

# Søknad om endring av reguleringsplan for Down Town med forenklet prosess

Porsgrunn kommune

11. mars 2024 / revidert 19. april 2024

---

Arkivsak:

Planens navn: DOWN TOWN reg.endring / Porsgrunn sentrum sør

PlanID: 387 / 383

Gjeldende plan vedtatt: 04.07.2017 / 03.09.2015 /

Forslagsstiller: Scala Down Town AS

Plankonsulent: Spir arkitekter AS

Dato (planbeskrivelse mottatt kommunen):

Planendring vedtatt: 11.6.2024



## Innhold

Bakgrunn for planendringen .....	4
Planprosess.....	4
Ambisjoner og målsetninger for området.....	4
Endringer for senteret etter vedtatt reguleringsplan i 2017 .....	4
Endringer i området rundt etter vedtatt reguleringsplan i 2017 .....	5
Utsnitt av gjeldende planer .....	6
Reguleringsplanene 383 og 387 .....	6
Reguleringsplaner vedtatt 22.10.15 og 04.07.17 .....	6
Endring av adkomst fra nord - reguleringsplan (383) 03.03.2020 .....	7
Beskrivelse av planendringene.....	9
Adkomst .....	10
Adkomst 1a. Inn og utkjøring fra/til Linaaesgate/Porsgrunnsbrua.....	10
Forslag til planendring 1 – Atkomst til felt 6 (Down Town) fra nord .....	11
Forslag til planendring 2– Rampe.....	12
Adkomst 1b. Kulltangvegen - Inn og utkjøring fra/til Frednesøya via Grengeshallen.....	13
Forslag til planendring 3 – Atkomst til felt 6 (Down Town) fra sør .....	14
Bygningsstruktur .....	15
Forslag til planendring 3 – bebyggelse felt 6.....	16
Høyder på tak/møte og gesims: .....	16
Plan 387, bestemmelse 5.2 Kombinert bebyggelse .....	17
Rømningstrapp fra bygg i felt F: .....	17
Pergola over uteservering: .....	18
Forslag til endret plankart .....	19
Tak over eksisterende parkeringshus.....	21
Forslag til planendring 4 .....	22
Oppdateringer og presiseringer i planbestemmelse.....	23
Plan 387, bestemmelse 4.16 byggegrenser, punkt b).....	23
Plan 383 og 387, bestemmelsen 4.10 Universell utforming. ....	23
Plan 387, bestemmelse 4.18 Atkomst,.....	23
Plan 383, bestemmelse 5.1 og 5.2 .....	23
Plan 383, bestemmelse 6.8 Gangveg/gangareal/gågate (SGG) .....	23
Plan 383 og 387. Presisering i form av bestemmelsesområde #5 for utkraget bygning: .....	23

Forslagsstillers vurdering av virkninger av planendringen og planfaglig vurdering.....	26
Endringer i atkomst situasjonen.....	26
Konsekvenser av endringer .....	28
Bygningsstruktur .....	30
Hovedgrep ny bygningsstruktur: .....	30
Plangrep.....	31
Høyder .....	36
Justeringer av høyder i plankartet.....	38
Justeringer av formålslinjer og byggegrenser i plankartet.....	38
Illustrasjoner/fjernvirkning.....	40
OPPSUMMERING .....	46

## Bakgrunn for planendringen

### Planprosess

Det er avholdt møte med Porsgrunn kommune der det ble avklart at planendringen kan gjøres som en reguleringsendring etter forenklet prosess etter Pbl. § 12 - 14.

Søknad om planendring omfatter planene med PlanID 383 og 387. Det foreslås en oppdatering for begge planbestemmelsene og revidert plankart hvor begge planen vises. Planendringen forelegges berørte, myndigheter og interessenter i en periode over minimum 3 uker. Dersom det ikke kommer inn kommentarer som vurderes å være av vesentlig karakter, vil planendringen bli lagt frem for vedtak i kommunens faste utvalg for plansaker.

Jf. 12 – 14 2. ledd kan kommunestyret delegere myndigheten til å treffe vedtak om endringer i reguleringsplan når endringene i liten grad vil påvirke gjennomføringen av planen for øvrig, ikke går utover hoveddrammene i planen, og heller ikke berører hensynet til viktige natur- og friluftsområder.

### Ambisjoner og målsetninger for området.

Down Town ble i 2022 solgt fra Citycon Norway AS (Citycon) til Scala Eiendom AS (Scala). Senteret ble i perioden 2019 - 2020 renovert, og bygningsmasse oppgradert til ny standard. Senteret fremstår i dag som et «nytt» senter, hvor det er gjort tiltak både på energi, fasade og innvendige flater.

Scala har med Down Town en målsetning om å gjennomføre en riktig og stedstilpasset utvikling av en av byens mest sentrale tomter. Dette skal gjøres ved å:

- Opprettholde og styrke senterets kommersielle attraktivitet.
- Tilføre større bredde innenfor dagligvarehandel, service og tjenestetilbud i sentrum.
- Tilføre flere boliger til sentrum.
- Legge til rette for attraktive utomhusarealer med «fullføring» av elvepromenade og kaianlegg.

### Endringer for senteret etter vedtatt reguleringsplan i 2017

Eiendommen er rehabilitert og det gjort store investeringer i dagens bygningsmasse:

- Nytt solcelleanlegg med snøsmelting.
- Brann (sprinkel, brannforsterket konstruksjon osv.).
- Totalrenovert fellesarealer og butikker.
- Pusset opp utvendige fasader, inngangspartier, bærestål osv.

Verkstedhallen vil i nytt konsept ikke bli revet, slik det var forutsatt i tidligere konsept:

- Brakt opp til teknisk god standard (ikke nødvendig eller rasjonelt å rive).
- Ikke riktig å rive brukbar bygningsmasse i et miljøperspektiv.
- Fører til at rampe til regulert takparkering ikke lengre er mulig å etablere.

Dette gjør at de planene som var tenkt i 2015 med innkjøringsrampe inkorporert i bygningsmassen, ikke lengre er en aktuell eller mulig utvikling.

Scala ønsker å gjennomføre de deler av planen som vender ut mot Porsgrunnselva ved å transformere området ved å bygge inn parkeringen og tilføre boliger, næring og elvepromenade. Den planlagte utbyggingen følger opp intensjonene i reguleringsplanen fra 2015/2017 på følgende måter:

- Parkeringen bygges inn og skjermes mot innsyn.
- Publikumsrettet virksomhet på bakkeplan mot elvepromenade og torg.
- Gangvei langs Porsgrunnselva.
- Tydelig offentlig arealer langs elvepromenaden.
- Gode uteoppholdsarealer for både besøkende, leietager og beboere.

### Endringer i området rundt etter vedtatt reguleringsplan i 2017

Siden reguleringsplanen for nytt Down Town med tilhørende løsninger ble vedtatt, har det blitt gjort endringer i adkomstområdene både mot nord og sør. Tidligere adkomst direkte ut mot Franklintorget er blitt flyttet lengre mot nord/elva og trafikken ledes nå utenom torget og direkte ut på Linaaesgate.

I Kulltangveien er det etablert både fortau og sykkelanlegg (toveis) langs fasaden til Down Town. Sykkelanlegget ble i 2017 vurdert flyttet til den andre siden av Kulltangveien (østsiden), for i større grad å unngå konflikt mellom gående og syklende ved innkjøringen til Down Town.



*Innkjøringen til Down Town fra sør/øst fra Kulltangveien.*

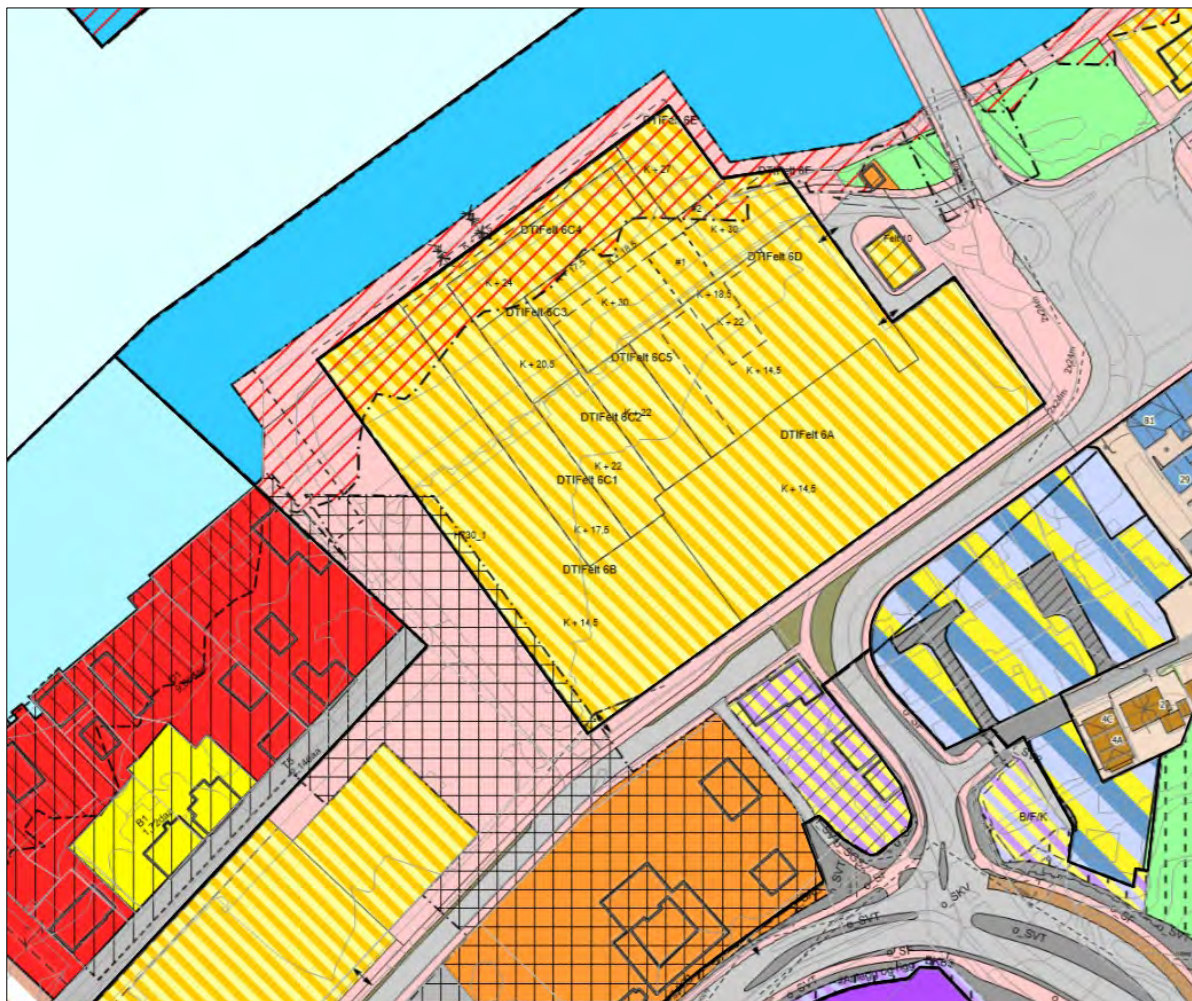


*Innkjøring til området fra Porsgrunnsbrua.*

## Utsnitt av gjeldende planer

### Reguleringsplanene 383 og 387

Reguleringsplanen som omfatter Down Town med tilgrensede områder ble vedtatt 22.10.15 (PlanID 383). Bebyggelsen i feltet ble den 04.07.17 endret ved et nytt reguleringsplanvedtak med ny PlanID 387. I 2020 (03.03.20 - sak 82/15) ble det vedtatt en mindre endring av plan 383, hvor innkjøringen fra Franklintorget ble endret.



Figur 1 Utsnitt av reguleringsplan for området. Kilde Geoinnsyn.no.porsgrunn.kommune

### Reguleringsplaner vedtatt 22.10.15 og 04.07.17

Tiltakshaver for reguleringsplanen i 2015 var Citycon Down Town. Planene som ble vedtatt i 2015 og 2017, var skreddersøm til utbyggingsprosjektet som den gang var planlagt bygget. I endringen i 2017 var det fokus på byggehøyder på Down Town mot bebyggelsen i sør. Adkomst til senteret var i planen fra 2017 planlagt fra Kulltangveien og opp til parkeringsområdet på taket, og adkomsten til eksisterende parkeringshus fra Linaaesgate (Franklinveien).

## Endring av adkomst fra nord - reguleringsplan (383) 03.03.2020

Hensikten med planendringen er å endre adkomstløsningen fra Down Town mot Franklintorget. I opprinnelig løsning var adkomsten regulert inn mot Raschebakken (Franklintorget), og er i ny løsning knyttet opp mot Linaaesgate (Porsgrunnbrua). Endringen medfører at trafikken som kjører ut og inn til senteret ikke ledes inn på Franklintorget, men rett nord-vest for torget og har mulighet til å kjøre nord-vestover på Linaaesgate over Porsgrunnsbrua uten å kjøre inn på Franklintorget.

Bakgrunnen for endringen i 2020 var at det ved etableringen av Franklintorget (ferdigstilt 2022) ville bli vanskelig å gjennomføre stenging av kundeadkomsten, pga. at endringene på Down Town senteret ikke var utbygget da Franklintorget ble oppført. I 2015 var det ikke kjent hvordan utformingen av Franklintorget skulle bli. Vegeier har derfor i planlegging av Franklintorget vurdert en endret løsning hvor en opprettholder adkomst til parkeringshus og uteparkering, samt varelevering etter ombygging av Franklintorget.

I planbeskrivelsen så beskrives endringen slik:  
«For at en slik løsning skal fungere og være trafiksikker bør adkomsten til Down Town flyttes til utenfor «rundkjøringen». Da vil den komme litt nærmere brua. Torgarealet foran Down Town utvides tilsvarende. Det legges opp til en kryssing for fotgjengere i adkomsten for de som ferdes mellom fortauet på brua og gangvegen foran Down Town og til torget. Adkomsten kobles inn på eksisterende veg omtrent der trafoen står.»



