

by og vann



Kommundelplan Skien sentrum Planbeskrivelse

19. april 2010

Innledning

Gjeldende kommunedelplan for Skien sentrum er fra 1996 og er moden for en revisjon. Hovedutvalg for teknisk sektor vedtok i sitt møte den 13.11. 2007 å sette i gang arbeid med revisjon av kommunedelplan for sentrum og la samtidig forslag til planprogram ut til offentlig ettersyn.

Selve arealbruken/formålene møter langt på vei ønskene og behovene hos utviklerne i dag, mens bygningshøyder, trafikkløsninger og helhetstenkning er forhold som bør ha en gjennomgang forut for nye byggeprosjekter.

Avgrensingen av sentrumsområdet har også vært tema i revisjonen ved at den tidligere ensidige næringsvirksomheten på Klosterøya og Jernbanebrygga skal erstattes av et mer mangfoldig byliv. Planprosessen har denne gangen fokusert spesielt på medvirkning. Den har bestått i diskusjon av framtidsbilder og møter med de ulike aktørene i sentrums 6 delområder. Dette har gjort at planforslagets langsiktige retning er godt og bredt forankret og kommunen har mottatt konkrete forslag til tiltak og hva som bør være kommunens rolle i sentrumsutviklingen.

Prosjektgruppa har bestått av: Jørn Hegna (Servicebyen Skien), Jan Terje Olsen (Skien industri- og handelsstandsforening), Karin G. Finnerud (næringsenheten), Ragnar Nilssen (kulturavdelingen), Laurie Vestøl (repr. sentrumsgruppa), Olav Backe-Hansen (byplan-sjef/prosj.ansv.)

Styringsgruppa har bestått av 5 representanter fra Hovedutvalg for teknisk sektor: Gustav Søvde, Arne Wallin, Åse Gro Bakke, Hilde Øvrebø og Jørn Inge Næss.

Planen er utarbeidet av arealplanleggerne Håvard Nymoen (prosjektleder) og Anne-Britt Elstrøm, byutviklingsavdelingen.

Som en del av planarbeidet har det blitt utarbeidet 4 delutredninger:

- Skien sentrum. Sentrumsanalyse. Rambøll og Spir plan og arkitektur. 30.06.2008
- Skien byformanalyse. Spir plan og arkitektur. Mars 2009
- Forslag til gatebruk og parkering i Skien sentrum. Asplan Viak. 01.09.2009
- Geotekniske forhold. NGI. 22.06.2009

Føringer for planarbeidet

Sentrale og regionale føringer:

10 gode grep

Etter flere tiår med plan- og bygningslov er de statlige og regionale føringene for et planarbeid mange og sammensatte. Miljøverndepartementet har formulert ti gode grep som kan ses som en oppsummering av statlige føringer for byer og tettsteders utvikling:

- **Bruk arealene fornuftig.** Dette punktet går på å utvikle byer som er tilrettelagt for gange, sykkel og kollektivtransport, sørge for nærhet til service- og kulturtilbud, samt sikre grønnstruktur, arkitektur og landskap.
- **Fortett med kvalitet.** Byenes arealer skal utnyttes på en effektiv og miljøvennlig måte, samtidig som kvaliteter i arkitektur, kulturhistorie, landskapstrekk og grønne omgivelser ivaretas.
- **Skap et aktivt og levende sentrum.** Det er i sentrum det administrative og kulturelle midtpunktet skal ligge og de viktigste tjenestene og servicetilbudene folk trenger daglig.
- **Sats på miljøvennlig transport.** Byspredning har ført til bilavhengighet og stort behov for veiutbygging, med tilhørende støy- og luftforurensing. Det er kostbart å rydde opp i disse miljøproblemene, men det er verken samfunnsøkonomisk lønnsomt eller ønskelig at byene bygger seg ut av problemet ved å øke veikapasiteten. Økt gange og bruk av sykkel og kollektivtransport vil lette trykket på dagens veisystem og bedre forholdene for dem som virkelig trenger å bruke veiene, bl.a. varetransporten.
- **Ta vare på grønne områder.** De fleste norske byer ligger ved sjø, elv eller fjord, vendt mot vannet og med åsene som rygg og ramme rundt bebyggelsen. Kombinasjonen av urbane tilbud og nærhet til rekreasjon og naturopplevelser gjør at mange finner seg til rette i tettbygde strøk. Kommunene bør utvikle planer for velfungerende og sammenhengende grønnstrukturer som binder sammen boligområder, skoler, barnehager, strandsone og markaområdene.
- **Ta vare på stedets kultur og historie.** Kulturminnene er ressurser for byer og tettsteder og bør derfor tas vare på og brukes aktivt til å utvikle levende lokalsamfunn og næringsliv. Internasjonalt har flere land begynt å se på sin kulturarv som en viktig innfallsport til reiseliv, næringsutvikling og innovasjon. I framtida vil kulturarven kunne få økt betydning i utvikling og profilering av regioner, byer og tettsteder.
- **Legg til rette for aktive innbyggere.** Fysisk aktivitet er ikke bare knyttet til trening og idrett. Det handler vel så mye om hverdagsaktiviteter som å gå til skole og jobb, leke ute, gå på tur i skogen, sykle til kveldsmøter eller å gå til nærbutikken for å handle. Men skal vi ha gode muligheter til å være aktive, må det planlegges slik at forholdene ligger til rette for det. Det må være trygt å ferdes på vegene og det trengs gode uteområder i nærmiljøet hvor man kan utfolde seg. Boliger, arbeidsplasser, butikker og fritidsaktiviteter må lokaliseres slik at det er mulig å ta seg frem uten bil. Og det må være

- lett og trivelig å komme seg til skogen eller sjøen på beina eller med sykkel.
- **Sørg for ren luft og lite støy.** God areal- og transportplanlegging kan forhindre luftforurensning og støykonflikter. Bevisst lokalisering av virksomheter og boliger for å redusere totalt transportbehov og få til en overgang til miljøvennlige transportformer, kan gi god effekt. Trafikkreduserende tiltak er mest effektive når flere brukes samtidig, for eksempel vegprising, parkeringsrestriksjoner og kollektivsatsing.
 - **Trygge og gode nærmiljøer for barn og unge.** Stadig flere barn og unge har sin oppvekst i byer og tettsteder. Med dagens utbyggings- og fortettingspress, er det en stor utfordring å tilrettelegge trygge og gode oppvekst- og nærmiljøer for de yngste. Fram til barn er åtte år oppholder de seg ikke lengre enn 200 meter fra hjemmet. Transportsystemene bør utformes med tanke på barn og unge, slik at de på egen hånd kan ta seg fram til fots, på sykkel eller med kollektivtrafikk.
 - **Tenk estetikk og kvalitet.** I by- og stedsutvikling er estetiske kvaliteter avgjørende for at et sted skal oppleves som attraktivt og trivelig. Et godt sted kjennetegnes av et samspill mellom god kvalitet i de bygde omgivelsene og tilrettelegging for mangesidig bruk. Det forutsetter gjennomtenkte løsninger, både i de store grepene og i de små detaljene. Dette omfatter alt fra overordnede elementer som landskap og bebyggelsesstruktur til byrom og veger, og ned til utformingen av det enkelte byggverks volum, fasader, tak, materialer og farger.

Framtidens byer

Intensjonsavtalen for Framtidens byer, og den videre oppfølgingen gjennom handlingsprogrammet, har føringer for utviklingen av Skien sentrum. I forhold til en kommunedelplan er det særlig kommunens forpliktelser under satsingsområdet *Arealbruk og transport* som er relevant:

- Vi vil få til en arealbruk og et lokaliseringsmønster som reduserer arealinngrep og transportbehovet og legger til rette for miljøvennlig transport
- Vi vil styrke kollektivtransport, sykkelbruk, gange og tilgjengelighet og stimulere til mer effektiv varetransport og gode fellesløsninger.
- Vi vil styrke bruken av virkemidler som begrenser bilbruken.
- Vi vil styrke samordning og samarbeid om arealbruk og transporttiltak for hele det funksjonelle, regionale byområdet eller etablere et slikt samarbeid der dette ikke finnes.
- Vi vil integrere arbeidet med arealbruk og transporttiltak innenfor Framtidens byer med pågående eller påtenkte bypakker for transport, miljø og byutvikling

I tillegg kommer punktet under satsingsområdet *Tilpasninger til klimaendringer*:

- Vi vil arbeide for at klimatilpasning integreres i arealforvaltningen

- og i prosjekter for infrastruktur, næring, miljø og byutvikling.
- Bystrategi Grenland

Hovedvegnett for sykkeltrafikk i Grenland

Samferdeselsdepartementet ga i Nasjonal transportplan 2006-2015 Statens vegvesen et særskilt ansvar for å initiere og koordinere arbeidet med å øke sykkelbruken. Hovedmålet er å gjøre det *Attraktivt for alle å sykle*. Delmålene er:

- Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8 % av alle reiser
- I byer og tettsteder skal sykkeltrafikken dobles
- 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen

Rapporten, som er utarbeidet i samarbeid med Skien, Porsgrunn og Siljan kommuner, tar for seg hvilke fysiske tiltak som må til for å oppnå et sammenhengende veisystem for sykkeltrafikk i Grenland. Som strategi er det valgt å etablere 3 gjennomgående hovedruter, med "armer" ut til viktige målpunkt langs hovedruter.

Felles parkeringspolitikk Porsgrunn og Skien

Gjennom flere dokumenter har Skien og Porsgrunn utredet en felles parkeringspolitikk. Felles parkeringsnormer er utpekt til å være et viktig instrument innen arealplanleggingen i de to kommunene. Følgende ambisjon for arbeidet med en felles norm ble anbefalt:

Kommunene skal få samordnet parkeringsnormene tilpasset ulike områders tilgjengelighet med ulike reisemidler. Målet er å få etablert normer som kan bidra til å endre reisemiddelfordelingen i en miljøvennlig retning og samtidig gi mulighet for økt aktivitet i sentrumsområdene.

Forslaget til ny felles norm baserer seg på en inndeling av kommunene i 3 soner (A, B og C), avhenging av tilgjengelighet for gang-, sykkel- og kollektivtrafikk. A-områdene har best tilgjengelighet og får de laveste parkeringskravene.

Andre sentrale føringer

I tillegg til de mest aktuelle føringene som nevnes i dette kapitlet finnes det andre sentrale føringer som ikke utdypes her. Av disse kan nevnes:

- Fylkesdelplan for senterstruktur
- Fylkesdelplan for infrastruktur
- Støy i arealplanleggingen

Kommunale føringer:

Skien den gode og inkluderende møteplass

Skien skal være den gode og inkluderende møteplass, jf. kommunens hjemmeside. Dette er en god, men relativt vid, ramme for innholdet i en kommunedelplan. Det har ikke vært jobbet spesielt med å formu-

lere en visjon for sentrum i dette planarbeidet. Nå som kommunen har startet arbeid med en samfunnsdel til kommuneplanen, bør det heller her jobbes med en visjon for hele Skienssamfunnet, og ikke bare sentrum.

Kommuneplanens arealdel

Hovedgrepet i arealdelen er å styrke bybåndet, noe som innebærer en satsing på bysentrum. Sentrums muligheter for økt handel, arbeidsplasser, flere boliger og som kommunikasjonsmessig knutepunkt skal styrkes. Gang- og sykkelveinettet skal utvikles slik at det blir tilfredsstillende også inn til og gjennom sentrum.

Flere arbeidsplasser og boliger vil gi økt handel. Offentlige virksomheter skal som hovedregel legges til bysentrum. Det bør være en stor grad av variasjon i boligtyper, slik at ulike aldersgrupper, og folk i ulike familisituasjoner, finner et tilbud der, også barnefamilier. Grønnstrukturen gjennom sentrum og ut til de større friluftsområdene skal forbedres og park- og lekeplasstilbudet for barn skal forbedres.

Næringsplan for Skien 2008 - 2011

Næringslivet legger i stor grad til grunn de samme kriteriene for etablering som de som ser etter bolig. I dag dreier dette seg særlig om at urbanitet kan forenes med naturopplevelser. Urbanitet handler i denne sammenheng i stor grad om et levende sentrum, der mennesker bor, jobber og tar del i ulike opplevelser. Næringsutviklingen bør derfor ses i enda større grad i sammenheng med bosteds- og samfunnsutviklingen for øvrig. Sentrumsplanen bør anlegges bredt og se næringsutviklingen i sammenheng med temaer som bolig, trafikk, kommunikasjon, kultur, opplevelse og miljø.

Sentrumsanalyse 2008

I framtidsbildet Skien i grønt og blått legger sentrumsanalysen rammer for utviklingen av Skien sentrum fram til 2030 gjennom å kombinere to hovedgrep; en utvidelse sørover langs begge sider av Bryggevannet kombinert med en forbedring av den grønne veven gjennom sentrum ved at de grønne forbindelsene fra de store friområdene forsterkes på langs og tvers gjennom sentrum. Videre forslag til veivalg er bl.a:

- Fortette/øke utnyttelsen i områder som Jernbanebrygga, innerst i Hjellen og i Kverndalen
- Landmannstorget bør ikke gjenbygges, men omformes for bedre kommunikasjon og opphold
- Redusere Møllebrua som barriere mellom handelssentrum og Bryggevannet
- Avklare trasè for sykkelvei gjennom sentrum, samt andre viktige trasèer for gående og syklende.
- Oppruste og trafikksikre viktige gater/akser som Skistredet og Prinsessegata
- Avklare kollektivtrasèer og –knutepunkt.

