



PORSGRUNN
KOMMUNE

bypakke
GRENLAND

OMRÅDEREGULERINGSPLAN
KNUTEPUNKT
PORSGRUNN
ILLUSTRASJONSPROSJEKT

Dokumentnr: R104
Revidert november 24

Norconsult



INNHold	
KONSEPT GREP	S. 3
ILLUSTRASJONSPLANER	S. 18
TEMAPLANER	S. 23
UTNYTTELSE OG HØYDER	S. 32
ILLUSTRASJONER	S. 34
SOLSTUDIER	S. 42
AREALER	S. 45



KONSEPT - GREP



PLANOMRÅDET

Planområdet utgjør det største utviklingsområdet i Porsgrunn med ca. 200 dekar. Dagens bebyggelse på området består av svært blandet bebyggelse, fra eneboliger til lager og plasskrevende næring. Markerte bygninger blir berørt av forslaget, men tiden og investeringsviljen er viktige faktorer for hva som eventuelt blir revet eller ombygget.



BARRIERER

Jernbanen og den trafikerte fylkesvegen danner barrierer for utviklingen av området. Det er få krysningsmuligheter og der det finnes muligheter framstår de som lite attraktive for myke trafikanter.



FORBINDELSER TIL BYEN

Utviklingen skal sikre tydelige og funksjonelle forbindelser fra bysentrum, gjennom området og til Kjølnes. Forbindelsene skaper muligheter for attraktiv utvikling og kobler byen på en bedre måte.



LANDSKAPSGREP

Planområdet har, gjennom sin beliggenhet og nærhet til natur og urbanitet, potensialet til å romme elementer fra begge disse kvalitetene. Slik kan området bygge en egen identitet som et urbant område med landskapskvaliteter. Dette vil kunne fungere som et supplement til dagens sentrum.



BUFFERZONE

Det båndlagte arealet mellom jernbane og ny bebyggelse danner en midlertidig park. Grønnstruktur langs fv. 32 forsterkes. Omfanget tilpasses en tidsbevisst utvikling.



BYSTRUKTUR

Det legges opp til en tydelig bystruktur som bidrar til å koble byen, området og Kjølnes ytterligere sammen, både fysisk og visuelt. Strukturen bidrar til å definere felter for ny bebyggelse og videreutvikling av området.



OFFENTLIGE BYROM

Et hierarki av ulike byrom dannes. De mest offentlige byrommene er knyttet til knutepunktet, de viktigste forbindelsene og der det er potensiale for utadrettede virksomheter.



GÅRDSROM OG NABOLAGSROM

Gårdsrom og nabolagsrom danner et ytterligere nettverk av muligheter og forbindelser som byr på snarveger og variasjon i romlige opplevelser. Gårdsrommene har varierende grad av offentlighet avhengig av funksjonene som danner rommet.



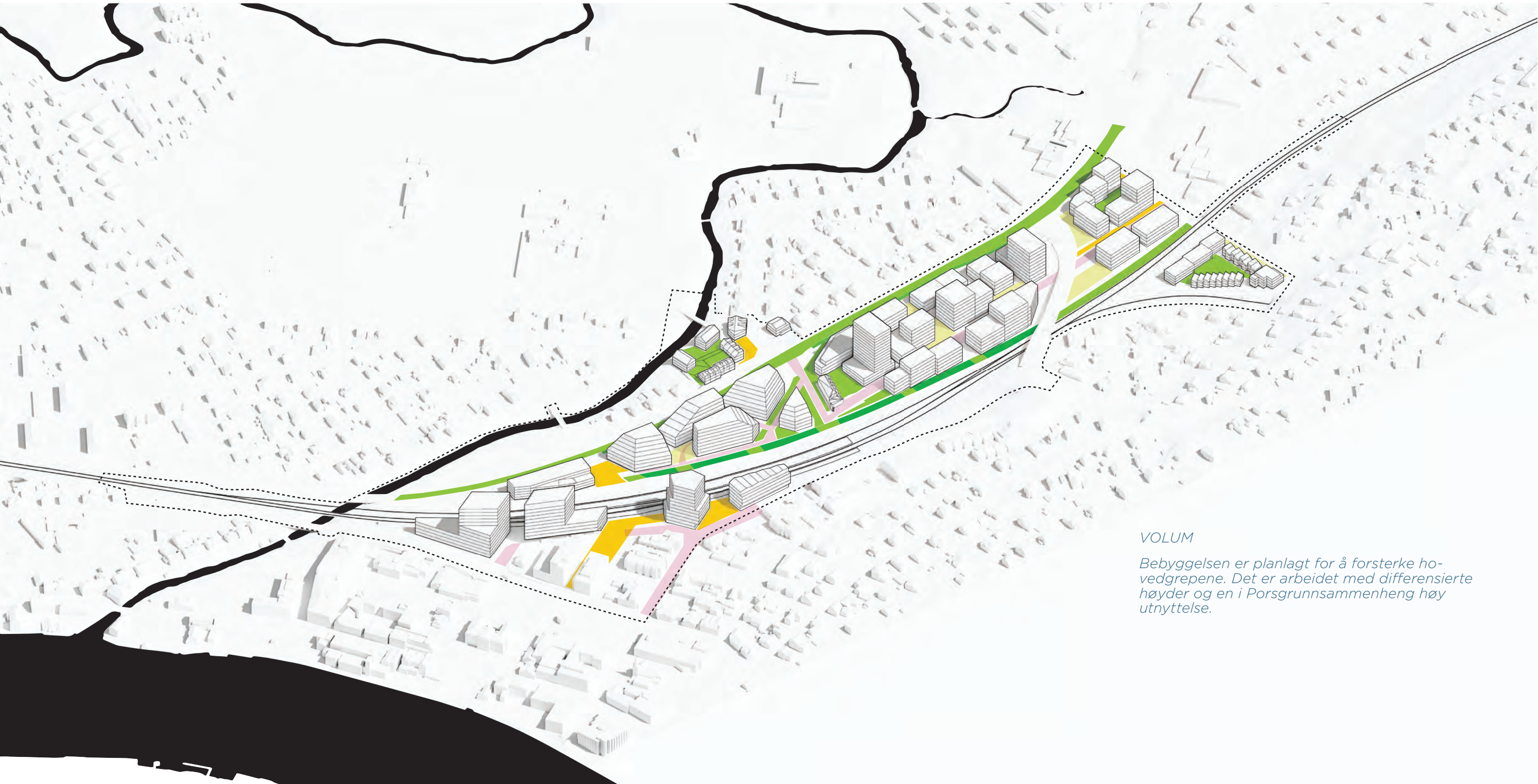
FLERBRUKSGATER

Flerbruksgatene er hovedferdselsårene gjennom området. Disse knytter seg til de mest offentlige byrommene, Flerbruksgatene legger til rette for adkomst for alle trafikantergrupper.



