

Byformveileder

Porsgrunn



Innhold

Del 1	De store linjene	4 - 21
	Den attraktive bærekraftige byen	6 - 9
	Den identitetssterke byen	10 - 13
	Den blågrønne byen	14 - 15
	Den tilgjengelige byen	16 - 17
	Den tette funksjonsblandete byen	18 - 21
Del 2	Oppsett for byformanalyse	22 - 23
	Veileder	22 - 23
Del 3	Områdeanalyse	24 - 51
	Områdeinndeling	26 - 27
	Område 1 - Storgata	28 - 31
	Område 2 - Sverresgate	32 - 35
	Område 3 - Porsgrunn stasjon	36 - 39
	Område 4 - Porsgrunn rådhus	40 - 43
	Område 5 - Strandpromenaden	44 - 47
	Område 6 - Porselensfabrikken	48 - 51



BESTILLERE

Bystrategi Grenland

Elise Brændaa, Porsgrunn kommune

Håvard Nymoen Johansen, Skien kommune

KONSULENTER

Spacescape

Tobias Nordström (ansvarlig)

Louise Karlsson

Anna Dahlhielm

Vera Esaiasson

Vill

Fredrik Barth (ansvarlig)

Anders Sletten Eide

Ida Wressel

Bjørnar Andersen

Rådgiver kulturmiljø

Inga Lindstrøm

De store linjene

Bakgrunn

Høsten 2020 ble det utarbeidet en fortettingsstudie for Porsgrunn og Skien sentrum. Den beskriver *hvor* og *hvorfor* det bør fortettes i de to byene, men i liten grad *hvordan*. Det er derfor behov for en byformveileder for å gi et konkret grunnlag for hvordan man sikrer kvalitet i den kommende fortettingen.

Bystrategisamarbeidet i Grenland arbeider bredt med å oppfylle de nasjonale klimamålene og skape en attraktiv og konkurransedyktig byregion. I Bystrategi Grenland er det ambisiøse mål om at byområdet Grenland skal redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy 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, og et attraktivt sted å bo med levende bysentra og gode transportløsninger.

Hvordan skaper vi attraktive bærekraftige byer?

Nyere forskning, ikke minst den siste rapporten fra IPCC, har vist at byer som klarer å skape tette, funksjonsblandete og samtidig grønne og tilgjengelige nabolag med gange og sykkel, har et lavere karbonavtrykk per innbygger. Dette skyldes blant annet at de reduserer behovet for bil i det daglige, og at de i seg selv støtter veksten av delte mobilitetstjenester og elektrifisert transport. I tillegg bidrar de tette byene til en rekke merverdier som forbedret helse, bedre forhold for næringslivet, lavere transportkostnader, redusert utbyggingspress på omkringliggende skog og jordbruksareal, økt biologisk mangfold, økt sosial integrering og økt motstandskraft mot klimaendringer. Det er også interessant at flere av bykvalitetsstudiene utført både i Sverige, Norge og spesifikt i Grenland innenfor tidligere fortettingsanalyser, viser at bykvalitetene som fører til økt andel grønn mobilitet også er de samme bykvalitetene som viser seg å være mest attraktive i bolig- og kontormarkedet.

UN Habitats fem prinsipper for bærekraftig byutvikling

I "Verdiskapende fortetting i Grenland" ble UN Habitats prinsipper lagt til grunn for utviklingen av rapporten. De fem punktene kommer fra forskningsdata som baserer seg på store, internasjonale studier hvor man har funnet ut hva de mest bærekraftige byene i verden har til felles:

1. Tilstrekkelig plass for gater og et effektivt gatenettverk
2. Høy tetthet
3. Funksjonsmiks
4. Sosial miks
5. Begrenset spesialisering av arealbruk

I denne Byformveilederen har disse parametrene påvirket arbeidet med å utvikle fire bykvaliteter som til sammen gir den attraktive, bærekraftige byen.

10-minuttersbyen

Fremtidens bærekraftige byer i Grenland må dermed finne en balanse mellom blågrønne kvaliteter og tetthet, tilgjengelighet i form av tilrettelegging for gående, syklende og kollektivreisende, og ikke minst en byform som drar nytte av særpreg og byens eksisterende kulturmiljø. I stor grad sammenfaller dette også med konseptet om 10-minuttersbyer som er i bruk verden over i dag. Dette handler om å lage byer hvor de fleste av livets gjøremål er tilgjengelig innenfor en radius på 10 minutters reisetid med enten gange, sykkel eller offentlig transport.

Byformveilederen

Byformanalyser har historisk vært utarbeidet av arkitekter for å forstå tette bysituasjoner, og for å bedre kunne tilpasse nye bygg til historiske bygg og områder. I mer moderne tid har analysene i større grad dreid mot kulturminnevernet, mens arkitektutdanningen og det arkitektoniske virke i større grad har jobbet med individualisme og kunstnerisk egenart. I vår samtid er det i tillegg klart for oss at arkitektonisk form alene ikke kan være eneste målparameter for utvikling av byform. Vi er nødt til å inkorporere bærekraftige målparameter som vil påvirke formgivning. Dette betyr at både sosiale, miljømessige, naturmessige og grønne

mobilitetsløsninger må gis forrang over enkelte andre verdier. Dette utfordrer tradisjonelle analyser.

Denne rapporten er ikke en kulturminnevernopp-gave, men vi inkluderer historiske forskningsbaserte parametre fra arkitekturhistorien for å forstå byenes form. I tillegg gir vi rom for å diskutere andre parametre, og lar disse få påvirke fremtidens løsninger. Ingen prosjekter kan løse alt, men summen skal totalt sett være positiv. Hvert prosjekt skal gi mer til byen enn det tar. Dette arbeidet er derfor et innspill til hvordan man fremover kan diskutere byens form, og de kvaliteter den skal bestå av.

Hensikten med Byformveilederen er derfor å skape et kunnskapsgrunnlag som synliggjør særlig viktige bykvaliteter, og et verktøy som kan veilede individuelle plan- og byggeprosjekter, gitt de ulike områders særpreg, kvaliteter og mangler, for å øke bykvaliteten.

Byformveilederen skal også bidra til at man på et tidlig tidspunkt skaper et tydelig og felles bilde av prosjekters forutsetninger og spesielle utfordringer, noe som bidrar til en tydeligere veg videre for både kommune og forslagsstiller. Dette har vist seg å være særlig viktig ved fortetting på mer sentrale tomter hvor planprosjektene berører mange ulike interesser og hvor usikkerheten om prosjektet lar seg realisere har medført at det er satt i gang færre prosjekter enn ønskelig.

Dokumentet er bygget opp av tre deler:

1. Den attraktive bærekraftige byen

Denne delen gjennomgår begrepene som brukes i veilederen, og bakgrunnen for hvilke bykvaliteter som er vurdert i områdeanalysen.

2. Oppsett for byformanalyse

Denne delen viser hvordan man utformer en byformanalyse. Alle nye prosjekter skal ved oppstart etablere denne analysen for å sikre at områdets kvaliteter blir ivaretatt.

3. Områdeanalyse

Områdeanalysene tar for seg de tettete byområdene i Porsgrunn. Gjennom fortetningsanalysen er det vist at disse delene av byene både har stort fortetningsbehov, og potensial.

På vegne av VILL og Spacescape

Prosjektleder Fredrik Barth og Tobias Nordström





**DEN ATTRAKTIVE
BÆREKRAFTIGE BYEN**

Den attraktive bærekraftige byen

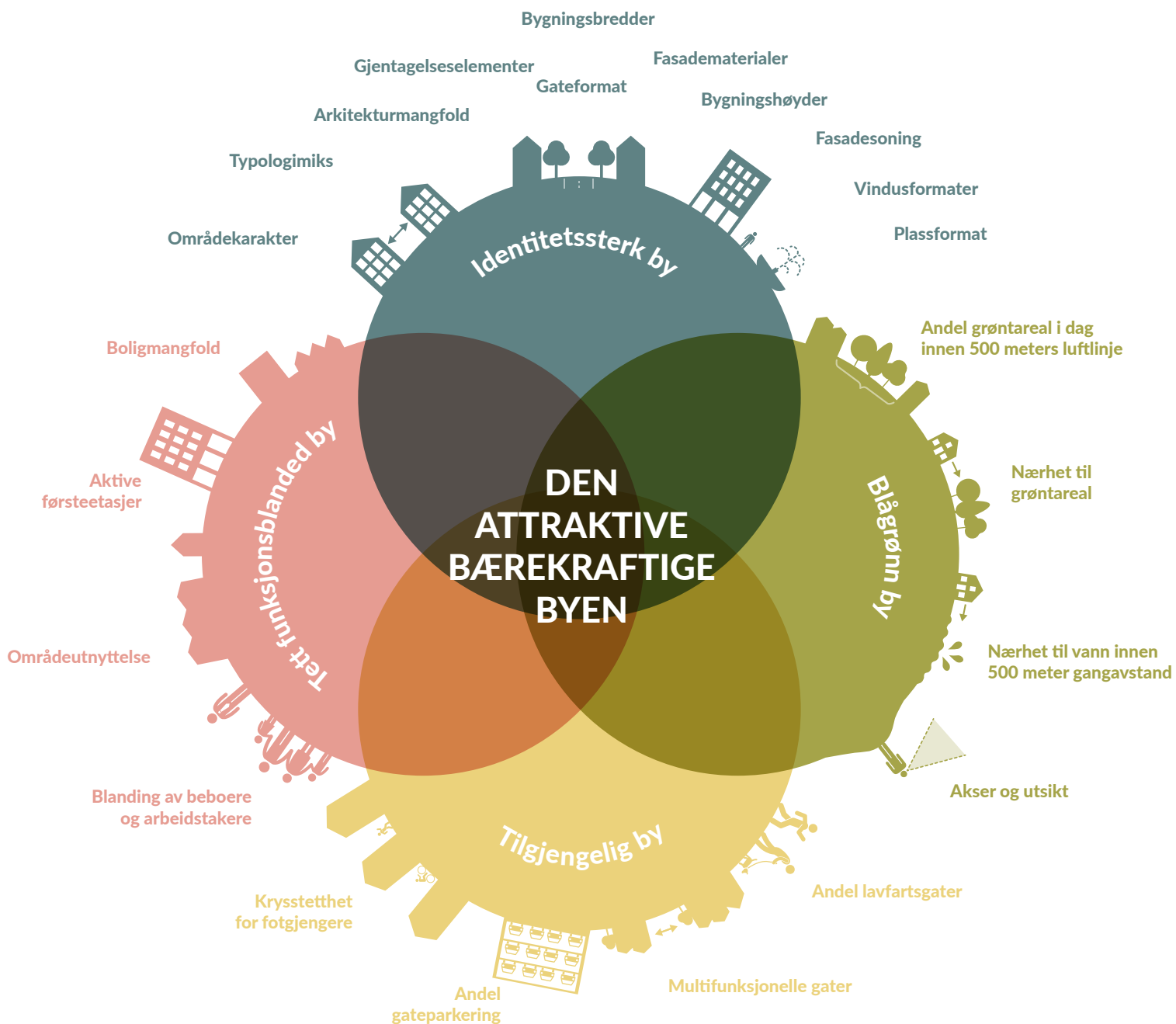
Den attraktive bærekraftige byen

For å støtte opp om målene i Bystrategi Grenland har vi utarbeidet en modell med fire tema og 23 indikatorer.

Indikatorene har i tidligere byplanforskning vist seg å være spesielt viktige. Indikatorene er mål som er knyttet til utforming av bygninger, gater og steder og som sammen med måleverdier kan brukes til å kartlegge kvaliteter, mangler og utviklingspotensial.

Utvalget av indikatorer er tilpasset det som normalt kan styres fra oppstart av en reguleringsplan og frem til vedtatt plan. Utvalget er også tilpasset bykvaliteter som er verdifulle å utvikle innenfor den tette byen. Målet med å etablere de fire temaene er å sørge for at alle prosjekter gir mer enn de tar. Dette betyr ikke at alle prosjekter skal oppfylle alle krav, men at ethvert prosjekt skal være bevisst og bidra til en bedring innen noen bykvaliteter.

På de neste sidene beskrives de fire temaene nærmere.



Den identitetssterke byen



I den identitetssterke byen inkluderer vi målbare kvaliteter fra arkitekturhistorien, omgivelsespsykologi, kulturminnevernet og moderne behov og krav til bebyggelse. Den identitetssterke byen ivaretar vår opplevelse av byen, og gir retningslinjer til hvordan vi kan skape vakre omgivelser av tidløs kvalitet.

Den identitetssterke byen beskriver den visuelle virkningen av våre omgivelser. Disse kan brukes både ved en analyse av eksisterende bymiljø, og som en oppskrift i utvikling av nye. Særlig gunstig vil det være å diskutere de generelle formingsreglene når man forsøker å introdusere nytt til eksisterende. Vi deler byene i de tre analyseområdene "områder", "gater" og "plasser".

Styrking av områdekarakteren

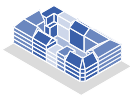
Byens identitet er knyttet til subjektive opplevde følelser når man er i byen og dens bydeler og områder. Forskning har likevel vist at det finnes universelle verdier og kvaliteter som kan analyseres og legges tilrette for. Den viktigste faktoren for opplevd områdekvalitet er gjentakelselementer. Dette kan for eksempel være dimensjoner, stilart, materialer, takflater, topografi, bestemte møbleringselementer i gaterommet (lykter, papirkurver, gatebelegning), eller funksjoner (forretning, bank, restauranter, mm).

Men en områdeavgrønsing kan også gi seg utifra at den skiller seg strukturelt fra resten av omgivelsene. Eksempelvis kan man se for seg et område med streng kvartalsregulering i et område med en ellers mer tilfeldig gatestruktur. En områdeavgrønsing har også et sosialt aspekt som oppstår gjennom bruk av et område. Sosioøkonomiske forskjeller, idrettsklubber og barneskoler kan derfor gi opplevde byområder.

Et områdes spesielle egenskap er at man skal kunne erkjenne både når man går inn i det, og når man forlater det.

Av den grunn vil også områdets grenser være viktige for å definere området. En områdegrense oppstår gjennom kontrast til omgivelsene, og særlig er hjørnene viktige for å kunne iverksette planmessige tiltak for å styrke portalvirkningen inn og ut av området.

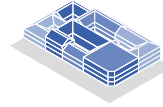
Byens områder må også forholde seg til hverandre, med krav om helhetlig identitet som bygger bykvalitet. For å få til helhetlige løsninger som kobler byens områder sammen må man jobbe med utforming av viktige bevegelseslinjer, møbleringselementer og gatebelegg. Det er i denne sammenheng også avgjørende at man legger til rette for, og understreker, reelle gatehierarkier.



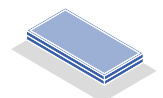
Boligkvarter



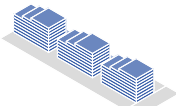
Kontorkvarter



Utfyllt kvartal



Paviljong



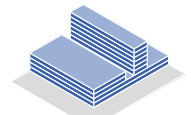
Blokk



Townhouse



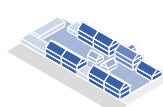
Lamell



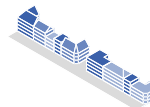
Lamell på sokkel



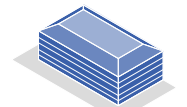
Høyhus



Tett/lav



Stripebebyggelse



Formålsbygg

Typologimiks

Vi har delt typologiene i Porsgrunn inn i 15 ulike kategorier for å enkelt kunne analysere de ulike områdene. Typologikategoriene dekker ikke nødvendigvis 100% av bygningstypene i byen, men gir et generelt bilde av hva som finnes.

Bygningstilpasning på områdenivå

Ny bebyggelse i områder med sterk områdekarakter må alltid forholde seg til et grunnleggende valg om tilpasning eller brudd. Spørsmålet om nye bygg skal forsterke eksisterende identitet, eller skape ny identitet er derfor viktig. For Porsgrunn gjør vi dette både på bynivå og på områdenivå. Det vil derfor også være forskjell på grad av historiske retningslinjer man skal forholde seg til i de ulike områdene.

