



SKIEN SENTRUM SKAL
VÆRE ATTRAKTIVT
FOR BESØKENDE,
BOSATTE OG
NÆRINGS-LIVET

GATEBRUKSPLAN

Skien sentrum

Innholdsfortegnelse

1 Innledning.....	2
2 Gatebruk.....	3
2.1 Bygater	4
2.2 Gågater	5
2.3 Hovedgater.....	6
2.4 Samlegater	7
2.5 Boliggater	8
3 Strategi	9
3.1 Strategi for gange	9
3.2 Strategi for sykkel	10
3.3 Strategi for kollektivtrafikk	11
3.4 Strategi for parkering	12
3.5 Strategi for varelevering og renovasjon	13

1 Innledning

Skien sentrum ble planlagt på 1800 tallet med en klassisk bystruktur beregnet for fotgjengere. Tydelig definerte plasser, siktlinjer og gode sol-skyggeforhold gir et godt grunnlag for et attraktivt sentrum. Med årenes løp har samfunnet endret seg. Bilen har gjort sitt inntog. Den har økt befolkningens mobilitet samtidig som den også har gjort beslag på areal i byer og tettsteder. Et velfungerende bysentrum skal ivareta en rekke roller. Byen skal være en møteplass for byens befolkning, den skal være et sted for handel, for kultur og opplevelser, og den skal også være et sted hvor folk kan bo. En attraktiv by tiltrekker seg både den lokale befolkningen og tilreisende, og den tiltrekker seg næringsetableringer.

Gatene er nøkkelen til å skape en attraktiv by. Gatene er byens offentlige arealer, de er byens ansikt utad, og de skal ivareta en rekke funksjoner;

Transportfunksjonen: Gatene har en viktig funksjon som transportårer. Gatene må derfor ivareta fremkommelighet for bil, sykkel, buss og fotgjengere.

Møteplassen: Gatene er byens offentlige arealer og må kunne fungere som møtested. Gatene må derfor ha plass til benker, uteservering, salgsarealer, møblering, planter og trær.

Praktiske hensyn: Gatene skal ivareta renovasjon, varelevering, nødetater, overvann, og byen må fungere også når gater må stenger for byggearbeid eller utskifting av rør og ledninger.

Parkering: Det må være mulig for besøkende å sette fra seg bil, motorsykkel, sykkel m.m.

Gatene i Skien er smale og ingen gater har plass til å ivareta alle funksjoner byen har behov for. Men ved riktig rolledeling kan gatene samlet sett fylle byens. Gatebruksplanen forteller hvilke gater som skal ivareta hvilke funksjoner, og hvordan de bør utformes, slik at byens behov samlet sett ivaretas.

.....
WSP ved Are Kristiansen, har vært rådgiver for gatebruksplanen.



Torggata

2 Gatebruk

Gatebruksplanen kategoriserer Skiens gater i fem hovedtyper som alle har ulike roller og funksjon.