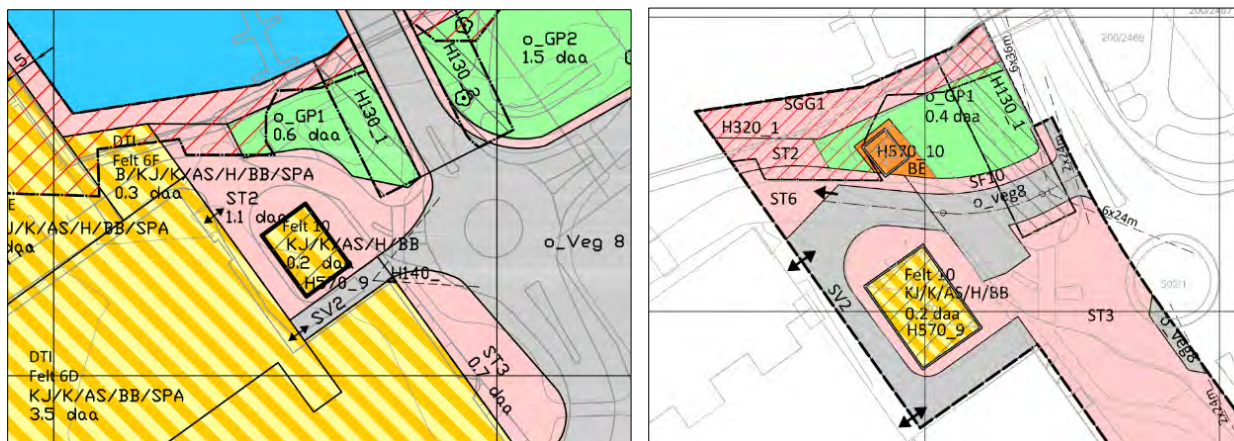
For å begrense trafikkstrømmen i adkomsten og ut på fylkesveien, er det gitt bestemmelse om at torgareal ST6 ikke skal kunne benytte utkjøring fra utendørs parkeringsplass og ut på fylkesvegen (Linaaesgate). I tilfellene hvor en benytter utendørs parkeringsplass, så er det lagt opp til at en skal benytte utkjøringen vest for Down Town. Trafikkstrømmen fra eksisterende parkeringshus vil fortsatt kunne benytte utkjøring mot fylkesvegen / Linaaesgate. I fremtidig situasjon med utbygget Down Town er det planlagt (regulert) at inn/utkjøring fra Linaaesgate skal kunne benyttes for bolig, ansatte og varelevering.

Av planbeskrivelsen fremkommer det at konsekvensene av endringene ble i samråd med Porsgrunn kommune ansett til å være av mindre betydning. En stor positiv konsekvens som ble fremhevet i planendringen er at «adkomsten blir separert fra krysset/rundkjøringen på Franklintorget. Dette gir bedre trafiksikkerhet og trafikkavvikling.»

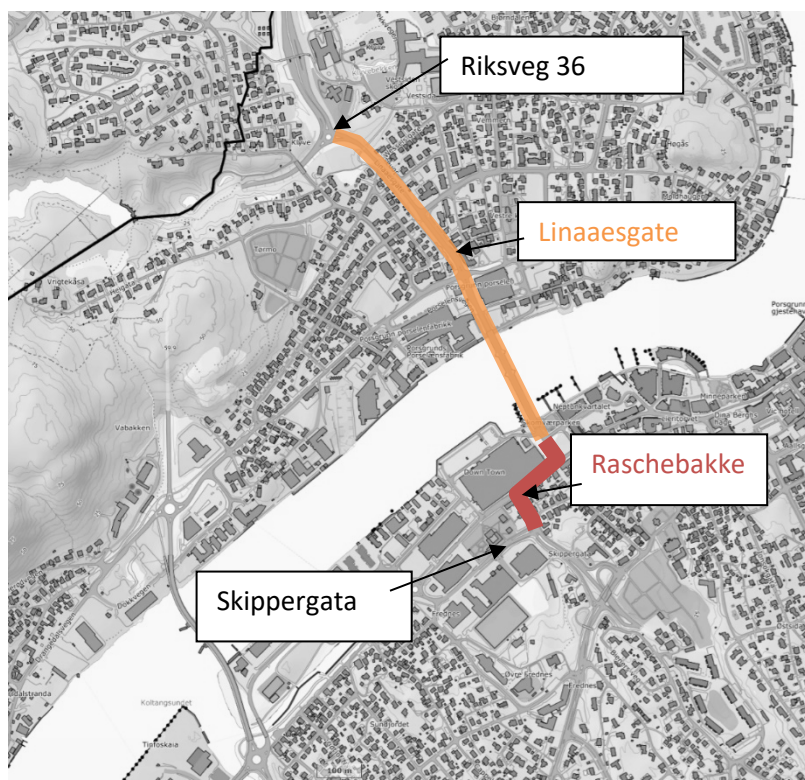
Fylkeskommunens utbygging av Franklintorget er et tiltak for å følge opp Bypakke Grenland:

«å overføre store deler av biltrafikken til kollektiv, syklende og gående på strekningen på fylkesveg 356 fra Raschebakken til Linaaesgate og krysset med riksveg 36. Det er bestemt at det skal gjøres tiltak som skal halvere biltrafikken på strekningen.» (utdrag av planbeskrivelse 03.03.20).

Endringer på plankartet er vist på skissen under. Til venstre vises reguleringsplan fra 2015, og til høyre endret reguleringsplan fra 2020.



Under vises en skisse av strekningen hvor en ønsker å redusere gjennomgangstrafikken mellom Riksveg 36 og krysset mellom Raschebakken og Skippergata.





## Beskrivelse av planendringene

Planendringene som ønskes gjennomført omfatter 3 hovedpunkter:

1. Adkomst
  - a. Inn- og utkjøring fra dagens overflateparkering mot nord (Linaaesgate/Porsgrunnsbrua).
  - b. Inn- og utkjøring fra Kulltangvegen via Grängestorget, som er likt som dagens kjøremønster.
2. Bygningsstruktur

Justeringer av gesimshøyder for å gi rom for forslag til ny bygningsstruktur, som bedre tilpasser seg områdets historie og uttrykk, samt gir bedre arkitektonisk og funksjonell sammenheng vertikalt fra bakkeplan og oppover.
3. Tak over eksisterende parkeringshus

Etablere tak over dagens parkeringshus.

Endringene som er foreslått opprettholder hovedtrekkene i vedtatte planer. Høydevirkninger mot kulturvernområdet i sør og avvikling av trafikk ut mot Linaaesgate, er vurdert spesielt i de planendringer som er foreslått. Det er lagt vekt på å gjennomføre egne møter med faginstanser som blir berørt av forslaget. Konsekvensene av endringene er i de enkelte tilfeller vurdert som mindre, og i flere tilfeller vil endret løsningen oppfattes som positivt for planen og området rundt.

Planendringen vil også rydde opp i uklarheter mellom plan 383 fra 2020 og plan 387 fra 2017. Dette er gjort ved at bestemmelser er sammenfattet i plan 383 fra 2020, og at bestemmelser fra plan 387 er innarbeidet i plan 383. Plankart og planbestemmelser er også oppdatert med de endringer som ble endret i sluttbehandling av de ulike planene.

## Adkomst

### Adkomst 1a. Inn og utkjøring fra/til Linaaesgate/Porsgrunnsbrua

I planbestemmelsene til området er det gitt føringer om at adkomst fastsettes endelig ved søknad om ramme-/byggetillatelse. Adkomsten er vist på reguleringsplankartet med piler. Adkomst mot nord er vist med tre adkomstpiler mellom Down Town og veisystemet som leder ut mot Linaaesgate.

Adkomstene til/fra Linaaesgate er i bestemmelsene begrenset til å omfatte vareleveranser, renovasjon og parkeringsanlegg tilknyttet leietakere og beboere. I dagens situasjon hvor nytt/utbygd Down Town ikke har blitt realisert, så er dagens situasjon med innkjøring fra Linaaesgate opprettholdt for alle trafikantergrupper. Utkjøringen er i dag skiltet stengt for all transport foruten varetransport.



- ↔ Trafikkmønster for varelevering, renovasjon, boliger og leietagere
- ← Trafikkmønster for kunder til senteret



- ↔ Trafikkmønster for varelevering, renovasjon
- ← Trafikkmønster for kunder til senteret og leietagere og boliger

## Forslag til planendring 1 – Atkomst til felt 6 (Down Town) fra nord

### Forslag til endret planbestemmelse (383):

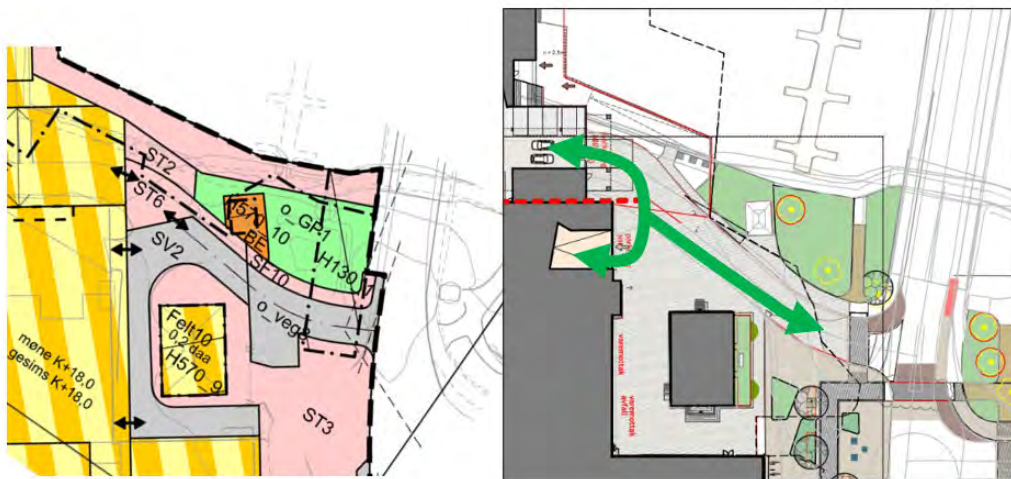
#### § 4 Fellesbestemmelser

##### 4.1 Rekkefølgebestemmelser

###### a) Torg (ST)

Før det gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest på nytt og utvidet Down Town (Felt6 a-f), skal ST2, ST3 og ST6 være ferdig opparbeidet. ~~Dersom deler eller hele Felt 6 i PlanID 387 blir realisert, kan ikke ST6 benyttes som kjørbare adkomst.~~

ST6 har i bestemmelsene krav til opparbeidelse, som f.eks. a ST6 skal være åpen for utrykningskjøretøy og taxi, og at ST6 skal utformes som en del av o\_veg8 og Franklinterget. Områdene skal utformes med shared space som prinsippløsning. I dagens og den foreslåtte fremtidige situasjonen er feltet i bruk som atkomst mellom parkering og eksisterende parkeringshus.



### Forslag til endring i planbestemmelse (383):

#### 6.15 Atkomst

Atkomster er vist på plankartet med piler. Antall og fra hvilken vei atkomster er fra, er bindene, men ut over dette kan plasseringen endres. Det skal dokumenteres at siktlinjer blir ivaretatt ved utforming av atkomst.

~~Atkomst til den enkelte tomt er vist med piler på plankartet. Adkomsten fastsettes endelig ved søknad om ramme-/byggetillatelse.~~

~~Adkomst for DTI er vist med tre adkomstpilarer. Adkomstene fra Franklinterget Linaaegate / fylkesvei 356 og Kulltangveien omfatter vareleveranser, renovasjon og parkeringsanlegg tilknyttet leietakere, besøkende til Down Town (felt 6) og beboere. Adkomst fra Kulltangveien omfatter parkeringsanlegg for øvrige funksjoner.~~

Det foreslås at bestemmelse 6.15 oppdateres slik at den er koordinert med bestemmelse 4.18 (fellesbestemmelser) som også gjelder atkomst. Bestemmelse 4.18 ble i 2020 endret, men det ble ikke gjort justering i bestemmelse 6.15, slik at kravene ikke er samstemte i dagens planer.

Bestemmelsen om adkomstene fra Franklin endres slik at gatenavnet stemmer med ny situasjon, hvor atkomsten vil skje fra Linaaegate/fylkesvei 356. Bestemmelsen endres slik at hensikten med planendringen om adkomst til Linaaegate åpnes for besøkende til Down Town. Plankartet oppdateres ved at det med atkomstpiler angis mulighet for trafikk mellom felt 6E, ST6 og SV2.

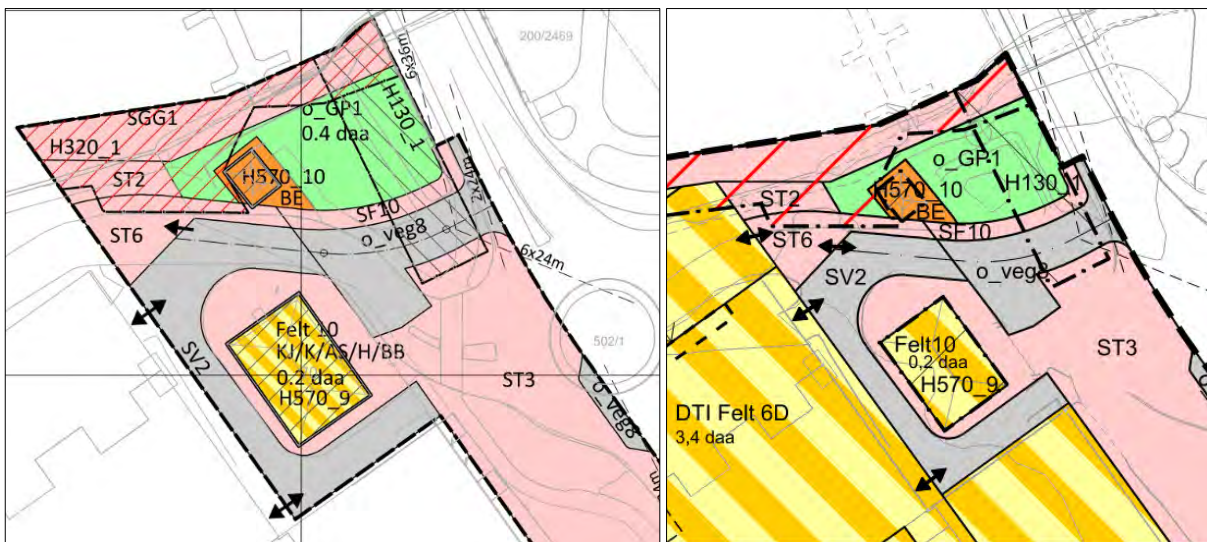
#### Forslag til tillegg i planbestemmelse (383):

##### 6.5 Torg (ST)

**Torg ST6 skal være åpen for gjennomkjøring.**

Tillegget i bestemmelsen sikrer at det er mulig å benytte atkomsten mellom dagens parkeringsområde og eksisterende parkeringshus. Den sikrer også at det vil være mulig å kjøre over feltet i fremtidig situasjon. Dette sikrer videre at det vil være mulig å kjøre mellom nytt parkeringsanlegg og dagens parkeringshus for alle trafikanter.

#### Forslag til endringer i plankart



Plankartet er revidert med atkomstpiler fra SV2 til /fra ST6 og til/fra felt 6 (F).

