

Skien sentrum Sentrumsanalyse

30.06.2008
Hovedrapport

RAMBOLL

SPIR PLAN+ARKITEKTUR

Innhold

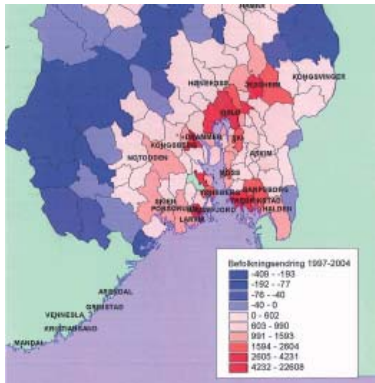
1	Dagens situasjon	6
1.1	Befolknings- og næringsutvikling	6
1.2	Historisk utvikling av byen	8
1.3	Funksjoner	10
1.4	Handelsmiljø	12
1.5	Bebyggelse	14
1.5.1	Primære elementer	14
1.5.2	Bebyggelsesstruktur og materialbruk	16
1.5.3	Bebyggeshøyder	20
1.5.4	Utbyggingsmuligheter og fortetting	22
1.5.5	Alder på bebyggelse i epoker/ bygg/bygningsmiljø med verneverdi	24
1.5.6	Viktige problemstillinger bebyggelse	25
1.6	Landskap og byrom	26
1.6.1	Landskapets hovedstruktur	26
1.6.2	Grøntstrukturen omkring sentrum og vannene	28
1.6.3	Torg, parker og gårdsrom i sentrum	29
1.6.4	Gatestrukturen og aksesystemet	34
1.6.5	Viktige problemstillinger landskap og byrom	37
1.7	Trafikk	38
1.7.1	Veg- og gatenettet	38
1.7.2	Trafikkulykker og barrierer	40
1.7.3	Busstrafikk	42
1.7.4	Gang- og sykkeltraséer	44
1.7.5	Parkering	46
1.7.6	Trafikkstøy og luftforurensning langs riks- og fylkesveier	48
1.7.7	Viktige problemstillinger trafikk	50
1.8	Grunnforhold	51
1.9	Klosterøya	52
2	Målsettinger og utfordringer	56
2.1	Gjeldende målsettinger	56
2.2	Sterke og svake sider ved Skien sentrum	58
2.3	Utfordringer for Skien sentrum	59
3	Senarier 2030	62
3.1	Medvirkningsprosess	62
3.2	4 scenarier	64
3.2.1	Scenario 1: "Klosterøya urban sjøfront"	64
3.2.2	Scenario 2: "Urbane gleder i sentrum"	65
3.2.3	Scenario 3: "Status Quo"	66
3.2.4	Scenario 4: "Sammen om Skien"	67
3.3	Valgt scenario med begrunnelse	68
3.4	Arbeidsverksted	72
4	Arealbruk 2030	76
4.1	Arealbruk, funksjoner og bebyggelse	76
4.2	Trafikk	85
4.3	Byliv, byrom og grønstruktur	89
4.4	Tilgrensende områder	93
4.5	Forslag til veivalg 2030	94
4.6	Forholdet til målsettingene	96
4.7	Oppsummerende konsekvensvurdering	97



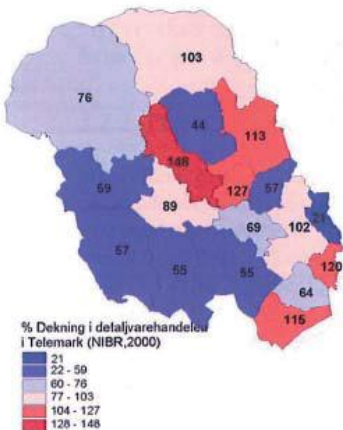
Dagens situasjon

1. Dagens situasjon

1.1 Befolknings- og næringsutvikling



Kartet viser befolkningsutviklingen på Østlandet i 7-årsperioden 1997-2004. Det har vært en kraftig økning rundt Oslofjorden, mens nedgang preger de perifere områdene. Befolkningsveksten i Grenland er moderat og ligger som en forlengelse av aksen gjennom Vestfoldbyene. (Kilde: Fylkesdelplan for senterstruktur i Telemark)



Dekningsgraden for varehandelen i kommunene i Telemark. Skien har en dekningsgrad på 102%, dvs. at den samlede varehandelen i kommunen tilnærmet er lik den handel kommunens egne innbyggere skaper. (Kilde: Fylkesdelplan for senterstruktur i Telemark)

Skien kommune utgjør sammen med Porsgrunn og Bamble regionen Grenland. Grenland er det tyngste byområdet i Telemark med ca. 100 000 innbyggere. Mellom Kristiansand og Oslo er det bare Drammensregionen som har tilsvarende befolkningskonsentrasjon.

Telemark er blant fylkene i Norge med lavest befolkningsvekst og med svak vekst i antall arbeidsplasser. Det er en sentraliseringstendens i Telemark mot Grenland, som er det området i fylket som har den sterkeste veksten.

Med bedre kommunikasjoner nordover mot Vestfold og Drammen – Oslo ligger det enn mulighet for at Grenland etter hvert kan dra større nytte av Vestfold som naboregion både når det gjelder attraktiviteten som næringsområde og bosted. En effekt som kan bidra til dette er lavere priser på eiendom i Grenland enn i Vestfold. En forventning om prisvekst i fremtiden kan også trekke investorer til området. Sagt på en annen måte: Grenland blir gradvis en mer sentral del av Oslofjordregionen og tar større del i konjunkturoppgangen.

Skien er administrasjonssentrum i Telemark og den mest folkerike av kommunene i Grenland, men har lavere befolkningsvekst enn Porsgrunn. I perioden 1986 til 2007 har Skien kommune hatt en økning i innbyggertall på nær 8%, dvs. i underkant av 0,4% årlig.

1986	1990	1993	1995	2000	2005	2007
47020	47679	48384	48319	49592	50676	50696

Tabell 1 Befolkningsutviklingen i Skien 1986-2007

Skien by betjener i første rekke kommunens egne innbyggere når det gjelder handel og tjenesteyting. Innenfor kommunens egne grenser finnes også andre handelssentra, som deler kundegrnlag med sentrum, først og fremst Herkules. Skien som fylkets administrasjonssentrum setter lite preg på selve sentrum. Fylkesmann, fylkeskommune, vegvesen, sentralsykehus og andre tunge institusjoner er plassert utenfor selve byen. Flytting av Politihuset og Skatt Sør reduserer ytterligere regionale instanser i sentrum.

I løpet av de senere årene har industriområdene på Kjørbekk i økende grad blitt handelsområder, med dominans av bilbasert handel, som byggevarer, bildeler, hvitevarer osv. Likeledes er det utviklet handelsområde på Myren og Herkules har fått større tyngde. De siste årenes utvikling på Klosterøya, der tidligere inustriområder omdannes til araler for nytt næringsliv, kultur, handel og boliger, legger tunge premisser for utviklingen av kommunen og Skien sentrum i de kommende årene.

Regional attraktivitet

I næringsanalysen for Telemark (Telemarksforskning Arb. rapp. 18/2007) er det listet opp 6 forhold som er signifikante som forklaring på til- og fraflytting:

1. **Befolkning.** Regioner med stor befolkning trekker til seg innflyttere.
2. **Arbeidsmarkedsintegrasjon.** Det å ha mange pendlingsmuligheter er positivt.
3. **Kafetetthet.** Mange kafeer å gå på er attraktivt.
4. **Vekst i arbeidsplasser i naboregioner** er også positivt.
5. **Boligpiser.** Høye boligpiser er negativt (samtidig er det et mål på hvor attraktivt et område er)
6. **Andel innvandrere.** Virker negativt, først og fremst fordi innvandrere har høyere flyttefrekvens enn andre.

Tolker vi Grenland i lys av disse 6 forholdene kan vi si det slik at regionen i seg selv er i minste laget til å score høyt på de positive faktorene. Samtidig har naboregionene hovedsakelig lave folketall og et sparsomt næringsliv, og gir derved ikke noe positivt bidrag til attraktiviteten.

Viktige problemstillinger:

- Grenland scorer ikke spesielt høyt på de faktorene som bidrar til regional attraktivitet
- Skien har i hovedsak sin egen befolkning som grunnlag for handel, og det er ingen lette løsninger for å øke kundegrunnlaget.
- Utviklingen i Skien sentrum vil være avhengig av rammebetingelsene i kommunens andre sentra.



Høy kafetetthet bidrar til regional attraktivitet

1.2 Historisk utvikling av byen

Det er spor etter handels- og industrivirksomhet i Skien fra vikingetiden og kontinuerlig tettstedsbebyggelse fra år 1000. Skien fikk sine kjøpstadsrettigheter i 1358 som den sjettede i rekken av byer i Norge.



Kart fra 1681



Kart over Skien sentrum fra 1882. De gule veiene som sees er prosjektert, men ikke bygd.

Vi finner få spor av tidligere bystrukturer i dagens Skien. En medvirkende årsak er at Skien har brent mange ganger, senest i 1886. På denne tiden er også et nytt og revolusjonerende transportmiddel nådd Skien: Jernbanen. På dette tidspunktet ender den blindt i sydenden av sentrum.

Det er den store bybrannen i 1886 som la grunnlaget for bystrukturen i Skien, slik den fremstår i dag. Allerede før bybrannen hadde nye byplanidealer begynt å få gjennomslag, og fikk med denne fullt innpass. Den rektangulære kvartalsinndelingen, brede gater og mur-tvang, samt aksene fra vannet og opp mot den kneisende kirken er det viktige grepet.

Etter 1920 begynte en omfattende omstrukturering av bysentret ved at folk flyttet ut til de nye boligområdene i utkantene, samtidig som det etter hvert ble stadig flere arbeidsplasser i sentrumsområdet. På slutten av 1950-tallet ble utflyttingen fra sentrale byområder, med tilhørende nedgang i folketallet, en stor utfordring for bykommunene. I 1964 ble imidlertid nabokommunene Gjerpen og Solum slått sammen med Skien, noe som ga nye forutsetninger for byutviklingen.

Det etablerte bysentret, med sine mange bygårder, passet dårlig sammen med nye ideer om forretningsdrift og næringsetablering. Handelen flyttet ut av bysentrum.

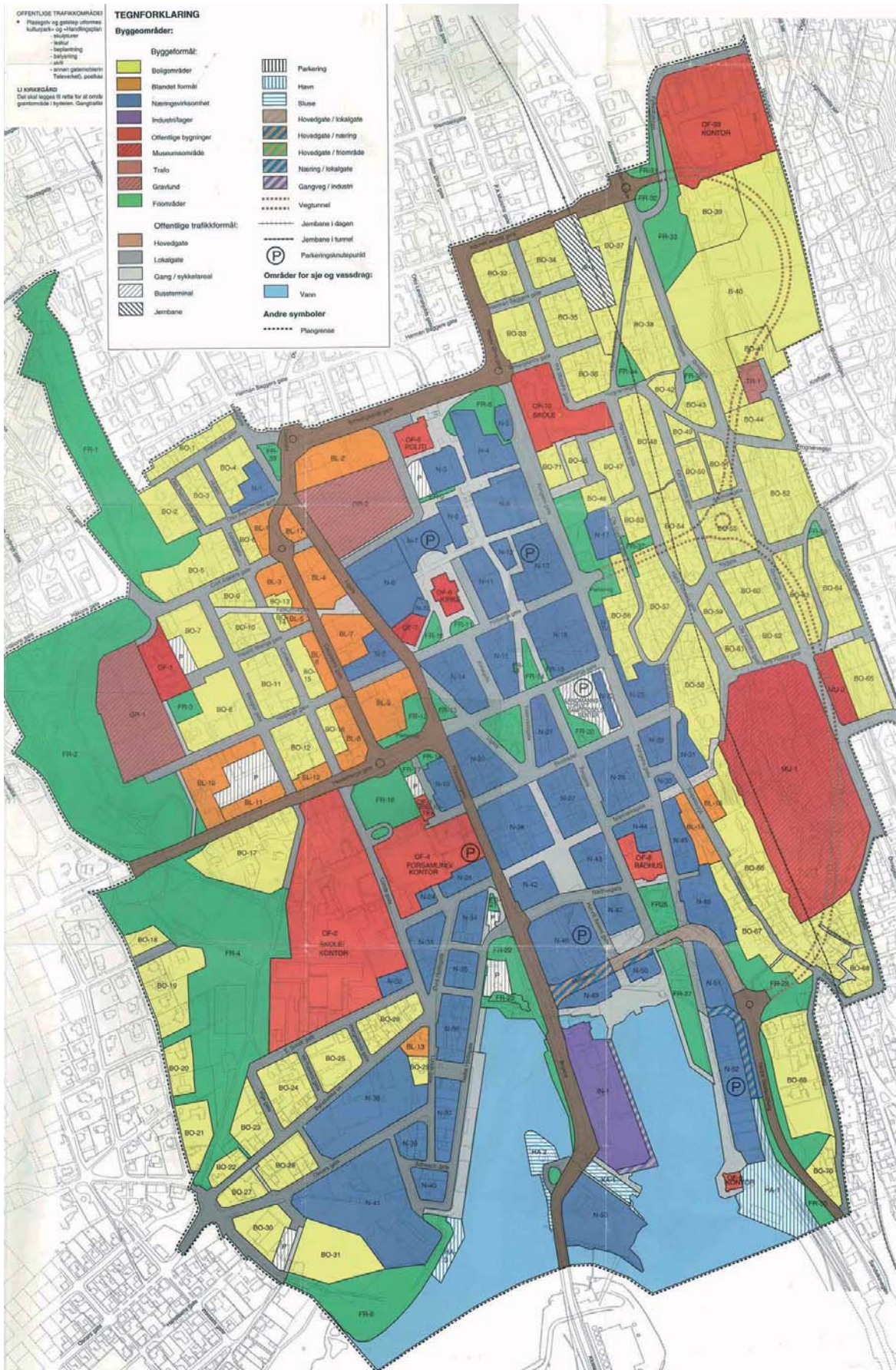
I 1967 ble det holdt arkitektkonkurranse om bydelen Kverndalen. Hovedideen var en kraftig utvidelse av bysentrum mot nord. Byen vendte med dette ryggen til vannet. Moderne tanker om planskilt kjøre- og fotgjengertrafikk ble lagt til grunn og gjennomført utover 1970-tallet. Lietorvet ble etablert på denne tiden. På denne tiden gjorde også gågatene innpass i Norges byer, så også i Skien. I 1978 ble Møllebrua fullført, samtidig som den gamle mølla ble revet. Rådhusplassen ble bygget om til et veikryss som skapte en kraftig barriere mot vannet.

Kommunedelplanen for Skien sentrum 1996-2009 omfattet en planlagt tunnel langs østsiden av sentrum som skulle bidra til å redusere barrieren mellom bysentrum og vannet. Samtidig er sonene mellom bysentrum og vannet disponert som gangareal eller park og næringsbebyggelsen i bysentrum er forutsatt å ha minst 20% boliger i forhold til gulvflaten.

De omfattende omleggingene av hovedveisystemet, herunder sentrumstunnel, er ikke gjennomført. Arealene langs vannene er imidlertid i stor grad opparbeidet som forutsatt. Intensjonen om å styrke sentrum med boliger er i liten grad oppfylt.

Viktige problemstillinger:

- Gjenreisningen etter bybrannen i 1886 har gitt byen et særpreg og gir grunnlag for et "varemerke" for Skien
- Tilrettelegging for dagens og fremtidens funksjoner i en by som har utviklet seg på grunnlag av tidligere tiders funksjoner er utfordrende



1.3 Funksjoner (handel, service, kultur, kommunikasjon, off. kontorer mm)

Funksjonene i sentrumsområdet er delvis klart avgrenset, delvis noe mer diffuse. Vi kan skille mellom følgende delområder i forhold til funksjon:



Handelstorget med kjøpesenteret Arkaden



Fra Sentrum øst



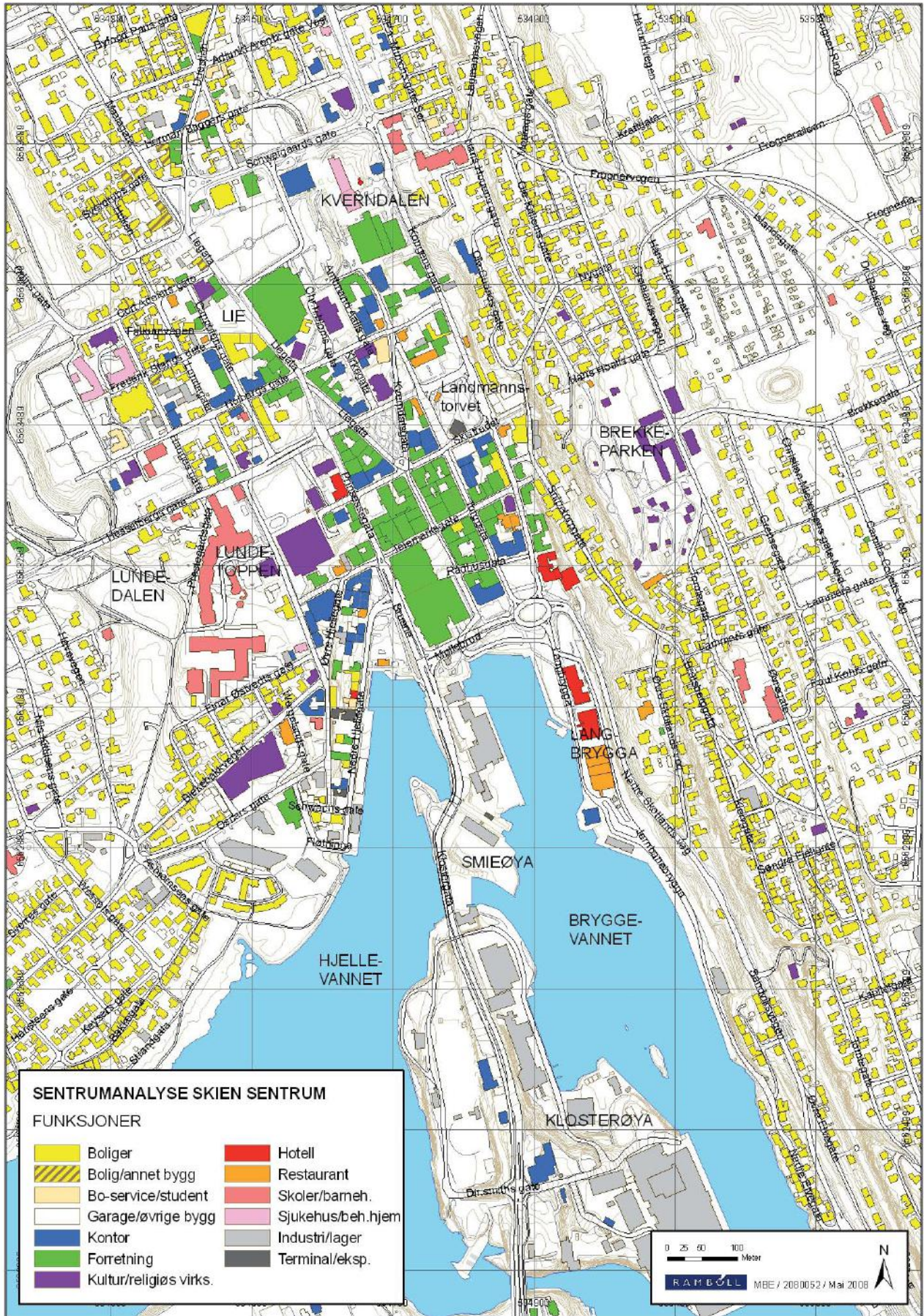
Ibsenhuset, et tyggdepunkt for kulturaktivitet på Lundetoppen.

1. Handelskjernen. Dette er et område på 220 x 120 m omkring Henrik Ibsens gate, med gågater og torg. Her finner vi også kjøpesenteret Arkaden, med ca. 50 butikker, inkludert volumkjeder innen klær som Dressman, Hennes & Mauritz, Kappahl og Lindex.
2. Langbrygga/Bryggevannet. Blanding av store parkeringsarealer, park og tung bebyggelse. Her finnes også restauranter med uteservering.
3. Kverndalen. Servicedominert område i nordøstre del av sentrum. Her finner vi bl. a. offentlige og private serviceinstitusjoner, Borgestadklinikken, Skien kirke og Skien videregående skole, avd. Brekkeby.
4. Sentrum øst. Overgangssone med blandet arealbruk, herunder bilverksteder og utelagring. Området er preget av flere tomme lokaler og biltrafikk. Store deler av området gir inntrykk av å ha vært en del av et tidligere aktivt handelsområde.
5. Lie-området. Område med blandet bruk med flere forretninger tilpasset biladkomst. Lietorvet danner et tyggdepunkt i forretningstilbudet, med 34 forretninger med tyngde innen fagandel, samt Vinmonopolet og stor dagligvare.
6. Lundetoppen. Området preget av kulturaktivitet. Her finner vi Ibsenhuset, bibliotek og Skien videregående skole i tillegg til hotell og noe blandet bebyggelse.
7. Hjellevannet-Blekebakken. Typisk transformasjonsområde med blandet bebyggelse med verksteder, forretninger, kontorer, serveringssteder og boliger. Her finner vi terminalen for slusebåtene i kombinasjon med tiltalende parkområder langs Hjellevannet. I deler av området finner vi mange ledige lokaler og bygninger i forfall.
8. Boligområde øst. De bynære boligområdene som sammen med Brekkeparken kneiser over byen i øst.
9. Boligområde vest. De bynære boligområdene omkring Lundedalen.
10. Slusene og Smieøya. Industriområder i delvis transformasjon.

Avstandene i sentrumsområdet mellom viktige funksjoner er litt for store til at det inviterer til å gå til fots. Tar vi utgangspunkt i Lietorvet, vil avstanden ned til handelskjernen være så stor, ca. 500 m, at de som kommer med bil til sentrum sannsynligvis vil velge å kjøre mellom disse områdene. Vi skal heller ikke undervurdere høydeforskjellene på akse mellom handelskjernen omkring Henrik Ibsens gate og Lietorvet. For syklister og en del fotgjengere er dette en ekstra hindring.

Viktige problemstillinger:

- Bysentrum oppleves som større enn etterspørselen etter lokaler til sentrumsfunksjoner nå synes å være
- Viktig å opprettholde vitaliteten til handelsaksen mellom Arkaden og Lietorvet.
- Sentrumsutviklingen bør ha som virkemiddel å tilføre nye eller tilbakeføre funksjoner, ikke flytte rundt på eksisterende.
- Kommunikasjon og parkeringsløsninger må tilpasses lengden på handelsstrøket



SENTRUMANALYSE SKIEN SENTRUM

FUNKSJONER

	Boliger		Hotell
	Bolig/annet bygg		Restaurant
	Bo-service/student		Skoler/barneh.
	Garage/øvrige bygg		Sjukehus/beh.hjem
	Kontor		Industri/lager
	Forretning		Terminal/eksp.
	Kultur/religiøs virks.		

0 25 50 100
Meter

RAMBOLL MBE / 2080052 / Mai 2008

N

1.4 Handelsmiljø

Tyngdepunktet for handelen i Skien sentrum finner vi i første rekke omkring nedre del av Henrik Ibsens gate, i Lie-området og i en akse mellom disse områdene. I nedre del av Henrik Ibsens gate finner vi Arkaden, et kjøpesenter med ca. 50 butikker. Arkaden har enkelte basisfunksjoner som postkontor og apotek, og rommer volumkjeder i klær som Cubus, Dressmann, H & M, KappAhl og Lindex. Dette er også et komplett senter med tjenester som frisører og tankeklinikk i tillegg til et bredt spekter av faghandel som leker, blomster, gullsmed, interiør, samt kafeer. Husleiene her antas å være relativt høye.



Fra Handelstorget



Området mellom Henrik Ibsens gate og Lieområdet rommer forretninger og service av en litt annen type enn vi finner i de to ytterpunktene.



Forvirtingsområde i Skien sentrum

I Lieområdet finner vi kjøpesenteret Lietorvet. Lietorvet har også basisfunksjoner som Vinmonopolet, apotek og post. Lietorvet har ikke de tunge bekledningskjedene representert, men har en vel-assortert dagligvare og har ellers et bredt utvalg av andre forretninger. I Lieområdet finner vi ellers mange forretninger, bl. a. innen hvite- og brunevarer, dagligvare, gatekjøkken, pizzarestauranter osv. Lieområdet har delvis preg av lokalsenter. Området virker å være vitalt, med flere nye bygg med både boliger, forretninger og kontorer, samtidig som det oppleves som stedvis slitt og med preg av forretninger som har sett bedre tider.

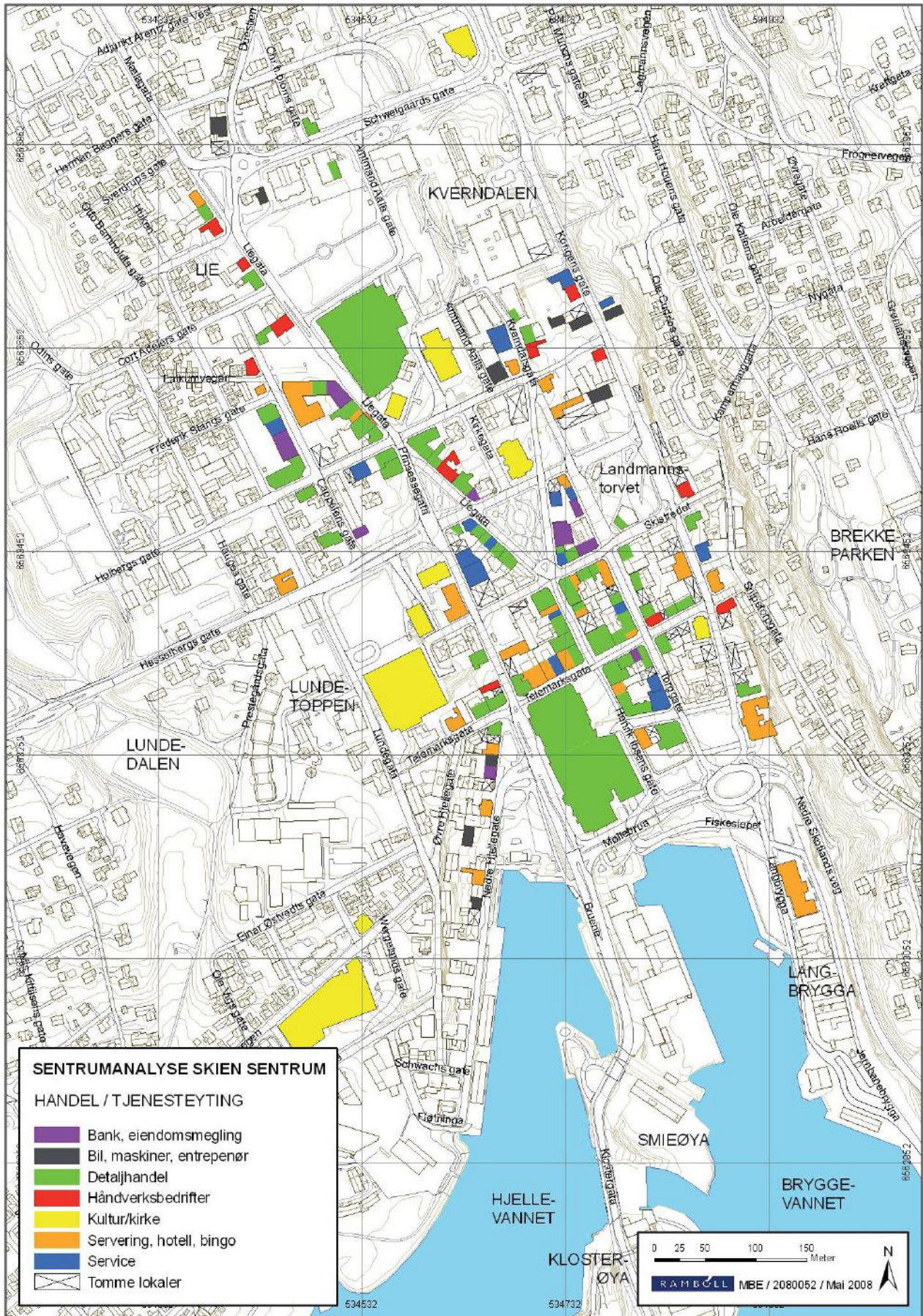
Området mellom nedre del av Henrik Ibsens gate og Lieområdet rommer forretninger og service av en litt annen type enn det vi finner i de to endepunktene. Her antas husleiene å være på et nivå som tillater forretninger med moderat omsetning å etablere seg. Det dreier seg f. eks. om bruktforretninger, stoff/garn/symaskiner og musikkinstrumenter. Slike strøk er ofte verdifulle i et samlet handelsmiljø fordi det bidrar til et større mangfold enn det vi f. eks. vil finne i et eksternt kjøpesenter (der husleiene er høye).

Området Torggata/nedre del av Kongens gate bærer tydelig preg av forvirring innen handel og service. I Torggata finner vi en blanding av tradisjonelle forretninger innen bekledning og forretninger som ikke nødvendigvis er avhengige av å ligge i det mest sentrale strøket, som enkelte større optikere. Flere forretningslokaler i Torggata synes å stå tomme på lang sikt. Mer dramatisk er dette når vi kommer over i Kongens gate. Her er tomme forretningslokaler mer reglen enn unntaket. I tillegg finner vi bilverksteder, bilpleie, stillasutleie og andre funksjoner som man ofte fant i byer på 1950-tallet, men som i 2008 gir signal om svært dårlig utleiemarked for forretningsarealer. Det er nesten overraskende at det i dette gatebildet finnes flere aktive serveringssteder, bl. a. Big Horn og et high-end utsalg av brunevarer som B & O.

Vi finner også et forretningsmiljø i Nedre Hjellegate og nedre del av Prinsessegata. Dette området har preg av å være et sekundært handelsområde, med lavere husleier. Her finner vi en miks av håndverksbedrifter, detaljhandel og servering, sammen med foreningskontorer med ekspedisjon, som Turistforeningen. Langbrygga danner et lite miljø for seg, med bank, eiendomsmegling og flere restauranter i nye og restaurerte eldre bygninger som fronter vannet.

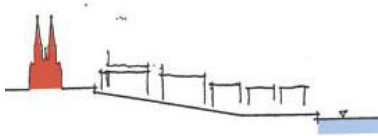
Viktige problemstillinger:

- De litt mindre attraktive strøkene er en av Skien sentrums sterke sider. Her finnes et utvalg forretninger som ikke vil finnes i eksterne kjøpesentra
- Attraktiviteten finnes i mangfoldet av tilbud, handel, servering, tjenester, samt de som bruker byen selv ("Se og bli sett"). Tiltak for å få dem som allerede benytter sentrum til å oppholde seg der litt lenger kan være effektivt for å få enda flere til å benytte sentrum.
- En småskåren eiendomsstruktur som bidrar til lite samordning gjør det krevende for sentrum å konkurrere med de større kjøpesentrene. Vellykket sentrumsutvikling handler vel så mye om organisatoriske løsninger som byplan.



1.5 Bebyggelse

1.5.1 Primære elementer



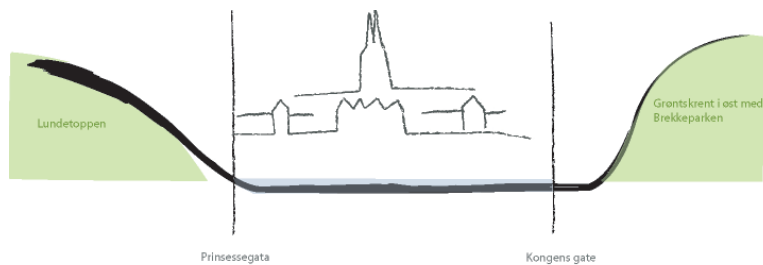
Byggehøyden i amfiet bør begrenses for at kirken skal beholde sin dominerende posisjon.

Kilde: Der byen møter vannene

Alle byer har både kulturelle og historiske særtrekk som gir dem identitet. De overordnede elementene som har preget Skiens utvikling kaller vi primære elementer. Dette er naturgitte forhold som topografi, byens nære tilknytning til vannet med viktige kommunikasjonsårer, historiske branner, og påfølgende planer for gjenreisning og regulering. Primære elementer kjennetegner byens permans og er tydelige i byens utforming og arkitektur. Dette kapitlet belyser i korte trekk noen av disse elementene.

