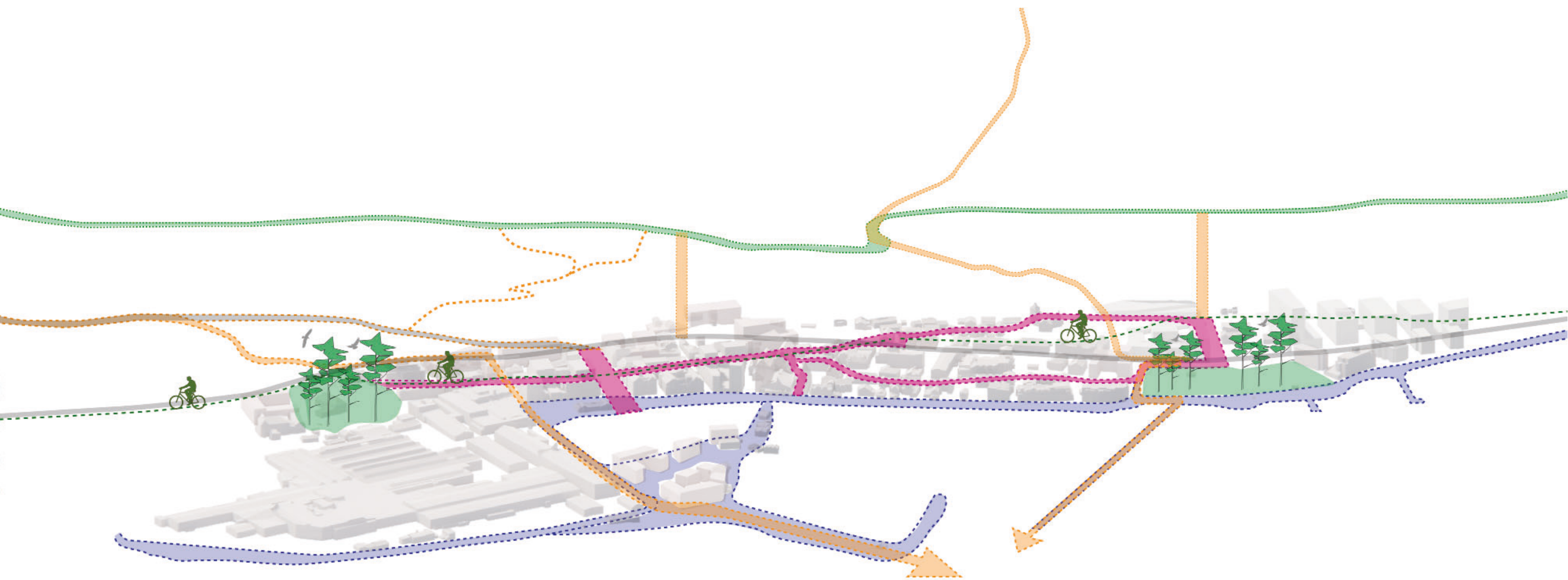




BYAREALSTRATEGI

HOLMESTRAND

Holmestrand Kommune | 2020-2021 | Revidert

BAKGRUNN

OM OPPGAVEN.....	s. 4
------------------	------

MEDVIRKNING

WORKSHOP.....	s. 6
MOBILITET.....	s. 8
TUR.....	s. 9
IDENTITET / BYLIV.....	s. 10
BYUTVIKLING.....	s. 11

KARTLEGGING & ANALYSE

PLANER I SENTRUM.....	s. 12
SAMMENSTILLING AV EKSISTERENDE OG RELEVANT KUNNSKAPSGRUNNLAG.....	s. 14
HOLMESTRANDS KVALITETER.....	s. 24
FUNKSJONSANALYSE.....	s. 25

SENTRALE UTREDNINGSTEMA

MÅL.....	s. 26
STRATEGI.....	s. 27
DE PRIORITERTE BYSTRØKENE.....	s. 30
BYROMMENE.....	s. 36
KANTSONENE.....	s. 37
GATEBRUK.....	s. 38
PARKERING.....	s. 39
FUNKSJONER, HANDEL OG NÆRING.....	s. 42
TRANSFORMASJONS- OG FORTETTINGSPOTENSIAL.....	s. 44
BYGGEHØYDER.....	s. 45
UTBYGGINGSPRINSIPPER.....	s. 46
FORTETTING TILSTØTENDE BYDELER	s. 49



OM OPPGAVEN

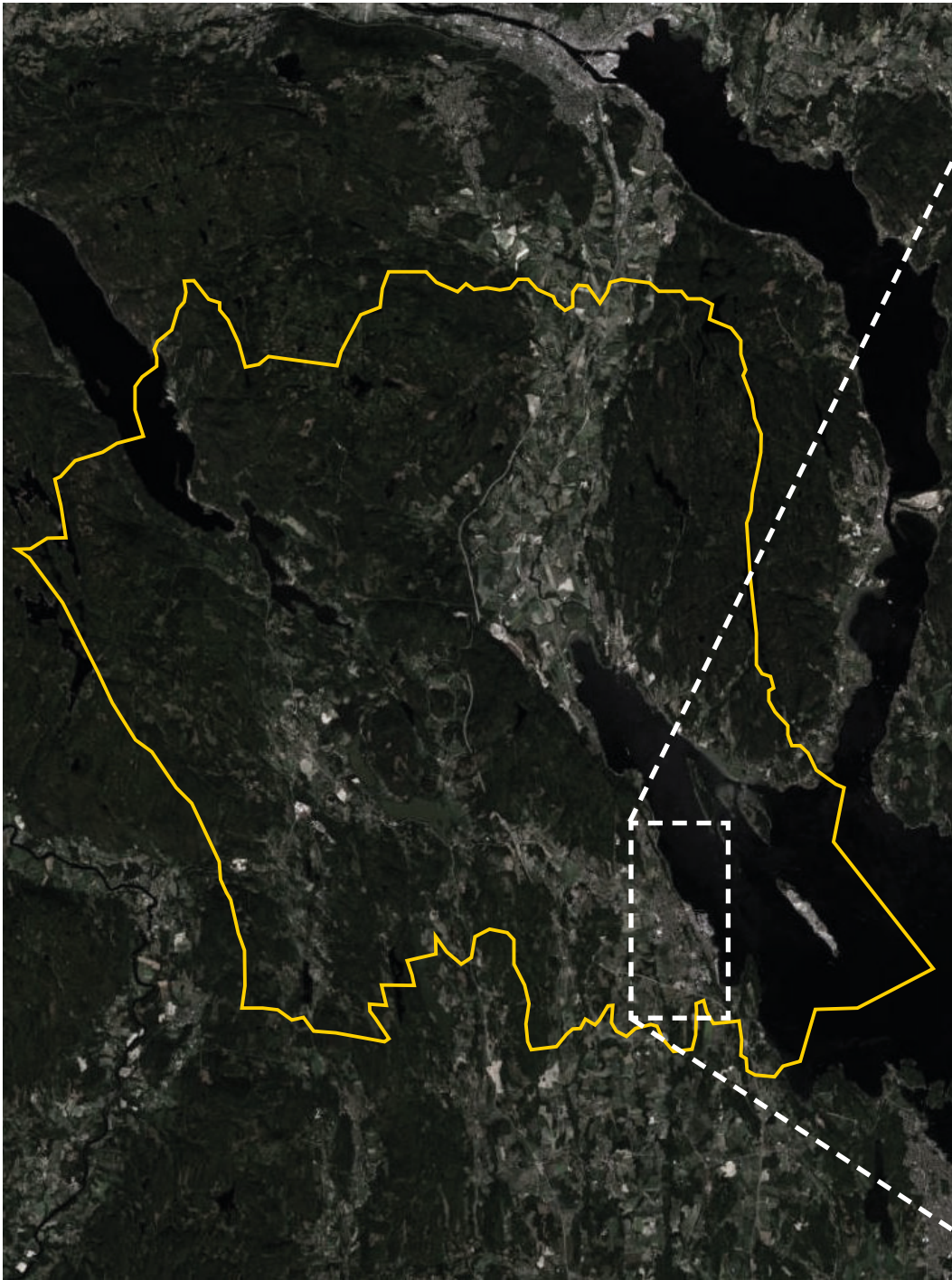
Byarealstrategien er ment å være et grunnlag for arbeidet med ny kommuneplan i Holmestrand – både samfunns- og arealdel.

Gjennom arbeidet med byarealstrategien har vi vært gjennom flere faser, en medvirkningsfase, en kartleggings- og analysefase og en fase der fokuset har ligget på de ulike sentrale utredningstemaene. For hver avsluttet fase, har vi hatt møtepunkter med kommunens prosjektgruppe.

Arbeidet har vært fokusert på Holmestrand sentrum, men vi har hele tiden forholdt oss til tre ulike skalaer: Kommunen, byen og sentrum. Å sette en tydelig grense for hvilke områder som tilhører sentrum vil alltid kunne diskuteres. Området rundt Dulpen og Holmestrand stasjon, Nordbyen, var ikke med i den første runden av denne strategien, men ble innlemmet i denne revisjonen. Dette har vært naturlig da Nordbyen er et sentralt transformasjonsområde som vil kunne bli et tyngdepunkt i Holmestrand i tillegg til sentrumskvartalene.

Vi håper strategien fører til gode diskusjoner i kommunen og kan bidra til å utvikle Holmestrand i en god og framtidsrettet retning.

KOMMUNEN



BYEN



SENTRUM



WORKSHOP

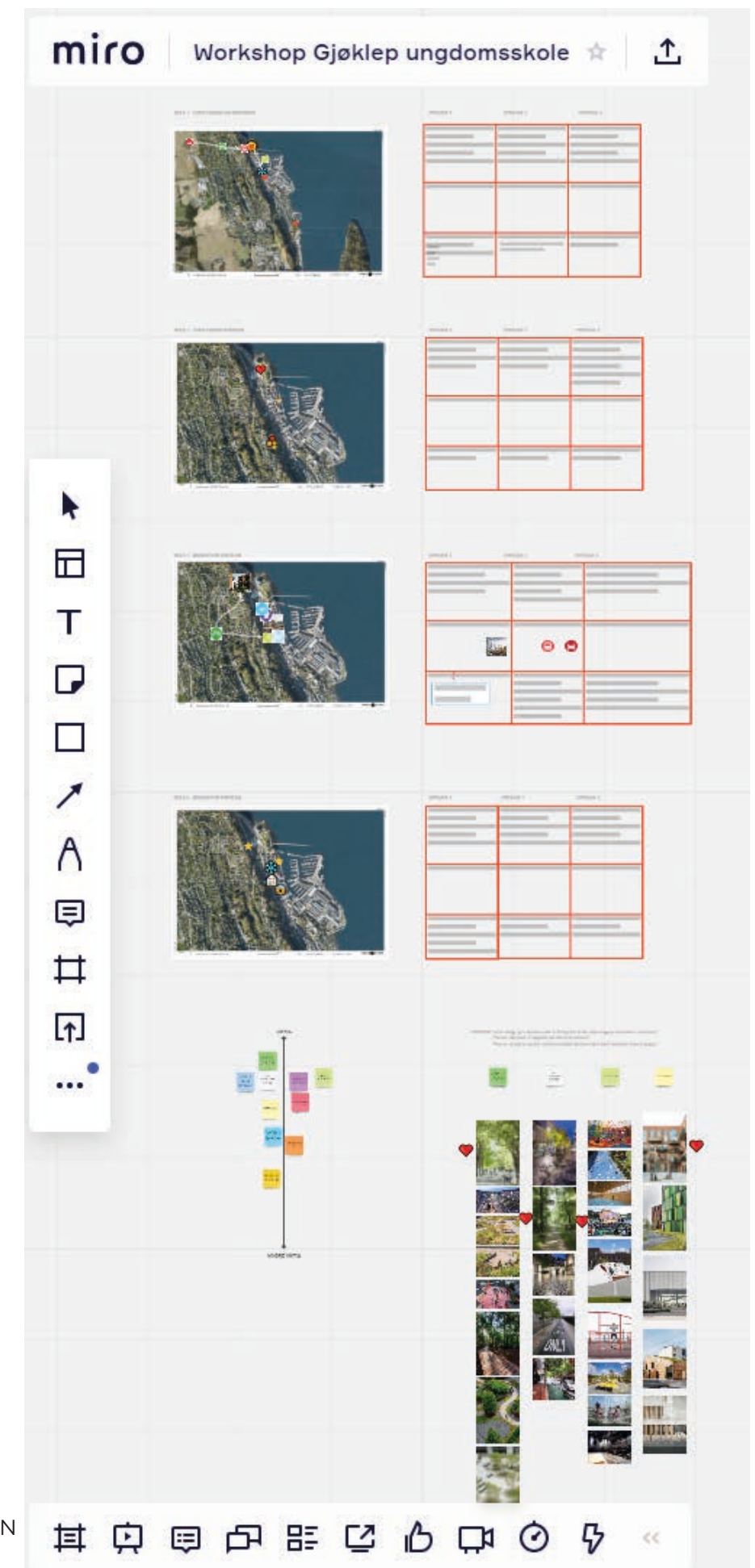
Dyrvik fikk i oppgave å utforme en medvirkningsworkshop som en del av byarealstrategien.

Vanligvis ville en slik workshop ha blitt løst som et fysisk møte med gruppeoppgaver, diskusjoner etc. Grunnet Korona måtte vi finne en annen måte å løse dette på.

Det ble avholdt to Zoom-møter med ungdommer fra Gjøklep ungdomsskole og Holmestrand videregående skole. Elevene fikk oppgaver gjennom et forberedt oppsett i programmet Miro. Elevene skulle gjennom fire bolker med oppgaver innenfor ulike tema.

Det ble også avholdt et Zoom-møte med referansegruppen. Oppgavene var liknende de stilt til elevene, men her ble workshopen gjennomført i diskusjonsgrupper i Zoom. Delatkerne ble utfordret i 4 bolker med en oppsummerende diskusjon i plenum etter hver bolke. Dyrvik noterte og tegnet samtidig i Miro, slik at alt av materiale ble samlet her.

På de neste sidene følger fire kart som viser våre sammendrag av de tre gruppenes arbeid i workshopen.



ARBEIDSFLATEN HELE WORKSHOP FOR UNGDOMSSKOLEN

MOBILITET

Det er ingen store forskjeller mellom skoleelevenes og referansegruppens svar i temaet mobilitet.

Måten folk kommer seg til og fra sentrum på varierer selvsagt etter hvor de bor i Holmestrand. Det er tre hovedadkomster til byen fra fjellet. Roveheisen, Nordre Klev og Nyveien.

Det er tydelig at Roveheisen er viktigere enn vi hadde trodd på forhånd. Svært mange benytter seg av denne for å komme seg til og fra sentrum. Mange ungdommer blir også kjørt til heisen av foreldre framfor at de blir kjørt ned til sentrum. Roveheisen blir mest benyttet av folk som bor et stykke nord for Hvitsteinbakken. Mange benytter Nordre Klev som hovedadkomst til sentrum, noen også Søndre Klev, ihvertfall sommerstid. Nyveien er den eneste forbindelsen med bil.

I sentrum er de i all hovedsak to akser der folk beveger seg. Det er i Havnegata og Langgaten.

Med bil er selvfølgelig Nyveien hovedadkomst til sentrum fra fjellet.

De fleste er enige i at parkeringskapasiteten i sentrum er god, men at det fort kan endre seg etterhvert som utbyggingstrykket øker.

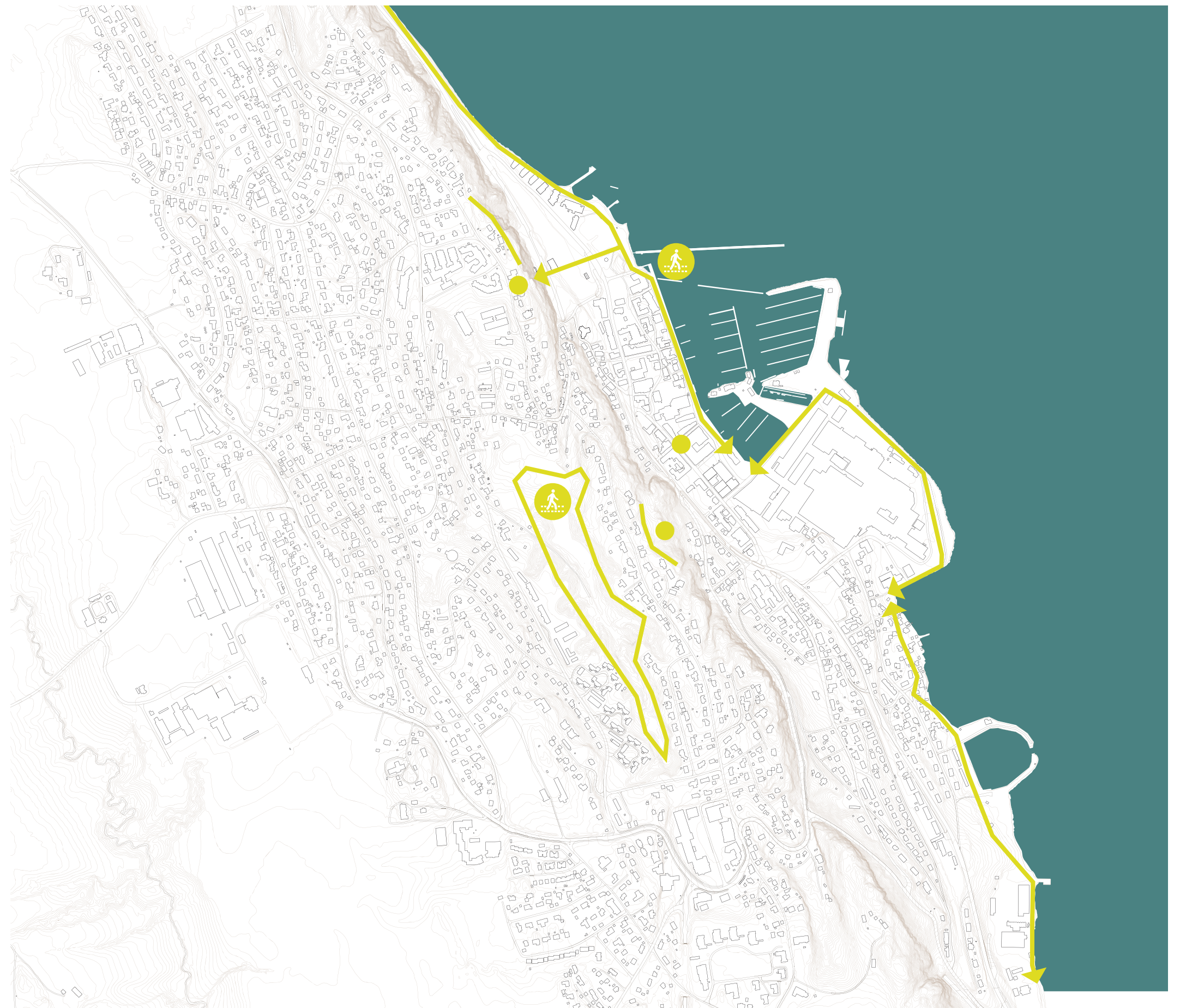


TUR

På spørsmål om hvor søndagsturen går svarer nesten alle at de benytter seg av kyststien. Både mot Sande og mot Mulvika er populært, og også gjennom sentrum. Mange kombinerer med kaffestopp på Lille Holmestrand.