#### Forslag til planendring 2– Rampe

#### Forslag til ny rekkefølgebestemmelse:

##### §4 Fellesbestemmelser

##### 4.1 Rekkefølgebestemmelser

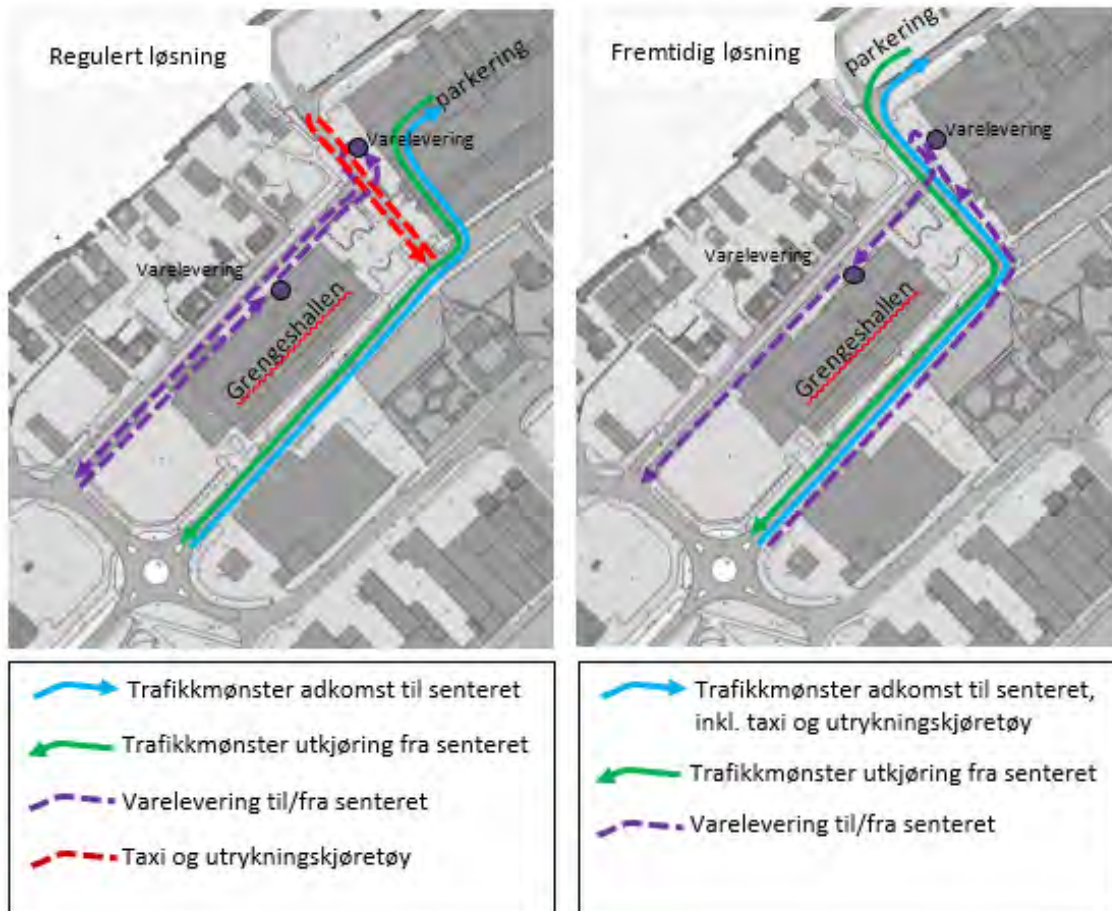
##### a) Rampe

**Før det gis ferdigattest på nytt og utvidet Down Town (Felt6B), skal rampe som vender mot felt ST1 som forbinder parkeringsanleggets 2 etasje med bakkeplan (1 etasje) være etablert.**

For å sikre at etableringen av rampe fra parkeringsanlegget 2 etasje mot Grengeshallen foreslås det at det legges inn en rekkefølgebestemmelse i forbindelse med etablering av utbyggingen av Down Town.

## Adkomst 1b. Kulltangvegen - Inn og utkjøring fra/til Frednesøya via Grengeshallen

Adkomsten for kunder og besøkende til Down Town er i fremtidig løsning kun tenkt med inn- og utkjøring fra Kulltangveien. I tillegg vil også denne adkomsten være åpen for alle andre trafikkgrupper. Både i regulert løsning og fremtidig situasjon, er det planlagt forbindelse mellom dagens og nytt parkeringsanlegg. Endringen i planlagt utbygging er at adkomsten til parkeringsanlegget skjer som i dag. Dette pga. at eksisterende bebyggelse/fasade på Down Town ikke skal rives og bygges opp igjen om med en bilrampe opp på taket av ny og gammel bebyggelse.



I regulert løsning er det planlagt at trafikk til og fra senteret i sør skal skje fra Kulltangveien. Det er kun adkomst for varelevering som tillates fra hovedvegen (Frednesøya). Det er kun gitt tillatelse til inn og utkjøring for utrykningskjøretøy og taxi fra Kulltangveien over torget.

## Forslag til planendring 3 – Atkomst til felt 6 (Down Town) fra sør

### Gjeldene planbestemmelse:

Utdrag fra bestemmelse 6.5 Torg (ST) (383)

Torg ST1, ST2, ST5 og ST6 skal være åpen for utrykningskjøretøy og taxi. Det tillates etablert parkering under ST5 med adkomst fra Storgata via Felt 5.

### Forslag til tillegg i planbestemmelsene (383):

6.5 Torg (ST)

**Torg ST1 skal være åpen for personbil og varelevering til felt DTI-6, 9A og 9B.**

Tillegget i bestemmelsen spesifiserer at det kun er personbiler og varetransport til Down Town felt 6 og 9, som gis mulighet til å kjøre over feltet. Dette sikrer at det ikke kjøres større biler som ikke har leveranse i feltene over torget.

### Forslag til endringer i plankart



Atkomstpil er flyttet slik at atkomsten til Down Town vises over felt ST1. Det er også påført frisktlinjer på atkomstene i Kulltangveien.

## Bygningsstruktur

Med de endringer som har skjedd på eksisterende bygningsmasse, adkomst og i omkringliggende områder er det vurdert at utbyggingen i hovedsak kun skal skje over dagens utvendige parkeringsplass. Intensjonene om en gangvei langs elva og avtrapping av høyder inn mot kulturhistorisk miljø er videreført. Bebyggelsens form og fasade er optimalisert i planlagt utbygging.

Forslag til ny utforming av boliger gir behov for mindre justeringer av grensene for høydene i felt 6

Dagens Down Town er i senere tid opprustet og blir seende ut lik som den er i dag. Tidligere var det planer om å bygge parkering over den delen av eksisterende DT som ble revet og bygd opp igjen. Dette er nå ikke lengre aktuelt. For eksisterende bebyggelse på Down Town er det foreslått at det bygges tak over det øverste nivået på parkeringshuset (omtales senere i notatet).



Ny bebyggelse sett fra elven i nord-vest. Illustrasjonen viser hovedgrepet med å dele opp bygningsvolumet mot elven, som skaper en ny stedstilpasset og urban struktur.

Det er gitt opplysninger fra Porsgrunn kommune om at plankartet som er gjengitt i kommunens planregister plan ID387, datert 5.7.2017 viser feil høyder på feltene 6B (+14,5) og 6C1 (+18,5). Riktige høyder skal være 6B (+13,5) og 6C1 (+17,5).

## Forslag til planendring 3 – bebyggelse felt 6

### Høyder på tak/møte og gesims:


Tillatelsen til å bygge møne på saltakene gis ved at bestemmelsene justeres slik at de høyder som tidligere gjaldt for tak/møne flyttes over til kolonnen for gesims. Det foreslås samtidig at det legges inn en mulighet for å bygge over maksimal gesims, hvis det etableres saltak/skråtak på bygninger innenfor feltene C4, E og F. Resterende felt er planlagt å bygges med flatt tak, og det angis kun gesims for disse feltene.

Justering av byggegrenser er foreslått i plankartet slik at feltene korresponderer med den nye bebyggelsens struktur/form. Endringen/justeringer av formålsgrenser gjelder kun feltene på Down Town felt 6. Feltene 6B, 6A og 6C1 er i hovedsak lik som tidligere. Feltene grenser opp mot Grangesområdet og eksisterende Down Town.

### Gjeldene planbestemmelse (387):

#### 5.2 Kombinert bebyggelse; bebyggelsesstruktur og byggehøyder

##### Område - Felt 6 Down Town I

Bebyggelsesstruktur	Maks kotehøyde møne/tak		24,0 C5: Høydekote 22,0
<p>Grunnleggende premisser for bebyggelsesstruktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Det skal legges opp til naturlige ganglinjer fra Franklintorget og Grångestorget via DT1 og langs elvepromenaden</li> <li>➤ På felt D kan overbygg for trapp, heiskjerner og tekniske anlegg tillates inntil 3,0 m over regulert høyde. Det kan også tillates nødvendig rekkverk/skjerming av takparkering. Dette bør være noe tilbaketrukket fra veggliv.</li> <li>➤ På felt B kan det etableres rekkverk for takflaten / takparkering inntil 1,0 m over regulert høyde. Dette skal være noe tilbaketrukket fra veggliv.</li> <li>➤ På felt C1 kan det etableres rekkverk inntil 1,0 m over regulert høyde opptil gesimshøyde på kote + 18,5 m.</li> <li>➤ Byggegrense for felt 6 mot Porsgrunnselva (mot vest) kan variere. Byggegrensa skal i gjennomsnitt være minimum 13,0 m fra veggliv i 1.etg til kaikant. Avstand mellom veggliv i 1.etg og kaikant skal ikke være under 10,0 m. Eventuell 2. etg. kan trekkes inntil 3,0 m ut fra veggliv i 1.etg. Eventuelle flytebrygger regnes ikke som kaikant</li> <li>➤ 1 og 2 etg. På felt 6 B og 6 E kan bygges med en</li> </ul>	<p>I plankartet er det vist maksimal kotehøyder møne/tak for de ulike feltene.</p> <p>C1: Høydekote 17,5 og kotehøyde 14,5 innenfor avmerket område mot elva</p> <p>C2: Høydekote 22,0</p> <p>C3: Høydekote 20,5</p> <p>C4: Høydekote</p>	<p>sammenhengende fasade som strekker seg ut mot elva med inntil 3,0 meter fra veggliv i 1.etg. (jf. Prinsippskisse)</p>  <p>Fasaden mot elvepromenaden skal utformes på en slik måte at det blir et samspill mellom utvendig og innvendig promenade</p> <p>Taket skal løfte seg ut mot elvepromenaden på en elegant og luftig måte. Dekke for parkeringsplan tillates bebygget ut til formålsgrensen i feltet.</p> <p>På felt E og F kan overbygg for trapp, heiskjerner og tekniske anlegg kan tillates inntil 3,0 m over regulert høyde. Maksimal 10% av takflaten kan bygges. Installasjonen skal trekkes inn 3 meter fra veggliv.</p> <p>Ved utbygging av området skal bebyggelsen innenfor Felt 6 vise gode hensyn til nasjonale kulturminneverdiene i området. Søknad om tiltak skal sendes ansvarlig kulturminnemyndighet til uttalelse for å sikre at hensyn blir ivaretatt.</p> <p>For å sikre variasjon i fasaden mot elva skal fasaden oppdeles. Det tillates en minimum gjennomsnittavstand på 13 m mellom fasade i 1.etg. og kaikant.</p> <p>Minste avstand mellom fasade 1.etg og kaikant skal være 10,0 m.</p>	

I tabellen er det kun angitt høyder for tak/møne. Det er foreslått at høyder for bebyggelsen kun angis i kolonnen for gesims.



Forslag til endret planbestemmelse (387):

5.2 Kombinert bebyggelse; bebyggelsesstruktur og byggehøyder

Område - Felt 6 Down Town I

For kolonnene for tak/møne og gesims så foreslås det nye høyder som er vist i tabell under:

Område	Tidligere regulert tak/møne	Forslag gesims	Forslag til mulig høyde ved etablering av saltak
A	14,5	14,5	
B	13,5	14,5	
C1	17,5	18,5	
C2	22,0	22,0	
C3	20,5	14,5	
C4	24,0	24,0	26,5
C5	22,0	22,0	
D	14,5/18,5/22,0	18,5/22,0	
E	27,0	27,0	28,5
F	30,0	30,0	30,5

Plan 387, bestemmelse 5.2 Kombinert bebyggelse

5.2 Område Felt6 Down Town I (387)

*På felt B kan det etableres rekkverk for takflaten / takparkering inntil 1 m over regulert høyde. Dette skal være noe tilbaketrukket fra vegglinj.*

*På felt C1 kan det etableres rekkverk inntil 1 m over regulert høyde opptil gesimshøyde på kote + 18,5 m.*

I bestemmelsen så foreslås det at teksten om rekkeverkshøyden fjernes slik at byggehøyden er lik gesimshøyden.

Forslag til endret planbestemmelse (387):

5.2 Kombinert bebyggelse; bebyggelsesstruktur og byggehøyder

Område - Felt 6 Down Town I

For bebyggelse i felt 6C4 tillates det etablert bebyggelse med mønehøyde opp til kote +26,5

For bebyggelse i felt 6E tillates det etablert bebyggelse med mønehøyde opp til kote +28,5

For bebyggelse i felt 6F tillates det etablert bebyggelse med mønehøyde opp til kote +30,5

I justert plan så er det planlagt saltak på bygningene som er plassert i feltene 6C4, 6E og 6F. For disse feltene så foreslås det at det gis en bestemmelse som gir anledning til å bygge over regulert gesimshøyde dersom det etableres saltak på bebyggelsen. På plankartet er møneretning hvis bebyggelsen etableres med saltak innenfor feltene 6C4, 6E og 6F angitt.

Rømningstrapp fra bygg i felt F:

Forslag til endring i plankartet i form av nytt hensynsområde/planbestemmelse:

9.5 Bestemmelsesområde (#)

(b) #3

Innenfor bestemmelsesområdet tillates det etablert rømningstrapp for tilgrensende bygg i felt 6F.  
Rømningstrapper tillates opp til regulert høyde i felt 6F

Og som egen tekst i planbestemmelse 5.1

På felt D tillates det etablert rømningstrapper for bygninger som ligger i felt 6F. Rømningstrapper tillates opp til regulert høyde i felt 6F.

Endringen foreslås for å sikre at det kan etableres rømningstrapp for boligbebyggelsen i felt 6F på tilleggende felt.