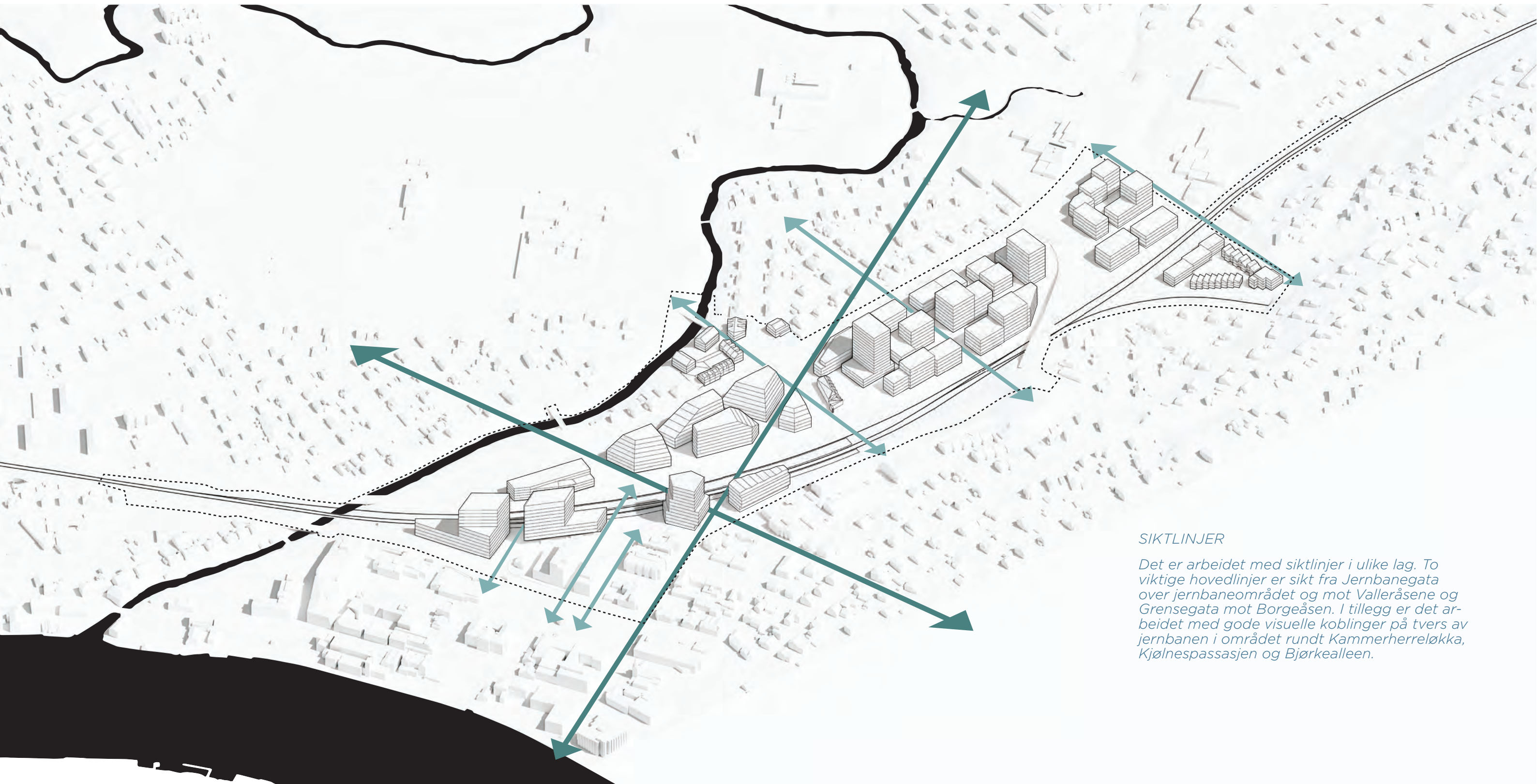
HOVEDTYPER AV BYROM

Til sammen danner dette hovedtypene av byrom i planen. Alle byrom vil måtte tilpasses lokale forhold innenfor hver av hovedtypene.



VOLUM

Bebyggelsen er planlagt for å forsterke hovedgrepene. Det er arbeidet med differensierte høyder og en i Porsgrunnsammenheng høy utnyttelse.



SIKTLINJER

Det er arbeidet med siktlinjer i ulike lag. To viktige hovedlinjer er sikt fra Jernbanegata over jernbaneområdet og mot Valleråsene og Grensegata mot Borgeåsen. I tillegg er det arbeidet med gode visuelle koblinger på tvers av jernbanen i området rundt Kammerherreløkka, Kjølnesspassasjen og Bjørkealleen.