Tidligere har man ønsket at tilpasning til eksisterende bebyggelse skal skje ved kontrast, slik at man kan lese forskjell i tidsepoker. Med nye retningslinjer fra Riksantikvaren i 2022 har dette bildet nå endret seg. I Riksantikvarens Bystrategi er det nå et fokus på tilpasning heller enn kontrast:

I enhetlige/homogene kulturmiljøer bør kontrasterende utforming og uttrykk unngås.

Nye tiltak bør gjennomføres med respekt for kulturhistoriske bygninger, bygningsmiljøer, gater og byrom, og bidra til å ivareta og videreføre det kulturhistoriske særpreget.

Basert på Riksantikvarens nye anbefalinger ser man at fokuset på helhet og tilpasning av bygg og arkitektur

nå er mer på linje med kunnskap om byform og overordnede bykvaliteter, der sluttetthet og tilpasning har vært et mantra lenge. Dette betyr ikke at alt må være likt, men det betyr at man må vurdere ulike formingselementer, og velge noen man tilpasser seg til, og noen man eventuelt også bryter. Det er blandingen av brudd og harmoni som skaper vakre byer, gater og plassrom. For oppbyggingen av selve fasaden er man ute etter fasadens helhetsvirkning, der blant annet oppdeling i ulike fasadesoner, forming av veggflaten gjennom åpninger, åpningenes form, ornamentering, og materialbruk påvirker vår opplevelse av bygget og området.

Bybildet bør vise mangfold innen felles rammer. Bygg må ha felleselementer med hverandre. Orden uten mangfold gir kjedelige fasaderekker, mens mangfold uten orden oppleves uryddig og fragmentert. Mangfold innenfor ordensprinsipper er derfor det vi etterstreber. Tilsvarende er overraskelselementer og dominerer i bystrukturen også grep man kan bruke. En farget fasade i en grå rekke vil kunne gjøre en bevegelse mer interessant, men man kan samtidig ikke bare ha overraskelser – da mister man grep om den mer dynamiske helheten.

Når vi i områdeanalysene ser på ulike faktorer som til sammen utgjør et bygg ser vi blant annet

på fasadematerialer, vindusform, takform og gjentakelselementer, men vi ser også på det som kalles fasadesoning. Dette handler om fasadens visuelle kjennetegn som ornamenter, vindustyper, men også i hvilken grad fasadene er ulikt utformet oppover i etasjene.

Prinsipielt bør:

- Enhver fasade langs gaten være enhetlig og individuelt utformet
- Ethvert bygg må vise et minstemål av mangfold uten å dominere
- Hver bygningskropp og hver fasade være tydelig forskjellig fra nabobygningen
- Man blande ulike tidsepoker og stiler
- Man kunne lese alle byggene som en helhet, ved at man samler dem med gjentakende elementer og grep som definert i områdekvalitetene.

Gate og veg

Estetisk gateutforming har i nyere tid måttet vike plass for en mer hverdagslig vurdering av gatenes innhold, og de estetiske kravene står derfor ofte i kontrast til dagens retningslinjer som i hovedsak er knyttet til trafikkfunksjonelle forhold som sikkerhet, separering og trafikkflyt.

Gater kan deles inn i to hovedtyper:

- **Grensegate.** Går i områdenes grenseskille. Gatesidene vil da være forskjellige siden de tilhører to ulike byområder (eks kvartalsbebyggelse på ene siden og villabebyggelse på andre siden), eller natur/kulturlandskap på ene siden, eller veger langs havnen, promenaden og stranden. I Skien er Nedre Hjellegate og Blekebakkvegen eksempler på gater som har to tydelig ulike gatesider.
- **Gjennomskjæringsgater.** Bevegelseslinjer som går gjennom byområder. Har like omgivelser på begge sider av gaten. I Skien er både Torggata og Henrik Ibsens gate eksempler på gater med homogene gatesider.

I begge typer gater er det særlig tre kvaliteter som bestemmer karakteren i gaten:

Retningskvalitet

Sier noe om gatens evne til å «trekke» deg fremover. Fasaderekker langs gater gir retningskvalitet, men for å ytterligere styrke dette kan man også introdusere vindusbånd, gesimslinjer, sokkeletasjer, lyktestolper og møblering. Gater med bygg med horisontale fasadestrukturer oppleves mer rettet, mens vertikale bygg vil kunne oppheve dette. I gater med bare vertikalorienterte fasader vil dette også opprette en slags rettethet i gaten, og høye bygg i smale gater vil også gi økt retningskvalitet. Videre er fortau og fortauskanter godt egnet for å skape rettethet – aller

mest hvis de løper uavbrutt mot forsvinningspunktet (eventuelt symbolsk i gatebelegg i områder med mye inn og utposninger).

Romkvalitet

Romkvalitet sier noe om gaten oppleves som et sluttet rom, og om dette rommet oppleves trangt eller vidt. Gatetverrsnittet i en by er et av de viktigste kriterier for byens visuelle egenart, og romkvalitet kan måles med forholdstall mellom gatebredde og fasadehøyde. Dette forholdstallet har universelle målbare attraktivitetsparametre, der noen forhold oppleves objektivt vakrere. Et områdes historiske gatesnitt vil også påvirke eventuelle krav til byggehøyde og gatebredde.

Sekvenskvalitet.

Sekvenskvalitet forstås det man husker etter å ha gått gjennom gaten. Gater der blikket trekkes mot elementer langs gaten, heller enn på gaten i seg selv, oppfattes beviselig som bedre gater, mens for mange ulike opplevelser og sekvenser kan svekke gatens rom- og retningskvalitet.

Sekvenser kan være:

- Interessante plassrom
- Gløttsituasjoner til omkringliggende landskap eller andre deler av byen
- Gateopptrinn
- Grøntinnslag
- Portrom, åpninger, overdekking av gaten
- Kunst

Sekvenser kan styrkes ved å styrke selve opplevelsesinnholdet. Folk trekkes dit ting skjer, og det oppleves som vakker by. Dette er viktig for byenes generelle identitet, og helt avgjørende for å skape gode handelssituasjoner.

Formingsregler for gaten:

All forskning tilsier at kvadratiske gatetverrsnitt blir lite tilfredsstillende særlig ved hyppige gjentagelser. De gatene som oppleves vakrest har rektangulære (både stående og liggende) formater.

B:H

- 2:1 Gaten oppleves sluttet, men ikke trang
- 1:1 Gaten oppleves som sluttet og trang.
- 3:1 Oppleves gunstig
- 6:1 Maksimale forhold – bebyggelsen utgjør ingen vesentlig begrensning av rommet.
- 5:3 Oppleves optimalt i bolig-gater, der økt bredde brukes til vegetasjon mot fasader
- 1-1,6:1 I gater med handel i førsteetasje gir dette beviselig økt kryssing av gaten og økt handel.
- 1,2-2:1 I viktige gater med stor arkitektur.



Plasser

Plasser kan være geometriske (kvadrat, rektangel, trapes, trekant, ellipse, sirkel) eller amorfe, og man kan som med gatene analysere dem ved hjelp av retnings- og romkvalitet.

Retningskvalitet

Om plassen har en retning, slik rektangulære og avlange plasser har, eller en tydelig dominant plassvegg, blir man som gående trukket fremover. Retningskvaliteten kan også styrkes av utsyn til landskap, sjø og gløttsituasjoner. Rettethet kan også oppleves mot plassens sentrum, dersom denne har en spesiell møblering, fontene eller lignende. Om plassen ikke har rettethet, er den likeverdig (kvadratiske eller sirkelformede plasser med like bygg).

Romkvalitet

En plass med lave vegger og mye himmel vil oppleves stor og åpen, mens en plass med høye vegger oppleves mer sluttet og som et sterkt rom. En plass trenger avgrensning for å kunne oppleves som en god plass å være på, men veggene kan ikke bli for høye. Dersom en plass har mange hull i fasadene mister man følelsen av plassrommet. Å skape sluttete plassrom er derfor et mål for god plassdannelse, og flere av de samme formingsreglene som for gaten gjelder også for plasser.

Formingsregler for plassen

B:H

- 1:1 Rominntrykket oppleves ikke som en plass, men som et forrom for en bygning.
- 2:1 Plassrommet oppleves sluttet og svært trang
- 3:1 Optimale forhold for plassdannelser.
- 6:1 Plassen er ekstremt vid, men fortsatt definert av veggene. (med 7:1 og oppover tapes veggene fullstendig).

Bygninger rundt plassen bør ha en eller flere av følgende egenskaper:

- Gjentakelse av identiske hus eller hustyper mot plassen
- Rytmisk variasjon av to eller flere hustyper
- En sammenheng i plassavgrensning ved kolonnader eller arkader
- Rytmisk gjentakelse av vertikale elementer
- Konsentrasjon av sterke arkitektoniske bygg enten i hjørne, eller i midten av plassside.
- Dersom noen av plassens sider er åpne (mot landskap eller vann) kreves det enda større grad av tilpasning i plassens andre vegger.

Den blågrønne byen



Med den grønne byen mener vi en by hvor naturen hele tiden er tilstede, hvor en stor del av overflaten er grønn, hvor fasader og tak kan være grønne, hvor parker, plasser og vannveger er lett tilgjengelige, hvor både gårdsrom, gater og parker er fylt med trær og hvor det omkringliggende landskapet er tilgjengelig og synlig.

Andel grøntareal

For å regnes som en grønn by er prosentandelen av totalt landareal et godt og enkelt mål. UN Habitat anbefaler at minst 15 prosent av arealet bør bestå av offentlige plasser for å dekke behovet for torg, parker og naturområder. Basert på sammenligninger med andre norske og svenske byer er 10 % grøntareal en rimelig grenseverdi for en grønn by. Eksempel på analysemaal og grenseverdi: Minst 10 % grøntareal av landareal innenfor 500 meter (grøntarealer større enn 1 dekar).

Nærhet til grønne områder

Nærhet til grønne områder har vist seg å fremme helse og velvære. Derfor er plassering viktig, det vil si om de ligger langs gater som mange naturlig besøker, eller om de befinner seg på bortgjemte steder som få mennesker finner. En vanlig grenseverdi i forskning for god nærhet til grøntarealer er 300 meter. Men orienterbarhet har også vist seg å være viktig. Det er derfor viktig å huske på at innganger til parker skal være oversiktlige og at det eventuelt kommer nye parker på steder som mange naturlig passerer i hverdagen. Eksempel på analysemaal og grenseverdi: Maks 300

meter gangavstand til nærmeste grøntområde (større enn 1 dekar).

Nærhet til vann

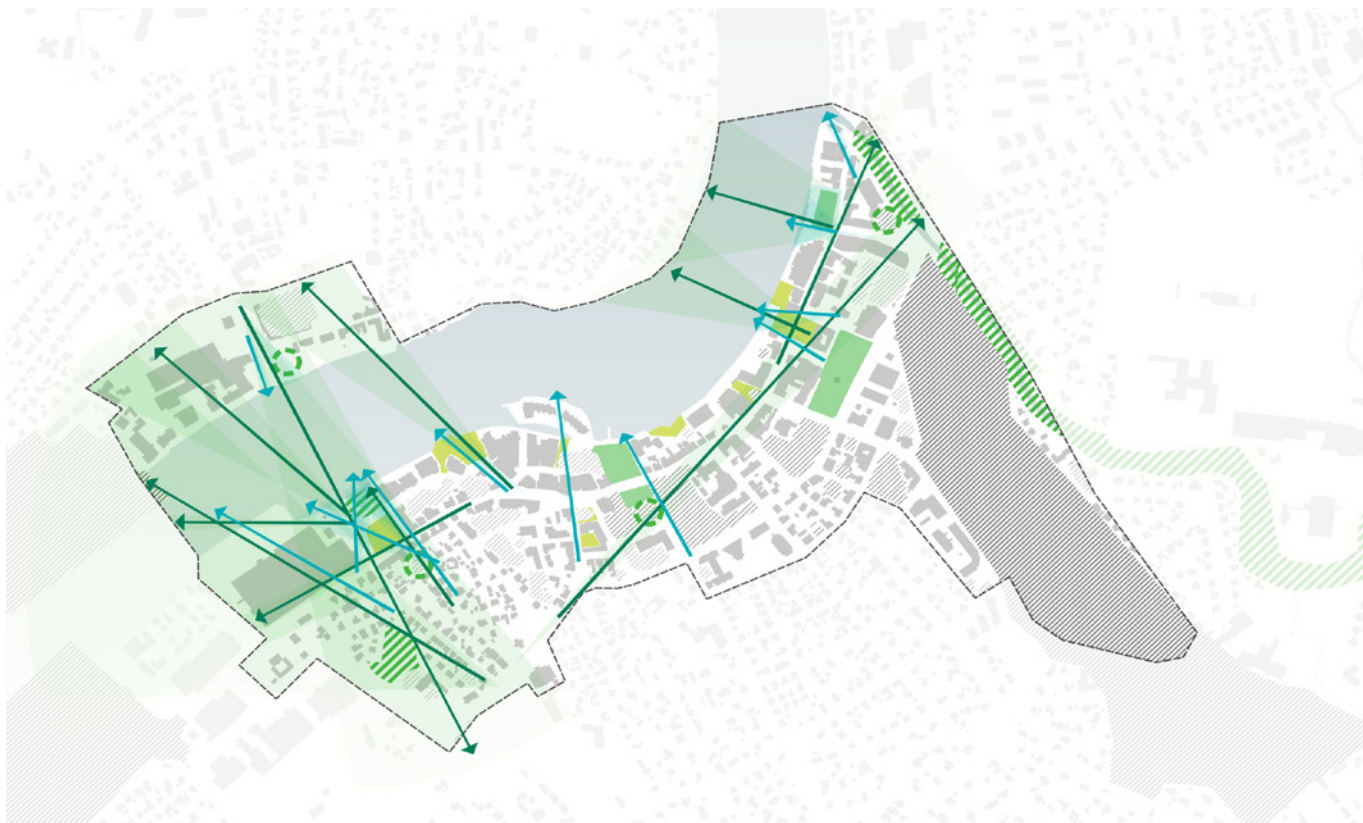
Nærhet til vann oppfyller en viktig rekreasjonsverdi. Boliger nær vannet, eller til og med med utsikt over vannet er generelt sett mer etterspurt. Men nærhet til vannkontakt må også bevares ved å tilrettelegge for tydelig offentlige og tilstrekkelig romslige plasser nær vannet slik at alle opplever vannet som tilgjengelig. Ikke minst er tydelige gangveger og forbindelser mellom vannområdet og omkringliggende gater viktig. Eksempel på analysemaal og grenseverdi: Maks 500 meter gangavstand til nærmeste vannkontakt.

Utsikt over vann og omkringliggende skoglandskap

Porsgrunns bysentrum er omgitt av elven og skogkledde åser. Flere steder i sentrum er det steder og gater med spesielt god utsikt over de større landskapsrommene. Disse stedene og utsiktene bidrar med en rekreasjonsverdi som også er en viktig del av byens identitet. Det er derfor viktig at ny bebyggelse tar hensyn til disse, og at steder med spesielt god utsikt heller fremheves og gjøres tilgjengelig i større grad enn i dag.

Eksempel på analysemaal og grenseverdi: fri sikt til vann og omkringliggende skoglandskap

Grøntareal og utsikt



Innenfor analyseområdet er det flere viktige siktlinjer over både vann og omkringliggende skogrygger. Disse er viktige å ta hensyn til ved fremtidig fortetting. Sentralt i Porsgrunn er det behov for mer grøntareal. I ytterkantene av analyseområdet er det flere eksisterende grøntområder som med ny utforming vil kunne bidra med betydelig flere oppholdsverdier enn i dag.