Forslag til gatebruk og parkering i Skien sentrum

Asplan Viak hadde våren 2009 et oppdrag med å vurdere ulike gatebruk og parkeringsløsninger for Skien sentrum. Flere veikonsepter som antatt kunne ha en avlastende effekt på sentrum ble utredet, samt et kollektivtransportalternativ. Trafikkberegningene viste at det kun er en satsing på kollektivtrafikken, kombinert med restriksjoner på parkering, som med stor grad av sikkerhet reduserer trafikken i sentrumsgatene.

Torggata foreslås til gateterminal for bussene. Holdeplasser for Metro-rutene kan med fordel legges sør for Skistredet hvor forholdene for universell utforming er bedre enn lengre nord.

For parkering foreslås det:

- Samordning av parkeringstakster med kjøpesentrene i sentrum
- Sterk reduksjon, evt. fjerning, av mulighetene for å leie offentlige parkeringsplasser som langtidsparkering for arbeidstakere i sentrum
- Begrensning av mulighetene for å etablere nye p-plasser i sentrum ved nybygging
- Etablering av boligsoneparkering i områdene rundt sentrum

Skien byformanalyse

Spir arkitekter fullførte våren 2009 en byformanalyse for den delen av Skien sentrum som har betegnelsen murbyen. I dokumentet er de arkitektoniske kvalitetene murbyens kvartalsbebyggelse kartlagt og det er gitt føringer for behandling av planer og byggesøknader for hele murbybebyggelsen.

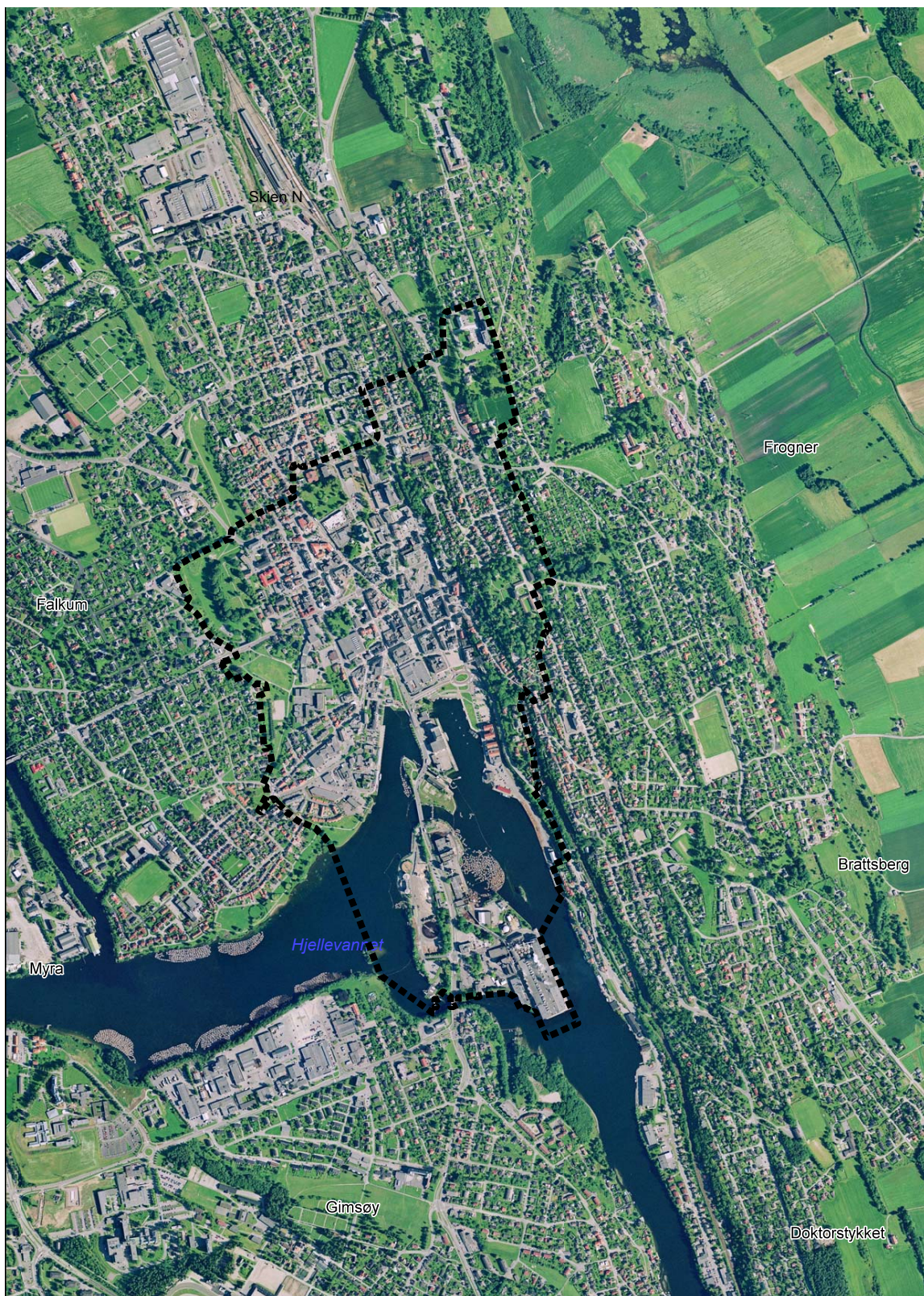
Geotekniske forhold

NGI hadde vinteren 2009 et oppdrag for kommunen med å vurdere de geotekniske forholdene innenfor sentrumsområdet. Rapporten gir råd ved bygging både på løsmasser og berggrunn. Videre pekes det på behov for videre utredninger, kartlegginger og tiltak for områder langs Bryggevannet og Hjellevannet, samt behov for kartlegging av eksisterende støttemurers tilstand.

Planområdets avgrensning

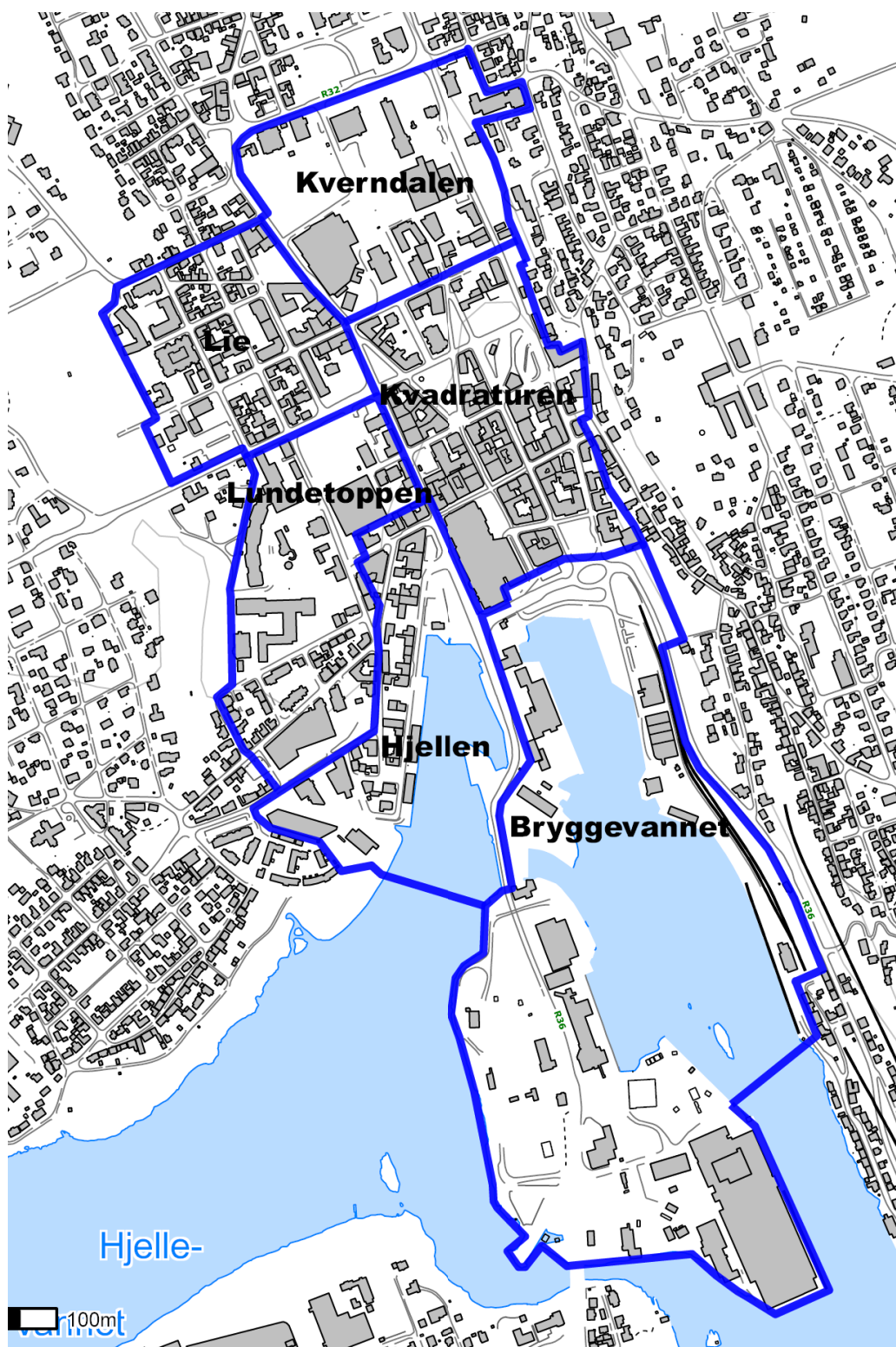
Planområdet

Planområdets avgrensning vist på ortofoto.



Delområder

Gjennom planprosessen har sentrum i flere sammenhenger blitt delt opp i 6 delområder, bl.a. i medvirkningsmøter og i beskrivelsen av selve planforslaget. Disse områdene er:



Kort historikk

I år 2000 feiret Skien sin 1000-årige historie som handelsknutepunkt. Det er funnet spor av bebyggelse også før år 1000 - flettverkshus under den nordøstre delen av det nåværende Handelstorget, sesongpregede boliger som har fungert som husvære for handelsmenn og håndverkere mens de drev sin virksomhet her. Skien ligger strategisk til for handel. Vikingtidens handelsskip kunne seiles/roes de 22 km fra kysten. Varer fra det indre av Telemark kunne uten særlige problemer fraktes via de to store vannveiene som munner ut i Norsjø. Den store mengden av jernredskaper og våpen førte i sin tur til stor etterspørsel etter brynestein, og på Eidsborg i Øvre Telemark, fantes den beste brynestein som kunne skaffes. Det var denne som trakk utlendinger til Skien i de første århundrene.

På 1200-tallet deles landet inn i sysler, og Grenland, Telemark og litt av Numedal kalles Skienssysel - en klar indikasjon på at Skien var administrativt sentrum. Den 16. mars 1358 utstedte Håkon VI et privilegiebrev som sikret Skien dens kjøpstadsrettigheter. Dette var et ledd i kongens politikk for å redusere hanseatenes makt i Norge. Tollregnskapene fra 1580-årene til 1610 viser klart Skiens dominerende stilling i handelen med Nederland. Skien var nå landets største trelastby.

Midt i en gründertid opplevde Skien en av sine alvorligste katastrofer - storbrannen 7.-8. august 1886. Nå var ikke Skien ukjent med katastrofebranner, dette var den åttende i rekken. I 1583 ble 3/4 av byen ødelagt i en brann. I 1652 brant kirken, rådhuset, skolen og 48 andre bygninger, og i 1671 brant ca 100 hus og kirken. Under storbrannen i 1886 ble hele Skien sentrum lagt i aske - 241 gårder ble ildens bytte. Den vakre gamle trebyen, etter sigende en av landsdelens vakreste, var for alltid borte.

I november 1886 ble en ny reguleringsplan vedtatt, og snart reiste byen seg på nytt. Først i midlertidige boder, seinere i permanente bygninger i mur. I 1894 ble Skiens nye rådhus tatt i bruk, og den nye kirken på Lie ble vigslet samme året. Og industrireisningen fortsatte: Skiens Aktiemølle, metallvarefabrikker, tobakksfabrikk, smørfabrikk, teglverk, det ble produsert sko, såpe, vin, og trikotasje, og senere fikk byen andelsslakteri og et av landets største meierier. For samferdselen, og dermed for næringslivet, betydde det også mye at jernbanen Drammen-Skien sto ferdig i 1882, og i 1890-årene sto kanalen ferdig i sin nåværende skikkelse.

Skien har alltid vært den sentrale byen i Telemark - "Telemarks hovedstad". I middelalderen var byen det administrative sentrum i Skienssysel, og i dag er fylkesadministrasjonen samlet i Skien. I 1964 ble byen slått sammen med de tidligere kommunene Gjerpen og Solum til storkommunen Skien.

Dagens situasjon

Befolkning og regional rolle

Skien er en by med distinkt karakter, samtidig som den er en integrert del av et større by- og tettstedsområde, Grenlandsregionen. Regionen er et felles arbeids- og boligmarked, noe som gir en stor grad av pendling mellom byene og tettstedene i området.

Skien hadde pr. 1. oktober 51 608 innbyggere, nærmere halvparten av Grenlandsregionens noe over 100 000 innbyggere. Den gjennomsnittelige befolkningsveksten de siste fem årene ligger på ca. 0,4 %. Det lave tallet skyldes særlig 2006 hvor Skien hadde en negativ vekst. I 2008 steg den til i underkant av 1 %, men falt til ca. 0,6 % i 2009.