Det andre populære turområdet er Bas-sengparken. Noen kombinerer disse om-rådene eller tar med seg noen av utsikt-spunktene på fjellet. Roveheisen er også brukt i tursammenheng. Flere steder har utfordringer med fram-kommelighet.

Andre populære turområder: Bergskogen, Solumsåsen og Botnemarka.



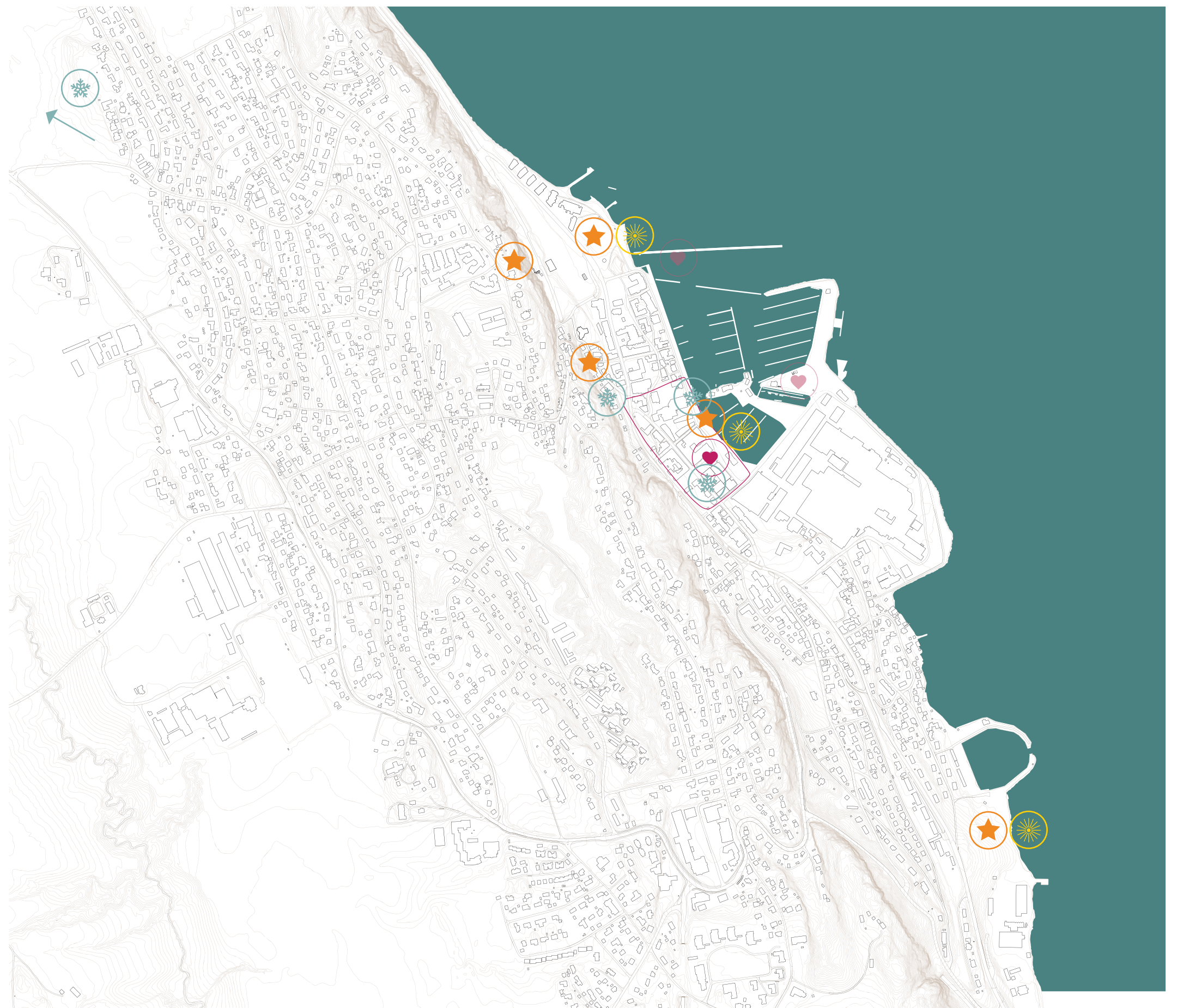
IDENTITET / BYLIV

De aller fleste er samstemte om at Dr. Graaruds Plass er Holmestrand's hjerte. Brygga, sjøen og Dulpen er viktige steder spesielt på sommeren.

Holmestrandingen er opptatt av å vise frem dette området til personer som ikke kjenner byen. Havnepromenaden med Brygga, Dulpen og Bølgebryteren, Roveheisen med utsikten og Kirkegata nevnes av alle. Blandingen av det historiske og det moderne nevnes som viktig innhold. Av innendørs alternativer nevnes Biblioteket og Aluminiumsmuseet som steder folk er stolte av.

Områdene som myldrer mest med liv og røre om sommeren er områdene langs Havnepromenaden med Dulpen, Båthavna og Bølgebryteren. Hagemann er populært.

Om vinteren er Botnemarka populær, julemarked i Kirkegaten og Biblioteket har en del trafikk om vinteren, men tydelig mindre folk i sentrum på denne årstiden.



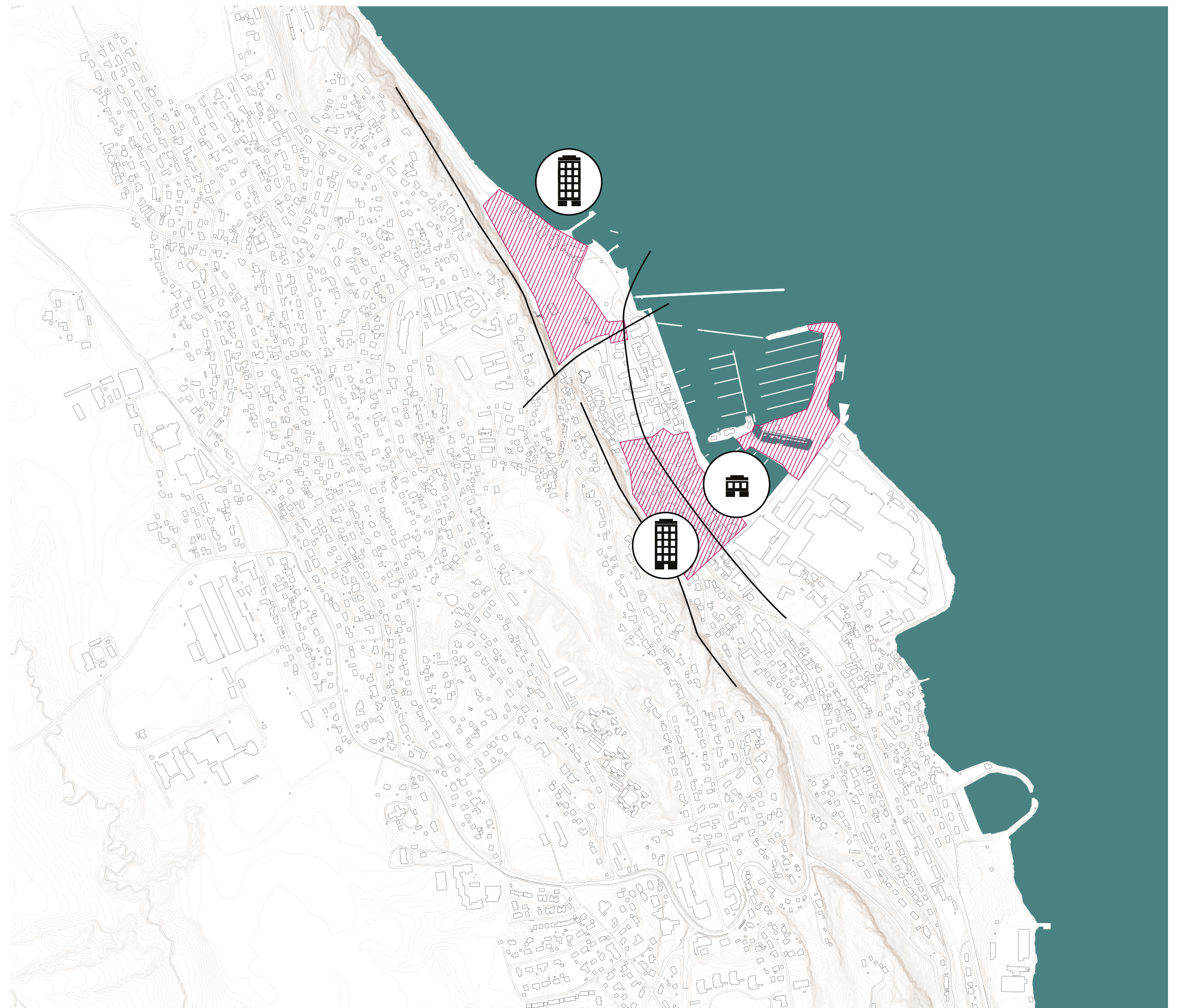
BYUTVIKLING

Av alle temaene i medvirkningsprosessen er det byutvikling, bevaring, tilpasning og høyder som spriker mest i tilbakemeldingene med flere ulike synspunkter. Dette går på grad av bevaring opp mot modernisering av bygningsmasse og selvfølgelig grad av utnyttelse og høyder.

Det er enighet om at Nordbyen er et sentralt transformasjonsområde der de fleste også ser for seg at det bør kunne bygges relativt høyt. Forutsetningen er at Dulpen opprettholdes og ikke blir lidende av en slik utvikling.

Flere peker også på Hakan/ Krana som selve indrefiletet i sentrum med et stort potensiale. Her er det delte meninger om høyder, dette gjelder også for sentrumsområdet. De fleste peker på områdene inn mot fjellet og litt utenfor det tradisjonelle sentrum for høyere bebyggelse.

Svært mange snakker om småbyfølelsen og Holmestrand's sjel som viktige elementer å bevare etterhvert som byen utvikles. Flere er også bekymret for forringede solforhold som følge av høy utvikling. Flere påpeker også viktigheten av å stille krav til kvalitet i utbygging og arkitektur.



PLANER I SENTRUM

Holmestrand har og har hatt de senere årene en rekke initiativ og planer i sentrumsområdet. Noe er gjennomført, noen er under bygging / regulering og noe planlegges. Det kanskje aller største og viktigste prosjektet i moderne tid er den nye Holmestrand stasjon som muliggjør mye av den positive entusiasmen som finnes i byen i dag.

Til høyre er en kartlegging av de viktigste pågående eller nylig ferdigstilte enkeltprosjektene i sentrum.

I tillegg er det gjort mulighetsstudier for Holmestrand Nord og Hakan / Krana.

Alle disse prosjektene har stor betydning for arbeidet med byarealstrategien.



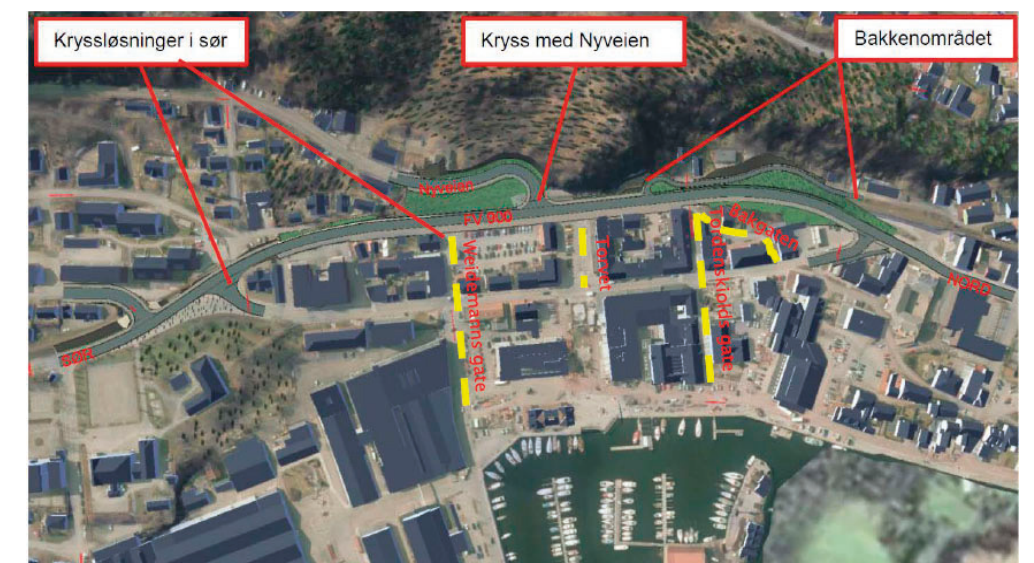
HOLMESTRAND BRYGGE



BIBLIOTEKSKVARTALET



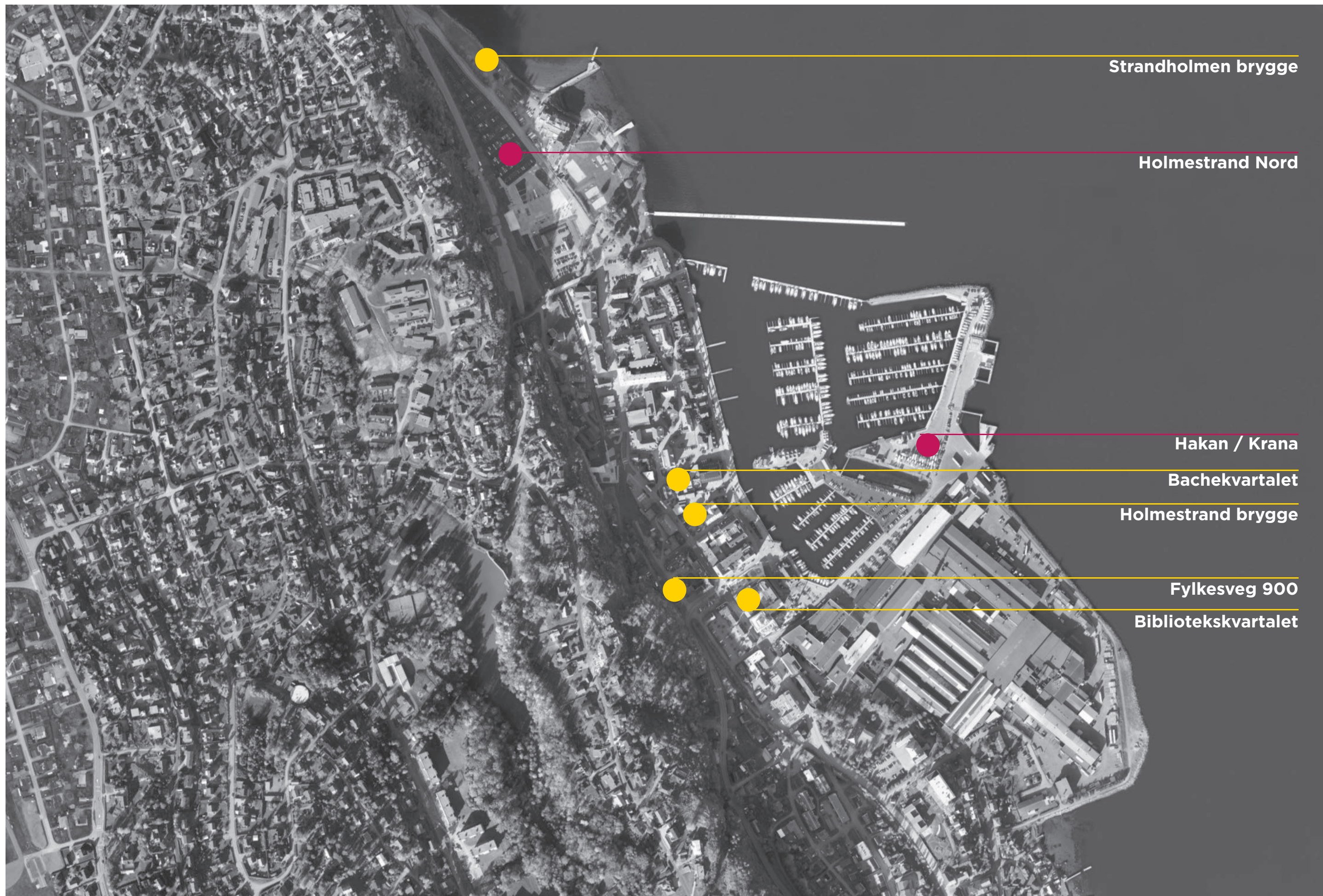
BACHEKVARTALET



FYLKESVEG 900



STRANDHOLMEN BRYGGE



Strandholmen brygge

Holmestrand Nord

Hakan / Krana

Bachekvartalet

Holmestrand brygge

Fylkesveg 900

Bibliotekskvartalet

SAMMENSTILLING RELEVANT KUNNSKAPSGRUNNLAG

På de følgende sidene har vi sammenstilt det kunnskapsunderlaget vi mener er mest relevant for arbeidet med Byarealstrategien. Vi har forsøkt å trekke ut de viktigste punktene og temaene fra de ulike grunnlagene og hvilke følger og føringer det får for arbeidet med byarealstrategien.

Kunnskapsdokumentene:

- Planprogram for Kommuneplanens samfunnsdel
- Byregnskap Holmestrand
- Kulturmiljøer i byer og tettsteder i Vestfold
- Holmestrand skitunnel
- Sammendrag "Kunnskap og virkemidler for byutvikling og fortetting" (RPBA - TØI)
- "Hva hemmer og fremmer byutviklingen i Vestfold?" (Norconsult)
- Planforslag Regional transportplan for Vestfold
- RPBA
- Utviklingspotensiale nord og syd
- Mulighetsstudie Hakan/Krana
- Mulighetsstudie Homestad nord
- Fortettingsstrategi 2018 "Amfi planen"



PLANPROGRAM FOR KOMMUNE- PLANENS SAMFUNNSDEL

I "Planprogram for Kommuneplanens samfunnsdel" står følgende:
"Den sammenslåtte Holmestrand kommune har naturlig nok ikke så mange felles, overordnede styringsdokumenter. Men det er likevel noen lokale føringer som vil være utgangspunktet for gjennomføringen av en kommuneplanrevisjon. Disse føringene er delvis fra vedtak og dokumenter som er gjort i forbindelse med selve sammenslåingen, delvis prinsipper som har vært sentrale i de tidligere kommunenes kommuneplaner – og selvsagt vedtak som det nye kommunestyret har fattet."