- Grøntareal (større enn 0,1 hektar)
- ▨ Grøntareal (større enn 0,1 hektar) med utviklingspotensial
- Egnet plassering av ny park grunnet mangel på grøntareal
- Torg (større enn 0,1 hektar)
- Utsikt over skogen rundt
- Utsikt over vannet
- ▨ Overflater med fortettpotensial i henhold til fortetningsanalyse
- ▨ Utviklingsområde

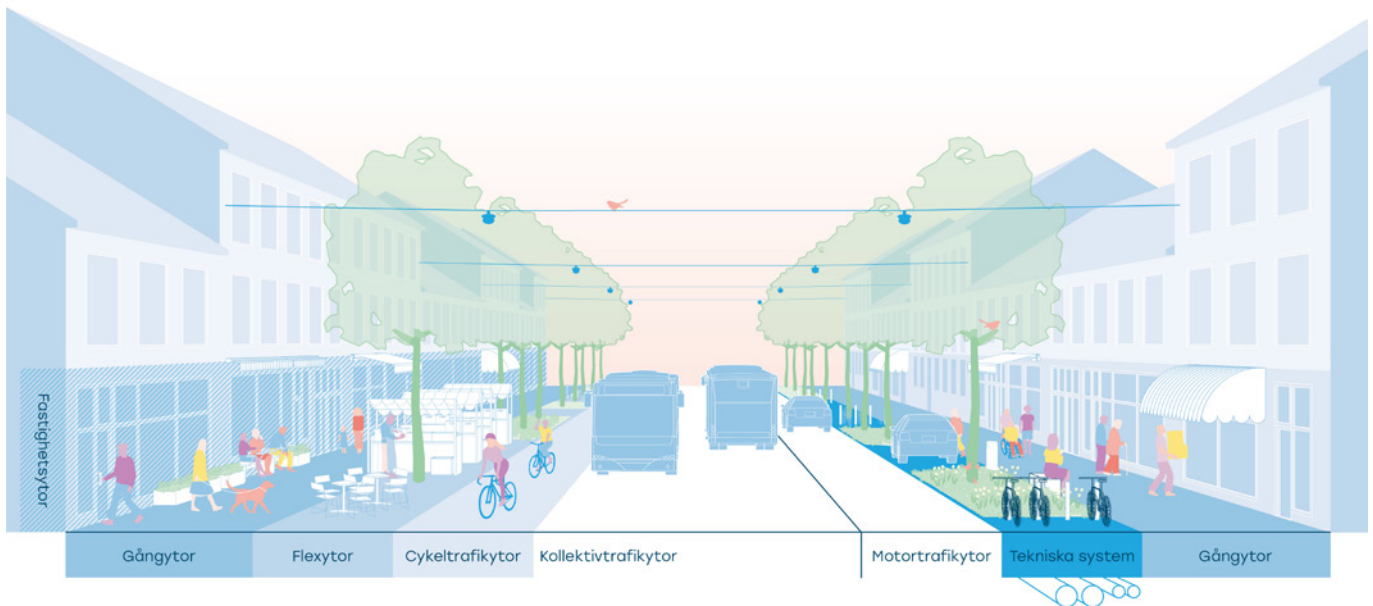
Andel grøntareal (over 0,1 ha) innen 500 meter

Store deler av Porsgrunn sentrum har en lav andel grøntareal. For en bedre balanse mellom de tette og grønne kvalitetene i byen bør det gjøres en avveining mellom ny bebyggelse og nytt grøntareal på tidligere harde flater.

- Mer enn 15 %
- 10-15 %
- 0-10 %
- ▨ Områder med fortettpotensial i henhold til fortetningsanalyse
- ▨ Utviklingsområde



Den tilgjengelige byen



Illustrasjonen over viser hvilke ulike deler en multifunksjonell hovedgate i tett by kan bestå av. Illustrasjon er hentet fra "Designmanual för Smarta gator" (KTH et al 2022)

Med den tilgjengelige byen mener vi en by hvor det er enkelt å bevege seg langs gatenettet, spesielt med bærekraftige transportmidler som gange, sykkel og kollektivtrafikk.

Byutvikling kan bidra til å øke tilgjengeligheten på flere måter. Ikke minst gjennom fortetting innenfor gang- og sykkelvennlige avstander fra byens sentrum, som det fremgår av byformanalysen av den tett funksjonsblandete byen, eller gjennom et godt utbygd kollektivnett og nye sentrale gateforbindelser mellom bydelene.

Men i bunn og grunn trenger en tilgjengelig by et gatenett med universell utforming som prioriterer gående, personer med funksjonsnedsettelse, syklist og kollektivtrafikk foran høyhastighetskjøretøy. Mens veger primært er effektive transportåre utenfor byer og tettsteder, har gatene egenskaper som gjør dem til steder (Statens Vegvesen 2022). Flere gågater og lavhastighetsgater vil øke andelen og attraktiviteten til gang- og sykkelreiser, og redusere andelen (korte) bilreiser. Samtidig legger det også til rette for mer byliv, rekreasjon og bedre folkehelse.

I en by der mange reiser med bærekraftige transportmidler, blir samtidig transportsystemet mer arealeffektivt. Med færre kjøretøy trengs også mindre areal til bilparkering. Mennesker og kjøretøy opptar ulikt rom når de beveger seg. De som går, sykler og bruker kollektivtrafikk bruker minst plass til bevegelse og opphold.

På denne måten kan en mer tilgjengelig by samtidig bidra til en både grønnere og tettere by, da trafikk- og parkeringsarealer kan omgjøres til mer kvartalsareal og parkområder. Med det sagt er det viktig å ha et multifunksjonelt perspektiv på gateutformingen. Gater må også tilpasses for å være steder der folk ønsker å oppholde seg og næringslivet kan blomstre. Gater kan også være en ressurs for å håndtere klimatilpasning og forbedre biologisk mangfold. Kort sagt trenger gater å

være multifunksjonelle byrom som kan håndtere flere av de urbane bærekraftsutfordringene vi står overfor.

Krysstetthet for fotgjengere

Krysstetthet langs gater er en av de viktigste bykvalitetene for å prioritere fotgjengere og syklist og for å holde hastigheten nede. Eksempel på analyse mål og grenseverdi: Maksimalt 150 meter mellom kryss for gående og syklende i gatene.

Overflateeffektiv parkering

Overflate- og gateparkering utgjør en vesentlig mindre effektiv bruk av areal enn parkering i parkeringshus. Gjennom mer overflateeffektiv parkering frigjøres potensial for å bygge ut flere flerfunksjonelle gater, fortette og øke andelen parkareal i sentrale bymiljøer. Eksempel på analyse mål og grenseverdi: Maks 5 % av arealet innenfor analyseområdet består av gateparkering, bakkeparkering eller parkeringshus.

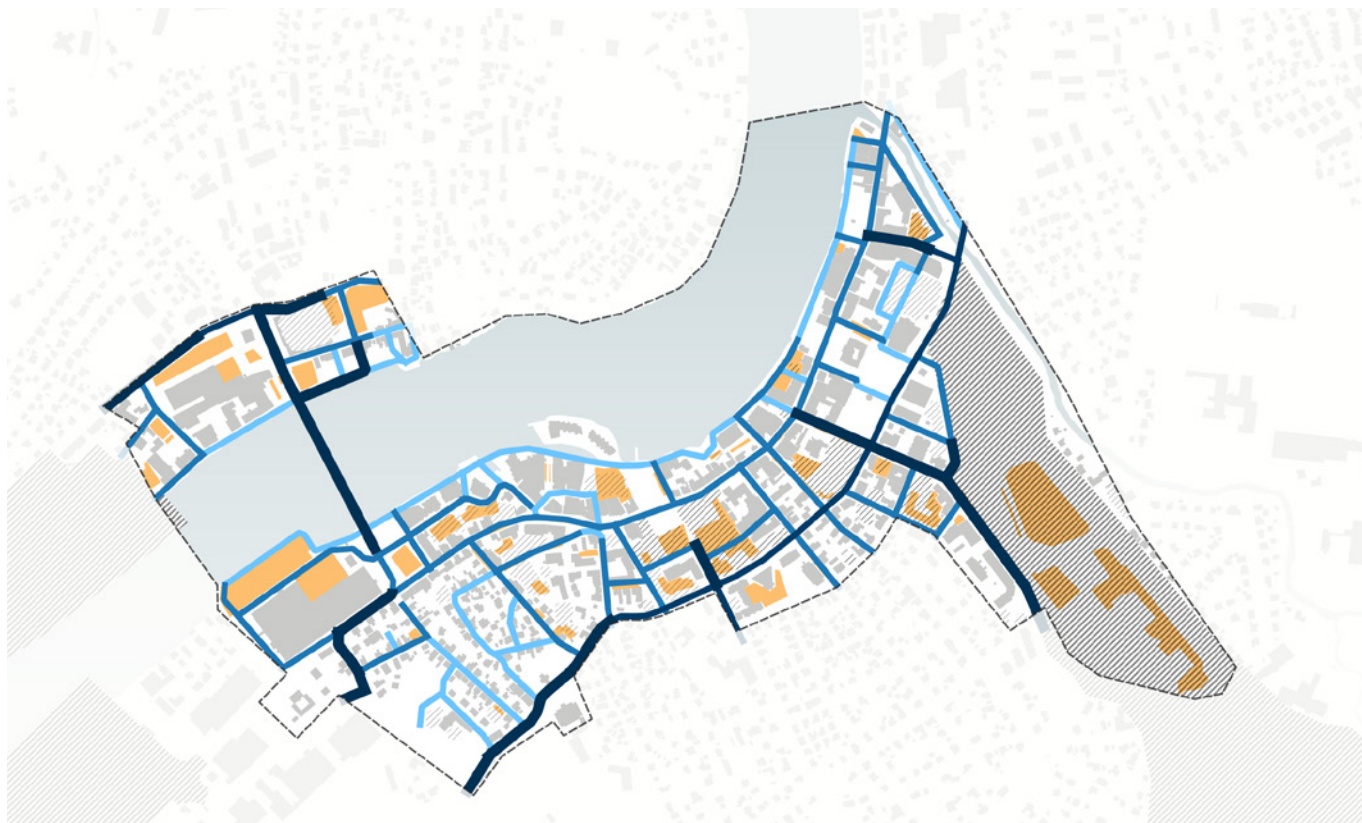
Andel lavhastighetsgater

Gater som er utformet som enten gå- eller nabolagsgater med lav fartsgrense, øker bykvaliteten, reduserer risikoen for trafikkskader og forbedrer fremkommeligheten, spesielt for barn og eldre. Eksempel på analyse mål og grenseverdi: Minimum 80 % av gatenettet skal være utformet som nabolags- eller gågater innenfor analyseområdet (tilpasset naturlig kjøretøyhastighet mellom 5-20 km/t).

Multifunksjonelle gater

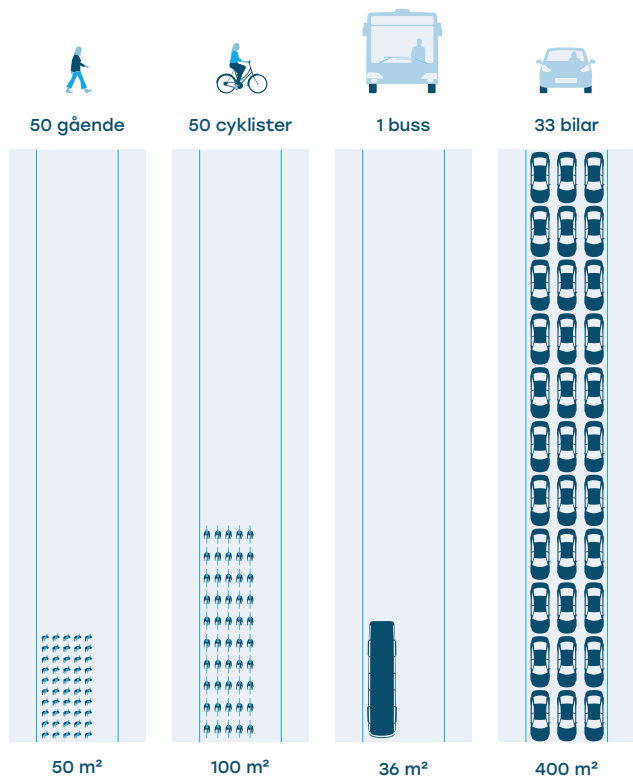
For å analysere gatenes funksjonalitet kan gatefunksjonsindeksen fra Designmanualen for smarte gater brukes. Indeksen er en slags bruttoliste med 100 funksjoner en gate kan ha (KTH et al 2022. Side 58 til 67 i veilederen viser hvilke gatefunksjoner som inngår i gatefunksjonsindeksen. Eksempel på analyse mål og grenseverdi: Minimum 50 gatefunksjoner.

Tilgjengelighet



10% av analyseområdet areal består av parkering. I motsetning til Skien brukes også en stor del av de mest sentrale områdene til parkering i Porsgrunn.

- Gangfartsgate
- Lavfartssgate
- Smal hovedgate med sykkelfelt
- Bred hovedgate med høy kapasitet for biltrafikk
- ▨ Områder med fortettpotensial i henhold til fortetningsanalysen
- ▨ Utviklingsområde
- Parkeringsareal (gateparkering, parkeringshus, markparkeringsplasser)



Areal som 50 personer opptar med ulike transportmidler. (KTH 2022)



Eksempel på nabolagsgate for lav kjøretøyshastighet fra "Designmanualen för Smarta gator", (KTH 2022)

Den tette funksjonsblandete byen



Med den tette funksjonsblandete byen mener vi en by som er preget av høy tetthet av beboere og ansatte innenfor gangbar avstand, som igjen gir et rikt og variert tilbud av tjenester.

Tette byer med blandet bruk har vist seg å ha en høyere andel bærekraftig transport. Det er også i tette bymiljøer forutsetningene for å elektrifisere transport, tilby felles mobilitetstjenester og mer overflateeffektive parkeringsløsninger er størst. Et rikt kollektivtilbud har også vist seg å gi attraktive beliggenheter for både nye boliger, lokaler for tjenester langs gateplan og lokaler for nye kontorer. I tidligere fortetningsanalyse av Porsgrunn og Skien ble det funnet at antall beboere og ansatte kunne øke med 80-100 % innenfor de gang- og sykkelvennlige nabolagene.

Man kan oppnå en økning i tetthet og opprettholdt funksjonsblanding uten å redusere tilgjengeligheten av verdifulle grøntarealer, ved fortetting på allerede bebygde tomter eller andre harde flater. Ikke minst er det potensial på større parkeringsplasser eller mindre effektivt brukte tomter. I størst mulig grad bør eksisterende bygg renoveres, bygges om eller påbygges for å redusere klimautslippene.