Topografi

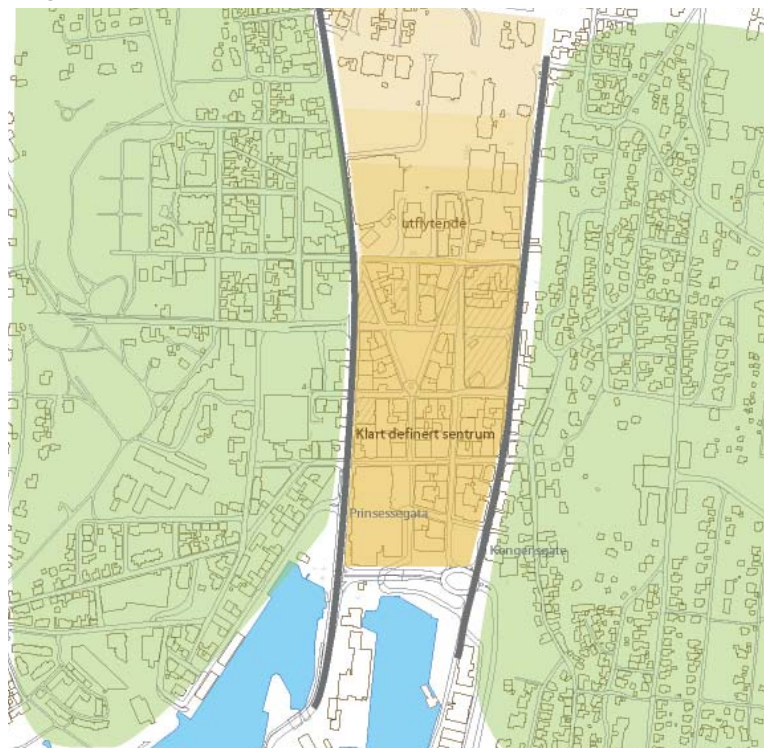
Skiens grunnleggende struktur er formet av møte mellom sjø og land, og byens plassering mellom nord og sydgående høydedrag; Lundetoppen i vest, og den markante skrenten mot Brekkeparken i øst. Skien sentrum har på denne måten fått en konsentrert byform i et naturlig formet sørvendt amfi som møter vannet.



Strategisk beliggenhet

Skien ligger strategisk til for handel. Vikingtidens handelsskip kunne uten vansker seiles/roes de 22 km fra kysten og opp hit, og varer fra det indre av Telemark kunne uten særlige problemer fraktes hit via to store vannveier som munnet ut i Norsjø. Vannveien Norsjø-Skien bød heller ikke på store hindringer. Skien får således på et tidlig tidspunkt to havner - Bryggevannet for skip som kom fra sjøen, og Hjellevannet for båter fra innlandet. All omlasting måtte foregå i Skien.

Skien sentrum har en konsentrert byform i et naturlig formet sørvendt amfi som møter vannet



Katastrofebranner

Under storbrannen i 1886 ble hele Skien sentrum lagt i aske, over 200 bygninger brant ned til grunnen. Den vakre gamle trebyen, etter sigende en av landsdelens vakreste, var for alltid borte. Som så ofte før måtte Skiens innbyggere krumme nakken og bygge opp byen sin igjen.

Utvikling 1886 - 1970

Hovedtrekkene i sentrumsutviklingen er sterkt preget av reguleringsplanen som ble vedtatt etter bybrannen i 1886, samt påfølgende omreguleringer. Sentrum ble underlagt krav om murbebyggelse med rette gateløp i øst vest retning og tilsvarende i syd nord retning. Sentrumskjernen avgrensnes tydelig av Hesselbergsgate i nord, Kongensgate i øst og Prinsessegata i vest. Der byen møter Bryggevannet og Hjellevannet er avgrensningen mer diffus, men med Møllebrua som en tydelig barriere i syd.

Bebyggelsen fra denne tiden er stort sett i 3 - 4 etasjer. Infillprosjekter på 60-, 70- og 80 tallet har brutt med de overordnede prinsipper for tilpasning og fredning av bebyggelsen i sentrum. Eksempler på dette er City-bygget fra 1971, syd for Landmannstorget og tidligere DnB bygget i Telemarksgata 10 og Rådhusgata 2 mot Handelstorget.



Liegata, eksempel på infillprosjekt

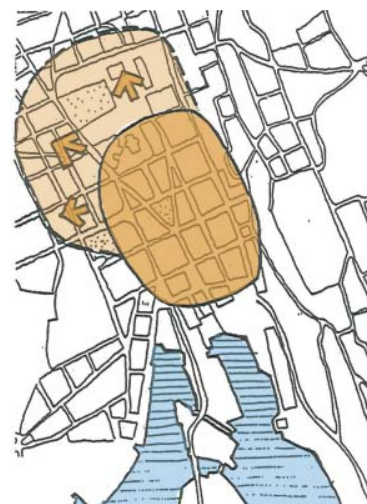
I motsetning til byutviklingen på 60-70 tallet der mye av sentrumsutviklingen rettet seg mot nordlige deler av byen, er det i dag et sterkt fokus på sørområdene der byen møter vannene. Den spektakulære situasjonen der byen møter Telemarksvassdraget har i et arkitekturhistorisk perspektiv preget utviklingen av Skien sentrum.



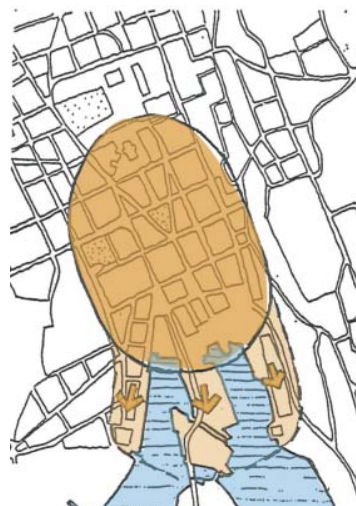
Bybrannen 1886



Citybygget ble oppført i 1971 i sydenden av Landmannstorget i 7 etasjer



1970-åra: Byen vender ryggen mot vannet



1980-åra: Områdene ved vannet har fått ny interesse

Kilde: Der byen møter vannene

1.5.2 Bebyggelsesstruktur og materialbruk

Med bebyggelsesstruktur menes de ordensprinsippene som bebyggelsen i de ulike delene av byen er ordnet etter. Bebyggelsesstrukturene er geometriske prinsipper som gjenspeiler funksjon, karaktertrekk og kulturelle betingelser. Bebyggelsesmønsteret i Skien definerer den romlige fremtreden av overordnende strukturer i bygningsmassen og tredimensjonale mønster som gater, veier og plasser til sammen danner.

Denne delen av kartleggingsrapporten har som formål å klargjøre de ulike geometriske strukturene og organisasjonsprinsipper i Skien sentrum og kartlegge sammenhengen mellom dem. Tomtestrukturen er bestemmende for hvordan den prinsipielle bebyggelsesstrukturen i praksis blir utbygget.

Enhetlige områder

Skien sentrum er delt inn i enhetlige områder basert på en historisk utvikling og fysisk form. 3 typer enhetlig bebyggelse skiller seg ut når det gjelder kvartalstruktur, tomtestruktur, bebyggelsesstruktur, byggehøyder og tidsepoker.

Murbyen

Den historiske sentrumsbebyggelsen avgrenset mellom Kongensgate i øst, Prinsessegata i vest og Hesselbergs gate i nord danner Murbyen med sin tydelige og lesbare kvartalstruktur. Etasjeantall er gjennomgående 3 – 4 etasjer + loft. Mønsteret brytes tydelig der gågaten Henrik Ibsens gate møter den sydlige spissen av Ibsen-parken, som med sin trekantete form danner tydelige trapesformete kvartaler på øst- og vestsiden av parken. Henrik Ibsensgates møtepunkt med Ibsen-parken ligger midt i siktaksen mellom Skien kirke og Tollboden / Bryggevannet.



Øvre del av Henrik Ibsens gate sett sydover

Trebyen

Denne bebyggelsesstrukturen har hovedbygningen plassert med fasaden mot hovedgaten og med egen fløy eller uthus inne på tomten bak. Bebyggelsen har adkomst til tomtene via mellomrom mellom husene. Byggehøyde 2 etasjer pluss loft. Enhetlige områder ligger flere steder i byen. Snipetorp og områdene langs Lundegata er typiske treby-områder.



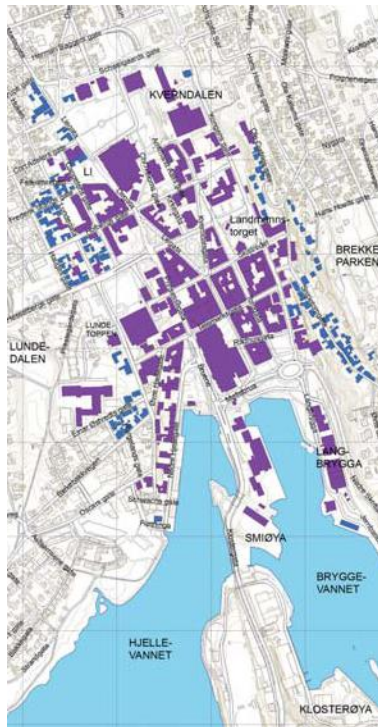
Trehusbebyggelse i Snipetorpveien



Enhetlige områder

BYGNINGSTYPE TUNG/LETT

- lett (tre)
- tung (mur, betong)



Villabyen

Stort sett beliggende i østre og vestre deler av byen. Bebyggelsesstrukturen følger et typisk frittliggende mønster med hovedbygningen plassert tilbaketrukket på tomten og orientert parallelt mot gateløpet. Garasje eller uthus tilbaketrukket med direkte adkomst fra gata. Hovedsaklig 2 etasjes bebyggelse.



Villabebyggelse nedenfor Brekkeparken

Kvartalstruktur

Bygningsmassen ligger ut mot gatenettets ruteinndeling og danner sammenhengende kvartaler. Inne i gårdsrommene kan man finne enkeltbygninger (sekundærbygninger) og gårdsrom. Det finnes komplette kvartalstrukturer, men også fragmenterte og brutte strukturer i store deler av Murbyen. Tydeligst ser man kvartalstrukturen i områdene mellom Henrik Ibsens gate og Torggata, samt kvartalsstrukturen på begge sider av Ibsenparken.

Fylte kvartal

Nyere prosjekter der hele kvartaler er gjenbygget ut til gatelinjen. Dette gjelder Lietorvet, Arkaden og Ibsenhuset.



Arkaden, eksempel på fylte kvartal

Sjøfront

Lineær bebyggelse mot vannet. Mot Nedre Hjellegate er deler av bebyggelsen lineær mot Hjellevannet. Bebyggelsesmønsteret danner en karakteristisk sjøfront mot kaianlegget. Dette er en del av murbyen men med en kamstruktur med østvendte fasader mot gateløpet. I hovedtrekk murbygninger i 2-3 etasjer. Området består av flere bevaringsverdige bygg. Tydelige fortettingsmuligheter.



Nedre Hjellegate, sjøfrontbebyggelse mot Hjellevannet.



Skien kirke



Borgegården



Norges Bank



Festiviteten

Monumenter

Enkelte bygninger som fremstår som monumentale og som ikke er en nødvendig del av en bygningsstruktur. Bygningene tas inn i temakartet som eksempler på bygninger som ikke forholder seg til typiske bygningsstrukturer, men står alene som markerte bygg. Dette er tydelige og identitetsskapende bygninger som gjennom sin historiske betydning, arkitektoniske uttrykk og beliggenhet fremstår som sterke og viktige elementer i bybildet.

Eksempler på dette er :

- Skien kirke

Skien er en monumental kirke både i kraft av sin beliggenhet og på grunn av utformingen med de to tårnene med lange, slanke tårnhetter. Kirken er tegnet av Hagbart Schytte-Berg og oppført i nygotisk stil. Grunnplanet danner det latinske kors. Utvendig er kirken kledd med rød og mørkebrun teglstegn. Teglsteinskombinasjoner er også benyttet i interiøret.

- Borgengården Prinsessgata 11

Denne elegante villan ble oppført i 1896, for Olav Halvorsson Holta, som på denne tiden var sjef for Blakstad, Holta & Co. i Skien, og dessuten administrerende direktør for Tinfos papirfabrikk på Notodden.

Villaens arkitekt var den unge Finn Knudsen fra Kristiania, Villaen har en asymmetrisk komposisjon der en livlig barokkgavl utgjør det visuelle tyngdepunkt. Villaen ble tilbygget en sideportal og et mindre tårn i 1903.

- Norges Bank

Bygningen preger på mange måter bybildet i Skien. Norges Banks filial i Skien ble bygget i 1849 på Lie og fremstår som et harmonisk og monumental bygg, men forholdsvis beskjeden i sin størrelse. Bygningen står i sterk kontrast til Skien kirke med sin høyreiste og himmelstrebende arkitektur. I dag rommer bygget kunstutstillinger og lokaler for kursvirksomhet.

- Skiens Bapstistmenighet, Hesselbergsgate 12

- Festiviteten

Festiviteten ble innviet på Henrik Ibsens fødselsdag i 1891. Opprinnelig som badeanstalt med scene og festsal. Bygningen har vært Skiens "aktivitetshus" og gjenspeiler på mange måter byens historie og folkeliv. Skien teater, senere Teater Ibsen etablerte seg i bygningen i 1989 og er i dag en viktig kulturinstitusjon for byen

-Skien Rådhus

Oppført samtidig med Skien kirke i 1894

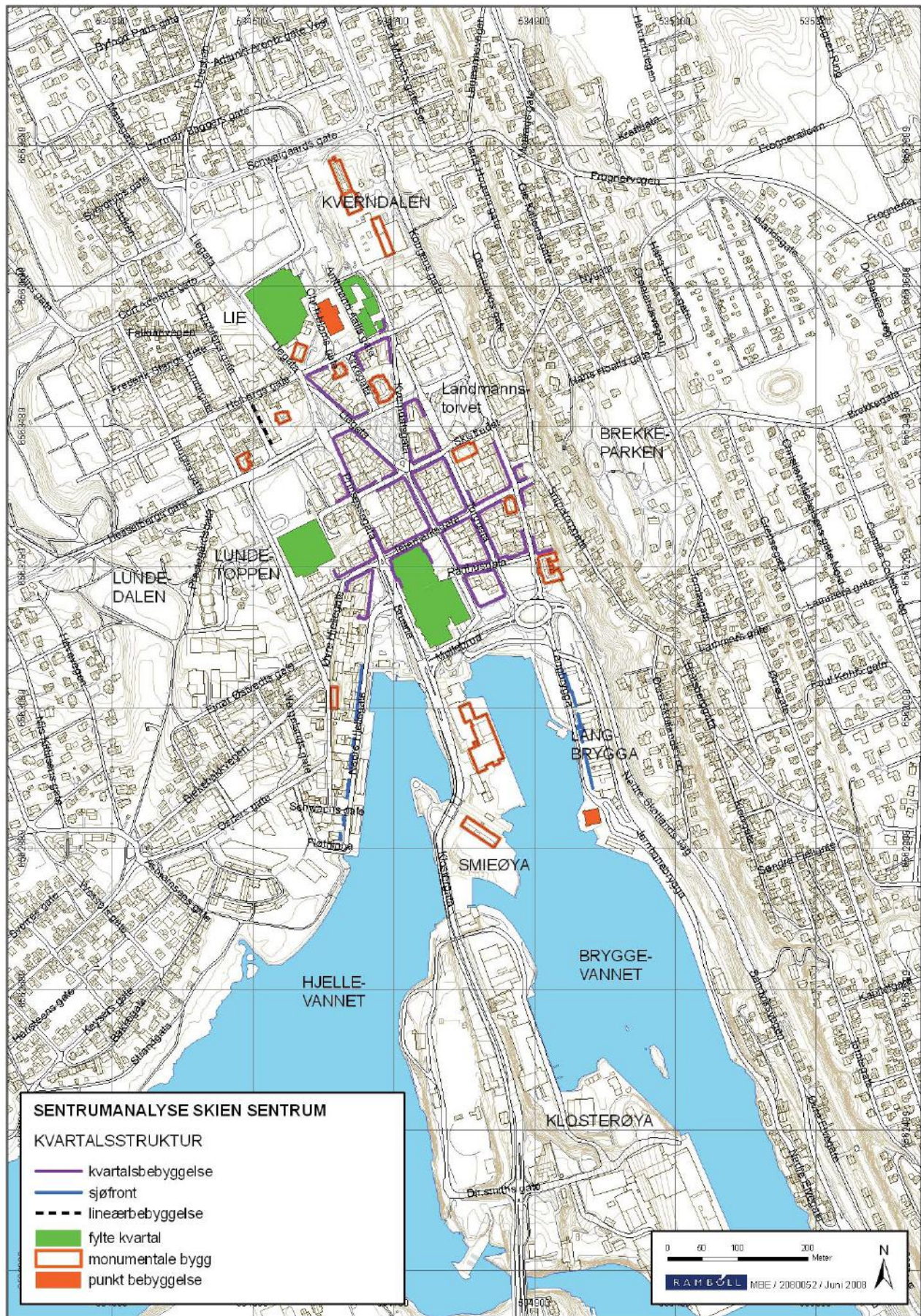
Punktbebyggelse

Enkeltbygg eller grupper av bygg som dominerer og skiller seg ut fra øvrig bebyggelse. Gjerne bygninger av en viss historisk betydning som er fremtredene i form av høyde eller volum. Eksempler på dette er:

- Skien kirke
- Tollboden

Lineær bebyggelse

Bygningene forholder seg til gatestrukturen og følger dette som et lineært bebyggelsesmønster



1.5.3 Bebyggelsehøyder

Ovenfra og ned

Skien sentrum ligger topografisk lavt, og i det historiske sentrum eksisterer det en sammenbinding av kvartaler gjennom en tydelig gatestruktur. Det er mange og fine utsyn til byen fra høyereliggende områder i øst og vest. Dette er viktige premisser for hvordan man vurderer og oppfatter høyder på bebyggelsen i Skien.

Nedenfra og opp

Gesimstyper, bygningsvolumer, og fasadelengder er også styrende for hvordan høydene i byen oppfattes. Skien sentrum har en oppstykket fasadestruktur som også påvirker oppfattelsen av byggehøyder og målestokk sett fra gatenivå.

Skien bygningsfysiske identitet er tydelig, med varierende gesimshøyder innenfor et etasjeantall på 2 til 5 etasjer, og brutte gesimser i varierende høyder, innenfor 1 -3 meter. Det er et godt forhold mellom gatebredde og bygningshøyde.

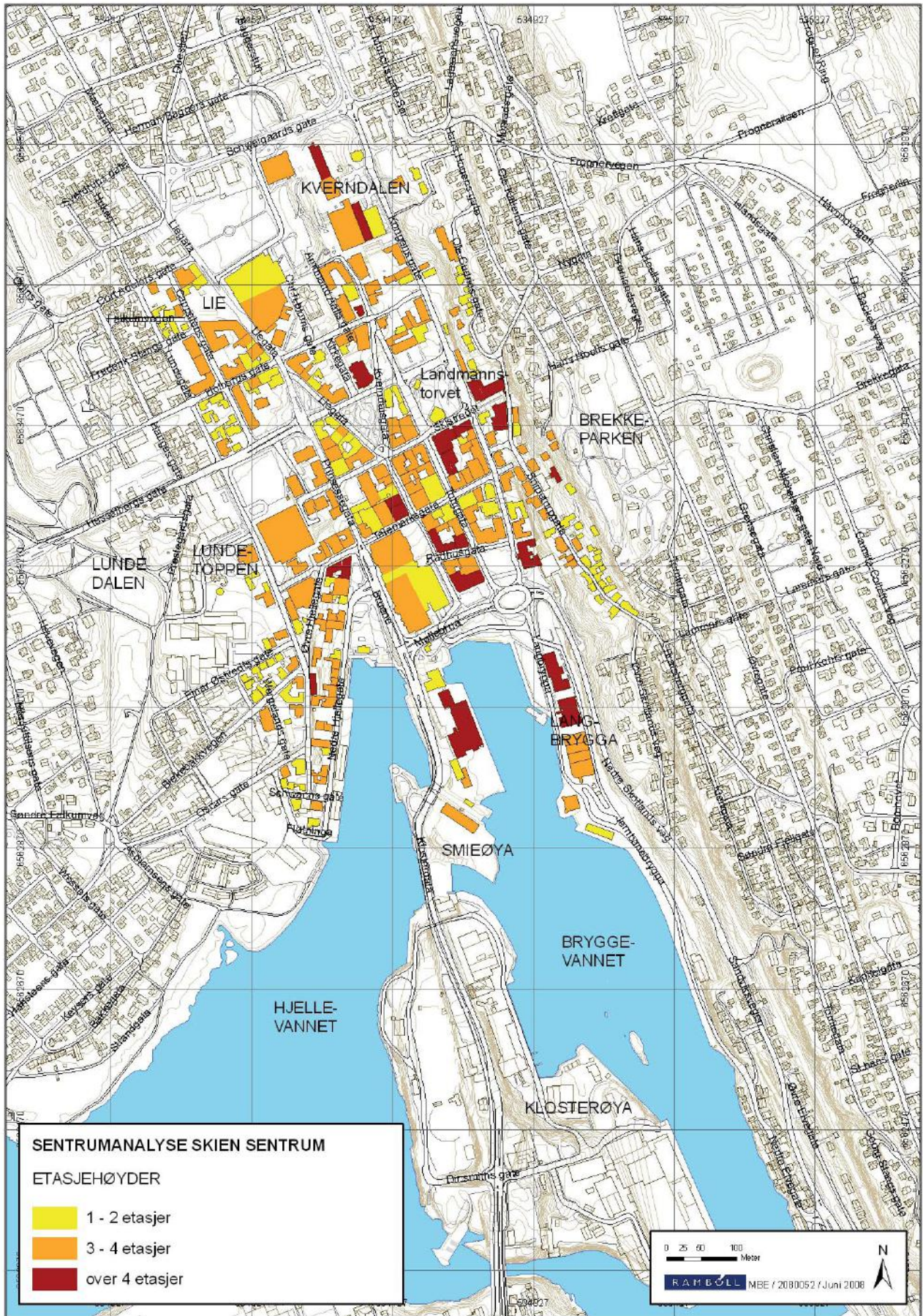
Takvinkler og takformer varierer. Den historiske murbebyggelsen har gjennomgående saltak med valm i kvartalshjørnene. Bebyggelse av nyere dato har flate tak og ubrutte gesimser. Etasjehøydene kan også variere. Dette betyr at bygninger i 2-3 etasjer nødvendigvis ikke har en lavere gesimshøyde enn bygg i 3-4 etasjer. Likevel oppfattes sentrumsfasadene og kvartalsstrukturens høyder i det historiske sentrum som tilnærmet ensartet. Gesimshøyder tilpasser seg i stor grad by-omfiets stigende høyde nordover opp til Holbergs gate, der terrengprofilen flater ut. På byens øst og vest side og i overgangen mot Lundetoppen og Brekkeparken er gesimshøyder og mønehøyder gjennomgående høyere enn innerst og nederst i amfiet.

I byens randsoner og i skråningen øst for Kongensgate og vest for Prinsessgata varierer gesimshøydene. Gesimser ligger i hovedsak innenfor 9,5 m til 12,5 meter. målt fra gjennomsnittlig terrenghøyde.

Enkelte bygninger og bygningsvolumer markerer seg i bybildet. Citybygget i Skistredet skiller seg ut med sine 7 etasjer. I Henrik Ibsensgate 3 er det bygget boliger i 3 etasjer inne i kvartalet. Her leses den gamle gesimshøyden tydelig fra gatenivå, uten at øvrige påbygg og nye gesimser er synlige. Sett fra Brekkeparken er påbygget likevel fremtredene og markerer seg tydelig i byens taklandskap.

Gesimshøyder i fylte kvartaler som Arkaden og Lietorvet kan oppfattes høyere enn de egentlig er, siden etasjeantallet ikke er lesbart i fasaden, og gesimsen er ubrutt og sammenhengende gjennom hele kvartalet.

Høydeangivelse på bebyggelsen i Skien er angitt på temakartet som etasjeantall.



1.5.4 Utbyggingsmuligheter og fortetting

I Temarapport om byomforming, utgitt av Miljødepartementet, er det vist til eksempler og erfaringer fra nettverk og pilotområder. I kommuneplanens arealdel for Skien er det stadfestet blant annet følgende målsetninger for videre utvikling:

- Skien skal være et godt bosted og en sentral møteplass for handel og kultur
- Fremtidige generasjoners behov skal vises omtanke gjennom et lavt ressursforbruk og forurensningsnivå

Bysentrum er i dag preget av mange tomme lokaler og dårlig utnyttet arealbruk i eksisterende bygningsmasse. En fortetting av Skien sentrum vil være en viktig del av strategien for å gi en bærekraftig utvikling frem til 2030. Det må legges til rette for flere boliger i sentrum med fokus på universell utforming. Fortetting kan ha gode miljømessige konsekvenser:

- Fortetting gir relativt mindre transport
- Mindre energi til boligoppvarming
- Skåner landbruksområder
- Medfører gode urbane kvaliteter
- Alternative botilbud
- Bedre servicetilbud

Det er flere områder i Skien sentrum som åpner for muligheter for fortetting og bygging. Vi kan kategorisere dette innenfor 3 typer områder

Forvitningsområder, transformasjonsområder

Ingen strukturell betydning eller klar lesbarhet. Dette kan gjerne være rivningsområder eller områder som har gjennomgått en dårlig planmessig transformasjon. Områder som ikke er strukturelt enyttdige finnes langs vestsiden av Kongensgate, Kverndalen nord og områder vest for Lietorvet

Utviklingsområder

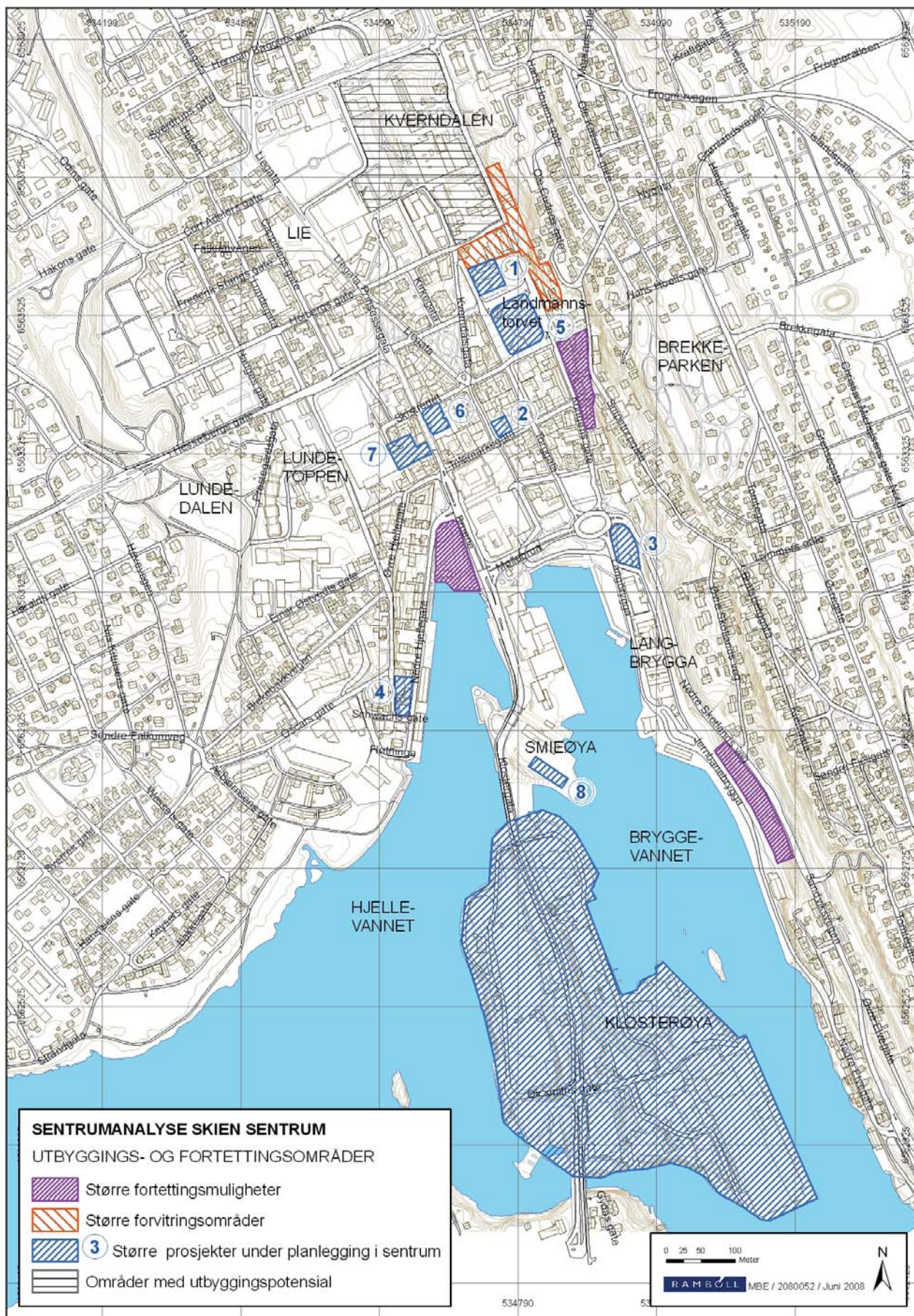
Disse områdene er i dag gjenstand for idéprosjekter eller konkrete utviklingsplaner, med pågående regulerings- og prosjekteringsarbeid. Dette gjelder:

1. Nytt NAV hus i Kverndalen syd rett nord for Landmannstorvet, 7 etasjer.
2. Påbygg på 1,5 etasjer i Telemarksgata 10, 4 + 2 tilbake trukket etasjer.
3. Nye boliger/næring i kombinasjon med parkeringshus på siste og nordligste del av Langbryggene, 6-7 etasjer.
4. Nytt boligprosjekt i Nedre Hjellegate 19-27, 5-6 etasjer.
5. Utbygningprosjekt boliger/næring på Landmannstorvet, 5 etasjer.
6. Meierikvartalet, innfillprosjekt med kultur/boliger på hjørnet av Skistredet og Prinsessgata, 6-7 etasjer.
7. Hotell i 14-16 etasjer i skråningen rett øst for Ibsenhuset.
8. Heimdalgruppen boligprosjekt Smiøya

Fortettingsområder

Det fremstår i dag enkelte åpne arealer i sentrum som med hell kan bebygges og samtidig stramme opp nåværende kvartalstruktur. Dette gjelder blant annet tomt i trapesformet kvartal i Kverndalsgata mot Ibsenparken, områder mellom Snipetorp og Kongensgate (trehusbebyggelse) og Nedre Hjellegate.

I kvartalstrukturen i sentrum er det et hjørne mellom Prinsessegata og Skistredet som har ledig tomteareal. En gjenbygging av denne tomten ville komplettere kvartalstrukturen.



1.5.5 Alder på eksisterende bebyggelse i epoker/ bygg/bygningsmiljø med verneverdi

Bygningsmassen i Skien sentrum er preget av bybrannen i 1886. I kjerneområdet av sentrum, som i stor grad ble rasert av brannen, finner vi omfattende murbebyggelse fra gjenreisningen. Mange av disse bygningene er monumentale i sin arkitektur og vitner om en tidsepoke der Skien blomstret. I ytterkantene finner vi trehusbebyggelse, da med bygninger fra både før og etter bybrannen.



Vi finner murbygg fra tiden rett etter bybrannen i 1886 i store deler av Skien sentrum . Her et parti fra Torggata.