Vi har forsøkt å trekke ut de viktigste føringene for arbeidet med byarealstrategien.

Prinsipper for bygging av en ny kommune
a. Flersenterkommunen

Det skal bygges boliger og skapes arbeidsplasser i alle de tre tidligere kommunesentrene, ikke bare i det nye administrasjonssenteret. Utfordringen vil bli å koble denne holdningen til målet om å redusere klimautslipp og styrke områdene tett på kollektivknutepunktene ved de to jernbanestasjonene.

b. To-delt vekststrategi

Holmestrand og Sande har vært preget av vekst de senere årene, men da spesielt

boligbygging og tilflytting. Holmestrand er en del av en større arbeidsregion, og firefelts-E18 og Vestfoldbanen gir gode muligheter for at folk kan bo her, og jobbe andre steder.

I den politiske plattformen som ble vedtatt i de tre kommunene i forkant av sammenslåingen ble denne problemstillingen omtalt, og der ble det slått fast at : Den sammenslåtte kommunen vil ha en todelt vekststrategi: Både å legge til rette for boligbygging, gode bomiljøer og effektiv pendling, og å bidra til næringsutvikling og etablering av nye arbeidsplasser innenfor egne grenser. Det er et mål å øke egendekningen av arbeidsplasser.

c. Klimavedtak i kommunestyret

Vedtaket sier at «all kommunal virksomhet og annen virksomhet som kommunen kan påvirke» skal være konsekvent innrettet på å nå klimamålene. Dette må derfor være et perspektiv i alle deler av kommuneplanen, ikke bare i kapittelet om klima og miljø.

d. Folkehelse som overordnet og førende prinsipp

Kommunen skal være særlig oppmerksom på trekk ved utviklingen i kommunen som skaper eller viderefører sosiale og/eller helsemessige ulikheter i befolkningen.

Kommunen framhever også viktigheten av at innbyggerne er deltakende i beslutninger i kommunen som viktig for folks helse. FNs bærekraftsmål

Grunnlaget for kommunal planlegging

Den sammenslåtte kommunen har foreløpig ikke avklart hvordan FNs bærekraftsmål skal være styrende for kommunens planlegging og tjenester.

Flere av disse målene er av en grunnleggende og overordnet art. I arbeidet med byarealstrategien ligger noen mål innbakt i tenkemåten og premissene for oppgaven, mens andre mål kommer til uttrykk i mer konkret form. Eksempelvis ligger fortetting rundt knutepunktene der som en premiss som svarer ut flere av målene, mens satsing på gjenåpning av kleiver og stier i skrenten svarer konkret på mål nr. 3 - God helse.



BYREGNSKAP HOLMESTRAND

Byregnskap Holmestrand sentrum fra desember 2018 er en statusrapport som gir et grunnlag for å målrette bylivsutviklingen i kommunen. Det er utarbeidet i forbindelse med revisjonen av RPBA som et samarbeidsprosjekt mellom kommunene og daværende Vestfold fylkeskommune.

Byregnskapet tar for seg flere aktuelle kartlegginger for arbeidet med byarealstrategien og starter med en definisjon av hva som betgnes som sentrum av Holmestrand. Videre er Byregnskapet delt inn i 6 kapitler, Folk i sentrum, Arealene, Transport og parkering, Handel, Byliv og Virkemidler for byutvikling. De første 5 kapitlene dreier seg i hovedsak om registreringer gjort av kommunen selv. Det siste kapittelet, Virkemidler for byutvikling fastslår at kommunen må ta en aktiv rolle for å realisere en offensiv bypolitikk og kommer inn på noen virkemidler som har betydning for Byarealstrategien.

Oppsummert:

-Å få et mer levende bysentrum, krever en offensiv bypolitikk og en bevisst satsing over tid fra både kommunen, utvklere og innbyggere.

-Folk må få lyst til å oppsøke sentrum eller til å bo i byen. Gode bomiljøer,

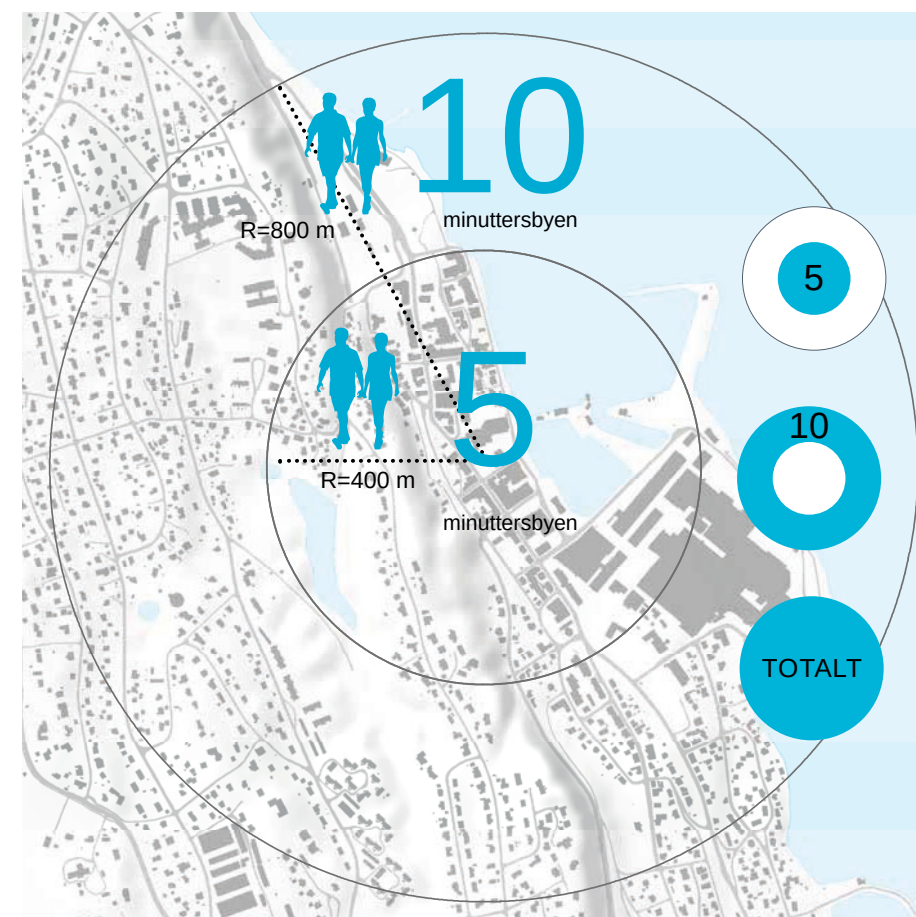
arbeidsplasser, kulturtilbud og urbane elementer fremmer lyst. Byrom og parker kan opparbeides slik at de inviterer til bruk.

-Samle tjenester, handel, kultur, arbeidsplasser og boliger. Folk skaper grunnlag for mer handel og næringsvekst.

-Kommunen kan bidra til byliv ved å lokalisere offentlige tjenester i 10-minuttersbyen.

-Kommunene kan bli mer offensive og kreative i bruk av virkemidler som fremmer byutvikling og byliv. Planer etter plan- og bygningsloven er ikke nok. Markedsføring og samarbeid med et bredt næringsliv så vel som byentusiaster må til.

-En handlingsplan for byen med små strakstiltak har vist seg å være et nyttig virkemiddel for en del kommuner.



AVGRENSNING AV SENTRUM

Byregnskapet avgrensner seg til områdene innenfor 5 minutters (400 meter) og 10 minutters (800 meter) gangavstand fra torget i Holmestrand. Dette prinsippet er gjennomgående i byregnskapene for de fem byene i Vestfold, og er valgt for å gi mulighet for å sammenligne tall byene i mellom.

Tallene i regnskapet referer seg til:
5-minuttersbyen = sentrumskjernen
10-minuttersbyen = sentrumskransen.
Totalt= sentrumskjernen + sentrumskransen.

BYSENTRUM

Sentrum er det historiske tyngdepunktet for tjenesteyting, arbeid, boliger og handel. Byboligene har andre kvaliteter enn i resten av kommunen og har nærhet til alle sentrale funksjoner.

Byens gater, parker, torg og plasser er viktige fellesrom som skal invitere til bruk og opphold. Folk er avgjørende for byliv og sentrumshandel. Både boliger og arbeidsplasser bidrar til aktivitet i sentrum.

ATTRAKTIVITET=TILTREKNINGSKRAFT

For å bli mer attraktiv må en by øke sin tiltrekningskraft. Byliv- og sentrumsutvikling handler om å påvirke folks og virksomheters lyst, behov og mulighet til å velge byen som bosted, møteplass og etableringssted.

TOPOGRAFI

Holmestrand's topografi med stranda mellom fjellet og sjøen er sterke forutsetninger for utvikling av byen

KULTURMILJØER I BYER OG TETTSTEDER I VESTFOLD

Fagrapporten “Kulturmiljøer i byer og tettsteder i Vestfold” ble gjennomført i forbindelse med revideringen av Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) i 2017 og 2018. Prosjektet er gjennomført av Kulturarv i Vestfold fylkeskommune, i tett samarbeid med administrasjonen i kommunene.

Fagrapporten peker på fire kulturmiljøer i Holmestrand sentrum:

- 1-Kirkegaten og Nordre Kleiv**
- 2-Leira**
- 3-Backergården og Bakgaten**
- 4-Skoleveien**

Disse områdene ble spilt inn som mulig nasjonalt og regionalt viktige kulturmiljøer innenfor langsiktige utviklingsgrenser i revidert RPBA.

I tillegg til å beskrive og begrunne hvorfor kulturmiljøene har nasjonal og regional verdi oppsummerer fagrapporten raskt Holmestrands byutviklingshistorie.



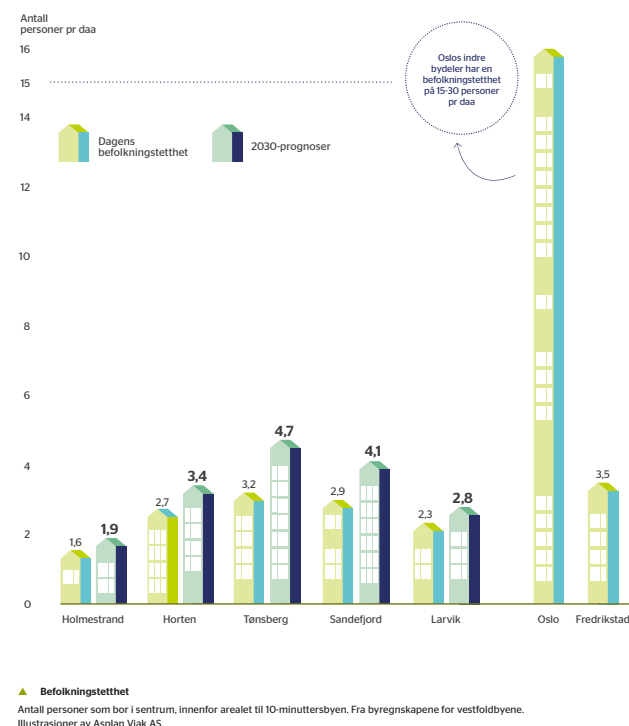
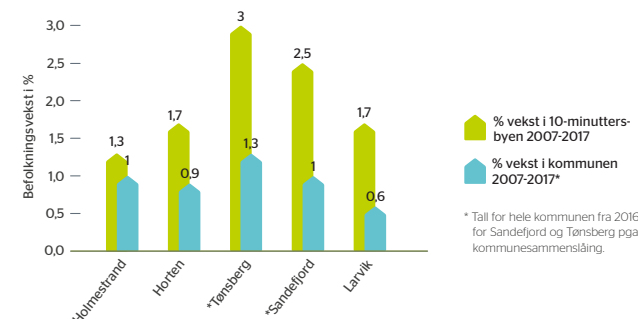
PLANFORSLAG RPBA

Regional Plan for bærekraftig arealpolitikk ble vedtatt av fylkestinget i Vestfold i 2019. Den peker ut en felles retning for arealbruk i Vestfold fram mot 2040. RPBA følger opp nasjonale retningslinjer om kompakt by- og tettstedsutvikling på et regionalt nivå.

RPBA har mange av de samme målsetningene som ligger til grunn for byarealstrategien og diskuterer også mye av den samme tematikken. Særlig hovedgrepet i planen rundt kompakt byutvikling og prinsippene som skisseres er direkte førende for arbeidet i byarealstrategien. Målsetningen her er økt byliv og aktivitet i sentrum.

Prinsipper:

- Fortetting og transformasjon i og nær sentrum
- Fortetting rundt kollektivknutepunkter
- Lokalisering av arbeidsplasser, boliger og kommersielle, kulturelle og sosiale funksjoner i sentrum for å fremme funksjonsblanding.
- Reduksjon i biltrafikk og overgang til gange, sykkel og kollektivtransport
- Fokus på arealeffektivitet og kvalitet.



Vedtatt av Fylkestinget 26.09.2019 sak nr. 58/19

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk, RPBA



MULIGHETSSTUDIE HAKAN / KRANA

Space Group, i samarbeid med Deep, ferdigstilte et mulighetsstudie for Hakan / Krana i 2018.

Arbeidet hadde en bolk med brukermedvirkning der innbyggere og forskjellige brukere av området i dag kom med innspill til utvikling av området. Videre har arbeidet en del med kartlegging og analyse av dagens bruk, før det peker på noen strategier og muligheter for hvordan området i større grad kan tas i bruk, og hvordan det kan knyttes bedre på byen.

De viktigste tingene vi tar med videre inn i arbeidet med byarealstrategien er forbindelsen mellom havnepromendaen og marinaen, integrasjon av valseverket i bybildet og frigjøringen av parkeringsarealer til aktiviteter og grønnere arealer.



MULIGHETSSTUDIE HOLMESTRAND NORD

Holmestrand kommune, Vestfold og Telemark Fylkeskommune og Bane NOR Eiendom gjennomførte i 2020 et mulighetssstudie for Holmestrand Nord. Det var tre team som deltok i mulighetssstudiet, med besvisst litt forskjellig fokus på utvikling av området. A-lab, DRMA og Dyrvik arkitekter ledet de tre teamene med en rekke konsulenter.

Oppdragsgiverne har fått hjelp av Civitas til å sammenfatte mulighetsstudiene fra de tre teamene til en anbefalt utviklingsstrategi for Holmestrand Nord.

Denne strategien over fire faser legges til grunn for vårt arbeide med byarealstrategien.



Holmestrand nord

Del I: Anbefalt utviklingsstrategi

Del II: Evaluering av mulighetsstudiene



01.07.2020

Grafisk revisjonsutgave

Forslag til utviklingsstrategi.

Anbefaling fra styringsgruppa.

Grunnlag for medvirkningsprosesser
og politisk behandling.

CIVITAS



Holmestrand skitunnel

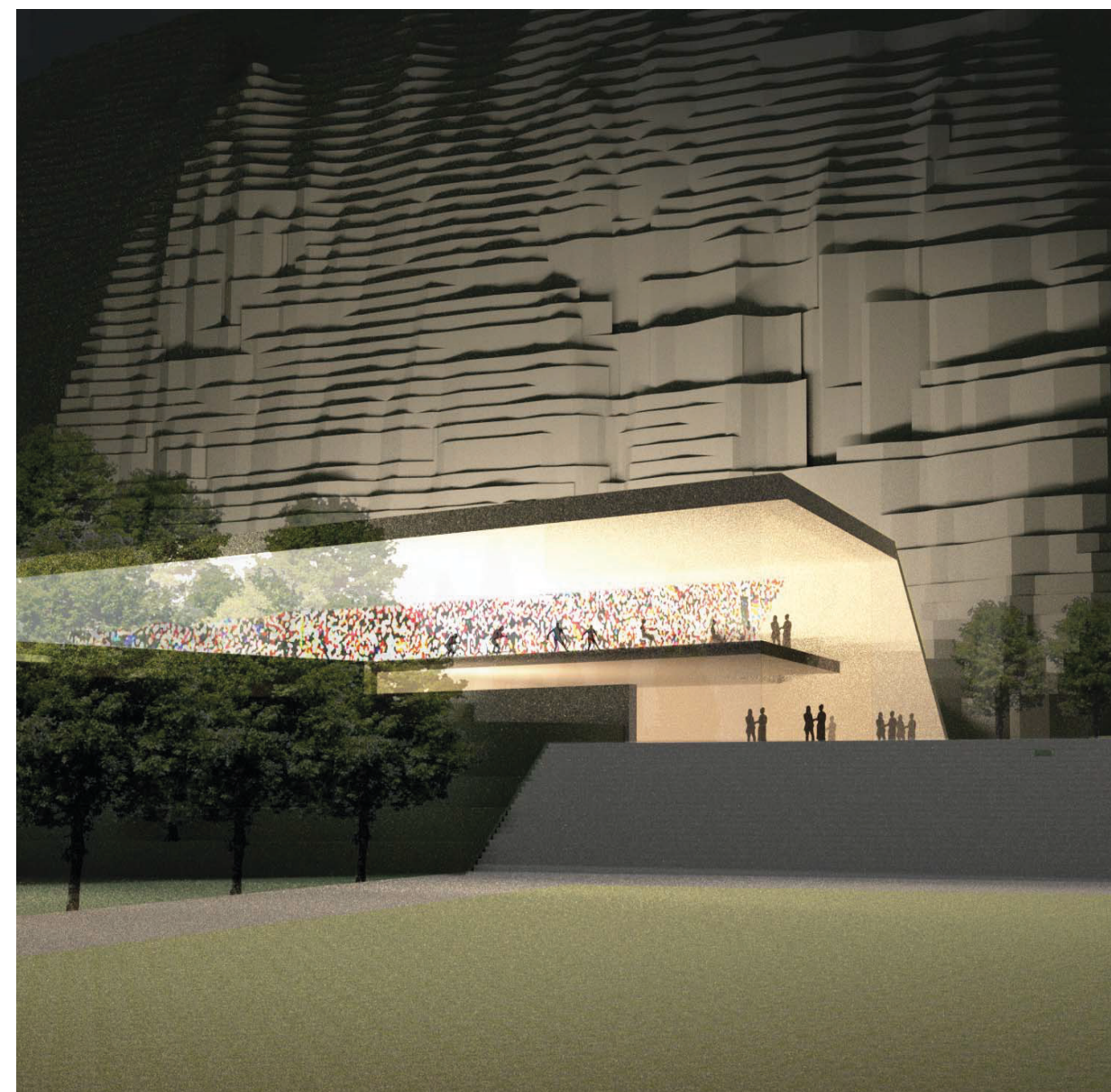
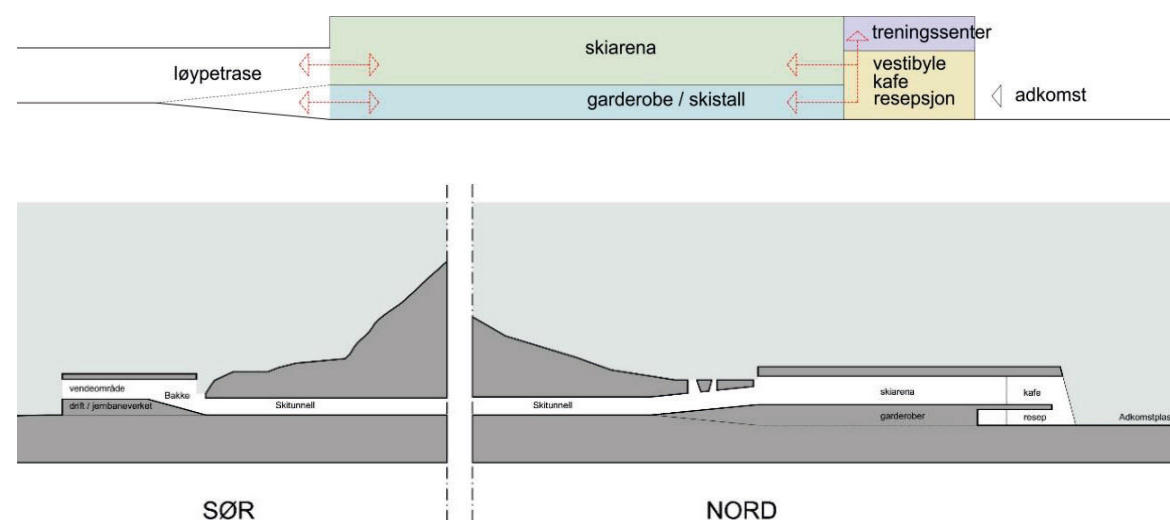
Mulighetsstudie 2016

HOLMESTRAND SKITUNNEL

Mulighetsstudiet for skitunnel i den nedlagte Holmestrandtunnelen er et interessant arbeid som peker på en mulig gjenbruk og utnyttelse av en ressurs som fort kan ende opp med å ligge brakk.