Syv prinsipper for verdiskapende fortetting

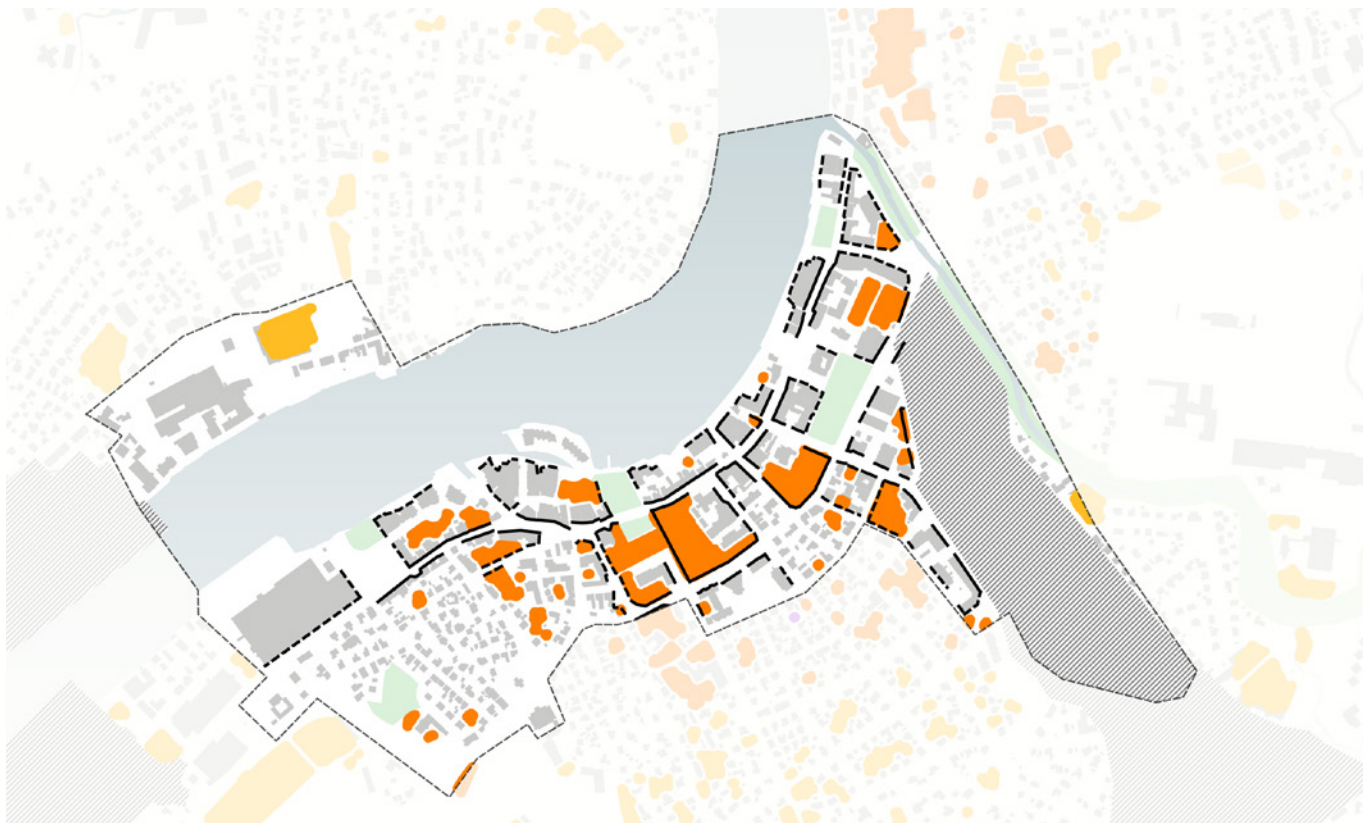
I "Verdiskapende fortetting i Grenland" ble det også identifisert syv prinsipper for videre fokus i arbeidet med å skape fremtidens byer. Disse syv prinsippene er inspirert av UN Habitats fem grunnregler og støtter også opp om 10-minuttersbyen og andre styringsparametre som legges til grunn for det videre arbeidet med byformveilederen.

1. Prioritert fortetting innenfor de gangvennlige bydelene
2. Mangfold av fortetningsstrategier.
3. Fortetting med boliger må balanseres med næringslokaler
4. Fortetting må balanseres med parkareal
5. Bylivsnettverk som knytter sammen de gang- og sykkelvennlige bydelene
6. Relokalisering av offentlige virksomheter til knutepunktsnære steder
7. Utvikle prosesser for lokal stedsutvikling

Overflateeffektiv tomteutnyttelse

Overflateeffektiv arealutnyttelse gir forutsetninger for høy bebyggelsestetthet, som igjen gir forutsetninger for mange ulike typer tjenester innen gangavstand. Men for høy tomteutnyttelse kan også føre til dårlige dagslysforhold innendørs, små og mørke tun og skygger på omkringliggende gaterom.

Potensial for fortetting og aktive førsteetasjer



Blanding av beboere og arbeidstakere

En blanding av beboere og arbeidstakere i gangavstand gir fordeler med sambruk av byens arealer og lokaler.

Blandingen betyr også mulighet for kortere avstander mellom boliger og arbeidsplasser, og har vist seg å være viktig for å redusere transportbehov.

I sine retningslinjer for bærekraftig byutvikling foreslår UN Habitat en fordeling av bygningsmassen der 40-60 prosent er næringslokaler. Det er fremfor alt blandingen på områdenivå som er viktig.

I Skien og Porsgrunn er det ingen tilgjengelige data for fordeling av BRA kontorareal og boligareal. I analysen av områdene er derfor fordelingen mellom ansatte og beboere kartlagt. Utvalget av hva som kan anses blandet er også utvidet til 30-70 % innbyggere, da tidligere byformanalysestudier har vist at svært få byer i nordisk sammenheng når opp til en 40-60 % blanding.

For å bidra til økt miks i nye prosjekter er det greit å vite hvordan miksen ser ut i dag, og om det er behov for enten nye kontorer, handel eller kun boliger. Dimensjoner og grenseverdi: 30-70 % beboere innenfor 500 meter.

- Fortettingsbare areal med svært store drivkrefter
- Fortettingsbare areal med store drivkrefter
- Stort potensial for aktive førsteetasjer
- Potensial for aktive førsteetasjer
- Utviklingsområde

Den tette funksjonsblandete byen

Porsgrunn	Antall beboere	Antall ansatte	Antall beboere	Antall ansatte kontor	Antall ansatte service	Økning beboere og ansatte
Innenfor den gangvennlige bydelen	2400	3300	2100	3100	500	100%
Innenfor den fremtidige gangvennlige bydelen	7400	6500	4600	6800	1300	91%
Innen 3 km fra knutepunkt	26 000	15 400	9200	6900	2100	43%
Total Porsgrunn, innen 3 km fra knutepunkt	35 800	25 200	15 900	16 800	3900	43%

┌────────── Dagens situasjon ─────────┬────────── Fortettingspotensial ─────────┐

Aktive førsteetasjer

Fleksible lokaler på gateplan, inngangspartier og en blanding av funksjoner gjør gatemiljøer tryggere ved å bidra til uformell/sosial overvåking. Lokalene har også vist seg å øke attraktiviteten til nærliggende boliger i tidligere bykvalitetsstudier. På steder hvor mange naturlig går forbi, gir lokaler på gateplan også gode forutsetninger for det lokale næringslivet å drive.

I byformsanalysen har områder med potensial for aktive førsteetasjer som restauranter, butikker og kultur, blitt kartlagt ved å vurdere gatenes generelle gangstrømspotensial. Vurderingen har blitt gjort ved å veie fremtidig bolig- og arbeidsaktivitet, tilgjengeligheten til gatenettet og nærheten til kollektivknutepunkter opp mot hverandre. Forskjellen mellom områder med svært høyt potensial og noe potensial for aktive førsteetasjer er altså det samlede vurderte gangstrømspotensialt langs gaten. For øvrige fasader bør det etterstrebes en høy inngangstetthet.

Eksempler på analysemaal og grenseverdier:

Ved svært høyt potensial for aktive førsteetasjer: en rekke lokaler med takhøyde på minst 5,0 meter langs 80 % av førsteetasje og minst 10 innganger per 100 meter fasade.

Med stort potensial for aktive førsteetasjer: Lokaler med takhøyde på minimum 4 meter langs 50 % av

førsteetasje og minst 5 innganger per 100 meter fasade.

Andre steder: minst 5 innganger per 100 meter fasade.

Mangfold av boformer

For å muliggjøre sosial kontinuitet og et mangfold av mennesker i ulik alder og livssituasjon, er mangfoldet av boformer av stor betydning. I en tett by er det mange eksempler på både effektiv og variert boligbygging som svarer på både barnefamiliers ønsker om egne inngangspartier og mindre hager, og leiligheter i ulik størrelse. Et økt innslag av leilighetsbygg i boligområder kan likevel bidra til økt sosialt mangfold og økte muligheter for opphold i bydelen.

Eksempler på analysemaal og grenseverdier: variasjon av leiligheter og eneboliger og mellom små (1-2 rom) og store leiligheter (mer enn 3 rom)



Oppsett for byformanalyse

Hvorfor byformanalyse?

Byformanalysen skal sikre at byens overordnede form henger sammen med alle nye tiltak. Analysen vil som verktøy sikre at både forslagsstiller og kommunen får en felles forståelse for prosjektets rammer og innvirkning på omgivelsene tidlig i prosessen, uavhengig av om det er en plan- eller byggesak. Om man får på plass denne felles forståelsen tidlig i prosessen, kan man både unngå tid- og ressurskrevende omprosjektering, samtidig som tiltakene i seg selv vil bli tettere knyttet til konteksten de skal operere i.

I Porsgrunn skal alle nye prosjekter ved oppstart levere en byformanalyse basert på denne malen. Fremgangsmåten er standardisert og baserer seg i hovedsak på bruk av elektroniske kart supplert med visuell befarings og tilhørende beskrivelser.

Innhold

Byformanalysen skal ha følgende innhold:

1. Forside
2. Oversiktskart med avgrensning av analyseområdet og markering av tomten. Kan suppleres med skråbilde og andre foto av stedet.
3. Tekstlig byformanalyse som beskrevet under. De ulike punktene suppleres der det er relevant med enkle diagrammer/kart/skisser/foto for å ytterligere beskrive og synliggjøre funn i analysen.
4. Tekstlig beskrivelse av forslagsstillerens mål med prosjektet, og hvordan prosjektet svarer på områdets oppgaver som vist i områdeanalysen.

Den identitetssterke byen

Områdekarakter

Beskrivelse av områdets overordnede strukturer, funksjoner, programmer og terreng.

Typologimiks

Kartlegging av eksisterende typologier i området

Arkitekturmangfold

Er det et tydelig ensartet eller mangfoldig bygningsmiljø? Beskrivelse av arkitektur.

Gjentakelselementer

Kartlegging av gjentakende elementer som takform, gatebredder, vindusutforming og gatemøblering.

Bygningsbredder snitt

Kartlegging av gjennomsnittlige bygningsbredder.

Bygningshøyder

Kartlegging av spennet av bygningsbredder.

Fasadesoning

Finnes det fellestrekk i fasadenes oppbygning?

Fasadematerialer

Beskriv den overordnede materialpaletten i området

Vindusformater

Er det stående, liggende, kvadratiske eller andre vindusformater?

Gateformat

Kartlegging av bygningshøyder målt mot gatebredder.

Plassformat

Kartlegging av bygningshøyder målt mot plassbredder.

Den blågrønne byen

Andel grøntareal i dag innen 500 meters luftlinje

Utgangspunkt for utregning av om området oppfyller mål om at minst 10% av alt areal innen 500 meter skal være grøntareal større enn 1000m².

Nærhet til vann innen 500 meters gangavstand

Beregning av om arealet holder målet på maks 500 meter gangavstand til vann.

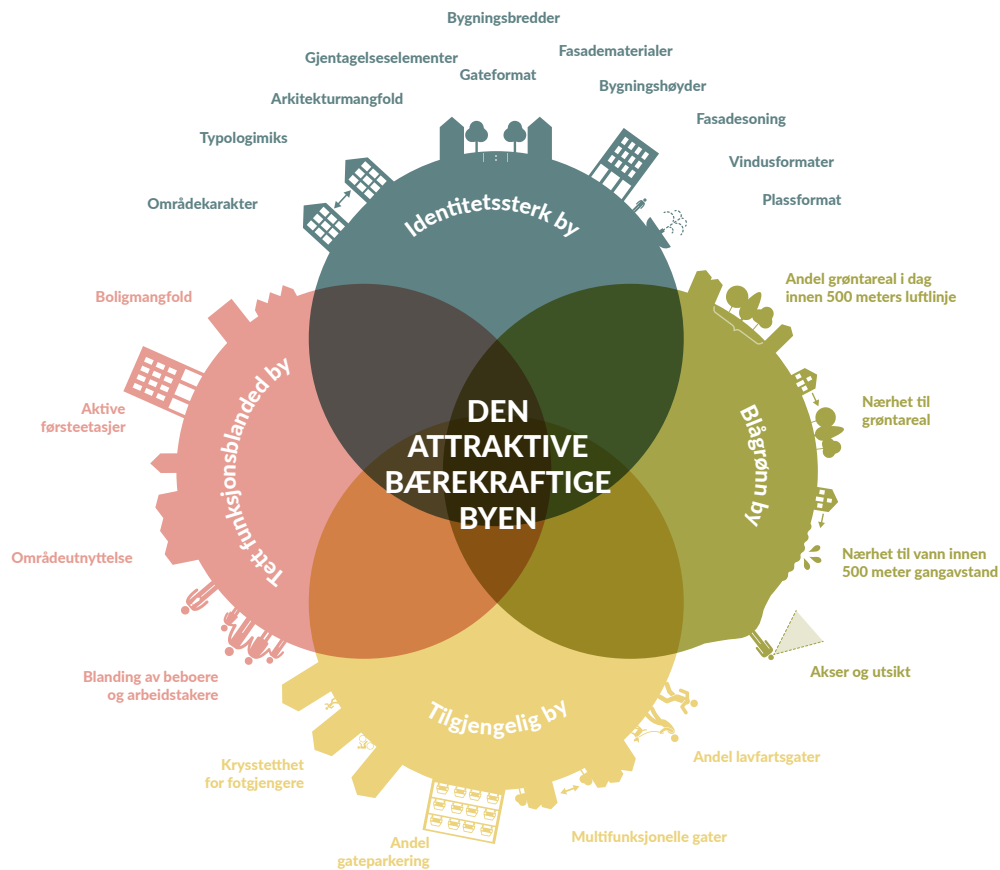
Dimensjoner og grenseverdi: Tetthetsforhold på minst 1,5 innenfor 500 meters gangavstand fra vannet (gangavstand/luftlinje) – dimensjonen bør testes

Nærhet til grøntareal

Utgangspunkt for utregning av om området oppfyller mål om at det er maks 300 meter til nærmeste grøntareal større enn 1000m².

Akser og utsikt

Kartlegging av viktige akser og utsiktskorridorer som finnes i dag og bør opprettholdes i nye prosjekter.



Den tilgjengelige byen

Andel lavfartsgater

Kartlegging av om området har en lav, middels eller høy andel lavfartsgater.
Mål: Minst 80 % av gatenettet skal være utformet som bydelsgater tilpasset en hastighet på mellom 5 og 20km/t.

Andel gateparkering

Kartlegging av hvor mye areal gateparkering utgjør i området.
Mål: Maks 5 % av arealet innenfor analyseområdet består av gateparkering, bakkeparkering eller parkeringshus.

Krysstetthet for fotgjengere

Kartlegging av om området har en lav, middels eller høy krysstetthet i gatene.
Mål: Maks 150 meter mellom gatekryss for gående og syklister.

Multifunksjonelle gater

Kartlegging av om området har en lav, middel eller høy andel av gater prioritert areal for fotgjengere og syklister. Mål: Minst 50 % av gaten er prioritert for opphold, gående og syklister.

Den tette funksjonsblandete byen

Blanding av beboere og arbeidstakere

Utregning av forholdet mellom bolig og arbeidsplasser.
Mål: 40-60%BRA innen 500 meter skal være annet formål enn bolig.

Områdeutnyttelse

Mål: 200-250 %BRA utnyttelse

Aktive førsteetasjer

Kartlegging av om området har en lav, middels eller høy andel aktive førsteetasjer.
Mål: Gater med veldig høyt potensial: Aktiv førsteetasje i 80% av arealet og minst 10 innganger per 100 meter fasade.

Gater med høyt potensial: Aktiv førsteetasje i 50% av arealet og minst 5 innganger per 100 meter fasade.

Gater med mindre potensial: Minst 5 innganger per 100 meter fasade.

Boligmangfold

Kartlegging av om området har en boligmiks som gir lav, middels eller høy grad av boligmangfold.