Skien er blant landets største kommuner i utstrekning med 779 km². Grenland er det tyngste byområdet i Telemark og mellom Oslo og Kristiansand er det bare Drammensregionen som har tilsvarende befolkningskonsentrasjon. Bedre kommunikasjonsforhold mot Vestfold-byene og Drammen-/Osloregionen, vil kunne gjøre Grenland mer attraktivt som nærings- og boområde ved at dagpendling vil bli mer aktuelt.

I næringsanalysen for Telemark (Telemarksforskning, Arbeidsrapport 18/2007) er det listet opp flere forhold som har betydning for til-/fraflytting, bl.a. befolkningsstørrelse, pendlingsmuligheter, vekst i arbeidsplasser i naboregioner. Grenlandsregionen er i minste laget til å score høyt på de positive faktorene. Også naboregionene har hovedsakelig lave folketall og et sparsomt næringsliv og gir dermed lite drahjelp.

Utfordringer:

- Grenland scorer for lavt på de faktorene som bidrar til regional attraktivitet

Landskap og grønnstruktur

Skien har en karakteristisk byprofil; høydedrag på tre sider danner et amfi som åpner seg sørover mot to vannspeil. Skillet mellom vannene utgjøres av flere øyer, adskilt av fossefall. Byamfiet og hvert av vannene utgjør de tre hovedrommene i bylandskapet. Bebyggelsen følger amfiformen, høydedragene, vannspeilene og understreker disse.

Vegetasjonen er også tydelig i bybildet i form av de større grøntdragene Lundedalen, Bakkestranda og Brekkeparken. Videre bidrar den grønne skrenten i øst og parker og andre byrom til et grønt preg på byen. I deler av sentrum er det for lite grøntareal og forbindelsene mellom flere av grøntområdene er mangelfulle.

Hovedaksen i sentrum går mellom kirken og Bryggevannet. Skis-



tredet og Telemarksgata er de to sentrale tverraksene, både visuelt og funksjonelt som bindeledd mellom ytterområdene som Lundedalen og Brekkeparken. Disse to gatene har, på tross av mange bybranner, ligget omtrent på samme

stedet siden middelalderen. Mellom disse ligger et par titalls gårdssrom som nå planmessig opparbeides for å bli en del av sentrumsbyrom.

Utfordringer:

- Forbindelsene mellom sentrum og vannene må styrkes
- Områdene rundt vannene bør knyttes sammen ved å etablere et sammenhengende system av ferdselsårer
- Videre vitalisering av sentrumsgatene ved å styrke byens akser og forbindelser til det nære omlandet
- Få til en opprusting av området Landmannstorget - Kverndalen

Kulturmiljø og arkitektur

Skien bærer spor etter handels- og industrivirksomhet helt tilbake til vikingtiden. Det er likevel få spor etter tidlige bystrukturer i Skien. Dette skyldes flere katastrofebranner gjennom tiden, den siste i 1886.

Den nye byen ble stramt regulert. Planen bygget på prinsipper om rette gateløp, kvartalsbebyggelse og murtvang. Kirken fikk en plassering som et markant landemerke i nordenden av den nye byens hovedakse. Gatestrukturen, plassene, parkene og flere viktige bygninger i bybildet gjør byens historie etter bybrannen godt lesbar i vår tid. Restene av den gamle, sammensatte trehusbebyggelsen fra før bybrannen finnes i de gamle bydelene Snipetorp, Bratsbergkleiva og Bakken.

Fram til 1970-tallet skjedde det få endringer i bybebyggelsen. Da begynte en utvidelse av sentrum mot nord med større forretnings- og kontorbygg. Samtidig ble fotgjenger- og kjøretrafikk i større grad planskilt og Møllebrua og ny rundkjøring foran rådhuset bidro ytterligere til at byen fjernet seg fra vannet. Dette snudde gjennom arbeidet med sentrumsplanen fra 1996 hvor byen igjen vendte seg mot vannet med gangareal og parkområder i vannkanten.

Sentrum kan deles inn i enhetlige områder ut fra historisk utvikling og fellestrekk når det gjelder fysisk form. De tre hovedkategoriene

er murbyen, trebyen og villabyen. Murbyen består først og fremst av en kvartalsbebyggelse som omkranser indre gårdsrom. Unntak er Arkaden som er et fylt kvartal, søndre del av Kverndalen med sin ufullstendige kvartalstruktur og deler av randsonen som har en blandet struktur. Etasjetallet ligger i murbyen på 3-4 + loft. Langbryggene og flere enkeltbygg har mer enn 4 etasjer, Citybygget som det høyeste har 7.



Utfordringer:
Ikke svekke hovedtrekkene i byplanen og murbyens arkitektur, Skiens varemerke framfor noe

- Unngå tilfeldig utvikling av

taklandskapet ved påbygginger

Bolig

Skien sentrum har i dag ca 1400 boliger. Av disse ligger ca. 500 i indre sentrum. Fra 60-tallet og et stykke framover flyttet stadig flere ut fra sentrum. Mellom 1967 og 1985 ble boligarealet mer enn halvert.

Fra slutten av 90-tallet, har boligbyggingen i sentrum tatt seg opp og flere rene boligbygg har blitt oppført.

Siden vedtaket av forrige sentrumsp-lan (1996), har det blitt ferdigstilt ca. 300 boliger.

Det siste større boligprosjektet som er gjennomført er Langbryggene, ferdigstilt i 2007. I tillegg har flere av de eksisterende bygårdene blitt ombygget med leiligheter og flere er under planlegging.



Interessen for leiligheter i sentrum har bl.a. sammenheng med at en økende andel huseiere selger sin enebolig og erstatter den med en sentralt beliggende leilighet. I de siste årene har leilighetsprosjekt blitt koblet til opprustning av flere av gårdsrommene i kvadraturen, bl.a. med støtte/lån fra Husbanken.

Utfordringer:

- Finne fram til boligtyper som treffer ulike kjøpegrupper/ aldersgrupper slik at innbyggertallet øker og befolknings sammensetningen blir variert
- Sikre tilstrekkelig areal og kvalitet på sentrumsboligenes uteområder

Næringsliv

En relativt stor andel av kommunens sysselsetting er innen offentlig sektor, noe større enn for bykommunene i nabofylkene som er fylkessenter. Antall sysselsatte personer i Skien er høyere enn antall arbeidsplasser, noe som betyr at det er underskudd på arbeidsplasser og netto utpendling. Utenom sykehuset ligger hovedvekten av de offentlige virksomhetene innenfor det utvidete sentrumsområdet, men, med unntak av barneskolen og videregående, ligger alle disse utenfor sentrumsplanområdet. Både offentlige og private kontorbedrifter er såkalt arbeidsplassintensive virksomheter og viktige å ha i bysentrum for å utnytte det godt tilgjengelige kollektivtilbudet.

Skien har netto ikke større handel enn det kommunes innbyggere tilsier. Dekningsgraden for varehandelen er på ca. 102 %, dvs. at den samlede varehandelen bare er litt større enn den handelen kommunens egne innbyggere skaper. I løpet av de siste årene har sentrumshandelen fått økende konkurranse fra næringsområdene på Kjørbekk og Myren som i økende grad er blitt handelsområder og fra kjøpesenteret på Herkules som er utvidet betydelig.

Bransjer som IKT og bioteknologi er i sterk vekst i Grenland. På Klosterøya er de viktigste av disse bedriftene nå samlokalisert og vil sammen med kultur og andre type næringsliv bidra til en fornyelse og økning i sentrums næringsliv.

Utfordringer:

- En forholdsvis liten andel boliger og kontorarbeidsplasser gjør det utfordrende å øke handelen i sentrum
- Nye etablerere velger i for stor grad næringsområder utenfor sentrum, både når det gjelder forretnings- og kontorvirksomheter
- Skien har i hovedsak sin egen befolkning som grunnlag for handel og det er ingen enkle løsninger for å øke kundegrunnlaget

Trafikk

Sentrum har 3 hovedgater som bringer trafikken inn til byen fra henholdsvis sør (rv. 36, på begge sider av elva), vest (rv. 354) og nord (rv. 32). Disse gatene har den største trafikken. Rv 36/Prinsessegata og rv. 354/Hesselberggate er de mest trafikkerte strekningene innenfor sentrumskjernen med henholdsvis 13 000 og 14 000 kjøretøy i døgnet. De tre mest trafikkerte gatene i sentrumsområdet er Hesselberggate, Kongens gate og Torggata, alle med en årstdøgns trafikk på mellom 5

og 7000. Hovedgatene, med den største trafikkbelastningen, utgjør de største barrierene og har størst ulykkesrisiko. Prinsessegata og strekningen mellom Møllebrua og rundkjøringen ved rådhuset er de største barrierene pga. sin trafikkmengde, men også samlegatene har en betydelig barriereeffekt på bylivet.

I 2005 fikk Grenland et nytt kollektivsystem med tre gjennomgående metrolinjer på langs av bybåndet og flere pendelruter på tvers av disse. Omleggingen av rutesystemet antas å være hovedårsaken til den økningen i kollektivandelen som har skjedd fram til i dag på ca. 30%, en økning fra 2.4 til 3.1. Kollektivplanen for Telemark (høring-sutkast november 2009) legger opp til å videreutvikle metrolinjene, bl.a. med økt frekvens, tiltak for økt framkommelighet og bedre tilrettelagt parkering i sentrale punkter i linjenettet. Stor pendlerstrøm, lav andel kollektive arbeidsreiser gir et stort potensial for økning av kollektivtrafikken.

Gang- og sykkelveinettet utenfor sentrum er relativt godt utbygd. Fra boligområdene øst for sentrum er det store høydeforskjeller og ikke egne anlegg. Fra sørøst, langs rv. 36, må det sykles på fortauet, evt. i kjørebanen. Et alternativ her er Nedre Elvegata og Langbryggene. Inn mot sentrumsgatene smuldrer det felles gang- og sykkelveinettet opp og erstattes av fortau og sykling i gatene.

Skien sentrum har i dag ca. 1800 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser. Omtrent 1200 av disse drives av kommune, mens de resterende 600 drives i privat regi, men er stort sett tilgjengelig for alle. I tillegg til de 1800 plassene kommer ca. 600 private plasser, spredt rundt på private eiendommer; bakgårder, mindre åpne plasser, etc. som kommunen ikke har oversikt over. For å illustrere hvor stort parkeringstilbudet i Skien er, kan en f.eks. sammenligne det med tilbudet i Trondheim sentrum. Der har de 3000 p-plasser i sentrum, sammenlignet med Skiens 1800. Hvis Trondheim er målestokken, skulle Skien hatt 1000 plasser. Hvis Skien er målestokken, skulle Trondheim hatt 5400 plasser.

Utfordringer:

- Stor, og til dels gjennomgående, trafikk på hoved- og samleveinettet, gjør det vanskelig å redusere disse veienes barrierevirkning
- Videreføre det kombinerte gang- og sykkelveinettet inn mot og gjennom sentrum
- Øke kollektivandelen i en region med høy bilbruk og relativ god bilframkommelighet

Byliv

Byliv kan karakteriseres som de aktivitetene av sosial karakter som finner sted på ulike møteplasser i byen. Det kan være i de mer formelle kulturinstitusjonene i form av teater, konserter og ki-

nobesøk eller på restauranter, kafèer og puber. Mye av bylivet i en by skjer utendørs, i tilknytning til kulturbygg og bevertningssteder eller som mer uformelle aktiviteter på plasser og byrom for øvrig.

Det siste tiåret har stadig mer av bylivet funnet sted langs vannfronten. Områdene på Bakken, i Hjellen og Bryggeparken har fått en større grad av opparbeiding og tilrettelegging og blitt viktige arenaer for rekreasjon, bevertning og arrangementer. Denne trenden ser ut til å fortsette ved siden av at det også er sterke ønsker om å op-



parbeide nye parker og byrom i områdene bakenfor. Prosjekt på rådhusplassen, ønsker om mer parkareal på Landmannstorget og i Kverndalen og opprusting av gårdsrommene i kvadraturbebyggelsen er uttrykk for ønsker om å få flere og kvalitativt bedre møteplasser i Skien sentrum, både for de som skal bo, arbeide og besøke byen.

Livet i byrommene har stor grad av sammenheng med hva som er i den omkringliggende bebyggelsen. Det blir derfor viktig for kommunen framover og være bevisst på hvor ulike kulturinstitusjoner og andre publikumsskapende virksomheter lokaliseres for å få til den gode miksen av innen- og utendørs liv i de ulike delene av sentrum.

Utfordringer:

- En forholdsvis liten andel boliger og kontorarbeidsplasser gjør det utfordrende å få til mer liv i sentrum
- Behov for flere og oppgraderte gangforbindelser og byrom som knytter viktige målpunkt i sentrum bedre sammen, samt blir målpunkt i seg selv; forbindelser rundt Bryggvannet, Rådhusparken, Hjellen, m.fl.

Medvirkning

I løpet av planprosessen har det vært medvirkning fra innbyggere og ulike interessegrupper i form av:

Oppstartmøte 1. april 2008

På møtet ble det informert om utgangspunktet for planleggingen, hva som skulle utredes og åpnet for synpunkter og kommentarer.

Idedugnad 2. og 9. april 2008.

Gjennom disse to samlingen ble det utarbeidet 4 ulike framtidssbilder for Skien 2030. Avslutningsvis ble ett framtidssbilde valgt som grunnlag for revisjonen av kommunedelplanen.

Arbeidsverksted 19. mai og 4. juni 2008

Med utgangspunkt i valgt framtidssbilde og sannsynlige trender ble det jobbet med temaene arealbruk, trafikk og byen som sosial og kulturell arena.