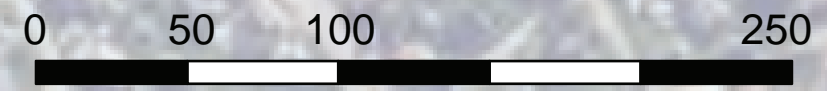
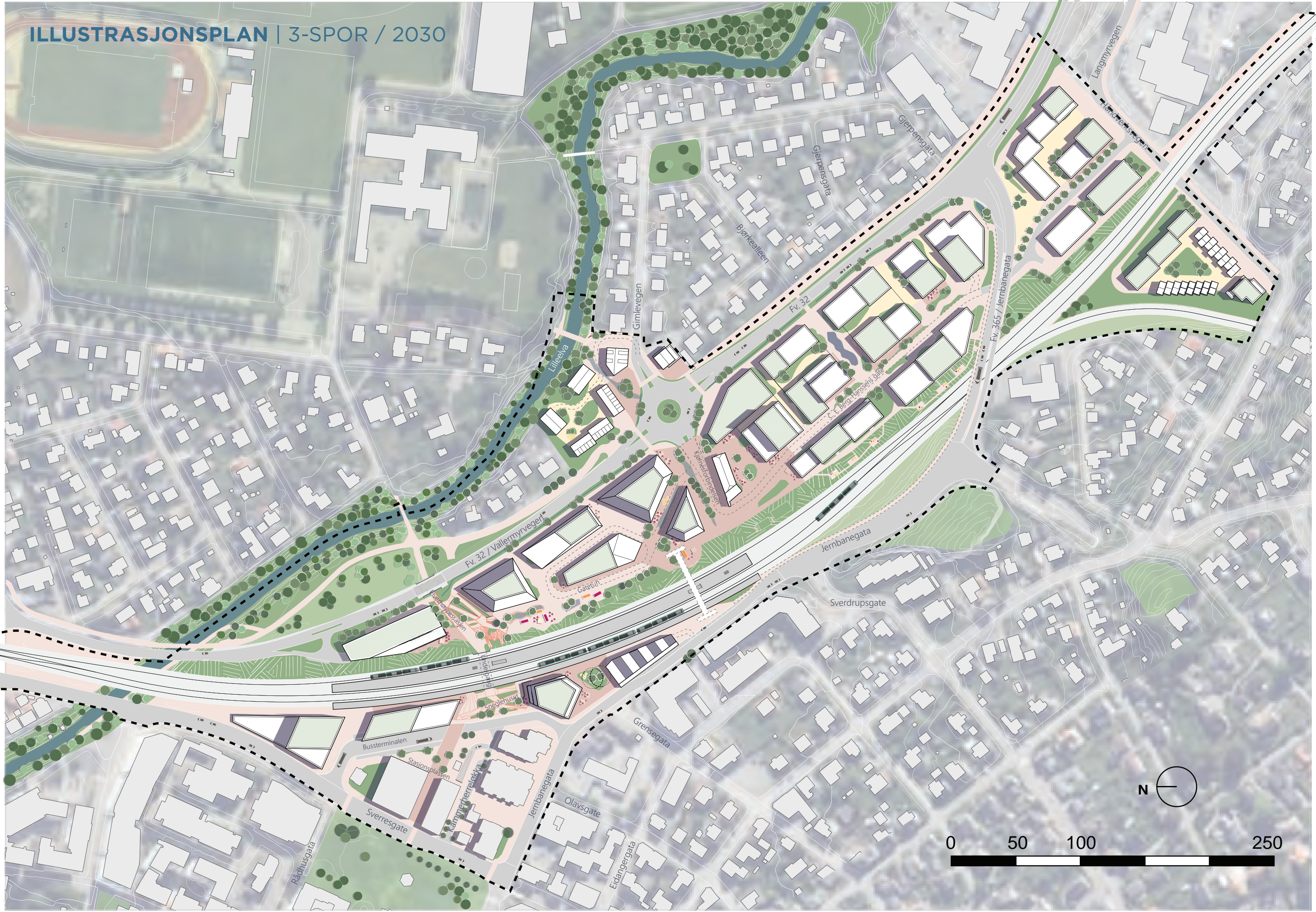
KOBLINGER I BYEN

De tre hovedforbindelsene kobler viktige områder i sentrum med viktige institusjoner og funksjoner på Kjølnes. Sentralt i forbindelsene legges det til rette for økt byliv, urbane kvaliteter og gode møteplasser.

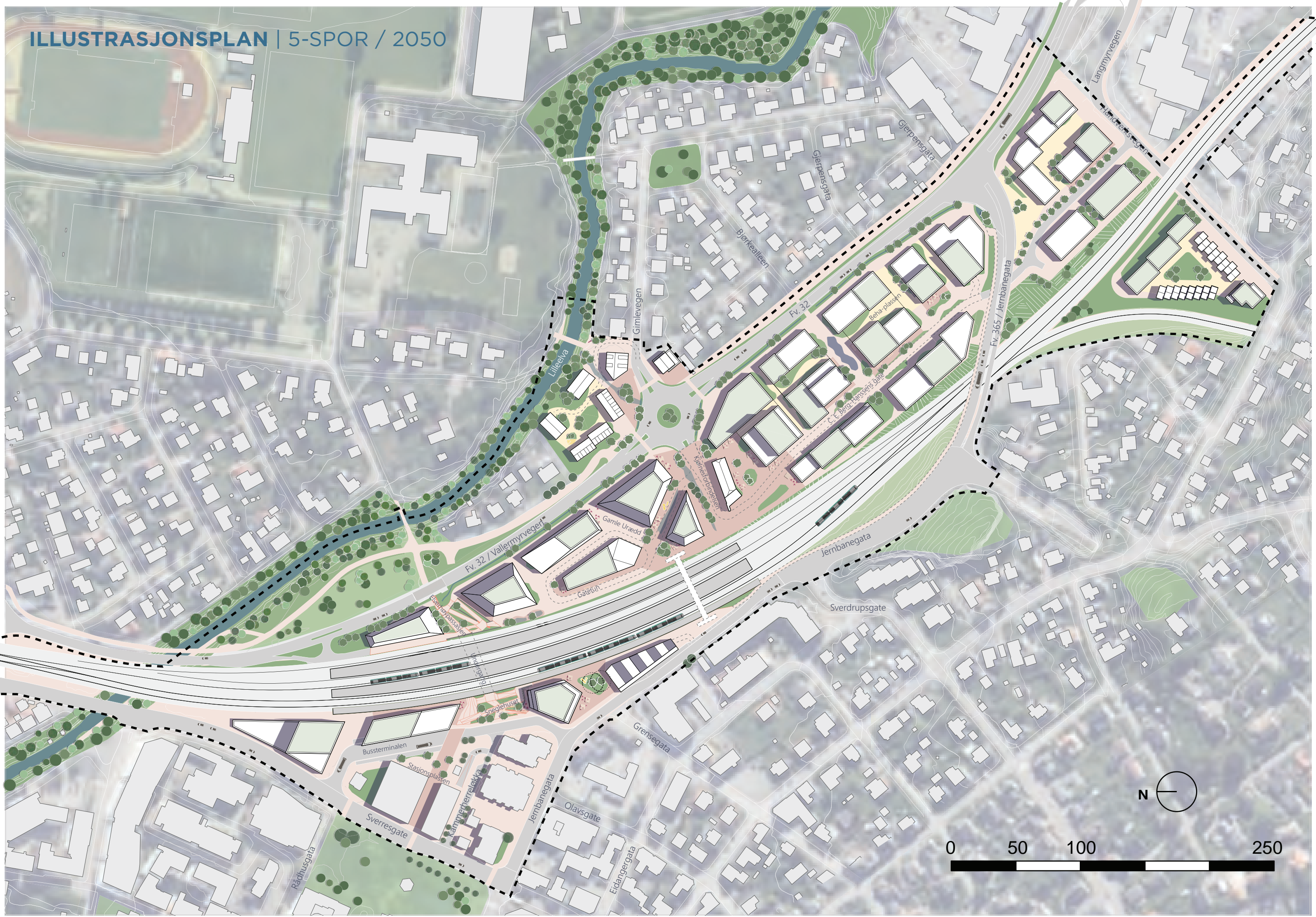


ILLUSTRASJONSPLANER

ILLUSTRASJONSPLAN | 3-SPOR / 2030



ILLUSTRASJONSPLAN | 5-SPOR / 2050







Visuelle KOBLINGER I BYEN
Sikt og orientering ut mot landskapet fra viktige gater, her fra Jernbanegata mot Valleråsene.