PORSGRUNDS PORSELÆNSFABRIK

PORSELÆNS
FABRIKEN

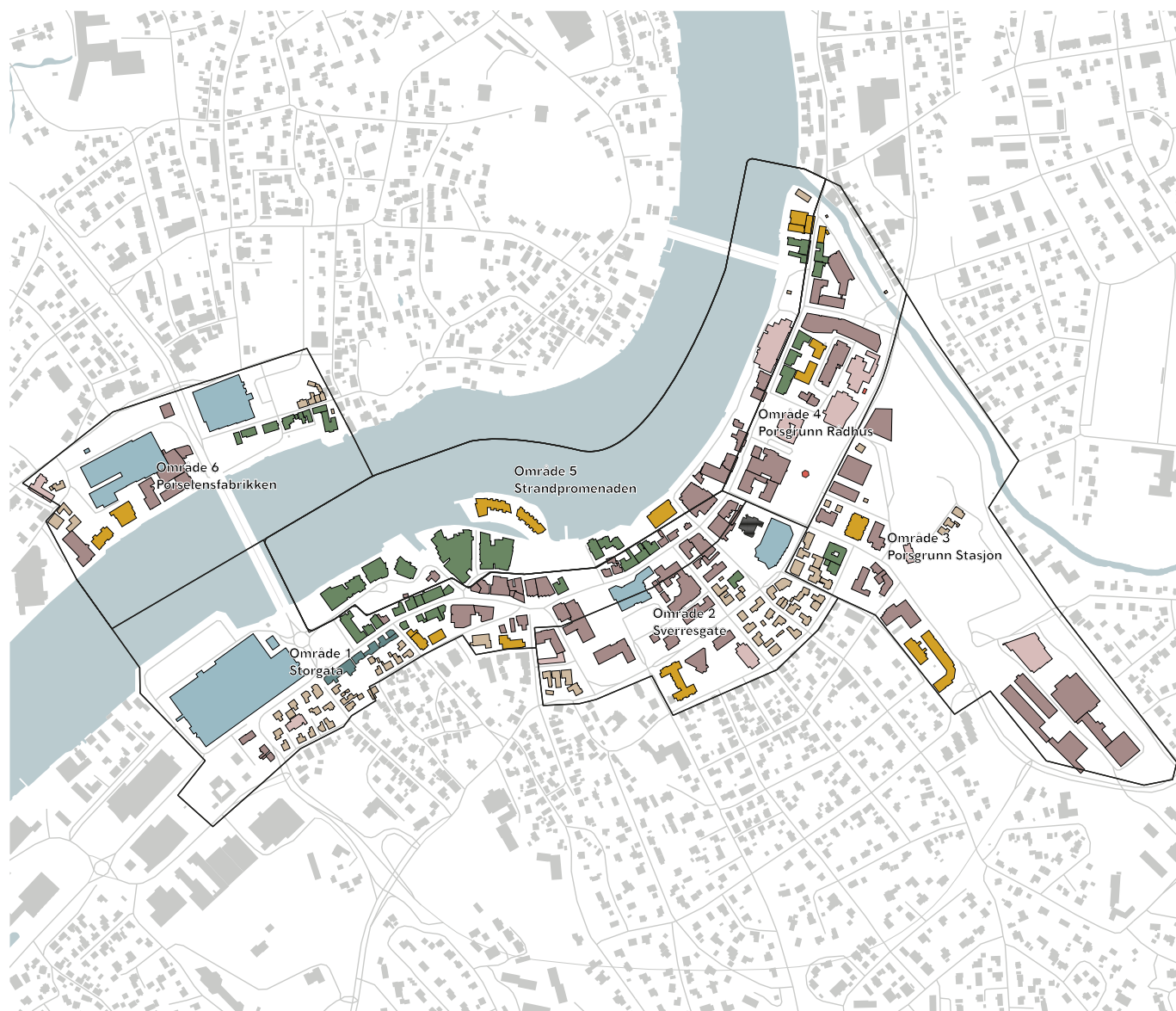
Av- og påsætning
for charterbåter

Av- og påsætning
for charterbåter



OMRÅDEANALYSE

Områdeinndeling



Porsgrunn er i byformanalysen delt opp i 6 områder. Den faktiske inndelingen baserer seg på en kombinasjon av en analyse av både typologier, program og struktur, men også av de romlige, opplevde områdegrensene. Det er i stor grad den identitetsterke byen som identifiserer områdeavgrensningene. Struktureringen i områder gjør at vi i denne rapporten kan gå dypere i detaljene enn om vi kun hadde sett på de overordnede linjene.

Alle områdene har i etterkant av analysen blitt gitt egne oppgaver. Dette er for å spisse fokus for fremtidige prosjekter, slik at både overordnede urbane kvaliteter og stedsidentitet blir godt ivarettatt.

Selv om vi i dette dokumentet viser eksempler på områdeanalyser for de 6 områdene skal det i alle nye prosjekter lages en egen analyse.

Områdeinndeling og funksjon

-  Kjøpesenter
-  Kontor/ handel/ kombinasjon med bolig
-  Bolig / Småhus
-  Bolig / Blokk
-  Offentlige bygg / kultur
-  Verksted/ industri/ Næring



Den identitetssterke byen

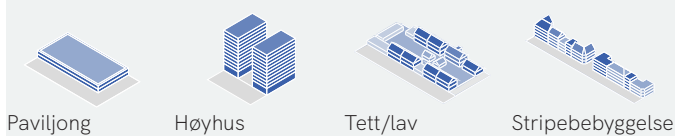
Områdekarakter

Område 1 strekker seg langs hele Storgata fra Down Town til Jernbanegata i nord. Boligfeltet på kammen over Downtown regnes også med som en del av dette området.

Storgata er et særdeles tydelig område i byen både strukturelt og funksjonsmessig. Gatedekket av brostein knytter området sammen, samtidig som skalaen på de tilgrensende bygningene skaper en tydelig identitet selv med ulike arkitektoniske uttrykk og stilarter i gaten. Gaten er tydelig avgrenset med bygg på begge sider, men utposes tidvis med mindre forplasser og med det nylig opprustete Franklintorget som en tydelig møteplass i enden med overgangen mellom handel, mobilitet og byliv.

Storgata buer seg svakt gjennom byen og skaper romforløp som fremheves av de tilhørende plassene

Typologimiks



Arkitektur mangfold

Arkitekturen langs Storgata er mangfoldig, men sammenhengende. Det er en blanding av eldre trehus, lave bygårder i mur, horisontale teglsteinsbygninger, vertikale brutalistiske tårn og moderne steinplatefasader. Alle byggene (med unntak av Storgata 112) er maks tre etasjer og forholder seg til de samme linjene, størrelsene og skala forøvrig.

Gjentagelselementer

Fasadebånd, saltak, gatebredder, materialer, vindusformater, gatedekke.

Bygningsbredder snitt

12-30 meter

Bygningshøyder

2-7 etasjer

Takform

Mindre boligbygg/næringsbygg i Storgata har som regel saltak, mens større kontorbygninger har flate tak.

Fasadesoning

Førsteetasje: Visuelt tung. Utadvendte virksomheter med store vinduer, ofte malt i farge eller materiale som kontrasterer resten av bygningen.

og parkene. Det oppstår flere interessante plassrom i kryssene hvor gatene ikke ligger 90 grader på hverandre, blant annet i overgangen mellom Storgata og Friisebrygga. Plassene oppstår også foran viktige bygg som Meierigården og Hotell Vic. Parkene oppstår på sin side i aksene ned mot elven og er med på å knytte Storgata til vannet.

Funksjonelt består området av Porsgrunns sentrale handelsstrøk, boliger og kontorer.

Storgata er møblert med gatetrær i den nordre enden, men oppleves hardere sør for Friisebrygga hvor det ikke er plass i gatesnittet til utpregete vegetasjonsfelt. Minneparken ligger videre som en tydelig grønn lunge midt i området, og ellers består vegetasjonen av grønt i tilknytning til restareal, private hager og området rundt Bymuseet.

Mellometasjer: Rytmask horisontalspredning av vinduer. I de eldre bygningene er ofte mellometasjen mer ornamentert enn toppetasjen.

Toppetasje: Visuelt lett. Blanding av saltak med oppløft og arker, ornamenterte gesimser, og rytmisk horisontalspredning av vinduer.

Fasadematerialer

Eldre bygg: Malt murpuss, tegl, trekledning.

Nyere bygg: Murpuss, aluminium og steinplater

Vindusformater

Eldre bygg: Stående formater

Nyere bygg: Stående, liggende, båndvinduer og kvadratiske formater.

Gateformat

gatebredde vs. bygningshøyder

Storgata har ganske likt gatesnitt fra sør til nord med unntak av punktene hvor gaten går over i park, eller ved Husfliden hvor flere gater møtes. Gatesnittet er i gjennomsnitt ca 1:1.

Plassformat

plassbredde vs. bygningshøyder

Meieritorget: 1: 0,2



Den blågrønne byen

Andel grøntareal

Lav (området i dag: 5 %). Mål: minst 10%.

Nærhet til grøntareal

Middels. Mål: maks 300 meter gangavstand til nærmeste grøntområde (større enn 1000 m²).

Nærhet til vann

Høy. Mål: maks 500 meter gangavstand til nærmeste vannkontakt.

Akser og utsikt

Høy. Mål: fri sikt over vann og omkringliggende skogslandskap.

Den tilgjengelige byen

Tilgjengelighet mellom bydeler

Høy. Mål: Godt tilgjengelige gater mellom bydelen og omkringliggende bydeler.

Krysstetthet i gatene

Høy. Mål: maks 150 meter mellom kryss for gående og syklende langs gaten.

Andel lavfartsgater

Høy. Mål: minst 80 % av gatenettet utformes som bydelsgater eller gågater innenfor analyseområdet (tilpasset naturlig kjøretøyhastighet mellom 5-20 km/t).

Arealeffektiv parkering

Lav. (i dag: 12 % av arealet). Mål: Maks 5 % av arealet innenfor analyseområdet består av gateparkering, overflateparkering eller parkeringshus.

Den tette funksjonsblandete byen

Tomteutnyttelse

Høy. Mål: 150-250 % BRA/tomtareal (per tomt inkludert MUA).

Blanding av beboere og arbeidstakere

Lav (området i dag 11 % beboere)

Mål: 30-70 % beboere.

Aktive førsteetasjer

Høy. Mål for høyt potensial: 80 % av førsteetasje og minst 10 innganger per 100 meter fasade. Mål på andre steder: minst 5 innganger per 100 meter fasade.

Boligmangfold

Lav. Mål: Stor variasjon av boligtyper og størrelser

Oppgaver til aktører i område 1

Storgata



Den identitetssterke byen

Områdekarakter

1. Nye prosjekter skal identifisere gjentakende elementer i nærområdet.
2. Basert på analysen av gjentakende elementer skal tre av følgende elementer i prosjektet være forskjellig fra nabobygg, mens fire må være lik.
 - a) Bygningsbredde
 - b) Bygningshøyde
 - c) Fasadestoning
 - d) Forhold mellom veggflate og vindusåpning
 - e) Formen til vinduer og dører (liggende – stående)
 - f) Fasadens form/plastisitet
 - g) Fasadens materiale og farge

Gate

3. Nye prosjekter skal identifisere retningskvalitet i nærområdets gater.
4. Nye prosjekter skal identifisere fremherskende romkvalitet og forhold mellom gatetverrsnitt og bygningshøyder i området.
5. Nye prosjekter skal identifisere sekvenskvalitet i nærområdets gater.

Plasser

6. Nye prosjekter skal når relevant identifisere retningskvalitet i eksisterende plasser.
7. Nye prosjekter skal når relevant identifisere romkvalitet og forhold mellom plassens tverrsnitt og bygningshøyder i området.

Den blågrønne byen

1. Flere av parkene i og rundt området holder høy kvalitet, men totalt sett er det mangel på tilstrekkelige parkarealer. Muligheten for å utvide eksisterende parker ved å omgjøre harde overflater kan utprøves, ikke minst rundt kjøpesenteret Downtown.
2. En ytterligere mulighet for å øke de grønne elementene i området er å plante flere trær langs gatene og regnbed som både bidrar til bedre håndtering av overvann og rekreasjonskvaliteter.

Den tilgjengelige byen

1. For det meste godt sammenkoblet og krysstett gatenett. Storgata oppleves av mange som en attraktiv gågate som binder sammen de sentrale delene av Porsgrunn. Gågatens fotgjengervennlighet er viktig å verne om i videre utvikling.
2. Fremtidig fortetting bør veies opp mot behovet for mer parkareal, som også er stort i de sentrale delene av Porsgrunn.
3. For å bidra til en god balanse mellom bruk både på dagtid og kveldstid innenfor byen som helhet, bør det legges til rette for både nye kontorer, lokaler for tjenester og boliger.
4. Aktive førsteetasjer i form av lokaler på gateplan bør spesielt legges langs Storgata.

Den tette funksjonsblandete byen

1. Langs Storgata er det et betydelig fortettingspotensial ved transformasjon av eksisterende bebyggelse og gjennom fortetting av tidligere parkeringsplasser i kombinasjon med mer overflateeffektive parkeringsløsninger.
2. Parkeringen i området er i stor grad mindre overflateeffektiv. Gjennom mer overflateeffektive parkeringsløsninger vil mer areal kunne brukes til nye boliger, arbeidsplasser eller parker.
3. Området har i tidligere utført fortettingsanalyse vist seg å ha et potensial på 9 000 m² BRA nye bygg.



Den identitetssterke byen

Områdekarakter

Område 2 strekker seg fra Rådhusparken i nord, til Kirkebakken i sør, og fra baksiden av Storgata i vest til Olavsgate i øst.

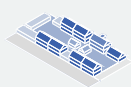
Området er strukturert av Sverresgate som deler feltet i to. Sør for Sverresgate er det en tydelig kvartalsstruktur med en blanding av småhusnabolag og formålsbygg, mens det nord i området er en kvartalsstruktur som oppfattes mer utflytende til tross for at den i utgangspunktet er relativt regulær. Store parkeringsplasser og restflater bidrar til at man her ikke leser gatestrukturen på samme måte. Både ved Hammondgården og Metodistkirken fremstår de tilhørende gatene utflytende da byggene er trukket langt tilbake fra gatelivet for å gi plass til areal som i dag benyttes til parkering.

På tvers av Sverresgate er gatene organisert som gjentakende akser rettet mot Porsgrunnselva. Enkelte av disse gatene, eksempelvis Stangsgate, og Jernbanegata har siktlinjer som åpner området hele vegen mot elven. Andre gater, eksempelvis Skolegata og Serine Jeremiassens gate møtes av tverrliggende bygg i Storgata og har dermed ikke den samme kontakten med vannet.

Området består hovedsakelig av boliger, næring, hotell, kontorer og undervisning.

Utover gatetrær i Sverresgate er det ikke mye faktisk grøntareal i området. Brorparten av grønne arealer finnes i de private hagene, i tillegg til enkelte rabatter og restfelt med gress og kratt. Området fremstår derfor relativt hardt og grått, dominert av veg- og parkeringsareal.

Typologimiks



Tett/lav



Kontorkvartal



Paviljong



Lamell på sokkel



Formålsbygg

Arkitekturmangfold

Området rundt Sverres Gate har et meget stort arkitekturmangfold, med en blanding av eldre trehus, industribygninger, kontorbygg, hoteller, skolebygninger og nyere næringsbygninger. De fleste bygningene er bygget før 1965, med unntak av Coop Extra og Olavsgate 13 som er av nyere årgang.

Gjentagelselementer

Teglstein og vindusformater

Bygningsbredder snitt

10-20 meter

Bygningshøyder

2-7 etasjer

Takform

Boligene har som hovedregel saltak, mens nærings- og formålsbygg har flate tak.

Fasadesoning

Det er for få fellesnevner i området til å at man kan generalisere.

Fasadematerialer

Eldre bygg: Trekledning, murpuss, tegl

Nyere bygg: Trekledning, murpuss, tegl, aluminium og betong

Vindusformater

Eldre bygg: Stående formater

Nyere bygg: Stående, liggende, kvadratiske og båndvinduer.