Utredningsfase høsten 2008 og våren 2009

I forbindelse med utredningene av *Trafikk og parkering* og *Byform* var det faglig medvirkning fra relevante fagmiljøer innen trafikk og arkitektur/kulturhistorie.

Møter i delområder juni

For å gi mulighet for et tversnitt av de som bor og driver en eller annen form for aktivitet i sentrum ble det avholdt møter med beboere, forretningsdrivende, gårdeiere og leietakere i 6 delområder. I møtene ble de viktigste utfordringene og tiltakene for hvert delområde oppsummert.

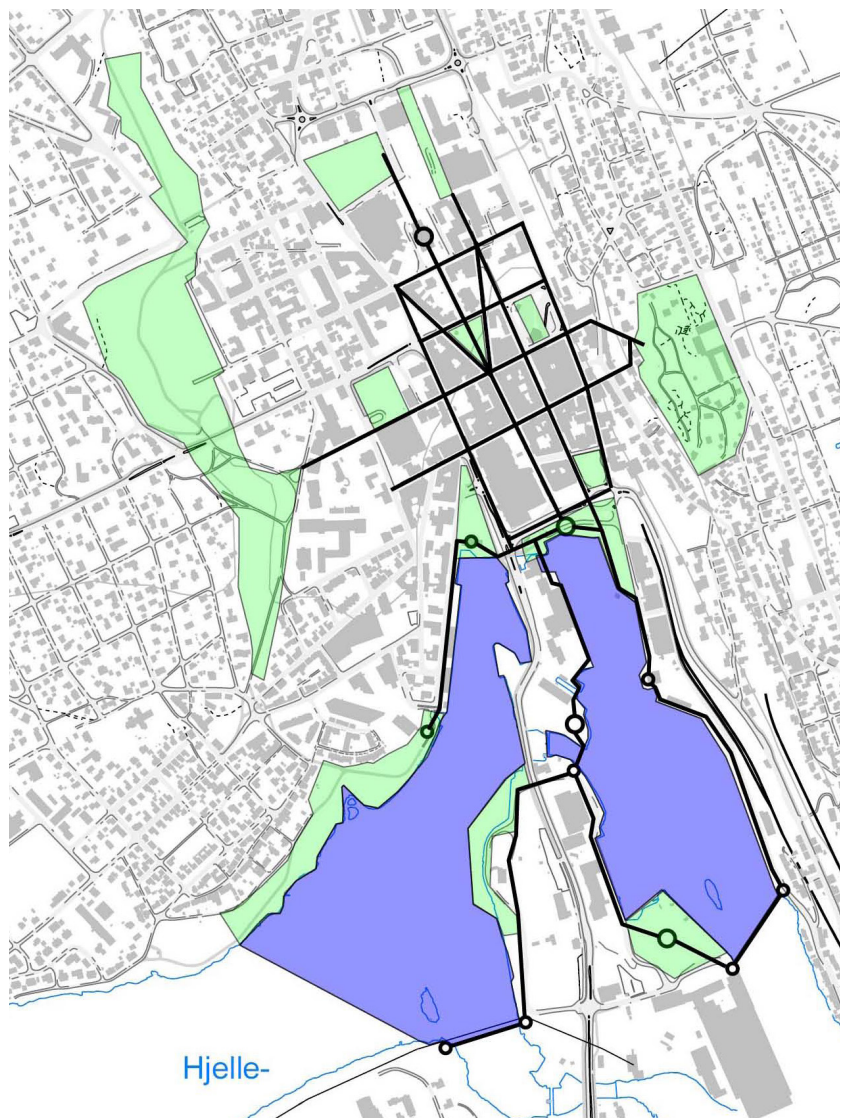
Planens hovedgrep

Hovedmål

Skien skal som fylkeshovedstad videreutvikle et attraktivt og nyskapende bymiljø, forankret i byens historie og egenart.

Mye av utfordringen for Skien ligger i å få et høyere aktivitetsnivå i sentrum. Det trengs mer boligbygging, mer handel, flere næringsetableringer og mer folk i gater, på plasser og som benytter byens publikumstilbud. Et mer aktivt bysentrum er et tegn på at byen er attraktiv.

Skien sentrum har arealreserver i ubebygde områder og fortettings-/transformasjonsarealer, i første rekke på Klosterøya, Jernbanebygga og i Kverndalen. Disse områdene gir muligheter for ny og framtidig bolig- og næringsbebyggelse. Ledige lokaler i eksisterende sentrumsbebyggelse er også relativt stor. Utbyggingsreserver i seg selv er ingen garanti for attraktivitet. Gjennom utviklingen av disse områdene er det vesentlig at Skiens historiske og fysiske egenart gjenspeiles for å skape et sentrum med særpregede og unike kval-



Illustrasjonen viser grønnstrukturen (grønt) og de to vannspeilene i sentrum (blått). Viktige forbindelseslinjer er vist med tykk strek, møteplasser/knutepunkt med sirkler.

iteter. For Skien finnes grunnlaget for slike kvaliteter først og fremst i byens historie og kulturmiljø, de to vannene, en karakteristisk landskapsform og en sterk byplan.

Sentrumsplanens viktigste siktemål er derfor å sikre at attraktiviteten i bebyggelse og anlegg heves ytterligere for at sentrum velges av stadig flere for å drive næring, bo eller som besøkende. For å oppnå dette er planens hovedgrep todelt:

- Urban vannfront. Planområdet er utvidet sørøver til å omfatte resten av Jernbanebrygga og Klosterøya. Sentrumsområdet omslutter dermed hele Bryggevannet. Dette gir bl.a. muligheter for utvikling av nye rekreative kvaliteter knyttet til vannet, samt større bolig- og næringskonsentrasjoner i en moderne arkitektur.
- Historisk by. Skiens tydelige og klassiske byplan fra 1886, med kirken som fondmotiv, skal være et utgangspunkt og grunnlag for utviklingen av sentrum nord for vannene. Hovedakser, bebyggelsesstruktur og fasadeuttrykk vil danne rammer og være viktig å spille videre på i ny bebyggelse, ved oppgradering og anlegging av nye byrom og aktivitetene i denne delen av sentrum.

Denne tosidige tilnærmingen vil få fram og videreutvikle de ulike kvalitetene i de to områdene, samtidig som helheten ivaretas ved at vannene, grønnstrukturen og gangveisystemet knytter hele planområdet sammen, jf. framtidspildet i sentrumsanalysen "Skien i grønt og blått". Ferdelsårene er "limet" i byen og knytter kulturarenaer, byrom og ulike aktivitetsområder sammen.

For å nå målene for sentrum er det noen viktige strategier som bør legges for å lykkes med dette arbeidet:

- Boligstrategi. Kommunen bør utarbeide et strategisk dokument for sin boligpolitikk. Det bør omfatte kommunen som helhet, i tillegg til å ha et spesielt fokus på sentrum. Stikkord: framtidens bybolig, boliger for alle aldre og ulik privatøkonomi, kommunens tilretteleggerrolle.
- Byfornyelsesstrategi. Utarbeide et politikkdokument som avklarer kommunens og private oppgaver og roller i byfornyelsesprosjekter i sentrum. Hovedhensikten må være å få til en større grad av nærings-, boligetablering og gårdsromsopprustning i sentrum.
- Byfornyelsesadministrasjon. Det bør etableres en administrativ enhet, evt. en koordinerende gruppe som kan rådgje, lede og evt. gjennomføre rehabiliteringsprosjekt i sentrum.
- Handlingsprogram. For å samordne mål, strategier og tiltak i sentrums, kultur- og næringsplanene bør det utarbeides et felles handlingsprogram for disse områdene.
- Etablere kontaktfora/-møter mellom kommuneadministrasjonen og de private utviklerne i sentrum for å komme i en dialog om muligheter og begrensninger tidligst mulig i prosjektfasen.

Strategiske tiltak

For å få realisert hovedgrepet og dermed tydeliggjort intensjonene i planen er det noen tiltak som er viktige å få gjennomført før andre.

- Fullføre gangveisystemet rundt Bryggevannet. Ei bru mellom Jernbanebrygga og Klosterøya vil være det aller viktigste delprosjektet fordi den vil gi en sammenhengende forbindelse rundt vannet. Det vil også ha stor betydning å få en forbindelse på utsiden av Mølla, over kanalen til Smieøya og videre i bru over til Klosterøya
- Kollektivknutepunkt ved Landmannstorget. I dette bør inngå oppgradering av hele byrommet, med eller uten bebyggelse.
- Utbygging i Kverndalen. Kvartalene mellom Landmannstorget og Kverndalsenteret bør repareres med ny bebyggelse og byrom.
- Grøntdrag og sykkelvei gjennom Kverndalen. Hovedsykkelveien gjennom Kverndalen vil gi den minste stigningen ut av byen mot nord, og vil også være aktuell for syklende mot Falkum og Bratsberg. Et parkdrag i den nordre delen og en oppgradering av Kverndalsgata vil gi et løft til denne delen av byen, sammen med ny bebyggelse på de tilgrensende arealene, jf. punktet over.

Mål

Grønnstrukturen skal bestå av et sammenhengende nettverk av grønne og trafikksikre ferdselsårer på tvers og på langs av sentrum og rundt vannene.

Landskap og grønnstrukturen skal understreke byens kvaliteter og danne ramme for bylivet.

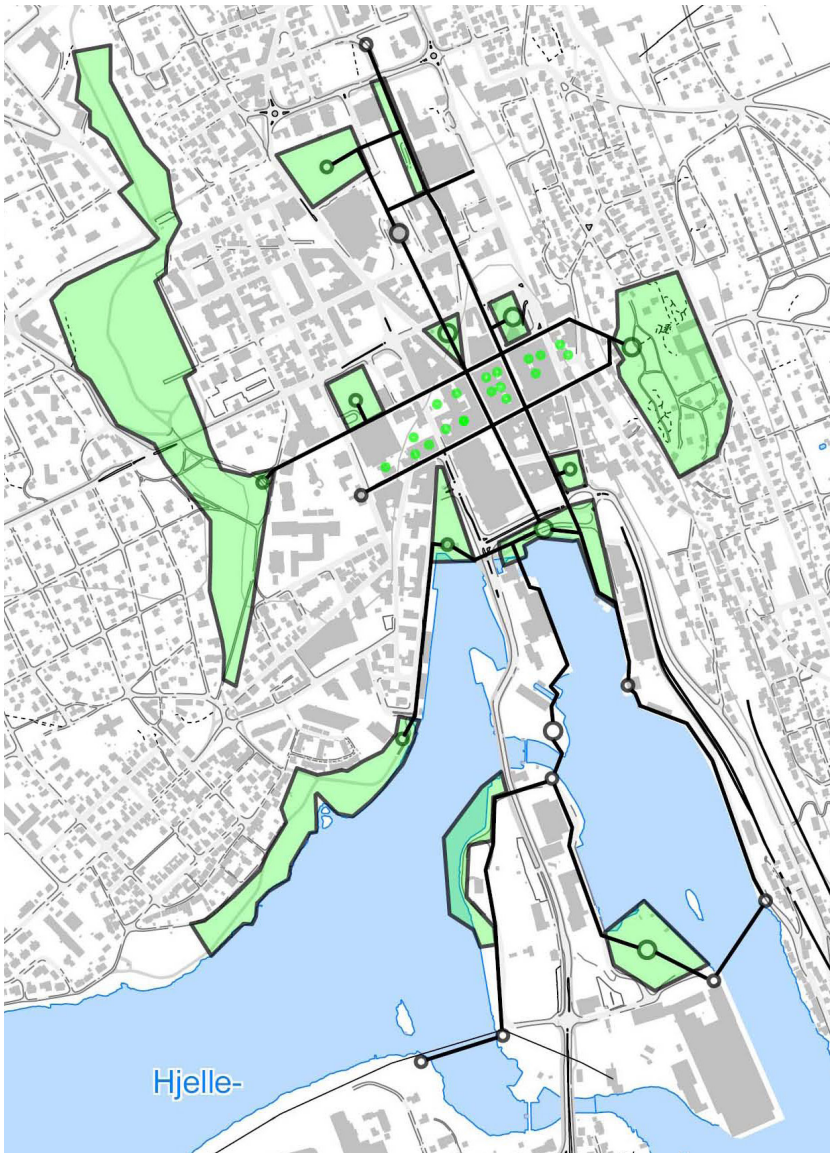
Landskap, grønnstruktur og byform

Skiens landskapsprofil, de lavereliggende områdene langs vannene og i byamfiet og høyder som rammer inn disse partiene mot vest, nord og øst, er førende for utforming av ny bebyggelse og byrom. Ny bebyggelse på Jernbanebrygga og Klosterøya vil understreke landskapsformen og gi tydeligere romdannelser, både i den store skalaen og gjennom utforming av mindre rom i bebyggelsen.

Grønnstrukturen økes ved at det er lagt inn nye grøntområder i Kverndalen og Hjellen. Gjennom pågående planer og prosjekter på Klosterøya, Jernbanebrygga og gjennom gårdsromsprosjektene i Kvadraturen, øker også omfanget av grønnstrukturen. I tillegg har utvidelsen av gang- og sykkelveisystemet betydning for grønnstrukturen ved at den kobler seg på og denne og viderefører ferdselen.

De største byggehøydene tillates i de lavereliggende områdene på Klosterøya og på Jernbanebrygga, 6-10 etasjer. Mellomhøyder på 4-6 tillates i Kverndalen og deler av Lundetoppen, Hjellen og innerst i Bryggevannet. Ellers vil 3-4 etasjer være det vanlige, med mindre landskapet i helt begrensede deler tåler mer.