Visuelle KOBLINGER I BYEN
Visuell kobling mot Borgeåsen fra Kammerherreløkka/
Grensegata.



Fysiske KOBLINGER I BYEN
Serier av byrom langs de viktigste forbindelsene, med
gjenkjennelig materialbruk.



Fysiske KOBLINGER I BYEN
Gjenkjennelig og helhetlig materialbruk i de ulike forbindelsene bidrar til tydelighet og lesbarhet.

TEMAKART

GRØNNSTRUKTUR

De viktigste og eksisterende offentlige grøntområdene befinner seg utenfor prosjektområdet, mens nye og oppgraderte forbindelser skal knytte disse bedre og tettere sammen. Samtidig introduseres ny vegetasjon i gårdsrom, gatetun, torg og plasser. Sidearealene til fv. 32 får på sikt mer vegetasjon og areal for overvannshåndtering.

I en overgangsperiode frem til jernbanen er fullt utbygd vil et bufferareal/båndlagt areal øst for jernbanen også bidra til å forsterke grønnstrukturen ved knutepunktet.

Tegnforklaring

- Eksisterende parkareal og grønne byrom
- Eksisterende naturområder
- Grønnstruktur båndlagt areal
- Torgflater med grønt preg
- Grønne gårdsrom
- Bygate med grønt preg
- Nye grønne forbindelser
- Grønne forbindelser som styrkes
- Tre med verneverdi
- Planavgrensing



OVERVANNSHÅNDTERING

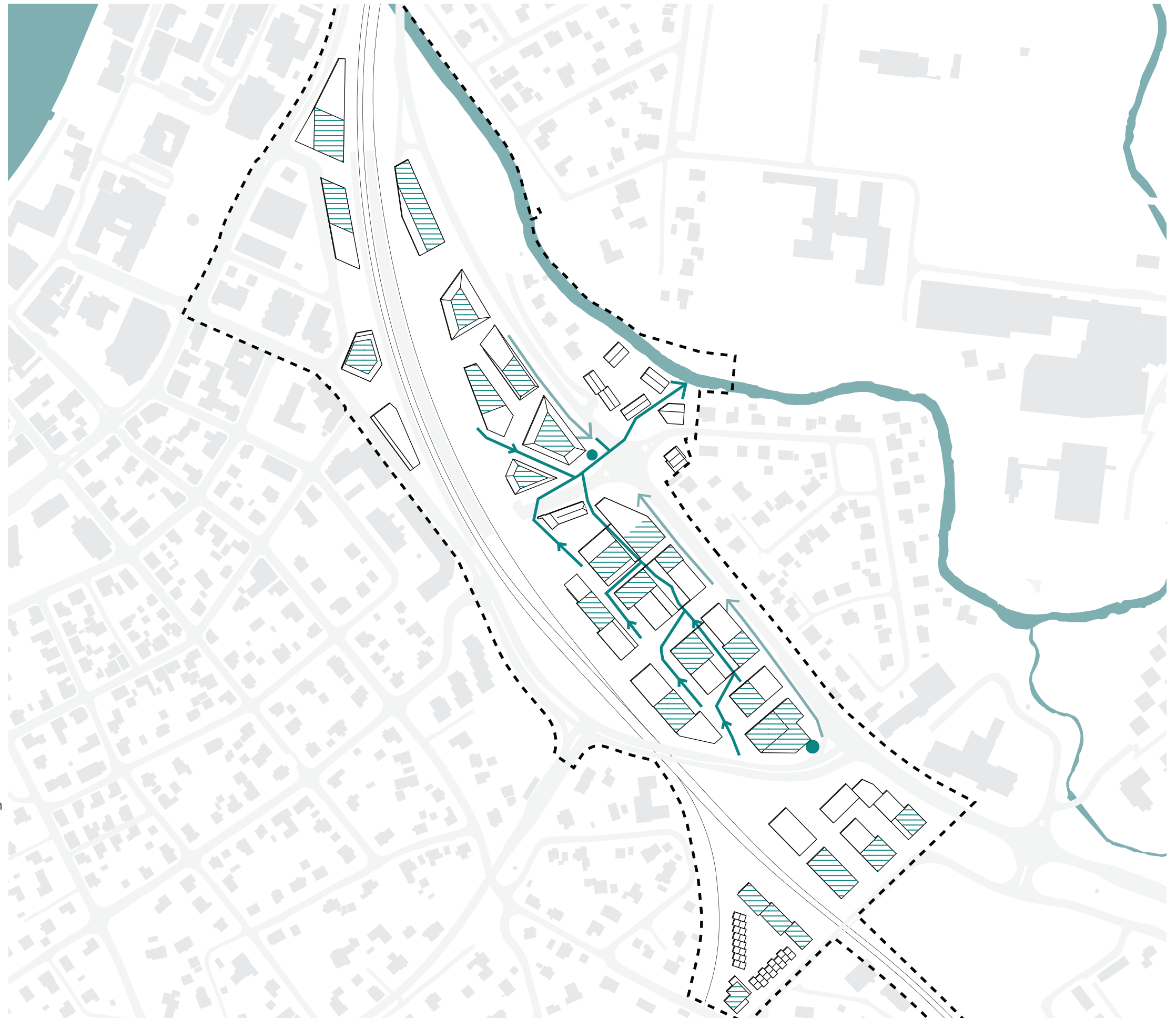
Det er viktig å se på overvann som en ressurs. Overvannshåndtering kan benyttes for å skape attraktive byrom, samtidig som det kan være kostnadsbesparende å «gjenbruke» overvann til vanningsanlegg eller andre elementer.

Fremtidig overvannsløsning skal utføres etter 3-trinnsprinsippet:

1. Infiltrasjon – samle og infiltrere vannet innenfor nedbørsfeltet. Infiltrasjonsareal skal ha drensledning i bunn for videreføring til lukket system.
2. Fordrøyning – holde tilbake vann innenfor nedbørsfeltet.
3. Sikre åpne flomveier.