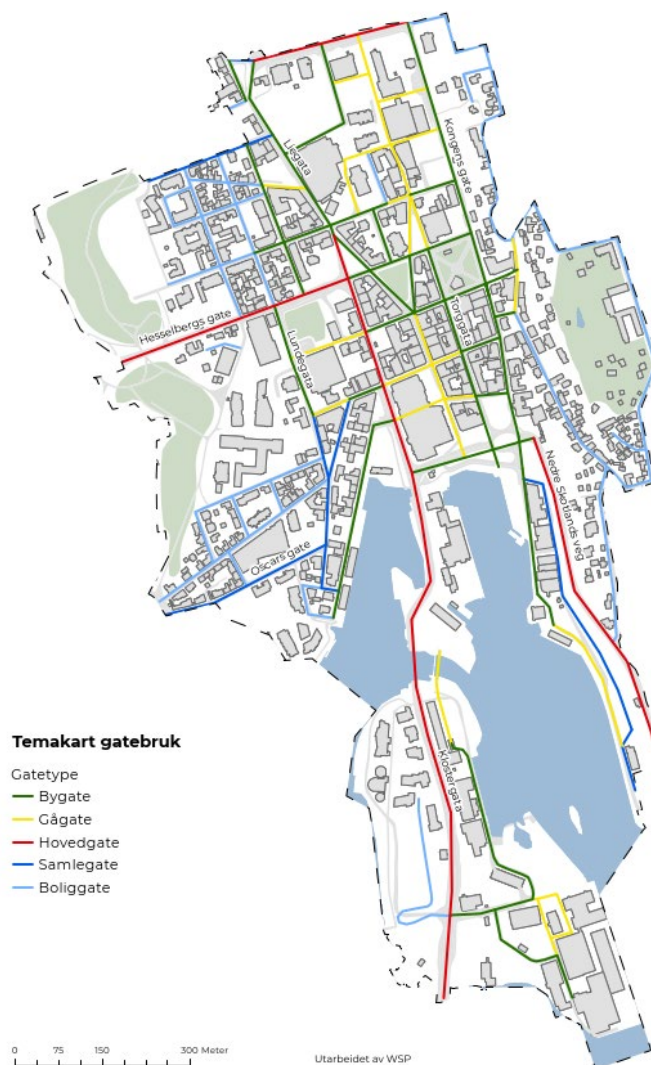
Bygater er sentrumsgater i Murbyen, rundt Landmanstorget, i Kverndalen og på deler av Lie. Disse gatene kjennetegnes ved sin «*bymessige karakter*». Bygatene skal bidra til «byliv», og løse en rekke ulike behov som parkering, varelevering, folkeliv og grønt.

Gågater er gater hvor fotgjengere er prioritert. Henrik Ibsens gate og Kverndalen med sidegater er viktige gågater. På sikt utvikles også Langbrygg og Jernbanebrygga som gågate.

Hovedgater er byens hovedfartsårer som knytter sentrum til omlandet. Hovedgatenes viktigste funksjon er transportfunksjonen. Langs hovedgatene skal det være god fremkommelighet både med bil, buss, sykkel og for fotgjengere. Samtidig skal også hovedgatene ved sin utforming bidra til attraktiv byutvikling.

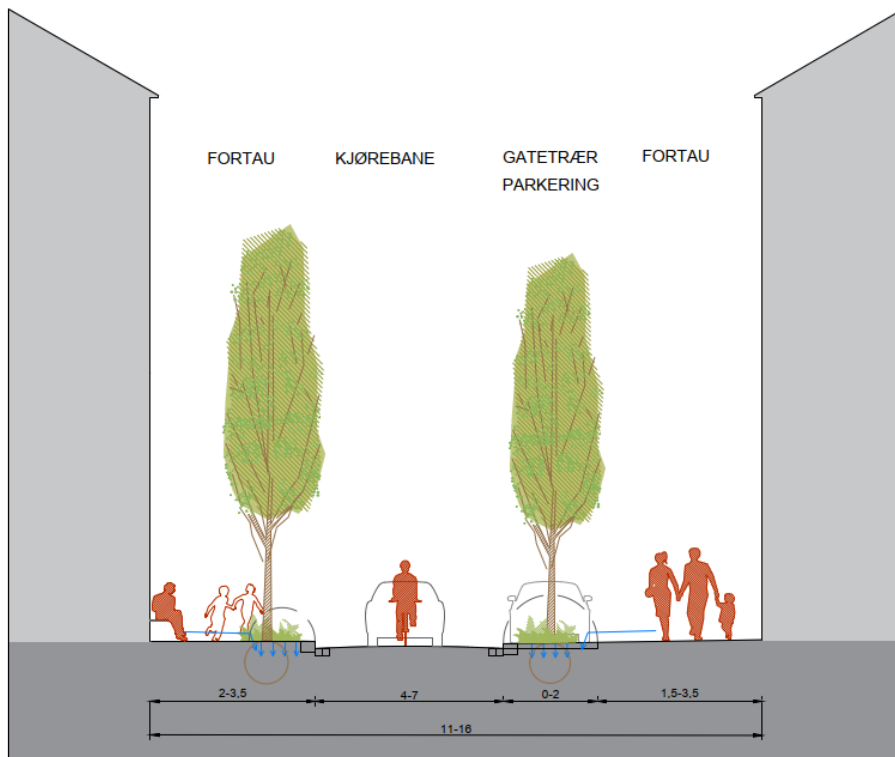
Samlegater er forbindelsesårer i boligområder og mellom boligområdene og sentrum. Samlegatene skal være tilrettelagt for bil, sykkel og fotgjengere.