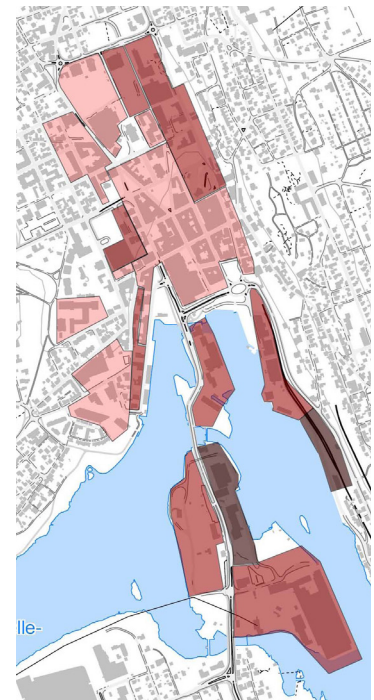
Retningslinjene i byformanalysen gir kommunen et godt redskap til å ivareta form og fasader på eksisterende og ny bebyggelse i murbyen.



Illustrasjonen viser grønnstrukturen. Grønne prikker markerer gårdsrommene som inngår i Mosaikk-prosjektet.

Tiltak:

- Det skal etableres gode tverrforbindelser øst/vest og nord/syd.
- Det skal etableres forbindelseslinjer rundt vannene.
- Grønnstrukturens omfang skal økes med flere parker og lekeparker for barn og opparbeidelse av gårdsrom



Byggehøyder:
 3-4 etasjer (lyseste farge)
 4-6 etasjer
 6-10 etasjer (mørkest farge)

Trafikk

Av de veialternativene som har blitt utredet for sentrumsplanen, er det satsing på kollektivtransport, i kombinasjon med parkeringstrestruksjoner, som med stor grad av sikkerhet vil redusere trafikken i sentrumsgatene. En slik tilnærming til trafikksituasjonen vil også være i tråd med kommunens forpliktelser innenfor Framtidas byer. I

Mål

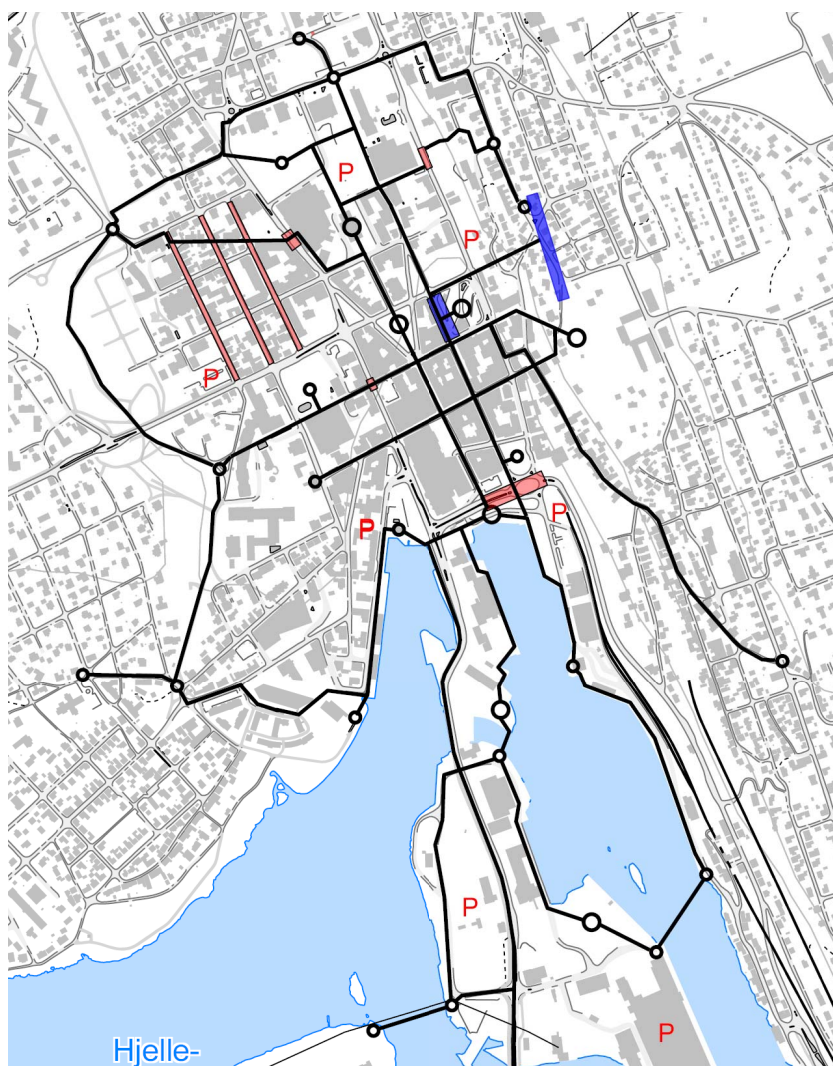
Bysentrum (A-områdene) skal doble sin andel kollektiv-/gang- og sykkelreiser fra dagens 26 % til 52 % innen 2020.

Ambisjonsnivå 1 i plan for hovedveinett for sykkeltrafikk i Grenland skal være gjennomført innen 2015.

tråd med disse anbefalingene, foreslås det ikke nye veiutbygginger i planen.

Nye veiprojekt innenfor eller i tilknytning til planområdet, som sentrumstunnel eller en nordvestre omkjøringsvei, ligger inne i Bypakke Grenland og behandles som en del av denne i konseptvalgutredningen som er under utarbeidelse.

Utover å sikre areal til et kollektivknutepunkt knyttet til Landmannstorget og gjennomgående hovedsykkelveier, vil forbedringer i trafikksituasjonen i hovedsak være på tiltaksnivå. Det vil dreie seg om reduserte muligheter for arbeidsreiseparkering, god tilrettelegging av parkering for handlende og boligsoneparkering i sentrums ytterkanter. For å øke sikkerheten og gående og kunne kombinere sykling og kjøring i bygatene bør fartsgrensen i sentrumsgatene settes ned til 30 km/t. Fysiske tiltak for å redusere gjennomgangstrafikken i de tre gatene i Lie-området og trygge de mest brukte



Illustrasjonen viser de viktigste elementene for trafikktemaet; kollektivknutepunkt (blått), sikring av kryss/miljøgatetiltak (rødt), gang-/sykkelveier (tykke strek), sentrale p-anlegg (P).

gangkryssingene bør gjennomføres.

Tiltak:

- Bygge gateterminal ved Landmannstorget
- Innføre 30 km/t fartsgrense i sentrumsgatene
- Sikre de viktigste kryssingene for gående med opphøyde gangfelt el. lignende trafikksikkerhetstiltak
- Miljøtiltak i gatene på Lie
- Holdeplass for toget ved Landmannstorget

Bolig

Det gis mulighet til å ha bolig i nærmest alle deler av sentrum. Unntatt er noen områder som forbeholdes tjenesteyting, dvs. i hovedsak kultur og undervisning. Med unntak av Klosterøya, har områdene med kombinert formål krav om minimum 20 % boliger. På Klosterøya, jf. reguleringsplanen, er boligkravet todelt, henholdsvis 5 % på østsiden og 30 % på vestsiden.

Det er potensial for minst å doble dagens boligantall innenfor planområdet som ligger på ca. 1500. Både på Jernbanebrygga og Klosterøya kan det ligge an til ca. 500 nye boliger, potensielt også mer på Klosterøya. For sentrum for øvrig vil et antall på 500 være realistisk reserve når en legger sammen potensialet på Fløtningen/Mobiletomta, Kverndalen fra Schweigaards gate til Landmannstorget og i eksisterende bygårder i Murbyen. Selv om potensialet er større, er det valgt å sette målet for planperioden lavere.

En betydelig økning av antallet boliger i sentrum vil øke grunnlaget for handel og servicevirksomhet, kollektivtjenester og det generelle aktivitetstilbudet i sentrum. Samtidig er det viktig at de offentlige arealene som parker, byrom, gangforbindelser, vannfront m.m. utvikles parallelt, og til dels også i forkant slik at stadig flere ønsker å flytte til byen. Det vil ha innvirkning på tilflyttingen også til hele Grenlandsregionen at attraktiviteten til byområdene øker.

Tiltak:

- Legge til rette for og stimulere til bygging av ulike typer byboliger som kan bidra til en variert alderssammensetning i sentrum
- Ha spesielt fokus på rimeligere boliger for de med mindre betalingsmuligheter
- Kommunen bør legge til rette for og stimulere til at bred og dyktig kompetanse benyttes for å utvikle funksjonelle og arkitektonisk spennende byboliger

Mål
Sentrum skal fram til 2020 ha fått 750 nye boliger.

Boligene skal være varierte, tilpasset ulike aldersgrupper og med ulik sosial profil.

Næringsutvikling

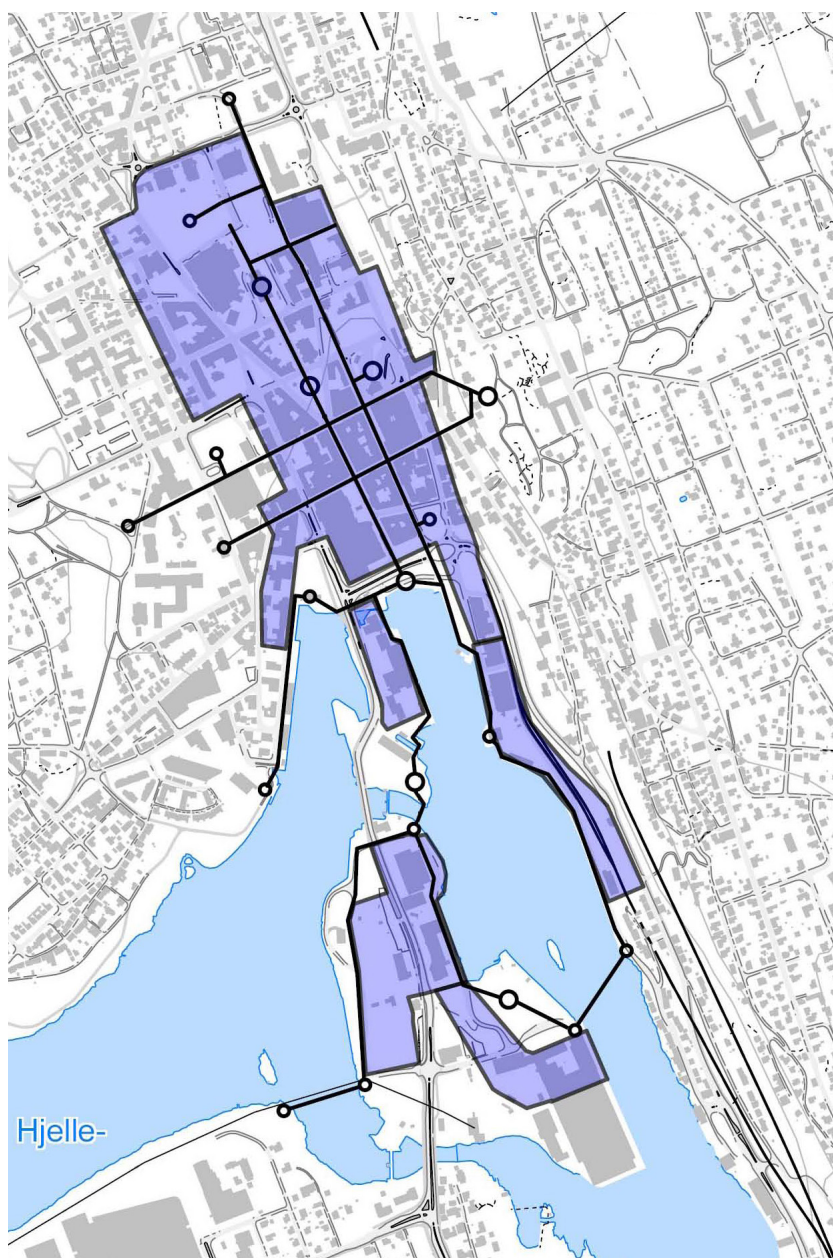
Som for boligbyggingen vil det for næringsutviklingen være god drahjelp i en generell kvalitetsheving av utemiljøet og økning av det aktivitetstilbudet generelt i sentrum. Flere boliger er også avgjørende for å øke varehandelen.

Den største endringen i forhold til forrige sentrumsplan er det bidraget Klosterøya gir i form av nye næringsarealer. Fra å ha vært et ensidig, lukket industriområde, er det nå langt inne i en transformasjon til et variert og moderne nærings-, kultur- og boområde. Sammen med arealreserver i Kverndalen og på Jernbanebrygga og ledige arealer i eksisterende bebyggelse kan Skien tilby næringsarealer/-

Mål

Sentrum skal ha et bredt spekter av forretninger, inkl. nisjebutikker og spesialisert faghandel.

En betydelig økning av offentlige og private kontorarbeidsplasser.



Illustrasjonen viser forretningsformålet i sentrumsplanen.

lokaler til et bredt utvalgt bedrifter, fra mindre kontorfellesskap/ennmannsforetak opp til de største private og offentlige kontorbedrifter eller til undervisningsformål.

Det gis muligheter for varehandel innenfor en sentrumskjerne fra Lie/Kverndalen i nord til Bryggevannet og langs Bryggevannet, unntatt for Smieøya. Det som åpnes for av varehandel på Klosterøya har til hensikt å betjene de som skal jobbe, bo eller besøke øya. Langs østsiden av Bryggevannet vil forretningsarealet antakelig bli svært begrenset, med hovedvekt på boliger, bevertnings-, kontor- og kulturaktiviteter.