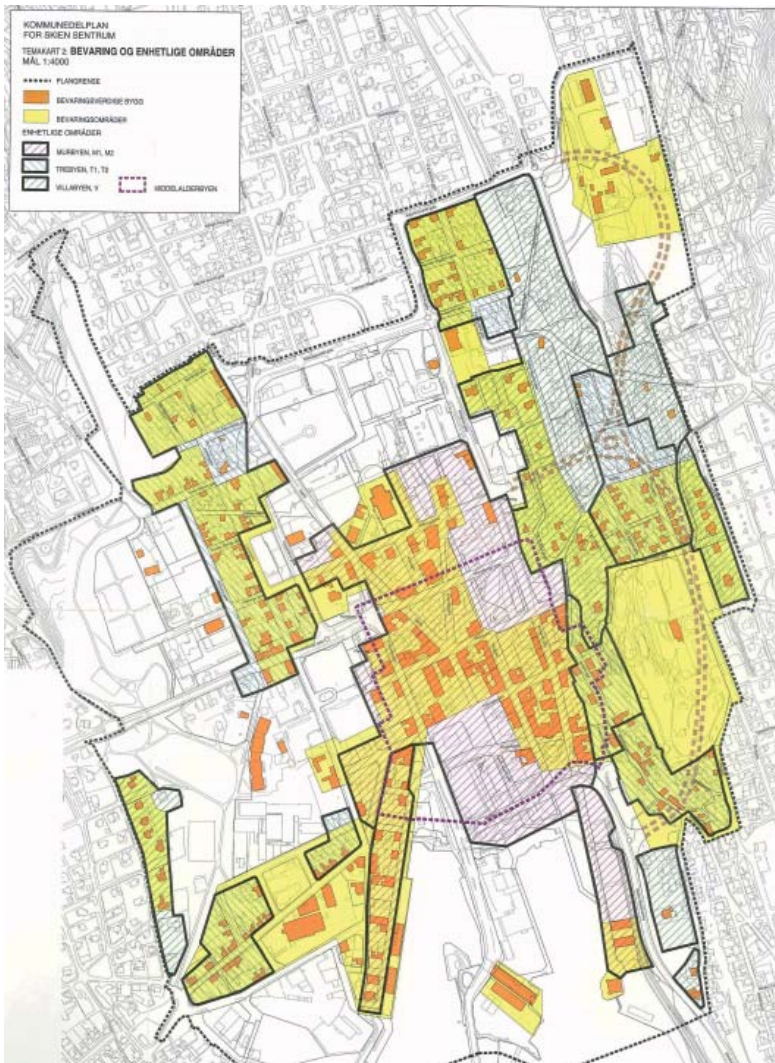
Store deler av bysentrum omfattes av både enkeltbygg og bygningsmiljø som har verneverdi. I tillegg er området for den gamle middelalderbyen et område med funnpotensiale, selv om det er få reminisenser fra middelalderbyen over bakken.

Samlet er det verneverdig bebyggelse og bygningsmiljø over store deler av Skien sentrum. Dette er en ressurs, som skaper særpreg til byen og legger grunnlag for stedstilhørighet og opplevelser.



Historisk tverrsnitt fra handelskjernen, med moderne forretningsbygg, gjennom murbebyggelsen fra slutten av 1800-tallet og med trehusbebyggelsen på høyden bak

1.5.6 Viktige problemstillinger bebyggelse



Temakart fra gjeldende kommuneplan for Skien sentrum. Gule områder er bevaringsområder og orange bygg er bevaringsverdige.

Kilde Kommunedelplan for Skien sentrum, 1996-2009

Viktige problemstillinger bebyggelse

- Bygningsmessig utvikling av Skien sentrum preges av "frimerkeplanlegging"
- Arkitekturen på 60 – 80 tallet har ikke underordnet seg eller tilpasset seg den historiske murarkitekturen fra århundreskiftet.
- Deler av det historiske taklandskapet er ødelagt ved tilbaketrukne etasjer opp til 6 etasjer.
- Materialbruk og arkitektur i kvartalstrukturens sokkeletasjer er kaotisk og preget av individuelle hensyn
- Skilting og reklame virker "støyende" i bybildet
- Få oppussingsprosjekter
- Landmannstorget som plass, møtested og trafikkalt knutepunkt må styrkes både arkitektonisk og byromsmessig
- Forvittringsområder og bygninger langs Kongensgate oppleves kaotisk og bør få et sterkere fokus
- Rådhusgata, en viktig tverrakse i sentrum brytes/stenges av Arkadenprosjektet
- Møtet mellom trebyen og murbyen er ikke godt nok definert og helhetlig ivaretatt
- Områder i byen må utvikles i en større sammenheng
- Det bør utformes estetiske veiledere/formingsmaler i det historiske sentrum
- Større fokus på vertikale forbindelser (trapper, heiser) i enden av tverraksene i byen
- For at Skien sentrum skal få synergieffekt av utbyggingen av Klosterøya bør det etableres en klarere estetisk og funksjonell forbindelse fra Klosterøya og rundt Bryggevannet.
- Ny arkitektur bør tilpasse seg byens målestokk og form. Nye, store, fylte kvartaler bryter med sentrumsarkitekturen
- Større fokus på å aktivisere, forsterke og fortette Nede Hjellegate.

1.6 Landskap og byrom

1.6.1 Landskapets hovedstruktur

Skien har et karakteristisk byprofil. Byen er omgitt av årsygger som danner en sammenhengende horisontlinje rundt sentrum og byens omland. Bysenteret er strekt knyttet til bryggene og de to vannspeilene Hjellevannet og Bryggevannet. Nivåforskjellen mellom de to vannene er på 5 meter og det er denne topografiske situasjonen som ligger til grunn for byens plassering.



Man har visuell kontakt med Bryggevannet fra byens hovedakse. Her fra Ibsenparken.



Byen omgitt av åsene og vannene

Skien sentrum ligger i et klart definert landskapsrom med hovedretning mot vannene i sør. Bykjernen er plassert i et amfi rammet inn av nord-sørgående skrenter på begge sider (mot Lundetoppen og Brekkeparken). Begge høydedragene har bebyggelse. Vest for Lundetoppen ligger Lundedalen. Dalen ligger som en markert struktur og danner et tilnærmet sammenhengende landskapsrom fra Nordre Gravlund i nord til Bakkestranda i sør.

Smieøya og Klosterøya er sentrumsnære områder som gjennom topografi og bebyggelse i stor grad påvirker byens profil og siluett. Øyene er viktige romdannende strukturer som skiller Bryggevannet fra Hjellevannet og skaper de to markerte landskapsrommene ved vannene.

Skien sentrum er konsentrert og har en karakteristisk plassering i amfiet. Topografien er i stor grad med på å definere sentrumsområdet. Styrende er skrentene i øst og vest og hellingen på amfiet. Ved Schweigaards gate mister man synskontakten med vannet og havna. Dette er en av flere faktorer som definerer en naturlig sentrumsavgrensning mot nord.

Bybrannen i 1886 førte til store endringer i gate- og bebyggelsesstrukturen, med rettvinklede kvartaler og et aksialt oppbygget gatenett. Byens hovedakse går nord-sør fra kirken og ned til Tollboden og Bryggevannet. Kirken ligger på toppen av amfiet som et sentralt og sterkt landemerke, synlig fra alle kanter. De to viktige tverraksene i sentrum ligger i Telemarksgata og Skistredet. Inntrykket av høydedragene i øst og vest forsterkes av disse tverraksene, som knytter sentrum til Brekkeparken i øst og Lundeparken/Ibsenhuset i vest.

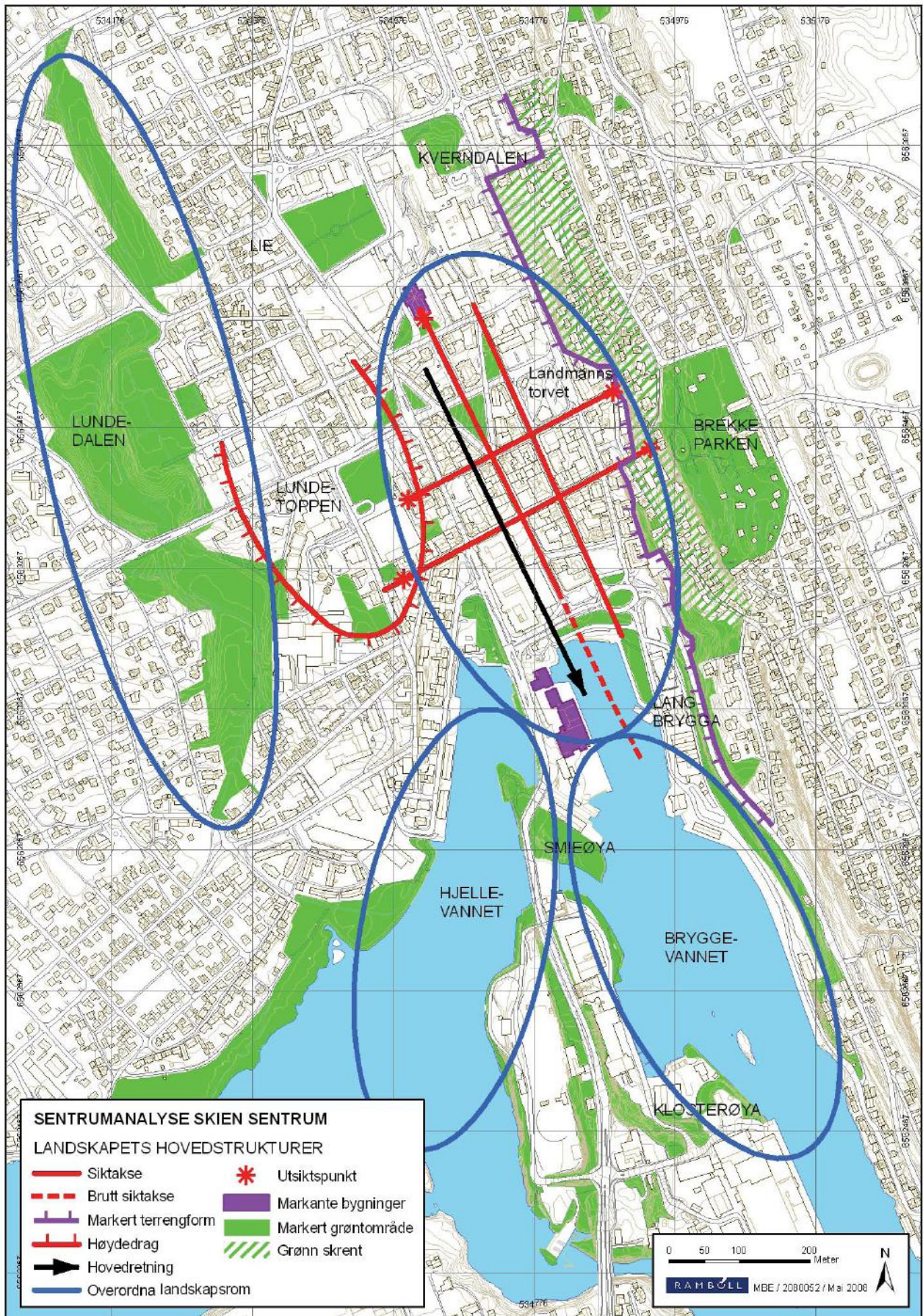
Som nevnt har Smieøya og Klosterøya innvirkning på byens profil og siluett. Områdene ligger forholdsvis sentrumsnært, omgitt av fosser og vann. Kommer man som tilreisende på hovedinnfarten fra sør, er det grønstrukturen og industribyggelsen som trer tydelig frem. Mølla og Union er de mest markante byggene. Disse kan sammen med Tollboden i øst defineres som landemerker i byen.



Telemarksgata, en sentral tverrakse. Aksen understreker amfiformen i sentrum og knytter sammen høydedragene i øst og vest.



Kirken er synlig fra alle kanter, her fra Brekkeparken.





Lundedalen, et viktig tur- og rekreasjonsområde



Brekkeparken med Søndre Brekke gård fra 1700-tallet



Bakkestranda, viktig grøntstruktur langs Hjellevannet



Bryggeparken, sentrumsnær bypark



Hjellen, attraktiv vannfront som knytter sammen Laugstolparken og Brekkeparken. Forbindelsen bør styrkes og utvikles.

1.6.2 Grøntstrukturen omkring sentrum og vannene

Skien er omgitt av skogkleddte åser som danner en frodig omramming av bykjernen. Grøntstrukturen i og omkring byen består av ulike områdetyper med variert kvalitet, bruk og tilgjengelighet. De to største sammenhengende områdene rundt sentrum er Lundedalen i vest og skrenten med Brekkeparken i øst.

Lundedalen er et nord-sørgående grøntdrag som danner en nærmest sammenhengende struktur fra Mæla/Gravlunden i nord til Bakkestranda i sør. Helt i sør bør forbindelsen til Bakkestranda styrkes. Lundedalen fyller mange viktige funksjoner som turområde og grønn lunge til lek, sport og spill.

Brekkeparken er et parkanlegg og en del av Telemarks museum. Parken rommer en samling av gamle bondestuer, løer og loft fra Telemark og er vakker og velholdt. Søndre Brekke gård oppført sent på 1700-tallet finnes også her. Parken har en viktig funksjon som kulturformidlingssted, tur- og rekreasjonsområde. Parken ligger på østre høyde og er knyttet til sentrum via trapper til Telemarksgata. Forbindelsen til sentrum kan styrkes.

Skien har sentrumsnære boligområder som i stor grad består av villabebyggelse. De mange frodige villahagene er også en viktig del av byens grøntstruktur.

Bakkestranda, Bryggeparken og Hjellen er viktige grøntområder langs vannene. Områdene er opparbeidede rekreasjonsområder med ulike funksjoner. Bakkestranda er et tur/rekreasjonsområde for nærmiljøet med bademuligheter og lekeområder, mens Bryggeparken er nærmere tilknyttet sentrum og fungerer således mer som en bypark. Mellom disse to områdene ligger Hjellen. Innerst i Hjellevannet ligger Laugstolparken med restaurant og uteserevering mot vannet. Grøntområdene langs vannene er attraktive grunnet sin beliggenhet. Det ligger et stort potensiale i å utvikle en sammenhengende grøntstruktur langs vannene for å kunne tilby attraktive promenader og mer vitalitet mot vannfronten. En utfordring er området Arkaden og Møllebrua, et område hvor trafikken dominerer og skaper barrierer for "myk" ferdsel.

Transformeringen av Klosterøya vil ha stor påvirkning på utviklingen av Skien i fremtiden. Klosterøya og Smieøya vil bli tilgjengelige områder som vil påvirke folks ferdsels- og rekreasjonsmønster. Det er viktig å se grøntstrukturen i disse områdene i sammenheng med ny mulig ferdsel og nye forbindelser over vannene.

1.6.3 Torg, parker og gårdsrom i sentrum

Topologi er betegnelsen på byers romlige sammenhenger (plasser, gater osv.) Byens topologi er et system av byrom, en romstruktur. Skien sentrum har flere sentrale torg, plasser og parker, samt mange mindre grønne og grå områder til ulik bruk. Byrommene er underlagt Skien sentrums aksestystem og kvartalsstruktur.

Byen har tre sentrale torg; Rådhusplassen, Handelstorvet og Landmannstorvet. I tillegg er det flere opparbeidede grå/grønne plasser, viktigst er Dizzie Tunes plass og Kirkeplassen. Byen har også mange grå arealer som i hovedsak benyttes til parkering. Disse er ikke kartlagt i denne rapporten. Ett område som likevel bør nevnes er plassen foran kommunens administrasjonsbygg. Dette er et byrom med nærhet til vannene og har dermed en attraktiv beliggenhet. Området benyttes i hovedsak til parkering idag. Plassen har potensiale for utvikling.

Lundeparken og Ibsenparken er de viktigste byparkene i sentrum. I tillegg har sentrum flere små og store grønne lommer, som er viktige grønne innslag i bybildet. Dette er Borgenparken, Minneparken, Kirkeparken, Prestegården, kirkegården nord for kirken og Pleisnerparken.

Bebyggelsesstrukturen i sentrum består av kvartaler delt inn i tomter med adkomst fra omkringliggende gater. Typisk for murbebyggelse fra perioden 1880 er sammenhengende bebyggelse langs gata, uthus bak på tomte og adkomst til hver tomt fra gata via portrom. Denne strukturen gir rom i byen av mer privat karakter. Tas disse i bruk som en del av byens fellesrom gir det variasjon og intimitet i bybildet og en mer mangfoldig bruk av byen.

Parallelt med utredningsarbeidet for sentrum, som denne kartleggingen er en del av, pågår "Byromsprosjekter" i regi av kommunen. Prosjektet tar for seg sentrale deler av byen, og har som mål og legge tilrette for mer liv i sentrum. Prosjektet omfatter bl. a. utdeling av stimuleringsmidler for kafèdrift og friluftsservering, møblering av byrom, kunst i byaksen, grønt/grønne gårdsrom og aktivitet knyttet til årstider og fest. Helt konkret omfatter prosjektet byfornyelse i fire utvalgte gårdsrom: Telemarksgata 14, Henrik Ibsensgate 10 og Torggata 9 og 11. Disse ligger i de to kvartalene mellom Skistredet, Telemarksgata, Prinsessegata og Torggata. Hovedmålet er å skape grønne gårdsrom og en forbindelse på tvers av sentrum mellom Ibsenhuset og Brekkeparken – mellom visningssted for kultur og byens fineste park. Det er ønskelig med en strukturell og innholdsmessig kobling til byaksen, hvor prosjektene er med på å styrke innhold; kultur og park på tvers av byen. Prosjektene er avmerket på temakartet "viktige grønne, blå og grå områder" side 36.

Handelstorvet ligger i hjertet av sentrum knyttet til byens hovedakse. Torvet er, som navnet sier, et handelstorg, nylig opprustet og tilrettelagt for "et moderne byliv" med mange muligheter for opphold og aktiviteter. Vann, utescene med tak, benker, trapper og areal for torvsalg er hovedingrediensene på torvet. I sør er det plantet to trær. Kafeer har uteservering langs fasadene i nord og øst. Torgets karakter er i stor grad preget av de harde, grå flatene og møbleringens litt røffe, industrielle preg. Torvet "mykner" opp når menneskene tar det i bruk, når vannarrangementet er i drift og kafeene møblerer gate- og torvgulv.

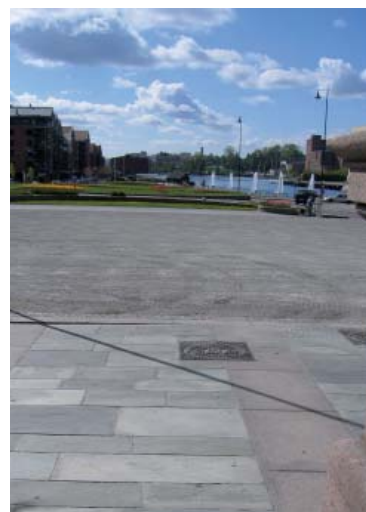


Gårdsrom med uteservering, dette gir spenning og variasjon i bybildet.



Handelstorvet ligger i hjertet av sentrum. Torget er byens møte- og handelsplass.

Rådhusplassen ligger i sør og vender ut mot Bryggevannet. Rådhuset ligger som fond i nord. Plassen har gode proposjoner som byrom, er enkelt og stilfullt opparbeidet og har karakter som festplass. Plassen er byens samlingssted 17. mai. Aktuelt tiltak på plassen kan være å legge fast belegg, for å legge tilrette for mer bruk og opphold. Det er viktig at plassen beholder sin karakter som en åpen og fleksibel fest- og samlingsplass ved ulike arrangementer. Plassen har vært tatt i bruk som parkeringsplass i perioder. Dette bør unngås.



Rådhusplassen, byens festplass



Landmannstorget og Torggata. Det er stort behov for byreparasjoner i området.

Landmannstorvet er et stort byrom nord i sentrum. Torget fyller hele kvartalet mellom Kongensgate, Torggata, Hesselbergs gate og Skistredet. Torget har funksjon som kollektivknutepunkt og møteplass. Det er stort behov for byreparasjoner i dette området. Som torv og byrom mangler Landmannstorvet romlige avgrensninger i nord og øst. I nord kommer det planlagte NAV-bygget, som vil stramme opp og definere gatestrukturen og byrommet. I øst ligger Kongensgate, en gate med mye trafikk og bebyggelse som bærer preg av forvitring. Kommunen har til behandling planer for utbygging av Landmannstorvet til bolig og næring.



Dizzie Tunes plass, en liten lomme med trær og vann som myke og levende elementer.

Til tross for sitt preg av forvitring og forfall, har Landmannstorvet kvaliteter som byrom. Det åpne kvartalet har stort potensiale for ny bruk ved bedre tilrettelegging for opphold og attraktive aktiviteter, og kan således være et ledd i en ønsket vitalisering av sentrum. I dag og i fremtiden er det behov for et kollektivknutepunkt i byen. I en mulig fremtidig satsning på Bybane peker Landmannstorvet seg ut som et naturlig terminalområde. Landmannstorvet ligger også i nær tilknytning til det planlagte parkeringsanlegget i fjell. Mye tilsier at Landmannstorget i fremtiden vil spille en viktig rolle som kollektivknutepunkt og møteplass nord i sentrum.

Dizzie Tunes plass er et mindre byrom, en liten "lommepark". Området er relativt nylig opparbeidet, med belegning, trapper, benker, vegetasjon og et vann-arrangement. Vannet og trærne bringer liv til plassen. Vann er en attraksjon, særlig for de minste.



Kirkeplassen ligger i enden av byens hovedakse. Fra plassen har man visuell kontakt med Bryggevannet.

Kirkeplassen er forplassen og adkomstområdet til kirken. Plassen har et enkelt og monumentalt formspråk og ligger i avslutningen av hovedaksen i nord. For å styrke hovedaksen og forbindelsen mellom kirken og vannet, bør man vurdere å holde hovedaksen fri for parkering.

Lundeparken ligger i tilknytning til Ibsenhuset. Parken er forankret i byens aksesystem, med Skistredet i sør og Hesselbergsgate i nord, og består av en stor plenflate, grusganger, store trær og enkelte benker. Parken har en fin omramming av natursteinmur. Parken er ikke mye i bruk, til tross for sin sentrale beliggenhet og tilknytning til kulturhuset. Kafeen har uteservering og en stor opparbeidet uteplass. Bedre tilrettelegging for ulike brukergrupper kunne skapt mer liv og vitalitet i denne viktige byparken.



Lundeparken er en av Skiens sentrale byparker.

Ibsenparken ligger i byens hovedakse og har en stram, monumental utforming. Parken ligger i et godt proporsjonert byrom hvor byens amfi-form trer tydelig frem. Dette er en klassisk bypark og en svært viktig grønn lunge i hjertet av byen. Parken er vakkert beplantet og møblert. Folk samles på benker rundt den lille fontenen eller spaserer på grusganger gjennom parken. Parken bør beholde sin karakter som et lite smykke i byen.



Ibsenparken, Skiens grønne smykke

Minneparken ligger også som en grønn lunge mot Hesselbergs gate og Prinsessegata. Parken er bygget opp omkring et minnesmerke over falne under 2. verdenskrig, med trær busker og blomster. Parken har som Borgenparken i hovedsak funksjon som pryd-park.



Minneparken med minnesmerke over falne under 2. verdenskrig

Plesnerparken ligger i veidelet Ligata/Schweigaards gate. Plesner-navnet kommer fra Johanne Cathrine Plesner, som var farmor til Henrik Ibsen. Parken er en liten grønn lomme enkelt opparbeidet med plen, store trær, busker og benker.



Plesnerparken, liten grønn lomme lengst nord i sentrum

Prestegården har funksjon som prestebolig. Anlegget ligger som viktig fondmotiv i Telemarksgata og er med sine bygninger et viktig og gjenkjennelig motiv i bybildet. Hele anlegget er av historisk interesse. Hagen er stor og frodig og utgjør endel av byens grøntstruktur, selv om anlegget er privat.



Prestegården med sitt frodige hageanlegg

Kirkegården nord for kirken ligger som nærmeste nabo til Lie-torvet i nord. Kirkegården er en del av byens grøntstruktur, med plenflate og store trær.



Kirkegården er en del av byens grøntstruktur

Borgenparken ligger i tilknytning til Borgengården. Parken grenser mot Prinsessegata og Hesselbergs gate og består av gressflater, murer, trappearrangementet og en gruset plass på et nivå over gateplan. Området har i hovedsak funksjon som pryd og grønt innslag i et område som er dominert av trafikk.

Kirkeparken tilhører kirken og kirkeplassen. Parken er frodig med store trær og busker, og den har en statue sentralt plassert på gressflaten. Parken har i hovedsak funksjon som prydpark og er en viktig grønn omramming av byrommet rundt kirken.



Kirkeparken med frodig vegetasjon



Borgenparken, liten grønn lunge tilknyttet Borgengården

1.6.4 Gatestrukturen og aksesystemet



Gågata i hovedaksen i mai



Henrik Ibsensgate, bylivet har forsvunnet inn bak fasaden



Møllebrua og vei/parkeringsanlegg til Arkaden er barrierer mellom hovedaksen og Bryggevatnet



Torgata er en trafikkbelastet bygata

Byens hovedakser Kirkegata/Henrik Ibsensgate, Torggata, Telemarksgata og Skistredet er sentrumstrukturens "rygggrad". Deler av Telemarksgata og området rundt Handelstorvet/Henrik Ibsensgate er gågater. Gjennom hele Kverndalområdet løpet et gågatesystem, fra Hesselbergs gate i sør til Schweigaards gate i nord. Disse områdene, samt brygga/parkanlegget ved Bryggevatnet utgjør byens viktigste gågatesystem.

Hovedaksen har et variert forløp med høy grad av opparbeidelse, spesielt i nedre bydel og gjennom Ibsenparken. Aksens har allébeplantning i Kirkegata og er markert med trær i Ibsenparken. Fra hele hovedaksen har man visuell kontakt med vatnet.

I gågata og på Handelstorvet er det tilrettelagt for handel og uteliv, og kaféene har uteservering. Fasadene og butikker/kaféer gir liv til gaterommet, og på varme dager benytter folk seg av tilbudene som finnes.

Gaterommet i Henrik Ibsens gate er preget av naboskapet til kjøpesenteret Arkaden. Kjøpesenteret har en lukket fasade som gir lite til byen, og dette gjenspeiles ute. Gata fremstår som lite attraktiv grunnet lite variasjon i bygningenes uttrykk og innhold.

Den fysiske forbindelsen med vatnet brytes i sør av Møllebrua. Brua og trafikkanlegget/adkomst til parkering for Arkaden er barrierer som bryter aksens forbindelse med vatnet.

Torgata er også en sentral nord-sørgående akse som knytter Rådhusplassen i sør til Landmannstorget i nord. Fra hele aksens (opp til Holbergsgate) har man visuell kontakt med vatnet. Gata har et tradisjonelt tverrsnitt med kjørefelt, kantstein og fortau og har ikke karakter som sentrumsgate i forhold til opparbeidelsen. Gata er svært trafikkert og dermed mindre attraktiv som handlegate. Gata har ingen grønne elementer, bortsett fra tilknytningen til mer opparbeidede områder i nord og sør (Rådhusplassen og Dizzie Tunes plass).

Aktuelle tiltak som har vært drøftet er ombygging til miljøgate med enveiskjøring for å redusere trafikken. Miljø- og estetiske tiltak kan være gateplanting, som en forsterking av aksens og linken mellom Landmannstorvet, Rådhusplassen og Bryggevatnet. Koblingen nordover mot Kverndalen kan også forsterkes.

Telemarksgata er byens viktige søndre tverrakse. Gata er et av byens eldste gateløp som skriver seg fra middelalderen. Den er en av de få gatene i byen som ble beholdt etter bybrannen i 1886. Gata ligger godt forankret i byamfiet, med trappa opp til Brekkeparken og Prestegården som fondmotiv i øst og vest. Gata krysser hovedaksen og her dannes byens mest sentrale knutepunkt: Handelstorvet.

Deler av Telemarksgata er gågate med oppgradert gategulv. På denne strekningen er aksens beplantet med en trerekke. Bylivet på Handelstorvet og i hovedaksen siver ut i Telemarksgata. På gågatestrekket er det i hovedsak handel og uteliv som dominerer bybildet, spesielt på varme dager. Lenger øst og vest tar bilene over og skråstilt gateparkering dominerer det visuelle bildet. Det bør vurderes om gateparkeringen kan fjernes og om gateplantingen kan videreføres for å forsterke aksens øst-vest.

Skistredet ligger nord for Telemarksgata og er sentral som øst-vestgående akse. Skistredet krysser hovedaksen sør for Ibsenparken, og innlemmes i byrommet og knutepunktet som Ibsenparken representerer. Gata er forankret i byamfiet, men mangler gode avslutninger i øst og vest. Gata er en viktig forbindelse mellom Ibsenhuset og Brekkeparken.

I krysningspunktet med hovedaksen er gate- og plassrommet opparbeidet med brostein, et avtrappet steinarrangement og enkelte trær. Gata er tilrettelagt for parkering og har et tradisjonelt profil med kantstein og fortau. Det er mindre handel og uteliv i denne gata.

Aksens Ibsenhuset – Brekkeparken bør styrkes. Mer attraktive gate-rom med grønt og høy kvalitet på belegning i kombinasjon med en restriktiv parkeringspolitikk vil kunne stimulere til mer uteliv i gata. Det bør gjøres konkrete tiltak for å styrke forbindelsen til Ibsenhuset, byens kulturelle storstue. I øst er topografien utfordrende. Gode løsninger i fjell eller bane (Fløyen) er tiltak som kan vurderes for å bedre fremkommeligheten for gående og syklende slik at man får til en god sentrumsforbindelse her.



Et uformelt møtested i krysset Skistredet - hovedaksen



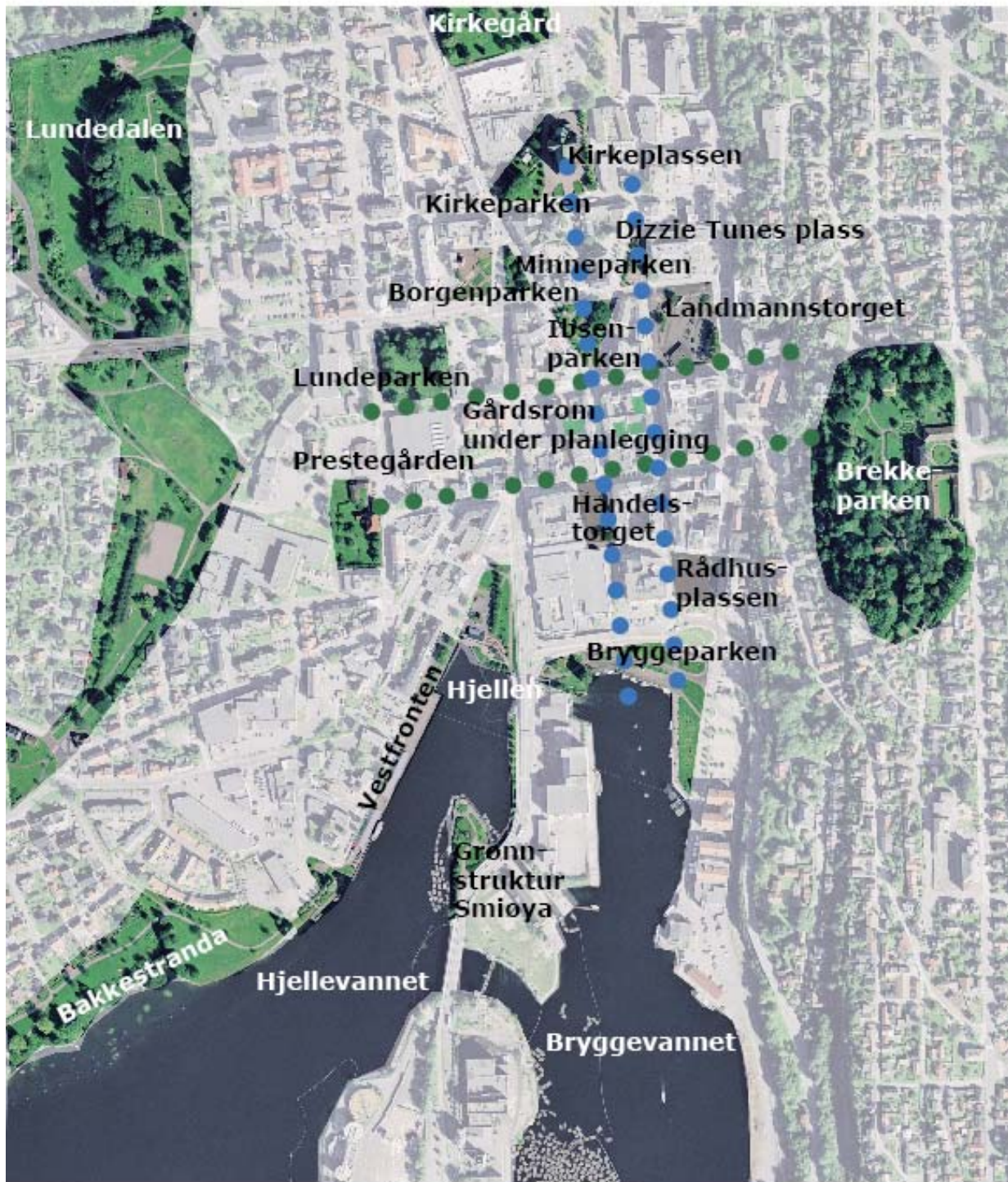
Telemarksgata og Handelstorvet med Prestegården som fondmotiv



Forbindelsen til Ibsenhuset må styrkes



Skistredet, topografien er utfordrende i øst



VIKTIGE GRØNNE, BLÅ OG GRÅ OMRÅDER





- ● ● ● Link Brekkeparken, Kvartalstrukturen, Ibsenhuset og Prestegården
- ● ● ● Link byen og Bryggevannet

1.6.5 Viktige problemstillinger landskap og byrom

- Sammenhengen mellom sentrum og vannene må styrkes. Dette krever at det tas noen grep rundt Møllebrua og adkomsten til Arkaden.
- Områdene rundt vannene bør knyttes sammen, blant annet ved å etablere en sammenhengende grøntstruktur og et system av ferdselsårer for myke taffikanter. Den planlagte broforbindelsen over Bryggevannet vil bidra til vitalisering av vannfronten.
- Sentrums tilknytning til Smieøya og Klosterøya må styrkes. Klosterøya som ny bydel må få gode forbindelser til byen for gående og syklende.
- Utnytte byens nærhet til vannene i større grad. Det ligger mange attraksjoner her med slusene, laksetrappa, fossene, Kanalbåtene og mulighetene for rekreasjon på vannet.
- Det bør satses videre på en vitalisering av sentrumsgatene ved å styrke byens akser og forbindelser til det sentrumsnære omlandet. Det jobbes med konkrete prosjekter for å styrke tverraksen og linken mellom Ibsenhuset og Brekkeparken.
- "Byromsprosjekter" er et viktig prosjekt i regi av kommunen hvor målet er å skape et mer attraktivt sentrum. Dette er et viktig arbeid og et ledd i målet om å skape mer liv i bysentrum, også etter butikkenes stengetid.
- Det må tas et grep på Landmannstorget. Det er store behov for byreparasjoner i området.
- Styrke Lundeparken som sentral bypark. Skape attraksjoner og legge tilrette for variert bruk for folk i alle aldre.
- Regulere parkeringsmulighetene i byens mest sentrale strøk. Dette for å skape bilfrie miljøer og et vakrere sentrum.