Boliggater er gater som domineres av boliger og som har lite trafikk. Boliggatene skal være tilgjengelige med bil, men ha lav hastighet for trygg ferdsel og opphold i gata.



Gatetyper i sentrum

2.1 Bygater



Funksjon

Bygatenes viktigste rolle er å legge til rette for variert bruk og aktivitet som er med på å skape en levende by. I bygatene skal fotgjengere og myke trafikanter ha høy prioritet samtidig som gatene også er tilgjengelig med bil. Bygatene skal være attraktive gater å besøke og oppholde seg i. Det skal tilrettelegges med trær, beplantning og brede fortau. Kantparkering anbefales utformet med lommer hvor to og to biler kan parkere bak hverandre. Disse doble lommene er da lange nok til at lastebiler kan få plass mht. varelevering.

Utforming

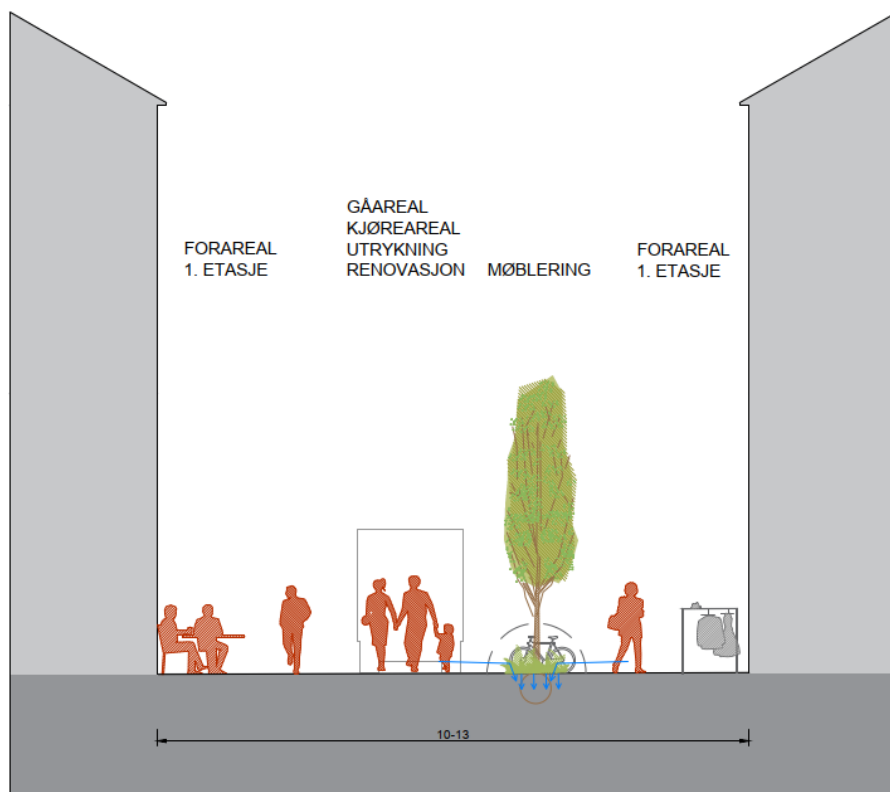
Den ideelle bygate skal ha:

- 4 meter kjørefelt for bil ved enveiskjøring
- 3,5 meter kjørefelt ved toveistrafikk (totalt 7 meter)
- 2,5-3,5 meter tosidig fortau med beplantning
- kantparkering i langsgående lommer med planterabatter (2 meter bredde)
- areal til gatemøblering
- 15m³ jord per tre
- Fortauskanter av granitt

Dersom gata er svært smal, skal det minimum settes av areal til:

- 3,5 meter enveis kjørefelt for bil
- 1,5 meter tosidig fortau
- Areal til parkering og grønt prioriteres foran toveis kjørefelt

2.2 Gågater



Funksjon

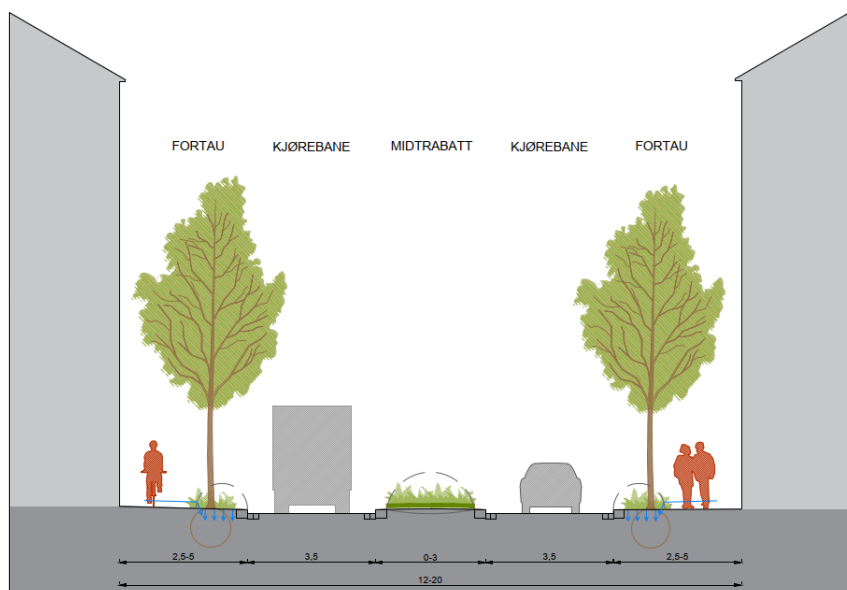
Gågatenes viktigste rolle er å være møteplass for handel og opphold. De er trygge soner hvor fotgjengere ikke må forholde seg til biltrafikk. I gågatene skal det tilrettelegges for handel, service, spisesteder og folkeliv. I gågatene har fotgjengere hovedprioritet. Varelevering kan foregå fra gågater, på angitte tidspunkt av dagen da det er færre folk i gatene.

Utforming

Den ideelle gågate skal ha

- Bra med areal til fotgjengere
- Benker og gatemøblement
- Areal til sykkelparkering
- Areal til uteservering
- Areal til utstilling/salgsareal
- Trær og beplantning
- Gateutsmykking
- Gjennomtenkte løsninger for varelevering, uten behov for rygging.

2.3 Hovedgater



Funksjon

Hovedgatenes viktigste rolle er transportfunksjonen. Det er hovedgatene som knytter sentrum til regionen rundt, og sørger for at folk og varer kommer seg til, fra og gjennom byen. Langs hovedgatene skal det være god fremkommelighet både med bil, buss, sykkel og for fotgjengere. Samtidig skal også hovedgatene ved sin utforming bidra til attraktivitet og god byutforming.