Gjennom de siste tiårene har de fleste statsetatene som har bygget nytt, lagt seg utenfor sentrumsområdet, bl.a. på Nylende og Myren. Å få relokalisert noen av disse, evt. andre statlige eller fylkeskommunale myndigheter til sentrum ville bety mye for aktivitetsnivået i byen. Et tilbud innen høyere utdanning vil være et svært viktig tilbud å få til i sentrum fordi studenter er store brukere av bevertnings- og kulturtilbud i byene.

Tiltak:

- Invitere og legge til rette for at offentlige etater og private arbeidsplassintensive bedrifter etablerer seg i sentrum

Byliv

Planområdet gir rom for kulturarenaer i de fleste delene av sentrum. Det er ønskelig at f.eks. småscener/mindre kulturtilbud og møteplasser kan etableres der det måtte passe aktiviteten og omgivelsene. Samtidig må det satses på å bygge opp og videreutvikle større og slagkraftige kulturarenaer knyttet til institusjoner og anlegg som Ibsenhuset, Teater Ibsen, Telemark museum og Telemarkskanalen. De viktigste kulturområder som peker seg ut er

- Kverndalen, knyttet til kirken, Festiviteten og Landmannstorget
- Lundetoppen, knyttet til Ibsenhuset
- Brekkeparken/Telemark museum
- Vestsiden av Bryggevannet; Smieøya og Klosterøyas østside
- Langbrygga; de gamle sjøbodene og Tollboden

Utover de formelle kulturarenaene, ønskes det å legge til rette i en viss grad for at de mer spontane aktivitetene i sentrum kan få utfolde seg. For mye tilrettelegging vil kunne virke hemmende på spontaniteten, så det vil gå mye på å ha en struktur av park og plasser, knyttet sammen med god gangforbindelser, og som gir mulighet for variert bruk. Her skal alt fra å slå av en prat med noen, drikke en kopp kaffe til å arrangere større festivaler og konserter etc. finne sted.

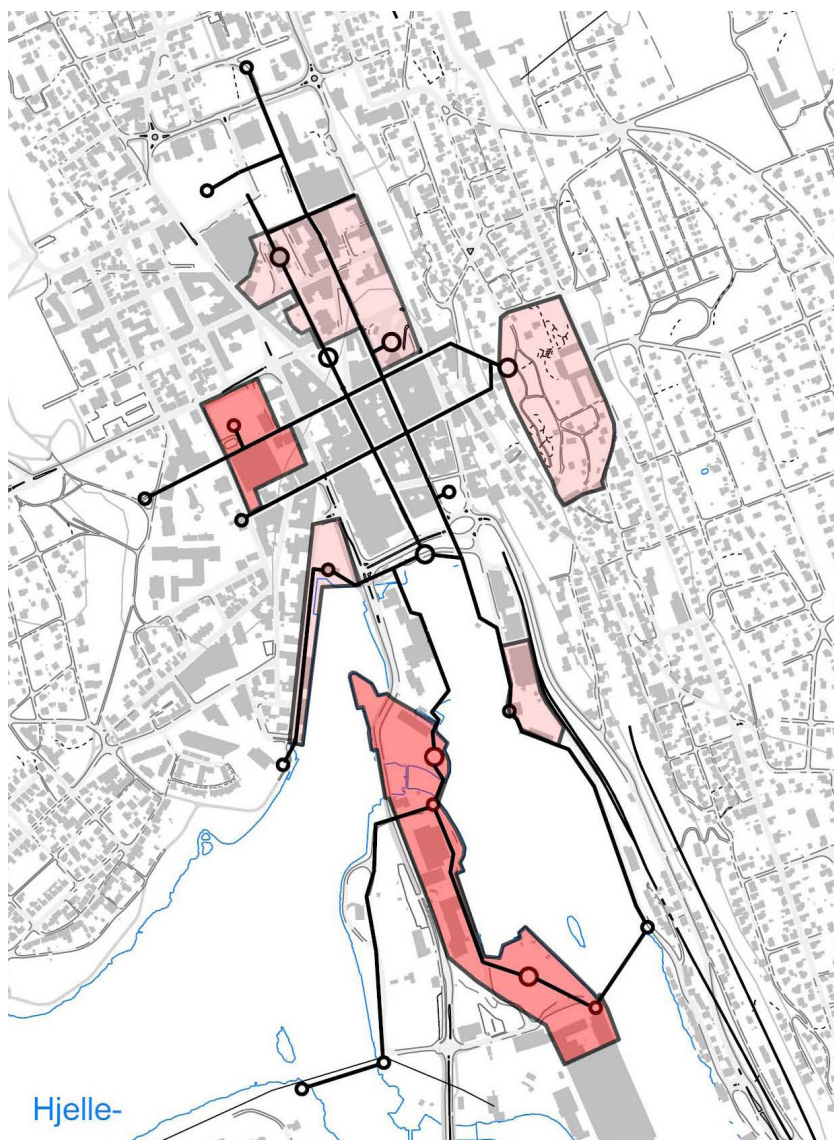
Mål

Sterke og mangfoldige kulturarenaer i bygg og anlegg, knyttet til sentrale kulturinstitusjoner som Ibsenhuset, Teater Ibsen, kino, bibliotek og ulike kulturscener.

Et system av ferdselsårer som knytter sammen kulturelle og sosiale møteplasser, både de større arenaene gjennom hovednettlet av gater og plasser og de mindre scenene/aktivitetene gjennom bakgater, gårdsrom og passasjer i bebyggelsen.

Tiltak:

- Strategi for lokalisering av kulturinstitusjoner; behov, krav til lokalisering, innbyrdes avhengighet etc.
- Styrke institusjoner og miljøer innenfor ulike kultursjangre som teater, film og kunst, f.eks. gjennom en lokalisering som bidrar til at de styrker hverandre og gir et mangfoldig sentrum.
- Levende by. Hvordan ta sentrum i bruk til festivaler, happening etc.?



Illustrasjonen viser de aktuelle kulturarenaene. To hovedarenaer (mørk farge); Ibsenhuskvartalet og Smieøya-Klosterøya. Andre arenaer for kultur/turisme (lys farge); Kverndalen-Landmannstorget, Brekkeparken, Hjellen, Langbryggene-Tollboden.

Beskrivelse av delområdene

LIE. SMÅHUS I BYEN



Sammen med nordre bydel har Lie-området en kvartalspreget småhusbebyggelse som representerer en overgang til villabebyggelsen utenfor og er dermed et viktig karaktertrekk og bidrag i det samlede boligtilbudet i sentrum. De seineste utbyggingene har betydelig større dimensjoner enn den opprinnelige bebyggelsen, boliginnslaget er forholdsvis for lavt og området fungerer i for stor grad på næringsfunksjonenes og biltrafikkens premisser.

Strategiske valg:

- Formål. Prioritere boliger framfor andre formål
- Byform. Nytt møter gammelt. Finne fram til en balanse mellom den lavere bebyggelsen sentralt i området og den høyere langs Cappelens gate og vest for Hauges gate
- Gatebruk. Bør gjennomføre miljøgateprinsippet, jf. nordre bydel/Amtmand Aalls gate, for å få ned hastigheten og redusert gjennomgangstrafikken.



Hauges gate er en allègate, men kjørebane og fortau bør utformes slik at bilistene må senke hastigheten betraktelig.



Falkumgata skrå gjennom området og har kirken som fondmotiv.



Referansebilder





KVERNDALEN: STORE BYGG FOR HANDEL, KONTOR OG BOLIGER

Her er det mulig å huse større kontorvirksomheter, f.eks. innen offentlige administrasjon. Lietorvet vil fortsatt spille en viktig rolle i dette området, evt. som et utvidet kjøpesenter med parkering under bakken. Kverndalsbekken kan gjenskapes i et grøntdrag med sentrale gang- og sykkelforbindelser. Et grønt byrom, samt en oppgradering og omlegging av Lie kirkegård vil gjøre det mer attraktivt med boliger i dette området.

Strategiske valg:

- Arealbruk. Vektlegge kontor- og kjøpesenterfunksjoner, og noe bolig
- Fortetting. Området er uferdig ved at parkeringsarealer kan bygges igjen og eksisterende bygg utvides
- Byform/skala. Området tåler store volumer og noe større høyder enn Murbyen
- Grønnstruktur. Kverndalsbekken gjenskapes og utgjør kjernen i et grøntdrag



Lie kirkegård har potensiale til å bli et viktig rekreasjonsområde ved at grøntområdet deles opp i soner for gravminner, gravsted og oppholds- og lekeparks.



Fra Schweigaards gate går en siktlinj ned til Bryggevanet. Denne akse er sentral i byen og best egnet for en sykkelvei ut av byen mot nord.

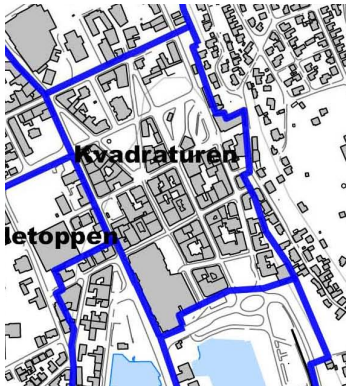




Referansebilder



KVADRATUREN: DEN GODE MIKSEN



Dette delområdet kan ha alle funksjoner og bør kjennetegnes av en miks av disse. Gårdsromsprosjektene åpner byen innover og har et stort potensiale for å utvikle et sentrum med egenart. Utvikling av kvaliteten på de større byrommene er også vesentlig for å skape attraktivitet og gode møteplasser.

Strategiske valg:

- Byform. Understreke byplanen fra 1886 og forsterke de historiske trekkene i fasader, kombinert med nyskapende arkitektur i fortettingsprosjekt og i gårdsrom
- Fortetting. Deler av kvartaler som Meierikvartalet og nedre Kverndalen/Landmannstorget, samt langs Kongensgate har potensial for mer bebyggelse
- Grønnstruktur. Prioritere videreutvikling av parker og grøntforbindelser gjennom sentrum og opprusting av gårdsrom. Bygging på Landmannstorget må vurderes opp mot behovet for grøntområder for besøkende og beboere i sentrum
- Gatebruk. Bedre forholdene for gående og syklende og skille disse to funksjonene mest mulig
- Kollektivknutepunkt. Sikre god overgang mellom alle transportformer ved Landmannstorget



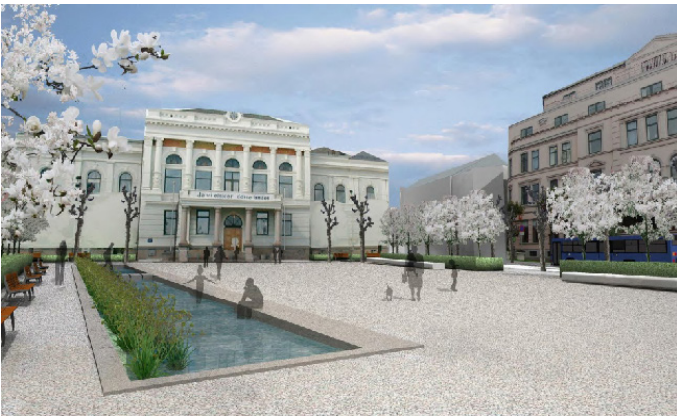
Byaksen går fra kirken til tollboden. Trær er med på å understreke de viktigste aksene i byen og bør derfor brukes i hovedgatene.

Kvadraturen har mest av kvartalsbebyggelse med indre gårdsrom, men også fylte eller delvis fylte kvartal. De første består av murgårder fra slutten av 1800-tallet, mens i området Landmannstorget - Kverndalen finnes eksempler på typisk arkitektur fra 1970- og 80-tallet. Særlig typisk er City-bygget.





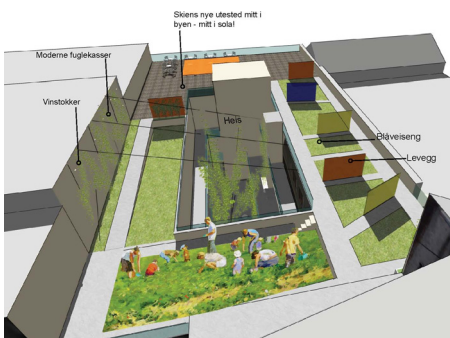
Aktuelle prosjekt



I Kvadraturen vil det bli gjennomført mange byromsprosjekt, både i form av plasser, parker og gårdsrom. Illustrasjonene viser: Rådhusparken. Ill.:Dronninga Landskap AS

Takhage i Telemarksgata 14 Ill.: Dronninga landskap AS

Forslag til boliger i gårdsrom i Torggata 11. Ikke tatt stilling til gjennomføring. Ill.: Rintala Eggertsson arch.



BRYGGEVANNET: KULTUR, KOMPETANSE OG REKREASJON

Bryggevannet er bindeleddet for det nye sentrum som strekker seg sørover til og med Klosterøya. Videre utbygging av grønnstrukturen og forbindelsene langs vannet er avgjørende for å få et velfungerende sentrum. Parallelt med utvikling av grønnstrukturen er det viktig at Klosterøya og de andre områdene rundt vannet fylles med innhold for å få målpunkt og grunnlag for møteplasser for ferdselen.

Strategiske valg:

- Fortetting/transformasjon. Store arealer for fortetting/ ombygging på Jernbanebrygga, Klosterøya, Smieøya og Mølla
- Grønnstruktur. Sikre sammenhengende turvei rundt vannet, inkl. møteplasser og bru mellom Jernbanebrygga og Klosterøya
- Vannfront. Komme ned til vannflata vha. trapper, ramper etc.
- Trafikk. Fjerning av Møllebrua for å redusere barrierevirkning?