Mulighetsstudiet viser et skisseutkast for hvordan et slikt anlegg kan bli med både praktiske, tekniske og økonomiske vurderinger gjort av en sammensatt faggruppe.

Mest interessant for vårt arbeid med byarealstrategien er kanskje støttefunksjonene og synergiene et slikt anlegg vil ha for resten av byen. Mulighetsstudiet for Holmestrand Nord inkluderte og la til rette for planene rundt skitunnelen. Dette blir videreført i byarealstrategien.



NTNU
SIAT – Senter for
idrettsanlegg og teknologi

OP-AS

TERJE GRØNMO ARKITEKTER AS

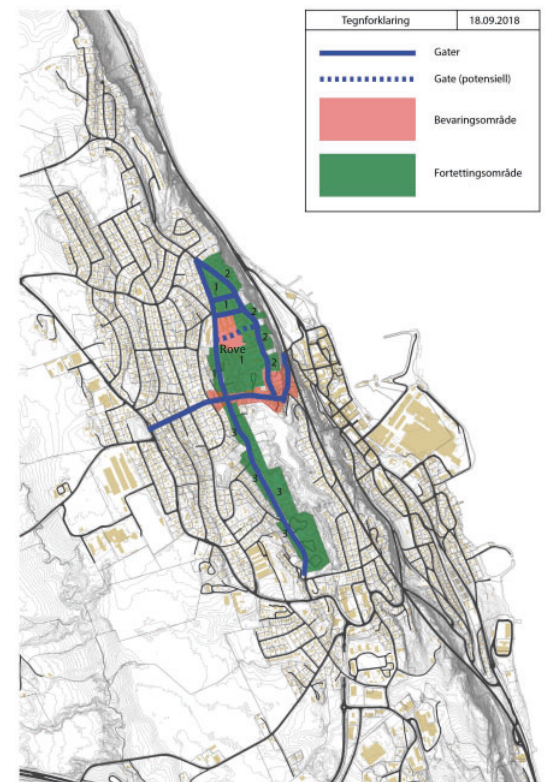


FORTETTINGSSTRATEGI 2018 «AMFIPLANEN»

Teknisk avdeling i Holmestrand kommune står bak Fortettingsstrategi 2018 «Amfiplanen». Planen bygger på tidligere fortettingsplaner, men tar inn begrepet «10-minutersbyen». Dette begrepet har endret seg i Holmestrand etter at Roveheisen ble etablert. Områdene rundt Rove og Barlindveien er således knyttet nærmere på sentrum det bør tilrettelegges for fortetting her.

Strategien definerer gater det bør fortettes rundt, bevaringsområder og fortettingsområder.

«Amfiplanen» er ikke politisk vedtatt, men interessant for byarealstrategien fordi den peker på noen av de samme områdene som mulige fortettingsområder.



Fortettingsstrategi 2018



Holmestrand kommune

Fortettingsstrategi 2018
«Amfiplanen»



HOLMESTRANDS KVALITETER

Fjorden
Fjellet
Småbyen

Holmestrand har noen åpenbare kvaliteter:
-den nye stasjonen
-topografien (fjellplatået og sjøsiden), ut-
sikten
-kystlinjen
-den historiske bykjernen.

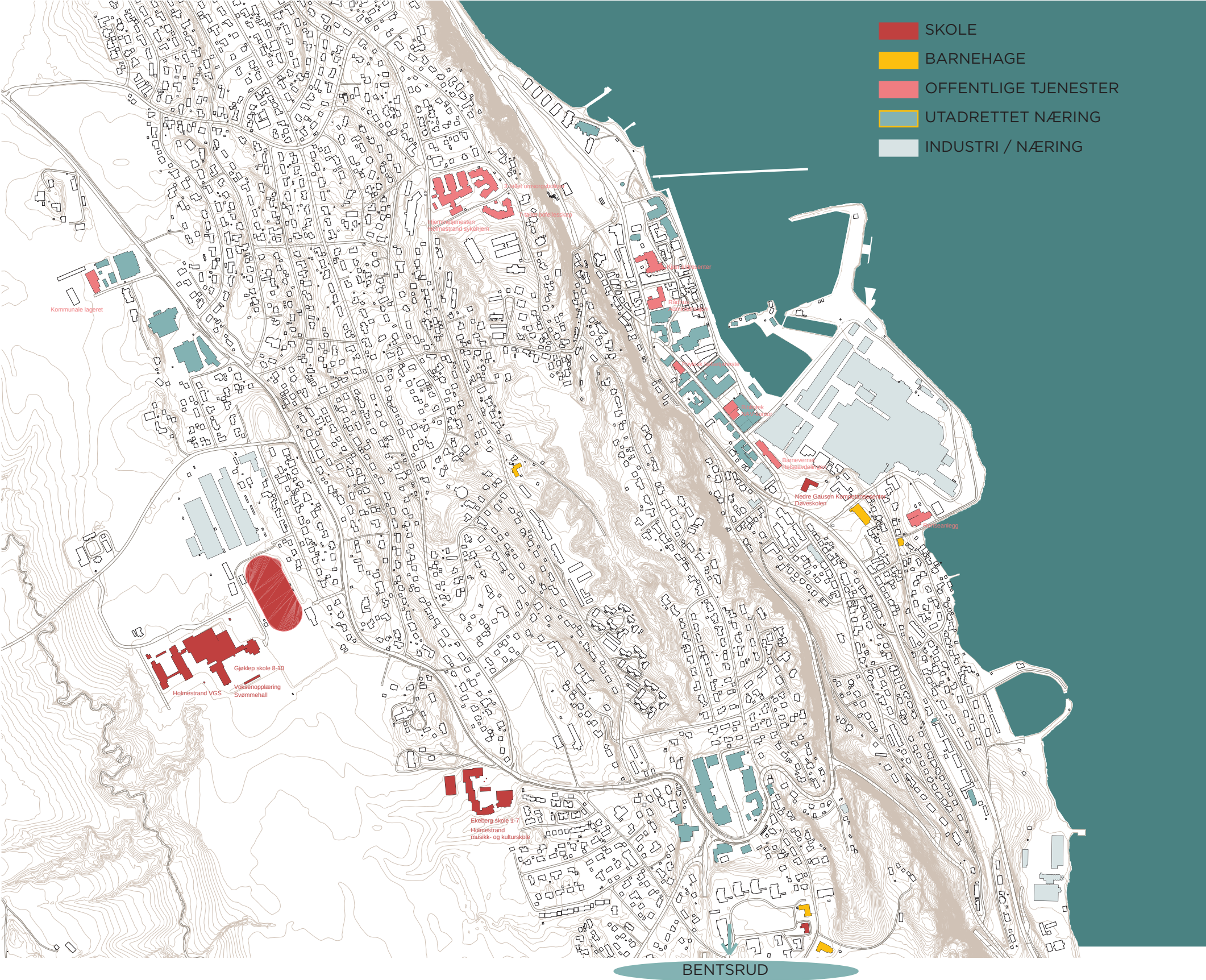


FUNKSJONSANALYSE

Holmestrand har et tydelig definert sentrum med en rekke sentrumsfunksjoner. Sentrum er funksjonsmessig et klart tyn-gdepunkt. Holmestrand har heller ingen store kjøpesentre utenfor bygrensen som konkurrerer med sentrum.

En del større næringsfunksjoner og spesielt alt av skoler ligger i en ring langs Nyveien oppe på fjellet. Det er forholdsvis lange avstander mellom skolene og sentrum og terrenget gjør disse avstandene mentalt lengre.

I syd, mot Bentsrudkrysset vokser det fram et betydelig område med etablering av næring og større varegrupper, men også boliger er planlagt her. Arealstrategisk kan en utbygging her vanskelig forenes med det underliggende målet i byarealstrægien om økt byliv i sentrum av Holmestrand. Geografisk ligger det såpass langt utenfor sentrum at vi ikke har omtalt området videre. Noen av prinsippene om økt attraktivitet i forbindelser og tilrettelegging mot andre deler av byen vil kunne overføres til hvordan en tenker om dette området.





ØKT TETTHET

- Det må bo og arbeide langt flere mennesker i sentrumssonen
- Nye utbygginger må skje innenfor sentrumssonen
- Vurdere kommunale funksjoner i sentrumssonen
- Identifisere områder for boligutvikling, kontorer og produksjon innenfor sentrumssonen.
- Vurdere utbyggingspotensialet i tilstøtende bydeler.

DESTINASJONSUTVIKLING

- Utnytte de stedlige ressursene og kvalitetene
- Tilby unike opplevelser
- Tilby et mangfold av opplevelser
- Sentrumsforskjønning

LOKALT NÆRINGS LIV

- Sikre arealer til framtidige arbeidsplasser
- Sørge for mulighet til etablering i klynger
- Synliggjøre og tilgjengeliggjøre initiativ
- Samlokalisere handel
- Satse på tjenesteyting og opplevelse
- Skille mellom publikumsrettet og utadrettet virksomhet
- Ta vare på drivere

BÆREKRAFTIG MOBILITET

- Grønne forbindelser platået-sentrum, sørbyen-sentrum, nordbyen-sentrum
- Effektivt kollektivsystem
- Strategisk parkeringssystem
- Fotgjengervennlig sentrum

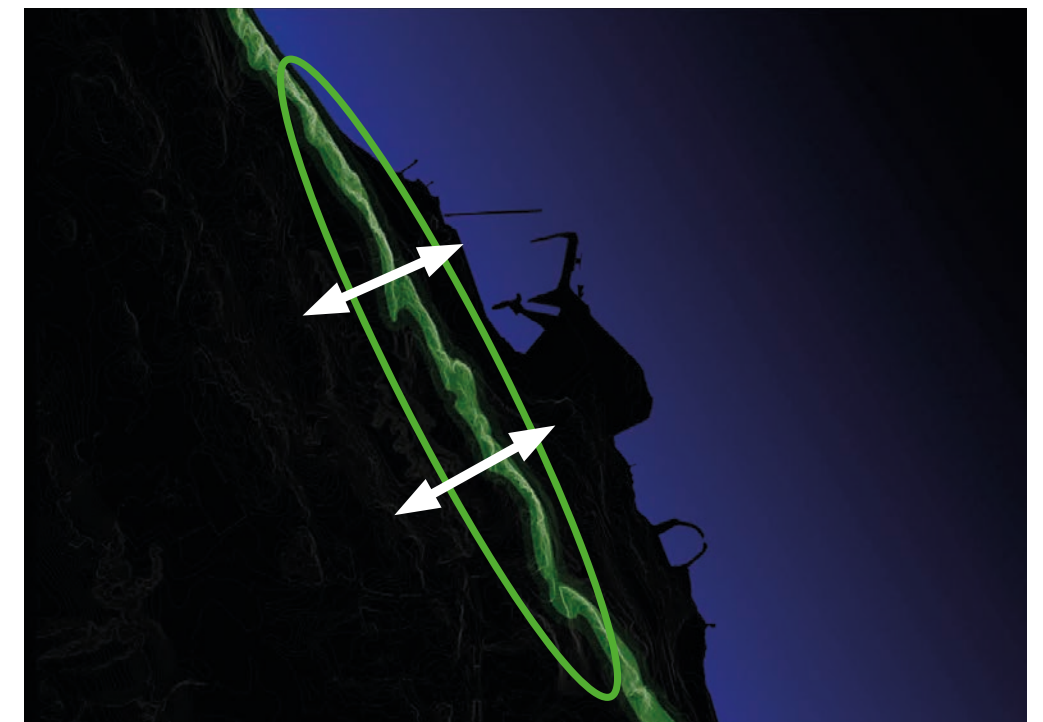
OVERORDNET KONSEPT

Det overordnede målet er å få til økt byliv i sentrum av Holmestrand. Det trengs langsiktig arbeid i sentrum for å øke bylivet. Vi tror det samtidig er viktig å prioritere tiltak som knytter bydelene tettere på sentrum.

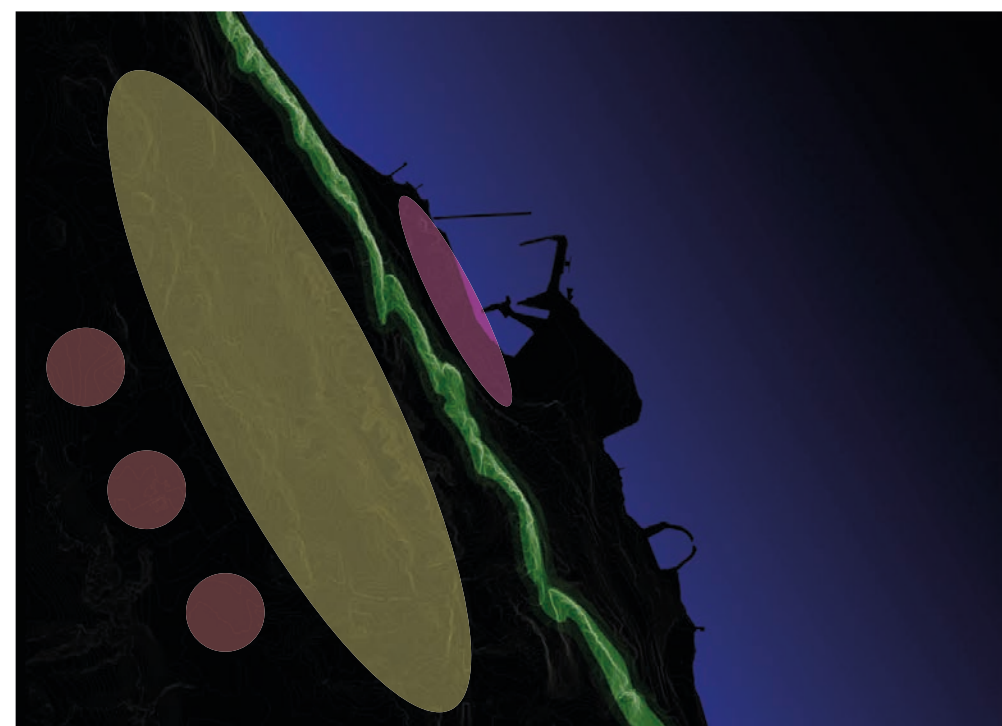
Med overgang til en mer bærekraftig mobilitet må folk oppleve noe på veien til sentrum, forbindelsene må gjøres attraktive og varierte. Økt byliv skjer kun dersom flest mulig av Holmestrands nåværende og fremtidige innbyggere oppsøker sentrum.



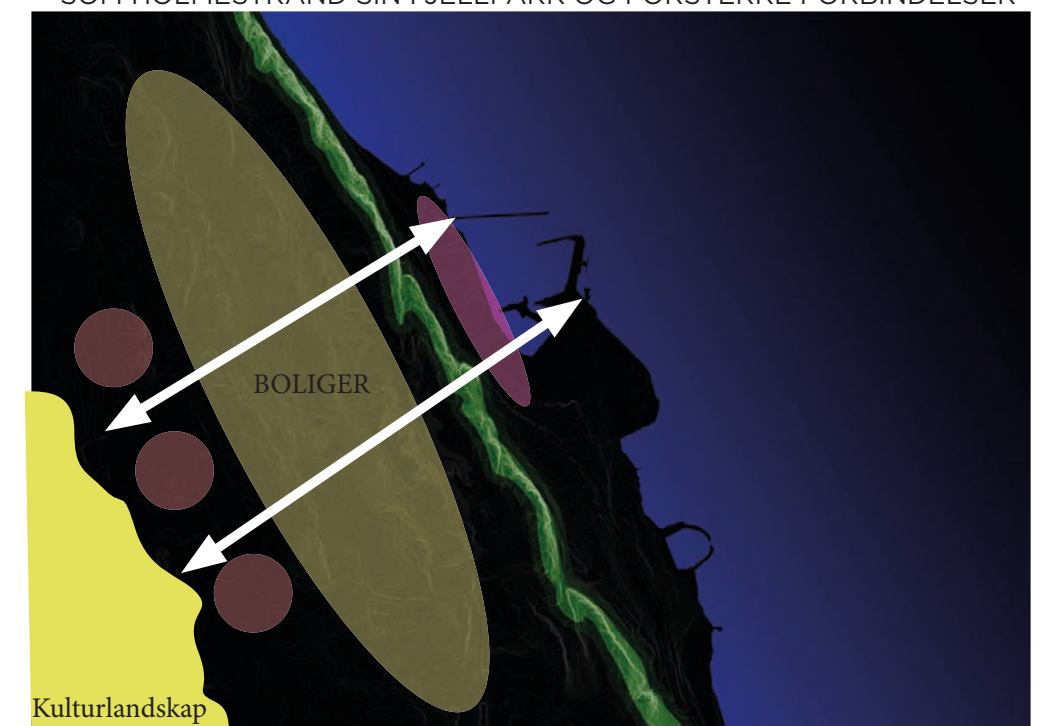
1. STØRSTE KVALITETER: SJØEN OG FJELLET / SKRENTEN



3. FÅ FREM SKRENTEN SOM EN KVALITET. PROGRAMMERING AV SKRENTEN SOM HOLMESTRAND SIN FJELLPARK OG FORSTERKE FORBINDELSER



2. MEN.... FUNGERER OGSÅ SOM EN BARRIERE



4. FORBINDELSER FRA KULTURLANDSKAPET - SKOLENE - BOLIGOMRÅDENE - SKRENTEN - SENTRUM - VANNET



DE PRIORITERTE BYSTRØKENE

De prioriterte bystrøkene henger nøye sammen med de områdene vi ser på som Holmestrand's fremste potensialer og særegenheter. Når vi snakker om prioriterte bystrøk, mener vi det er langs disse strøkene kommunen bør arbeide for å heve kvalitetene på arkitektur, byrom og innhold. Strøkene tror vi er viktige for å binde sammen byen på en helhetlig måte, legge til rette for grønn mobilitet og for å øke opplevelsesverdiene i byen.