Utforming

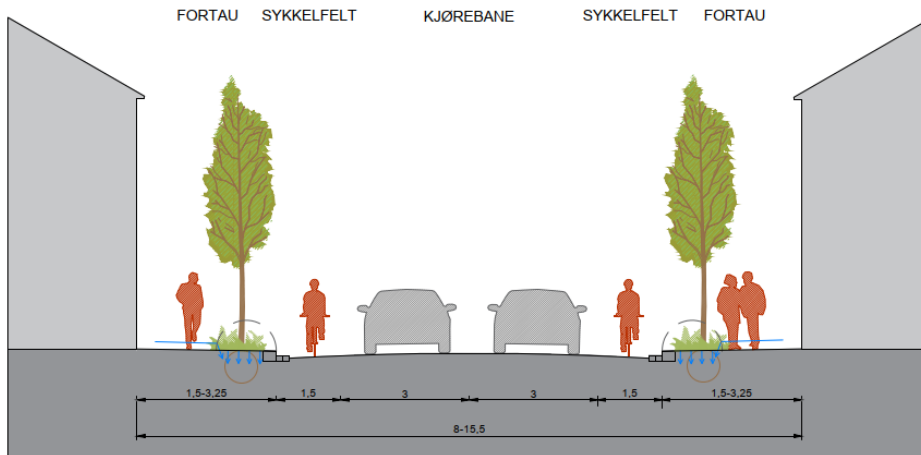
Den ideelle hovedgate skal ha

- 3,5 meter brede kjørefelt i begge retninger
- 2,5-5 meter tosidig fortau med beplantning
- Grønne arealer, som også bidrar til overvannshåndtering og fungerer som areal for snølagring.
- Busslommer for å unngå kødannelser

Dersom gata er svært smal, skal det minimum settes av areal til:

- 3,5 meter kjørefelt for bil i hver retning
- 2,5 meter tosidig fortau

2.4 Samlegater



Funksjon

Samlegatenes viktigste rolle er å fungere som forbindelsesårer i boligområder og mellom bysentrum og tilgrensende boligområder. Gatene skal tilrettelegge for at ferdsel kan skje til fots, med sykkel eller med bil.

Utforming

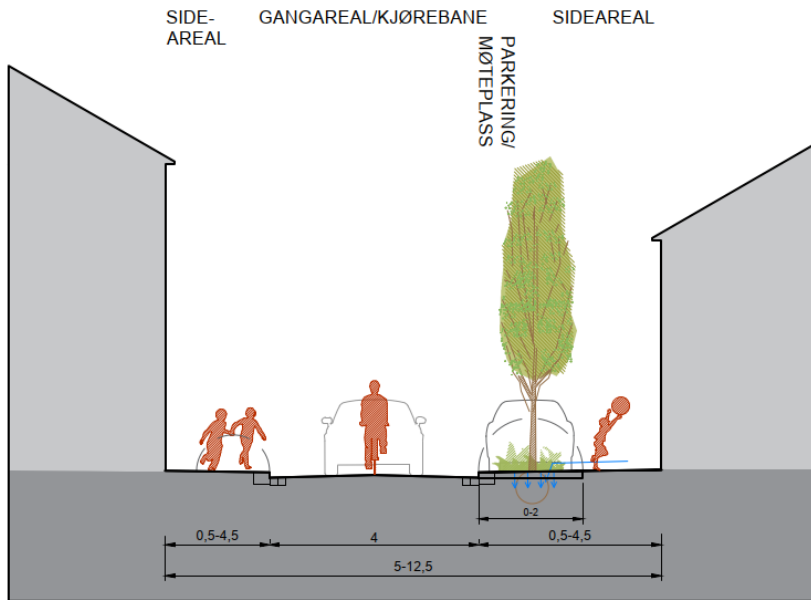
Den ideelle samlegate skal ha:

- 3,5 meter kjørefelt i hver retning
- 1,5 meter sykkelfelt
- 3 m tosidig fortau med beplantning
- Fartsreducerende tiltak

Dersom gata er svært smal, skal det minimum settes av areal til:

- 3 meter kjørefelt for bil i hver retning
- 1,5 meter fortau

2.5 Boliggater



Funksjon

Boliggatenes viktigste rolle er å skape gode bomiljø og å sikre adkomst til boliger, både for med bil og for myke trafikanter. Boliggater skal tilrettelegges på myke trafikanters premisser og ha gode oppholdskvaliteter.

Utforming

Den ideelle boliggate skal ha:

- Svært lav fart
- Tiltak og utforming som motvirker gjennomkjøring
- Parkering kun på én side dersom det er kantparkering
- Beplantning

3 Strategi

3.1 Strategi for gange

Det skal være en god opplevelse å være fotgjenger i Skien sentrum!

I Skien sentrum finnes gågater og torg med rikelig plass til fotgjengere hvor det er trygt å bevege seg. Det finnes også trafikkerte gater med smale fortau, og det finnes gater hvor fortauskanter og andre små hindre gjør det tungvint å bevege seg for den med bevegelsesutfordringer. Deler av sentrum er kupert og enkelte gater svært bratte. Om vinteren er fremkommeligheten for fotgjengere redusert pga. snø og is.