Vannspeilet blir sentralt i forhold til de funksjonene som skal inn i dette delområdet.



Bryggevannet kan ses på som del av to landskapsrom; nord og sør for tollboden. Det indre vil få en mer intim karakter, med grøntområder i nordenden. Det ytre vil bli større, tåle høyere bebyggelse og vil få et stort grøntområde på Klosterøya.



Framtidige prosjekt



Aktuelle prosjekt på Klosterøya: Sverta (kontorbygg), Cellolusen (kulturbygg), Biorensanlegget (kultur- og beverning), Nytt kontorbygg. Alle ill.: Klosterøya AS

Referansebilder



HJELLEN: BOLIG OG BEVERTNING



Med sin nærhet til vannet er nedre Hjellegate et godt utgangspunkt for å skape et intimt bevertnings- og boligområde med vekt på god kontakt med vannet og kanaltrafikken. Området gir assosiasjoner til Nyhavn i København og Amsterdam. På Mobiletomta ligger det an til å tenke noe større bygningsvolumer for bolig, men området bør heller ha flere bygg enn noe få store for å sikre en passende skala i uteområdene.

Strategiske valg:

- Bolig-, bevertning og noe forretning i Nedre Hjellegate, rene boligområder lenger ut
- Fortetting/transformasjon. Fortetting og infill langs Nedre Hjellegate, transformasjon på Mobiletomta
- Byform. Høyder må avpasses i forhold til Lundetoppen. Større volumer kan vurderes på Lundetangen
- Trafikk. Nedre Hjellegate kan ha gjennomgangstrafikk, men i enda større grad på de gåendes premisser enn i dag.



Vannet er et sentralt element i Hjellen. En kommer i kontakt med det fra grøntområdene, brygger og med båt.





Aktuelle prosjekt



Aktuelle prosjekt i Hjellen. Fløtningne/Mobiletomta og Nedre Hjellegate 19-27. Ill.: Børve og Borchsenius AS

Referansebilder



LUNDETOPPEN: KULTUR OG UNDERVISNING



Ibsenhuset har muligheter for å utvides som kultur- og konferansesenter og tilhørende funksjoner som hotell. Hvilke kulturfunksjoner skal inngå i konseptet? Det er utvidelses- og ombyggingsbehov for både barneskole og videregående skole. Videregående har begrensete utvidelsesmuligheter der den ligger. Kan Lundetangen inngå i et utvidet skoleanlegg, sammen med den eksisterende? Synergieffekter mellom skole og kulturhus/konferansesenter?

Strategiske valg:

- Finne fram til gode konsepter mht. konferanse-, kultur- og undervisningsfunksjoner for området
- Fortetting. Området har behov og muligheter for utvidelse av skoler og kulturinstitusjoner
- Grønnstruktur. Forbindelse fra Lundedalen til Kvadraturen må sikres gjennom området.
- Byform/skala. Kan vurdere relativt store volumer, men disse må brytes opp i overgangen til Murbyen.



Bebyggelsen på Lundetoppen består av fire større bygningsskompleks; Ibsenhuset, Lundeskolene, Skien videregående og Lundetangen.

Lundeparken et viktig forparti for Ibsenhuset. Langs parkens østside kan det med fordel bygges helt fram til Hesselberggate.



Skolegården til Lunde barneskole ligger i fortsettelsen av Skistredet og denne tverraksen trenger å tydeliggjøres gjennom skoleområdet til Lundedalen.





Aktuelle prosjekt



*Perspektiv av nye Lunde barneskole.
III.: Arkitektgruppen Drammen AS*

Referansebilder



Konsekvensutredning

Med konsekvenser menes de fordeler og ulemper et definert tiltak/ planforslag vil medføre i forhold til alternativ null (dagens situasjon). For kommunedelplaner er det virkningene for miljø og samfunn av nye områder for utbygging eller vesentlig endret arealbruk i eksisterende byggeområder som skal utredes. Det skal i tillegg gis en vurdering av virkningene av de samlede arealbruksendringene for miljø og samfunn.

Planprogrammet for kommunedelplanen har et relativt vidtfavnende utredningsprogram. En del av det som står der er utredet og beskrevet i planbeskrivelsen. Konsekvensutredningen behandler kun det som endres i forhold til gjeldende kommunedelplan, jf. ovenfor.

For Klosterøya er det nylig laget en egen konsekvensutredning som en del av reguleringsplanen for dette området. Denne delen av planområdet vil derfor ikke bli utredet annet enn under virkningene av de samlede arealbruksendringene i kommunedelplanen.

Metodisk sett kommer konsekvensene fram ved at arealbruksendringenes omfang ses i forhold til verdien til området de berører. Størst negative konsekvenser får en hvis endringen av arealbruken har et stort negativt omfang i et område med stor verdi. Motsatt hvis endringen har et stort positivt omfang i et område med stor verdi.

Siden denne konsekvensutredningen gjelder en overordnet arealplan og omfanget av endringene og konsekvensene de medfører i overveiende grad antas å være av liten til middels karakter, blir det ikke benyttet karakterskalaer i vurderingene, men kun oppsummerende tekst. Det er valgt å se på konsekvensene for de samme temaene som ble utredet i konsekvensutredning for Klosterøya for at disse to utredningene kan ses i sammenheng. Temaene er:

- Landskap
- Klima
- Nærmiljø og friluftsliv
- Naturmiljø og biologisk mangfold
- Kulturminner og kulturmiljø
- Teknisk infrastruktur
- Sentrumsstrategi og byutvikling (Vurderes under virkningene av de samlede arealbruksendringene.)

Utredningsforslaget

Forslaget som skal utredes, inkl. de endringene i arealbruken som foreslås i forhold til gjeldende plan, er beskrevet tematisk foran. Den største forskjellen ligger i at planområdet utvides sørover og at denne utvidelsen får et nytt innhold i forhold til tidligere, da det var havne- og industriarealer. Sammen med de endringer som gjøres i øvrige deler av planområdet gir dette en retning i planen som gir mer kontakt med vannene, flere grøntområder og bedre forbindelser mellom disse og et større område for sentrumsfunksjoner.

De konkrete arealbruksendringene består i:

- Cappelens gate er endret fra hovedgate til lokalgate, eller, jf. siste Håndbok 017 fra vegvesenet, fra å være en del av gjennomfartsnettet til å bli en del av lokalnettet for personbiltrafikken.
- Kverndalen. Nytt grøntdrag er lagt inn øverst i Kverndalen og byggeområdet sør for tidligere politihus er trukket tilbake.
- Jernbanebrygga. Det tidligere havneområdet innlemmes i planområdet og får sentrumsformål. Turvei langs vannet og sykkelvei er lagt inn.
- Mølla. Det tidligere felt IN-1 har fått endret formålet fra industri til sentrumsformål.
- Smieøya. Byggeområdet reduseres til fordel for mer grønnstruktur og byggeformålet endres ved at forretning tas ut.
- Parkeringsplass i Hjellen. Parkeringsarealet innenfor tidligere felt FR-22 er tatt ut og erstattet med park/friområde.
- Fløtningen/Mobiletomta, tidligere felt N-41, er endret fra kombinert nærings- og boligformål til kun å ha boligformål.
- Boligområde nordvest for Lunde barneskole, tidl. felt BO-17, er endret fra rent boligformål til en kombinasjon av bolig, næring og tjenesteyting
- Øvre Skotlandsveg. Deler av friområde, tidligere felt FR-28, er lagt ut til boligområde
- Hovedvegnett for sykkel er lagt inn i delområdene Kverndalen, Kvadraturen, Bryggevannet og Lundetoppen, i tråd med plan for Hovedvegnett for sykkeltrafikk i Grenland
- Parkeringsanlegg i fjell er lagt inn i Hjellen
- Krav til uteoppholdsareal er økt
- Krav til parkering er redusert
- Bygningshøyder i Kverndalen, Hjellen, på Langbryggene/ Jernbanebrygga er økt

Null-alternativet

Null-alternativet er referansen som alle alternativer skal ses i forhold til. Det tar utgangspunkt i dagens situasjon, men har i tillegg med forventede endringer som ville skjedd selv om kommunedelplanen ikke revideres. Planer som er vedtatt gjennomført skal regnes som en del av 0-alternativet. I dette tilfellet gjelder det vedtatte reguleringsplaner innenfor planområdet. Det at Jernbanebrygga ble endret fra havneformål til sentrumsformål på et generelt grunnlag i arealdelen i 2007 er valgt å ta inn som en del av utredningsforslaget og inngår ikke i null-alternativet.

Tematiske konsekvenser

Konsekvenser av nye områder for utbygging eller endret arealbruk i eksisterende byggeområder vurderes for følgende tema:

Landskap

Landskap defineres som et område som er formet under påvirkningen fra og samspillet mellom naturlige og menneskelige faktorer. I denne sammenhengen brukes det om de menneskelige faktorer. De visuelle forhold knyttet til kulturminner, kulturmiljø og vegetasjon er omfattet, mens historisk og biologisk innhold hører inn under henholdsvis temaene kulturmiljø og naturmiljø.

Verdi:

Verdien til landskapet ligger i byens karakteristiske terrengform, vannene, grøntområdene og bebyggelsens arkitektoniske og kulturhistoriske verdier. Dette er nærmere beskrevet under *Dagens situasjon* og temakart for grønnstruktur.

Omfang og konsekvens:

Økning av grønnstrukturen. Endringer som går på økning og kvalitetsheving av grønnstrukturen er positive i forhold til landskapet. Mer vegetasjon og en estetisk heving av mange av byrommene gir totalt sett et bedre og tydeligere samspill mellom rommene i byen og bebyggelsen. Både nytt grøntområde i Kverndalen og i Hjellen vil være viktig for å styrke ny og eksisterende bebyggelse i disse områdene. Videre vil områdene bli viktige som deler av et ferdselssystem gjennom sentrum og til områdene utenfor. Det samme gjelder for utvidelsen av grøntområdet på Smieøya.

Konsekvens: positiv.

Økt krav om uteoppholds- og lekeareal. Dette vil også bidra til å gi byen et grønnere preg. Det vil gi nye grøntareal både på bakken i gårdsrom/felles uterom, men også i en viss grad i form av terrasser i de øverste etasjene og på takene.

Konsekvens: positiv.

Skien brygge. Dette prosjektet omfatter Jernbanebrygga og vil ha en positiv effekt på landskapet. Området har nærmest ingen aktivitet i dag, bortsett fra langtidsparkering og virker monotont og livløst. En bebyggelse bestående av boliger, kultur og næring vil aktivisere og forskjønne denne delen av sentrum og spille sammen med terrenget bakenfor og vannet i framkant.

Konsekvens: positiv

Øvre Skotlandsveg. Det foreslåtte boligprosjektet her vil påvirke landskapet, men slik det er foreslått utformet, kan det bli et spennende arkitektonisk tilskudd til bybebyggelsen. Kvaliteten på dagens friområde vil bli redusert som følge av boligbyggingen, både funksjonelt og visuelt ved at noe av vegetasjonen blir fjernet.

Konsekvens: negativ.

Avbøtende/oppfølgende tiltak:

Det er avgjørende for et godt resultat at avtrykket av bygningene blir minst mulig, at det eksempelvis det benyttes pilarer for å ta opp terreng framfor tette grunnmurer, evt. at fremre del av byggene er

utkraget. I tillegg må områdets grønne preg mot byen sikres ved at trevegetasjonen, særlig nederst i feltet, men også mellom bygningene tas vare på eller suppleres med ny. Disse forholdene tas inn i bestemmelsene.

Økte bygningshøyder. I forhold til gjeldende kommunedelplan er høydene økt i noen deler av sentrum. Dette er områder som ligger lavt i terrenget, eller med stigende/bratt terreng eller høyere bebyggelse på tilgrensende områder. Med de landskaps- og byformmessige rammene som ligger i planen vil ny bebyggelse kunne få en god tilpassing til den eksisterende. I Skien sentrum har det blitt bygd relativt lite etter 1950 og ny bebyggelse vil f.eks. kunne knytte 70-tallsbebyggelsen bedre sammen med 1890-gårdene i murbyen.

De økte høydene vil kunne bidra til en større variasjon i bybildet og dermed gjøre det rikere og mer attraktivt. Innslag av bebyggelse som avviker fra den klassisistiske når det gjelder form og fasader er blitt en del av det urbane uttrykket og således en kvalitet som etterspørres.

Konsekvens: ingen vesentlig.

Klima

Dagens situasjon:

Byens terrengform, et sørvendt amfi, gir gunstige klimaforhold. Særlig har østsiden av de to vannspeilene gode solforhold. På varme sommerdager kan det bli redusert luftsirkulasjon her. Langs Skien-selva/Bryggevannet vil det bli kaldluftdrenasje. Denne virker 5 – 10 meter over vannflaten og er særlig virksom vinterstid. Fremherskende vindretning om vinteren er fra vest/nordvest og den vil da kunne virke sammen med kaldluftdraget på områdene langs Bryggevannet.

Omfang og konsekvens:

Skien brygge. Ny bebyggelse på Jernbanebrygga vil kunne demme opp kaldluft eller øke vindhastigheten gjennom høydene og orienteringen til ny bebyggelse. Det samme vil kunne skje ved utbygging i Kverndalen.

Konsekvens: negativ.

Avbøtende/oppfølgende tiltak:

Bebyggelsen må brukes bevisst for mest mulig å forhindre eller bryte opp mulige vindtunneler og skjerme viktige offentlige og private uteareal mot trekk. I skjerming av utearealer må også vegetasjonsbruk inngå. Vegetasjon kan både skjerme mot vind, utjevne temperatur, binde støv og tilføre friskluft.