På bildet vises et forslag til rømningstrapp på bebyggelsen i felt 6F:



Pergola over uteservering:

Forslag til endring i plankartet i form av nytt hensynsområde/planbestemmelse:

9.5 Bestemmelsesområde (#)

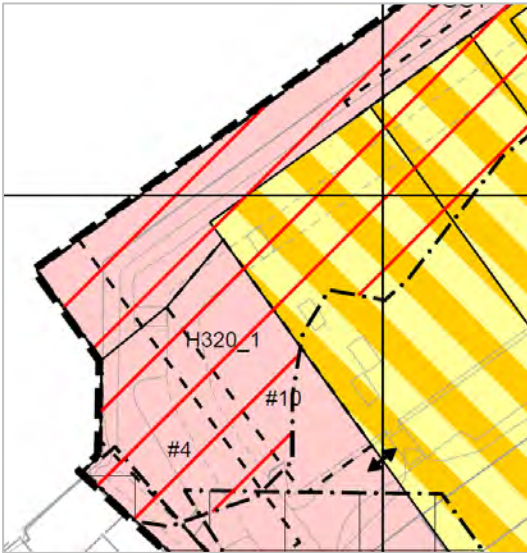
g) #8 og h) #9

Innenfor bestemmelsesområdet tillates det etablert overbygget permanent tak/ pergola for servering/bevertning. Anlegget/bebyggelsen tillates til en høyde 3,2 meter over terreng.

i) #10

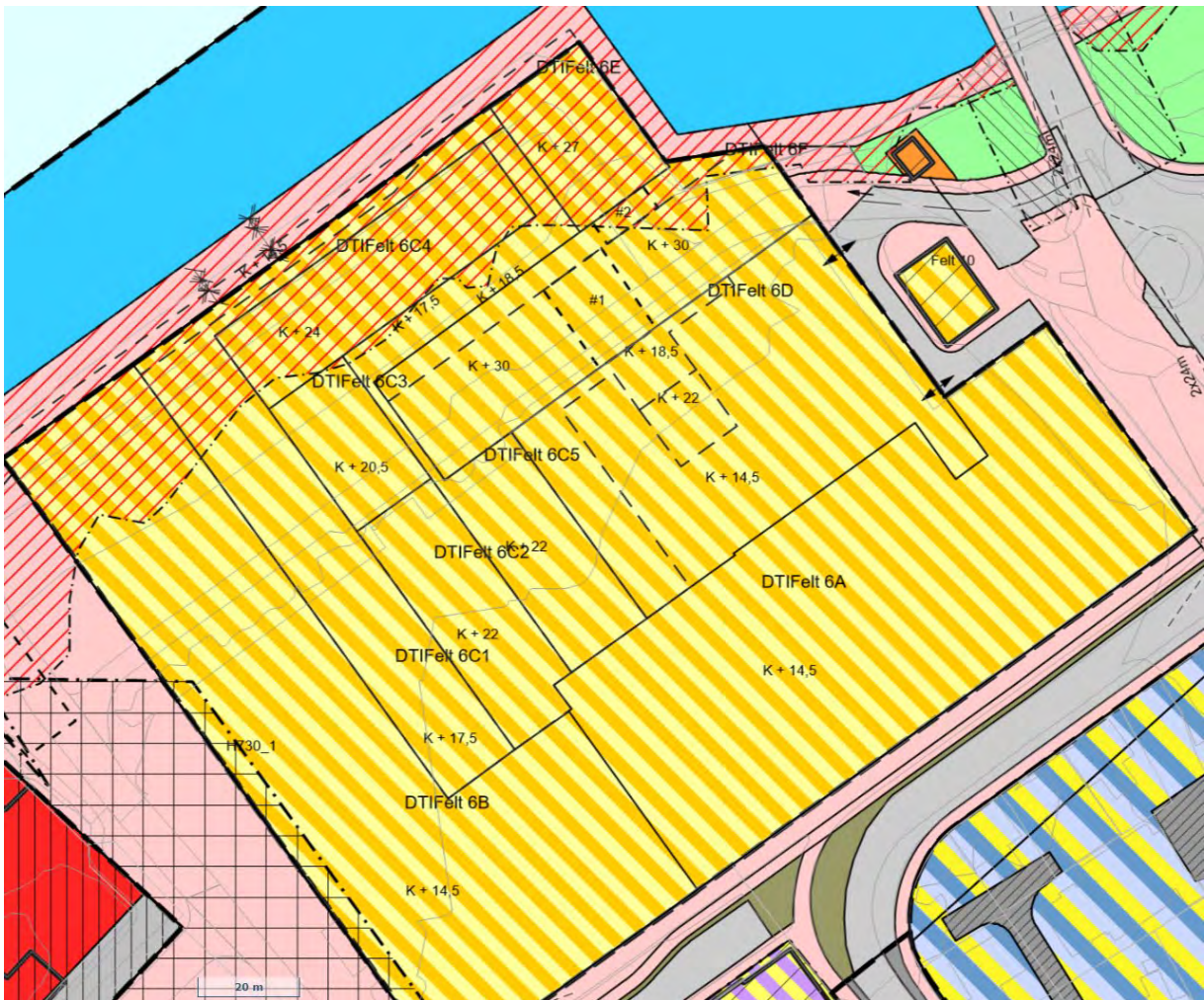
Innenfor bestemmelseområdet tillates etablert servering/bevertning.

Forslag til plassering på plankartet:

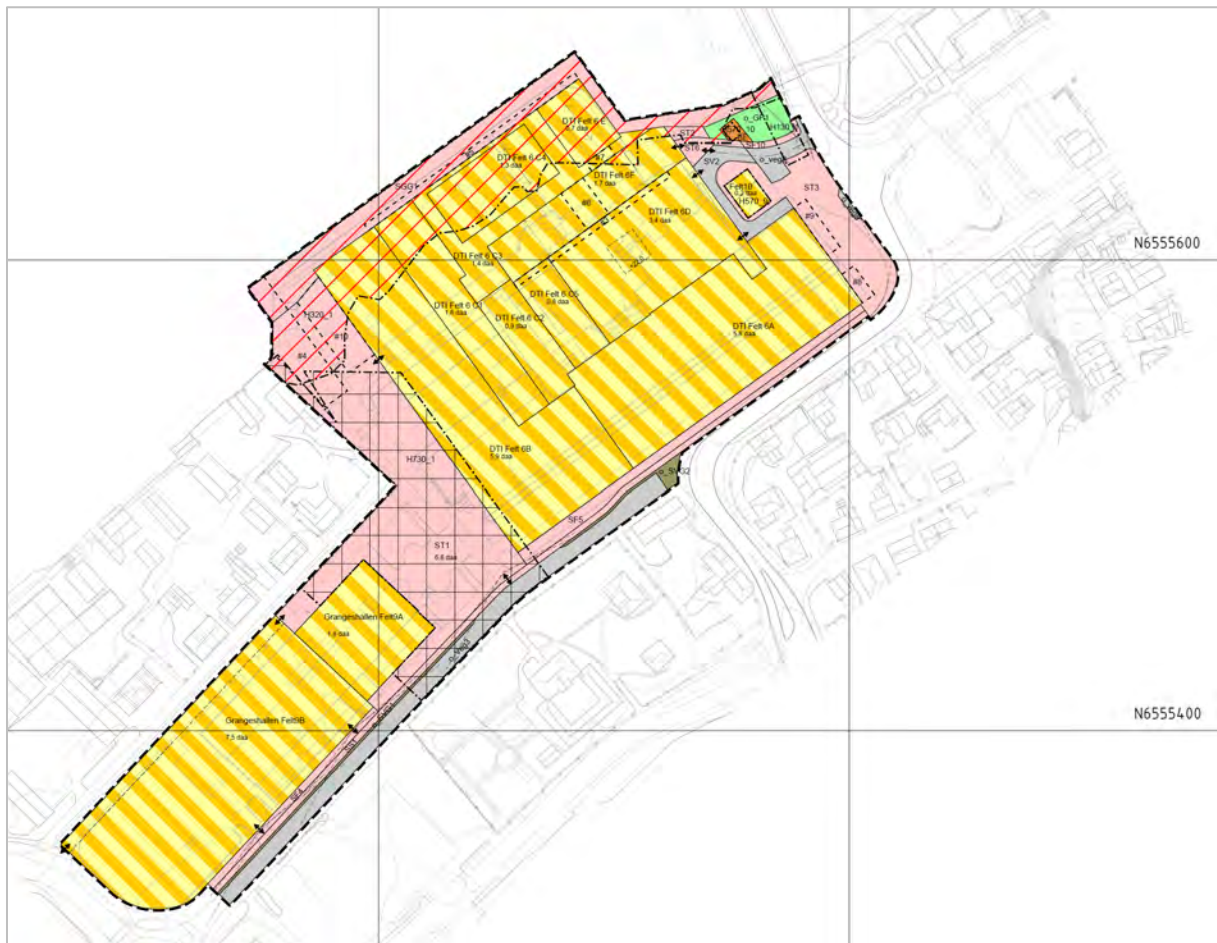


Forslag til endret plankart

Gjeldene plankart:



Forslag til endret plankart (plankart datert 28.02.24, utsnitt vist uten tegnforklaring):



## Tak over eksisterende parkeringshus

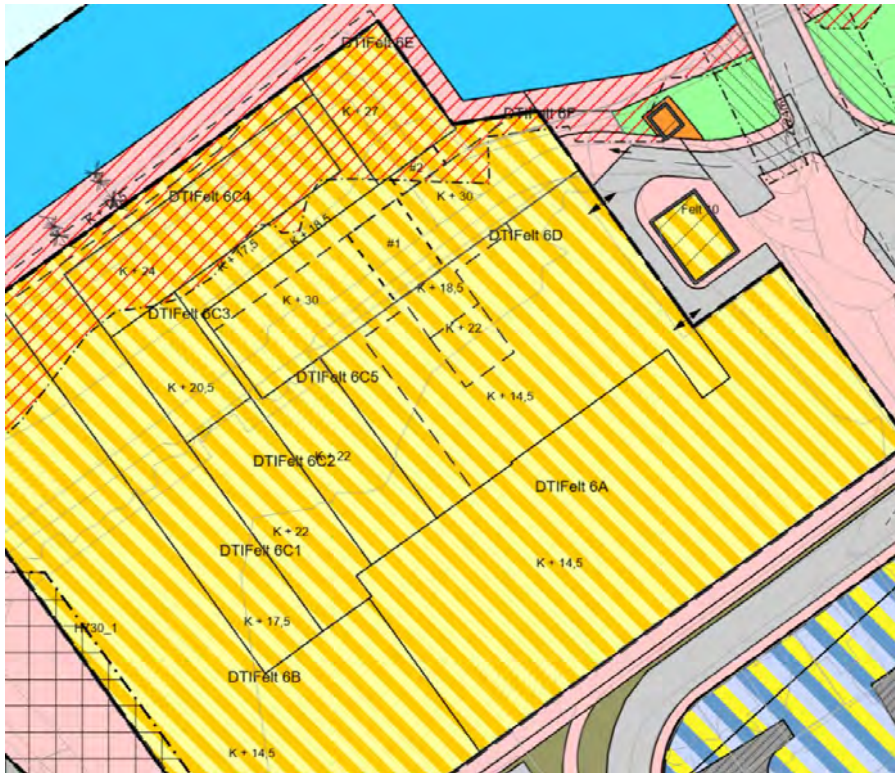
I forbindelse med utbyggingen av elvebredden, så er det foreslått at dagens takparkering blir bygget over med et tak. Under er det vist en illustrasjon på dagens situasjon og ny situasjon med tak over parkeringen. Dagens fasade på parkeringshuset er tenkt oppgradert i forbindelse med tiltaket.



I plankart og bestemmelser er det behov for å øke høyden på gesimslinjen for den delen av takflaten som er regulert til kote 14,5 m opp til kote 18,5 meter. I dag er feltet delt inn i 3 ulike høyder på 14,5 og 18,5 og 22,0. Feltet som i dag er regulert til 14,5 endres til 18,5

## Forslag til planendring 4

### Gjeldene plankart:



### Forslag til endret høyder til 18,5 på felt 6D plankart:



Skisse: Plankartet endres ved at område markert med rødt heves fra kote 14,5 til kote 18,5.

For å sikre utvendig heis er det også ønskelig å utvide formålsgrensen for felt 6E 0,5 meter mot sydøst (utvidelsen er knapt synlig på pdf versjonen av plankartet).

## Oppdateringer og presiseringer i planbestemmelse

Oppdateringer foreslås i både plan 383 vedtatt sist i 2020 og plan 387 vedtatt sist i 2017. I beskrivelsen under er det vist fra hvilken PlanID bestemmelsene er hentet fra. Foruten planendringene som er omtalt tidligere, så er det foreslått endringer i planbestemmelsene hvor det er samsvar mellom de to planene i bestemmelser eller i plankart.

Plan 387, bestemmelse 4.16 byggegrenser, punkt b).

~~b) I felt 6B skal det etableres et innvendig vrimleareal/kommunikasjonsareal som henvender seg mot elvepromenaden.~~

Bestemmelsen gjelder et område B og en planløsning som ikke lengre er aktuell i ny utforming av de interne områdene. Det vil som i planforslaget fra 2017 bli laget en gangvei som knytter senteret opp mot elvepromenaden. Det er også stilt krav til aktive fasader på bebyggelsen, og det er planlagt etablert servering og annen kommersiell virksomhet ut mot elvepromenaden.

Plan 383 og 387, bestemmelsen 4.10 Universell utforming.

Siste ledd fjernes da dette er ivaretatt i byggesaksforskriftene.

~~Ved tilrettelegging for universell utforming av bevaringsverdige bygg må det i samråd med vernemyndighetene vurderes om dette er forenlig med vernehensynene. 50 % av det totale antall boliger innenfor planområdet skal være utformet etter prinsipper for universell utforming.~~

Plan 387, bestemmelse 4.18 Atkomst.

Bestemmelsen i plan 387 koordineres med bestemmelse 4.18 i plan 383 sist vedtatt i 2020.

~~Atkomster er vist på plankartet med piler. Antall og fra hvilken vei atkomster er fra, er bindene, men ut over dette kan plasseringen endres. Det skal dokumenteres at siktlinjer blir ivaretatt ved utforming av atkomst.~~

Det er uheldig at det er to ulike bestemmelser som gjelder samme område/forhold. Bestemmelsene endres for å gjenspeile siste vedtatte plan for området.

Plan 383, bestemmelse 5.1 og 5.2

Forslag om at område «6 A D Down Town I», «Felt 6E OG 6F Down Town» og område «Felt 6 Down Town I», tas ut fra plan 383. Dette pga. at feltene inngår i sin helhet i plan 387, som er siste vedtatte plan for disse feltene/områdene.

Plan 383, bestemmelse 6.8 Gangveg/gangareal/gågate (SGG)

~~I felt SGG1 tillates det uteservering langs fasaden av felt 6. Det tillates et serveringsområde på maksimalt 50 % av bredden mellom etablert fasadeliv på felt 6 og bryggekant.~~

Det foreslås at det legges inn en bestemmelse om at det tillates servering i feltet. Det er omtalt under bestemmelse 6.5 Torg, men foreslås lagt under feltet hvor bestemmelsen gjelder. Det foreslås også at det settes en utbredelse av uteservering ut fra fasaden.