Havnepromenaden

Programmere Havnepromenaden og anlegge sekvenser av byrom langs denne, få til en flerfunksjonell strandpromenade fra plassene for de store attraksjonene til de nære dagligdagse byrom.

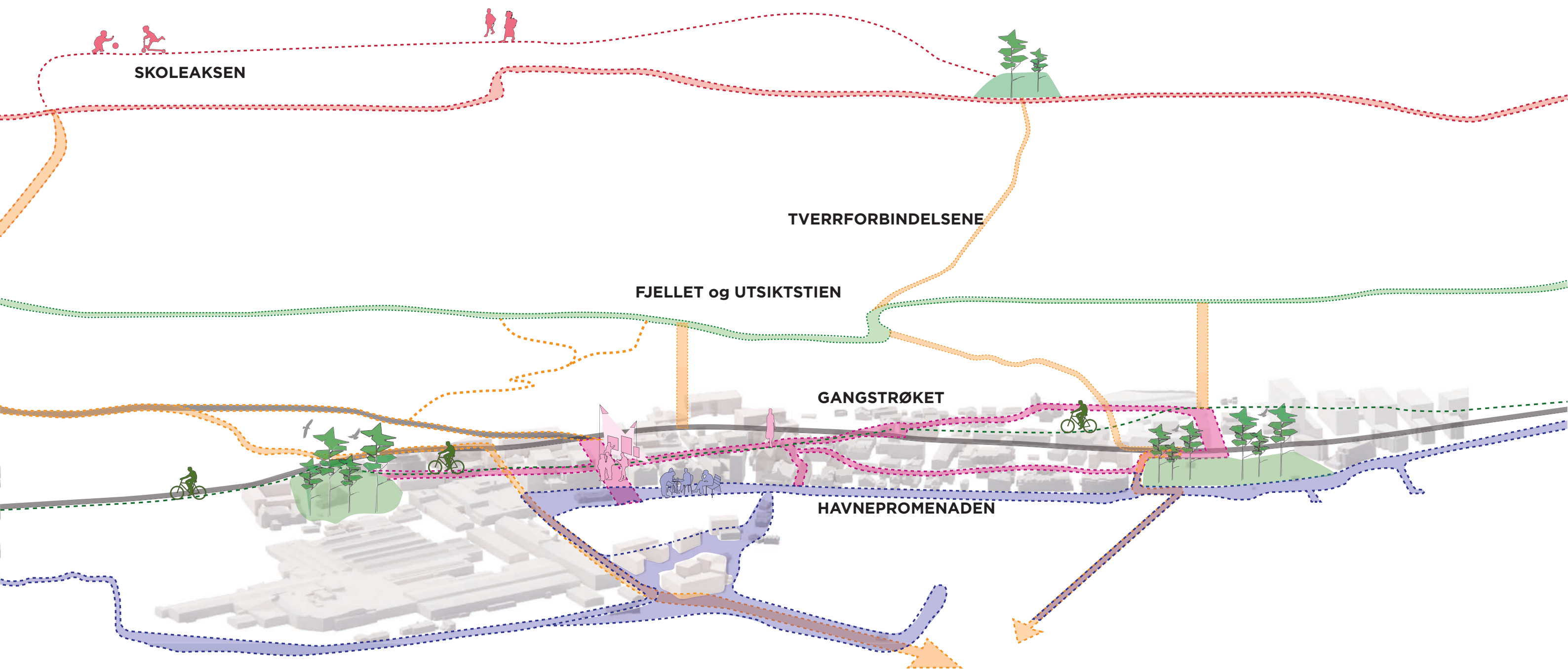
Gangstrøket sentrum

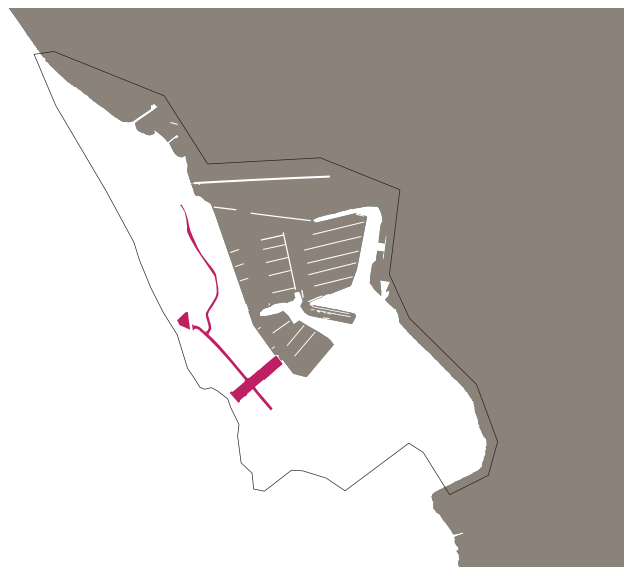
Sentrumsforrskjøning, heve kvaliteter på byrom, fasader og sørge for et gangvennlig sentrum.

Skrenten / Fjellet og tverrforbindelsene

Utnytte eksisterende tunneler og kleiver og koble de på turområder og gangforbindelser, et spennende nettverk av bevegelser (inni, på, langs, ved). Tverrforbindelsene er viktige opplevelsesårer fra der folk bor til sentrum av byen.

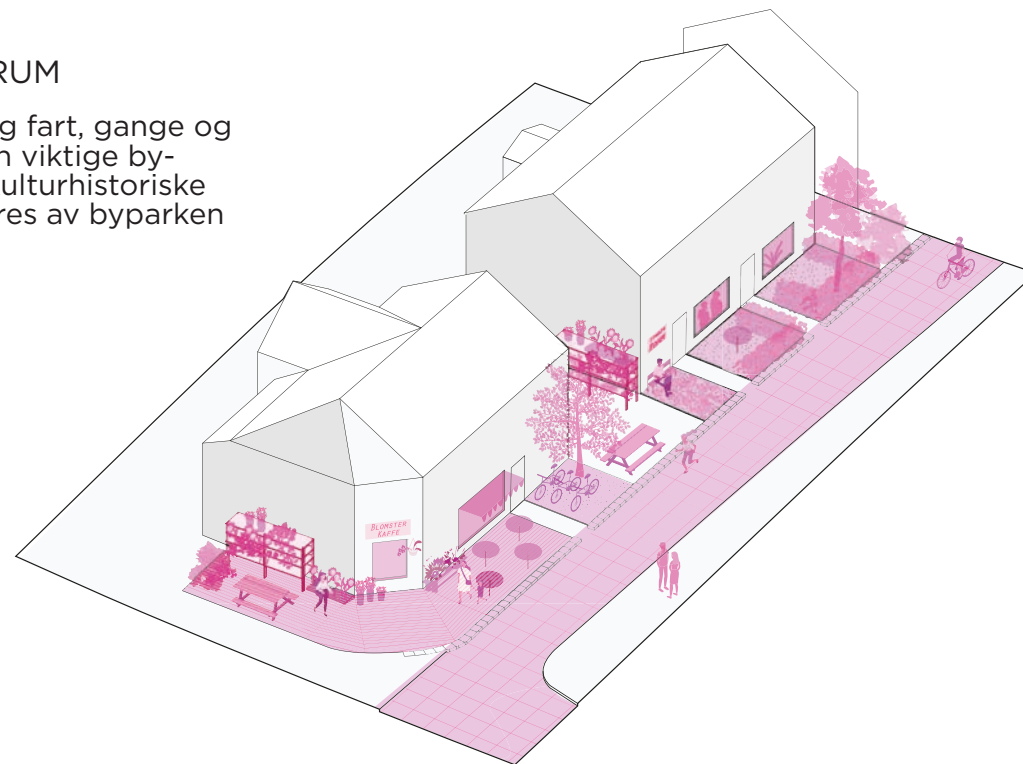






GANGSTRØKET - SENTRUM

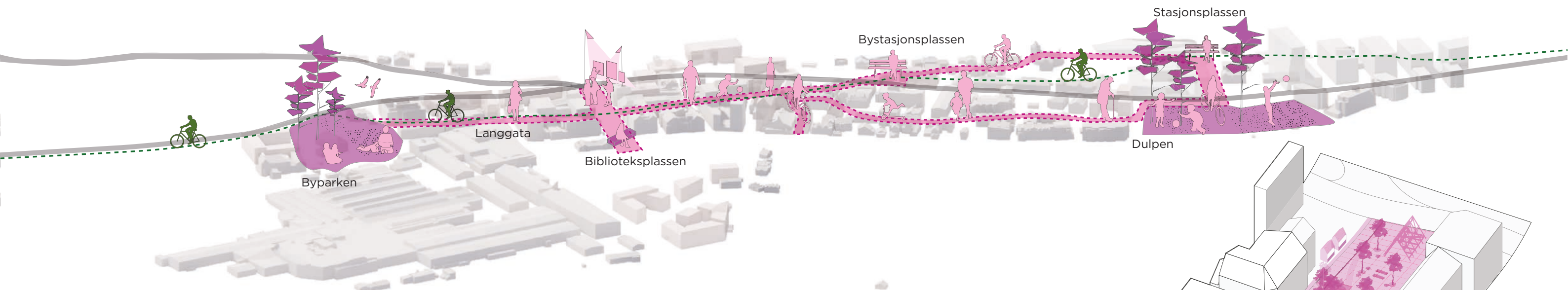
Gangstrøket prioriterer rolig fart, gange og opphold og binder sammen viktige byrom og Holmestrand sine kulturhistoriske kvaliteter. Bystrøket markeres av byparken og Dulpen.



LANGGATA - GÅGATE DEN AKTIVE OG TETTE BYGATEN

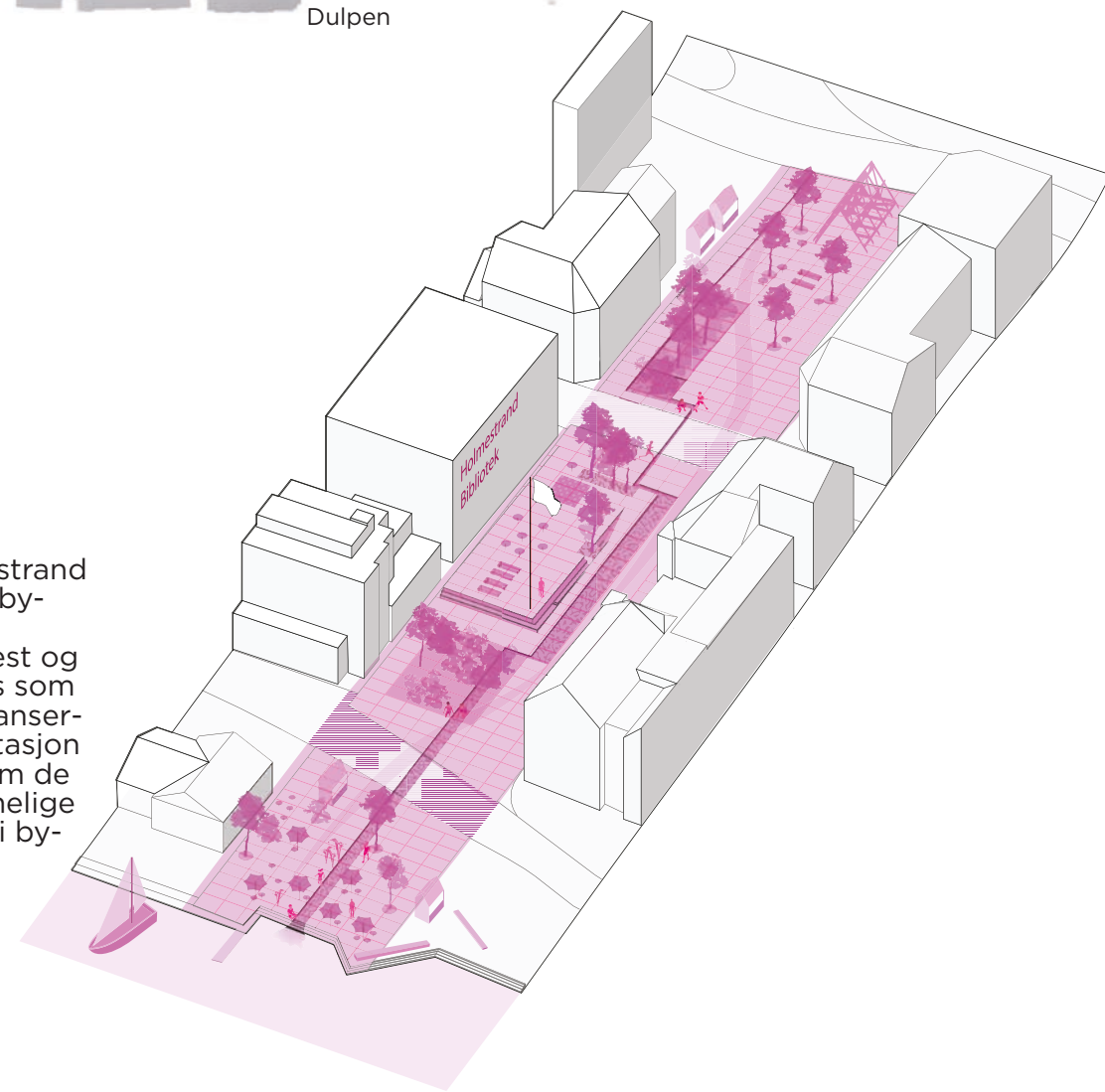
Langgata blir gågaten der småbutikker og kaffeer blandes med eksisterende og nye boligfunksjoner. Her dyrkes landsbykvaliteter der bolig, jobb og bytilbud ligger tett på hverandre og samhandling skjer på tvers.

Det etableres en generøs forside som både skjærer private boliger og skaper møbleringssoner for næring, fellesfunksjoner til boligen som co-working lokaler.



BIBLIOTEKSPLASSEN - DET ÅPNE OG FLEKSIBLE HJERTET

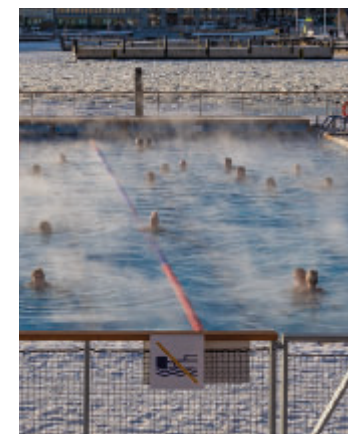
Biblioteksplassen er hjertet til Holmestrand og må utformes som det store felles byrommet som er for alle. Byrommet avgrenses av skrenten i vest og fjorden i øst. Byrommet bør utformes som en sekvens av 3 ulike byrom som balanser helhetlig og ulike utforming. Vegetasjon og overvannshåndtering foreslås som de viktigste elementene for å lage rommelige opplevelser, mer intime soner samt gi byrommet karakter gjennom hele året.





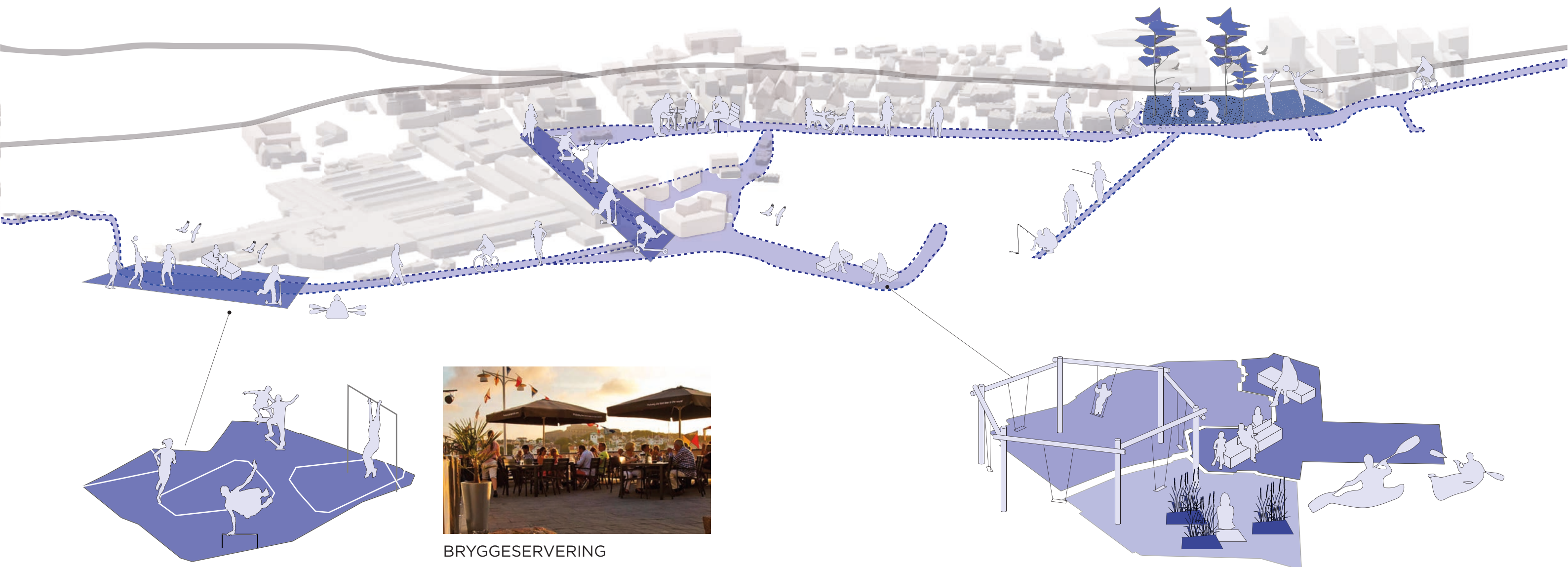
STRANDPROMENADEN

Illustrasjonen viser et utsnitt av Strandpromenaden med fokus på nøkkeltiltak/prosjekter, aktiviteter, opplevelse, ulike prinsipper på byrom og variasjon, destinasjonsutvikling. Strandpromenaden tilbyr ulike opplevelser og aktiviteter knyttet til vannet. Havnegaten er et langt viktig byrom der ulike typer servering, tjenester og noe handel vil bidra til å aktivisere promenaden. I tillegg foreslås flere byrom som inviterer til aktivitet og lek for alle aldre.