Strategi

- Etablere brede og universelt utformede fortau i bygatene
- Etablere levende fasader på gateplan gjør det attraktivt å være fotgjenger
- Etablere beplantning og hyggelige miljø som gjør det attraktivt å være fotgjenger.
- Etablere av sammenhengende område for gatevarme for å unngå snø og is-problematikk (rødstiplet på temakart gange)
- Etablere forsterket drift og vedlikehold utenfor sonen som får gatevarme
- Ta vare på og utbedre viktige bilfrie snarveier og gangforbindelser (gult på temakart gange)



Gangruter i sentrum

3.2 Strategi for sykkel

Det skal være trygt å sykle og sette fra seg sykkelen i Skien sentrum!

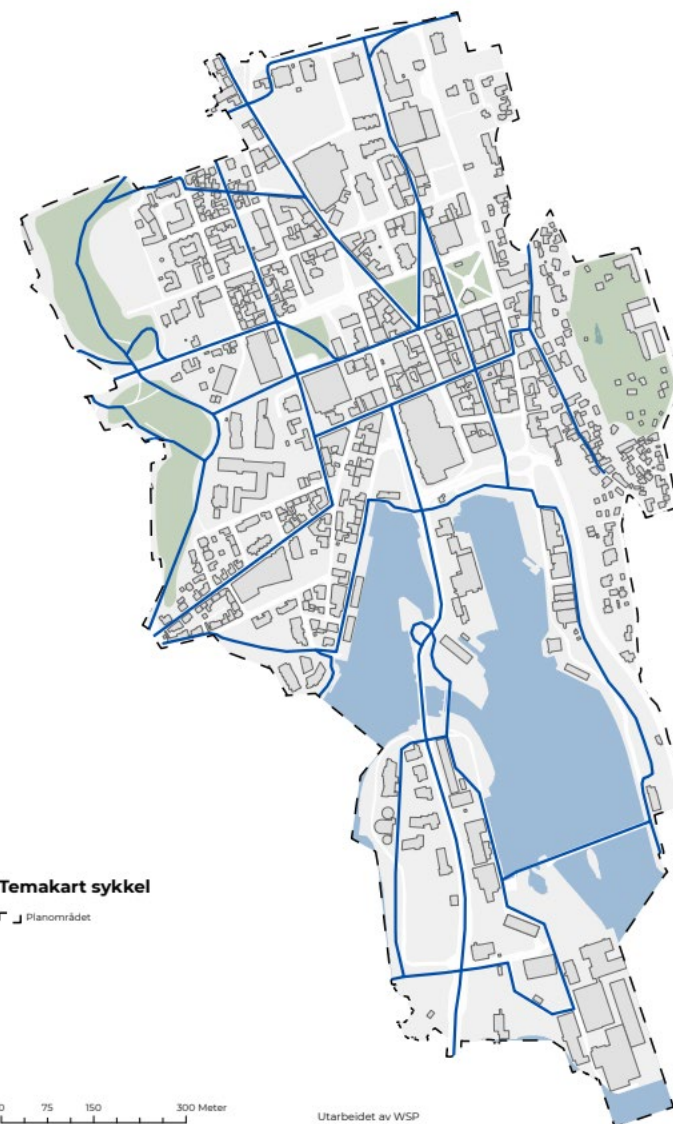
I Skien sentrum er det i liten grad etablert egne sykkelveier og dedikerte sykkelfelt.. Erfaringen er at alle gater benyttes til sykling og at de fleste syklister velger den ruta som er enklest å sykle, uavhengig av om det er etablert sykkelfelt. Temakart sykkel viser traseer hvor det er naturlig å sykle og hvor man skal ha syklistene i tankene når man gjør tiltak i gatene.

Syklistene kan deles inn i tre hovedgrupper:

- Transportsyklisten som skal raskt til og fra jobb, og velger raskeste vei.
- Skoleelever, barn og andre som ønsker å sykle trygt og rolig, som foretrekker å sykle på adskilt gang og sykkelvei.
- Brukere av Skien bysykkel og sparkesykkel som gjerne trafikkerer sentrum på kryss og tvers.