OPPSUMMERENDE KART

-  Sentrale torg
-  Grøntstruktur
-  Viktige forbindelser som kan utvikles/styrkes
-  Ny forbindelse som vil stimulere til økt aktivitet rundt Bryggevannet

1.7 Trafikk

1.7.1 Veg- og gatenettet

Trafikksituasjonen i Grenland

Grenland har felles vedtatte fylkesdelplaner for infrastruktur og senterstruktur. I tillegg er det utarbeidet en bybaneutredning for Grenland i 2006.

Infrastrukturplan Grenland, mål:

“Mest mulig trafikk skal i framtiden skje med miljøvennlige transportmidler som sykkel, gange og kollektivmidler.”

Infrastrukturplan Grenland (fylkesdelplan) beskriver trafikksituasjonen i Grenland slik: Dersom hovedvegnettet ikke blir bygget ut til 2030 og uten effektive tiltak for å redusere biltrafikkveksten, vil dagens vegnett være “sprengt”. Etterhvert vil det også bli en overflyt fra hovedvegene til til det lokale vegnettet.

Infrastrukturplanen har som mål: En reduksjon av veksttakten i biltrafikken i Grenland er et hovedmål med hensyn til trafikksikkerhet og miljø. Mest mulig trafikk skal i framtiden skje med miljøvennlige transportmidler som sykkel, gange og kollektivmidler.

Bare bompengefinansiering kan gjøre det mulig å bygge ut infrastrukturen innen en rimelig tidsramme.

Med bakgrunn i infrastrukturplanen har Statens vegvesen utarbeidet en mulighetsstudie (jan 2007), hvor det vises hvordan en kan legge til rette for en samferdselspakke i Grenland med lokal brukerfinansiering. Prioriteringene i denne studien er at stamvegprosjektene, RV 36 fra Skjellbredstrand til Menstadbrua og fra E18 ved Skjelsvik til Øyekast, bygges i en tidlig fase. Deretter bygges Sentrumstunnelen i Skien og RV 354 Telemarksvegen – Bjørnstad. I tillegg prioriteres “Grønn pakke” som innebærer prosjekter rettet mot kollektiv, sykkel og ombygging av hovedveier til bygater med prioritering av myke trafikanter. Erfaringer tilsier at det bare er bompengefinansiering som kan gjøre det mulig å bygge ut infrastrukturen innen en rimelig tidsramme. Når og i hvilket omfang statlige midler blir kanalisert til Grenland blir bedre kartlagt gjennom arbeidet med NTP for perioden 2010 – 2019.

Funksjonsinndeling av gatenettet i Skien

Temakart viser funksjonsinndelingen av dagens veinett beskrevet i form av inndeling i hovedgater, samlegater, adkomstgater og gågater. Hovedgatene består i hovedsak av riksveinettet. Kongens gate/Torggata og østre del av Hesselbergs gate er de viktigste samlegatene. Det meste av gatenettet i sentrum er atkomstgater der bebyggelsen hovedsakelig inneholder forretninger eller kontorer.

Hoved- og samlevegnettet er både viktige transportåre og viktige handlegater med mange myke trafikanter.

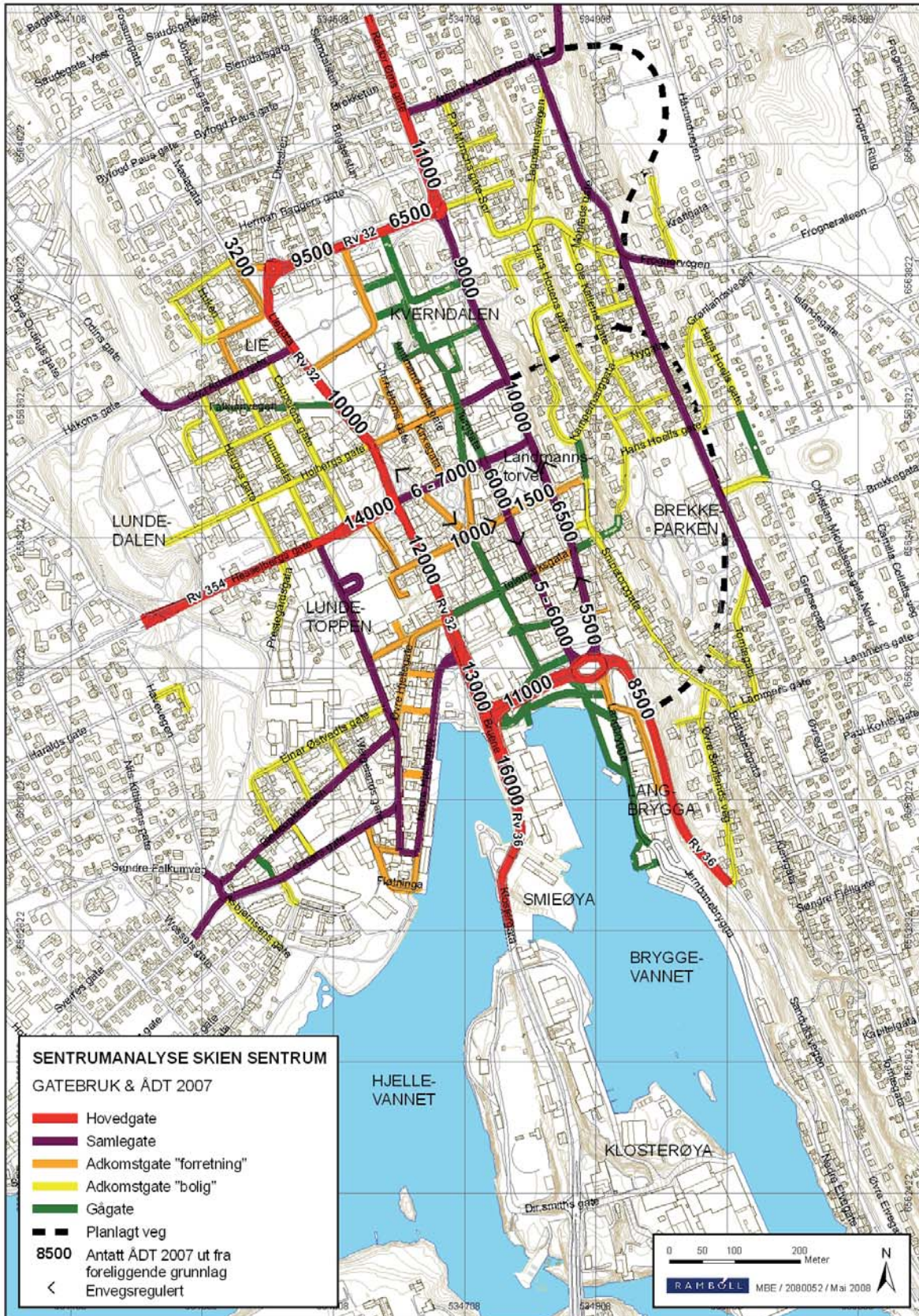
Deler av hoved- og samlevegnettet er både viktige transportåre med gjennomgangstrafikk og viktige handlegater med mange myke trafikanter. Det er spesielt deler av RV32, Ligata/Prinsessegata, Torggata og deler av Hesselbergs gate som har en slik blandet funksjon.

Trafikkbelastning

Det finnes ikke ferske trafikktellinger som gir et fullstendig og oppdatert grunnlag for å beskrive trafikkbelastningen på dagens veinett. I temakartet er det gitt et anslag på dagens trafikkbelastning (årsdøgntrafikk, ÅDT) som er basert på trafikktellinger i kryssene rundt Landmannstorvet i 2006 (rapport “Midlertidig gateterminal ved Landmannstorvet i Skien”, Norsam 21.3.2006), trafikkmodellberegninger i 2004 (rapport “Kollektivterminal ved Landmannstorvet”, Civitas/Norsam 26.2.2004) og Statens vegvesens trafikkdata iflg www.vegvesen.no.

Trafikkavvikling

Skien sentrum har ikke køproblemer av vesentlig betydning, sammenlignet med norske byer av tilsvarende størrelse. I rushperiodene morgen og ettermiddag opptrer en viss kødannelse i de sterkeste belastede kryssene, primært i krysset Prinsessegata/ Hesselbergs gate og i noen grad i krysset Møllebrua/Bruene. For øvrig er trafikkavviklingen relativt tilfredsstillende, både i og utenfor rush.



1.7.2 Trafikkulykker og barrierer

Trafikkulykker

Det er ikke innført særskilt fartsgrense i sentrum av Skien. Den generelle fartsgrensen på 50 km/t i tettbygd strøk er derfor gjeldene. Det er i liten grad etablert fartsdempende tiltak på hovedvegnettet i byen.

Fra Trafikksikkerhetsplanen for Skien 2007 – 2011 skrives det følgende om ulykkessituasjonen: Andelen kryssulykker, fotgjengerulykker og andre ulykker (f.eks. eneulykke på sykkel) er høyere i Skien enn sammenliknet for hele Telemark. Dette skyldes sannsynligvis at Skien er et tett befolket område sammenliknet med fylket forøvrig, og derfor har større andel av "byrelaterede" ulykker.

Innenfor vårt analyseområde har det i tiårsperioden 1998 – 2007 skjedd 160 ulykker med personskafe. 13 av ulykkene er med drepte eller alvorlig skadde.

Litt i overkant av ¼-del av ulykkene er med myke trafikanter involvert (27 fotgjengere og 15 syklister er skadd i perioden). Av hovedgatene er det RV 32 som er mest ulykkesbelastet. Det er også her flest ulykker med myke trafikanter skjer, samt de mest alvorlige ulykkene. På strekningen i Ligata (RV32) fra Otto Bærnholts gate til og med Cort Adlers gate har det skjedd 7 ulykker med fotgjengere i perioden. Også i krysset Liegata X Prinsessegata og Prinsessegata x Skistredet har det skjedd flere enn 3 ulykker med myke trafikanter i perioden.

Trafikkens barriereeffekt

Spesielt hovedgatene som har den største trafikkbelastningen, utgjør barrierer som hindrer ferdsel på tvers av disse.

Ligata/ Prinsessegata/Bruene er en barriere mellom sentrum og randsonen til sentrum i vest, der vi finner bl.a. Ibsenhuset. Veggen utgjør en stor barriere for de myke trafikantene. Her har du den største biltrafikken og ulykkessituasjonen gjenspeiler de konfliktene man her har mellom biltrafikken og myke trafikanter. Her er det mange viktige kryssingspunkter, alle er i plan, som vanlige gangfelt eller lysregulerte.

Likeså utgjør RV 36 fra rundkjøringen ved rådhuset til Møllebrua en viktig barriere som skiller sentrum fra vannet. Her er gang- og sykkeltrafikken ledet under veisystemet eller til kryssingspunkter ved rundkjøringen RV 36/Kongens gate/Torggata.

I tillegg til de miljø- og sikkerhetsmessige konsekvensene, er hoved- og samlegatenes barriereeffekt en av de mest uheldige sidene ved dagens veisystem i sentrum.

Det skjer mange ulykker med myke trafikanter i sentrum.

RV 32, Ligata/ Prinsessegata er mest ulykkesbelastet

Hovedgatene som har den største trafikkbelastningen, utgjør barrierer som hindrer ferdsel på tvers av disse.



Ligata/Prinsessegata er den største barrieren for myke trafikanter



Møllebrua og arealene under – en barriere mellom handelssentrum og vannet.



1.7.3 Busstrafikk

Lokalbussene la for et par år siden om sitt driftsopplegg til pendel-drift, der Landmannstorvet fungerer som det sentrale stoppestedet/terminalen i sentrum.

Det går tre metrolinjer innom Landmannstorvet: M1 går mellom Skien stasjon og Langesund, M2 går i en ring i Gulsetområdet og til Skjelsvik mens M3 går mellom Falkum og Skjelsvik. Metrorutene har en frekvens på 15 minutter mellom kl. 7 og 17.

Ellers trafikkeres sentrum og Landmannstorvet av flere andre lokalruter og fjernbuss. Lokalbussene P6 og P7 og fjernbussene Telemarksekspressen, Grenlandsekspressen, Drangedal bilruter og Tinn billag trafikker terminalen i sentrum. Fjernbussene har færre avganger og lenger oppholdstid enn lokalbussene.

Foruten Landmannstorvet er det holdeplasser i Torggata og Kongens gate samt Møllebrua, alle rett i nærheten av rundkjøring på RV 36.

Det er i følge Metrobuss som driver den største busstrafikken, ikke spesielle problempunkter i Skien sentrum. Eneste som er kommentert er at det i Hesselbergs gate og Ligata opp mot Ligata/Prinsessegata kan være problematisk enkelte ganger på vinterstid og glatt føre.

Grenland har en av landets laveste kollektivandeler (ca. 2,4% av totalt antall reiser i 2005 foregikk med buss eller tog). Det har vært en økning i kollektivandelen fra 2005 og fram til i dag på ca. 30%, noe som gjør at kollektivandelen i dag ligger på 3,1 %.

Reisevaner i Grenland (kilde: Sintef 2008):

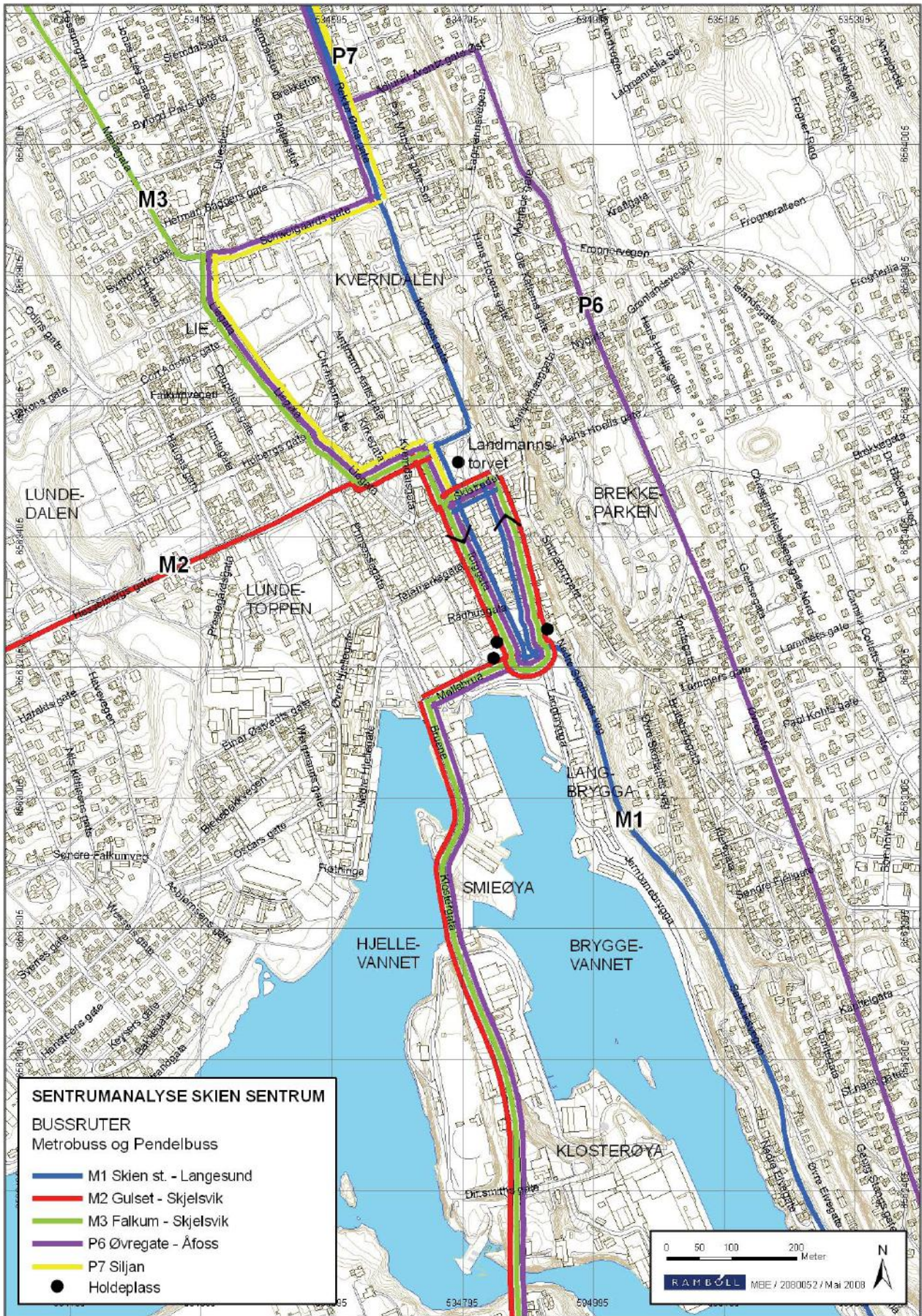
	1998	2005	Endring i %
Bil (fører og passasjer)	65%	72%	+ 11%
Buss og tog	5,2%	2,4%	- 54%
Gange og sykling	30%	23%	- 23%
(sykling)	(13,4%)	(5,3%)	(- 60%)



Lokalbussene kjører pendel og Landmannstorvet er det sentrale stoppestedet i sentrum

Grenland har en av landets laveste kollektivandeler





1.7.4 Gang- og sykkeltraséer

Syklister og fotgjengere er trafikantgrupper som har ulike behov. Kombinerte gang- og sykkelveger kan fungere for begge grupper der trafikkmengdene er moderate. Ved større trafikkmengder bør fotgjengere og syklister skilles. Gågater og fortau er arealer for fotgjengere og egner seg ikke til sykling. I bygater kan sykkelfelt eller sykling i kjørebane sammen med bilene der trafikken er moderat og hastigheten lav være gode løsninger. Enveiskjørt gater kan også tilrettelægges for tøveis sykling og være en god løsning i by. I et bysentrum med ulike løsninger for sykkel blir en god skilting og merking av sykkelrutene viktig.



Gang- og sykkelvei langs Hesselbergs gate som ender i fortau siste stykke inn mot sentrum

Felles for det gang- og sykkelvegnett som finnes utenfor bysentrum er at når det nærmer seg sentrum, smuldrer det opp.

Det er ikke tilrettelagt for sykkel i bygatene.

Fotgjengerne har fortau og gågater, men kryssing av hovedvegene er problematisk.

Dagens situasjon for sykkeltrafikken:

I Skien er det et relativt godt utbygd gang- og sykkelvegnett utenfor bysentrum, fra boligområder nord og vest for sentrum og inn mot sentrum. Fra boligområdene øst for sentrum er det store høydeforskjeller og ikke egne anlegg. Fra sydøst langs RV 36 inn mot sentrum, er syklistene henvist til sykling på fortau evt. i kjørebane. Et alternativ her er sykling via Nedre Elvegata og Langbryggene. Herfra er det gang- og sykkelveg under RV 36 Bruene som kobler seg inn på gang- og sykkelveg langs RV 36 Bruene/ Klostergata videre sydover til Smieøya og Klosterøya.

Felles for det gang- og sykkelvegnett som finnes utenfor bysentrum er at når det nærmer seg sentrum, smuldrer det opp. Gatene i Skien sentrum har fortau for fotgjengerne mens syklistene er henvist til sykling i gata. Noen av gatene har stor trafikk og andre har kantparkering. Det er ikke gjennomført noen tiltak i bygatene som tilrettelegger for sykling.

Utfordringene for sykkeltrafikken i sentrum er derfor å få etablert gode overganger fra det kombinerte gang- og sykkelvegnettet inn mot sentrum til sykling i bygatene og videre legge til rette for et sammenhengende og trygt rutenett inne i sentrum.

Dagens situasjon for fotgjengerne:

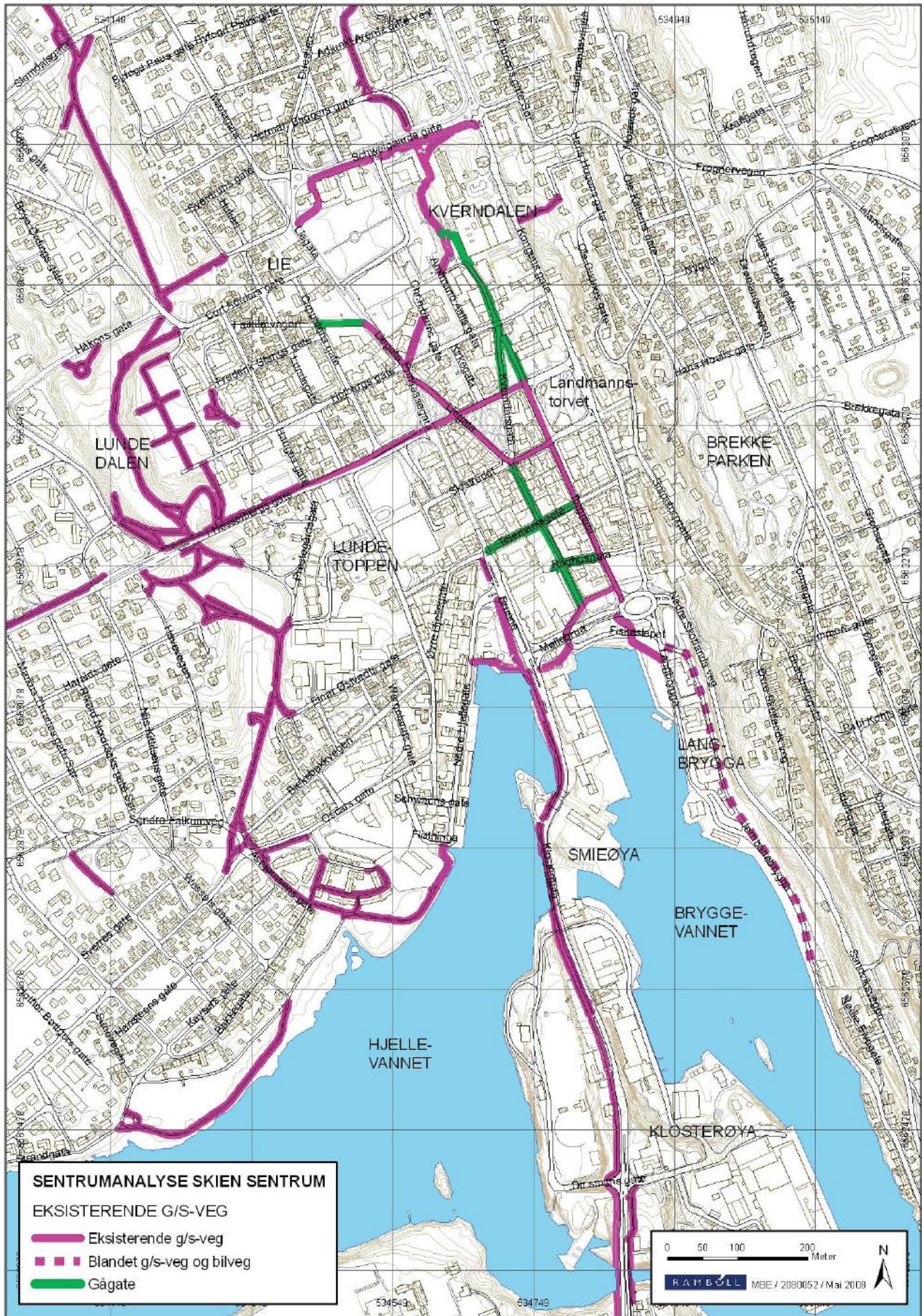
Det er etablert gågater i kjernen av sentrum, i kvartalet mellom Møllebrua/Skistredet/Prinsessegata/Torggata. Her er det mange fotgjengere som ferdes og oppholder seg. Også en strekning nordover mellom Hesselbergsgate og Sweigaards gate er definert som gågate i kommuneplanen. Her er det et noe annet bilde av fotgjengertrafikken og strekningen kan mer betraktes som en kombinert gang- og sykkelgate. Ellers langs bygatene er det fortau og de fleste stedene er dette tosidig.



Gågate i kjernen av sentrum

Barrierer/viktige kryssingspunkter:

Felles for både sykkeltrafikken og fotgjengertrafikken er at viktige ruter krysser hovedvegene. Se mer omtale under trafikksikkerhet.



1.7.5 Parkering

På temakartet er det vist en oversikt over parkeringsplasser i sentrum basert på registreringer utført av Skien kommune i 2001.

I 2001 var det ca 1800 P-plasser i eller i nær tilknytning til sentrum.

Det anbefales å registrere belegget på P-plassene i sentrum for å få et bedre og mer objektivt bilde av etterspørselen etter P-plasser.

Kartleggingen bør også avdekke hvordan parkeringsdekningen er i forhold til antall arbeidsplasser og m2 handelslokaler og se dette opp mot kommunens parkeringsnorm for sentrum.

Totalt var det i 2001 ca 1800 P-plasser i eller i nær tilknytning til sentrum. Ca 1200 P-plasser er tilgjengelig for alle brukere og drives av kommunen. Ca. 600 drives i privat regi men er stort sett tilgjengelig for alle bortsett fra noen som er reservert besøkende til tilhørende virksomheter.

På de fleste P-plassene i sentrum var parkeringstiden begrenset fra én til fire timer og var avgiftsbelagt. Avgiftene er på kr. 4,- eller 5,- pr. time og avgiftstiden hverdager er mellom 8-14 mens lørdag er gratis.

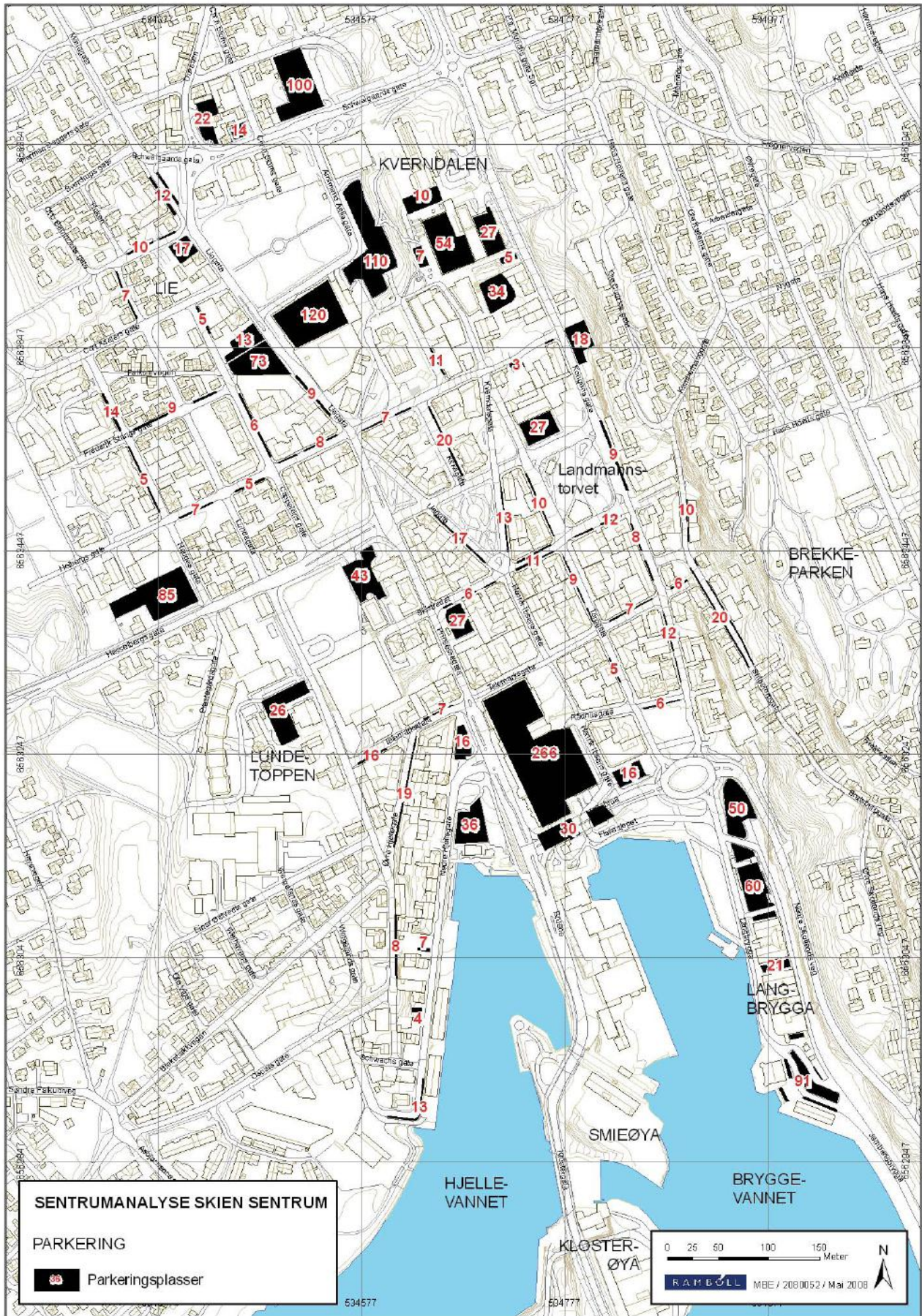
Det foreligger ingen tilsvarende oversikt over rent private P-plasser i området, men det er grunn til å tro at dette også dreier seg om et betydelig antall plasser.

Siste undersøkelse som kartla etterspørselen etter parkering ble foretatt i 2001. Denne viste til dels god parkeringsdekning i sentrum, bortsett fra på lørdager da det var gratis å parkere. Det finnes ikke nyere registreringer av parkeringsbelegg og omløpshastighet på bruken av P-plassene som kan si noe om dagens etterspørsel etter parkering i sentrum. Vi har derfor ikke grunnlag for å vurdere om det er god eller dårlig parkeringsdekning, dvs om hvor lett det er å finne ledig P-plass i sentrum. Slike vurderinger må derfor gjøres ut fra lokalkunnskap og egne observasjoner. Vi vil anbefale at det gjøres en ny og systematisk registrering av belegget på P-plassene i sentrum for å få et bedre og mer objektivt bilde av etterspørselen etter P-plasser. Kartleggingen bør også avdekke hvordan parkeringsdekningen er i forhold til antall arbeidsplasser og m2 handelslokaler og se dette opp mot kommunens parkeringsnorm for sentrum (kommuneplan for sentrum har lavere krav til parkering i sentrum enn ellers i kommunen, omlag halvparten) .