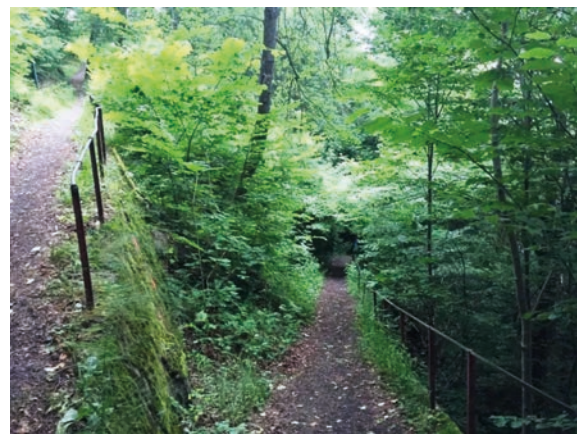
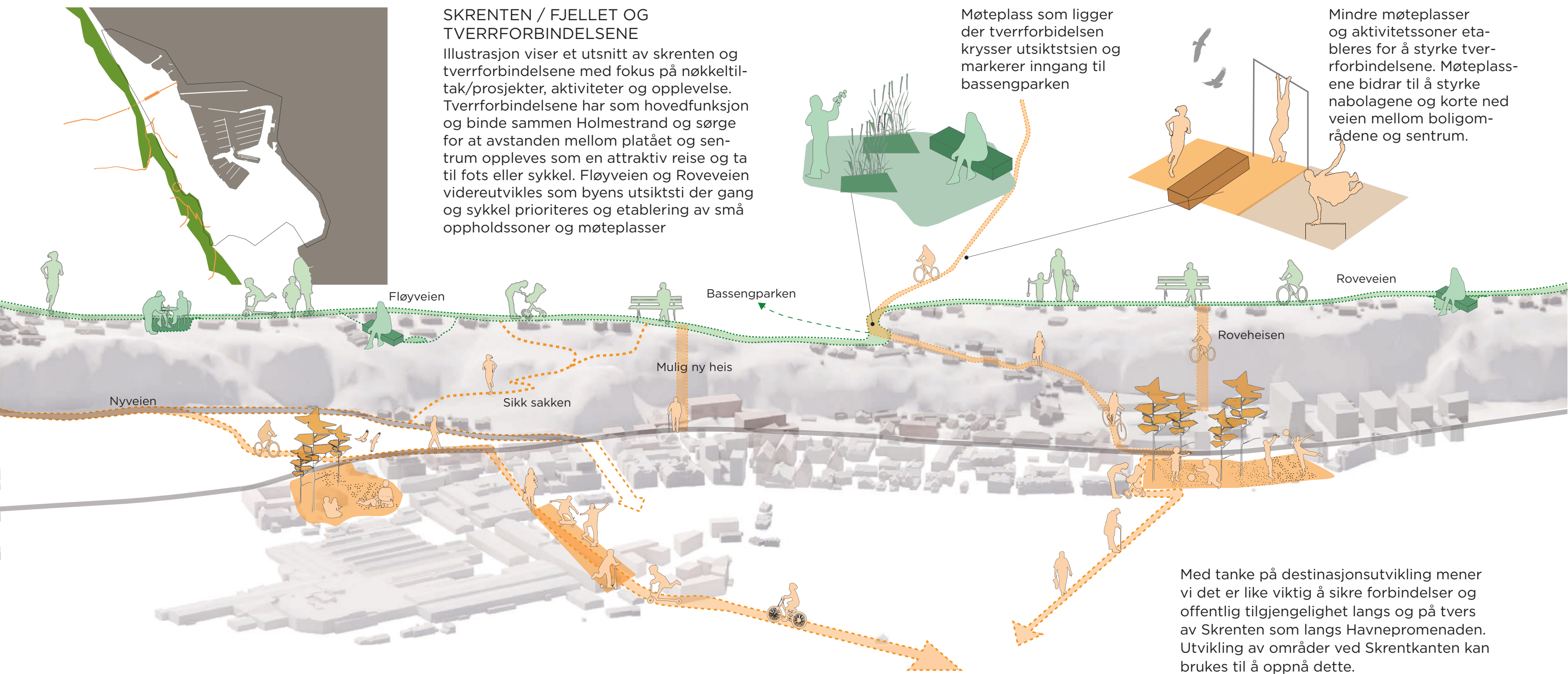


DULPEN

økt opplevelse av bademulighetene



BRYGGESERVERING



Søndre sikksakk



Nordre sikksakk og Bellevue (historisk bilde)



Aktuell tilrettelegging - klatring



Sykkelvei i Gausen tunnel





Stasjonen

Dulpen

Søndre
stasjonsutgang

Dr. Graaruds plass

Hakan

Valseverket

1:5000

500M

4000M

BYROMMENE

Alle strøkene i sentrum vil ha ulike byrom langs de sentrale forbindelsene. Dette kan være alt fra paradeplasser til en liten parklomme med en benk og en gressflekk. Disse byrommene bør inngå i et hierarki slik at det er sammenheng mellom krav til arkitektur og fasader og bruken av rommene.

Til høyre har vi skilt mellom fire ulike typer byrom. **Primære byrom** - dette er byrom med høy grad av offentlighet på trafikkerte steder og med ulik og mangfoldig bruk og møblering. Byrommene bør gjenspeiles i arkitekturen som omslutter dem, der spesielt fasadene på bakkeplan bør vies høy kvalitet. De primære byrommene er steder for arrangementer for hele byen.

Sekundære byrom er lett tilgjengelige og attraktive byrom tilpasset sitt område. Disse rommene kan tematiseres slik at de svarer på omgivelsene.

Strøk med lokale plasser er prioriterte strøk der en bør tilrettelegge for ulike plassrom, tilgjengelige for alle, men med mindre grad av offentlighet enn de primære. Det kan være felles uterom rundt næringsbebyggelse eller boliger. Bruken av de lokale rommene er mer ensartet og fremstår mer uformelle. En bør vurdere å se de ulike strøkene i sammenheng.



KANTSONENE

Overganger mellom bygg og byrom. Utadrettet eller publikumsrettet virksomhet.

Publikumsrettet virksomhet gir ikke nødvendigvis liv i gateplan. Ofte ser vi gardiner trukket for i vinduene i et NAV-kontor, et tannlegekontor eller et kommunalt tilbud. Det er positivt at den type tilbud er lokalisert i sentrum, men de bør ikke ligge der det er mest attraktivt og mest folksomt dersom de ikke samtidig bidrar med utadrettet virksomhet.

Utadrettet betyr at tilbudet har en åpen fasade som skaper trivelige byrom. Her skal det ikke være gardiner som kan trekkes for, men det kan gjerne være en resepsjon, en kantine el l. Det bør stilles krav til at virksomheter som er lokalisert i strøkgater der det skal være utadrettet virksomhet, faktisk fremstår utadrettet.



GATEROMMENE - GATEBRUK

Diagrammet til høyre viser de viktigste gatene og forbindelsene i sentrum ordnet i et hierarki og etter type bruk.

Ny trasé for fylkesvei og parkeringsløsninger på utsiden av denne vil gjøre behovet for å kjøre i sentrum og tverrgatene Tordenskjoldsgate og Weidemannsgate mindre. Restriksjoner her vil være kjøring til eiendommene. Restriksjoner må vurderes etterhvert ut fra hva som er hensiktsmessig for gående og syklende.

På sikt tenker vi Dr. Graaruds plass og deler av Langgata som gågate.

I forbindelse med en utvikling av Verkstedtomta og rundt den gamle tunnelåpningen har vi lagt opp til en ny avkjørsel og forbindelse til Nordre Klev.



PARKERINGSSTRATEGI

Eksisterende situasjon

Holmestrand sentrum har, til tross for økt byggeaktivitet de siste årene, fortsatt godt med parkeringsplasser i sentrum. De aller fleste offentlig tilgjengelige plassene har betalingskrav. I tillegg har de større bedriftene som valseverket, NOAH og kommunen parkeringsplasser for ansatte.

Kartet til høyre viser det vi har registrert av overflateparkering i sentrum. Vi har ikke tatt med evt innendørs parkering eller private biloppstillingsplasser til bolig. Parkeringen i nord ved Holmestrand stasjon er i dag i stor grad pendlerparkering og vil måtte inngå i en evt utbygging her.

Vi har skilt mellom offentlig tilgjengelige plasser og private plasser der en trenger tillatelse til å parkere. Av offentlig tilgjengelige parkeringsplasser, ca 600 totalt, ligger omlag halvparten av disse plassene ute på Hakan/Krana. De resterende større plassene er på bryggekannten ved Coop, kvartalet mellom Weidemannsgate og Øvre Torg og ved Kullboden. De to sistnevnte vil med alle sannsynlighet forsvinne pga utbygging. Vi regner det også som mest sannsynlig at disse plassene er mer knyttet til handel og ærend i sentrum, fremfor plassene på Hakan/Krana som i større grad er knyttet til foreningsliv og båtplasser.



PARKERINGSSTRATEGI

Parkeringsplasser som fjernes

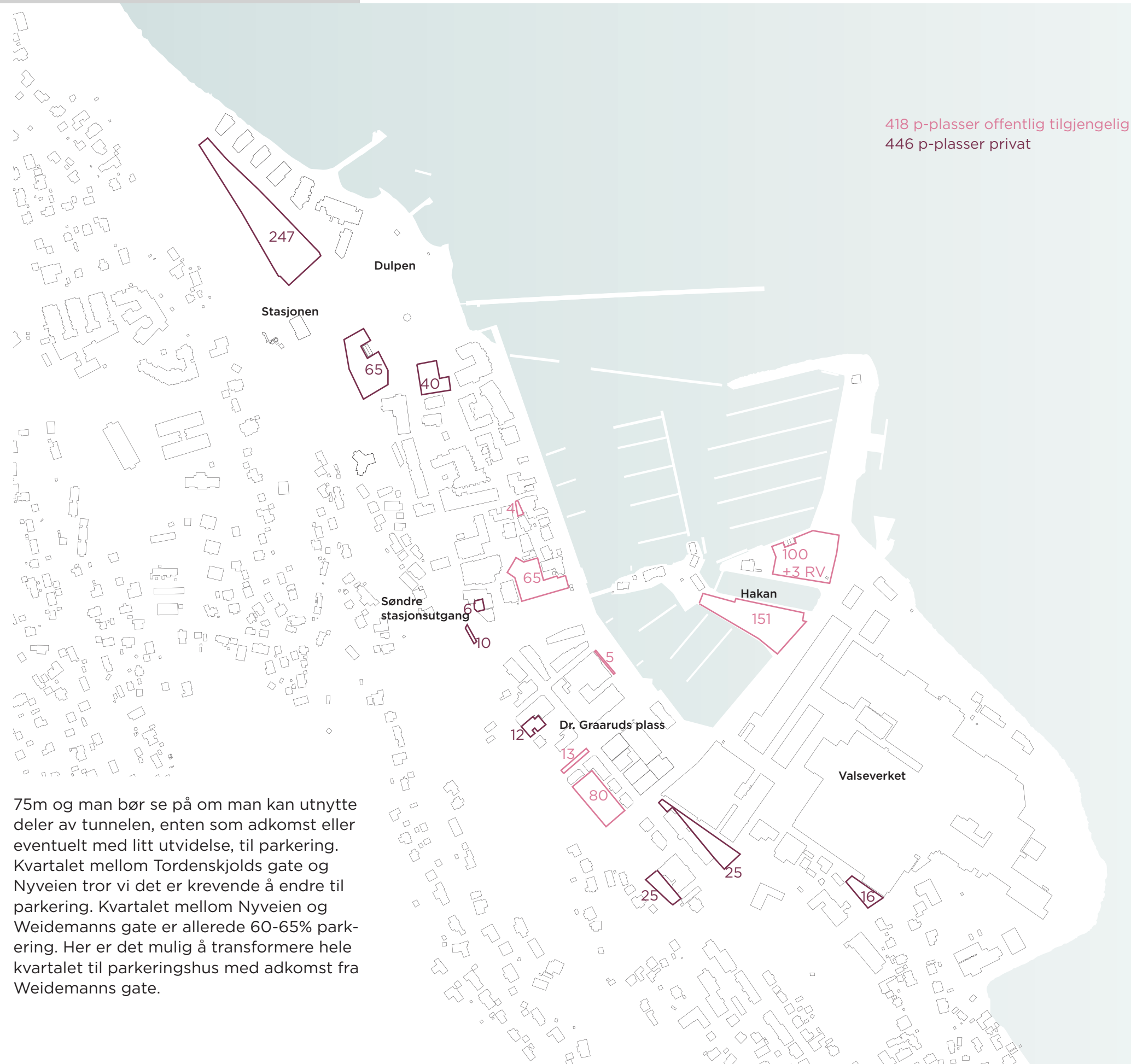
Kartet til høyre viser hvilke parkeringsplasser vi mener står i fare for å forsvinne, både som følge av forventet utbyggingsspress, men også som følge av grep vi foreslår i byarealstrategien.

Det er helt klart flest offentlig tilgjengelige parkeringsplasser som vil komme til å forsvinne. 418 av 609, altså mer enn 2/3. Dette er kanskje de viktigste plassene å erstatte i andre parkeringsløsninger, da veldig mange av de private parkeringsplassene vil erstattes i lokale parkeringskjellere.

Parkeringsplasser i Nordbyen består i stor grad av pendlerparkering. De fleste av disse plassene vil måtte opprettholdes etterhvert som området utvikles. Det er da tenkt parkering i kjeller/ delvis under terreng inn mot fjellet.

Byparkering.

Det anbefales å legge parkering enten i fjellhall eller tett inntil fjellet å områder med dårlige solforhold. Langs den planlagte fylkesveien er det 3 muligheter for å relokalisere parkering bort fra gategrunn, i tillegg til pendlerparkering i Nordbyen. En fjellhall med innslag litt sør for søndre stasjonsinngang. Avstanden inn til den gamle Holmestrandtunnelen er ca



75m og man bør se på om man kan utnytte deler av tunnelen, enten som adkomst eller eventuelt med litt utvidelse, til parkering. Kvartalet mellom Tordenskjolds gate og Nyveien tror vi det er krevende å endre til parkering. Kvartalet mellom Nyveien og Weidemanns gate er allerede 60-65% parkering. Her er det mulig å transformere hele kvartalet til parkeringshus med adkomst fra Weidemanns gate.

PARKERINGSSTRATEGI

Parkering til småbåthavna.

Småbåthavna er et viktig innslag i Holmestrand. Den skaper liv og røre spesielt om sommeren. Den er stor med utstikkere med tosidige plasser og kaifronter med ensidige plasser. Gjennomsnittsbredden på en båtplass varierer med båtstørrelse. Regner man en gjennomsnittsbredde pr plass på 4 m er det plass til ca 700 båter. Båteiere har behov for kjøretøy både med turutstyr og utstyr for vedlikehold av båt. Vi foreslår derfor å beholde parkeringen for småbåthavna på Hakan.

Man bør vurdere å legge restriksjon på langtidsparkering. Eksempelvis når eiere skal være borte en eller flere uker blir det en dårlig utnyttelse av parkeringsarealet når en bil opptar samme plass over lengre tid. Det kan vurderes om det kan tilrettelægges for langtidsparkering med enkel brygge for å hente sjåfør enten nord for bykjernen, ved Hagemann (krever antakelig noe utfylling) eller ved kornsiloen hvis det arealet blir tilgjengelig. I tillegg kan det være mulig etter avtale med Bane NOR at man i fellesferien kan benytte en del av de 247 parkeringsplassene ved stasjonen, for eksempel i fellesferien når mange færre reiser med tog. Disse plassene ligger i gangavstand fra båthavna.



Parkeringsstrategi.

Gateparkering i sentrum bør ha en forsiktig avgift og en rimelig tidsbegrensning. Dette for å gjøre det mindre attraktivt å oppta en P-plass en hel dag. Samtidig tilsier geografien og byens størrelse at bil vil fortsette å være en av de viktigste reisemåtene mellom platået og sentrum. Bortfall av parkeringsplasser på grunn av transformasjon, må sees i sammenheng med bygging av parkeringsanlegg. Se ovenfor. Parkeringsanlegg kan delfinansieres ved at utbyggere medfinansierer parkering i felles parkeringsanlegg.

Det bør være mulig å få til en form for sambruk i helger og på kveldstid mellom privat og offentlig på den store parkeringsplassen utenfor valseverket. Mindre overflateparkering krever mer effektive løsninger.