Tegnforklaring

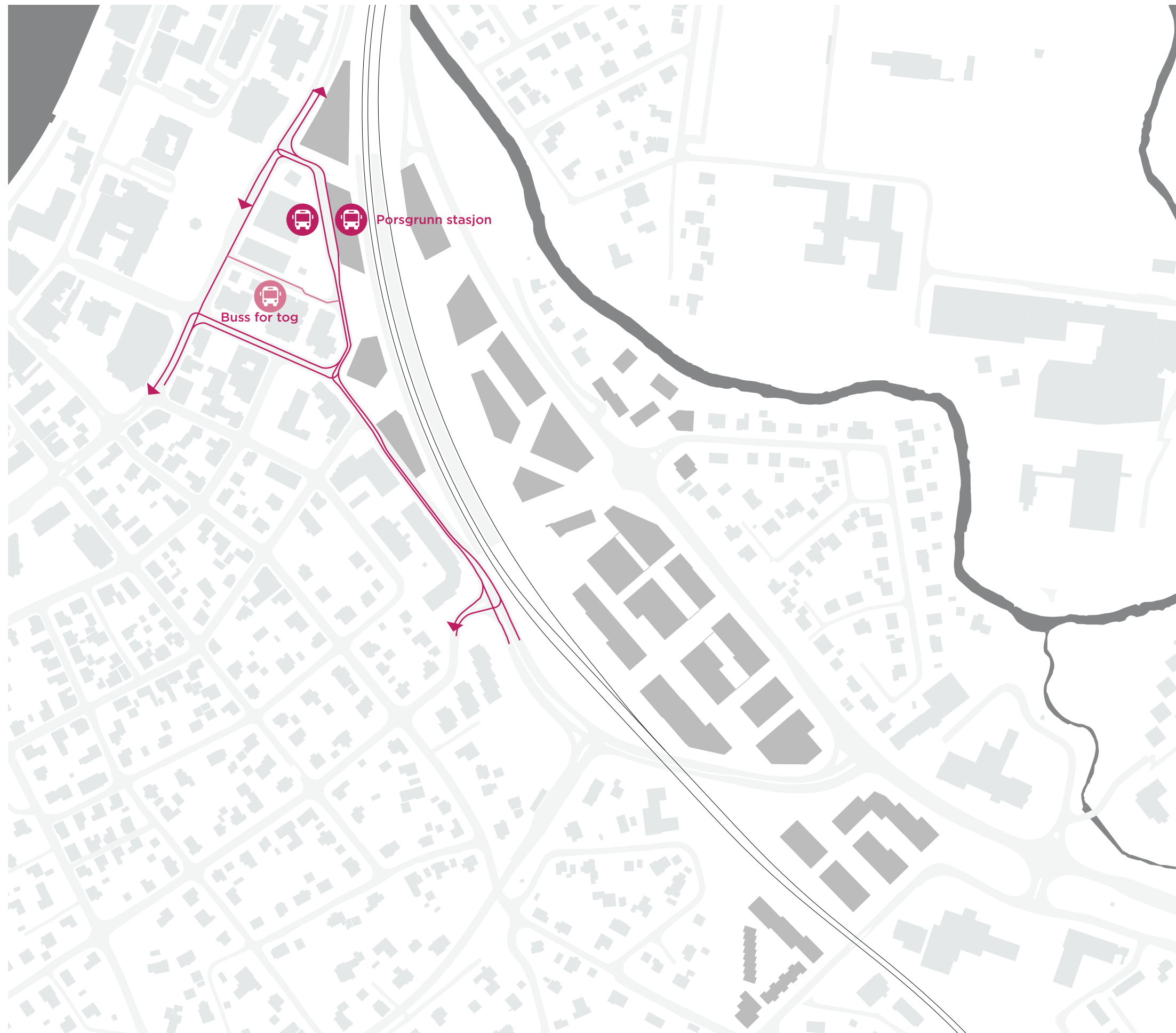
- Flomvei
- Regnbed - fordrøyning og infiltrasjon
- Overvannsgrøft - fordrøyning og infiltrasjon
- ▨ Mulige grønne tak - fordrøyning
- - - Planavgrensing



BUSS

Det legges opp til en arealeffektivisering og optimalisering av dagens busstasjon på knutepunktet ved Kammerherreløkka med tre langsgående busstopp i to retninger. Dette sikrer meget gode overgangsmuligheter til tog og andre transportmidler. Kapasitetsberegninger viser at terminalen ikke er overbelastet med dagens rutetabell og at det er kapasitet til å betjene flere busser i fremtiden.

Buss for tog etableres i Kammerherreløkka. Her vil det også være plass til regulering for rutebusser. Taxiholdeplass etableres langs Jernbanegata.



SYKKEL

Det legges ikke opp til dedikerte sykkelveger / sykkelfelt i området, men en forutsetter at syklende må samordnes og blandes med annen trafikk. Enten med gående, eller i mindre trafikerte områder, kjørende. Det har vært viktig å koble seg på Porsgrunns to eksisterende hovedruter, rød hovedrute gjennom sentrum og grønn hovedrute over Kjølnes.