I 2004 ble det utført en parkeringsutredning som anbefalte visse endringer i parkeringsordningen mht avgifter, betalingssystem og parkeringstider (avgift også lørdager), jfr "Parkeringsutredning Skien", Rambøll Norge AS, 2004-09-30. Ettersom vi har forstått er ikke disse anbefalingene gjennomført.



Det er mye langsgående parkering i bygatene i sentrum



1.7.6 Trafikkstøy og luftforurensning langs hovedvegene (riks- og fylkesveger)

I vegdatabasen for Telemark foreligger beregning av støy og luftforurensning langs riks- og fylkesveiene i sentrumsområdet. Beregningene er foretatt i forhold til registrerte boliger. Det innebærer at det ikke foreligger noen beregninger for store deler av sentrum. Det er imidlertid et mønster her, som tilsier at det er husene i første rekke langs de mest trafikkerte veiene som har støy- og forurensningsbelastninger.

Det foreligger beregning av CO-konsentrasjoner, NO₂-konsentrasjoner og PM₁₀-konsentrasjoner. CO konsentrasjonene er lave.

NO₂ (nitrogenoksid) er en gass der hovedkilden er biltrafikk. Det er påvist økning av bronkitt, kronisk piping i brystet, hoste og pusteproblemer ved økninger i konsentrasjonen av NO₂. 100 mikrogram/m³ NO₂ er forurensningsforskriftens nedre vurderings terskel (timesmiddel) som ikke må overskrides mer enn 18 ganger pr. kalenderår.

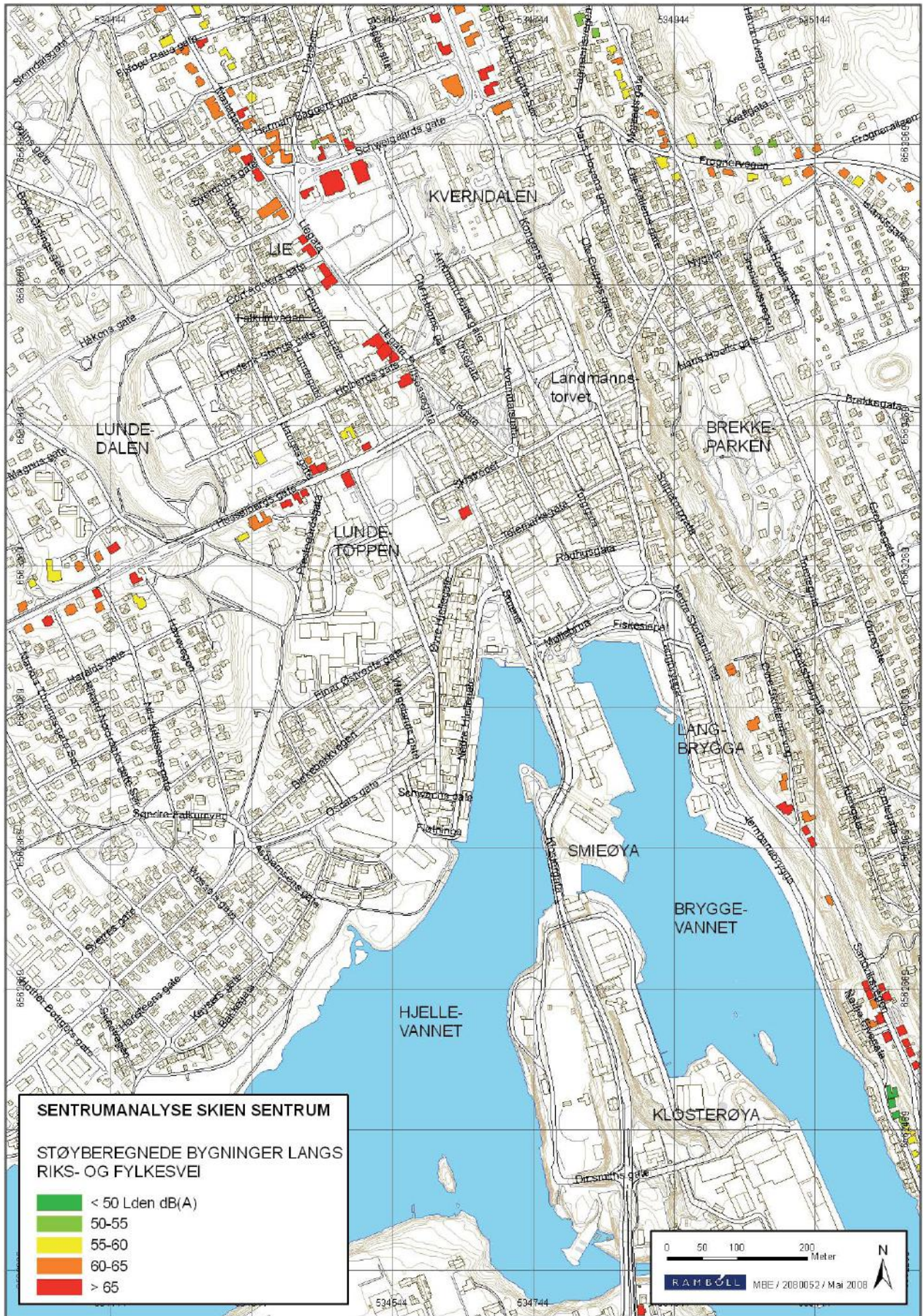
For NO₂ ligger de registrerte konsentrasjonene i Skien under de grenseverdiene som er satt i forurensningsforskriften.

PM₁₀ er svevestøv, med partikler mindre enn 10 mikrometer. Partikler i størrelse under 2,5 mikrometer som er oftest svevestøv fra forbrenningsprosesser. For svevestøv er imidlertid piggdekkbruk også en av kildene. Det er registrert økt forekomst av bihulebetennelse, bronkitt, hoste, samt sykehusinnleggelse og dødsfall på grunn av luftveis- eller hjerte-karsykdommer i tilknytning til svevestøv. 50 mikrogram/m³ er forurensningsforskriftens døgn grenseverdi for menneskelig helse. Det er for PM₁₀ beregnet verdier som ligger noe over fastsatte grenseverdier.

Støy er uønsket lyd. Støy regnes av mange å være en av de viktigste forurensningsproblemene i by. Negative helseeffekter av støy forbindes også med typiske stressrelaterte sykdommer som hjerte- og karsykdommer.

Støyberegningene som temakartet viser er beregnet ut fra veitrafikken i området. Beregnet støynivå over 55 Lden dBA regnes for å være mest problematisk og er også fastsatt som grenseverdi for flere typer områder, bl. a. uteoppholdsarealer.

Langs hovedinnfartsveiene er det flere boliger som har støyverdier omkring og over fastsatte grenseverdier. De oppgitte tallene gjelder imidlertid uteområdene, dvs. i stor grad fortaus- og gateområdene for bygninger som ligger til gate. Støynivået inne i boligene vil avhenge av hvordan ytterveggene mot gate er bygget opp og vil uansett ligge godt under de oppgitte verdiene på kartet.



1.7.7 Viktige problemstillinger trafikk

- Erfaringer tilsier at det bare er bompengefinansiering som kan gjøre det mulig å bygge ut større hovedvegprosjekter innen en rimelig tidsramme. Sentrumstunnelen i Skien er et av hovedvegprosjektene som er med i Infrastrukturplan Grenland.
- Hoved- og samlevegnettet er både viktige transportåre med gjennomgangstrafikk og viktige handelsgater med mange myke trafikanter. De utgjør barrierer som hindrer ferdsel på tvers.
- Det skjer mange trafikkulykker med myke trafikanter i sentrum. RV 32 Ligata/Prinsessegata er mest ulykkesbelastet
- Grenland har en av landets laveste kollektivandel. Det har vært en liten økning de siste årene. Lokalbussene kjører pendel og Landmannstorvet er det sentrale stoppestedet. Utvikling av effektive busstraséer og gateterminal i sentrum samt hyppigere frekvens på metrolinjene vil kunne være skritt på veien til en høyere kollektivandel
- Det er ikke tilrettelagt for sykkel i bygatene i Skien. Gode overganger fra g/s-systemet utenfor sentrum og fysisk tilrettelegging i de bygatene som utgjør det viktigste rutenettet for sykkel blir viktig for å stimulere til økt sykling
- Det er behov for en ny og systematisk registrering av parkeringssituasjonen i sentrum for å kunne dokumentere behov og vurdere løsninger for framtiden
- Støy og forurensing fra trafikken er først og fremst et problem for en del av uteoppholdsarealene i sentrum



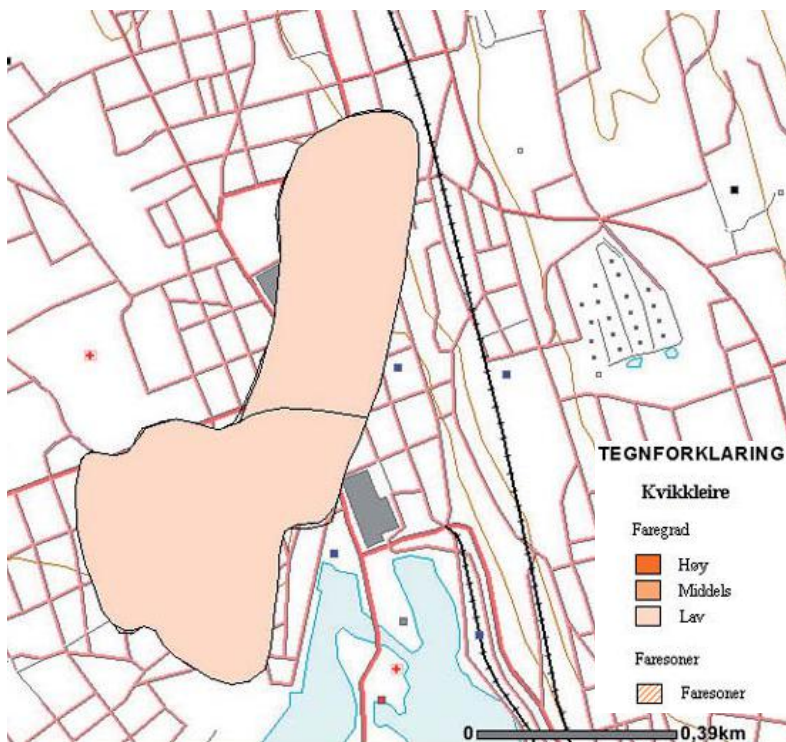
1.8 Grunnforhold

Langs hele østsiden av selve bysenteret ligger det en markant fjellskrent med sedimentære bergarter. Selve bysenteret ligger på løsmasser, herunder leire. Det er registrert kvikkleire i et område, men med lav faregrad. Ut fra foreliggende kunnskap skulle det ikke ligge spesielle begrensninger for byutviklingen på grunn av grunnforholdene.

I tidligere tider gikk det en bekk gjennom Kverndalen med utløp i Bryggevatnet. Den ligger nå i rør. I sentrumsområdet ligger disse i Torggata. Bekkeløpet legger premisser for tiltak i grunnen i dette området.

Områder i sentrum der det har vært industrivirksomhet kan ha forurensning i grunnen. Det er registrerte forurensning i grunnen ved Landmannstorget, på tidligere tomt for gassverk.

Det mangler imidlertid et samlet underlagsmateriale for en mer detaljert beskrivelse av grunnforholdene i Skien sentrum.



1.9 Klosterøya

Etter nedleggelsen av produksjonen ved Union i 2006 er Klosterøya blitt et transformasjonsområde. En omfattende planprosess er iverksatt for å få frem en reguleringsplan for området. I planprogrammet for reguleringsplan Klosterøya er utviklingsprosessen av området forutsatt å være på 10-20 år. Følgende funksjoner og tilbud er vektlagt:



Fabrikkområdet på Klosterøya mot Bryggevannet, med Skien sentrum i bakgrunnen



Fremtidig disponering av mølleområdet vil ha stor betydning for sammenhengen mellom Klosterøya og Skien sentrum. Klosterøya sees i bakgrunnen på bildet.



Hovedtyngden av boliger er tenkt på vestsiden av Klosterøya, mot Hjellevannet. Området er nå dominert av rensanlegg.

- Attraktive og høykompetente arbeidsplasser og næringsvirksomheter
- Høyere utdanningstilbud
- Et eller flere arnested for gründere og bedrifter i etableringsfasen
- Et variert boligtilbud som er attraktivt for unge mennesker
- Gode tilbud til unge mennesker med barn (barnehage, lekearealer, trygge omgivelser)
- Et variert og attraktivt rekreasjons- og treningstilbud
- Attraktive kafeer og restauranter
- Kunst- og kulturarenaer / et levende kulturmiljø
- Et handels- og servicemiljø som i det daglige tilfredsstiller behovene til beboere, arbeidende og besøkende på øya

Forslaget til reguleringsplan omfatter et areal på 140 daa med et utbyggingspotensial på 200 000 m² BRA. I planforslaget er så og si alle byggeområdene regulert til blandede formål, herunder bolig/forretning/kontor/håndverks- og mindre industribedrifter, offentlig og allmenntilgjengelig virksomhet/hotell/bevertning. Utviklingen vil i stor grad være styrt av etterspørselen innenfor de nevnte formålene.

Hovedtyngden av boliger forventes å ligge vest for Klostergata mot Hjellevannet. Anslagsvis er det oppgitt 6-800 boligenheter totalt.

Klosterøya har kvaliteter som på sikt kan bidra til å øke attraktiviteten for Skien både som bosted og for næringsutvikling. Samtidig vil utviklingen av nye boliger og næringsareal på Klosterøya trekke vekslers på det samme eiendomsmarkedet som har betydning for investeringer i Skien sentrum. Dette gjelder i første rekke bolig- og kontormarkedet.

Planforslaget legger opp til å knytte øst- og vestsiden sammen i et sammenhengende gang- og sykkelveinett med nye bruforbindelser over til Herkules, Smieøya og Jernbanebrygga. Det er også forslag om fortau langs østsiden av Klostergata.

Fra midt på Klosterøya til hovedinngangen på Herkules vil ny bruforbindelse gi en gangvei på ca. 670 meter. Fra midt på Klosterøya til Handelstorget i Skien sentrum og hovedinngangen til Arkaden er gangavstanden ca. 810 meter. For gående vil også miljøet underveis ha betydning. I dag er gangadkomsten fra Klosterøya til Skien sentrum preget av trafikkerte veier og industriområder, mens det mot Herkules vil bli en mer idyllisk gangvei langs Hjellevannet. Med bil vil disse forskjellene i avstand ha mindre interesse. Derimot vil det kunne ha en vesentlig betydning at parkeringsmulighetene ved Herkules er romslige og gratis, mens det i Skien sentrum er avgiftsparkering.

Planene for Klosterøya peker mot en ny bydel i Skien. Hva slags effekt denne vil gi Skien sentrum vil blant annet være avhengig av fordelingen av arealbruken innenfor områdene med blandet formål, samt arealbruken mellom Klosterøya og Skien sentrum.

Viktige problemstillinger:

- Utviklingen av Klosterøya vil i de neste to tiårene ha innvirkning på det samme eiendomsmarkedet som skal gi grunnlag for utviklingen av Skien sentrum. Dette gjelder først og fremst markedet for boliger og kontorer
- Klosterøyas forhold til sentrum vil være avhengig av arealbruken i området mellom Klosterøya og sentrum
- Effekten for kommunen og sentrum av næringsutviklingen på Klosterøya vil i stor grad avhenge av i hvilke grad det er nye arbeidsplasser som etableres i forhold til flytting av eksisterende funksjoner i Skien.



*Nattillustrasjon som viser en mulig fremtid på Klosterøya hvor noen bygg er bevart, enkelte bygg er revet, noen bygg er ombygd, og noen bygg er nye.
Illustrasjon Asplan Viak AS/MIR*



Mål og utfordringer

2 Mål og utfordringer

I tillegg til den pågående planprosessen med kommunedelplan for sentrum foreligger det planer som har betydning for sentrumsutviklingen. Dette gjelder spesielt næringsplan for Skien 2008-2011 og kulturplan 2008-2020 for Skien. Kap 2.1 oppsummerer noen viktige momenter fra disse. I kap. 2.2 er de viktigste av byens sterke og svake sider tatt inn, basert på de problemstillingene som er beskrevet i kap. 1. Tilsvarende er de viktigste utfordringene listet opp under kap. 2.3.



2.1 Gjeldende mål

I planprogrammet for kommunedelplan for Skien sentrum, datert 30.10.2007, er det satt følgende mål for planarbeidet:

- Skape engasjement og stimulerer til kreative ideer gjennom opplegg for medvirkning
- Bidra til at det dannes en felles forståelse for sentrums utfordringer, kvaliteter og muligheter, som igjen danner grunnlag for gode samarbeidsprosesser videre for sentrums utvikling
- Gi en helhetlig beskrivelse av bysentrum med hensyn til dagens situasjon og vurdering av framtidig arealbruk
- Resultere i en vedtatt kommunedelplan for sentrum, som er et effektivt styringsverktøy på kort og lang sikt. Planen skal ha en framtidsretta og avklart arealbruk og være forutsigbar, fleksibel og fokusert på gjennomføring og realisme. Den skal legge til rette for god kvalitet.
- Legge grunnlag for at Skien skal utvikles som en god møteplass for alle, som en opplevelsesrik by med et bredt tilbud for innbyggere og besøkende, med fokus på kvalitet.

I planprogrammet er det fastsatt følgende målsettinger for planområdet:

- Levende og attraktiv by for alle
- Styrket by når det gjelder lesbarhet for turister og innbyggere
- Helhetlig bymiljø når det gjelder fysisk utforming, type funksjoner og lokalisering
- Bærekraftige løsninger når det gjelder transport, energi, materialbruk m. m.
- Klar egenart og identitet

Byromsprosjektet

I byromsprosjektet, som gjennomføres parallelt med sentrumsanalysen, er det satt følgende mål:

- Å gjøre indre by tilgjengelig, innholdsrik og attraktiv mht byliv.

Næringsplanen

Næringsplanen for Skien 2008-2011 har følgende visjon:

- Skien kommune skal tilrettelegge slik at Grenland blir det beste bo- og etablereralternativet til Osloregionen.

Næringsplanens hovedmål er:

- Øke Skiens attraksjonskraft for å tiltrekke oss nye innbyggere, nye bedrifter og fortsatt være det foretrukne valget for etablerte bedrifter.

Med delmålene:

- Femtifem tusen innbyggere i 2015
- Andel nyetableringer i Skien bør ligge på 11% eller mer i planperioden

Blant fokusområdene i næringsplanen finner vi tre som kan være av spesiell interesse for sentrumsutviklingen: Handel & SMBbedrifter, kultur & opplevelser, hovedkontorfunksjoner.

Kulturplanen

Det arbeides med en kulturplan 2008-2020 for Skien. For tema 5 og 6 i kulturplanen er det satt opp noen viktige spørsmål.

5. Arrangementsbyen:

- Hva er utfordringene for byen på dette området og hva mangler vi?
- Hva har Skien å by på – for innbyggerne i byen og for tilreisende?
- Hva bør Skien bli ordentlig gode på?

6. Ibsenbyen:

- Hvordan tilrettelegge for økt reiseliv?
- De store teateroppsetningene
- Internasjonalisering
- Høgskoleetablering / Ibsenstudier



2.2 Sterke og svake sider ved Skien sentrum

Sterke sider

- Byområde i et sydvendt amfi med attraktiv sjøfront mot Bryggevannet / Hjellevannet
- 1880-tallets byplan med akse fra vannet mot kirken, sammen med omfattende murbebyggelse fra slutten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet som gir byen identitet.
- Handelsakse med to kjøpesentra og et mangfold i forretnings- og tjenestetilbudet som ikke finnes i eksterne kjøpesentra
- Stort potensial for å øke byens attraktivitet gjennom utviklingen av Klosterøya
- Transformasjonsområder med gode muligheter for byutvikling
- Store grøntområder på øst- og vestsiden av byen, og parker i byområdet med mange muligheter for rekreasjon

Svake sider

- Sentrumskjerner som er for stor i forhold til dagens etterspørsel av lokaler til handel, tjenesteyting og kontorer
- Utviklingen av Klosterøya som konkurrent i eiendomsmarkedet i forhold til investeringer i bysentrum. Vil spesielt berøre markedet for boliger og kontorer
- Barriere mellom sentrumskjernen og vannfronten skapt av trafikkanlegg og uinteressante og/eller lite tiltalende arealer
- Et hovedvegnett med sterk grad av blandet funksjon – gjennomgangstrafikk og myke trafikanter, noe som er uheldig miljø- og sikkerhetsmessig (høyere andel kryssulykker og ulykker med myke trafikanter enn ellers i Telemark). Noen hovedveier utgjør også uheldige barrierer i forhold til kommunikasjons- og siktlinjer, samt tilgjengelighet til parker og plasser
- Bilen dominerer i mange av byrommene i sentrum
- Sentrumsnær industribebyggelse som virker negativt inn på bylandskapet og hindrer almenhetens tilgang til vannfronten
- Mange viktige funksjoner ligger utenfor bykjernen (kino, regionale myndigheter, jernbanestasjon)
- Store forvitningsområder i sentrale deler av byen (Landmannstorvet / Kongens gate) som preger hvordan byen oppleves

2.3 utfordringer for Skien sentrum

- Opprettholde sentrums attraktivitet som investeringsområde parallelt med utviklingen av Klosterøya
- Skape bedre sammenheng mellom sentrumskjernen og vannfronten
- Binde Klosterøya og Skien sentrum sammen når det gjelder funksjoner og kommunikasjon. Forutsetter ny arealbruk og opprustning i mølleområdet, omkring Slusene og på Smieøya
- Utvikling av et levende, historisk lesbart sentrumsområde. Tilbakeføre utseendet på gamle, moderniserte bygg, og gi ny bebyggelse et tidsmessig utseende uten å miste eller kvele opplevelsen av murbyen og den historiske byplanen. Byggehøyder, volumer og materialbruk er noen stikkord. Topografien i Skien gjør det også viktig å ha fokus på taklandskapet i sentrum
- Tilbakeføre funksjoner til sentrumsområdet
- Aktiv forvaltning av byens uterom for å øke sentrumsområdets tilbud. Eksempelvis kan nåværende gateparkering erstattes med bedre tilrettelegging for myke trafikanter og noen av byens plasser og parker kan suppleres/omdisponeres til plasser for urban utfoldelse (f. eks. ballbinger, klatrevegger, skateområder)
- Boligbygging i sentrumsområdet vil bidra til å øke behovet for oppholds- og aktivitetsarealer. Forholdet mellom private og offentlige oppholdsarealer må avklares, samt hvordan opparbeidelse og vedlikehold organiseres.
- Tiltak for å redusere mengden av og/eller virkningen av biltrafikken i sentrale bygater.



Scenarier 2030

3 Scenarier 2030

3.1 Medvirkningsprosess

Som grunnlag for å velge utviklingsprinsipp for planarbeidet frem mot 2030 er det utarbeidet fire scenarier. Bak scenariene ligger to grunnleggende dimensjoner: Økonomisk konjunktur (konkretisert ved befolkningsvekst) og grad av offentlig/privat premissgiving for utviklingen. De fire scenariene beskriver fire ulike resultat for Skien sentrum i 2030 avhengig av høy eller lav befolkningsvekst og om det har vært private investorer eller offentlige instanser som har dominert utviklingen.



Grunnlaget for scenariene ble lagt i en idédugnad 2. april 2008 i Ibsenhuset. Deltagere på idédugnaden var folkevalgte fra Skien kommune, ressurspersoner fra kommunale, fylkeskommunale og statlige enheter, investorer og representanter fra næringsliv og representanter fra idéelle organisasjoner.



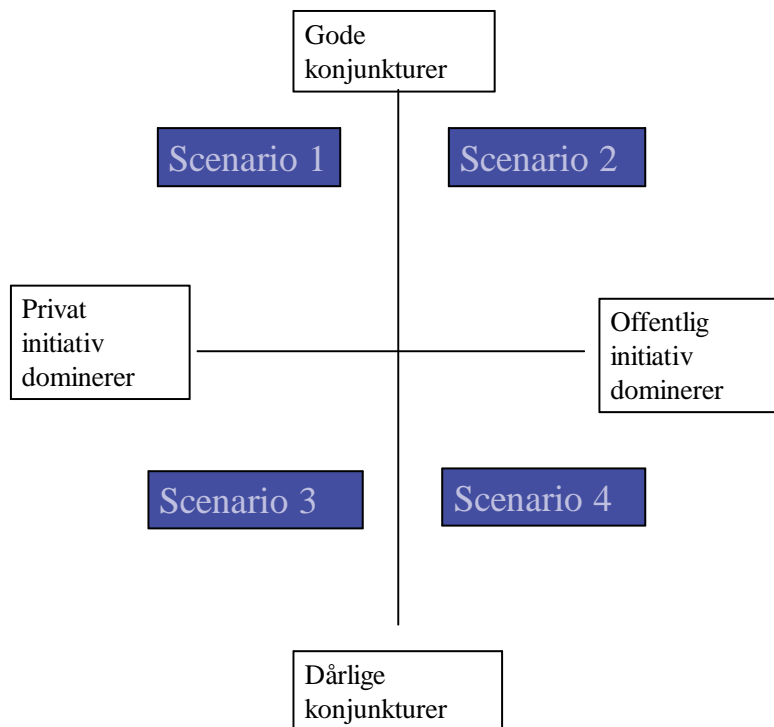
Med utgangspunkt i de hendelsene eller tiltakene i årene fremover som kom frem i idédugnaden som positive eller negative for utviklingen av Skien sentrum, ble de fire scenariene bygget opp av Rambøll. I idédugnad 2, som ble holdt 9. april 2008 med de samme deltagerene, ble disse scenariene drøftet og hovedpremisser for analysearbeidet videre valgt. Flertallet av deltagerene i idédugnaden mente en befolkningsvekst på i overkant av 0,5% årlig ville være et riktig ambisjonsnivå og at man burde legge til grunn at utviklingen ville bli dominert av private investorer, men at det offentlige også ville være godt synlige som premissgivere og tiltakshavere. I idédugnad 2 ble det også prioritert tiltak og hendelser som burde være med videre i prosessen. Deltagerene prioriterte disse med bakgrunn i de utviklingspremissene som var valgt.



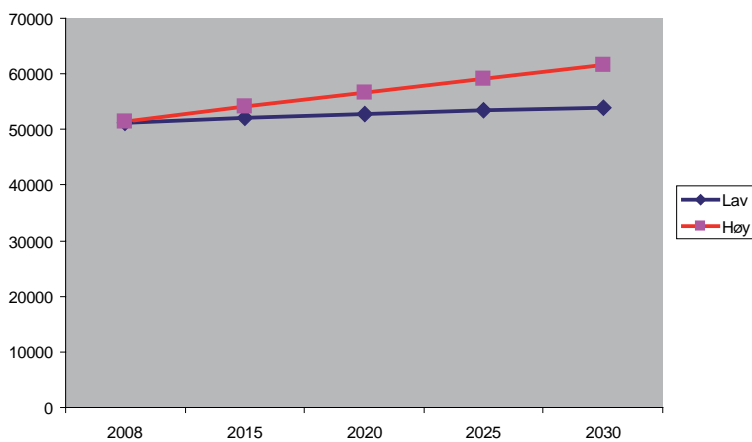
Rambøll har i samarbeid med planadministrasjonen i kommunen og prosjektgruppen skissert et utviklingsperspektiv mot 2030 på dette grunnlaget, under mottoet "Skien i grønt og blått". I tillegg til innspillene fra de to idédugnadene er det her også lagt inn forutsetninger som ligger i kommunale prosjekter og planer som er iverksatt.

19. mai 2008 ble det gjennomført et arbeidsverksted med tilsvarende deltagere som i idédugnadene. I arbeidsverkstedet ble forutsetningene i utviklingsperspektivet "Skien i grønt og blått" drøftet opp mot flere delproblemstillinger: Arealbruk, trafikk, byen som sosial arena og sentrums forhold til tilgrensende områder.

I samarbeid med planadministrasjonen og prosjektgruppen har Rambøll deretter bearbeidet det valgte utviklingsperspektivet.



Scenariene og hoveddrivkraftene



Gjennomsnittlig befolkningsutvikling 2008 - 2030 i de fire scenariene

3.2 4 Scenarier

3.2.1 Scenario 1: "Klosterøya urban sjøfront"

Scenario 1: "Klosterøya – urban sjøfront"

Gode konjunkturer og det private initiativ har dominert siden 2008

Klosterøya er fullt utbygd etter planene

Ny gangbru, Klosterøya – Jernbanebrygga, på plass

Høgskole etablert på Klosterøya

Jernbanebrygga utbygd

Bybane bygd (men ikke gjennom sentrum) med holdeplass ved gangbru Jernbanebrygga, for å dekke aktivitetene på Klosterøya

Enkelte av de større bekledningskjedene satser nå bare på Herkules.

Landmannstorget er bebygd – for det meste med boliger

Noen andre nye boliger i sentrum (nye prosjekter)

Hotell er oppført i 14 etasjer i tilknytning til Ibsenhuset

Biltrafikken i bygatene har økt en god del siden 2008, men tiltakene for bedre trafikkløsninger har uteblitt



3.2.2 Scenario 2: "Urbane gleder i sentrum"

Klosterøya ferdig utbygd med boliger. Næringsdelen er ikke fullført - konkurrerer med Landmannstorvet om interessenter

Landmannstorvet og området rundt er utviklet med kontorer og boliger.

Hotell-, restaurant- og boligprosjekt realisert på Jernbanebrygga (kommunalt og privat samarbeid)

Kinoen er tilbake i sentrum og Parkbigrafen/Festiviteten utviklet til kulturkvartal

Bo- og serviceleiligheter er etablert i sentrum

Høgskole i Kverndalen

Tiltak ved Møllebrua som har åpnet mellom handelskjernen og vannet

Sentrumstunnel øst for sentrum er realisert

Jernbanestasjon i fjell i sentrum

P-hus i fjell bygget og mye gateparkering fjernet i sentrumsgatene

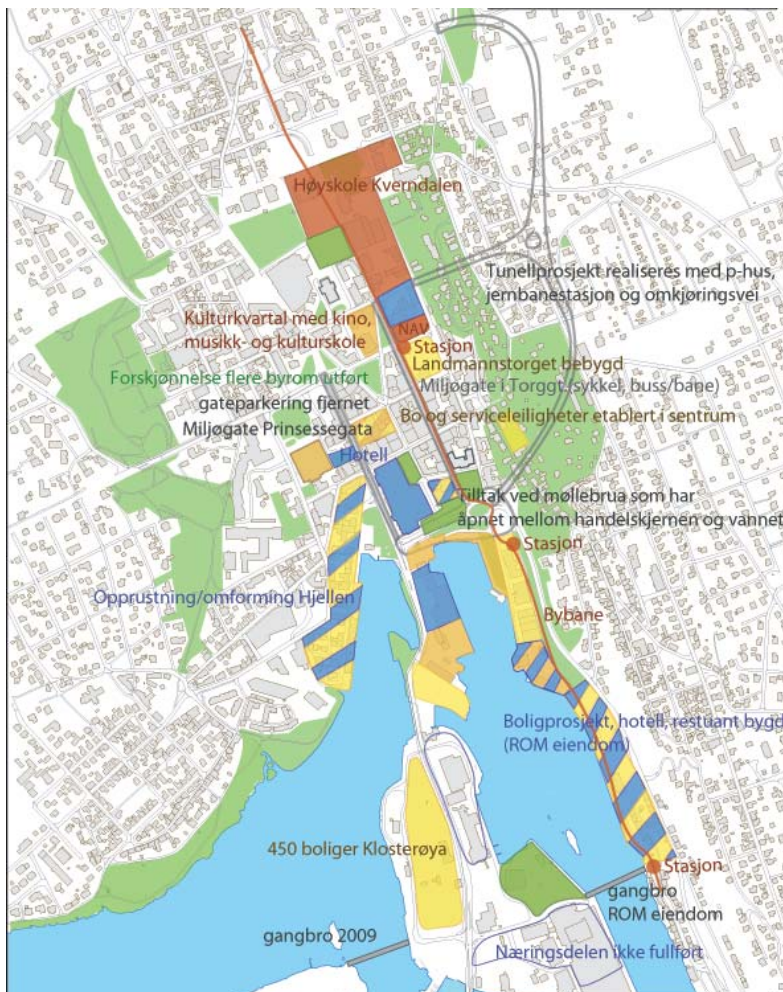
Bybane etablert (stasjoner også i sentrum)

Miljøgate i Torggt. med tilrettelegging for sykkel og buss/bane

Forskjønnelse flere byrom utført, bla. miljøgate Prinsessegt.