Plan 383 og 387. Presisering i form av bestemmelsesområde #5 for utkraget bygning:

Forslag til presiseringer i plankartet i form av hensynsområde / planbestemmelse (383 / 387):

## 9.5 Bestemmelsesområde (#)

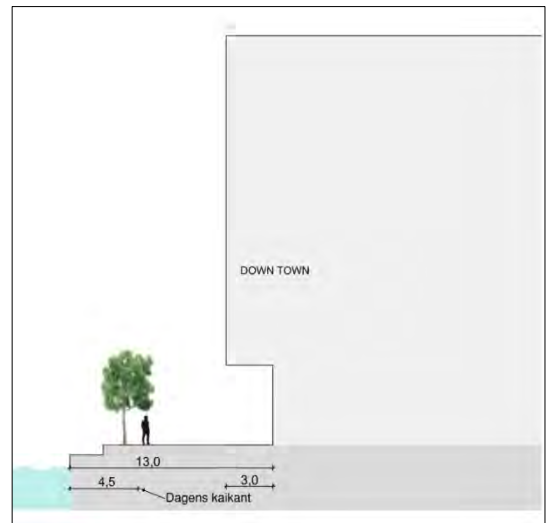
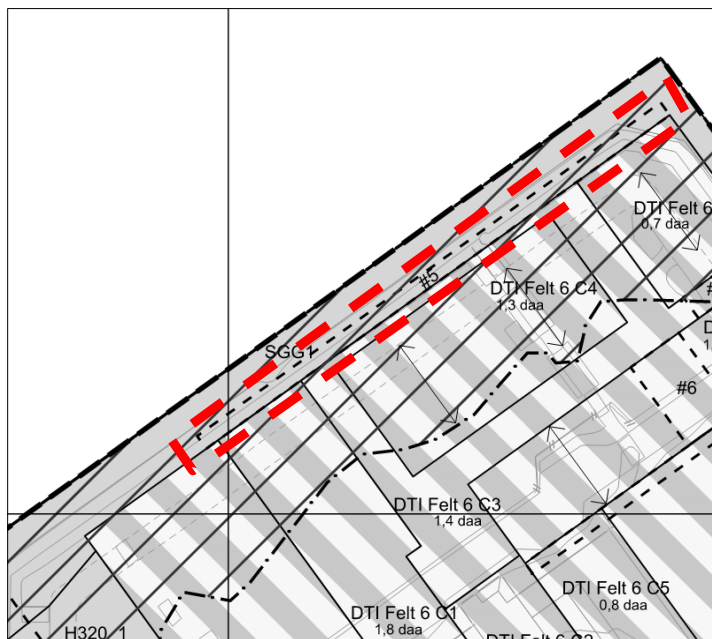
### (d) #5

Byggegrense for felt 6 mot Porsgrunnselva (mot vest) kan variere. Byggegrensa skal i gjennomsnitt være minimum 13,0 m fra veggliv i 1.etg til kaikant. Avstand mellom veggliv i 1.etg og kaikant skal ikke være under 10,0 m. Eventuelt 2. etg. og videre etasjer oppover kan trekkes inntil 3,0 m ut fra veggliv i 1.etg. Eventuelle flytebrygger regnes ikke som kaikant.

Høyden på bebyggelsen tillates lik som byggehøyden på tilgrensende felt 6.

Det tillates etablert søyler for overforliggende bebyggelse i bestemmelsesområdet.

Det skal være en fri høyde på minst 3,5 meter mellom gulv og tak i passasjen under utkraget bygning.



Endringen i plankartet og bestemmelsene er gjort for å tydeliggjøre intensjonene i gjeldende og ny plan om å tillate utkraging av bebyggelsen i feltet. I dag så står bestemmelsens om utkragingen flere steder i planbestemmelsens i både 383 og 387. Forslag om at det legges inn et bestemmelsesområde #5 for å samle og konkretisere bestemmelsen som er omtalt i punkt 5.2 felt 6 og punkt 4.15.

Det foreslås at det spesifiserer at høyden ikke kan overstige tilgrensende felt i felt 6. Det spesifisere at det tillates etablert søyler i feltet. Som også var intensjonen i planene fra 2015/2017.

Det er foreslått en reduksjon av bestemmelseområdet, slik at muligheten for utkraging mot sør ikke går helt ned til hjørnet på bebyggelsen og feltet er vist noe mindre enn i gjeldene regulering.

Følgende bestemmelser foreslås erstattet av bestemmelsesområde #5.

## 5.2 Område Felt6 Down Town I (387)

1 og 2 etg. På felt 6B, 6C og 6E kan bygges med en sammenhengende fasade som strekker seg ut mot elva med inntil 3,0 meter fra veggliv i 1.etg. (jf. Prinsippkisse)



~~Byggegrense for felt 6 mot Porsgrunnselva (mot vest) kan variere. Byggegrensa skal i gjennomsnitt være minimum 13,0 m fra vegglin i 1.etg til kaikant. Avstand mellom vegglin i 1.etg og kaikant skal ikke være under 10,0 m. Eventuell 2. etg. kan trekkes inntil 3,0 m ut fra vegglin i 1.etg. Eventuelle flytebrygger regnes ikke som kaikant~~

4.16 Byggegrenser punkt c) fjernes fra plan 383 og 387.

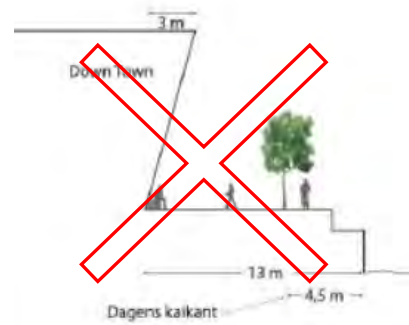
~~Byggegrense for felt 6 mot Porsgrunnselva (mot vest) kan variere. Byggegrensa skal i gjennomsnitt være minimum 13,0 m fra vegglin i 1.etg til kaikant. Avstand mellom vegglin i 1.etg og kaikant skal ikke være under 10,0 m. Eventuell 2. etg. kan trekkes inntil 3,0 m ut fra vegglin i 1.etg. Eventuelle flytebrygger regnes ikke som kaikant.~~

Forslag til endret skisse i bestemmelse 5.2 (387):

5.2 Kombinert bebyggelse; bebyggelsesstruktur og byggehøyder

Område - Felt 6 Down Town I

På grunn av endret bebyggelse så foreslås det at skissen som er vist i bestemmelse for område 6 byttes ut med ny skisse, som viser en endret fasade mot Porsgrunnselva, og at skissen flyttes inn til bestemmelsesområde #5.



Jf. det som er nevnt over foreslås følgende bestemmelser i 5.2 slettet:

~~Fasaden mot elvepromenaden skal utformes på en slik måte at det blir et samspill mellom utvendig promenade og innvendige promenade~~

~~Taket skal løfte seg ut mot elvepromenaden på en elegant og luftig måte.~~

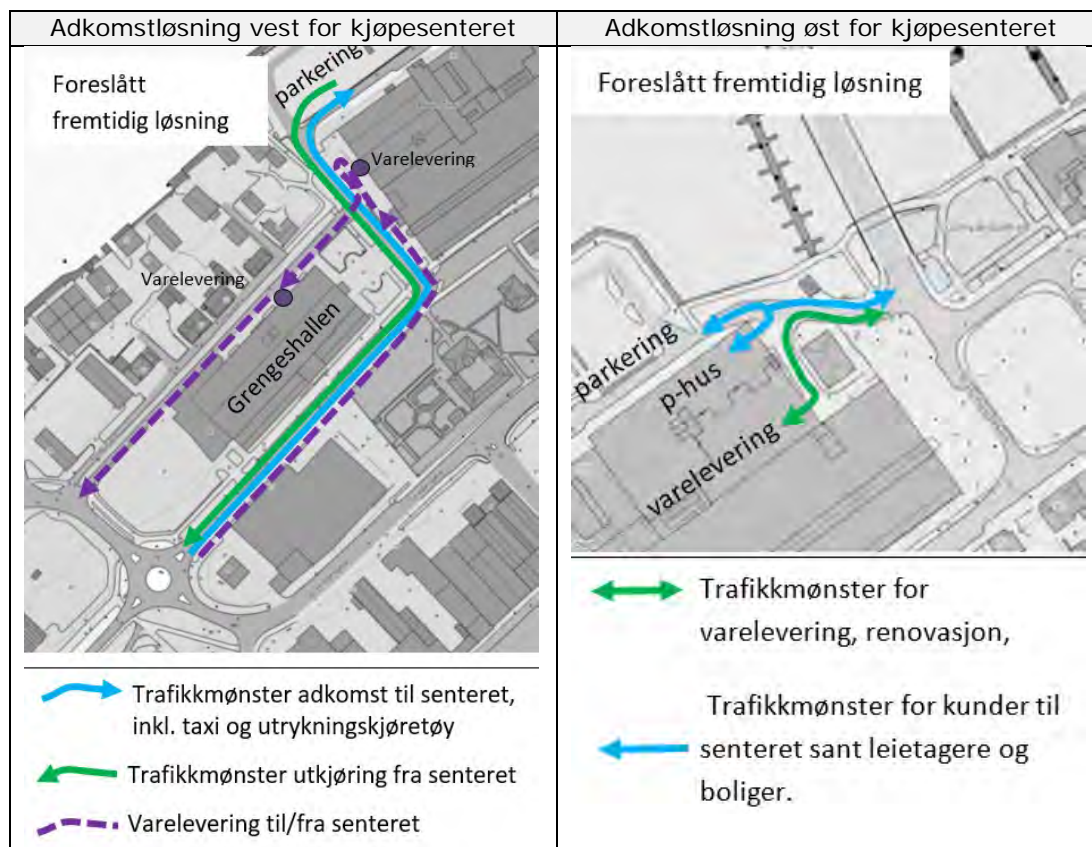
## Forslagsstillers vurdering av virkninger av planendringen og planfaglig vurdering

I forbindelse med de foreslåtte endringer i trafikkbildet for fremtidig løsning er det utarbeidet trafikknøtat som belyser dagens situasjon (kjøremønster og belastning) og fremtidige situasjoner med de løsningene som foreslås. Se vedlegg: Trafikkvurdering utarbeidet av COWI.

### Endringer i atkomst situasjonen

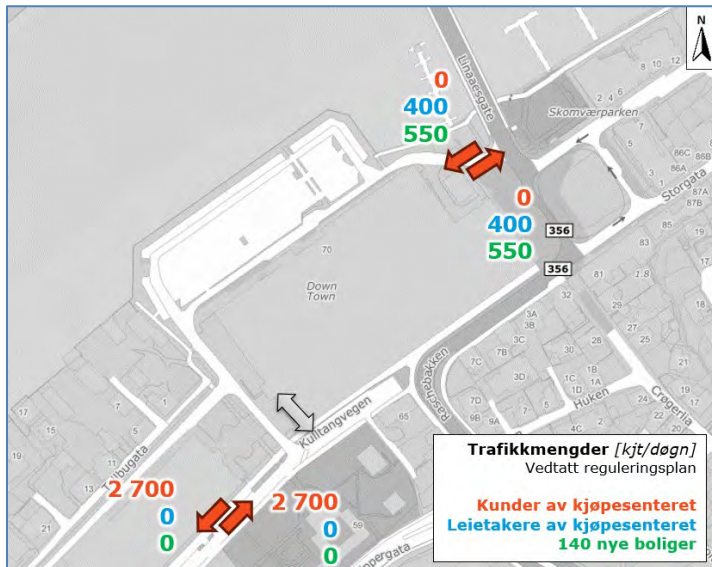
Dagens trafikk-løsning rundt Down Town er ikke optimal, spesielt med tanke på dagens vanskelige adkomst til parkeringshuset som gjør at dagens parkeringshus dermed benyttes i liten grad i dag. I tillegg er det en konflikt vest for senteret mellom varelevering og biler som skal ut samme vei. Dette vil også være utfordringer hvis gjeldende reguleringsplan gjennomføres. Down Town har derfor jobbet med en ny løsning for å bedre den fremtidige trafikale situasjonen i området.

Figur 1 viser foreslåtte adkomstløsninger for Down Town kjøpesenter. I vestlig adkomst kjører trafikken både inn og ut via Kulltangveien, tilsvarende gjeldende reguleringsplan fra 2015. Forskjellen er at kjørende ledes inn via eksisterende vegsystem langs vestsiden av kjøpesenteret til parkeringsplassen langs elva, i stedet for gjennom kjøpesenteret. I østlig adkomst kan kunder til senteret kjøre både inn og ut via Linaaesgate. For adkomsten i øst fra Linaaesgate er det ikke foreslått noen endringer på den geometriske utformingen av utkjøringen enn den som ble lagt til grunn i planendringen i 2020.



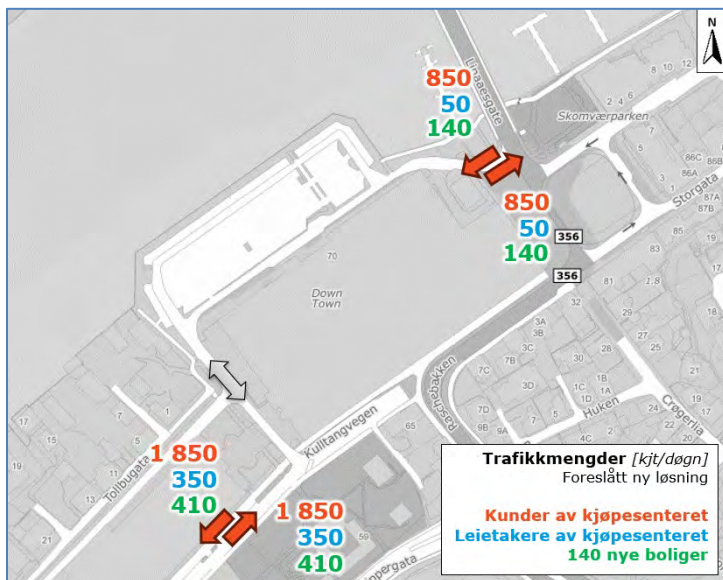
Figur 1: Adkomstløsning i foreslått fremtidig løsning.

Figuren under viser hvordan døgntrafikken forventes å se ut til/fra Down Town kjøpesenter for kundene og leietakere av senteret, samt trafikk fra planlagte boligutbygging etter gjeldende eguleringsplan.



Trafikkmengder [kjt/døgn] ifm. kjøpesenteret og nye boliger med reguleringsplan fra 2020.

Figuren under viser hvordan døgntrafikk ser ut til/fra Down Town kjøpesenter for kundene og leietakere av senteret, samt trafikk fra planlagte boligutbygging med foreslått fremtidig adkomstløsning. Det er her gjort noen antakelser på retningsfordeling av trafikken fra boliger og fra kunder og leietakere av kjøpesenteret.



Trafikkmengder [kjt/døgn] ifm. kjøpesenteret og nye boliger med foreslått fremtidig adkomstløsning.

Det anslås at ca. 25 % av kundetrafikken og beboere benytter adkomsten i øst ved Linaaesgate. For de som bor eller jobber på senteret og er kjent med bevegelsesmønsteret, vil det være naturlig å kjøre mot vest dersom de skal videre mot vest eller sør i byen, mens hvis de skal over Porsgrunnsbrua og nordover i byen velger de utgangen mot øst og over Linaaesgate. I de trafikk tallene (døgntrafikk) som er vurdert, er det anslått at ca. 25 % av bilistene skal mot øst. P1 og P2 utgjør over 75 % av kundeplassene og vil bli benyttet hyppigst. For P1 og P2 er det utkjøringen

mot vest som oftest vil bli brukt, og for store deler av året vil derfor anslag på 25 % av trafikken mot øst kunne være noe høyt.

Da den østlige adkomsten er åpnet for alle, forventes det også at noen flere av senterets leietakere benytter denne adkomsten enn i dag. Resterende benytter den vestlige adkomsten. Vurderinger omkring trafikkfordeling og trafikstrømmer er ytterligere beskrevet i trafiknotatet fra COWI.