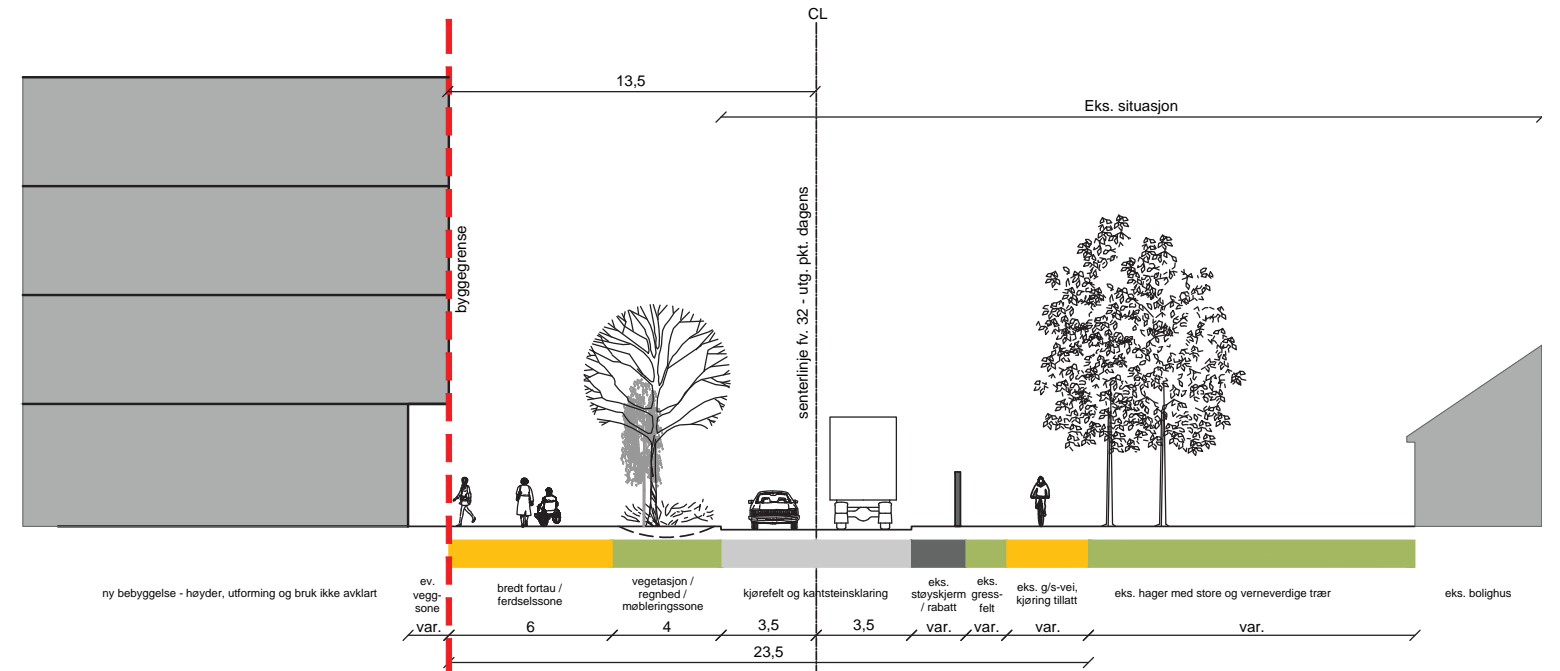
Det legges opp til utbedrede krysninger øst-vest i to av de beskrevne hovedforbindelsene, Elverhøypassasjen og Håndverksvegen. I tillegg legges det opp til mulighet for gang-/ sykkelveg på østsiden av fylkesvegen og langs flerbruksgatesystemet langs sporområdet mellom Håndverksvegen og Elverhøypassasjen.

Ved knutepunktet og stasjonen bør det tilrettelegges for sykkelparkering i ulike former i/ved foreslått parkeringshus og i planlagt bebyggelse på vestsiden av sporene i tillegg til utvendig i byrom ved Kammerherreløkka.

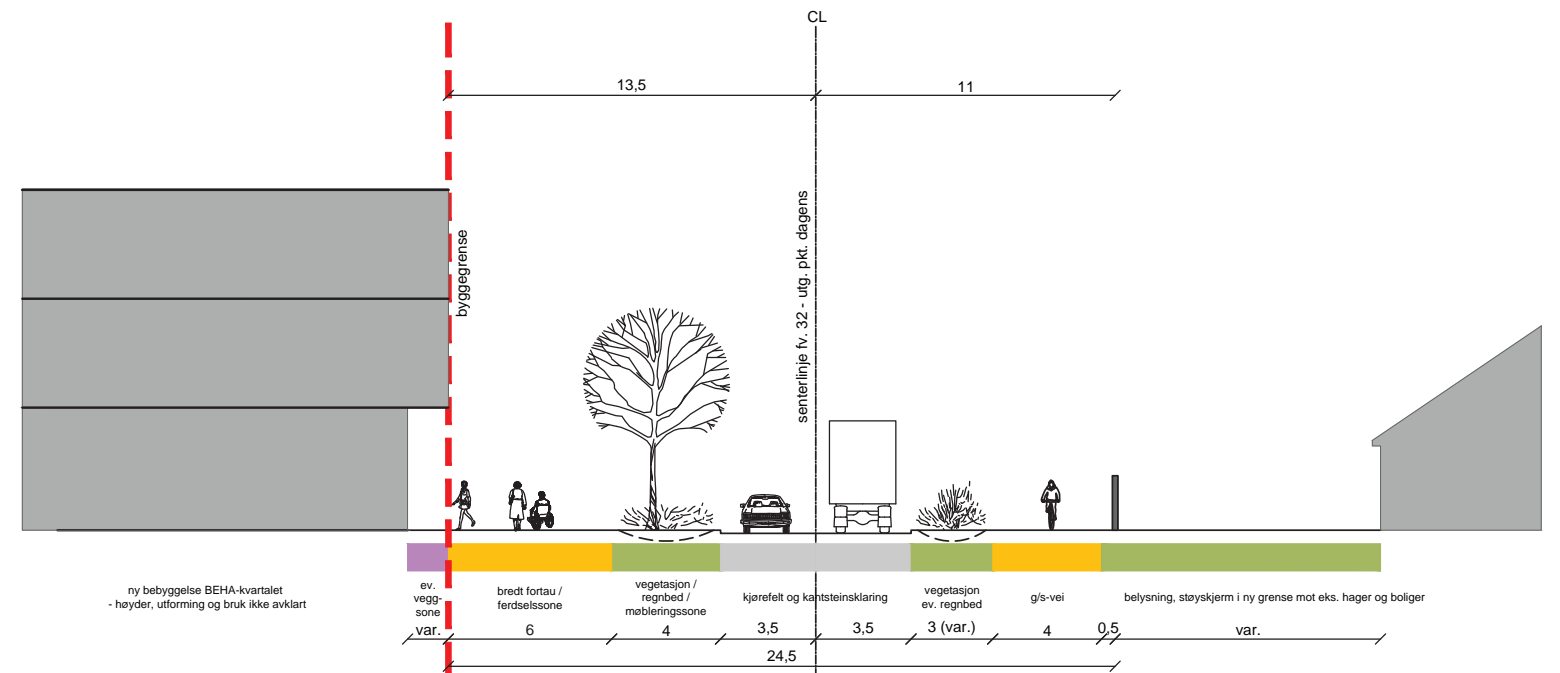


FYLKESVEG 32

Illustrasjoner viser prinsippsnitt for to ulike hoved-situasjoner ved fylkesveg 32. Nord for rundkjøring ved Gimleveggen og sør for rundkjøring. Illustrasjonene viser en mulighet for optimalisert kjørefelt-bredde, rause vegetasjonssoner, brede og fleksible fortau med tanke på ulike myke trafikantgrupper, og veggsoner/ møbleringssone for bebyggelse på vestsiden av fylkesvegen.