Scenario 2: "Urbane gleder i sentrum"

Høykonjunktur og stor grad av kommunalt initiativ har dominert utviklingen av sentrum siden 2008



3.2.3 Scenario 3: "Status quo"

Mye har skjedd på Klosterøya, men næringsdelen er ennå ikke ferdig utviklet

Det er fremdeles ledige boliger på Klosterøya.

Forretnings- og tjenestetilbudet i sentrum holder seg på tilsvarende nivå som i 2008.

Det er gjort lite med parkering og gatene i sentrum – biltrafikken preger bygatene

Lite har skjedd i området omkring Landmannstorvet.

Det står ledige kontorlokaler i sentrum (bla. etter at NAV flyttet til det nye bygget)

Flere store bekledningskjeder satser på Herkules, men Arkaden holder stand. Forretningkjernen i sentrum blir noe marginalisert

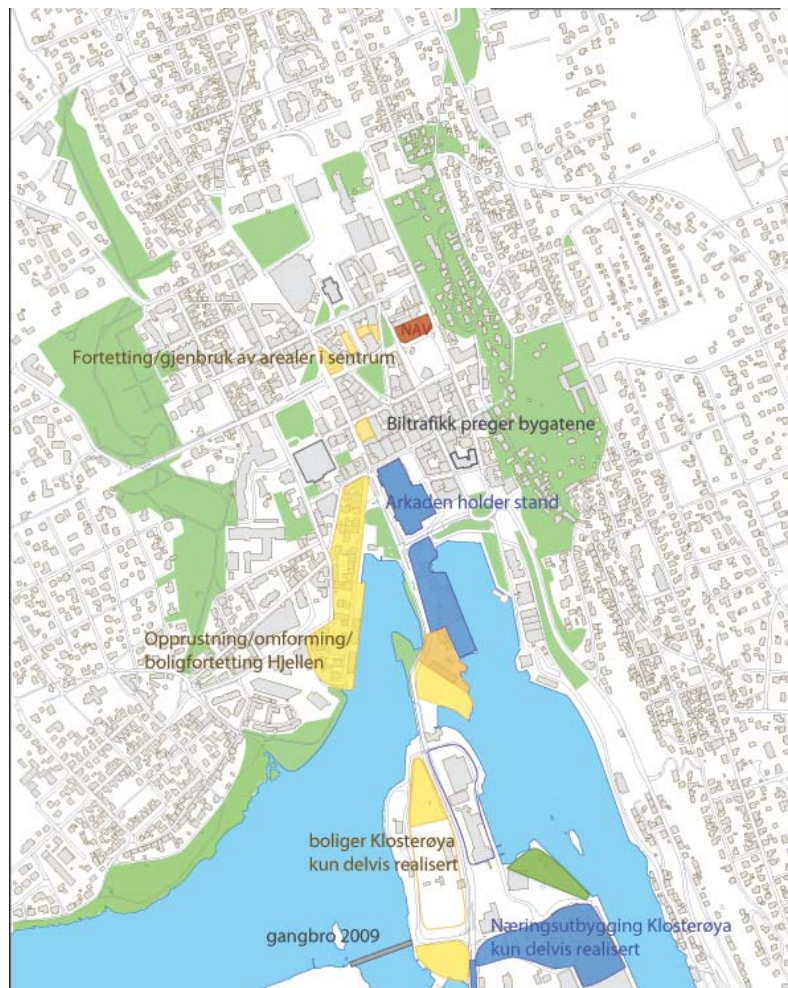
Forvitningsområdene i Skien sentrum er fremdeles godt synlige, men boliger og kommunale tjenester blir mer dominerende, sammen med lokal handel og tjenesteyting

Fortetting av arealer i sentrum (noen boligprosjekter)

Opprustning/omforming på "Hjellen" (vekt på bolig)

Scenario 3: "Status quo"

Et par perioder med lavkonjunktur har preget perioden fra 2008. Utviklingen har hovedsakelig vært preget av private initiativ



3.2.4 Scenario 4: "Sammen om Skien"

Planene på Klosterøya er bare delvis realisert, både når det gjelder boliger og næring

Skien profileres som kompetanseby og stedet for grundere. Utvikling av boliger i eksisterende sentrumsbebyggelse med billig husleie i inntil ett år for deltagerne i etablererkuvøsen på Klosterøya

Kommunen tar initiativ til å utvikle "Ibsens Skien" for å profilere byen sammen med private og ideelle aktører. Her inngår også utvikling av innendørs og utendørs arenaer i byen for festivalbruk.

Kultur/utendørsarenaer etablert i sentrum (ved vannfronten og i området ved kirken)

Kulturtilbud Langbrygga (mat og natt festival)

Mølla er nedlagt og hotel bygget i stedet. I tillegg er det etablert et industri/trelast museum og andre identitetsskapende og kulturelle aktiviteter

Gang- og sykkelvegforbindelse fra Klosterøya – Smieøya - langs Bryggevannet v/tidl.Mølla, er etablert

Sluser og kanal revitalisert

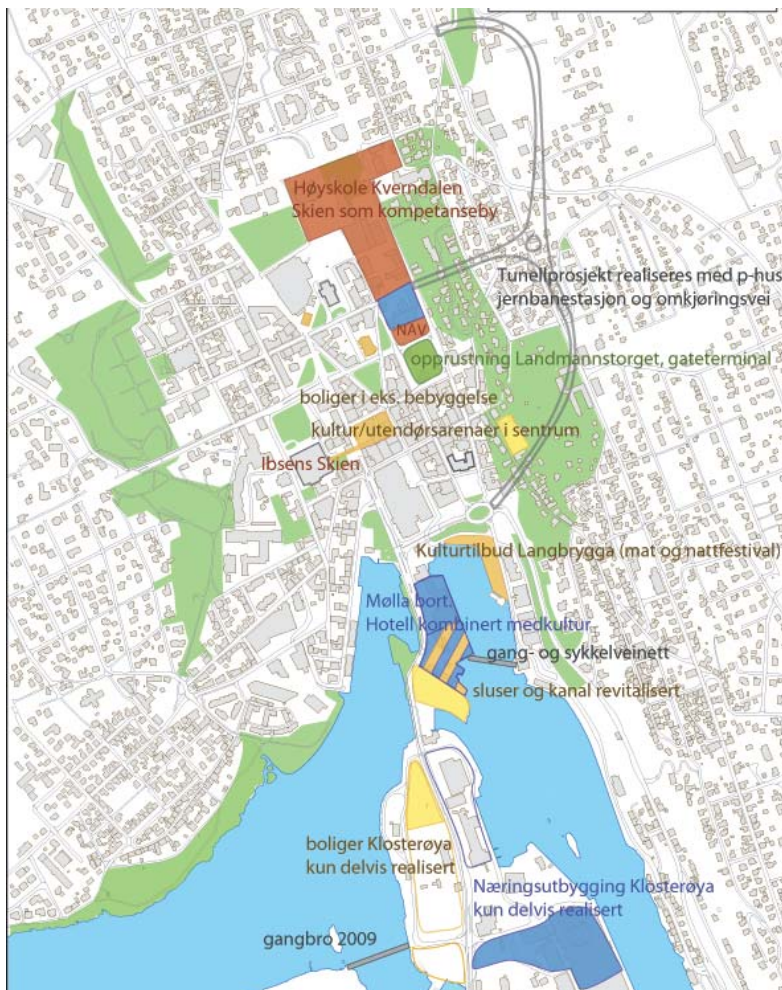
Høgskole etablert i Kverndalen

Sentrumsring bygd, P-hus i fjell og jernbanestasjon samme sted

Bussene har fått gateterminal og Landmannstorvet rustet opp som byrom (ikke bebyggt)

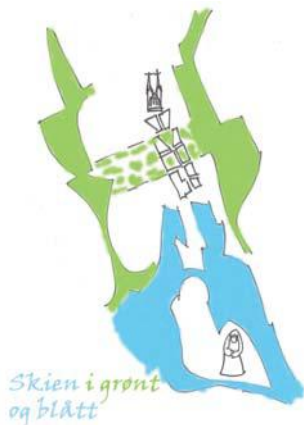
Scenario 4: "Sammen om Skien"

Et par perioder med lavkonjunktur og stor grad av kommunalt initiativ har preget tiden etter 2008



Skien i grønt og blått

Fremtidsperspektiv for Skien 2030



3.3 Valgt scenario med begrunnelse

Med utgangspunkt i de fire scenariene beskrevet under kap 3.2 ble det i en idedugnad 9. april 2008 foretatt en drøfting av hvilke utviklingsretninger som skulle ligge til grunn for det videre analysearbeidet og hvilke tiltak og hendelser som burde være med som elementer i utviklingen av Skien sentrum frem til 2030. Grunnlaget for fremtidsperspektivet ligger i konklusjonene fra idedugnaden.

Fremtidsperspektivet setter fokus på to hovedgrep:

1. Utviklingen på Klosterøya vil være en viktig drivkraft for næringsutviklingen i Skien kommune, gir nye premisser for utviklingen av bysentrum og vil påvirke eiendoms markedet, spesielt i sentrumsområdet. Det er derfor viktig å la Klosterøya bli en del av Skien sentrum. I 2030 er derfor Klosterøya og sentrum knyttet sammen omkring Bryggevannet med gangforbindelser og bebyggelse til et hele. Dette omfatter Mølleområdet, Slusene og Smieøya på den ene siden og Jernbanebrygga på den andre siden.
2. Lundedalen og områdene omkring Brekkeparken, byens grønne omramming, er bundet sammen til et hele gjennom byromsutvikling og bygningsrehabilitering. Opprusting og tiltak omkring Ibsenhuset, Meierikvartalet, Landmannstortvet og Torggata har bidratt til å få aktivitet i større del av byen.

Forutsetninger

Fremtidsperspektivet er et bilde på hva Skien sentrum kan være år 2030 under følgende forutsetninger:

Befolkningsvekst i Skien kommune:	SSB's midlere fremskrivning (ca. 0,56% årlig), befolkningsvekst på 6400 frem til 2030
Offentlig/privat initiativ til utvikling og investeringer:	Hovedvekt på privat initiativ, men også med en del offentlig initiativ
Kommunens boligbehov i hele perioden v/ 2 pers. pr. bolig:	2735 boliger
Andel av disse som bygges i sentrum/Klosterøya	20% - 25%, dvs. 550 – 680 boliger

Valg av befolkningsvekst og grad av offentlig initiativ for utvikling av byen, samt de tiltakene og innsatsområdene som er lagt inn, har bakgrunn i idedugnader som ble gjennomført 2. og 9. april 2008. I tillegg er innspillene fra byromsprosjektet som nå pågår tatt med.

Hovedbudskapet er at den utviklingen som nå forberedes på Klosterøya vil være en tung premissgiver for utviklingen av Skien sentrum i de kommende årene. Se kapittel 1.8 for nærmere detaljer om utviklingen på Klosterøya.

Drivkrefter

Utviklingen på Klosterøya vil være en viktig drivkraft for næringsutviklingen i Skien kommune, gir nye premisser for utviklingen av bysentrum og vil påvirke eiendoms markedet, spesielt i sentrumsområdet. Når det gjelder boligmarkedet vil omfanget av boliger som bygges på Klosterøya, som er forutsatt i hovedsak å være leiligheter, være en konkurransefaktor i forhold til leilighetsprosjekter i sentrum. Rehabiliteringsprosjekter i den eksisterende bygningsmassen i sentrum forutsettes likevel å kunne gi leiligheter i et lavere prisskikt enn boligene på Klosterøya, dvs. at disse prosjektene vil ha ulike målgrupper i boligmarkedet.

Utviklingsgrep

Dersom Klosterøya skal knyttes til sentrum må det skje noe i area-
lene mellom Klosterøya og sentrum. Det er tre viktige elementer
her:

- Mølla bør få ny funksjon og inngå i et område med større grad av offentlig tilgang, sammen med Smieøya og Slusene.
- Det bør etableres gangbru mellom Klosterøya og Jernbanebrygga
- Etablering av bebyggelse på Jernbanebrygga. Her ligger det til rette for servering, boliger, kontorer mm

I selve bysentrum er byromsprosjektet som binder sammen grøntdragene på østsiden og vestsiden av byen et viktig grunnlag for vitalisering av kvartaler. Andre viktige elementer som kan gi løft byen er å få åpnet forbindelsen mellom handelskjernen og Bryggevannet ved Møllebrua, og oppruste Torggata. Parkeringsløsninger vil også være viktig for å få et attraktivt sentrum.

Prosjekter under planlegging

Avklaring av arealbruken på Landmannstorvet og i området Ibsenhuset – Meierikvartalet er høyaktuelt. Her foreligger det konkrete planer og spørsmålet er om disse vil bidra til en god utvikling av byen eller ikke. Om gjenbygging av Landmannstorvet er et riktig grep i et bysentrum der en stor del av bygningsmassen står tom er et viktig debatttema. Likeledes hvordan byprofilen vil påvirkes av et hotell i tilknytning til Ibsenhuset med et etasjeantall som ikke finnes i byen tidligere.



boliger smiøya



opprustning av
sluse og kanal



omdisponering av mølla



utvikling av parkområde
mot bryggevannet



gang- sykkelforbindelse
Klosterøya-Smiøya-sentrum



Utvikling på Klosterøya
boliger og næring



ny gangbro



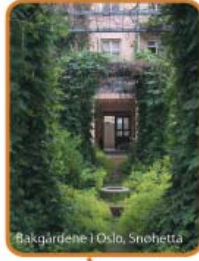
boliger, caféer, uteliv på
Jernbanebrygga

bryggevannet

grønn tverrakse gjennom sentrum



opprustning av gårdsrom i kvadraturen



Ny bebyggelse Landmannstorget



nytt NAV-bygg



nytt hotell



rehabilitering Meierikvartalet



vitalisering av sjøfronten



Torggata som miljøgate ?

det historiske sentrum

3.4 Arbeidsverksted

I arbeidsverkstedet 19. mai 2008 ble enkelte deltema drøftet nærmere i lys av det valgte fremtidsperspektivet. Nedenfor er disse innspillene gjengitt under hvert av de behandlede deltema. Innspillene gjengis i sin helhet og vil til dels kunne være motstridende.

Innspill på temaet Arealbruk, funksjoner og bebyggelse

- Billigere boliger, finne reelle alternativer
- Nye virksomheter og vitalisering av eiendommer i sentrum
- Fjerne Møllebrua, åpne byen mot vannet
- Kaffehuset fjernes med bilfritt areal mot vannet, eller annen virksomhet i bygget
- Teater Ibsen flytter til Cellulosen, nytt innhold i Festiviteten
- Sentrum synes vi dannes omkring et sirkelslag ved Tollboden
- Mølla kan utnyttes til Discovery World
- Bryggeparken kan videreutvikles
- Hjellen må ikke glemmes, nye boliger her
- Mølla må bort for å forbinde Klosterøya og sentrum
- Ved å fjerne Møllebrua må trafikken ledes over Menstadbrua
- Ved å forsterke fokus på Herkules og Klosterøya vil dette gi en synergieffekt som fører til opprustning av sentrum
- Ta hensyn til stedsvalg og karakter ved plassering av aktiviteter
- Enhetlig design på bymøblering
- Nei til høyhus
- Utbygging av Landmannstorvet OK
- Torgbasarer og kunstneralielleer på Landmannstorvet
- Utnytte amfier på Klosterøya
- Roterende restaurant på vanntårn, Klosterøya
- Trapper/amfi i tverraksene, lage nye attraksjoner
- P-hus Langbryggene
- Kan vi sette et kryss over Mølla?
- 300-400 meter mellom ulike kulturarenaer
- Bygge liv før stein, hva vil man ha?
- Grønnstrukturen er viktig
- Jobbe med byaksene (bebyggelsen og funksjonene)
- De tre T-ene:
 - o Tollboden = toleranse, innsyn og utsyn
 - o Teknologi = Klosterøya
 - o Talent = Mølla (nytt liv, ny bruk)
- Handel; tenk fristelser, kjedereaksjoner (kjøpesenterideologi)
- Høyder i byen; kirken må få dominere
- Historiske bygg er det eneste som skal dominere i byen
- Forbindelser mellom sentrum og kulturhus, det er ikke bare et høyhus som kan formidle dette
- Hvor er sentrum?
 - o Historiske sentrum: fra bak kirken/Cappelens gate til Smjøya
 - o En ytre sentrumssone: hvor skal de enkelte funksjoner ligge?
- Man bør øke sentrumshøyden for å unngå høydedispensasjoner
- Hvilke høyder tåler de enkelte deler av byen?
- Fleksibilitet i forhold til utbyggere
- Ivareta grønne lunger og grøntkorridorer
- Parkering i randsonen; p-hus i fjell, Langbrygga, Arkaden og Lietorvet
- PM5 til kultur
- Festiviteten og Biografen til kulturformål
- Videre utvikling av Kverndalen syd langs Kongens gate

innspill på temaet Trafikk

- Sentrumstunnel bør komme og ny Århus bru og ny bru syd for sentrum bør fortsatt jobbes for – brukerfinansiering taes i bruk
- Prinsessegata/Ligata/Sweigaards gate og Møllebrua forblir overordnede hovedgater men det gjøres tiltak for å redusere barriereeffekten:
 - o Tiltak under Møllebrua og området i nærheten for å åpne/gjøre arealet mer trivelig (adkomst p-hus, p-plasser etc. vurderes)
 - o MPG-tiltak i Ligata for å gjøre kryssing for gående og syklende lettere
- Torggata bør beholdes kollektiv og sykkel, envegstrafikk og miljøgate vurderes
- Kongens gate er sekundær hovedveg – bør få tovegstrafikk
- "Portaler" på hovedvegene bør etableres for å markere bysentrum. Design og estetikk bør prege gatene innenfor portalene
- Det bør satses på kollektivtrafikk og mer restriktiv p-politikk for å redusere antallet biler i sentrum. Parkering bør i stor grad flyttes fra gate til inn i fjell – p-anlegg i fjell bør bygges. Gateparkeringen bør reduseres – areal bør heller styrkes for myke trafikanter. Det bør etableres innfartsparkeringsplasser nærme sentrum
- Tilrettelegge for bybane gjennom sentrum – Torggata og opp gjennom Kverndalen
- Bedre tilrettelegging for gange og sykkel i og gjennom sentrum
- Elva er en transportåre som bør revitaliseres
- Mottak av tilreisende mangler – hvor parkere?, hvordan skilte?

Innspill på temaet Byliv, byrom og grøntstruktur

- Vitalisere byens felles uterom, tenk funksjoner og karakter
- Forsterke kontakten mellom by og vann, jobbe med byaksene
- Beholde byens karakter og skala
- Skape en mer barnevennlig by
- Transformasjonen på Klosterøya er viktig, sikre grønne arealer
- Landmannstorvet, noe må skje, enten bygging eller oppgradering
- Stimulere til café- og uteliv, festivalliv
- Skape sammenheng mellom byrom i sentrum og rekreasjonsområder utenfor bykjernen, linken Lundedalen, Ibsenparken, Borgenparken, Minneparken, Dizzitones plass og Landmannstorvet er nevnt
- Grønnstrukturen er viktig
- Opparbeide rekreasjonsområder langs vannene
- Unngå parkering på Rådhusplassen
- Bygge liv før stein, hva slags by vil vi ha?, Skien som Telemarks hovedstad
- Bygge på tre Tær: Tollboden (toleranse, innsyn og utsyn), Teknologi (Klosterøya) og Talent (nytt liv, ny bruk)
- Funksjoner i 1. etasje er viktig i sentrum
- Skape sterke kulturfyrtårn i byen; den gamle biografen, kirken som konsertsted, kulturliv på Klosterøya og Mølla som kulturarena
- Vannliv; sluser og båter
- Handel i sentrum, tenk fristelser, kjedereaksjoner
- Trygt og trivelig for alle



Arealbruk 2030

4 Arealbruk 2030

Kartlegging, idédugnadene og de valgte scenarier for et fremtidsbilde av Skiens utvikling frem mot 2030 har dannet grunnlaget for den arealbruken og de bebyggelsesstrukturer det bør fokuseres på i kommende planperiode.



Telemarksgata 10, overgangen mellom ny og gammel arkitektur i det historiske sentrum

Skiens hovedutfordring med utgangspunkt i det valgte fremtidsbilde og utviklingstrekk er å se på en strategisk utvikling av sentrum der Skiens lange tradisjoner som bosted og handelssenter må videreutvikles og samtidig sees i sammenheng med utviklingen på Smieøya og Klosterøya.

Hovedpunkter som berører arealbruk, funksjoner og bebyggelse i Skien sentrum:

- Ivareta og vitalisere bygninger og miljøer som skaper og gir identitet til sentrum
- Større fokus på byggeområder som forsterker begrepet "byen som møter vannene"
- Utvikle urbane bomiljøer gjennom rehabilitering, nybygging og fortetting i Skien sentrum.
- Forsterke og underbygge byens historiske og monumentale bygg
- Større fokus på byggehøyder og utnyttelsesgrad i sentrum

Skien sentrum er en by med den tette byens kjennetegn. Det er en blanding av fysiske og funksjonelle trekk som befester dette. Midtbyen har et tett nett av gater og plasser med gateomsuttende bebyggelse. Målsetningen med det videre arbeid for Skien sentrum må være beholde og styrke:

- Kvaliteter i offentlige byrom
- Det sentrale byområdets rutenett
- Murbebyggelsens omslutning av gater og plasser
- Småbyskalaen i byens trehusbebyggelse
- Kvalitet og mangfold i bygningstypologien

Valgt scenario og arbeidsverkstedet er delt inn i 2 hovedområder: Det historiske sentrum og områdene rundt Bryggevannet.



Bakken, småhusskalaen i byens trehusbebyggelse

4.1 Arealbruk, funksjoner og bebyggelse

Det historiske sentrum

Å sette fokus på Skiens historiske sentrum er viktig. For å få til et levende og aktivt sentrum som ikke "stenger" etter arbeidstid, må det etableres flere boliger i sentrum, samtidig som det blir tilrettelagt for gode foretnings- og næringsarealer. En bedre arealutnyttelse og fortetting i sentrum bør være en viktig del av strategien for en bærekraftig utvikling. En fortettingsplan som omhandler både infillprosjekter i kvartalsstrukturen, og registrering av tomme eller ubrukte lokaler i eksisterende bebyggelse vil kunne bidra til at det lettere kan etableres flere leiligheter, kulturtilbud og forretningsarealer. Fortetting bør ivareta kvaliteten og en mer effektiv bruk av de bebygde arealene, samtidig som konsentrerte boligprosjekter som fyller kvartaler bør unngås. Et viktig tema i fortettingsdiskusjonen er krav til uteoppholdsarealer og parkering. Barn og unges interesser må ivaretas. Dette er omtalt i hovedrapportens kapittel 4.1.3 Byliv, byrom og grønstruktur.

Det er viktig at den historiske bebyggelsen danner hovedstruktur og setter premisser for videre utvikling i sentrum. Det må settes fokus på etasjehøyder og materialbruk i nye prosjekter. Kvartalenes gjennomgående gesimshøyder må ikke brytes. Takformer og



Eksempel på ny materialbruk i det historiske sentrums første etasje

taklandskap må ikke i for stor grad bryte med den historiske murarkitekturen. I prosjekter der dette ikke er ivaretatt skapes det fort et bygningsmessig visuelt kaos, der stilarter, materialbruk og form slåss innbyrdes.

På den annen side kan nye prosjekter i sentrum godt reflektere vår tids arkitektoniske uttrykk så lenge skala, proporsjoner og materialbruk harmonerer med tilstøtende bygninger. Stilkopiering er ikke alltid riktig svar på en tilpasningsproblematikk. Nye prosjekter i sentrum skal fange opp byens skala, fasaderytme og materialbruk.

Bryggevannet

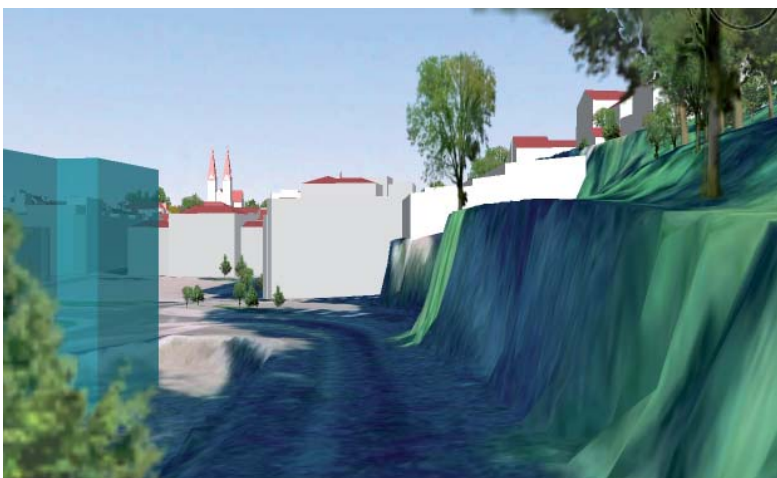
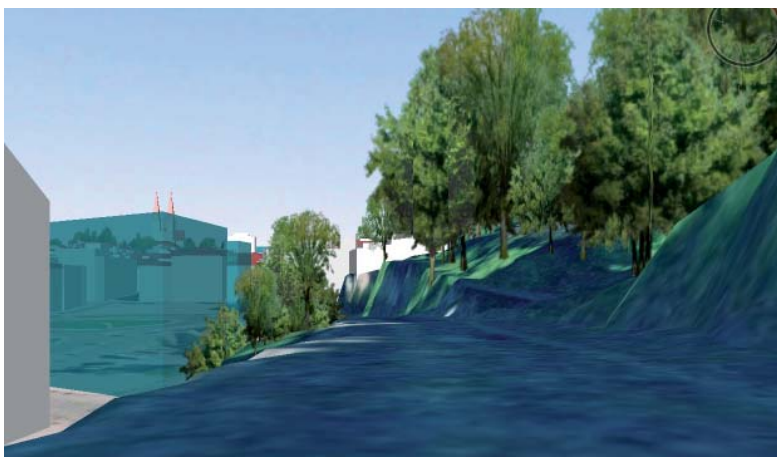
Utvikling av Jernbanebrygga

Jernbanebrygga utvikles med boliger, caféer og næringsarealer.

Område bør få en middels utnyttelse og utforming som ikke "privatiserer" området, men styrker den offentlige tilgjengelighet.

Utfyllende bebyggelse på Langbryggene

Parkeringshus med boliger, bevertning og kontor. Prosjektet er under planlegging. Bygget blir liggende i "inngangsporten" til Skien når man kommer med bil. Det er viktig å merke seg at bygget vil fortette innsynet til byen og at dette først og fremst er et resultat av utbyggers ønske om byggehøyde på opp til 6 til 7 etasjer.



Parkeringshusets innvikning på synsfeltet når man ankommer byen fra Nedre Skotlands veg (Illustrasjoner fra VR-modell)

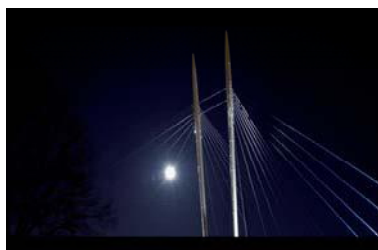
Mølla

Mølla bør få ny funksjon og inngå i et område med større grad av offentlig tilgjengelighet sammen med Smieøya og slusene



Gangbro

Gangbro etableres mellom Klosterøya og Jernbanebrygga. Broen må tilføres arkitektoniske kvaliteter som gir identitet og symbolverdi.



Kilde: broeksempel hentet fra photosight.org

Vurdering av enkeltprosjekter

Landmannstorvet

Landmannstorvet ligger i et forvitningsområde og planene for området har vært gjenstand for flere og svært ulike synspunkter. Den planlagte utbyggingen baserer seg på en høy utnyttelse der bygningen fyller mesteparten av byrommet. Landmannstorvet må sees i sammenheng med Torggata som en eventuell mijøgate, og hovedgate, nytt NAV hus, og torgets funksjon som kollektivt trafikkknutepunkt. Landmannstorvet vil miste sin funksjon som et orienterende byrom ved en nedbygging. Samtidig vil prosjektet tilføre flere boliger i det nære sentrumsområdet som vil ha en positiv effekt på vitaliseringen av sentrum. Det kan stilles spørsmålsteget ved om behovet for ytterligere nye forretnings- og næringsarealer når sentrum i dag har flere ledige og tomme lokaler.

Meierikvartalet

Området på hjørnet mellom Skistredet og Prinsessegata bør bebygges for å komplettere kvartalsstrukturen. En blandet arealbruk, med kultur, næring og boliger vil styrke sentrum. Retningslinjer for høyder i sentrum bør følges.

Hjellen

Det foreligger konkrete planer for en fortetting av bebyggelsen langs Nedre Hjellegata. Dette er et positivt bidrag til sentrumsutviklingen og vitaliseringen av Hjellenområdet



Hjellen sett fra Klosterøya (Illustrasjon fra VR-modell)

Fremtidig omdisponering av Mølla

Mølla fremstår i dag som en barriere mellom Klosterøya og sentrum. Mølla som volum er svært fremtredene i Skien. Ved en eventuell omdisponering av bygningsmassen på Smieøya bør det legges vekt på å minske bygningsvolumene ved å bryte disse ned i en målestokk som fremhever Skien på en god måte. Det vil være enklere å forsvare et enkelt vertikalt bygningselement i dette området.

Nytt hotell ved Ibsenhuset

Et nytt sentrumsnært hotell vil bidra til å forsterke Skien som konferanseby og videreutvile Ibsenhusets kulturtilbud. Planlagt plassering og sammenkobling med Ibsenhuset vil vitalisere området mellom Ibsenhuset og sentrumsamfiet og binde sentrum nærmere Ibsenhuset.

Ytterligere kartlegging

- Registrering av sammenhengende og bevaringsverdige fasadeløp
- Kartlegging av tomme og ubrukte men brukbare leilighetsarealer fra 2. etasje og oppover.
- Oversikt over stimuleringsprosjekter i regi av kommunen og husbanken.
- Kartlegging av tomme arealer i sentrum, med fokus på omgjøring, ombygginger av leiligheter

Fremtidens byggehøyder

Historiens spor

Et av byutviklingens vanskeligste og ofte mest konfliktfylte temaer er ønsket byggehøyde og maksimal utnyttelse i ny bebyggelse.

Høyden på nybygg er en avgjørende faktor i spenningsfeltet mellom utbyggers forventninger, allmennhetens interesser, byromskvaliteter og byens profil. Skien sentrum har et tilfang av historiske bygninger og identitetsskapende elementer som må bestå og sikres.

Høydefastsettelse på ny bebyggelse må vurderes i sammenheng med:

- ivaretagelse av bylandskapet,
- samspillet mellom terrengforskjeller, sokkelhøyder, etasjehøyder og gesimshøyder
- takformer og takvinkler
- siktlinjer i byen
- gesimslengder og gesimstyper

I et byplangrep er det vanskelig å være helt konkret når det gjelder å fastsette eksakte gesimshøyder. Et viktig poeng er at byens siktlinjer fra syd skal være lesbare, ubrutte og tydelige, med fokus på Skien kirke. Samtidig er det et poeng og ytterligere forsterke og tydeliggjøre amfiets topografi. Det betyr at Lundetoppen og Kvernaldalen nord for Landmannstorvet kan tåle større byggehøyder. Ved en fremtidig utvikling av Smieøya bør det settes betraktelig lave byggehøyder enn det Mølla har i dag for å knytte byen nærmere vannene. Sydlig del av Smieøya kan tåle større høyder enn nordlige del inn mot Møllebrua.