FUNKSJONSBLANDING OVERORDNET HANDEL OG NÆRING

Næringsklynger

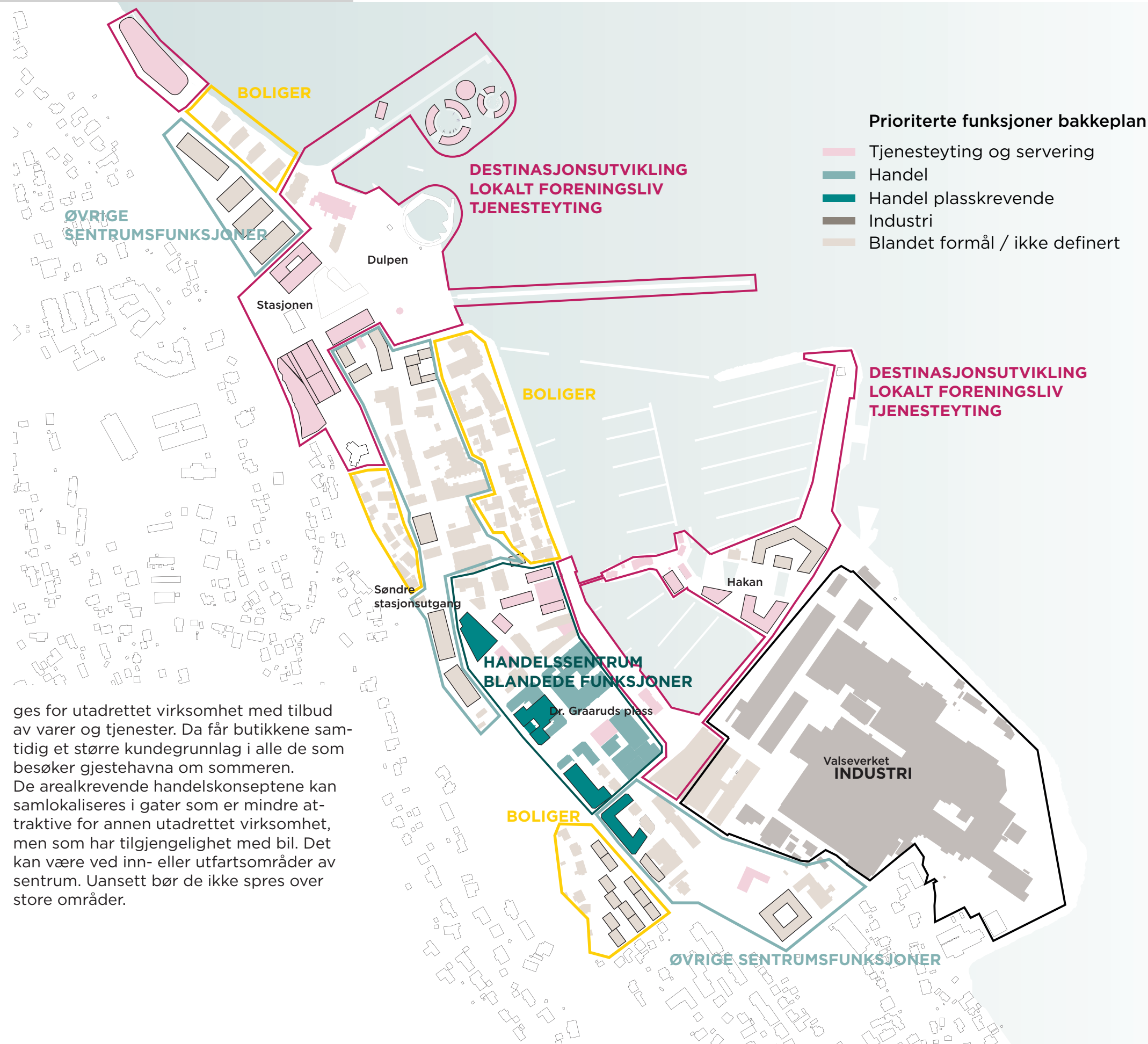
Næringslivet trives best når de er samlet geografisk og tematisk. Sirkulasjon av mennesker skjer i et annet tempo der folk er på jobb. Det er lettere å møtes, samles og å utveksle erfaringer når mennesker møtes i ett miljø.

Kunnskapsmiljøet på valseverket kan gi synergier mot annen virksomhet dersom det settes av areal for næring og kontor ved industriparken.

Næringsareal har en lavere pris enn areal som utvikles til boliger, derfor ønsker utbyggerne å bygge boliger i stedet for kontor. Det er derfor viktig at areal avsettes til arbeidsplasser i sentrumskjernen. Erfaringen har vist at arbeidsplassene i økende grad lokaliseres utenfor sentrum.

Handel

Varehandelen er i endring og utviklingen har gått i en retning der en stadig større andel av inntektene våre går til kjøp av tjenester på bekostning av varer. Økt prispress på grunn av netthandel bidrar også til at handelen trekker ut av sentrum fordi husleien blir for dyr. Ingen klarer å konkurrere med nettprisene. Det er derfor viktig å samlokalisere handelen slik at mange tilbud ligger samlet i ett område. Det er også et poeng å arbeide for at arealprisene holdes lave i første etasje. Det viktigste er at butikkene er lokalisert der folk ferdes og går. Havnepromenaden bør tilrettelegges



ges for utadrettet virksomhet med tilbud av varer og tjenester. Da får butikkene samtidig et større kundegrunnlag i alle de som besøker gjestehavna om sommeren. De arealkrevende handelskonseptene kan samlokaliseres i gater som er mindre attraktive for annen utadrettet virksomhet, men som har tilgjengelighet med bil. Det kan være ved inn- eller utfartsområder av sentrum. Uansett bør de ikke spres over store områder.

FUNKSJONER PÅ BAKKEPLAN

Tjenesteyting og servering

Med flere serveringssteder, flere tilbud innen helse, trening og velvære har bysentrum for en fornyet kraft i form av andre tilbud enn varehandel som fram til i dag har vært et planmessig redskap for å få liv i sentrum. I dag skapes liv ikke bare gjennom handel, men gjennom opplevelse og tjenestetilbud. Disse tilbudene kan deles i to. Det ene er servering og kulturtilbud som bør lokaliseres langs kaikanten fra biblioteket og nordover. Tjenestetilbud som helse- og treningssentre kan være lokalisert flere steder i sentrum, også i Nordbyen.

Ta vare på driverne

Lokale drivere gull verdt. Rakkestad har fru Blom, og Stryn har sin barista. Begge eksempler på driv-krefter som bygger sentrum. Begge har valgt lokaler i historiske bygg, slik vi ofte ser hos denne type miljøskapende aktører.

Sentrumsforskjønning

Mange byer har gjort en betydelig innsats for å øke sentrums attraktivitet. I Møre og Romsdal er det årlig bevilget betydelige summer på sentrumstiltak i prosjektet Byen som Regional Motor. De byene som har hatt størst næringsvekst de siste årene (målt etter økt antall arbeidsplasser ift befolknings-utviklingen) har spesifikt satset på utvikling av et attraktivt sentrum med mål om å fremstå som mer attraktiv for næringslivet. Det krever at det avsettes areal for kontorer og næring og ikke bare til boliger, men næringslivet søker byer hvor de sysselsatte trives.



Prioriter - differensier og konsentrer

Det er viktig å gjøre strategiske valg for å oppnå næringsmessige synergier av et arealplanarbeid. Ikke strø alle funksjoner ut over alt. Ikke la utbyggerne bestemme retningen. Tenk langsiktig. Være klar over at arealprisene styrer de private aktørene og bidra til styre dem i en ønsket retning.

Samspill

Det er alltid viktig å trekke de private aktørene med i planprosessene. De skal investere og da er det viktig at mål og retning er implementert hos alle og ikke fremstår som vanskelige rammebetingelser.

TRANSFORMASJONS- OG FORTETTINGSPOTENSIAL

Kartet til høyre viser fortettings- og transformasjonspotensialet innenfor sentrum av Holmestrand.

Innenfor områdene definert som historisk bygningsmiljø vil det være et svært lavt fortettingspotensial. Men vi anbefaler likevel å vurdere mindre initiativ til infill og boligbygging i enkelttilfeller.

Vi har skilt mellom transformasjonsområder og transformasjonsområder som må vurderes. Kanskje spesielt langs den nye fylkesveien vil en del av den historiske småhusbebyggelsen få totalt endrete omgivelser. Her vil det være behov for å vurdere å bygge ut større kvartaler samlet. Vi ser også et potensial på sikt i transformasjon langs eksisterende fylkesvei som kan bli viktig for å forbinde Nordbyen godt med sentrum. Deler av dagens bussterminal er markert som transformasjonsområde som bør vurderes. Dette har sammenheng med at vi mener dagens terminal er i største laget og dersom en skal oppnå et levende byrom bør en se på løsninger for å gjøre dette mer kompakt.

Valseverket er selvfølgelig en svært viktig bedrift for byen og den største arbeidsplassen. Holmestrand er heldig som har en så stor industribedrift i sentrum, og det bør man legge til rette for så lenge som mulig. Det er allikvel et enormt transformasjonspotensiale på denne tomten dersom noe skulle endre seg med driften her.



BYGGEHØYDER

De siste utbyggingene mot Havnegata og Havnepromenaden har introdusert en ny skala i Holmestrand. Disse kvartalene har også introdusert en ny tilnærming til byggehøyder der en går opp i høyere tårn noen steder og møter eksisterende lavere bebyggelse med å trappe ned mot denne.

Dersom en skal oppnå en vesentlig andel av Holmestrands vekst innenfor sentrum vil dette være et fungerende prinsipp.

Flere av tomtene ut mot Havnepromenaden er allerede bebygget og nå venter nok mange på at kvartalene bakenfor skal utvikles. Vi tror det er fornuftig å følge liknende prinsipper her. Ideelt sett tenker vi at byen kunne trappet seg opp mot fjellet, men det er ikke like aktuelt lenger. Vi vil ikke anbefale høyder over de siste utviklingsprosjektene.

I Nordbyen kan byen tåle forholdsvis høye bygg. Fjellveggen bakenfor er bratt og mer markant, med en høyere silhuett enn bakenfor dagens sentrum. Vi har allikevel vist ulike høyder da vi mener det også her bør være varierende høyde på byggene. Endelig program og funksjon i de ulike byggene vil påvirke hvor en kan gå høyere og hvor en bør dempe høyder.

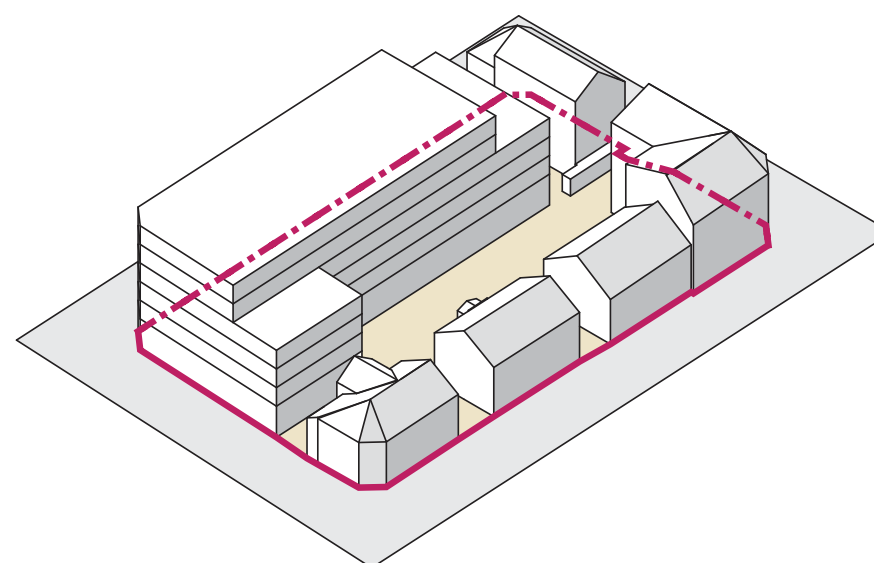


UTBYGGINGSPRINSIPPER

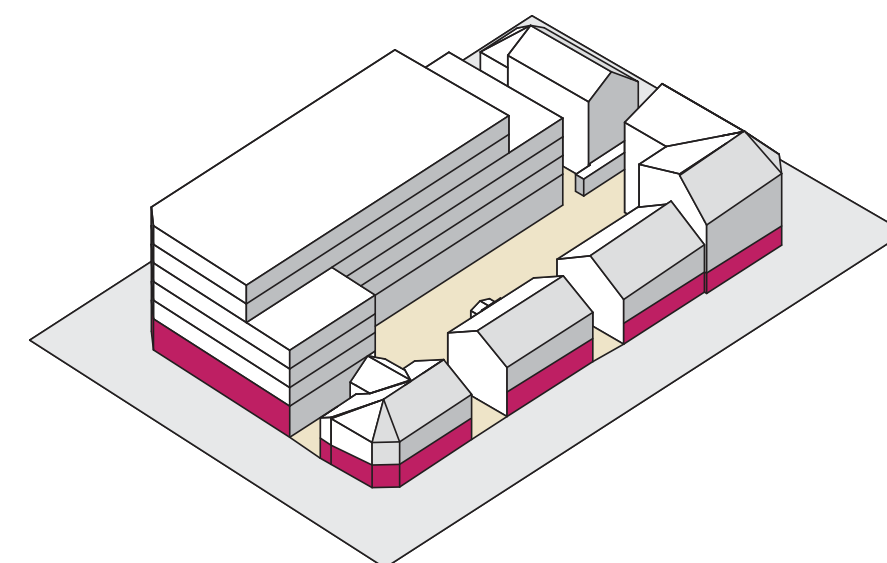
Utviklingen av Bibliotekskvartalet og Holmestrand Brygge har på mange måter skapt en slags presedens for hvordan Holmestrand sentrum forventes utviklet framover. Av tomter vi ser på som aktuelle utviklingstomter i sentrum er det kun Bachekvartalet som står igjen av utviklingstomtene øst for Langgaten. Istedenfor tror vi mye av fokuset vil rettes mot kvartalene mellom Langgata og den nye Fylkesvegen. Her er det mange vurderinger som må tas.

Felles for alle disse kvartalene er at de har enkeltstående trehusbebyggelse som på mange måter bidrar til småbysjarmen og Holmestrands karakter. Fasadene på disse husene fungerer også svært greit på bakkeplan og har gode potensialer som aktive fasader med flere typer av innhold. Det finnes også noen velfungerende murgårder i disse kvartalene som har betydning for byen.

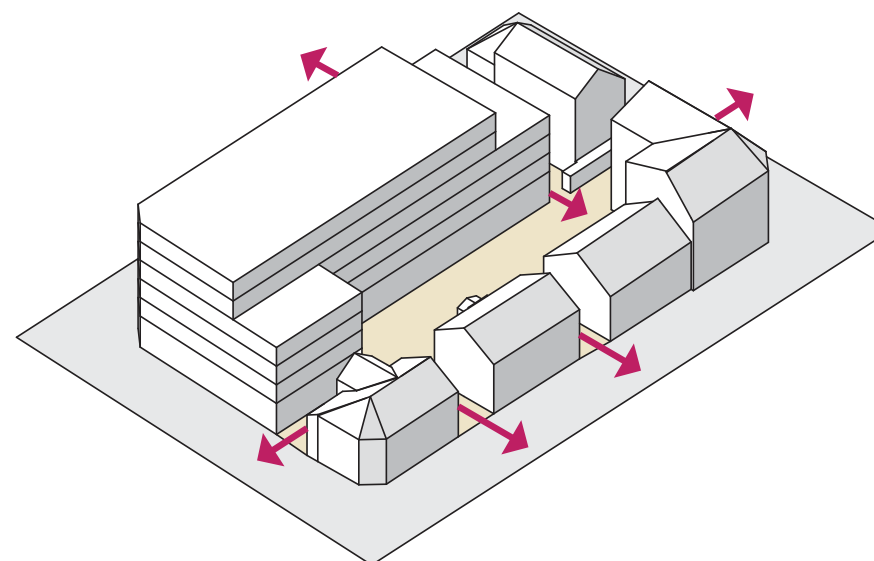
Utbyggingsprinsipper går stort sett på tilpasning til disse eksisterende bygningene med tanke på høyde, form og estetiske hensyn, men også hvordan en tenker fasader og program på bakkeplan. Det må gjøres grundigere vurderinger i hvert enkelttilfelle, men noen overordnede prinsipper vises her.



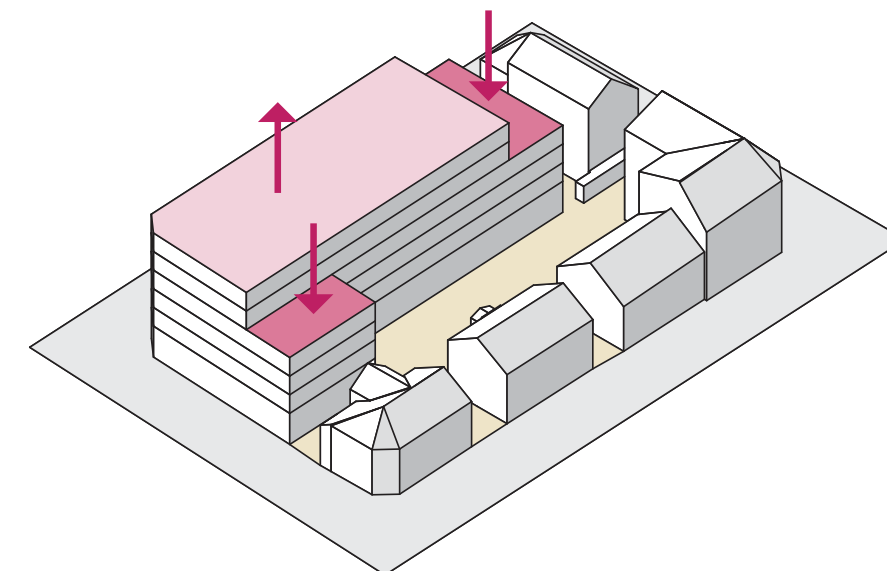
FYLLE UT KVARTALENE



HA FOKUS PÅ HØY KVALITET PÅ BAKKEPLAN



SIKRE PERMEABILITET DER DET ER BEHOV



TILPASSE HØYDER TIL EKSISTERENDE

UTBYGGINGSPRINSIPPER NORDBYEN

Vi har vist en utbyggingsstruktur og bebyggelse tilnærmet som i parallelloppdraget for Nordbyen. Området har mange kvaliteter. Det er et knutepunkt, ligger tett på sjøen og Dulpen og er sentrumsnært. Med gode forbindelser vil Nordbyen inngå i Holmestrand sentrum. Nordbyen har sine klare utfordringer med solforhold, spesielt nordover i området, og dette virker inn på attraktivitet og muligheter for programmering.

Dagens bussterminalplass har potensiale for å bli et tydelig og levende byrom med sin forbindelse til Dulpen. I perioder vil byrommet bli travelt og kunne ha en intensitet og strøm av mennesker på grunn av knutepunktsfunksjonene. For å skape et levende og bærekraftig byrom kreves aktive fasader og nennsom programmering på bakkeplan. Vi har også vist et noe mindre byrom enn dagens, noe vi mener skal være mulig å oppnå.

Vi tror det er gode muligheter for en variasjon av funksjoner og ser på området som et viktig område for destinasjonsbygging. Bolig, Næring (opplevelse, reiseliv, tjenesteyting), noe disponibelt til framtidig kontor evt lokal produksjon er noen av funksjonene som bør inngå i området.

