest. Sørvest for PMV er signalbygget Powerhouse under oppføring.



figur 7 – PMV-området sett fra østre ende av Porsgrunnsbrua.



figur 8 – PMV-området sett fra østre ende av Porsgrunnsbrua. Foto 14.10.19. Supplyskip ligger ikke lenger ved kai, og Powerhouse er under oppføring (bak Utrustningskrana).



figur 9 – Utbyggingsalternativet. PMV-området sett fra østre ende av Porsgrunnsbrua. Powerhouse (fotomontasje) i bakgrunnen.

4.3.2 Utbyggingsalternativet

Illustrerte nybygg varierer mellom 2-8 etg. høyde. Byggehøydene som er foreslått vurderes ikke som negative for landskapsvirkning / bybilde. En fortsatt bevisst holdning i videre arbeid med formspråk og detaljering, material- og fargevalg (arkitektonisk kvalitet – jf. notat 9) vil være avgjørende for at området etter utbygging skal framstå på en mest mulig positiv måte mot omgivelsene. I temanotat 8 drøftes hvordan planlagt bebyggelse vil framstå i forhold til nærmiljø/nabolag.

I Porgrunn Næringspark, sørvest for PMV-området, er «Powerhouse» under oppføring – med høyde ca. cote +49,5, som er ca. 20m over den høyeste delen av skissert PMV-bebyggelse. PMV-bebyggelse vurderes ikke å være i konflikt med hensynet til at Powerhouse skal være et signalbygg og landemerke på Vestsida – jf. fig. 9, 10 og 12.



figur 10 – Utbyggingsalternativet. PMV-området sett fra Kulltangenbrua - med Powerhouse (fotomontasje) i forgrunnen.

4.4 Landemerker



figur 11 – Dagens situasjon. Utsikt fra Frednesøya.



figur 12 – Utbyggingsalternativet. Utsikt fra Frednesøya. Powerhouse under oppføring i forgrunnen.

Kranene ved PMV - og «Utrustningskrana» i særdeleshet - framstår som høyreiste og karakteristiske landemerker. I utbyggingsalternativet bevares «8-tonns-krana» og «25-tonns-krana», som står ved dokk-kantene. De øvrige kranene på PMV skal rives.
Det vurderes som positivt at de to kranene bevares. Planlagt riving av øvrige kraner vurderes å ha en negativ konsekvens for landskapsrommet og bybildet.
Når powerhouse står ferdig vil også dette ruvende bygget framstå som et landemerke vest for elvebredden.

4.5 Dokka



figur 13 – Dokka, slik den framstår i dagens situasjon

4.5.1 Dokka - dagens situasjon

Den ca. 150m x 24m store dokka på PMV fremstår i dag som et sår i terrenget. Nå når verfts-/verkstedvirksomheten er avviklet har Dokka ingen bruksverdi. Den visuelle virkningen av Dokke må sies å være negativ «i bylandskapet» – og de flere meter høye dokk-kantene representerer en fare mht. ferdsel.
Det er knyttet verneinteresser til Dokka, som utgjør et vesentlig element i PMVs historie.



figur 14 – Utbyggingsalternativet for Dokkområdet

4.5.2 Dokka - utbyggingsalternativet

Som ledd i den planlagte utbyggingen tas det sikte på å åpne tørrdokka, slik at den danner en utvidelse av elveløpet - med et vannspeil som skyter inn i PMV-området. Sammen med etablering av gangbroer, langsgående brygger, beplantning og annen tilrettelegging for allmenn ferdsel vil Dokkområdet utvilsomt kunne utvikles til en verdifull og attraktiv del av et transformert bylandskap på PMV.

Sammen med planlagt bevaring av bl.a. kran, kranbaner oppå dokk-kanten og bevaring av tilliggende bebyggelse vil dette by-/landskapsrommet også formidle historien om det tidligere verfts-/verkstedområdet.

5 Oppsummering

Virkning av planlagte bygningsvolumer vurderes i seg selv ikke å være negativ for landskapsbildet. Det forutsettes at illustrerte volumer vil bli detaljert og bearbeidet ytterligere. Hensyn til formspråk, material- og fargevalg (arkitektonisk kvalitet) må vektlegges også i videre planlegging og prosjektering av ny bebyggelse.

Planlagt opparbeiding og bearbeiding av terreng og utomhusområder vurderes å være av positiv og vesentlig betydning for hvordan området vil framstå.

Den planlagte utbyggingen med oppbrutt bygningsstruktur og lamellbebyggelse som åpner seg mot elveløpet vurderes som positivt mht. at nærområdets visuelle kontakt med elveløpet i tilstrekkelig grad. Planlagt vannspeil i Dokka har også en positiv effekt i så måte.

Riving av «Utrustningskrana» medfører at et svært karakteristisk landemerke i landskapsrommet / bybildet går tapt.

Av hensyn til kulturverninteresser og områdekarakter er det av stor betydning at eldre verkstedbebyggelse bevares og eksponeres. Ny bebyggelse har en struktur og utforming som gir «Maskin- og Kjeleverkstedet», «Rørleggerverkstedet» og «8-tonns-krana» fortsatt god eksponering mot Bysenteret. Foreslått plassering av «25-tonns-krana» i indre del av dokka styrker «fortellingen» om områdets historie i indre del av verkstedområdet.

Børve Borchsenius Arkitekter AS
04.12.2019