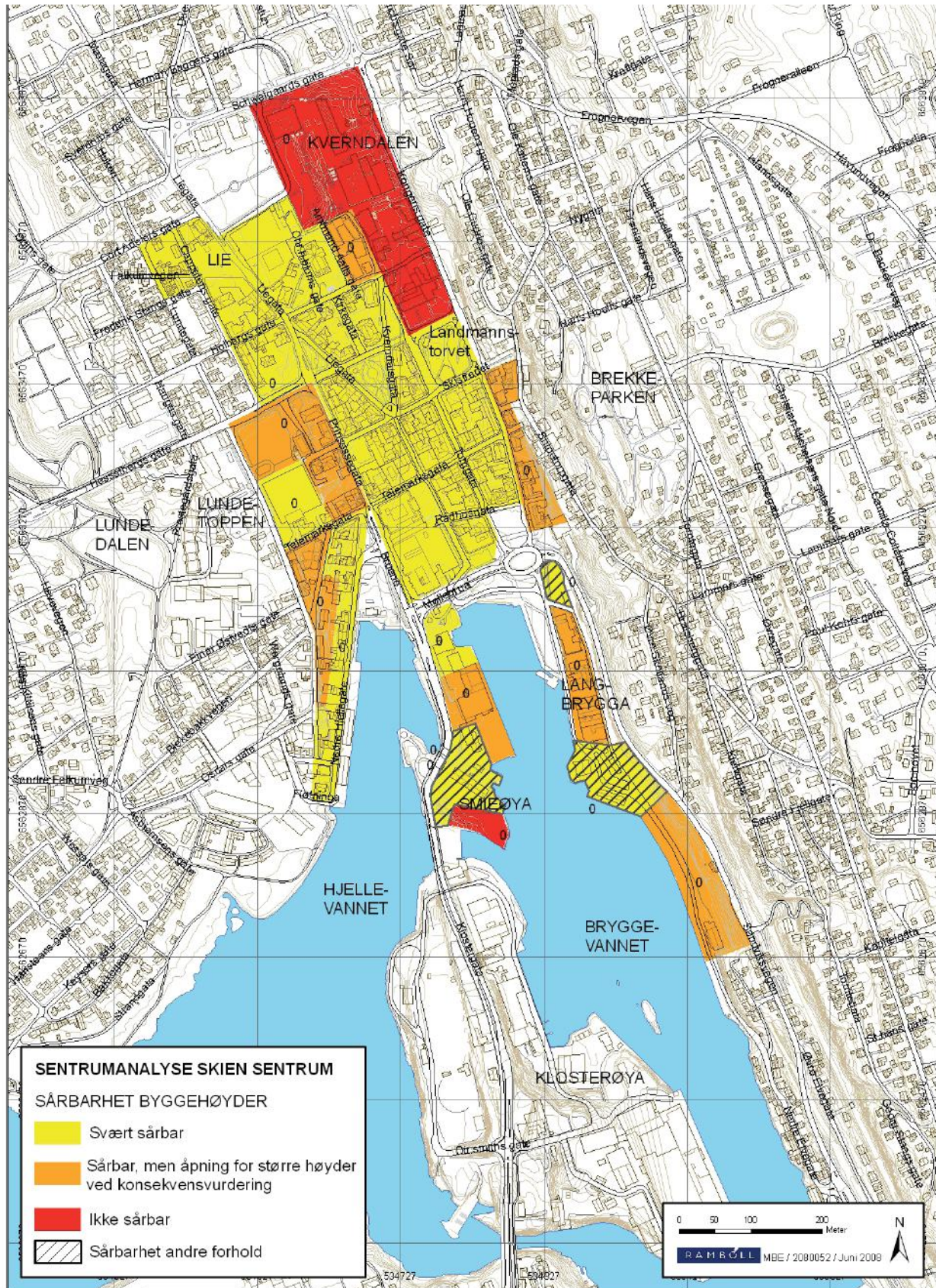
En rigid høydefastsettelse for nye prosjekter vil kunne medføre at byfortetting og videre vitalisering av sentrum begrenses. (se avsnitt i kap. 4 Det historiske sentrum).

I de nordligste sentrumsområder bør det kunne tillates at enkelte etasjer bryter eksisterende gesimshøyder dersom bygningsvolumene trekkes inn i kvartalet. Dette vil bidra til å dempe synsinntrykket fra gatenivået. Samtidig skal man være oppmerksom på at disse volumene blir tydelige og lesbare fra høyere ståsteder rundt sentrum.

I Skien som i de fleste andre byer kan det være nyttig med en byformanalyse som fastsetter premisser for bebyggelsens høyder i de enhetlige områdene og i de enkelte kvartaler. Viktige historiske og sammenhengende fasadeløp bør registreres. Det bør fokuseres på tilliggende gesimshøyder, kvartalenes sammensetning og egenart og bygningshøydenes forhold til tilliggende gatebredder.

Temakartet neste side beskriver sårbarhetsgraden i Skien sentrum når det gjelder byggehøyder. Grad av sårbarhet er vurdert ut fra et hensyn til:

- siktlinjer i byen
- bylandskapet
- enhetlige områder
- topografi
- historiske bygninger



Lokalisering av kulturlokaler

Kultur er i tillegg til handel og tjenesteyting en kjernefunksjon i et byområde. En av utfordringene som har vært frontet i forbindelse med utviklingen av Skien sentrum er å gjøre byen mer levende etter forretningenes stengtidsperiode. Flere kulturaktiviteter kan bidra til dette. I Skien sentrum finner vi i hovedsak disse typene kulturinstitusjoner:

- Skoler, undervisningsinstitusjoner
- Bibliotek, museer
- Kirker, menighetslokaler
- Teatre, kinoer, konsertlokaler
- Restauranter, kafeer og puber

For aktivitetene i byen ettermiddag og kveld er det i første rekke de to siste kategoriene som er viktige, siden disse også har en viss synergieffekt. De øvrige institusjonene er hovedsakelig åpne bare på dagtid, eller den kveldsaktiviteten de innebærer har liten synergieffekt på øvrige funksjoner i bysentrum.

I eller i umiddelbar kontakt med bysentrum ser vi følgende områder som kan være interessante med tanke på å utvikle kulturstrøk der det inngår etableringer som kino, teater/konsertlokaler mm.:

Kverndalen-Festiviteten

Kverndalen-området har kapasitet til etableringer som trenger større gulvflater. I området ligger også tidligere kinolokale, samt Festiviteten. Området har derved potensiale til å bli et kulturtyngdepunkt og samtidig bygge opp under videre bruk av eksisterende kulturlokaler. Kirken, som tidvis også brukes til konserter o.l., samt Norges Bank-bygget er også lokaler som kan underbygge dette som en kulturbydel. Noen spisesteder er etablert her allerede. Området ligger med nærhet til kollektivtransport, som er viktig for kulturtilbud rettet mot barn og unge, samt eldre, og vil også ha gode forutsetninger når det gjelder bilparkering.

Landmannstorget-Fengslet

Eksisterende bygningsmasse og eierstruktur begrenser sannsynligvis etableringer som krever store gulvarealer. Her er imidlertid mye ledige lokaler og kulturlokaler her kan bidra til å vitalisere området. Nærhet til kollektivterminal er en styrke med tanke på tilbud som også skal være rettet mot barn og unge. Bilparkering i kvartalsområdet vil være begrenset, men parkeringshus i fjellet vil gi god tilknytning til parkeringsplasser. Det er allerede flere serveringssteder i området.

Meierikvartalet m/naboskap

Dette omfatter både ny og eksisterende bygningsmasse. Hvor store gulvflater som kan etableres her samlet er noe uklart. Området knytter seg opp mot Ibsenhuset, og kan sammen med Festiviteten tvers av Ibsenparken danne et samlet kulturstrøk. Meierikvartalet ligger med noe lenger avstand til kollektivterminal enn de to foregående alternativene. Parkeringsdekning i umiddelbar nærhet vil dels måtte etableres i kjelleren i Meierikvartalet. Ellers kan gateparkering og annen eksisterende parkering for handlende utnyttes på de tidspunktene det er lite handel.

Hjellen-Ibsenhuset

Dette området omfatter ny og eksisterende bygningsmasse mellom Ibsenhuset og Hjellen. Eksisterende bygningsmasse som bør bevares, samt sammensatt eierstruktur begrenser sannsynligvis hvor store sammenhengende gulvflater som kan etableres. Sammen med Ibsenhuset og biblioteket kan dette bli et særpreget kulturstrøk som også har kontakt med vannet. Området ligger lite gunstig til når det gjelder kollektivtrafikk, som er viktig for kulturetablisseringer som har barn og unge som målgruppe. Området har ikke stor bilparkeringskapasitet og det er uklart hvor mye som evt. kan etableres i parkeringskjellere e.l.



Mølleområdet

Dette er et område som er pekt på som strategisk utviklingsområde i forhold til sammenhengen mellom Klosterøya og sentrumsområdet. Det ligger muligheter innen området for å utvikle store, sammenhengende gulvarealer for kulturformål. Dette kan gi en kulturakse mellom Klosterøya og sentrum. Området ligger langt fra kollektivterminal. Det skulle ligge godt til rette for å tilrettelegge for tilstrekkelig bilparkering innen området.

Ut fra en samlet vurdering synes området Landmannstorget-Fengslet å være det området som synes å kunne bygge best opp om utviklingen av kjerneområdet i bysentrum, samtidig som tilknytningen til kollektivtrafikk og muligheten for parkering på kveldstid burde være gode. Området er i hovedsak utbygd og består av mange eiendommer. Dette kan være en hindring for å realisere dette som kulturstrøk.

Lokalisering av andre kulturtilbud

Når det gjelder skoler, vil det være naturlig å legge dette i tilknytning til andre skolelokaler, som også gir mulighet for å kunne benytte felles lokaler, avhengig av tiden for undervisningen. Bibliotek, som har tunge målgrupper blant unge og eldre, bør lokaliseres slik at tilknytning til kollektivtrafikk er god. Dette bør også være en lokaliseringfaktor for kulturskoler dersom disse skal betjene hele kommunen eller et større distrikt.

For øvrig bør lokalisering av ulike lokaler for kulturvirksomhet ha fokus på hvor omfattende aktiviteten utad er. Det finnes f. eks. gode eksempler på at etablering av bibliotek har gitt nytt liv til faldende forretningsstrøk. Etablissementser som har mindre publikumstilstømning kan ha motsatt effekt og virke som døde fasader og derved gjøre et strøk mindre interessant. Dette er utgangspunkt for å foreslå at det i et avgrenset område av sentrum blir krav til forretningsmessig fasade på gateplan.

Utvikling av handelskjernen

Tetthet er en viktig faktor for å opprettholde og skape et godt miljø for handel. Oppstår det lengre strekninger der det ikke finnes forretninger og andre utadvendte tilbud, oppfattes dette som kjedelig for dem som benytter byen. I områder i ytterkant av kjerneområder for handel, da i særdeleshet i perioder som markedet er mer åpent for boliger og/eller kontorer, vil det for nybygg og rehabiliteringsprosjekt kunne være fristende å legge til rette for annen arealbruk enn forretninger på gateplan. Sett på sikt vil det være uheldig dersom et område som har potensial som en del av handelskjernen gradvis bygges om til andre formål.

Det er påpekt at det er viktig å ta vare på det som i dag fremstår som en tydelig handelsakse. Siden Torggata allerede er en etablert handelsgate og at det i deler av Prinsessegata også er forretninger, er dette områder som også bør sikres som en del av det fremtidige handelssentrum. En måte å gjøre dette på innenfor en formell arealplan er å sette krav til forretningsmessig fasade på gateplan ved nybygging/ombygging. En slik teknikk kan ikke sikre at lokaler vil bli utleid til handelsforetak eller utadvendt tjenesteyting. Det vil først og fremst markedet for denne typen lokaler bestemme. Metoden innebærer imidlertid at det ikke skapes hindringer i form av omfattende ombygging dersom markedet for forretningslokaler utvikler seg positivt. Selv i dårligere tider vil lokaler som er bygget for forretningsdrift ha større potensial for å bli brukt til dette enn lokaler som ikke egner seg.

I tillegg til de strøkene som er beskrevet ovenfor bør også bygnin-gene syd og vest for Landmannstorvet inngå i et kjerneområde for handel der det er krav til forretningsmessig fasade på gateplan. Dette er også et omfang av handelsområder som i de første tiårene antas å være tilstrekkelig ut fra den registrerte aktiviteten i Skien i dag. I strøkene utenfor dette kjerneområdet vil det også være

hensiktsmessig å legge til rette for handel, men med større valgfrihet når det gjelder funksjoner på gateplan.

Dersom det skulle være aktuelt med et tredje kjøpesenter i bysentrum, vil lokalisering i tilknytning til kjerneområdet for handel kunne være kritisk i forhold til utviklingen av byens handelsstrøk. Plasse-res et kjøpesenter uavhengig av kjerneområdet vil det kunne bidra til forvitring i stedet for styrking av handelsstrøket.

Boliger i sentrum

Mange av de faktorene som gjør det attraktivt å bo i sentrum bidrar også til at vi møter en rekke utfordringer i utvikling av sentrum som boligstrøk. Dette gjelder både for å møte gjeldende byggeforskrifter og for å legge til rette for gode boforhold generelt. Vi snakker her om forhold som støy, luftforurensning, trafikksikkerhet (spesielt for barn), leke- og oppholdsarealer, sol- og lysforhold og parkering. Rammebetingelsene for bygging i sentrum er ofte slik at utendørs oppholdsareal i tilknytning til bolig vil være en knapphetsfaktor, ofte fordi byggegrunnen er liten og dyr og arealene omkring allerede er disponert.

Undersøkelser, bl. a. fra Oslo, viser at det bør flere barnefamilier i sentrumsnære leiligheter enn man i utgangspunktet antok. Vi forandrer også vårt levesett over tid, noe utviklingen gjennom de siste 50 år skulle vise med tydelighet. Det bør tas høyde for at det vil være attraktivt å bo i by også for barnefamilier. Mange barn er på hverdager på skole/SFO eller i barnehage og kjøres til og fra ulike organiserte aktiviteter på ettermiddagen. Det gjør at familier kan vurdere en byleilighet som brukbar familiebolig selv med de begrensningene som ligger i omgivelsene.

Et viktig forhold i bysentrum er forholdet mellom private og offentlige utearealer. Spesielt de små barna vil trenge private oppholdsarealer, fortrinnsvis organisert som større fellesareal, som er lukket mot omgivelsene og som ikke allmenheten har adgang til. Dette både for at barna ikke skal kunne ta seg ut i byen på egen hånd og fordi det urbane miljøet gir liten mulighet for sosial kontroll.

På samme måte som i mer rendyrkede boligområder bør det settes fokus på bokvalitetene i sentrum og sikres en arealbruk som er til beste både for barn og voksne. Det bør derfor gjennomføres en samlet vurdering av hvordan Skien sentrum bør organiseres som boligstrøk. Boligutvikling i sentrumsområder foregår oftest klattvis, og omfatter stort sett ikke mer enn deler av eller maksimalt et helt kvartal. I Skien sentrum finnes det imidlertid også strøk der det ligger til rette for omfattende omstrukturering. I slike områder vil det være mulig å stenge gater for gjennomkjøring og la deler av disse inngå i utendørs leke- og oppholdarealer. Likeledes vil det være mulig å organisere utendørs opphold, parkering og andre fellesfunksjoner samlet for flere kvartal og derved få mer hensiktsmessig arealbruk. Ved å stenge gater for gjennomkjøring vil også støy og luftforurensning kunne begrenses i et slikt område.

Et overordnet grep for sentrumsområdet som boligstrøk bør også omfatte organisatoriske utfordringer. Eksempelvis bør det vurderes helt eller delvis selvfinansierende ordninger for opparbeidelse av utendørs oppholdarealer og parkering gjennom en form for frikjøp, som gjør det mulig å opparbeide dette felles for deler av byen. Dette kan også gjøre det lettere å oppfylle formelle krav ved mindre rehabiliteringsprosjekt der det inngår boliger. Se også under overskriften "Boligbygging" under kap. 4.3.



Eksisterende bollger

Eksempel på krav til utendørs oppholdsareal

Tønsberg:

- Sentrale byområder: 30 m²
- Resten av byområdet: 75 m²
- I lokalsenterene: 75 m²
- Øvrige del av kommunen: 150 m²

Kravene gjelder pr. nye boenhet. Arealene kan omfatte en kombinasjon av private områder tilknyttet den enkelte boenhet, fellesarealer for flere boenheter og/eller friområder.

Hamar:

- Boliger større enn 60 m² skal ha tilgang til tilfredsstillende eget og felles uteoppholdsareal med utsikt til minst; større, felles gårdsrom, gate eller horisont. For boliger mindre enn 60 m² må minst ett av kravene til uteopphold være oppfylt.
- Takterrasse og felles gårdsrom må kunne møbleres med sittegruppe, beplantning, og utstyr for barns lek.
- Kvartalslekeplasser skal være på 2 daa og ikke ligge mer enn 150 m fra bolig. Kvartalslekeplass bør etableres i tettbebyggelse med mer enn 10 boliger. I bebyggelse med høy tetthet aksepteres mindre uteareal, men det bør ikke være mindre enn 25 m² pr. bolig.
- Sentrale lekefelt og ballfelt for felles opphold og lek bør i by- og tettbebyggelse ikke ligge mer enn 400 m fra bolig. Sentrale lekefelt for større barn bør være minimum 6 daa.



4.2 Trafikk

Hovedgater og barrierevirkning.

Nye hovedveger

Gjennom arbeidsprosessen med denne sentrumsplanen har utbygging av hovedvegnettet i Grenland blitt diskutert. Man ser behovet for å ta brukerfinansiering i bruk. Sentrumstunnelen som er vist i gjeldene kommunedelplan mener man fortsatt bør være med i plan for sentrum. Ny Århus bru sammen med en hovedveg nord for sentrum samt ny bru syd for sentrum (syd for Klosterøya) ønskes revurdert.

Det arbeides for tiden med en KVV for nytt hovedvegssystem i Grenland. Ulike veg- og trafikkløsninger vil i den forbindelse bli vurdert.

For Skien sentrum sin del er det et behov for ytterligere trafikkberegninger og vurderinger for å kunne si noe mer om konsekvenser og nytte av eventuelle nye hovedvegsløsninger rundt sentrum. F.eks. vil man kunne synliggjøre hvor stor trafikkavlastning en ny bru syd for sentrum vil gi for trafikken på Møllebrua og andre sentrumsgater.

Eksisterende hovedveger

Prinsessegata/Ligata/Sweigaards gate forblir overordnede hovedgater som i dag.

Møllebrua har gjennom prosessen blitt diskutert mye. Mange har ønsket om å fjerne denne hovedvegen slik at bysentrum og vannet kan knyttes sammen på en mye bedre måte enn i dag. Inntrykket etter arbeidsverkstedet er likevel at de fleste innser at dette er et stort og tungt grep å ta og at finansieringen av et slikt prosjekt kan ligge langt fram i tid. Et viktig argument for å ikke fjerne Møllebrua er forholdet til busstrafikken. Dersom Møllebrua fjernes vil man få store problemer med å betjene bysentrum med buss på en god måte. En gateterminal i øvre del av Torggata vil da ikke fungere og pendlende metrolinjer vil være vanskelig å få til.

Det må gjøres tiltak for å redusere barriererefekten de eksisterende hovedgatene utgjør.

Tiltak under og inntil Møllebrua blir viktig for å gjøre forbindelsen mellom sentrum og vannet mer tilgjengelig og tiltalende. Adkomst til p-hus Arkaden, p-plassen foran Kaffehuset og p-plassene og adkomstveien under selve brua må inngå i vurderingene.

Tiltak i deler av Prinsessegata/Ligata for å gjøre kryssing for gående og syklende lettere blir også viktig for å redusere barriererefekten og sikre kryssingsmuligheten for de myke trafikantene. En omforming fra veg til miljøgate bør vurderes.

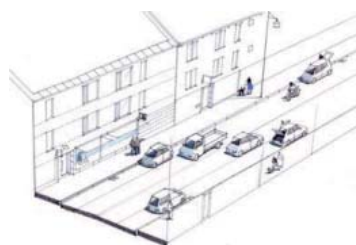
Kongens gate er sekundær hovedveg som bør gjøres om til å ta tovegstrafikk slik at Torggata kan avlastes for vanlig biltrafikk.

Fotgjengere

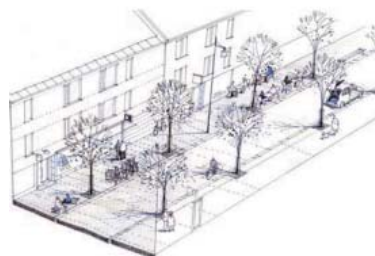
For fotgjengerne vurderes situasjonen i bysentrum som god der man har et utbygd gågatenett. For gatene inn mot gågatene er det derimot et behov for bedre tilrettelegging. Her kan fjerning av gateparkering, bredere fortau og en mer miljømessig utforming av gatene bedre forholdene for de myke trafikantene. Mindre gateparkering gjør forholdene mer oversiktlig og det blir lettere og tryggere å krysse gatene. En bedre sikring av selve kryssingspunktene er også nødvendig. Opphøyde kryss eller opphøyde gangfelt kan være aktuelle tiltak. I tillegg bør man jobbe for å innføre 30 km/t som fartsgrense i bysentrum. Ellers er en g/s-forbindelse mellom sentrum via Smieøya til Klosterøya viktig å få etablert. Mølla er her den store hindringen.

Der er et behov for ytterligere trafikkberegninger og vurderinger for å kunne si noe mer om konsekvenser og nytte av eventuelle nye hovedvegsløsninger rundt sentrum

Det må gjøres tiltak for å redusere barriererefekten de eksisterende hovedgatene utgjør.



Fra veg til miljøgate



Mot øst hvor terrenget stiger kraftig på, trengs det å supplere eksisterende trappetilrettelegginger med en heisanordning eller liknende for å lette adkomsten til/fra sentrum.

Gjennom dette kan det skapes en større trygghet for barn i byen, noe som har vært påpekt som viktig.

Sykkel

Det bør legges bedre til rette for sykling gjennom sentrum. En hovedplan for sykkel som er utarbeidet peker på viktige ruter gjennom sentrumsgatene (se kart). Torggata peker seg ut som en svært viktig trasé å få bedre tilrettelagt. Det samme gjelder Hesselbergsgate og Ligata (se skisse som viser de traséene vi anser som viktigst å tilrettelegges bedre for sykkel).



Kart som viser dagens situasjon (øverst) og forslag til å bedre tilrettelegging for sykkel (nederst). Røde streker er dagens sykkelveiruter, grønne viser dagens gågater i sentrum og blå streker viser forslag til traséer der det bør tilrettelegges bedre for sykkel.



Parkering

For å klarlegge framtidig parkeringsbehov anbefaler vi, som beskrevet under kartleggingen, at det gjøres nye registreringer av parkeringsbelegg og parkeringsdekning.

Arbeidsprosessen med sentrumsplanen har avdekket at mange mer kantsteinsparkeringen bør reduseres slik at gatene i større grad blir gode for de myke trafikantene. Videre framkom det synspunkter om å satse på kollektivtrafikk og ha en mer restriktiv p-politikk for å redusere antallet biler i sentrum. For å kompensere for færre gateparkeringsplasser var mange positive til bygging av p-anlegg i fjell øst for Landmannstorget. Flere innfartsparkingsplasser nærme sentrum ble også påpekt som noe man burde jobbe videre med.

Parkeringsmuligheten har stor betydning for folks valg av transportmiddel og parkeringspolitikken for sentrum vil derfor ha stor betydning for hva slags bybilde man vil skape.

Det er ikke hverken praktisk, økonomisk eller miljømessig riktig å tilfredsstille etterspørselen etter parkering fullt ut i et bysentrum. Kommunen må derfor prioritere hvem man tilrettelegger for.

Tilrettelegging av besøksparkering for handel/kultur/service og sosiale aktiviteter bør kommunen prioritere høyest. For at det skal oppleves lett å finne parkeringsplass for denne gruppen bør det

tilrettelegges for korte og hyppige parkeringer. Erfaringer viser at dette effektivt oppnås gjennom hensiktsmessig avgiftsstørrelse og avgiftstid. Det anbefales at kommunen følger de råd som er gitt i Parkeringsutredning av 30.09.2004. Vesentlige anbefalinger her er økning av avgiften og gjøre den progressiv (kr.8,- første time, deretter 10,- og 12,-) samt innføring av avgift på lørdager.

Med ønske om etablering av flere boliger og kontorarbeidsplasser i sentrum må det også tas stilling til hvordan man tilrettelegger parkeringen for disse.

Arbeidsreisende bør fortrinnsvis benytte annet transportmiddel enn bil. Mest mulig overføring av denne gruppen til kollektiv eller sykkel vil ha størst og positiv virkning på rushtrafikken og dermed også på framkommelighet og miljø. I konkurranse med kontorer i utkanten av sentrum hvor parkeringsdekningen er god vil det være en utfordring å tilrettelegge for et riktig antall parkeringsplasser. Sammen med god kollektivdekning, gode forhold for sykkel og god tilgjengelighet til sentrumsfunksjoner, bør man kunne konkurrere på attraktivitet. For å oppnå rasjonelle løsninger, både for handels-, arbeids- og boligparkering, bør det stimuleres til etablering av fellesanlegg og sambruk. Det totale parkeringsbehovet vil ved slike løsninger reduseres fordi plassene utnyttes bedre.

Fortetting og omgjøring til flere boliger i den gamle murbyen vil kreve at man ser på fellesanlegg i nærliggende kvartaler/områder samt reduserte P-krav. Gjeldene kommunedelplan for sentrum har allerede satt reduserte krav til parkering i sentrum for bolig (0,75 plass pr. leilighet med 2-3 rom) og kontor (1 plass pr.100m²).

Fellesanlegg kan etableres gjennom forpliktende utbyggingsavtaler eller at kommunen gjennom aktiv bruk av frikjøpsordningen påtar seg utbygging av fellesanlegg. Frikjøpsbeløpet må gjenspeile byggekostnadene for en P-plass i sentrum. Kommunen bør inn ta en aktiv rolle i utviklingen av parkeringstilbudet og opprettelse av aksjeselskap som bl.a. kan finansiere investeringer ved låneopptak, bør vurderes (jfr. Parkeringsutredning av 30.09.2004).

Oppsummert anbefales fjerning av gateparkering i utvalgte gater for å bedre forholdene for kollektivtrafikken, gående og syklende og utvikling av sentrale fellesanlegg for handels-, arbeids- og boligparkering.

Buss

Det viktigste som kom fram under arbeidsverkstedet når det gjaldt busstrafikken var at Torggata burde avlastes for vanlig trafikk og bli kollektivgate og at gateterminal burde anlegges. Tilrettelegging for sykkel og opparbeidelse av Torggata til miljøgate ble også trukket fram. Det kom fram at for å prioritere både buss og sykkel bør man ta bort kantsteinsparkeringen men tillate servicetrafikk.

Tovegs busstrafikk i Torggata gir den beste løsningen for bussen. Pendlende metrolinjer gjennom et bysentrum bør ha en tydelig trasé med god standard, høy kvalitet på holdeplassene og prioritering av buss i kryss. Envegstrafikk sydover i Torggata og busstrafikk nordover i Kongens gate kan også være mulig å leve med dersom man får lysregulert krysset med Skistredet og gitt bussene prioritet.

Tilrettelegging for sykkel i Torggata vil best kunne gjøres dersom man velger envegs busstrafikk. Da får man plass til å etablere sykkelfelt i begge retninger og man kan skilte med tillatt sykling mot envegskjøring.

Gateterminal i Torggata bør opparbeides med høy standard. Det blir viktig å ikke velge minimumsløsninger men heller være forutseende og sette av tilstrekkelig areal til busser, ventende passasjerer og forbipasserende fotgjengere. Dette gir føringer for en evt. utbygging



For å oppnå rasjonelle løsninger, både for handels-, arbeids- og boligparkering, bør det stimuleres til etablering av fellesanlegg og sambruk.

Gateparkering bør fjernes i utvalgte gater for å prioritere kollektivtrafikken og myke trafikanter

av Landmannstorvet. Gjeldene forslag til reguleringsplan bør med bakgrunn i dette revideres da planen etter vår vurdering medfører for sneue arealer til trafikkløsningene i gatene som omkranser torget.

Jernbanen

Jernbanen går i fjellet rett øst for Landmannstorvet. Det er vurdert som en mulighet å få til en stasjon i fjell her. Landmannstorvet ligger derfor sentralt som kollektivknutepunkt for buss og evt. bybane, med kort vei til evt. ny jernbanestasjon.

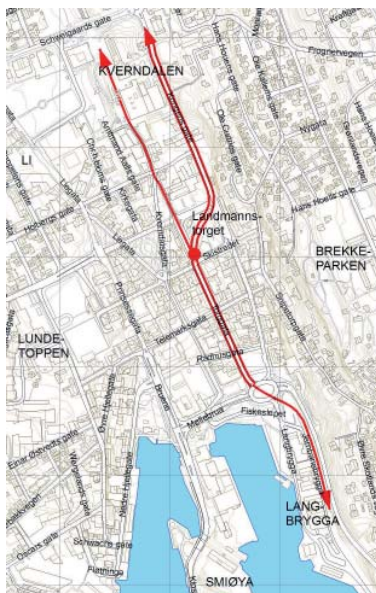
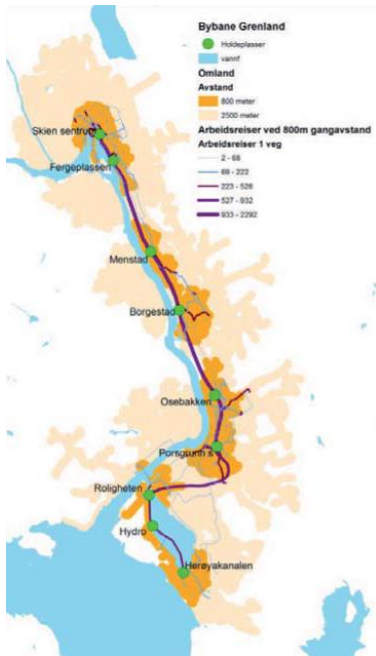
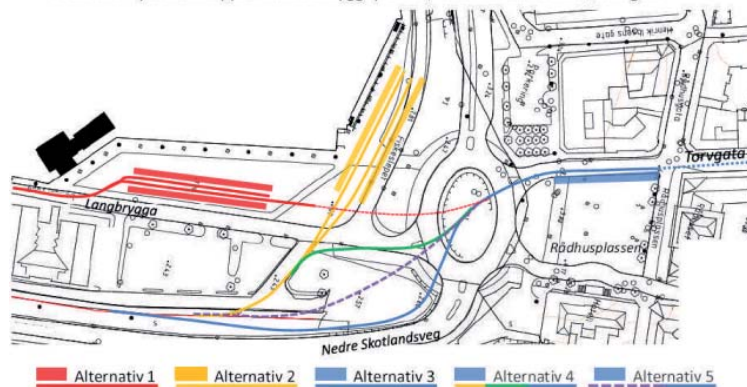
Bybane

Som en del av sentrumsanalysen skal trase for bybane vurderes. For en første etappe av en bybane er det utarbeidet en rapport, Sluttrapport Grenland bybane – etappe 1. I rapporten vurderes mulighetene for bybane på strekningen mellom Herøya og Bryggeparken i Skien. Traséen videre gjennom Skien sentrum er ikke vurdert i rapporten.

En bybane i et gatenett med samtidig biltrafikk må bygges med dobbeltspor. Breddebehovet for et slikt dobbeltspor blir omtrent det samme som en kollektivgate (ca. 6,5m pluss venteeareal). Dersom bybanen skal føres fra Bryggeparken og videre opp gjennom sentrum er det Torggata som peker seg ut. Bybane i Torggata og opp gjennom Kverndalen videre til Nylende er også det som er foreslått gjennom prosessen med sentrumsplanen. Med en bybane i Torggata vil det være naturlig å gjøre gata om til en ren kollektivgate (buss + bybane). En tilrettelegging for sykkel vil da vanskeliggjøres. De syklende må da benytte samme areal som buss/bybane.

En bybane gjennom sentrum er ikke en del av etappe 1 og kan derfor ligge langt fram i tid. Første etappe vil ha endeholdeplass i området ved Bryggeparken. Her er det flere alternative plasseringer:

Grenland Bybane. Etappe . Parsell Bryggeparken/ Skien. Alternative løsninger.



Mulig trase for bybane gjennom sentrum

Ved en eventuell videreføring av bybanen gjennom byen blir det viktig å sørge for tilstrekkelig areal til en holdeplass ved Landmannstorvet. Dette vil kreve ytterligere bredder til trafikkareal i Torggata forbi Landmannstorvet (anslagsvis 30m for å få plass til holdeplass for både buss og bybane samt gangarealer).

I en første fase anbefales det å bygge om Torggata slik at den får envegs busstrafikk, sykkelfelt i begge retninger samt utvidelse av dagens fortau. I en eventuell framtidig løsning kan man gjøre Torggata om til toveis kollektivgate for både buss og bane, kombinert med sykkeltrafikk.