Prinsippsnitt fv. 32 nord for rundkjøring v/ Gimleveggen og Overgangen fram til eks. undergang ("Hovedprinsipp nord")



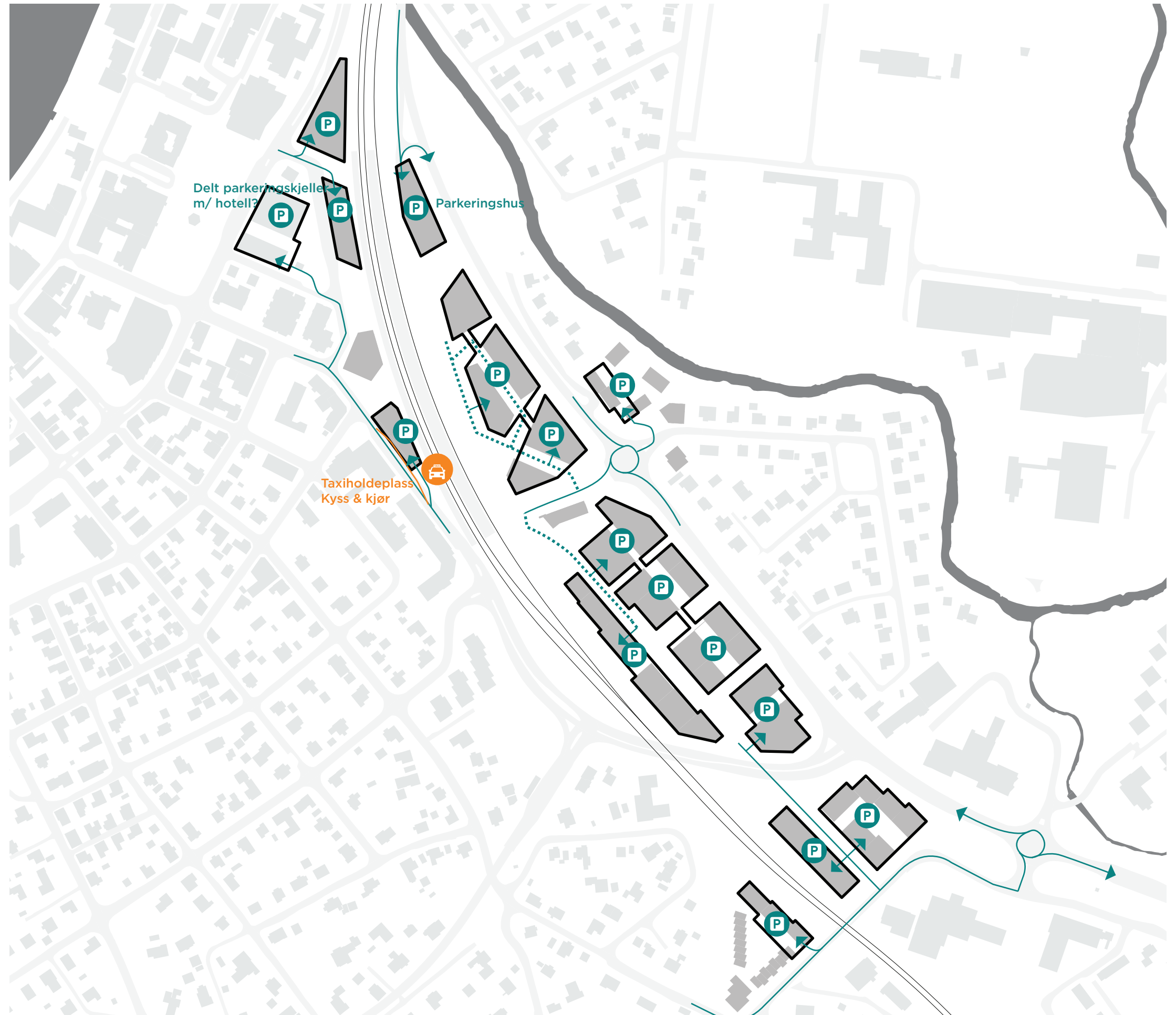
Prinsippsnitt fv. 32 sør for rundkjøring v/ Gimleveggen og Overgangen fram til kryss fv. 356 Jernbanegata ("Hovedprinsipp midt")

BIL, TAXI, ADKOMST OG PARKERING

På vestsiden av sporområdet er det mulighet for taxiholdeplass og kyss & kjøør i Jernbanegata.

På østsiden av sporområdet er det meste av biladkomst til området fra rundkjøring v/ Gimlevegen. Derfra går biltrafikk i flerbruksgater og så raskt som mulig ned i parkeringskjellere. Det er i tillegg vist adkomst til parkeringshus med høyreavkjørings-/ påkjøringsfelt fra fv 32 og adkomst inn Feiselvegen til tomter sør for Bånnåsen bro og en begrenset del av området nord for Bånnåsen bro.

Illustrasjonen viser potensielle p-kjellere og et prinsipp for sammenkobling av deler av disse for å redusere trafikk i flerbruksgatene til et minimum. Videre prosjektering, utvikling og faseinndeling vil avklare et nærmere bilde av dette.