Strategi:

- Sikre at sykkelforbindelser i sentrum er trygge og trafikksikre for syklister.
- Legge spesielt til rette for syklister ved planlegging av prosjekter i gater som er definert som sykkelruter i sentrum
- Det skal være gode og tilstrekkelige parkeringsmuligheter for sykkel i sentrum
- Legge til rette for bysykkelparkering ved viktige destinasjoner i sentrum
- Etablere trygge og adskilte sykkelveier for barn og andre som ønsker å sykle trygt og rolig.
- Vurdere sykkelparkering i forbindelse med alle tiltak i Skien sentrum



Sykkelruter i sentrum

3.3 Strategi for kollektivtrafikk

Skien sentrum skal ha god tilgjengelighet med buss og tog!

Landmannstorget er hjertet i bussnettverket og alle rutebusser trafikkerer Landmannstorget. Landmannstorget fungerer også som byens viktigste mobilitetspunkt med oppstilling av bysykler, sparkesykler, taxi-oppstilling, sykkelhotell, og parkeringsanlegg i Bygarasjen.

Gjennom sentrumskjernen planlegges Kongensgate som kollektivtrasé. Hesselbergsgate er kollektivtrasé i vestlig retning. Klostergata (Fv59) og Bølevegen (Fv32) er hovedtraséer for buss sørfra på henholdsvis vestsiden og østsiden av Skienselva. Liegata (fv. 32) er kollektivtraseer mot nord.

250 meters radius rundt busstoppene viser at hele sentrum har svært god tilgjengelighet med buss, men det er i dag lang avstand til Skien stasjon som ligger på Nylende 1,6 km nord for sentrum.

Strategi:

- Videreutvikle Landmannstorget som kollektivknutepunkt ved å etablere togstopp i fjellet med utganger til Landsmannstoget, Rådplassen og Brekkeparken
- Etablere Kongensgate som kollektivtrasé med toveis busstrafikk
- Sikre god fremkommelighet for bussen i alle hovedtraséer gjennom sentrum



Bus- og togtraséer i sentrum

3.4 Strategi for parkering

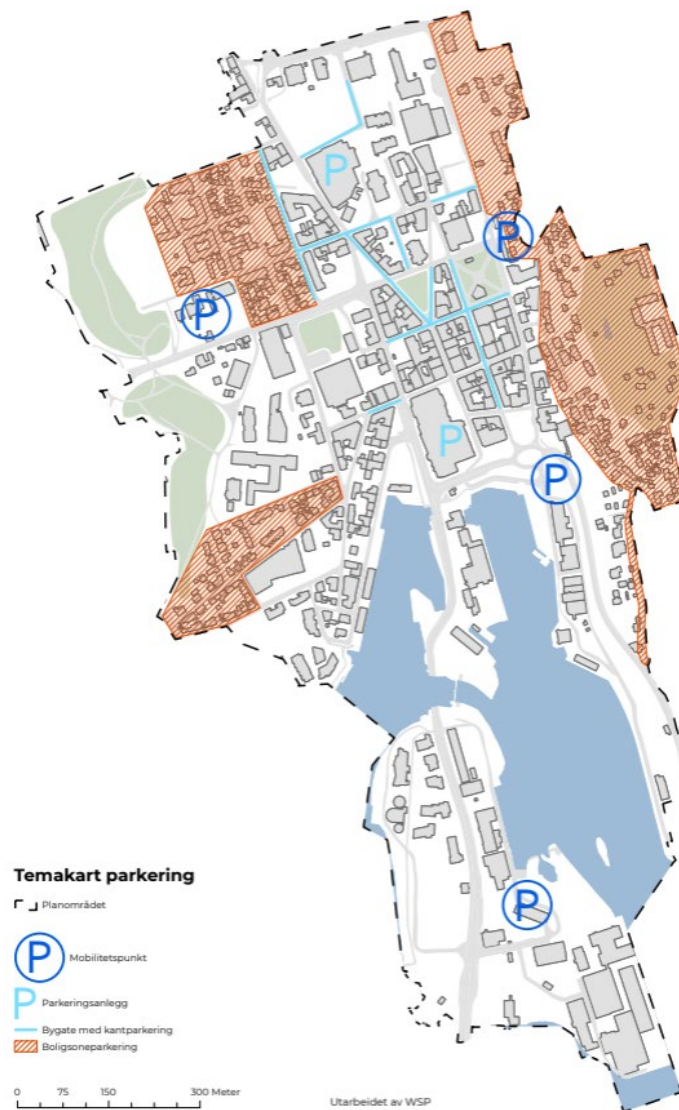
Det skal være enkelt å finne parkering i Skien sentrum!