Ved utbygging i de etablerte delene av sentrum blir kartlegging av solforhold viktige i vurderingen av plassering og utforming av nye bygg.

Det legges inn en planbestemmelse i kommunedelplanen om krav til dokumentasjon av solforhold og redegjørelse for håndtering av vind og kaldluft i plan- og byggesaker.

Nærmiljø og friluftsliv

Nærmiljø defineres som menneskers daglige livsmiljø. Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Mer konkret er dette områders betydning for trivsel, samvær, fysisk aktivitet. Viktige elementer kan være møteplasser, identitetsskapende faktorer eller naturelementer.

Verdi:

Planområdets verdi for nærmiljø og friluftsliv ligger i den ressursen som vannet representerer for opplevelse og rekreasjon og de ulike møteplassene byen har i form av parker, byrom og friområder. Graden av tilgjengelighet til vannene varierer stort og kvaliteten i byrommene er ulik. Flytende grenser mellom trafikkareal og oppholdssareal og manglende oppgradering av bygnings- og utemiljø trekker deler av sentrums kvalitet for opphold og aktiviteter ned.

Omfang og konsekvens:

Utvidet og forbedret gang- og sykkelveisystem. Et sammenhengende gangveisystem rundt Bryggevannet vil øke mulighetene for rekreasjon og fysisk aktivitet både kvantitativt og kvalitativt. Kontakten med vannet blir større og bedre, særlig hvis det jobbes med ulike måter å møte vannet på; brygger, trapper og ramper, etc. Et hovedveinett for sykkeltrafikk gjennom sentrum vil gi bedre forhold for transportsyklisten og gjøre det tryggere for de gående ved at disse to funksjonene skilles i større grad. *Konsekvens: positiv.*

Nye møteplasser. Utvidet og utbedret grønnstruktur, bl.a gjennom flere byrom og flere gangveier og promenader, vil gi flere og gode møteplasser. Dette vil kunne bidra til mer liv i byen ved at flere møteplasser, både i form av byrom og bygg, blir målpunkt og trekker folk gjennom ulike områder, også områder som ikke har hatt noe særlig aktivitet tidligere.

Konsekvens: positiv.

Øvre Skotlandsveg. Nye boliger her vil berøre dagens friområde/lekeplass, selv om det er tenkt lette bygg, med muligheter for å ta vare på mye av vegetasjonen og det opprinnelige terrenget. *Konsekvens: negativ.*

Avbøtende/oppfølgende tiltak:

Som kompensasjon for at deler av et friområde blir byggeområde, bør det i reguleringsplanen innarbeides nye løsninger som kommer nærmiljøet til gode. Det mest nærliggende er at det blir en offentlig gangforbindelse/snarvei gjennom området som forbinder Øvre Skotlandsveg med trappa opp fra Nedre Skotlandsveg. Reduksjonen av friområdet bør kompenseres ved at kvaliteten på det økes, f.eks.

gjennom økt kvalitet på utforming og materialer i friområdet/på lekeplassen. Dette tas inn i planbestemmelsene.

Naturmiljø og biologisk mangfold

Temaet omhandler naturtyper og artsforekomster som har betydning for dyrs og planters levestruktur, samt geologiske elementer. Kvikkleiresoner og fare for leirskred er behandlet i ROS-analysen.

Verdi:

Berggrunnen ligger i Oslofeltets vestlige ytterkant og består av kambrosiluriske bergarter som sandstein, kalkstein og skifer. Langs østsiden av planområdet går en forkastningssone. Løsmassene er marine og inneholder to kjente soner med kvikkleire. I mesteparten av sentrum er det tilført et lag med løsmasser i forbindelse med bygging.

Naturmiljøet består ellers av vann og vegetasjon i parker og andre grøntområder. I parkene og byrommene er vegetasjonen tilført og kultivert. Store trær er spesielt viktige for naturmiljøet i byer fordi de både renser luften og kan inneha spesielle, viktige økologiske verdier relatert til forekomster av fugler, invertebrater (hvirvelløse dyr) og lav. I små lommer, f.eks i Hjellen, og langs skrenten i øst finnes viltvoksende vegetasjon. Denne er viktig på grunn av sitt naturlige artsmangfold, selv om områdenes størrelse er begrenset. Forkastningssonen i øst er viktig pga spesiell berggrunn og eksponisjon som gir et stort potensialet for forekomst av sårbare arter som eksempelvis spesielle lavarter.

Omfang og konsekvens:

Øvre Skotlandsveg. Nye boliger her vil gi inngrep i den naturlige vegetasjonen i den øvre delen av feltet, hvor bygningene er tenkt lagt. I denne delen av feltet er det til dels tilførte masser og ikke så store trær som lengre nede. Nederst vil trærne kunne bevares og sammen med de store løvtrærne nord for trappa opp fra sentrum, vil områdets funksjon som grønn lunge vil kunne opprettholdes.

Konsekvens: negativ.

Avbøtende/oppfølgende tiltak:

I tillegg til at avtrykket av bygningene blir minst mulig er det viktig at områdets grønne preg mot byen sikres ved at trevegetasjonen, særlig nederst i feltet, men også mellom bygningene tas vare på eller suppleres med ny. Disse forholdene tas inn i en planbestemmelse.

Økning av grønnstrukturen. En økning av grønnstrukturen i form av parker og byrom og bruk av vann, vil generelt ha en positiv effekt på naturmiljøet.

Konsekvens: positiv.

Kulturminner og kulturmiljø

Kulturminner/-miljø er definert i kulturminneloven: "Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Med kulturmiljø menes områder hvor ett eller flere kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng."

Verdi:

Som kulturmiljø ligger verdien til sentrum i det stramme byplan-grepet fra 1886 og helhetlige bygningsmiljø som bl.a murgårdene fra 1890 og trehusbebyggelsen på Lie. Noen historiske enkeltbygg markerer seg med en spesiell verdi som f.eks. Borgengården og Festiviteten. Etterkrigstidens bebyggelse er sparsom, men flere enkeltbygg er svært representative for denne tiden. Dette gjelder f.eks. Høyer-terrassen, City-bygget og Kverndalsenteret.

Omfang og konsekvens:

Hovedmålet for sentrumsplanen er å bygge videre på byens historie og egenart. Dette hensynet forsterkes gjennom oppfølgingen av anbefalingene i byformanalysen og krav om landskapsplaner og estetisk redegjørelse. Ingen av de foreslåtte formålsendringene vil ha negative konsekvenser for kulturmiljøet.

Økt krav om uteoppholds- og lekeareal. Dette kan i murbyen, hvor det er lite ledig areal på bakken, gi et større press på å bygge bl.a. takterrasser for å dekke kravet. Bestemmelsenes åpning for å lempe på kravet og retningslinjer for utforming og estetikk, vil delvis kunne motvirke dette presset eller bidra til at takterrasser, der det lar seg innpasse, får en god tilpassing/utforming.

Konsekvens: ingen vesentlig.

Økte bygningshøyder. Se under tema landskap.

Teknisk infrastruktur

Med teknisk infrastruktur menes kjøreveier, gang- og sykkelveier, parkering, vann- og avløp og fjernvarme.

Omfang og konsekvens:

Cappelens gate. Ved at denne gata blir nedgradert til en del av lokalnettet, samt hvis det gjennomføres miljøtiltak i denne og de to parallellgatene lengre vest, vil bomiljøet på Lie få mindre trafikk og dermed et tryggere og mer attraktivt bomiljø.

Konsekvens: positiv.

Skien brygge. Med det høye antallet boliger det kan ligge an til i dette området, vil det bli en økt trafikkbelastning på det krysset som adkomsten til området knyttes på. Mest sannsynlig blir dette dagens avkjøring til Langbryggene (rundkjøringen foran rådhuset). Dette vil

følges videre opp i reguleringsplanen for området, hvor flere alternativer ses på.

Konsekvens: negativ.

Økning av turveier og gang-/sykkelveier. Disse tiltakene vil gi større grad av tilgang til områdene langs vannene. Realisering av et hovedveinett for sykkel vil øke tilgjengeligheten med sykkel i sentrum og gjøre det tryggere å sykle ved at syklende, gående og kjørende i større grad blir skilt fra hverandre, eller tilpasset hverandre gjennom fysiske tiltak og hastighetsreduksjoner.

Konsekvens: positiv.

Parkering. Parkerings situasjonen endres ikke vesentlig. Muligheten for et p-anlegg i fjellet/i bakkant av bebyggelsen, inn fra Nedre Hjellegate, gjør at mer av dagparkeringen i denne delen av byen kan fjernes og disse arealene frigjøres til gode og funksjonelle oppholdsområder. Dette gjelder f.eks. dagens p-plass i Hjellen, gateparkeringen i området og parkeringen inne på Hjellebrygga. I tillegg vil noe av boligparkeringen i sentrum kunne legges hit i tilfeller hvor det ikke er mulig å løse denne på egen eiendom.

Et p-anlegg i fjell vil berøre deler av den ene kvikkleiresonen i sentrum. Siden det er fjell i dagen flere steder langs Hjellevannet og på Lundetoppen, er det antakelig lite eller ingen leire i denne delen av sonen, men økende i tykkelse ned mot Lundedalen. Geoteknikk og grunnvannsforhold er blant flere hensyn som må vurderes nærmere som en del av ROS-analysen i reguleringsplanleggingen.

Konsekvens: positiv.

Vann- og avløp. Planendringene fører ikke til nye utbyggingsbehov for vann- og avløpsnett utover at det må settes av plass til pumpestasjoner for byggeprosjekter på Jernbanebrygga, Smieøya og for en ombygging av Mølla.

Overflatevannet skal i størst mulig grad gå på overflaten og ikke ledes ned i det kommunale ledningsnett. De tre viktigste flomveiene i sentrum må derfor sikres opprettholdt ved utbygging ved at det tas hensyn til dem i bestemmelsene.

Konsekvens: ingen vesentlig.

Avbøtende/oppfølgende tiltak:

Det legges inn en bestemmelse i kommunedelplanen om sikring av flomveiene i reguleringsplaner og byggesaker.

Flom og skredfare. Dette temaet er behandlet i ROS-analysen.

Fjernvarme. Nye byggeprosjekter vil få krav om tilkobling til fjernvarmenettet gjennom bestemmelse om dette i kommunedelplanen.

Konsekvenser av de samlede endringene

Samlet sett skal de endringene som foreslås i kommunedelplanen bidra til at sentrum utvikler seg i den retningen som målene tilsier. Endringene er slik sett en viktig del av planens hovedgrep. Endringene i denne planen kan oppsummeres til:

- Utvidet planområde som i større grad gir sammenhengende og helhetlige løsninger
- Økt og mer sammenhengende grønnstruktur og ferdselssystem for gående og syklende
- Økt byggeareal gjennom utvidelse av planområdet og økte byggehøyder
- Nye eller skjerpede krav til kvalitet på uteareal og arkitektur

De samlede endringene er rammer for de mer konkrete endringene som vil skje i form av tiltak i offentlig og privat regi.

Hensynene som de samlede endringene vil berøre er i hovedsak sentrale prinsipper for by- og sentrumsutvikling. Stikkord for disse er foretting med bolig- og næringsvirksomhet, større krav til uteareal, mer areal til byromsaktiviteter og satsing på gange, sykling og kollektivtrafikk framfor veiutbygging. Det at mer av utviklingen dreies i retning av å styrke gangferdselen og øke kvaliteten på uteområdene, vil ha positiv effekt på miljøet generelt og folks helse.

Ved at sentrumsområdet utvides sørøver oppnås en mer helhetlig planløsning enn den gjeldende ved at øst- og vestsiden av Bryggevatnet kan forbindes med en bro. Dette gir kortere gangavstander, flere deler av sentrum vil kunne nås på kort tid, og kollektivrutene vil også kunne nås fra større områder.

Målet er å gjøre sentrum mer attraktivt gjennom fysiske og miljømessige gode løsninger. Dette vil bedre grunnlaget for økt aktivitet, som igjen vil gjøre det mer interessant å utvikle eiendommer og tilbud til beboere og besøkende. Summen av de endringene som er foretatt i kommunedelplanen for sentrum, forutsatt at tilstrekkelige avbøtende tiltak gjennomføres, vil ha positive virkninger på den videre sentrumsutviklingen, både i et miljø- og samfunnsperspektiv.

Gjennomføring

Det har vært hensikten at kommunedelplanen skulle inneholde et handlingsprogram. Mot slutten av arbeidet, parallelt med at kulturplanen har blitt ferdigstilt, er det blitt klart at et slikt program bør være felles for begge disse kommunedelplanene, samt næringssplanen. Disse tre planene utfyller hverandre og et felles handlingsprogram vil gjøre at det blir en prioritering av tiltak innenfor de tre områdene samlet sett.

Med kommunens begrensede midler til gjennomføring vil en slik tilnærming gi en større økonomisk ramme og slikt sett kunne heve områder som skal satses på i større grad og raskere enn ellers. Potensialet for eksterne midler blir også større ved et slikt samarbeid.

I arbeidet med et felles handlingsprogram blir det viktig å se på hvilke deler av sentrum som har mest behov for å løftes og å se disse som helhetlige prosjektområder og ikke som en samling enkelttiltak. Strategiske tiltak, jf. denne planen, er Bryggevannet rundt, kollektivknutepunkt ved Landmannstorget og fortetting og reparasjon i Kverndalen. Disse må ses i sammenheng med hva kultur- og næringssplanene prioriterer og konkretiseres i forhold til disse.