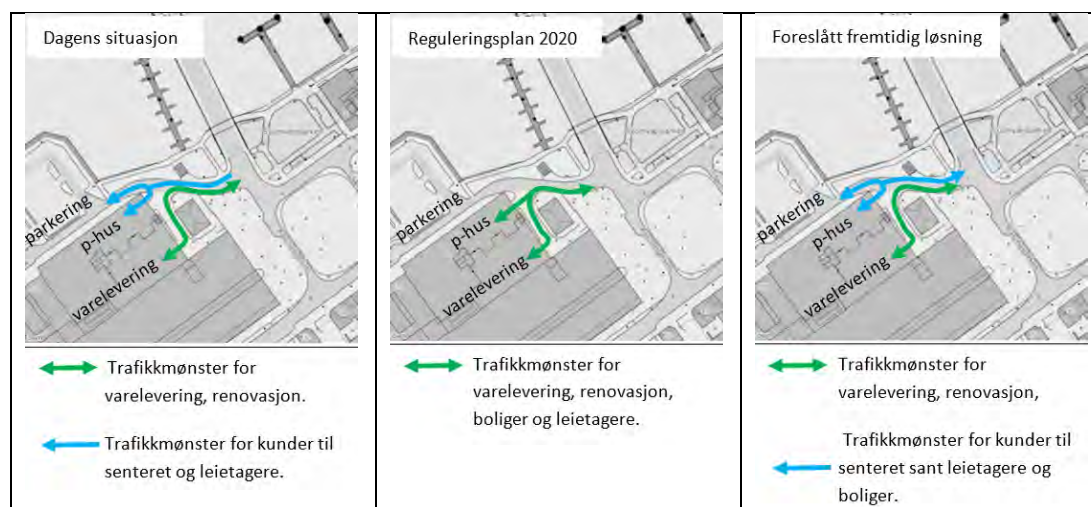
En vesentlig endring fra tidligere vegsystem med rundkjøring på Franklintorget er at det nå i dag er mulig til å kjøre mellom Down Town kjøpesenter og Porsgrunnsbrua uten å kjøre innom Franklintorget. Utformingen av adkomsten fra Linaaesgate er ikke endret i forhold til reguleringsendringen fra 2020 og endringen vil kun være en justering av trafikkmengde og trafikkgrupper som kan benytte inn/utkjøringen mot Linaaesgate.

### Konsekvenser av endringer

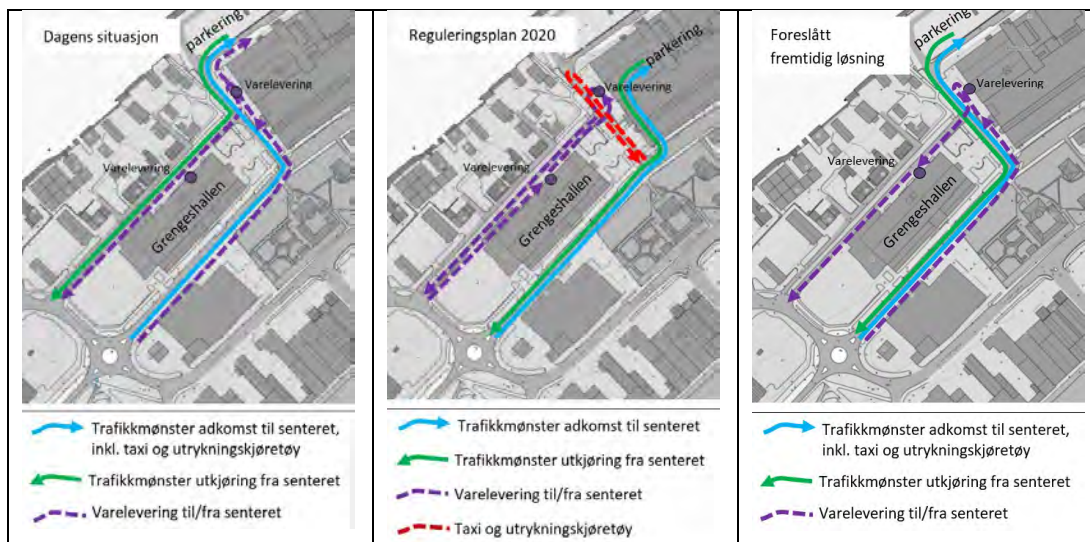
Konsekvenser er vurdert opp mot de tre ulike scenarioene:

- Dagens situasjon.
- Regulert løsning 2015 (sist endret 2020).
- Foreslått ny løsning.

Figur 4 og figur 5 viser en sammenligning av adkomstløsningene ifm. Down Town kjøpesenter i dagens situasjon, reguleringsplan fra 2020, og foreslått fremtidig løsning.



Adkomstløsninger i østlig adkomst ved Linaaesgate.



Adkomstløsninger i vestlig adkomst ved Grengeshallen.

Dagens adkomstløsning for kjørende er noe uryddig med mange enveisreguleringer. I reguleringsplanen fra 2015 (sist endret 2020) er dette ryddet mer opp i, med én samlet adkomst i vest som går i Kulltangveien. Svakheter til reguleringsplanen er at trafikken er regulert til å rampes opp inne i kjøpesenterbygget, noe som ikke vil være mulig å gjennomføre da denne delen av kjøpesenteret nylig er totalrehabilitert og ikke lengre kan rives. En eventuell etablering ville også gitt et dødt uttrykk på den verneverdige industrielle fasaden på sørvestsiden av bygget. I tillegg forventes reguleringen, ved kun å tillate adkomst via vest, å gi en økning i trafikk gjennom Franklintorget, som ikke er ønskelig. I foreslått fremtidig løsning er dette endret på for å bedre den trafikale situasjonen i området.

En stenging av den østlige adkomsten for kundetrafikken til/fra Down Town forventes å kunne gi en økning i trafikk over Franklintorget. Uavhengig av adkomstløsning til senteret forventes det at dagens besøkende i stor grad vil fortsette å besøke til/fra samme endepunkt. Det vil si at det fremdeles er mange som skal til/fra nord, enten til/fra Moldhaugen-området (7 % av senterets kunder), Skien-området (25 % av senterets kunder), eller andre destinasjoner nord for Down Town.

Om kundetrafikken tvinges ut via vestlig adkomst vil det fremdeles være kortere og raskere å kjøre over Porsgrunnsbrua, via Skippergata og Franklintorget, enn å kjøre rv. 36. En slik situasjon vil skape mer trafikk gjennom Franklintorget enn om den østlige adkomsten var åpen for all trafikk, da denne trafikken som skal til/fra Porsgrunnsbrua ikke trenger å kjøre gjennom Franklintorget.

Konsekvensen av endret trafikkmønster for utkjøringen i øst / Linaaesgate er vurdert til å gi en økning av trafikken på 9 %. Regulert løsning med adkomst kun for boliger og ansatte fra dagens parkeringshus er vurdert å gi en trafikkmengde på ca 950 kjt/døgn ut mot Linaaesgate. Ny situasjon med åpning for kunder er vurdert at økningen i trafikkmengde er på 90 kjt/døgn. Totalt 1040 kjt/døgn. For større deler av året vil trafikkmengden være lavere da utkjøringen mot vest/syd vil være den som oftest vil bli brukt (ref: trafikkvurdering s.15).

Trafikksammensetningen i utkjøringen mot øst endres ved at det åpens opp for at kunder kan benytte adkomsten. Dette vil medføre at trafikken i adkomsten vil bli spredt mer utover døgnet enn i opprinnelig situasjon hvor adkomsten ville ha hatt størst trafikk i rushtiden (arbeid start og slutt).

Planendringen vurderes å bedre forholdene med å gjennomføre grønn lenke ved at trafikk over Franklintorget blir redusert ved at trafikk fra eksisterende p-hus ledes sørover igjennom nytt p-hus.

En vesentlig endring fra tidligere vegsystem med rundkjøring på Franklintorget er at det nå i dag, og i foreslått fremtidig situasjon, er mulig å kjøre mellom Down Town kjøpesenter og Porsgrunnsbrua uten å kjøre innom Franklintorget. Bilister kan her kjøre direkte mellom Down Town og Porsgrunnsbrua uten å forstyrre kjøring rundt Franklintorget. Denne T-kryss-løsningen er bygget kompakt som sikrer lav fart til/fra adkomsten til Down Town og gir en god oversikt over konfliktsituasjoner. I tillegg er det etablert brostein i kjørebanelen for gående som skal krysse, som gir god synlighet av fotgjengere. Det poengteres at det i foreslått ny situasjon ikke er planlagt noen geometriske endringer i dette området fra dagens etablerte situasjon som ble bygget i 2022 etter dagens gjeldende reguleringsplan. Det vurderes at en økning fra ca. 950 biler med gjeldende reguleringsplan til 1 040 biler per dag (+90) i foreslått ny situasjon ikke vil gi en betydelig endring i trafiksikkerheten i dette krysset.

Endringen av adkomst i 2020 ved Franklintorget har også omfordelt prioriteten i vegsystemet. Trafikken i Linaaesgate har forkjørsrett for all trafikk fra Down Town, da det her er vikeplikt for utkjøring fra Down Town. Dette gjør at eventuell kø ut til systemet vil bygge seg opp fra Down Town uten å påvirke Franklintorget.

## Bygningsstruktur

### Hovedgrep ny bygningsstruktur:

Konseptet for utformingen av bebyggelsen er inspirert av de gamle industribyggene langs Porsgrunnselva, og spesielt, Porsgrunn Porselensfabrikk som ligger midt imot på andre siden av elva. Mot elvefronten er volumene brutt opp i mindre bygg, både for å bryte ned skalaen og skape en rytme av ulike bygningsvolum, men også for å gi en sterkere relasjon til den gamle porselensfabrikken og dens karakteriske gavler ut mot elva.

De tre volumene med saltak i front nikker også til metallverket, som i dag huser kjøpesenteret. Det har vært et mål og i minst mulig grad gi inntrykk av at prosjektet består av et næringsbygg/parkeringshus med bolighus ovenpå, men heller fungere som et byutviklingsprosjekt - et kvartal som er sammensatt av ulike bygg og byrom.

Endringen i bygningstrukturen er i tråd med Estetisk veiler for Porsgrunn i kommuneplanens arealdel, datert 18.05.2018:

*“For å utvikle Porsgrunn fremover og samtidig ta vare på det historiske perspektivet, er det viktig å legge en felles forståelse av stedsidentiteten til grunn. Historien skal ikke legge lokk på nødvendig videreutvikling av byen, men løfte fram trekk som historisk har spilt stor rolle. Å kombinere dette med nåtidens muligheter er av stor betydning for det fremtidige helhetsinntrykket av byen.”*

Materialbruk og fasadeutforming vil være stedstilpasset og hente elementer fra omkringliggende bebyggelse, og da spesielt de eldre industribyggene. For å koble sammen ny og eksisterende bebyggelse er fasadematerialet på de nedre etasjene videreført til fasadene på eksisterende parkeringshus. Det bør være høyt fokus på bruk av miljøvennlige materialer og ombruk.

Fargesettingen er inspirert av både natur og arkitektur fra området. Uterommene er åpne og tilgjengelige, men med tydelige soner for privat, semi-privat og offentlig. Trappene opp til det hevede gårdsrommet tenkes som offentlige byrom eller amfier. Selve gårdsrommet tenkes som en semi-privat sone for beboerne.

Takformen er en viktig del av den nye bebyggelsen. Saltakene er med på å definere bygningskroppene og bryte ned bygningsvolumet, samtidig som det er en viktig del av stedstilpasningen. Saltakene medfører at mønehøyden på den foreslåtte bebyggelsens mønehøyde blir noe høyere enn dagens regulerte høyde som var basert på bygg med flatt tak, samtidig vil gesimshøyden være noe under tidligere regulert bygningshøyde.

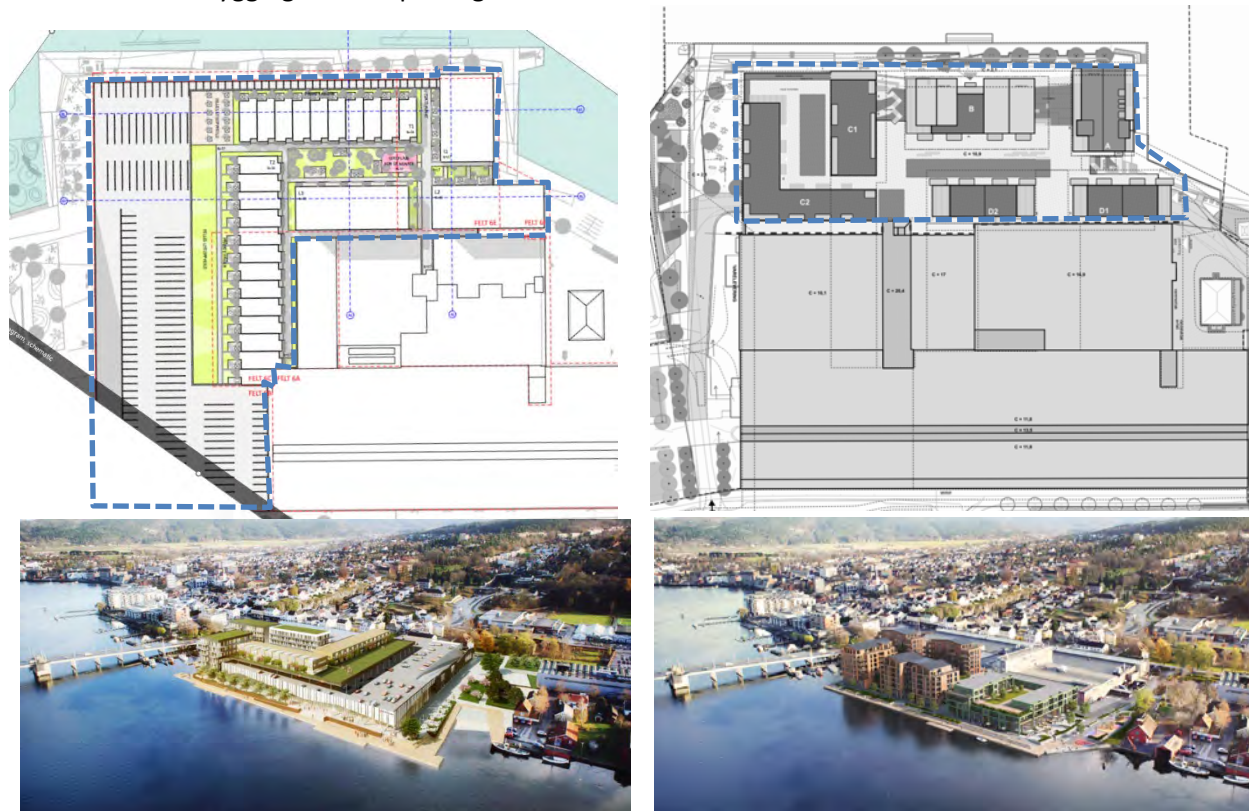
Samlet sett vurderer vi at den økte mønehøyden tilfører noe mer positivt til omgivelsene enn et lavere bygg med flatt tak ville gjort. Endringen til saltak på deler av bebyggelsen er også i tråd med Estetisk veiler for Porsgrunn i kommuneplanens arealdel, datert 18.05.2018:

*«Takform på nye bygninger i sentrum bør tilpasses eksisterende struktur»*

*«Takform er et av det viktigste bidraget til bygningens helhetsuttrykk. (...). Bygninger med flatt tak har ofte en høy gesims på alle fasader og gir et mer dominerende volum enn bygninger med skrånende tak, og bør unngås i områder med annet enhetlig uttrykk.»*

### Plangrep

Tidligere var det tenkt en stor takparkering mot vest og 2 etasjes town house over halve takparkeringen. Skissen under til venstre viser hvordan utbyggingen var tenkt, og skissen til høyre viser hvordan utbyggingen nå er planlagt.