TEMAKART | PROGRAM / FUNKSJONER BAKKEPLAN

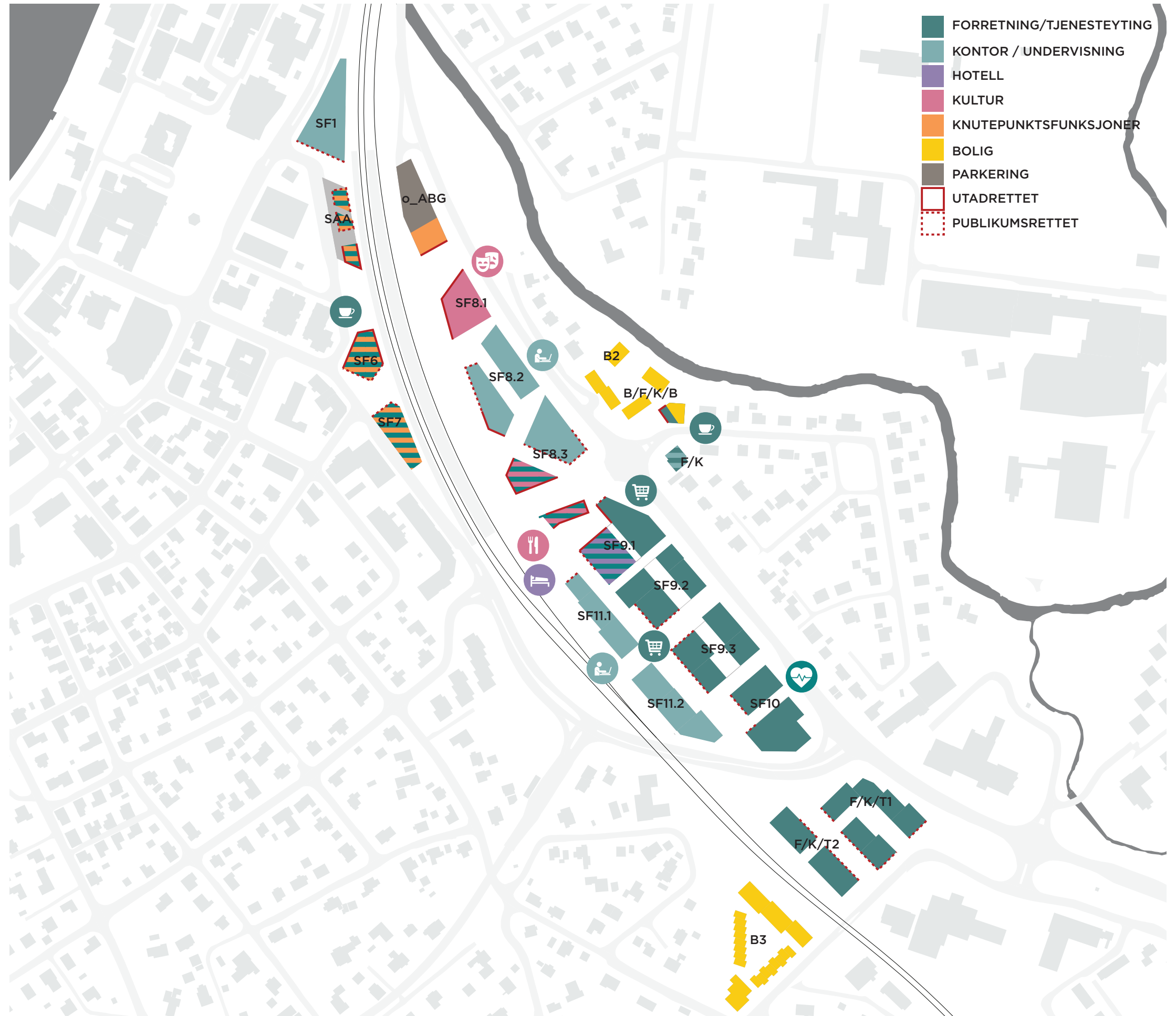
FUNKSJONER BAKKEPLAN

Hovedmålene med områdereguleringen er å styrke forbindelsene på tvers av området og oppnå økt byliv. Funksjoner på bakkeplan blir svært viktig i denne sammenhengen, da riktige funksjoner og riktig plassering av de kan bidra til oppnåelsen av disse målsetningene.

Det er foreløpig svært usikkert hvilke funksjoner de planlagte feltene vil ende opp med, men det er forsøkt å illustrere en mulighet for bakkeplan her. Rundt Elverhøypassasjen og knutepunktet er det naturlig at store deler av 1. etasjene har en kombinasjon av næring/handel/servering og knutepunktsfunksjoner (sykkelparkering, ventarealer etc.).

Planen åpner ellers opp for sentrumsformål som kulturfunksjoner, kontor, undervisning, forretning, tjenesteyting, hotell og bolig.

Det er også illustrert hvor det egner seg og er ønskelig med utadrettede funksjoner, i all hovedsak langs hovedforbindelsene, og publikumsrettede funksjoner, i de mer lokale plassdannelsene. Dette er å betrakte som et utgangspunkt for videre detaljreguleringer.



PORSGRUNN KNUTEPUNKT | ØYEBLIKK BAKKEPLAN



Sammenhenger mellom utforming av arkitektur i 1. etasjene, og viktige offentlige rom der en ønsker størst mulig grad av byliv.

UTNYTTTELSE OG HØYDER



HØYDER

Planen legger opp til en i Porsgrunnsammenheng høy utnyttelse og med det også noe høyere bebyggelse. En rekke vurderinger er gjort i forbindelse med volum- og høydestudier, der flere vurderingskriterier ligger til grunn, bl.a.:

- Nærhet til knutepunktet
- Innvirkning på og hensyn til naboeiendom
- Tilpasninger til eksisterende bebyggelse
- Sol- og skyggeforhold, internt og eksternt
- Klimatiske forhold
- Fjernvirkning
- Siktlinjer
- Variasjon

Det er illustrert tre høyhus på ca. 12 etasjer direkte på knutepunktet. Høyhuset i Beha-kvartalet er illustrert med 13 etasjer med 4 meter brutto etasjehøyde. Som hotell kan det etableres 16 etasjer innenfor maksimal kotehøyde. Forøvrig følger høydene prinsipper om opptrapping i sprang fra eksisterende bebyggelse inn mot de sentrale delene av området der høydene ligger på opp til 8 etasjer.

ILLUSTRASJONER









Illustrasjonen viser et kontorbygg med 13 etasjer opp til kote +60m. Det er mulig å bygge et 16 etasjers hotellbygg innenfor samme høyde.







SOLSTUDIER



1. mai kl. 0900



1. mai kl. 1200

SOLSTUDIER | VIRKNINGER BYROM

SOLBELYSTE FASADER



1. mai kl. 1500



1. mai kl. 1800

AREALER



OMRÅDE	AREAL	AREAL	AREAL	UTNYTTELSE	HØYDER	HØYDER
FELT	FELTAREAL	BTA	BRA	%BRA	ETG.	Maks kote
SF1	2 328	15 422	13 880	596 %	4-12	54
SAA	3 714	9 726	8 753	236 %	4-12	54
SF6	1 028	8 520	7 668	746 %	12	54
SF7	764	5 030	4 527	593 %	6	34
o_ABG	1 134	7 260	6 534	576 %	5	25
SF8_1		8 445	7 601		3-8	38
SF8_2		15 872	14 285		3-8	38
SF8_3		13 436	12 092		3-8	38
SF8	10 596	37 753	33 978	321 %	3-8	38
SF9_eksist.		600	540			
SF9_1		16 001	14 401		3-13	60
SF9_2		9 058	8 152		3-8	38
SF9_3		11 121	10 009		3-8	38
SF9	13 292	36 780	33 102	249 %	3-13	38-60
SF10	3 856	11 842	10 658	276 %	3-10	46
SF11_1		6 533	5 880		4-6	38
SF11_2		11 400	10 260		5-8	38
SF11	7 235	17 933	16 140	223 %	4-8	38
F/K/T1	5 170	12 923	11 631	225 %	3-8	38
F/K/T2	3 316	6 940	6 246	188 %	3-5	26
B3	6 187	7 890	7 101	115 %	2-4	30
B2	1 394	1 062	956	69 %	2-3	16
B/F/K/B	3 173	2 782	2 504	79 %	2-4	19
F/K	514	567	510	99 %	2-3	16
B1	3 883	1 700	1 530	39 %	2-3	16
TOTAL	67 584	184 130	165 717	245 %		