Gateformat

gatebredde vs. bygningshøyder

Området er såpass variert i bebyggelsehøyder og gatebredder at det er vanskelig å generalisere i forhold til gateformat. I Skolegata varierer eksempelvis gateformatet fra 1:0,7 til 1:2 innenfor veldig korte avstander. Det er med andre ord stor variasjon.

Plassformat

plassbredde vs. bygningshøyder

Alle plassrom av størrelse benyttes til parkering.



Den blågrønne byen

Andel grøntareal

Lav (området i dag: 4 %). Mål: minst 10%.

Nærhet til grøntareal

Høy. Mål: maks 300 meter gangavstand til nærmeste grøntområde (større enn 1000 m²).

Nærhet til vann

Høy. Mål: maks 500 meter gangavstand til nærmeste vannkontakt.

Akser og utsikt

Høy. Mål: fri sikt over vann og omkringliggende skogslandskap.

Den tilgjengelige byen

Tilgjengelighet mellom bydeler

Høy. Mål: Godt tilgjengelige gater mellom bydelen og omkringliggende bydeler .

Krysstetthet i gatene

Høy. Mål: maks 150 meter mellom kryss for gående og syklende langs gaten.

Andel lavfartsgater

Høy. Mål: minst 80 % av gatenettet utformes som bydelsgater eller gågater innenfor analyseområdet (tilpasset naturlig kjøretøyhastighet mellom 5-20 km/t).

Arealeffektiv parkering

Lav. (areal i dag: 15 % av arealet). Mål: Maks 5 % av arealarealet innenfor analyseområdet består av gateparkering, overflateparkering eller parkeringshus.

Den tette funksjonsblandete byen

Tomteutnyttelse

Lav. Mål: 150-250 % BRA/tomtareal (per tomt inkludert MUA).

Blanding av beboere og arbeidstakere

Høy (området i dag 40 % beboere)

Mål: 30-70 % beboere.

Aktive førsteetasjer

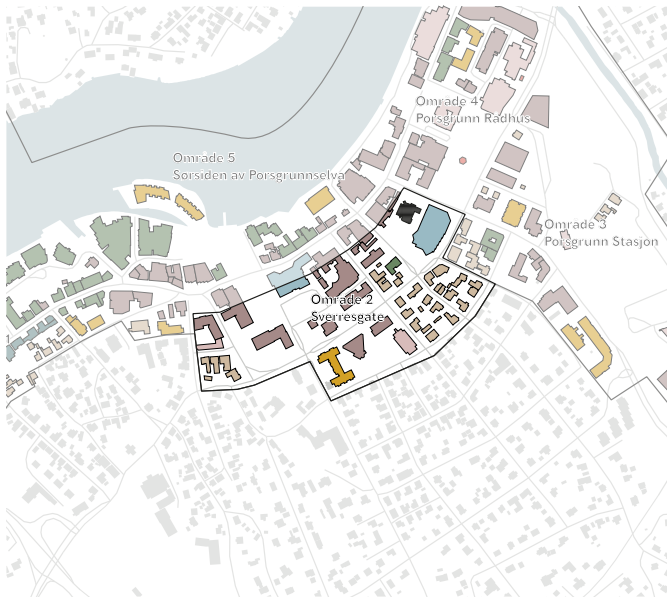
Høy. Mål for høyt potensial: 80 % av førsteetasje og minst 10 innganger per 100 meter fasade. Mål på andre steder: minst 5 innganger per 100 meter fasade.

Boligmangfold

Lav. Mål: Stor variasjon av boligtyper og størrelser

Oppgaver til aktører i område 2

Sverresgate



Den identitetssterke byen

Områdekarakter

1. Nye prosjekter skal identifisere gjentakende elementer i nærområdet.
2. Basert på analysen av gjentakende elementer skal tre av følgende elementer i prosjektet være forskjellig fra nabobygg, mens fire må være lik.
 - a) Bygningsbredde
 - b) Bygningshøyde
 - c) Fasadesoning
 - d) Forhold mellom veggflate og vindusåpning
 - e) Formen til vinduer og dører (liggende – stående)
 - f) Fasadens form/plastisitet
 - g) Fasadens materiale og farge

Gate

3. Nye prosjekter skal identifisere retningskvalitet i nærområdets gater.
4. Nye prosjekter skal identifisere fremherskende romkvalitet og forhold mellom gatetverrsnitt og bygningshøyder i området.
5. Nye prosjekter skal identifisere sekvenskvalitet i nærområdets gater.

Plasser

6. Nye prosjekter skal når relevant identifisere retningskvalitet i eksisterende plasser.
7. Nye prosjekter skal når relevant identifisere romkvalitet og forhold mellom plassens tverrsnitt og bygningshøyder i området.

Den blågrønne byen

1. Området har stor mangel på parkarealer samtidig som andelen asfaltert areal er stor på grunn av omfattende parkeringsplasser. Mer parkareal og flere gatetrær og regnbed langs gater vil bidra til både bedre håndtering av overvann og økte rekreasjonskvaliteter.

Den tilgjengelige byen

1. For det meste godt sammenkoblet og krysstett gatenett. Med lavere hastighet og mer multifunksjonell utforming (for eksempel med fleksisone) og ny bebyggelse vil Sverres gata kunne utvikles til en betydelig mer attraktiv byggate enn i dag.

Den tette funksjonsblandete byen

1. Fremtidig fortetting må veies opp mot behovet for mer parkareal, som også er stort i området.
3. For å bidra til en god balanse mellom bruk både på dagtid og kveldstid innenfor byen som helhet, bør det legges til rette for både nye kontorer, lokaler for tjenester og boliger.
4. Aktive førsteetasjer i form av lokaler på gateplan bør prioriteres i hele Sverresgate da de kan både bidra til en mer attraktiv gate. Sverresgate i seg selv har også potensial til å utvikle seg til en mer livlig gate dersom utforming av gaten i større grad er tilpasset bylivet.
5. Området har i tidligere utført fortettingsanalyse vist seg å ha et potensial på 9 000 kvm BRA nye bygg.



Område 3

Porsgrunn stasjon

Den identitetssterke byen

Områdekarakter

Område 3 strekker seg langs Jernbanegata i sør til krysset mellom Sverresgate og Floodeløkka i nord, og fra Vallermyrvegen i øst, til Sverresgate i vest.

Den vestre delen av området henger sammen med ytre by og er derfor å anse som en forelengelse av den regulære kvartalsstrukturen, mens den østre delen hovedsakelig består av pendlerparkering og større næringsbygninger uten bymessige kvaliteter. Jernbanen er en åpenbar barriere som deler området i to, og kan i dag krysses via undergang og bro på to punkter. I de kommende årene skal området øst for jernbanen utvikles til en ny bydel med boliger, handel og næring.

I kvartalsdelen av området er gatene tydelig definert av fasadene til omkringliggende bygg, mens de store hovedvegene flyter ut i udefinert restareal og parkeringsplasser. Øst for jernbanen er det per i dag

ingen tydelige gateløp som ikke primært er innrettet mot biler.

Funksjonelt består området av næring, offentlige bygg, togstasjon og boliger.

Vegetasjonen i området består hovedsakelig av trær langs veier og parkeringsplasser, gress i restareal mellom veier, bygninger og busker rundt kommunikasjonsareal i tilknytning til jernbanen.

Den nye bydelen rundt Knutepunkt Porsgrunn bygges i utgangspunktet på jomfruelig mark rent arkitektonisk. Det er få eller ingen eksisterende bygg å se til for å finne fellesnevner i området, og man må derfor jobbe for å skape en egen stedsidentitet og profil som knytter bydelen sammen med resten av byen.

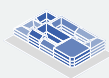
Typologimiks



Formålsbygg



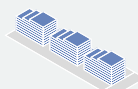
Kontorkvartal



Utfyllt kvartal



Paviljong



Blokk

Arkitektur mangfold

Område 3 er bygget ut over en lengre periode og har derfor svært variert arkitektur. De eldste bygningene i området er småhus av tre, steinbygninger og murhus. Etter 70-tallet er det satt opp betongbygg og større næringsbygninger med bølgeblikkfasader, og de siste årenes nybygg rundt stasjonen er i all hovedsak platetekket.

fasadeuttrykk fra bunn til topp.

Toppetasje: 70-tallets teglsteinsbygg og nyere bygg har flatt tak og avsluttes med gesims mot himmel. Eldre bygg er visuelt lettere med en blanding av saltak med oppløft og arker, ornamenterte gesims, og rytmisk horisontalspredning av vinduer.

Gjentagelselementer

Fasadebånd

Fasadematerialer

Eldre bygg: Malt murpuss, tegl, stein og trekledning. Nyere bygg: Plater, murpuss, betong, aluminium, tegl.

Bygningsbredder snitt

10-30 meter

Vindusformater

Eldre bygg: Stående formater

Nyere bygg: Stående, liggende, og kvadratiske formater. Båndvinduer, rene glassfasader

Bygningshøyder

1-8 etasjer

Gateformat

gatebredde vs. bygningshøyder

Ned mot sentrum er gatebredde og bygningshøyder ganske konstant på 1:1,5. I den nordre delen er det høye bygg ut mot jernbanen, men her er også gatesnittet mer udefinert siden gaten flyter ut i jernbane og parkeringsareal.

Plassformat

plassbredde vs. bygningshøyder

Hotellplassen: 1:0



Den blågrønne byen

Andel grøntareal

Lav (området i dag: 7 %). Mål: minst 10%.

Nærhet til grøntareal

Høy. Mål: maks 300 meter gangavstand til nærmeste grøntområde (større enn 1000 m²).

Nærhet til vann

Middels. Mål: maks 500 meter gangavstand til nærmeste vannkontakt.

Akser og utsikt

Lav. Mål: fri sikt over vann og omkringliggende skogslandskap.

Den tilgjengelige byen

Tilgjengelighet mellom bydeler

Middels. Mål: Godt tilgjengelige gater mellom bydelen og omkringliggende bydeler.

Krysstetthet i gatene

Lav. Mål: maks 150 meter mellom kryss for gående og syklende langs gaten.

Andel lavfartsgater

Høy. Mål: minst 80 % av gatenettet utformes som bydelsgater eller gågater innenfor analyseområdet (tilpasset naturlig kjøretøyhastighet mellom 5-20 km/t).

Arealeffektiv parkering

Lav. (areal i dag: 15 % av arealet). Mål: Maks 5 % av arealet innenfor analyseområdet består av gateparkering, overflateparkering eller parkeringshus.

Den tette funksjonsblandete byen

Tomteutnyttelse

Lav. Mål: 150-250 % BRA/tomtareal (per tomt inkludert MUA).

Blanding av beboere og arbeidstakere

Høy (området i dag 40 % beboere)

Mål: 30-70 % beboere.

Aktive førsteetasjer

Lav. Mål for høyt potensial: 80 % av førsteetasje og minst 10 innganger per 100 meter fasade. Mål på andre steder: minst 5 innganger per 100 meter fasade.

Boligmangfold

Middels. Mål: Stor variasjon av boligtyper og størrelser

Oppgaver til aktører i område 3

Porsgrunn stasjon



Den identitetssterke byen

Områdekarakter

1. Nye prosjekter skal identifisere gjentakende elementer i nærområdet.
2. Basert på analysen av gjentakende elementer skal tre av følgende elementer i prosjektet være forskjellig fra nabobygg, mens fire må være lik.

- a) Bygningsbredde
- b) Bygningshøyde
- c) Fasadesoning
- d) Forhold mellom veggflate og vindusåpning
- e) Formen til vinduer og dører (liggende – stående)
- f) Fasadens form/plastisitet
- g) Fasadens materiale og farge

Gate

3. Nye prosjekter skal identifisere retningskvalitet i nærområdets gater.
4. Nye prosjekter skal identifisere fremherskende romkvalitet og forhold mellom gatetverrsnitt og bygningshøyder i området.
5. Nye prosjekter skal identifisere sekvenskvalitet i nærområdets gater.

Plasser

6. Nye prosjekter skal når relevant identifisere retningskvalitet i eksisterende plasser.
7. Nye prosjekter skal når relevant identifisere romkvalitet og forhold mellom plassens tverrsnitt og bygningshøyder i området.

Den blågrønne byen

1. Kontakten med elva vil kunne økes ved en transformasjon av områdene. Langs elva vil det også kunne bygges ut en bredere grønn stripe for ytterligere å gjøre vannkontakten og grøntarealene tilgjengelig.
2. Mangelen på parkområder i og rundt området er stor. En ny større park innenfor utbyggingsområdene vil dermed ha stor betydning for en mer attraktiv by som helhet, ikke minst om den også knytter seg til Jernbanegata for å bli mest mulig sentral i byen.
3. På grunn av størrelsen på utbyggingsområdet og behov for nye gater, er det mulighet for å planlegge grønne gater med trær, regnbed, grønne tak og vegger allerede fra start.
4. Egnede plasseringer for økologiske grøntkorridorer bør legges til grunn for den planlagte grønnstrukturen i utbyggingsområdet.

Den tilgjengelige byen

1. Mindre sammenhengende gatenett krever nye direkte gateforbindelser mellom bydelene i forbindelse med fortetting.
2. Jernbanegata er en sentral og viktig gate å koble seg til. Det bør også legges tilrette for økt krysstetthet langs Jernbanegata og et gateparti som gir mer plass til en rekke sosiale, økologiske og trafikale funksjoner i forbindelse med en mer omfattende fortetting i området. Jernbanegata utgjør i dag et monofunksjonelt miljø med klare mangler for både gående, syklende og byliv.

Den tette funksjonsblandete byen

1. Lav tomteutnyttelse innenfor utbyggingsområdet gir omfattende fortettpotensial for et mangfold av både boliger, kontorer og tjenester.
2. For å gi mulighet for et større mangfold av boligformer kan man prøve ut nye leilighetsbygg og småhus med egen inngang på gateplan, så lenge arealutnyttelsen er høy nok til å utnytte tomtene effektivt og det er gode lysforhold både innendørs og utendørs.
3. Området har i tidligere utført fortettpanalyse vist seg å ha et potensial på 12 500 kvm BRA nye bygg. Dette tallet inkluderer ikke kuntepunkt Porsgrunn.



Den identitetssterke byen

Områdekarakter

Område 4 strekker seg fra Jernbanegata i sør til Lilleelvgata i nord, og fra Sverresgate i øst, til Storgata i vest.

Områdets søndre del er tydelig definert av kvartalsstrukturen med bygg som ligger med fasade mot gate og plass, og parken som opptar to fulle kvartalsfelt. Fra Rådhusgata og nordover oppstår det flere parallelle gateløp med utposninger til parkeringsplasser som bryter med den generelle strukturen, men som likevel gjør at det oppstår romlig interessante situasjoner eksempelvis rundt biblioteket. Visuelt sett ligger Skagerak Energis kontorbygg som en tung barriere mot nord, selv om man i praksis kan krysse under bygget og fotavtrykket forholder seg til Floodeløkkas gategeometri.

Nord for Floodeløkkka er området delt av det diagonale elveløpet ved Osebro, med kvartalsstruktur og stripebebyggelse i sør, og lineær småhusbebyggelse i nord.

Funksjonsmessig har området en blanding av offentlige bygg, boliger, næring og kontorer.

Området har en tydelig grønn lunge i Rådhusparken med tilhørende trerekker rundt selve Rådhuset. Det er også plantet gatetrær i Sverres gate med tilhørende bunnvegetasjon, og områdets østre del fremstår derfor som særdeles grønn. Ved Osebrogata er det også større sammenhengende grønnstrukturer rundt elveleiet.

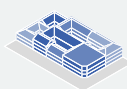
Typologimiks



Boligkvartal



Forsmålsbygg



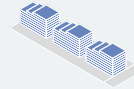
Utfyllt kvartal



Townhouse



Kontorkvartal



Blokk

Arkitektur mangfold

Området er arkitektonisk sett mangfoldig og bærer preg av en organisk vekst over lengre tid. Fra småhusene i nord til Skagerak Energi er det store skala-, material- og utformingssprang, og tilsvarende er det stor forskjell på de kommunale byggene fra ulike tidsperioder. Den store variasjonen i bygningsmasse gjør også at det er få samlende elementer mellom eldre og nyere bebyggelse, og området fremstår derfor noe fragmentert.