De blå stiplede linjene illustrerer at det før var en større del av eksisterende bygningsmasse som var tenkt revet, mens det i revidert konsept er tenkt en utbygging kun på dagens overflateparkering.

På bildet til høyre vises det med stiplet rød linje bygg som tidligere var tenkt revet og bygd opp igjen. I ny situasjon så beholdes bygget.

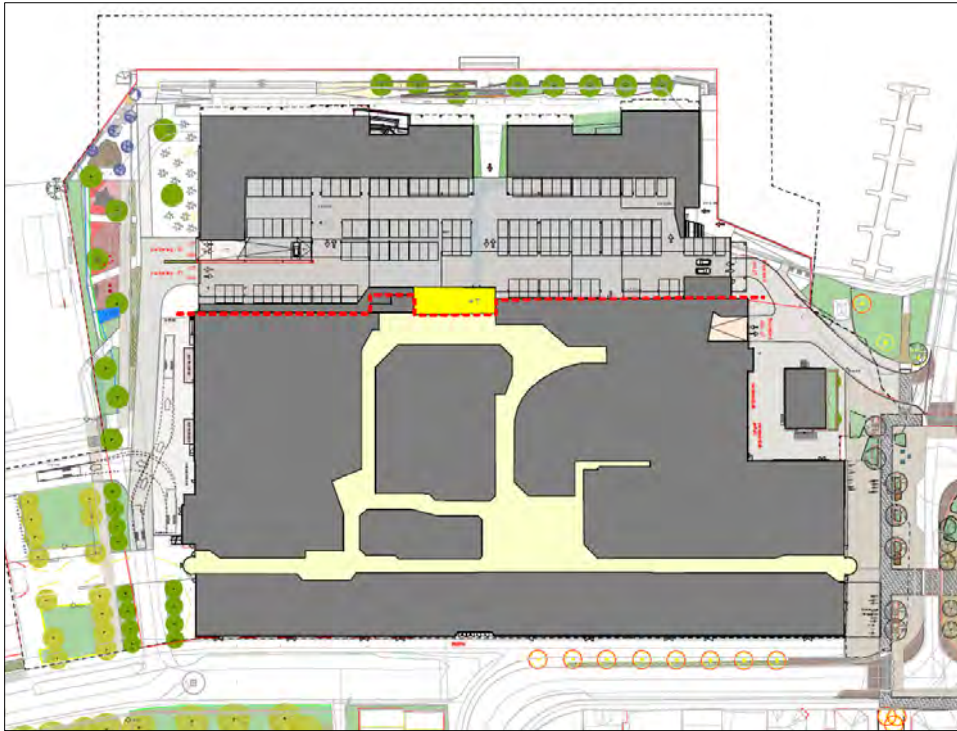


Bildet under viser med blå stiplet linje det område som nå tenkes utbygget. I hovedsak er dette dagens utendørs Parkeringsplass ut mot porsgrunselva.

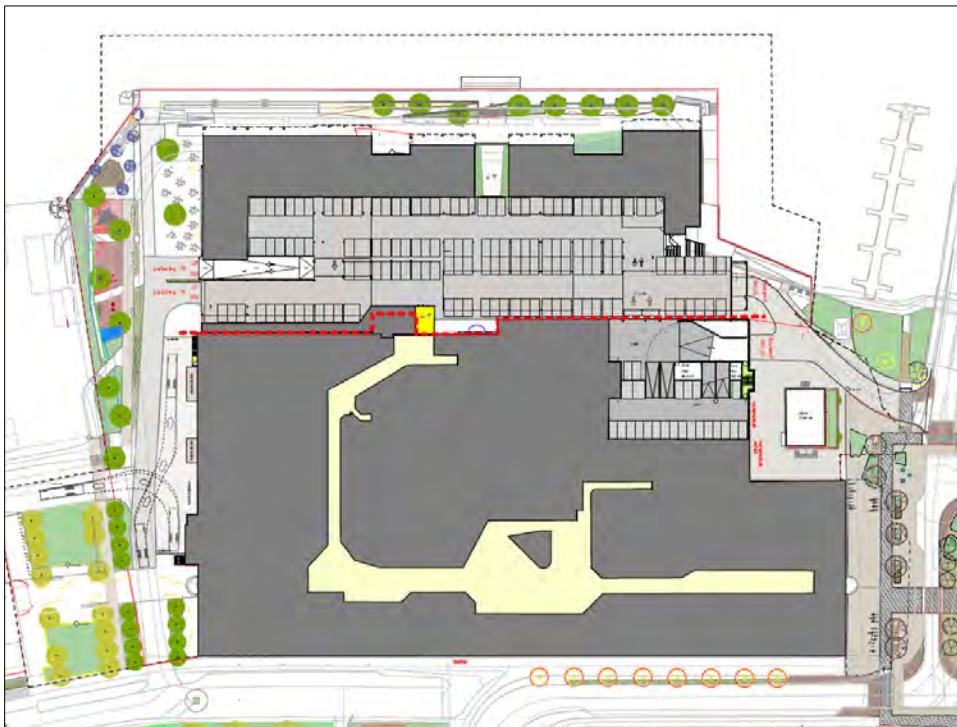




Illustrasjonen under viser plan1 for ny bebyggelse mot nord



Illustrasjonen under viser plan2 for ny bebyggelse mot nord



## Fasade

I ny løsning er parkeringen bygget inn i bebyggelsen og boligene samlet i flere større enheter på taket. Inspirasjonen for den nye utformingen/fasaden på elvefronten til Down Town ble hentet rett over elven fra Porsgrunns porselensfabrikk. Tydelige vindusinnndeling og saltak er elementer som er benyttet i bebyggelsen. Både farger og form er brukt for å dele opp bebyggelsen i to hovedelementer. Det gis mer rom mellom husene i nord og tidligere parkeringsflate i sør benyttes til leiligheter istedenfor bilparkering.



Porsgrunns Porselenfabrikk - etablert 1885

Endringene vurderes som positive både for stedet og for naboer. Oppdelingen av tidligere ensartede fasade i flere bygningskropper hvor fasaden er ført helt ned til terreng/kaifront er positivt.



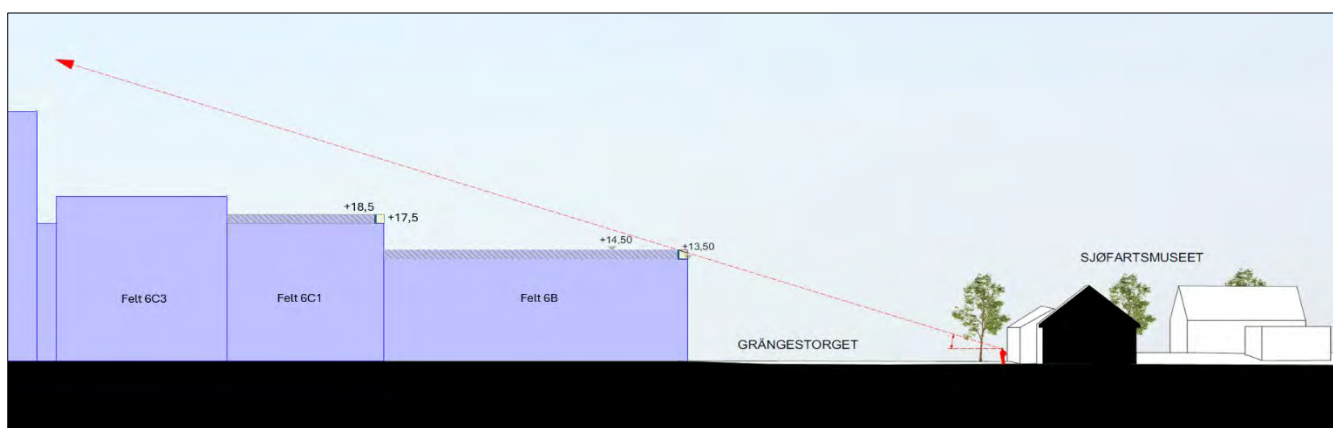
Ved utarbeidelse av tidligere reguleringsplan ble det jobbet mye med hvordan bebyggelsens høyde økte etter hvert som en kom lengre vekk fra det kulturhistoriske miljøet sør for Down Town. Ny bebyggelse har fulgt opp dette prinsippet og høydene som foreslås ligger i hovedsak innenfor tidligere høyder. Men pga. at takformen er endret, vil det bli nødvendig å øke høyden noe for å få plass til mønehøyden på ny takform. Gesimshøyden på ny bebyggelse vil ligge under tidligere gesimslinje på bebyggelsen som hadde flatt tak. Totalt sett mener vi at tidligere flate tak ble opplevd som høyere og mer massiv enn ny bebyggelse med saltak vil oppleves.



## Høyder

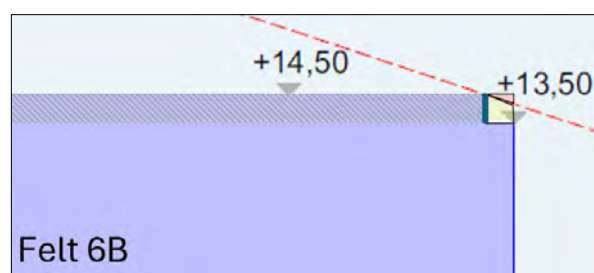
I planarbeidet i 2017 ble det jobbet mye med forholdet til museumsområdet som grenser inn mot Down Town fra sør. Spesielt viktig var siktlinjer fra museumsområdet. I revidert plan for bebyggelsen er det jobbet for å ikke endret høydene på bebyggelsen som oppleves fra museumsområdet. I reguleringsplanen er det for feltene åpnet opp for en fasadehøyde mot sør på 13,5 meter samt rekkverk som skal være noe tilbaketrukket fra fasaden. I planendringen er det forslag om en mindre endring for feltene som grense inn mot museumsområdet ved at gesimshøyden på bebyggelsen er økt med 1 meter, men muligheten for rekkverk på 1 meter over gesimsen er tatt ut. I tillegg så foreslås det at takparkering på feltene tas ut. Endringen ansees som positiv og mindre forstyrrende på fjernvirkningen ettersom det etter planendring ikke kan parkeres biler ut mot fasaden/rekkverket som ansees som et mer forstyrrende element mot Grangestorget enn dagens forslag (se illustrasjoner under).

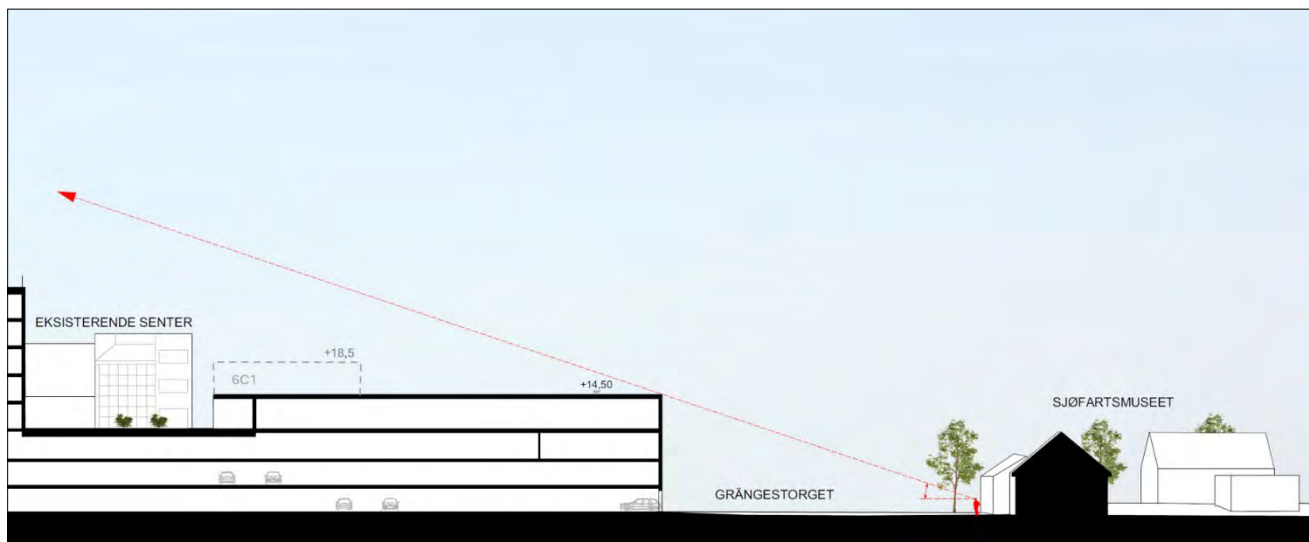
Endringer på felt 6C1 foreslås også tilsvarende løsning med at rekkverket fjernes og gesimshøyden økes med 1 meter.



Figur 2 viser med blå farge regulerte høyder i reguleringsplan fra 2017. Stiplede områder på feltene 6C1 og 6B viser området som det er tillatt oppføring av rekkverk.

Konsekvensen av endringsforslaget gjør at gesimsen på ny bebyggelse vil gjøre at siktlinjen som lå til grunn ved reguleringsplanen fra 2017 endres i svært liten grad og økes med 0,3 grader. Fra 18,2 til 18,5 grader. Det er forutsatt at tilbaketrekkingen av rekkverket er på 1 meter. Ved mindre tilbaketrekking vil endringen av gradtallet på siktlinjen bli mindre. Endringen vurderes som marginal og ikke som en vesentlig endring.





Figur 3 viser snitt med forslag til ny bebyggelse. I snittet er bebyggelse i felt 6C1 vist med stiplet linje.

Snittene er gjort i samme linje som var vist i reguleringsplanen fra 2017. Plasseringen av betrakteren og avstanden til fasaden på Down Town er lik i snittene fra 2017 og 2024.



Figur 4 viser TV tidligere løsning med parkering på taket mot Grangestorget, TH viser ny fasade med kun boliger på taket av senteret.