Det er i dag god parkeringskapasitet i Skien sentrum, men det er likevel stort press på kantparkering i bygatene. Mange næringsdrivende opplyser at de er avhengig av at kundene finner parkering i umiddelbar nærhet. De fleste kantparkeringene i sentrum er regulert med en tidsbegrensning på 3 timer. Men fordi parkeringstaksten er lav, er det stor villighet til å fylle på med 3 nye timer slik at bilene kan benyttes av arbeidstakere hele arbeidsdagen. Dermed beslaglegges plasser som alternativt kunne vært brukt til kunder og andre på kortidsbesøk i Skien sentrum. Det er ønskelig å få mer rotasjon på bruken av de verdifulle kantparkeringsplassene, ved prisregulering som gjør mobilitetspunktene mer attraktive for dem som skal stå lenge.

Strategi:

- Tilrettelegge for kantparkering i bygater (se kart til høyre)
- Kantparkering skal utformes langsgående og ikke skråstilt.
- Mobilitetspunkter etableres ved innfartsårene til byen slik at man unngår letekjøring i sentrum.
- Parkeringsanleggene Bygarasjen, Marensro, Langbrygga og Klosterøya videreutvikles som mobilitetspunkter med tilleggsfasiliteter som f.eks. delingsmobilitet, vask og service, varemottak m.m.
- Strategisk prising brukes som virkemiddel for å oppnå rotasjon på parkeringsplassene i bygatene og for å fremme langtidsparkering i mobilitetspunktene
- Boliggater tilrettelegges med boligsoneparkering for å sikre en helhetlig parkeringsordning og trygge bomiljø.

Parkeringsstrategien er ytterligere beskrevet i eget dokument «Parkeringsstrategi for Skien sentrum»



Parkering i sentrum

3.5 Strategi for varelevering og renovasjon

Varelevering og renovasjon skal foregå trygt og effektivt!

Varelevering og renovasjon er en helt nødvendig for at byen skal fungere og for at det skal være mulig å drive forretningsvirksomhet i sentrum. Vareleveringen foregår med alt fra små biler til store semitrailere. Alt avhengig av størrelse på kjøretøy og varer er det ulike praktiske krav som må hensyntas. I gågatene er det en utfordring at store varebiler må rygge i forbindelse med varelevering. Renovasjon foregår med standard renovasjonsbiler fra RiG¹. Renovasjon kan foregå fra samme lokasjoner som varelevering.

Strategi:

- Det skal mindre enn 50-meters avstand mellom oppstillingsplass for varebil og mottaker.
- Varelevering skal ikke foregå i kollektivfelt eller ved sykkelfelt.
- I bygatene kan doble parkeringslommer for bil benyttes for varelevering i gitte tidsrom
- Varelevering i gågater skal skje innen gitte tidsrom
- Det skal tilrettelegges for gjennomkjøringsmulighet for varelevering og renovasjon i gågater, for å unngå rygging



Varelevering i Henrik Ibsens gate
Foto: Are Kristiansen, WSP



Renovasjon i Telemarksgate
Foto: Are Kristiansen, WSP

¹ Renovasjon i Grenland IKS

Perspektiver for gatetyper i gatebruksplan for Skien sentrum

Illustrasjoner ved Haugen Zohar arkitekter

16.08.2024



Bygate



Gågate



Hovedgate



Samlegate



Boliggate