Toppetasje: Visuelt blandet. Noen saltak med oppløft og arker, ornamenterte gesimser, og rytmisk horisontalspredning av vinduer. Noen med hard gesimslinje mot himmelen.

Fasadematerialer

Eldre bygg: Trekledning, malt murpuss, tegl.
Nyere bygg: Trekledning, fasadeplater, murpuss, betong, aluminium, tegl.

Gjentagelselementer

Gatebredder, teglstein, etasjelinjer

Vindusformater

Eldre bygg: Stående formater
Nyere bygg: Stående, liggende, og kvadratiske formater. Båndvinduer, rene glassfasader

Bygningsbredder snitt

13-28 meter

Gateformat

gatebredde vs. bygningshøyder

Gatene følger et stramt rutenett og bredden på gatene er konstant, med unntak av plassen foran rådhuset og parken på baksiden. Gateformatet er for det meste rundt 1:1, og noen av bolig gatene er 2:1

Bygningshøyder

2-6 etasjer

Fasadesoning

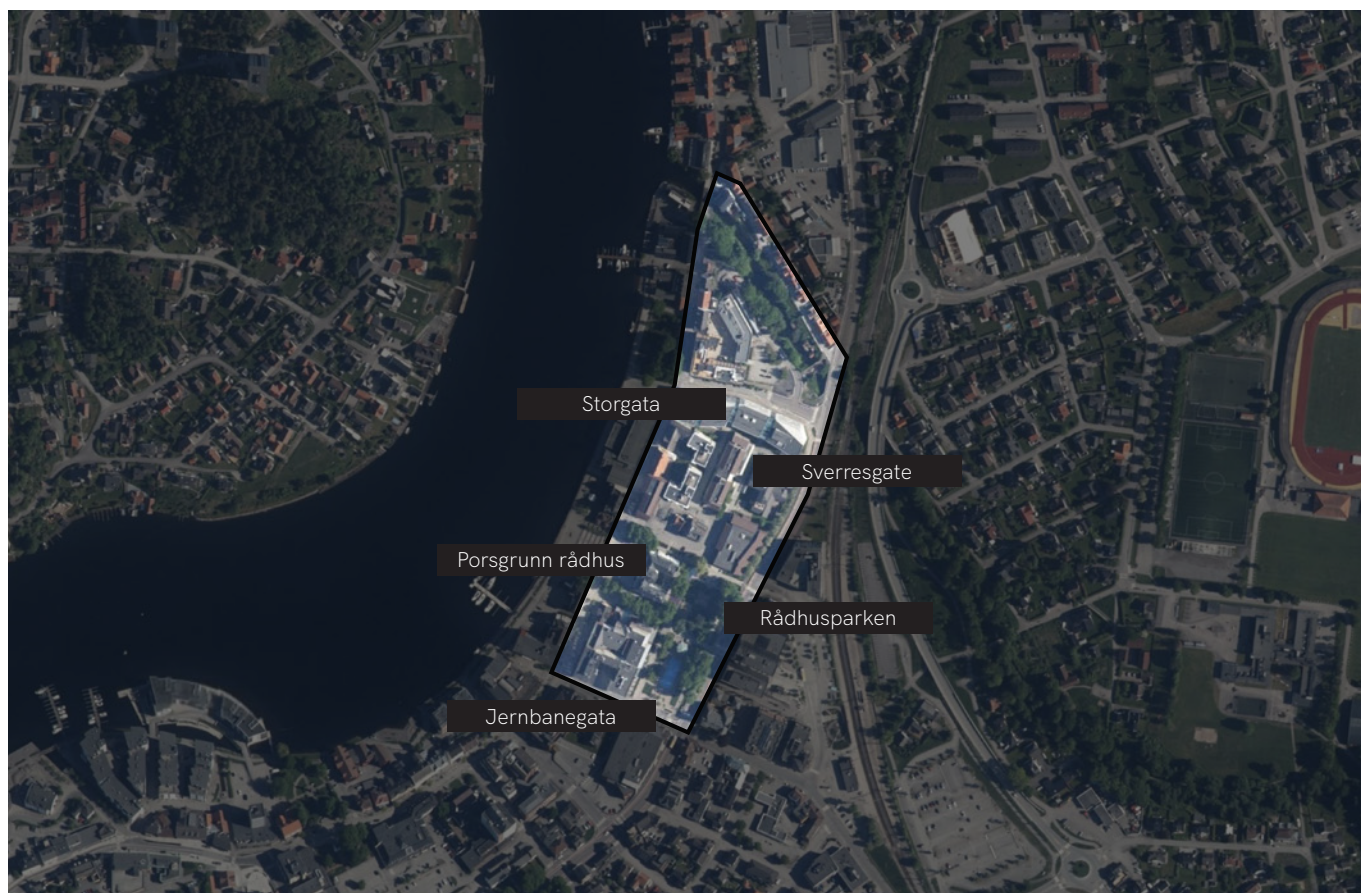
Førsteetasje: Visuelt tung. Mange av næringsbyggene har større glassfelt, og er ofte i en annen farge eller annet materiale enn de øvrige etasjene.

Mellometasjer: Liten forskjell på fasadene mellom de ulike etasjene. På nybygg er det sjelden forskjell på førsteetasje og de andre etasjene.

Plassformat

plassbredde vs. bygningshøyder

Rådhusplassen: 3:1



Den blågrønne byen

Andel grøntareal

Lav (området i dag: 7 %). Mål: minst 10%.

Nærhet til grøntareal

Høy. Mål: maks 300 meter gangavstand til nærmeste grøntområde (større enn 1000 m²).

Nærhet til vann

Høy. Mål: maks 500 meter gangavstand til nærmeste vannkontakt.

Akser og utsikt

Lav. Mål: fri sikt over vann og omkringliggende skogslandskap.

Den tilgjengelige byen

Tilgjengelighet mellom bydeler

Middels. Mål: Godt tilgjengelige gater mellom bydelen og omkringliggende bydeler .

Krysstetthet i gatene

Lav. Mål: maks 150 meter mellom kryss for gående og syklende langs gaten.

Andel lavfartsgater

Middels. Mål: minst 80 % av gatenettet utformes som bydelsgater eller gågater innenfor analyseområdet (tilpasset naturlig kjøretøyhastighet mellom 5-20 km/t).

Arealeffektiv parkering

Høy. (areal i dag: 3 % av arealet). Mål: Maks 5 % av arealet innenfor analyseområdet består av gateparkering, overflateparkering eller parkeringshus.

Den tette funksjonsblandete byen

Tomteutnyttelse

Middels. Mål: 150-250 % BRA/tomtareal (per tomt inkludert MUA).

Blanding av beboere og arbeidstakere

Lav (området i dag 14 % beboere)

Mål: 30-70 % beboere.

Aktive førsteetasjer

Middels. Mål for høyt potensial: 80 % av førsteetasje og minst 10 innganger per 100 meter fasade. Mål på andre steder: minst 5 innganger per 100 meter fasade.

Boligmangfold

Lav. Mål: Stor variasjon av boligtyper og størrelser

Oppgaver til aktører i område 4

Porsgrunn rådhus



Den blågrønne byen

1. Mangelen på parker i og rundt området er stor. Samtidig er det trolig større potensial for å bygge ut mer parkareal i det nærliggende utbyggingsområdet (område 3), som da også vil redusere mangelen på park i område 4. Et alternativ er imidlertid å bygge om overflateparkeringen i nordre del av området til en mindre park i tilknytning til et grønt strekke langs elven. En ekstra mulighet er da å bygge om Lilleelvgata til en grønn gågate som en del av parkvegen langs elva.

Den identitetssterke byen

Områdekarakter

1. Nye prosjekter skal identifisere gjentakende elementer i nærområdet.
2. Basert på analysen av gjentakende elementer skal tre av følgende elementer i prosjektet være forskjellig fra nabobygg, mens fire må være lik.

- a) Bygningsbredde
- b) Bygningshøyde
- c) Fasadesoning
- d) Forhold mellom veggflate og vindusåpning
- e) Formen til vinduer og dører (liggende - stående)
- f) Fasadens form/plastisitet
- g) Fasadens materiale og farge

Gate

3. Nye prosjekter skal identifisere retningskvalitet i nærområdets gater.
4. Nye prosjekter skal identifisere fremherskende romkvalitet og forhold mellom gatetverrsnitt og bygningshøyder i området.
5. Nye prosjekter skal identifisere sekvenskvalitet i nærområdets gater.

Plasser

6. Nye prosjekter skal når relevant identifisere retningskvalitet i eksisterende plasser.
7. Nye prosjekter skal når relevant identifisere romkvalitet og forhold mellom plassens tverrsnitt og bygningshøyder i området.

Den tilgjengelige byen

1. En transformasjon av Sverresgate til en gate med lavere hastighet vil kunne bety færre trafikkbarrierer for gående og syklende gjennom fartsregulerte kryss i stedet for trafikkoverganger og en jevnere, men tregere trafikkavvikling. På denne måten ville også Rådhusparken bli gjort tilgjengelig.
2. I området vil Lilleelvgata også kunne gjøres om til grønn gågate og integreres til et bredere grøntstrekke langs elva.

Den tette funksjonsblandete byen

1. Relativt lite fortettpotensial sammenlignet med andre områder. Muligheten for økt tetthet i områdets nordre del ved ombygging av underjordisk parkeringsplass eller transformasjon av eksisterende bygg med lav tomteutnyttelse i dag.
2. Områdets sentralitet og nærhet til eksisterende kontorer gjør det egnet for både nye boliger og kontorer.
3. Området har i tidligere utført fortettpotensialanalyse vist seg å ha et potensial på 12 400 kvm BRA nye bygg.



Den identitetssterke byen

Områdekarakter

Område 5 strekker seg fra Porsgrunnsbrua i sør til Osebro i nord, og omfatter den ytterste bebyggelsen mot elven.

Elvepromenaden er et tydelig område i byen på grunn av den åpenbare koblingen til vannet. Den eldre bebyggelsen behandler likevel elven som en bakside hvor parkering og støttefunksjoner finner sted, mens den nyere boligbebyggelsen henvender seg tydelig vekk fra Storgata og ut mot Porsgrunnselva.

Den vestre delen av området er preget av nyere leilighetsblokker, mens de østre/nordre delene fremdeles har en del eldre bygningsmasse.

Området er ensidig bebygget med strandpromenade mot elven, og fremstår sånn sett relativt tydelig strukturelt sett. Som i de fleste andre områder i

Porsgrunn dominerer overflateparkering også her, og elvepromenaden oppfattes derfor tidvis utflytende i overgangen mellom rekreasjon og parkering. Siktlinjer mot elven er tydelig ivaretatt i kvartalsstrukturen i den eldre bebyggelsen, men fremstår tettere og mer som en vegg i den nyere bebyggelsen.

Funksjonelt består området av kulturbygg, restauranter, kontorer, næring og leiligheter.

I området finner vi også flere parker og plasser som er rikt beplantet, samtidig som Strandpromenaden i seg selv er møblert med gatetrær. Restarealer i tilknytning til parkeringsplasser og veger er også vegetasjonsrike, og området fremstår derfor relativt sett rimelig grønt. Det er likevel et spørsmål om det er i overkant mange harde overflater forbeholdt bilen innenfor området.

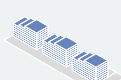
Typologimiks



Lamell på sokkel Lamell



Blokk



Paviljong



Formålsbygg

Arkitektur mangfold

Området har stort arkitektonisk mangfold. Innenfor avgrensingen finnes det eldre trebygninger, 70-talls teglsteinsarkitektur og samtidssarkitektur med fasadeplater og tegl. Det nye kulturhuset ligger vegg i vegg med den gamle tollboden og er et tydelig eksempel på det store spennet i stilarter i området.

Mellometasje: I eldre bygninger finner man ornamenter og rytmisk spredte vinduer, mens i nyere bygg er vinduene plassert i forhold til innsidens funksjon.

Toppetasje: I nyere bygg med flatt tak avsluttes byggene med gesims mot himmel, mens eldre bebyggelse har skråtak med oppløft og ornamentering.

Gjentagelselementer

Fasadebånd

Bygningsbredder snitt

20 - 40 meter

Bygningshøyder

2-7 etasjer

Takform

Boligblokkene i vest har flate tak, men det er en god miks av flate tak og saltak i resten av området.

Fasadesoning

Førsteetasje: Stor variasjon innenfor området. Nyere bebyggelse møter bakken i form av større vindusflater, mens eldre bebyggelse har rytmisk horisontalspredning av vinduer.

Fasadematerialer

Eldre bygg: Malt murpuss, tegl, trepanel.

Nyere bygg: Fasadeplater, murpuss, betong, aluminium, tegl og trepanel.

Vindusformater

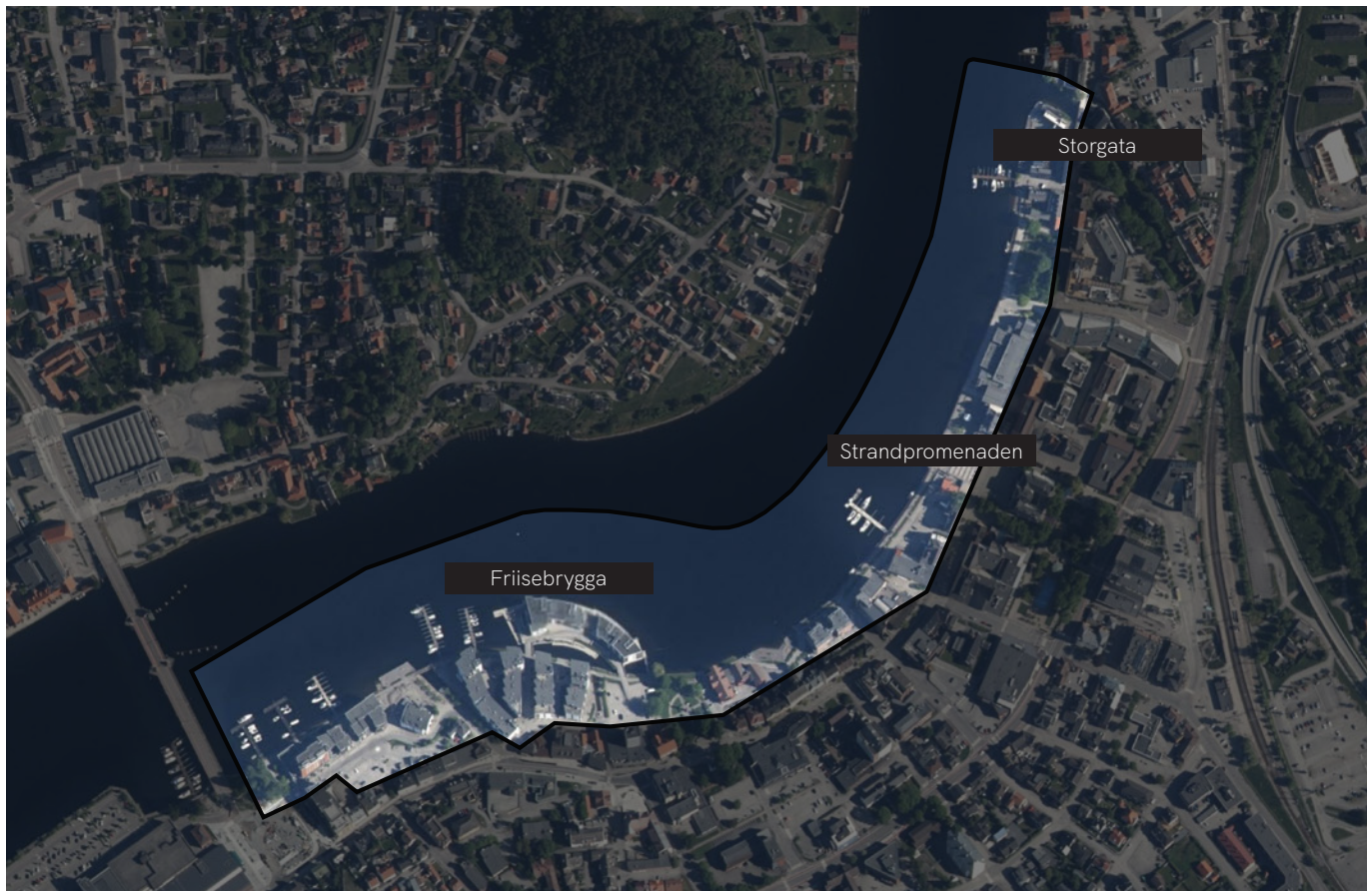
Eldre bygg: Stående formater

Nyere bygg: Stående, liggende, og kvadratiske formater. Båndvinduer, rene glassfasader

Gateformat

gatebredde vs. bygningshøyder

Gatesnittet varierer mye i område 5 og det er vanskelig å komme med generelle betraktninger. Siden gaten er ensidig bebygget oppleves den åpen og luftig til tross for at vi her finner noen av de høyere byggene i Porsgrunn.