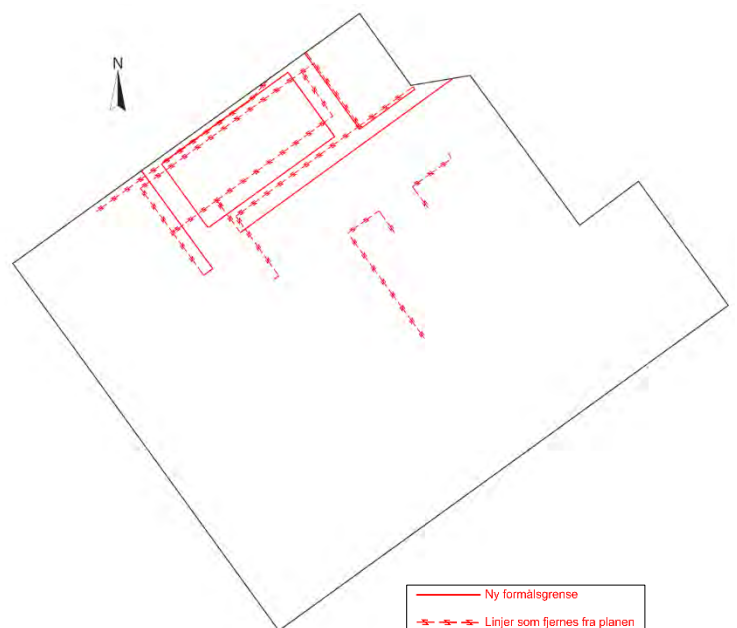
## Justeringer av høyder i plankartet

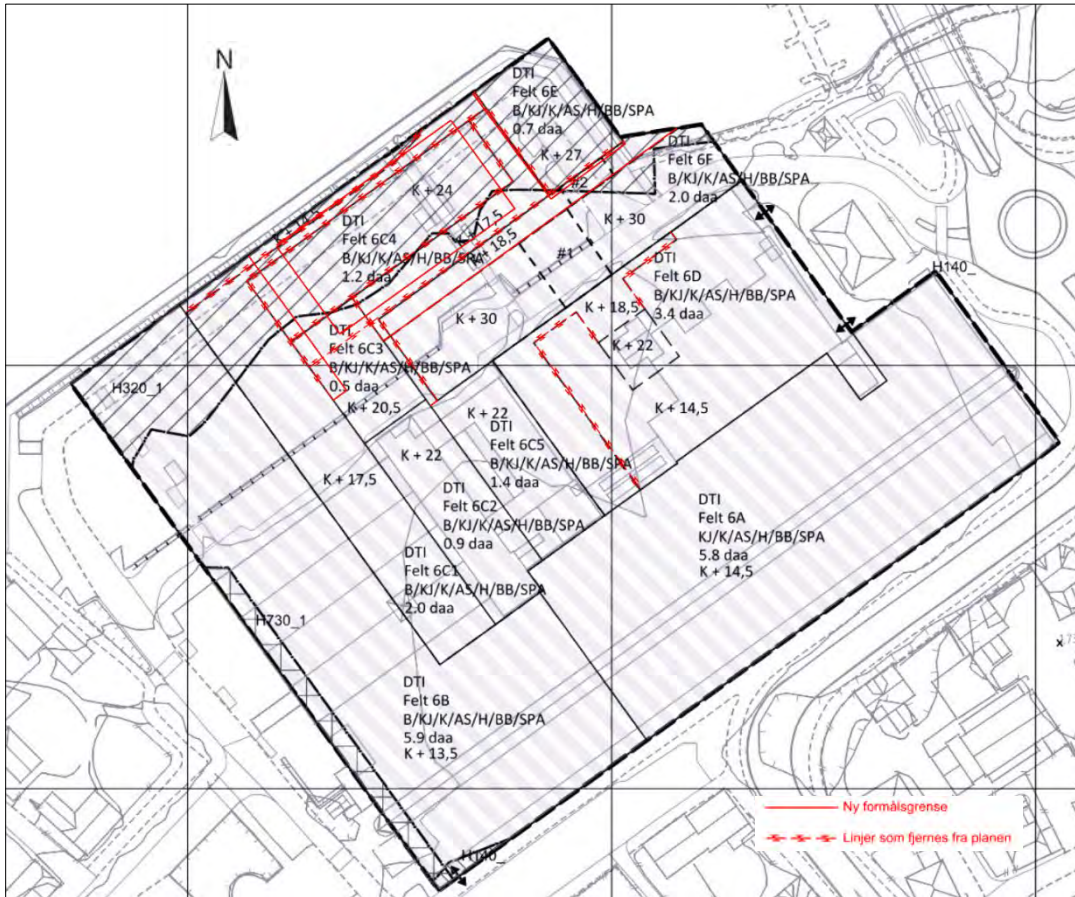
Plangrensene mellom de ulike delfeltene på Down Town er endret slik at de stemmer med ny planløsning. Den største endringen foreslås i forbindelse med økning for å få etablert tak over takparkeringsen på parkeringshuset. Antatt plasseringer av møne som går over gesimshøyden er vist på skissen under som skraverte områder.



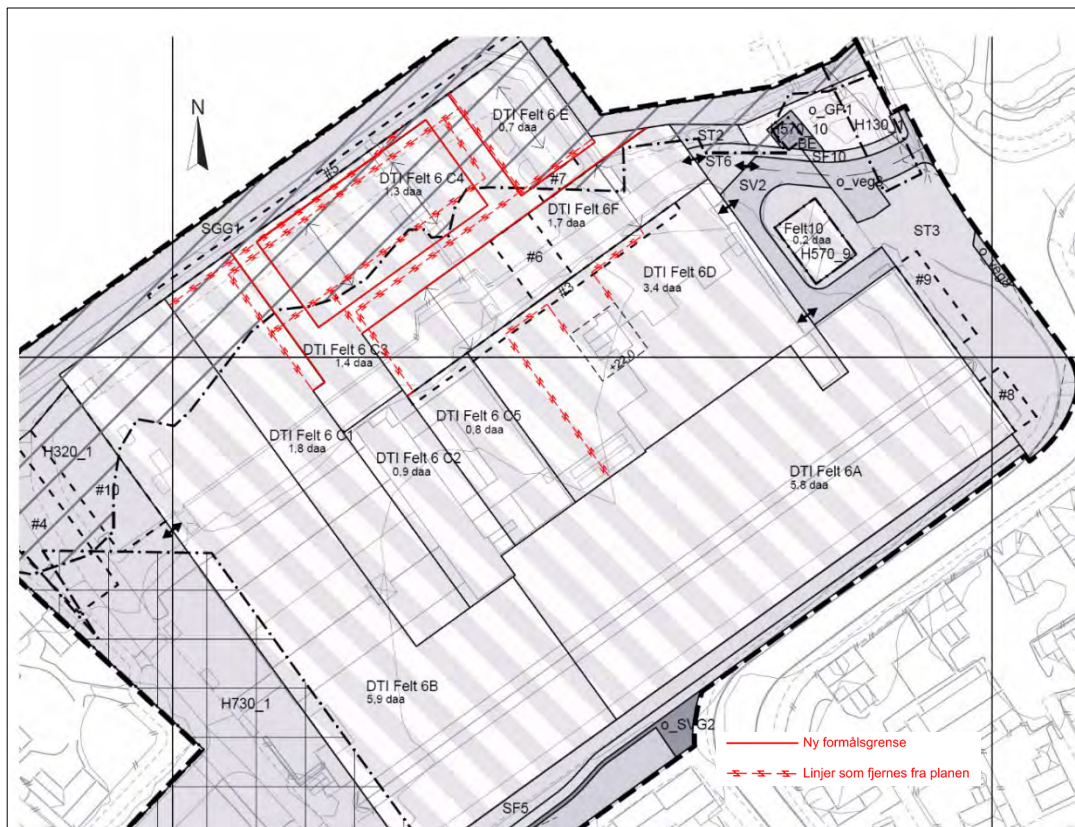
## Justeringer av formålslinjer og byggegrensar i plankartet

Justering av formålsgrensar skjer som følge av endret plasseringer av bebyggelsen. På skissen til høyde så vises området hvor det er forslag om endringer.





Figur 5 viser eksisterende plankart med forslag til endringer av formålslinjer og byggegrenser



Figur 6 viser forslag til nytt plankart med forslag til endringer av formålslinjer og byggegrenser

## Illustrasjoner/fjernvirkning

Illustrasjoner som viser fasadene for henholdsvis dagens situasjon, prosjektet fra 2017 og forslag til ny bygningsstruktur.





Illustrasjon som viser fasade fra nord på tidligere prosjekt fra 2017.



Illustrasjonen over viser hvordan taklandskapet i større grad brytes opp med saltakene i det nye forslaget.



*Illustrasjon som viser fasade på nye Down Town vist fra Porsgrunnsbrua.*



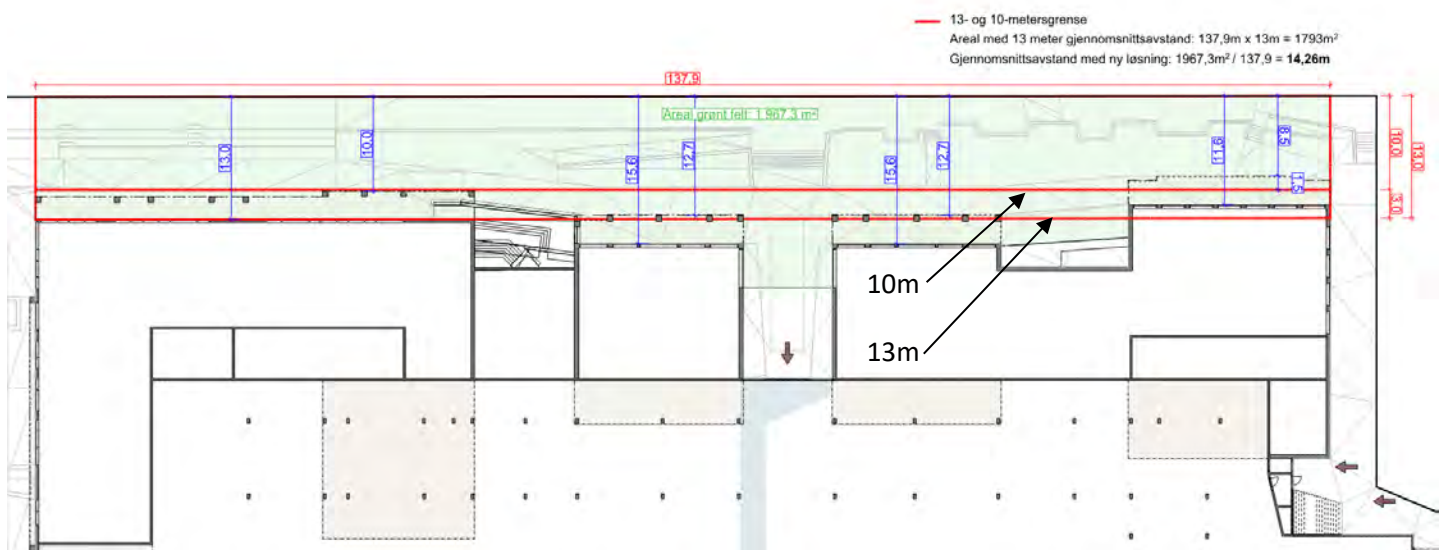
*Bildet viser fasaden på Porsgrunns porselensfabrikk.*

## Elvepromenade

Skissen viser ny takplan og utomhusområde på bebyggelsen langs med Elvepromenaden.



Det grønne feltet på skissen under viser flaten som danner Elvepromenaden på utsiden av ny bebyggelse. I forhold til tidligere prosjekt så vil den gjennomsnittlige avstanden mellom fasaden og bryggekannten øke opp til ca. 14,2 meter.



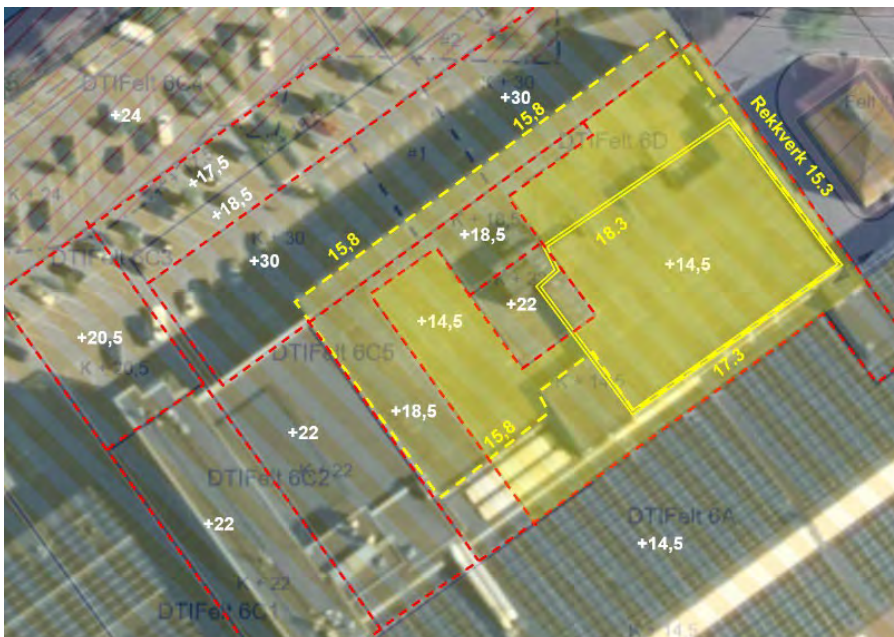


*Eksisterende parkeringshus.*

Eksisterende reguleringsplan gir mulighet for en byggehøyde på +14,5 på taket av dagens parkeringsplass. I tillegg er det i bestemmelsene tillatt etablert et rekkverk/skjerming av takparkeringen.

*Bestemmelse 5.2: «På felt B og D kan overbygg for trapp, heiskjerner og tekniske anlegg tillates inntil 3,0 m over regulert høyde. Det kan også tillates nødvendig rekkverk/skjerming av takparkering. Dette bør være noe tilbaketrukket fra veggiv.»*

Det er i ny plan foreslått at skjermingen av takparkeringen bygges ut og at det etableres et tak over parkeringsflaten hvor taket trekkes ut til fasaden. Det gir et behov for å øke høyden i feltet slik at en kan bygge opp til kote +18,5. Skissen under viser de ulike høydene på parkeringstaket med laveste høyde på 14,5 og høyeste på 22,0.



På samme måte som på eksisterende tak er det et ønske at også taket over parkeringsdekke kan ha solcellepaneler som vist på illustrasjonen under.



Illustrasjonene under viser parkeringshuset før og etter planlagt oppgradering med nytt tak.



## OPPSUMMERING

Vår vurdering er at endringen på bygningsstrukturen samlet sett vil være mer tilpasset kommunens intensjoner slik det står i Estetisk veileder for Porsgrunn i kommuneplanens arealdel. Gjennom de endrede takformene, materialbruk, fasader og volum, vil bebyggelsen bli bedre stedstilpasset og sammenvevd med bystrukturen og den historiske konteksten.



Dagens regulerte adkomstløsning for kjørende fra Kulltangvegen er ikke aktuell å gjennomføre på grunn av at dette vil medføre en rampe som går inn i dagens totalrehabilitert kjøpesenterbygg. Dette ville også ha gitt et dødt uttrykk på den verneverdige industrielle fasade på sørvestsiden av bygget. En endring av trafikkmønsteret gir både et enklere trafikkbilde og et mer sikkert trafikkmiljø, enn den løsningen som ligger i den gjeldende reguleringen.