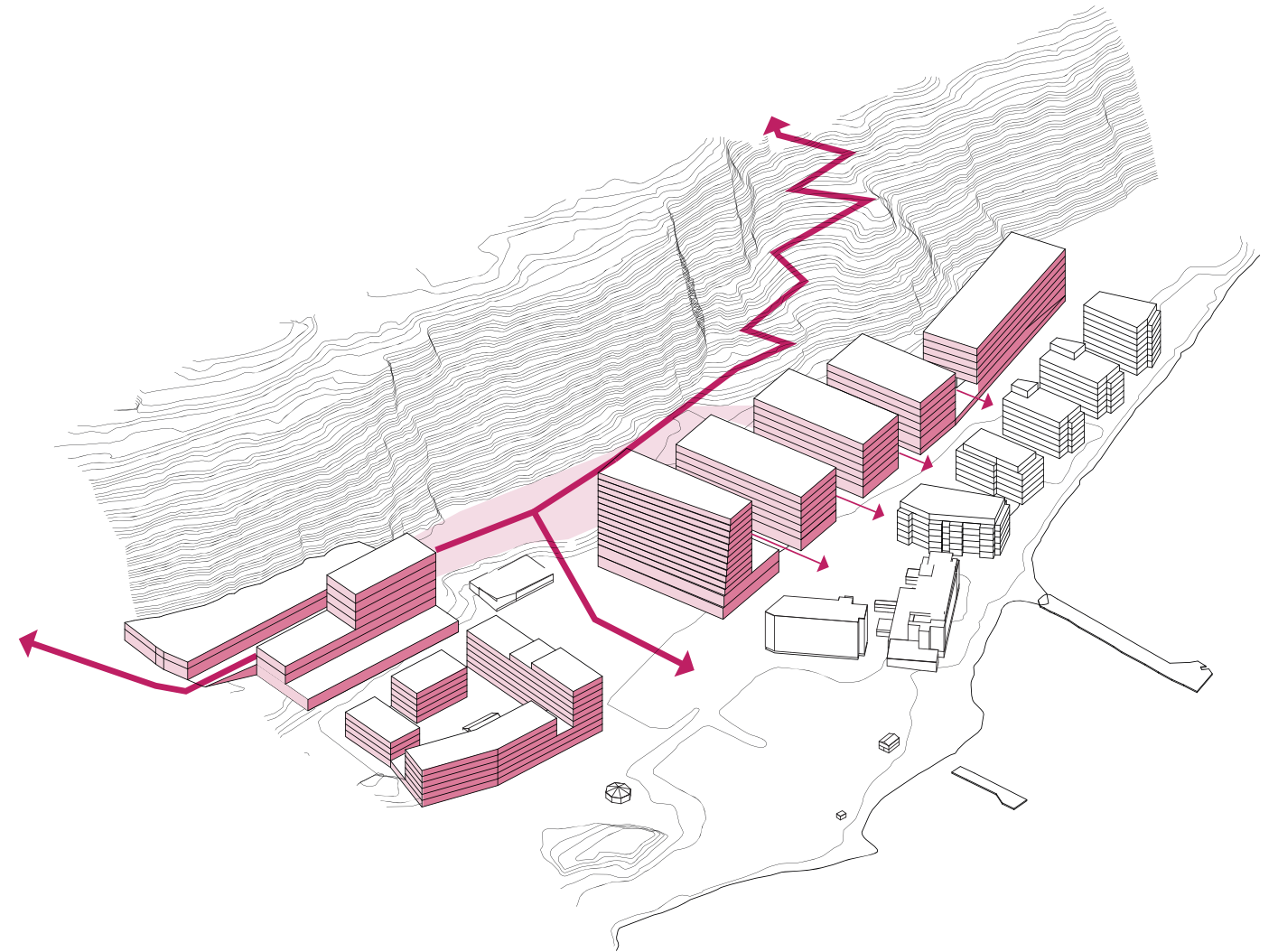
Bebyggelsesstrukturen som er vist er en mulig retning å utvikle området på, men selvfølgelig ikke et endelig prinsipp. Mer detaljerte studier må gjennomføres før endelige prinsipper kan fastsettes. Allikevel

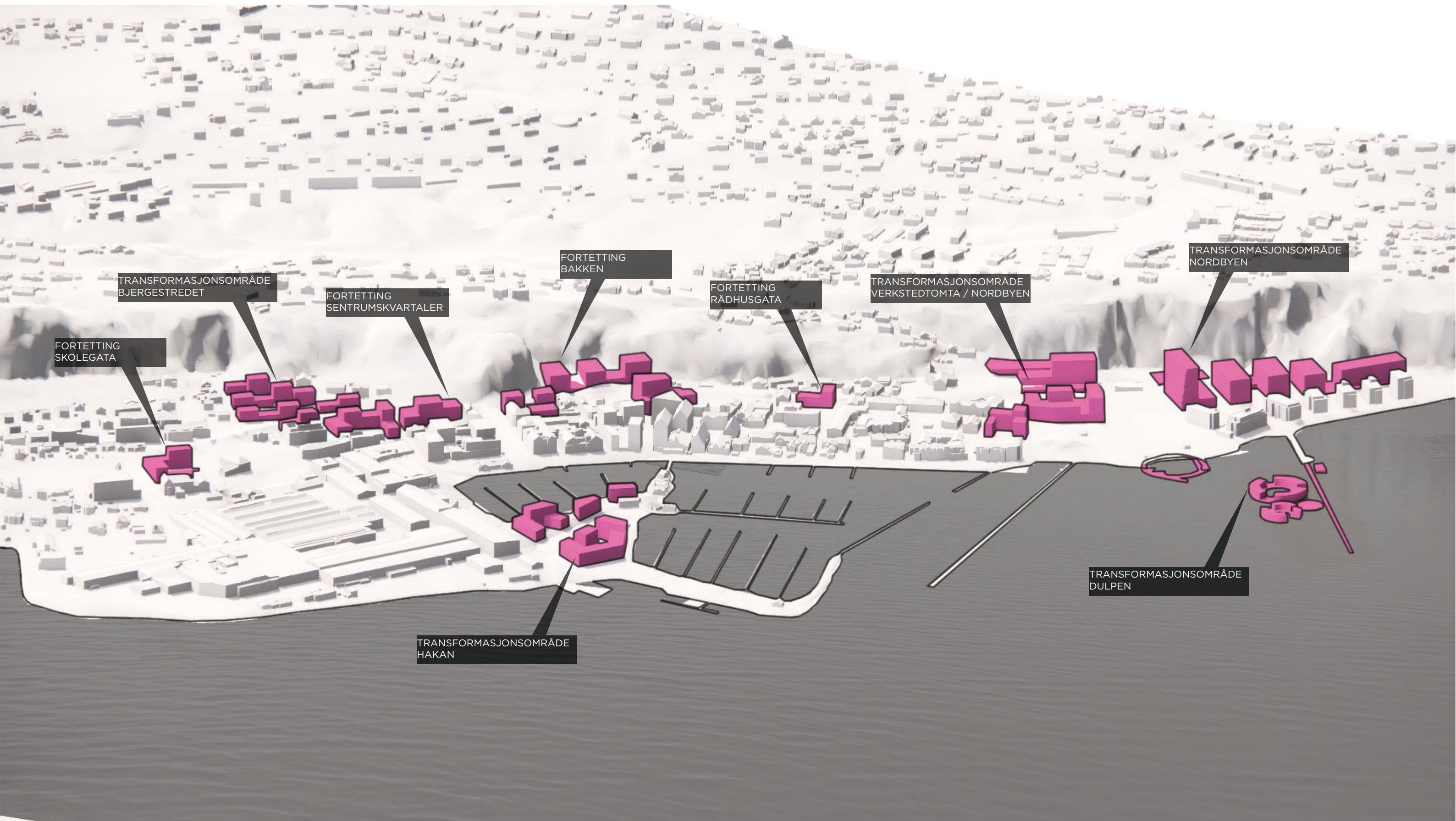
ligger noen betraktninger til grunn for den viste strukturen:

- Verkstedstomta har best solforhold i området og har gode muligheter til å bli et urbant boligprosjekt med et gårdsrom og felleshus i den verneverdige bygningen. Mot bussterminalplassen bør det være utadrettede funksjoner på bakkeplan, denne delen kan også utvikles med andre funksjoner oppover i etasjene.
- Rundt tunnellåpningen og mellom Verkstedstomta og denne kan det utvikles en del tjenesteyting og næring tilknyttet et program i tunnelen, men også kontor eller bolig er mulig å tenke seg, da oppover i etasjene. Viktig å sikre forbindelse for gående / syklende fra Nordre Klev og ned til stasjonsområdet.

- Nordover på tomten er bebyggelsen vist som en lammellstruktur som er arrangert perpendikulært på fjellveggen. Vi mener det gir det beste utgangspunktet med gavlfasader mot fjellveggen for å optimalisere mulighetene for utsikt i de tre resterende fasadene.

- Dersom en kan få til ytterligere forbindelser opp fjellet bør området mellom bebyggelse og fjellvegg gis en romslighet der en kan oppleve dette som en kvalitet i byen.





Illustrasjonen viser studier på et enkelt overordnet nivå og et mulig scenario. For alle transformasjonsområder behøves mer detaljerte studier.

FORTETTING TILSTØTENDE BYDELER

For å oppnå økt byliv i sentrum mener vi det er svært viktig å se på fortettingspotensialet i de tilstøtende bydelene til sentrum.

Roveheisen har knyttet dette området tettere på sentrum og dette området befinner seg nå innenfor de en kan betegne som 10-minutters-byen. I den såkalte “amfi-planen” har kommunen også tatt med bebyggelsen og områdene langs **Barlinveien** i et framtidig fortettingsområde. Dette tror vi er riktig. Ved å utvikle dette området tett på Bassengparken og knytte det bedre på sentrum med nye/oppgraderte forbindelser til sentrum vil ikke bare disse områdene, men hele “fjellet” knyttes nærmere sentrum.

Sørbyen ligger godt knyttet på sentrum terrengmessig, men trenger oppgraderte forbindelser.

Vi viser på de følgende sider noen prinsipielle eksempler på hvordan fortetting kan gjøres på noen utvalgte tomter.



SØRBYEN

Fortetting bolig, “eplehagefortetting” + noen større prosjekter på utvalgte tomter

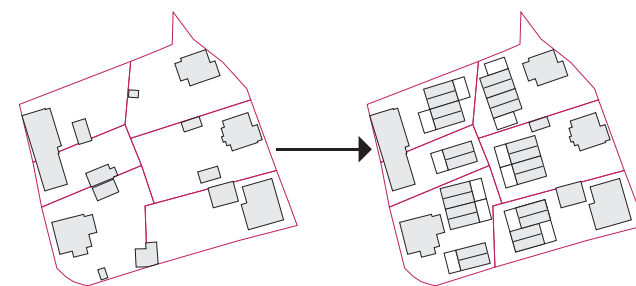
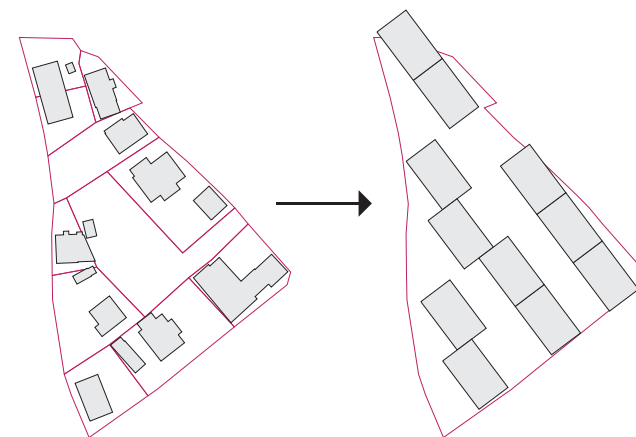
Illustrasjonene viser tilfeldig valgte tomter for å eksemplifisere prinsipper for utbygging.

Kvaliteter:

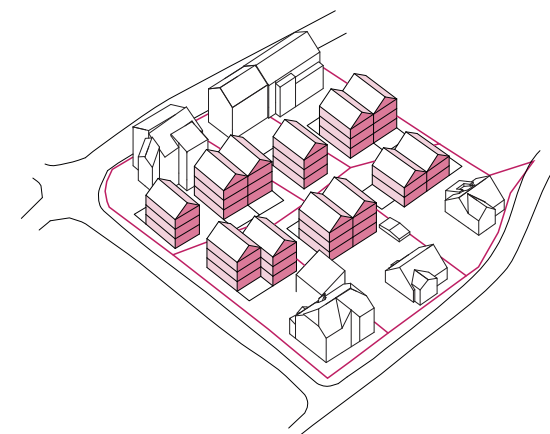
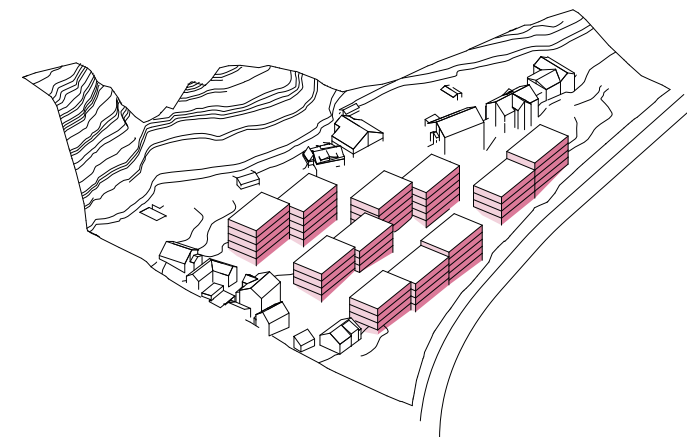
- Nære sjøen, utsikt
- Tett på sentrum
- Gode forbindelser, ukomplisert terreng
- Brukbare solforhold
- Etablert boligområde



PLANPRINSIPP FORTETTING OMRÅDE



SIKRE UTSIKT, UTEOMRÅDER, TILPASNING



EKSEMPEL TYPOLOGI



Dyrvik Arkitekter, Landås, Asker



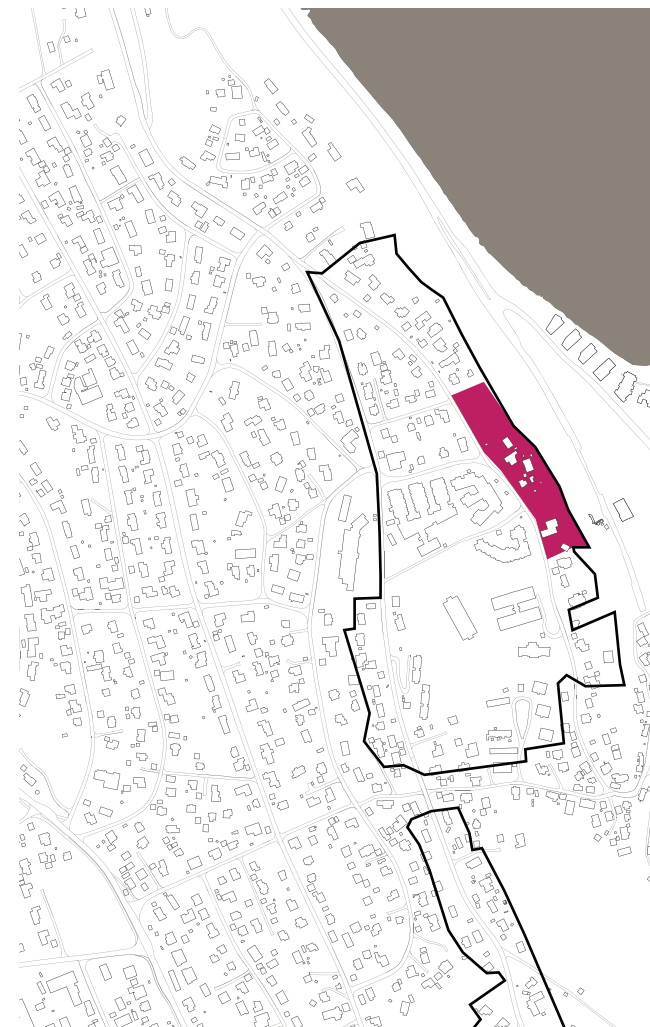
Reiulf Ramstad Arkitekter, Oslo

ROVE

Fortetting bolig, tett-lav

Kvaliteter:

- Fantastisk utsikt
- Tett på sentrum
- Gode forbindelser
- Gode solforhold

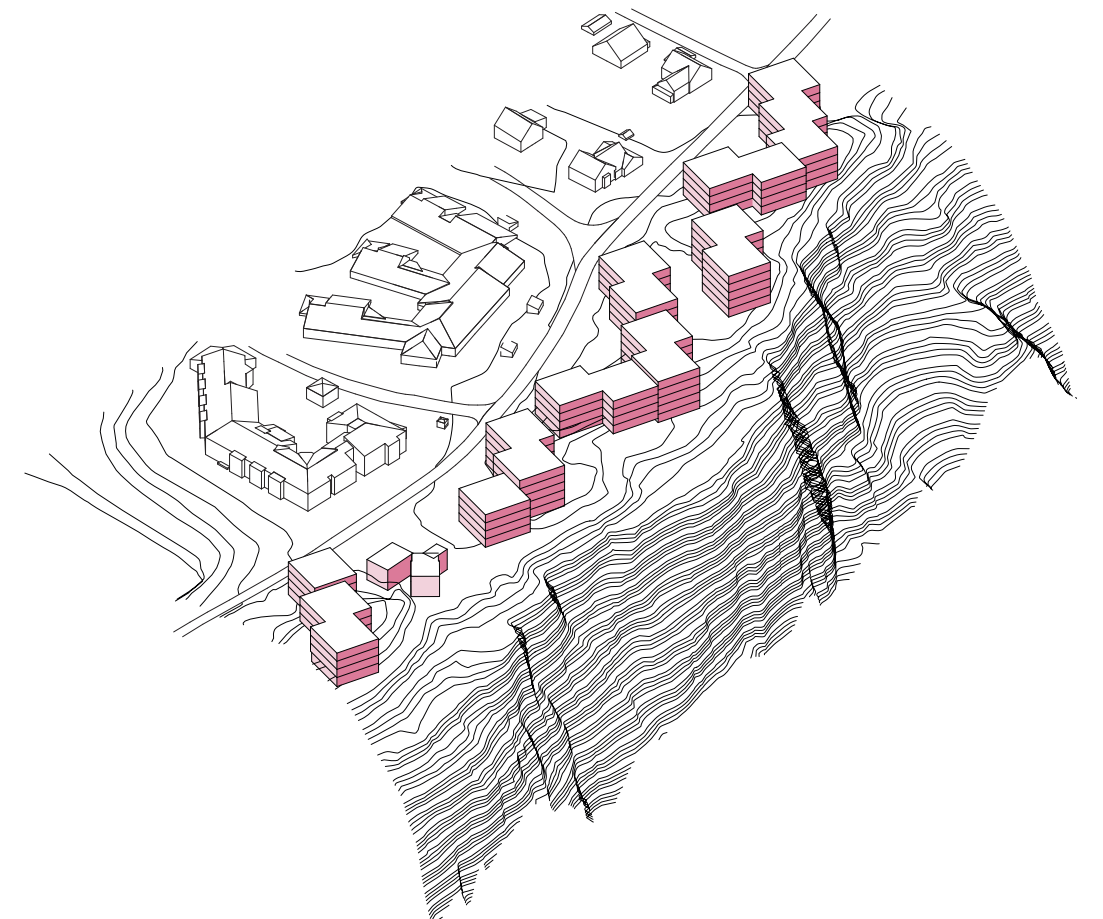


Tilfeldig valgte tomter for å eksemplifisere prinsipper for utbygging.

En utvikling av kanten på Skrenten kan bidra til å sikre offentlig tilgjengelighet, opparbeidelse av forbindelser og turveinett på langs og tvers av Skrenten.]



R21 Arkitekter, Oslo



DYRVIK
ARKITEKTER



RAMBOLL