Den blågrønne byen

Andel grøntareal

Lav (området i dag: 6 %). Mål: minst 10%.

Nærhet til grøntareal

Høy. Mål: maks 300 meter gangavstand til nærmeste grøntområde (større enn 1000 m²).

Nærhet til vann

Høy. Mål: maks 500 meter gangavstand til nærmeste vannkontakt.

Akser og utsikt

Høy. Mål: fri sikt over vann og omkringliggende skogslandskap.

Den tilgjengelige byen

Tilgjengelighet mellom bydeler

Høy. Mål: Godt tilgjengelige gater mellom bydelen og omkringliggende bydeler.

Krysstetthet i gatene

Høy. Mål: maks 150 meter mellom kryss for gående og syklende langs gaten.

Andel lavfartsgater

Høy. Mål: minst 80 % av gatenettet utformes som bydelsgater eller gågater innenfor analyseområdet (tilpasset naturlig kjøretøyhastighet mellom 5-20 km/t).

Arealeffektiv parkering

Høy. (areal i dag: 4 % av arealet). Mål: Maks 5 % av arealet innenfor analyseområdet består av gateparkering, overflateparkering eller parkeringshus.

Den tette funksjonsblandete byen

Tomteutnyttelse

Middels. Mål: 150-250 % BRA/tomtareal (per tomt inkludert MUA).

Blanding av beboere og arbeidstakere

Middels. (området i dag 29 % beboere)
Mål: 30-70 % beboere.

Aktive førsteetasjer

Middels. Mål for høyt potensial: 80 % av førsteetasje og minst 10 innganger per 100 meter fasade. Mål på andre steder: minst 5 innganger per 100 meter fasade.

Boligmangfold

Lav. Mål: Stor variasjon av boligtyper og størrelser

Oppgaver til aktører i område 5

Strandpromenaden



Den blågrønne byen

1. Til tross for større andel grønt i området er det fortsatt behov for flere, tilrettelagte parker.

Den identitetssterke byen

Områdekarakter

1. Nye prosjekter skal identifisere gjentakende elementer i nærområdet.
2. Basert på analysen av gjentakende elementer skal tre av følgende elementer i prosjektet være forskjellig fra nabobygg, mens fire må være lik.

- a) Bygningsbredde
- b) Bygningshøyde
- c) Fasadesoning
- d) Forhold mellom veggflate og vindusåpning
- e) Formen til vinduer og dører (liggende – stående)
- f) Fasadens form/plastisitet
- g) Fasadens materiale og farge

Gate

3. Nye prosjekter skal identifisere retningskvalitet i nærområdets gater.
4. Nye prosjekter skal identifisere fremherskende romkvalitet og forhold mellom gatetverrsnitt og bygningshøyder i området.
5. Nye prosjekter skal identifisere sekvenskvalitet i nærområdets gater.

Plasser

6. Nye prosjekter skal når relevant identifisere retningskvalitet i eksisterende plasser.
7. Nye prosjekter skal når relevant identifisere romkvalitet og forhold mellom plassens tverrsnitt og bygningshøyder i området.

Den tilgjengelige byen

1. Ny gang- og sykkelbru til Vestsida vil både bidra til et bedre reisetidsforhold for gående og syklende og øke områdets tilgjengelighet til resten av Porsgrunn.
2. Promenaden langs elven kan utvikles til et sammenhengende gulv hvor biltrafikk i alle tilfeller er nedprioritert i forhold til fotgjengere.

Den tette funksjonsblandete byen

1. Området har i tidligere utført fortetningsanalyse vist seg å ha et potensial på 12 400 kvm BRA nye bygg.
2. Områdets avstand til de mer kontortette delene av Porsgrunn taler for at ny bebyggelse primært består av boliger.



Område 6

Porselensfabrikken

Den identitetssterke byen

Områdekarakter

Område 6 strekker seg fra Porsgrunnselva i sør til Drangedalsvegen i nord, og fra Porselensvegen i øst, til Norrønagata i vest.

Område 6 har to ulike identiteter avhengig av hvilken side av broen man står på. Vest for Porselensvegen er det den historiske, industrielle bygningsmassen som dominerer. Denne er bygget ut av praktiske og ikke bymessige hensyn, og er derfor preget av enkeltbygg, parkeringsplasser og tilhørende riggareal. Den nyere boligbebyggelsen gjør sammen med strandpromenadeen at området strukturelt sett fremstår ryddig fra bakkeplan, selv om byggene planmessig fortsetter tradisjonen med enkeltstående bygg frisluppet fra områdets akser og siktlinjer.

På østsiden av broen er området tydeligere strukturert med stripebebyggelse mot Porsgrunnselva og bigbox og

handel i bakkant. Området er likevel også her preget av en stor andel overflateparkering.

Områdets gater varierer stort fra småhusgater til store hovedveger. Det er likevel gjentakende at både gater og veger er opparbeidet med gode materialkvaliteter og tilhørende møblering.

Funksjonelt består området av industri, næring, handel og bolig.

Området har få grøntarealer med oppholdskvaliteter. Restareal i tilknytning til veger og parkeringsplasser er beplantet, men innenfor avgrensningen er det kun promenaden mot Porsgrunnselva som innbyr til opphold. Det er generelt sett mangel på grøntarealer i området som preges av harde overflater.

Typologimiks



Kontorkvartal

Paviljong

Tett/lav

Arkitektur mangfold

Området er svært identitetssterkt og preget av den industrielle historien. Variasjonen i både skala, fasadeutforming og materialitet er også stor mellom de eldre teglstensbyggene, småhusene mot elven og kjøpesenteret.

Gjentagelselementer

Teglstein, industriarkitektur, gatestein og møblering

Bygningsbredder snitt

14-60 meter

Bygningshøyder

1-5 etasjer

Fasadesoning

Førsteetasje: Liten forskjell på bakkeplan og øvrige etasjer.

Mellometasjer: Rytmisk horisontalspredning av vinduer på eldre bygg, og mer tilfeldig og funksjonsbetinget vindusplassering på nyere bygg.

Toppetasje: De gamle industrityggene har saltak med oppløft, mens de nyere industribygningene/næringsbygningene har flatere tak og derfor en mer markant gesims.

Fasadematerialer

Eldre bygg: Malt murpuss, tegl, trepanel.

Nyere bygg: Fasadeplater, murpuss, betong, aluminium, tegl og trepanel.

Vindusformater

Eldre bygg: Stående formater

Nyere bygg: Stående, liggende, kvadratiske formater og båndvinduer.

Gateformat

gatebredde vs. bygningshøyder

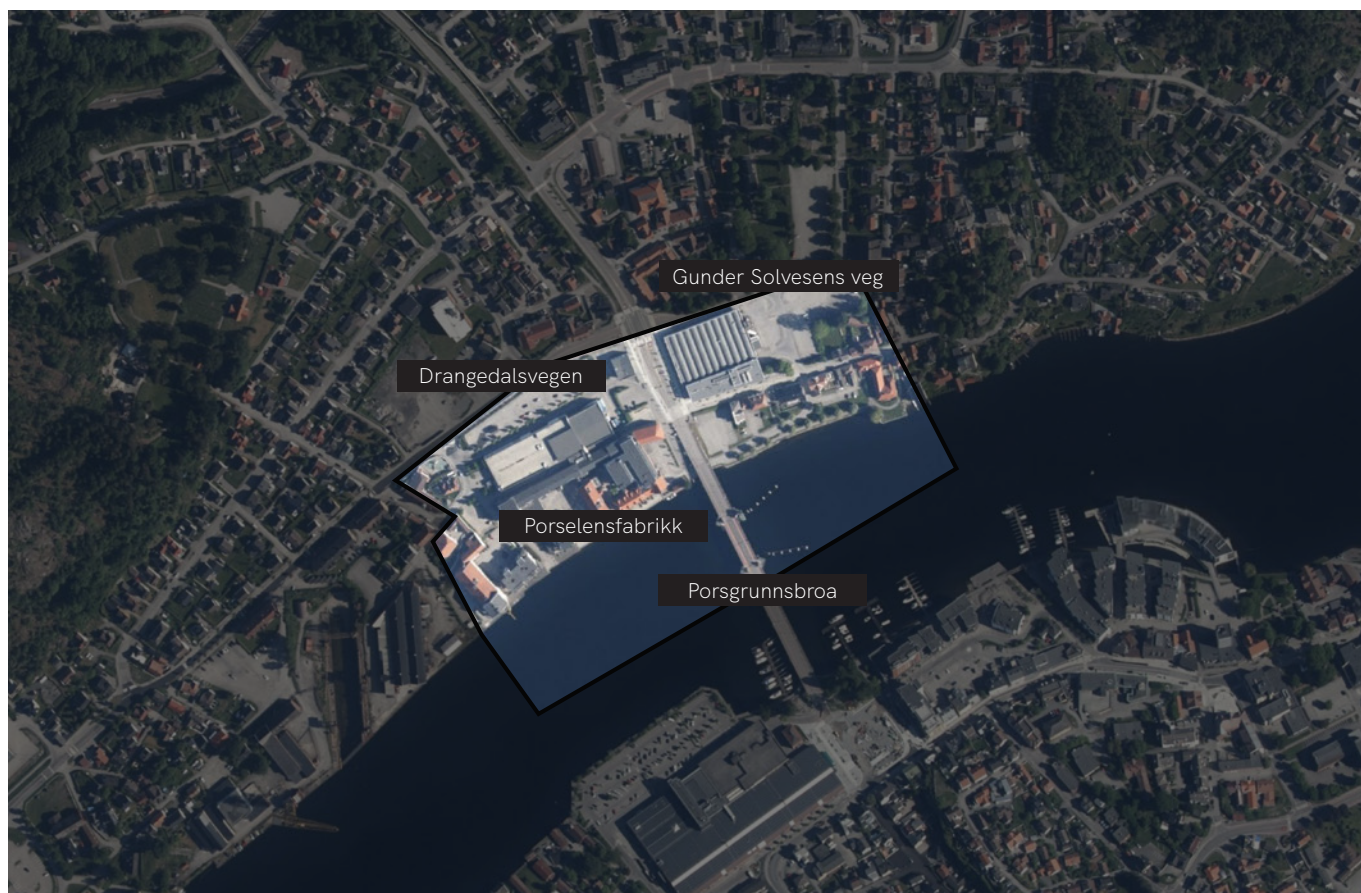
Vestregata:	1:1
Porselensvegen vest:	1:2,5
Porselensvegen/FV356:	1:0,3

Plassformat

plassbredde vs. bygningshøyder

De fleste plassrom av størrelse benyttes til parkering.

Elveplass ved Porselensmuseet: 1:2



Den blågrønne byen

Andel grøntareal

Lav (området i dag: 3 %). Mål: minst 10%.

Nærhet til grøntareal

Lav. Mål: maks 300 meter gangavstand til nærmeste grøntområde (større enn 1000 m²).

Nærhet til vann

Høy. Mål: maks 500 meter gangavstand til nærmeste vannkontakt.

Akser og utsikt

Høy. Mål: fri sikt over vann og omkringliggende skogslandskap.

Den tilgjengelige byen

Tilgjengelighet mellom bydeler

Middels. Mål: Godt tilgjengelige gater mellom bydelen og omkringliggende bydeler.

Krysstetthet i gatene

Middels. Mål: maks 150 meter mellom kryss for gående og syklende langs gaten.

Andel lavfartsgater

Middels. Mål: minst 80 % av gatenettet utformes som bydelsgater eller gågater innenfor analyseområdet (tilpasset naturlig kjøretøyhastighet mellom 5-20 km/t).

Arealeffektiv parkering

Lav. (areal i dag: 15 % av arealet). Mål: Maks 5 % av arealet innenfor analyseområdet består av gateparkering, overflateparkering eller parkeringshus.

Den tette funksjonsblandete byen

Tomteutnyttelse

Middels. Mål: 150-250 % BRA/tomtareal (per tomt inkludert MUA).

Blanding av beboere og arbeidstakere

Høy (området i dag 39 % beboere)

Mål: 30-70 % beboere.

Aktive førsteetasjer

Lav. Mål for høyt potensial: 80 % av førsteetasje og minst 10 innganger per 100 meter fasade. Mål på andre steder: minst 5 innganger per 100 meter fasade.

Boligmangfold

Høy. Mål: Stor variasjon av boligtyper og størrelser

Oppgaver til aktører i område 6

Porselensfabrikken



Den blågrønne byen

1. Grunnet en omfattende mangel på parker i byområdet, kan det opprettes en ny "strandpark" ved å transformere overflateparkeringen ved siden av brua. Sammen med nye koblinger til elva i forbindelse med fortetting mot nord, ville den nye strandparken bidra til å aktivisere elvekanten også på nordsiden av elva.

Den identitetssterke byen

Områdekarakter

1. Nye prosjekter skal identifisere gjentakende elementer i nærområdet.
2. Basert på analysen av gjentakende elementer skal tre av følgende elementer i prosjektet være forskjellig fra nabobygg, mens fire må være lik.
 - a) Bygningsbredde
 - b) Bygningshøyde
 - c) Fasadesoning
 - d) Forhold mellom veggflate og vindusåpning
 - e) Formen til vinduer og dører (liggende - stående)
 - f) Fasadens form/plastisitet
 - g) Fasadens materiale og farge

Gate

3. Nye prosjekter skal identifisere retningskvalitet i nærområdets gater.
4. Nye prosjekter skal identifisere fremherskende romkvalitet og forhold mellom gatetverrsnitt og bygningshøyder i området.
5. Nye prosjekter skal identifisere sekvenskvalitet i nærområdets gater.

Plasser

6. Nye prosjekter skal når relevant identifisere retningskvalitet i eksisterende plasser.
7. Nye prosjekter skal når relevant identifisere romkvalitet og forhold mellom plassens tverrsnitt og bygningshøyder i området.

Den tette funksjonsblandete byen

1. Relativt store områder med fortettingspotensial. Det største potensial ligger i transformasjon av parkeringsarealer og eksisterende bygg.
3. Området har i tidligere utført fortettingsanalyse vist seg å ha et potensial på 4500 kvm BRA nye bygg.

Den tilgjengelige byen

1. Ny forbindelse gjennom området fra Kirkegata og direkte ned til vannet vil gi et stort bidrag til økt tilgjengelighet i gangnettet.



BESTILLERE

Bystrategi Grenland

Elise Brændaa, Porsgrunn kommune

Håvard Nymoen Johansen, Skien kommune

KONSULENTER

Spacescape

Tobias Nordström (ansvarlig)

Louise Karlsson

Anna Dahlhielm

Vera Esaiasson

Vill

Fredrik Barth (ansvarlig)

Anders Sletten Eide

Ida Wressel

Bjørnar Andersen

Rådgiver kulturmiljø

Inga Lindstrøm