Universell utforming

For alle tiltak som iverksettes er det viktig at utformingen bidrar til å styrke tilgjengeligheten for alle brukergrupper.

4.3 Byliv, byrom og grønnstruktur

Idedugnadene og arbeidsverkstedet har ført frem til en rekke konkrete tiltak som skal vurderes som mulige byplangrep i den kommende planperioden.

Hovedpunktene som har fremkommet i løpet av prosessen som berører "byen som sosial arena" er:

- Behov for mer liv og vitalitet i sentrum
- Sterkere sammenheng mellom byens grønne, grå og blå områder
- Økt fokus på livet rundt og på vannene

I det følgende vil hovedtemaene knyttet til "byen som sosial arena" drøftes, med utgangspunkt i valgt fremtidsbilde

Grøntstruktur

Grøntstrukturen i Skien er viktig. Det har vært fokuset på dette temaet gjennom hele prosessen. Både analysen og arbeidsverkstedet har konkludert med at det er behov for en vitalisering av flere parker og en sterkere sammenheng mellom byens grønne områder.

Kommunen har gjennom prosjektet "Byromsprosjekter" satt fokus på grønt i byaksen mellom Ibsenhuset og Brekkeparken, for å styrke den strukturelle sammenhengen mellom kultur og park. De viktigste grønne byparkene, Ibsenparken og Lundeparken, ligger i tilknytning til aksene Skistredet og Hesselbergs gate. I tillegg ligger grønne lunger som Borgenparken, Minneparken og Dizzie Tunes plass langs disse aksene. En riktig strategi for videre byutvikling vil være å styrke disse aksene gjennom ulike tiltak som feks. treplanting i gatene og grønne fasader. Et innspill fra siste arbeidsverksted var å trekke en grønn akse fra Lundedalen via Lunde skole langs Hesselbergs gate til Landmannstorvet. En forbindelse fra sentrum til Lundedalen vil være et viktig ledd i utviklingen av et godt, sammenhengende grønt nettverk for myke trafikanter. Oppfølgende undersøkelser vil være å kartlegge barnetrakk og generell ferdsel for å finne en god og naturlig forbindelse mellom sentrum og Lundedalen.

Analysen har også påpekt behovet for styrke den grønne forbindelsen mellom Lundedalen og Bakkestranda, og forbindelsen nordover fra Torggata/Handelstorget gjennom Kverndalen. Forbindelseslinjene rundt vannene er omtalt under "vitalisering av vannfronten".

Et viktig ledd i arbeidet med byaksene og et grønnere sentrum er også å se på behovet for oppgradering av dagens byparker. Analysen konkluderer med at Lundeparken, som er en stor sentral bypark, er lite brukt. Parken ligger i tilknytning til Ibsenhuset og har således en attraktiv beliggenhet. En strategi for et mer vitalt sentrum er bla. å styrke Lundeparken. Parken har stort potensiale til å bli en spennende bypark med et tilbud som når mange grupper. Det er bla. mange barn som besøker Ibsenhuset. Utendørsteater, lek, boccia og ikke minst "Ibsen" er mulige ingredienser i en moderne utgave av Lundeparken.



Er Lundeparken tilrettelagt for barn? Barn er en stor og viktig brukergruppe av Ibsenhuset.

**Et sentralt spørsmål er:
Hvordan kan vi få mer liv i sentrum?**



Gir et slikt gatebilde grunnlag for et godt byliv i sentrum?



Grønne fasader gir variasjon i bybildet



Opprustning av gårdsrom i kvadraturen

Dette er også et prosjekt i regi av kommunen, hvor man har gått inn med stimuleringsmidler for å skape et grønnere, mer intimt og frodig sentrum. Fire gårdsrom er valgt ut og det jobbes med konkrete planer for oppgradering. Prosjektet tar i bruk gårdsrom som til nå har vært utilgjengelige for publikum, og skaper disse om til frodige oaser til opphold og bespisning ute. Gårdsrommene skal være attraktive både for gjester utenfra og for de som bor og jobber i bygningene. Gårdsrommene ligger i kvadraturen mellom tverraksene Telemarksgata og Skistredet og er et viktig ledd i utviklingen av en grønn akse gjennom sentrum.



Eksempler på vakre gårdsromsdetaljer

Landmannstorvet

Analysen konkluderer med at Landmannstorvet ligger i et fovitringsområde med store behov for byreparasjoner. Nord for Hesselbergs gate er det planlagt et nytt NAV-bygg, som vil gi byrommet en vegg i nord. I sør og vest er bygningsstrukturen intakt og markerer romlighet, mens det mot øst i Kongens gate er behov for en strammere bygningsstruktur. Til tross for forvitringen har Landmannstorvet kvaliteter som byrom, bla. gjennom å være en stor og orienterende plass i nordre del av sentrum. Det åpne kvartalet har potensiale for ny bruk ved bedre tilrettelegging for opphold og aktiviteter, som et ledd i en vitalisering av sentrum. I dag og i fremtiden er det behov for et kollektivknutepunkt i sentrum, og dette er et vesentlig moment i diskusjonen omkring bygging eller ikke.

Til grunn for det valgte fremtidsbildet ligger utbygging på Landmannstorvet. Gjennom den åpne prosessen har det kommet frem ulike synspunkt på saken. Hovedinntrykket er at mange vil bevare Landmannstorvet som åpen plass, med muligheter for å skape nye byromsattraksjoner i sentrum. Skøytebane, tilrettelegging for barn og mer grønt har vært nevnt i prosessen. Enkelte har vært for utbygging på torget.

Sentrumsanalysen konkluderer med at Landmannstorvet er et av byens tre sentrale byrom (Rådhusplassen og Handelstorvet er de to andre). De tre byrommene har ulik karakter og funksjon, hvor Landmannstorvet er en møteplass og et knutepunkt for bla. de som reiser kollektivt, samt at plassen har funksjon som orienteringspunkt og åpent rom nord i sentrum.

Konklusjonen fra analysen og arbeidsverkstedet er at det er behov for en plass i nordre bydel, og at Landmannstorvet bør opprettholde sin funksjon som møteplass og byrom. I det videre arbeidet anbefales en vurdering av delvis bygging på torget, mot Kongens gate, slik at man styrker byrommets romlige struktur mot øst.



Landmannstorvets avgrensning mot nord-øst. Dizzie Tunes plass, kirken og Festiviteten.

Tiltak ved Møllebrua

For å redusere barriereeffekten mellom byen og vannene må det iverksettes tiltak ved Møllebrua. Analysen har drøftet muligheter for fjerning av brua, men av hensyn til avvikling av kollektivtrafikken viser dette seg å være vanskelig (se kapitlet om trafikk). Problemet i området er som tidligere nevnt ikke bare Møllebrua, men hele veisystemet til parkeringsanlegget til Arkaden. Hele området rundt brua og Arkaden er problematisk for myke trafikanter.

Det er i liten grad lagt tilrette for ferdsel til fots sør for kjøpesenteret. Man må lete seg frem til mulige passasjer og ender opp på veianlegget foran parkeringshuset. I dette viktige området, der land møter vann, og Skien har sin opprinnelse, hersker dessverre et visuelt og støymessig kaos.



Arkaden og Møllebrua dominerer ved Bryggevannet

Arbeidsverkstedet og analysen er entydige i at tiltak må iverksettes i området for å redusere barriereeffekten og legge tilrette for ferdsel og byliv.

Vitalisering av vannfronten

I fremtidsbildet av Skien er det slått en ring omkring Bryggevannet som markerer et ønske og mål om å knytte byen nærmere vannene og utviklingen på Klosterøya. Byen har en svært attraktiv beliggenhet mot Bryggevannet og Hjellevannet og byens akser underbygger tilknytningen byen har til vannene.

Det bør prioriteres tiltak ved Møllebrua og Arkaden for å redusere barrieren mellom sentrum og vannene. Videre vil en rekke tiltak stimulere til økt aktivitet rundt vannene, bla. den planlagte gangbroa fra Jernbanebrygga til Klosterøya, utvikling/utbygging på Klosterøya og en mulig omdisponering av Mølla. Det siste tiltaket vil frigjøre store sentrumsnære arealer og skape muligheter nye attraksjoner til byen. De historiske bygningene på Smieøya, samt slusene, kanalen og laksetrappa danner en spennende ramme rundt et evt. nye bygg (hotell og opplevelsessenter har vært nevnt).

Scenariet skisserer også mulig utbygging av boliger og restauranter på Jernbanebrygga. Boliger på Smieøya er under planlegging.

Det må utarbeides en felles strategi for alle utbyggingsplaner rundt Bryggevannet, som sikrer god tilgjengelighet og park/grøntområder av høy kvalitet som et tilbud til hele Skiens befolkning. Transformering av industriområder kan bety økt tilgjengelighet til områder som tidligere var lukket for allmennheten, men det må ligge klare krav fra kommunen som hindrer privatisering og nedbygging av de mest attraktive områdene rundt vannet.

Prosessen og scenariet har hatt fokus på Bryggevannet og en sammenhengende struktur fra sentrum og over ny broforbindelse. Vel så viktig er forbindelsen fra Bryggeparken til Hjellen og Laugstolparken og videre til Bakkestranda. Området har mange kvaliteter med variert bebyggelse, en vakker front mot vannet av naturstein, Telemarksbåtene som attraksjon og en restaurant mot vannet innerst i havna. Det er mulig at dette intakte bryggemiljøet med sin historiske forankring har ligget litt i skyggen av utviklingen i Bryggeparkområdet. Hele Hjellenområdet bør løftes frem som et spesielt og særpreget miljø i Skien. Helt konkret bør det ses på tiltak som kan styrke forbindelsen mellom Bakkestranda og sentrum og en mulig vitalisering og modernisering av miljøet rundt restauranten i Laugstolparken.

Torggata som miljøgate

Torggata ligger parallellt med hovedaksen og knytter sentrum til Bryggevannet. Scenariet har fokusert på Torggata som mulig miljøgate, hvor man skal regulere trafikken og bygge gata om til kollektivgate. Som hovedgate og sentrumsakse bør Torggata forskjønnes og oppgraderes. Ombygging til miljøgate med redusert trafikkmengde vil ha stor innvirkning på bylivet i gata og gi muligheter for et uteliv med fortausrestauranter og uteservering. Helsemyndighetene forbyr dette idag pga. forurensning fra trafikken.



Mølla og Union dominerer i bylandskapet. En omdisponering av disse arealene vil øke tilgjengeligheten til attraktive områder og styrke byens tilknytning til Bryggevannet



Det er behov for vitalisering av bla. Bryggeparken. Hva med en grønne park som innbyr til solbading?



Hjellen med variert bygningsmiljø, vakker front mot vannet og Telemarksbåtene



Barnevennlig og grønt gårdsrom, Pilestredet park i Oslo



Skien skal være en trygg, trivelig og barnevennlig by



Ibsenhusets tilknytning til byaksen og byen må forsterkes



Sentrum har mange vakre murbygg. Høyden er i hovedsak 3-4 etasjer, som gir tilstrekkelig med sol og lys ned på gateplan

Boligbygging

Det er i scenariet skissert flere boligprosjekter, både prosjekter som er under planlegging (Smjøya og Klosterøya) og mulige nye prosjekter (Jernbanebrygga og sentrum). Problemstillinger knyttet til prosjektene langs bryggevatnet er kommentert under "vitalisering av sjøfronten".

Boligbygging i sentrum vil være et viktig ledd i en vitaliseringsprosess. Mye bygningsmasse står tom i sentrum, med potensiale for ombygging til boligformål.

Byboligen krever tilgjengelige uteoppholdsarealer med tilstrekkelig sol og lys. Det er mulig å kombinere uteoppholdsarealene på bakkeplan med et tilbud på en takterrasse. Men en takterrasse kan ikke erstatte et areal på bakkeplan fullt og helt. Prosjekter i bystrøk vil vanligvis ikke kunne ha kapasitet til arealkrevende og støyende aktiviteter som ballspill etc. Retningslinjer for maksimumsavstand for slike anlegg fra boligen er fra 50 – 150 meter avhengig av barnets alder.

Skien har flere parker og plasser, men bør ved satsing på boliger i sentrum utvikle og utbedre disse slik at de er tilrettelagt barns behov. Dette kan være et argument mot å bygge på Landmannstorget, da man har behov for plass til ulike aktiviteter.

Et annet viktig moment i forhold til byboligen er at de boligsupplerende arealene kan ligge vanskelig tilgjengelig, dvs. med trafikkbarrierer mellom boligen og dem. For Skien, som har flere svært trafikkbelastede hovedårer gjennom sentrum, vil dette være viktig å få utredet nærmere.

Et tredje moment er parkering. For å få redusert trafikkbelastningen i sentrum må det utarbeides klare retningslinjer for bilbruk og parkering. I Oslo vurderer man å etablere flere trafikkfrie enklaver med sentraliserte parkeringsanlegg utenfor sentrum. Slike tiltak vil stimulere bylivet og skape et tryggere og mer miljøvennlig sentrum.

Konklusjonen er at kommunen må igangsette oppfølgende arbeider for å kartlegge muligheter og begrensninger knyttet til satsning på byboligen. Som et ledd i en vitalisering av sentrum, mer mangfold, flere barn og et grønnere sentrum er dette en spennende strategi. I arbeidsverkstedet var stikkordene; "skape en mer barnevennlig by" og "trygt og trivelig for alle" nevnt.

Ibsenhuset

Ibsenhuset er et kulturet fyrtårn i Skien. Prosessen til nå og arbeidsverkstedet har i liten grad fokusert på Ibsenhuset, men bygningen og institusjonen er en viktig del av Skiens identitet og byens kulturelle liv. Som del av det fysiske bylandskapet må bygningen fremheves og gjøres mer synlig. Helt konkret bør det ses på løsninger som knytter Ibsenhuset og Lundeparken til sentrum ved tiltak i Skistredet.

Byfortettingsprosjekter

Skala, volum og høyde på nye byggeprosjekter spiller en viktig rolle for livet mellom husene mht. lys og sol på gateplan. Generelt kan man si at byrommene i sentrum bør definere premissene for bebyggelsen, ikke motsatt. Ett innspill på arbeidsverkstedet var viktigheten av byggenes funksjon på gateplan. Både fasader og funksjon er viktige for bylivet. Vakre fasader og variasjon i tilbud er viktig for å skape et attraktivt sentrum.

Andre momenter som har kommet frem i prosessen

Som et ledd i det videre arbeidet med forskjønnelse og oppgradering av sentrum bør kommunen utarbeide en estetisk plan. Planen bør ta for seg byens hierarki av gater, torg og parker og gi noen retningslinjer for gatemøblering, skilt, belysning og beplantning.

4.4 Tilgrensende områder

Noen av de tilgrensende områdene til Skien sentrum vil ha betydning for sentrumsutviklingen. Klosterøya er det viktigste av disse områdene. Den planlagte utviklingen av Klosterøya er beskrevet i kap. 1.8. Utviklingen av Klosterøya vil være den tyngste premissegiveren for utviklingen av Skien sentrum i perioden frem til 2030. Klosterøya kan bli et viktig bidrag til Skiens attraktivitet for bolig- og næringsetablering. I hvilken grad dette også skal bli et løft for Skien sentrum er avhengig av flere faktorer, ikke minst utviklingen av områdene mellom Klosterøya og sentrum. Det vil også være et konkurranseforhold i mange år fremover innen eiendomsmarkedet mellom sentrum og Klosterøya. Dette kan medføre at det kan bli tungt å få vitalisert de områdene i sentrum som nå preges av forviring og ledige lokaler.

Bratsberg og Bakkestranda er bydeler uten eget lokalsenter. Kommunikasjonslinjene mellom disse bydelene og sentrum, spesielt til fots og med sykkel er derfor viktige. Begge områdene har i dag forholdsvis grei adkomst til sentrum. De tiltakene som er påpekt for gang- og sykkeltraseene inn mot sentrum ved Hjellen og Bruene vil også være positivt for kommunikasjonen mot Bakkestranda. Mellom sentrum og Bratsberg er det en betydelig høydeforskjell. Syklister vil generelt søke å unngå stigninger. For mange bevegelsehemmede vil også stigninger oppleves som hinder. Hvor stort behovet er for en eller annen form for heisesystem og hvordan dette eventuelt skal løses hører hjemme i en egen utredning.



Hjellen med Bakkestranda i bakgrunnen

På Nylendet ligger bl. a. Skien jernbanestasjon og Statens Park. Nylendet ligger så langt unna sentrum (ca. 1,2 km) at effekten av disse tunge samfunnsinstitusjonene blir begrenset. Det har vært drøftet muligheter for å få flyttet de regionale og statlige myndighetene til sentrumsområdet. I dette ligger et stort potensial for utvikling av kontorarbeidsplasser i sentrum. Ideprosjektet med jernbaneholdeplass i fjellet, med adkomst fra Skien sentrum, har også som mål å bidra til at Skien sentrum styrkes som kommunikasjonssenter og legge bedre til rette for kollektivreiser.

Generelt er Skien sentrum omgitt av en betydelig boligmasse, som er et viktig grunnlag for handel og tjenesteyting. Slik sett vil det også ha stor betydning hvor kommunens bolig- og næringsutbygging lokaliseres. Boligprosjekter som utvikles i eller nær Skien sentrum vil ha størst effekt på potensialet for handel og tjenesteyting i Skien sentrum.



Det er en betydelig høydeforskjell mellom Bratsberg og Skien sentrum



4.5 Forslag til veivalg 2030

Forklaringer til kartet på neste side:

Fortettingsmuligheter

Omfatter ubebygde deler av eksisterende kvartaler som med fordel bør suppleres i tillegg til ubebygde arealer der bygninger kan være positive element.



Arealer som må omformes for bedre kommunikasjon og opphold

Landmannstorget

Torget bør ikke gjenbygges. Det vil være et viktig areal for et framtidig kollektivknutepunkt (både buss og bybane). Torget er også et viktig og orienterende byrom nord i sentrum.



Møllebrua

Kritisk område for kontakten mellom handelssentrum og vannfronten

Viktig trasé for g/s, rekreasjonsområder og attraksjoner

Omfatter gang- og sykkeltrasé rundt Bryggevannet og forbedring av kommunikasjonen mellom Lundedalen og Hjellevrygga. Markeringer på kartet som sirkler og kvadrater langs traséen angir områder med behov for spesielle tiltak, eksempelvis styrking av slusenes attraksjon og fysisk utbedring av kommunikasjonslinjene.

Område med forretningsmessig fasade på gatenivå

Innebærer at det stilles krav til forretningsmessig fasade mot gate for bygge- og rehabiliteringsprosjekter i dette området.



Viktige sykkeltraséer som bør tilrettelegges bedre for sykkel

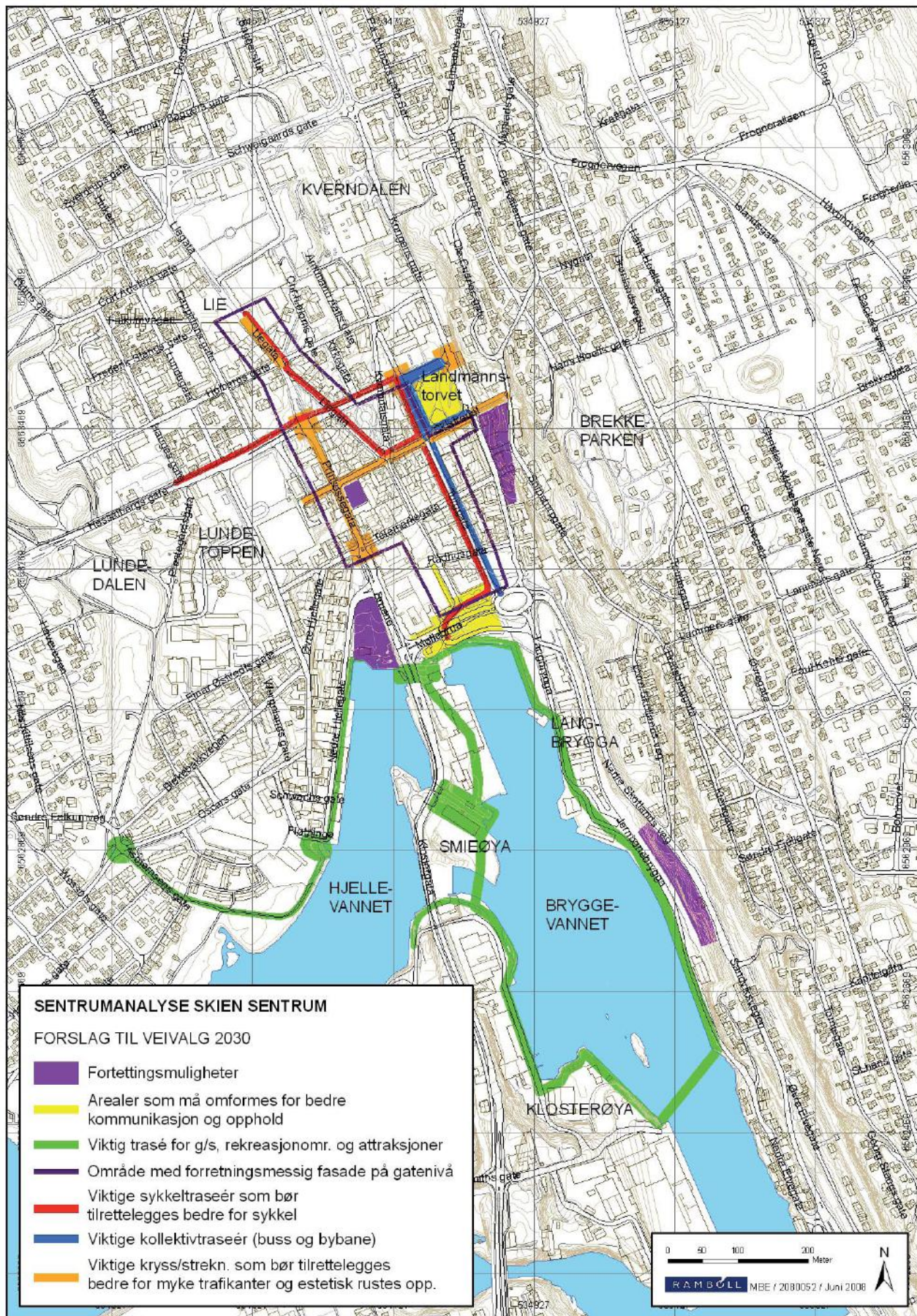
Omfatter Torggata, Hesselbergs gate og Ligata. Fjerning av parkerte biler og anleggelse av sykkelfelt kan være aktuelle tiltak her

Viktige kollektivtraséer (buss og bybane)

Omfatter Torggata og gatene omkring Landmannstorvet

Viktige kryss/strekninger som bør tilrettelegges bedre for myke trafikkanter og estetisk rustes opp

Omfatter Skistredet som bør styrkes som tverrakse og forbindelse mellom Brekkeparken og Ibsenhuset. Omfatter også deler av Prinsessegata/Ligata som har forretninger på begge sider og en uheldig ulykkessituasjonen som tilsier tiltak.



SENTRUMANALYSE SKIEN SENTRUM

FORSLAG TIL VEIVALG 2030

- Fortetningsmuligheter
- Arealer som må omformes for bedre kommunikasjon og opphold
- Viktig trasé for g/s, rekreasjonsomr. og attraksjoner
- Område med forretningsmessig fasade på gatenivå
- Viktige sykkeltraséer som bør tilrettelegges bedre for sykkel
- Viktige kollektivtraséer (buss og bybane)
- Viktige kryss/strekn. som bør tilrettelegges bedre for mange trafikanter og estetisk rustes opp.

0 50 100 200 Meter

RAMBOLL MBE / 20180052 / Juni 2008

4.6 Forholdet til målsettingene

Planprogrammets målsettinger legger vekt på helhetstenkning og fremtidsrettet arealbruk, med fokus på gjennomføring og realisme. Målet er en levende by med klar egenart og identitet. Arealreserver til alle formål, med rett lokalisering er også et mål. Målsettingene er i sin helhet gjengitt i kap. 2.1.

Utviklingen av Skien sentrum ble ved nedleggningen av Union i 2006 gitt helt nye forutsetninger, jfr. kap. 1.8 og 4.1.4. Målet om realisme innebærer bl. a. at omfanget av utvikling i Skien sentrum må sees i sammenheng med arealutviklingen på Klosterøya og det eiendomsmarkedet begge områdene er en del av. I forhold til tidligere planer for bysentrum vil det derfor være behov for å foreta en strammere prioritering av hvilke områder både innenfor og utenfor sentrum som til enhver tid skal kunne bygges ut.

Skal Skien bli en attraktiv by for tilreisende, og slik sett også fremstå som en attraktiv by å bo og arbeide i, er målsettingene om fysisk utforming, da med spesiell fokus på murbyen, viktig. Dette går også godt sammen med Ibsen som en turistattraksjon for Skien (jfr. målsettingene i kulturplanen for arrangementsbyen og Ibsenbyen), siden murbyen er byen som tilhører Ibsens tidsepoke.

Det å sikre arealreserver til alle formål, med rett lokalisering, er ingen lett oppgave i et bysentrum, der arealene i utgangspunktet allerede er disponert. Dette er derfor en svært ambisiøs målsetting. Det krever også en avveining mellom hva som er viktigst, funksjon eller form.

Målsettingen om rett lokalisering setter også kommunens eget initiativ under lupen. Rett lokalisering vil være vanskelig å gjennomføre dersom all utbygging har utspring i rent privat initiativ. I medvirkningsprosessen ligger det en forventning om at kommunen og offentlige myndigheter også er en initiativtaker til utviklingen av sentrum, ikke bare saksbehandlere som vurderer private forslag.



4.7 Oppsummerende konsekvensvurdering

Konsekvensvurderingen tar utgangspunkt i det anbefalte forslaget til Veivalg 2030 (Kap. 4.5) sett opp mot dagens situasjon (juni 2008).

Arealbruk/funksjoner

Fastlegging av en sentral handelskjerne, med krav om forretningsmessig fasade mot gate, sikrer ikke forretningsdrift i disse områdene, men legger først og fremst til rette for at tiltak i bygningsmassen her fortsatt skal være tilpasset forretnings- og tjenesteyting. Kontorer og boliger er i sentrumskjernen først og fremst tenkt fra og med 2. etasjes plan.

Det er satt fokus på arealbruken mellom Klosterøya og sentrum, uten at funksjonene her er spesifisert. Både på Jernbanebrygga og Smieøya - Bruene bør det vektlegges funksjoner som er publikumsrettede og som åpner for allmenhetens opphold og ferdsel. Dette er et av de viktigste innspillene i sentrumsanalysen.

Avhengig av konjunkturer og investeringsvilje bør det være en bevisst holding til hvilke deler av planområdet det skal åpnes for nybygging i. Dette bør gjøres langsiktig, for å gi investorer forutsigbarhet.

Organisatoriske grep (frikjøpsordninger mm) kan være et viktig redskap for kommunen til å styrke investeringslysten i sentrum, også hos mindre aktører.

Stedsidentitet, kulturminner og kulturmiljø

Forslaget til Veivalg 2030 innebærer at enkelte konkrete prosjekt som foreligger i 2008 må skrinlegges. Rammebetingelsene for murbyen vil også begrense økonomien i fortetnings- og rehabiliteringsprosjekt. Til gjengjeld ligger det et potensiale for Skien som turistby i bevaringen av hovedgrepet for murbyen, som igjen kan bidra til å øke den forretningsmessige verdien av sentrumsområdet. Foreslåtte organisatoriske tiltak for sikring av parkerings- og uteoppholdsarealer i bysentrum vil også kunne kompensere for begrensninger i byggehøyde ved rehabiliteringsprosjekt. Som en faktor sammen med næringsutviklingen på Klosterøya kan også et grep om det kulturmiljøet murbyen representerer bidra til å styrke attraktiviteten for Skien.

Bebyggelse

Ved å beholde byggehøydene i tilknytning til murbyen og vektlegge grepet i byplanen fra 1886 vil landskapsvirkningen av byen og inntrykket av bebyggelsen i hovedtrekkene bli som i dag. Det ligger et stort potensial for byutvikling i forvitningsområdene.

Grønnstruktur

Forslaget til Veivalg 2030 innebærer en styrking av grøntstrukturen, først og fremst gjennom å styrke forbindelseslinjene mellom dagens grøntområder. Gjennom en fullføring av Hjellevannet rundt og utvikling av Bryggevannet rundt blir tilgangen til vannfronten vesentlig bedret. Dagens byrom får dels mer preg av å være områder for urban aktivitet.

Tilgjengelighet

Forslaget innebærer bedret tilgjengelighet for myke trafikanter og almenhetens tilgang til nåværende næringsområder.





Støy og forurensning

Trafikksituasjonen i hovedgatene forutsettes å være tilsvarende som i dag, evt. med noe effekt av en generell trafikkøkning. Forslaget til Veivalg 2030 innebærer imidlertid mindre trafikk i det sekundære veinettet, bl. a gjennom en mer strukturert organisering av bilparkeringen. Kjørehastigheten i gater med miljøtiltak antas å bli noe redusert i forhold til dagens situasjon. I hovedtrekkene antas støy og luftforurensning langs hovedveiene å være tilnærmet uforandret, mens det på en del av sekundærveinettet kan bli en bedring.

Biologisk mangfold

Det biologiske mangfoldet i et kulturlandskap som Skien sentrum vil uansett være begrenset. Når det gjelder flora er det først og fremst de eksponerte fjellskråningene på østsiden som har interesse. Fjellgrunnen i Skien er dominert av kalkholdige bergarter, som generelt er floristisk svært interessante. Det ligger ikke føringer i forslaget til Veivalg 2030 som innebærer vesentlige inngrep i disse områdene.



Når det gjelder dyreliv er det først og fremst i tilknytning til vannet det er et stort mangfold. Både Hjellevannet og Bryggevannet er viktige overvintringsplasser for vannfugl. Stier og gangveier langs vannkanten vil kunne være et forstyrrende element for fuglelivet. Praksis viser imidlertid at mange fugler drar fordel av nærheten til dem som ferdes langs bredden, bl. a. ved at de blir matet. Det kan likevel være en fordel om det finnes områder i vannområdene som ikke er tilgjengelig for folk, f. eks. lenser, små øyer og lignende.



Trafikk

I Veivalg 2030 er det tatt høyde for at hovedgatene i sentrum i hovedsak blir som i dag i perioden. Tiltak for å redusere den sikkerhets- og miljømessige barrieren noen av gatene utgjør er derfor framhevet som viktig. Det samme gjelder forbedring av forholdene for syklister og kollektivtrafikken. Nye hovedveglenker arbeides det videre med i perioden, herunder sentrumstunnel. Hvilke konsekvenser disse evt. vil få for sentrumstrafikken må vurderes nærmere når det er avklart om disse vil bli bygget, deres omfang / utforming og evt. når de kan settes i drift.

Barn og unge

Forslaget til Veivalg 2030 innebærer at dagens byrom opprettholdes og dels utvikles til områder for urban utfoldelse, herunder aktiviteter for større barn. Det ligger også inne forslag om at det sees på sammenhengende kvartaler for boliger i sentrumsområdet, med gater som stenges for gjennomkjøring, der det kan legges til rette for felles parkering, oppholdsarealer osv. Iverksettes organisatoriske tiltak for utvikling av oppholds- og aktivitetsarealer i kommunal regi, kan det bidra til at forutsetningene for en oppvekst i byområdet kan bli gode. Konsekvensen for barn og unge ved at det bygges flere leiligheter i bysentrum vil ellers være avhengig av hvilke tiltak som gjennomføres i tilknytning til det enkelte prosjekt og kvaliteten på disse.

Fysisk aktivitet

Det ligger godt til rette for fysisk aktivitet med utgangspunkt i Skien sentrum. Forslaget til Veivalg 2030 styrker tilgangen til de store grøntområdene i sentrums nærhet og innebærer at attraktive turveier langs vannene etableres. For barn og unge er det viktig med aktivitetsarenaer i nærheten av der de bor. Det er foreslått å utvikle noen av byenes uterom til urban utfoldelse, som anlegg for skateboard, roller-blades, ballbinger og lignende.

Risiko

Det er registrert kvikkleire i Skien sentrum, men det foreligger ikke opplysninger om at denne er så kvikk at den innebærer risiko for liv og helse. Skiensvassdraget er påvirket av flom. Det foreligger ikke tiltak i forslaget til Skien 2030 som forandrer på dagens risikosituasjon i forhold til flom.