

Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2016 30 stp
Institutt for landskapsplanlegging

Sentrumsutvikling i Horten

City Development in Horten

Kine-Marita Moi
Landskapsarkitektur

BIBLIOTEKSSIDE

TITTEL

Sentrumsutvikling i Horten

TITLE:

City Development in Horten

FORFATTER

Kine-Marita Moi

HOVEDVEILEDER

Agustin Sebastian Rivera

SIDETALL

128

OPPLAG

3

EMNEORD

Sentrumsutvikling, analyser, stedsidentitet, byrom, gaterom, byplanlegging, Horten sentrum, gjestehavn, havnefront.

KEYWORDS

City center development, analyzes, place identity, urban space, streetscape, urban planning, Horten city center, guest harbor, harbor

FORORD

Denne masteroppgaven er skrevet våren 2016 og er avslutningen på min femårige utdanning innen landskapsarkitektur ved Norges Miljø- og Biovitenskapelige universitet. (NMBU). Oppgaven tilsvarer 30 studiepoeng.

Oppgaven er inspirert av Hortens ønske om en sentrumsutvikling som fremmer en levende by, -for alle, av alle. Horten domineres i dag av kjøpesenterutbygging i sentrum, noe som gjør at mye av aktiviteten skjer innomhus. Derfor ønskes en sentrumsutvikling som tar tilbake byens rom og aktivisere disse til bruk. Jeg ønsker med denne masteroppgaven å gi et innspill til sentrumsutviklingen i Horten. Denne oppgaven skal vise hvordan sentrum kan aktiviseres og hvordan byen kan få en tydeligere kontakt med sjøen. Byrom, fortetting og sammenheng er viktig får å få en aktiv og levende by.

Jeg vil takke min veileder Agustin Sebastian Rivera for sitt engasjement og faglige råd gjennom semesteret. Jeg vil også rette en takk til Gunnar Tenge ved NMBU for anskaffelse av Kartdata og Horten kommune for sin interesse og hjelp med innhenting av informasjon. En stor takk til Alexander og Nina for all hjelp. Tilslutt vil jeg takke mine medstudenter og venner som har bidratt til en fantastisk studietid.

Ås, 10.05.2016

Kine-Marita Moi

SAMMENDRAG

Horten har jobbet aktivt mot å fremme en utvikling av sentrumsområdene. Med sentrumsplanen 2015-2027 er det lagt vekt på tiltak som kan gi en mer levende by. Horten er en kystby med en lang kystlinje mot øst som er et viktig område for utvikling. I dag er Horten mest kjent som en ferjekai og for rekreasjonsområdene på Karljohansvern. Sentrumsplanen legger til rette for mange tiltak både raske og mer langsiktige planer, men det mangler en helhetlig plan over hvordan Horten kan og bør utvikles.

Det er derfor viktig å legge til rette for en sammenhengende og helhetlig sentrumsstruktur som også tar vare på identitet og egenart. Byens sentrale uterom bidrar til å styrke en helhetsopplevelse av byen, samtidig som uterommene vil aktivisere sentrum. I denne oppgaven vil en byromsplan samle ideer fra sentrumsplanen samt komme med nye forslag om hvilken retning byen bør utvikles i. For å trekke folk ut i gatene og bruke byen aktivt må den være tilpasset forskjellige brukere og ha et aktivitetsnivå hele døgnet og hele året. Målet med oppgaven er å finne løsninger som fremmer aktivt bruk og fortetting av sentrum, uten å ta av hagebyen eller naturlige områder.

Gjennom analysedelen kommer det tydelig frem hvilke kvaliteter, muligheter og utfordringer Horten står ovenfor. Analysene begrunner også valg av løsninger og er med på å forklare valgene som er tatt. En av kvaliteten til Horten er den tydelig strukturen på gater og bebyggelse. Dette styrker opplevelsen av byen. Horten sentrum er kompakt, og det meste kan nås til fots. Et annet positivt element er de grønne områdene som omringer Horten. Parkgater med flotte hager og rekreasjonsområdene på Karljohansvern er en kort spasertur unna sentrum. Blant utfordringene kommer det tydelig

frem at sentrum er dominert av bilbasert bruk. Dette kommer tilsyne i parkeringsområder og gater som ikke er tilpasset en menneskelig skala. Hortens grønne preg mangler i sentrum, som i dag domineres av grå flater, asfalt og bebyggelse. Byrommene mangler aktivisering og identitet, sentrum mangler en helhetlig struktur. Frem til i dag har fokuset vært å aktivisere Storgata og Apotekergata, men for å få til en helhet i gatestrukturen må også sidegatene aktivisere.

Det er skrevet mye om hva sentrumsutvikling er og Jane Jacobs var tidlig ute og kritiserte den negative utviklingen av sentrum. Senere har Jan Gehl videreført mange av de samme tankene og formet grep som fremmer en aktiv gatebruk. Grepene er tydelige og kan med enkelthet overføres til Horten. Målet om å utvikle samtidig som man bevarer stedsidentiteten er et vanskelig tema, siden identitet har mye å gjøre med personlige inntrykk og følelse.

Målet om et attraktivt og levende bysentrum gjør at det i denne masteroppgaven legges vekt på tre hovedstrategier; Byromsutvikling, aktivisering av sidegatene og styrke kontakten med sjøen. Ved å fortette og utvikle Sjøfront Øst vil sentrum få en styrket kontakt med sjøen, samtidig som flere boliger vil gi flere brukere av byen. For å aktivisere sidegatene må tverrforbindelsene strykes og nye målpunkter må fremheves.

Siste del av oppgaven viser muligheter og en helhetlig sentrumsplan med ny bebyggelse, grønne strukturer og byrom. Valgte delområder presenteres gjennom illustrasjonsplaner, prinsippskisser, snitt og illustrasjoner.

ABSTRACT

Horten has worked actively towards a development of the city centre. Which they have outlined in "Sentrumsplanen 2015-2027" The focus of this plan is how to create a more vibrant city, with more people in the streets. Horten is a coastal town with a long seafront to the east, which is an important area for development. Today, Horten is best known as a garden city with public recreation areas on Karljohansvern. The city plan outlines many measures that could be taken, both rapid and longer-term. They do however, lack a comprehensive plan of how Horten can and should be developed.

It is important to facilitate a coherent and comprehensive downtown structure, which also takes care of the identity and uniqueness that Horten has today. The cityscape will help to strengthen the overall experience of the city, and will activate the public spaces. In this paper, an urban plan developed with ideas from the city centre plan, are used to come up with new ideas about the direction the city should develop in. In order To draw people into the streets and use the city actively, it must be adapted to different users and have a level of activity throughout the day and throughout the year. The aim of this paper is to find solutions, which actively promotes the use and densification of the city centre, without taking areas from the old garden city and natural areas.

Through data collections and analysis of the different qualities of the area, opportunities and challenges have been revealed. In the analysis, the choices and solutions made are justified. Among the qualities of Horten, you can clearly see that the strong street structure and the buildings strengthen the experience of the city. The fact that Horten is surrounded by green space consisting of magnificent private gardens and suburban green space provides Horten's identity

and makes Horten a good city to live in. Some of the challenges are clearly that the centre is dominated by car-based use. This is apparent in parking areas and streets that are not adapted to human scale. Horten is also missing the greenery in the city centre, which today is dominated by grey surfaces, asphalt and buildings. The urban space is lacking activation and identity, and the city centre lacks coherent structure. Today the focus area has been "Storgata" and "Apotekergata", but to get a more coherent street structure, the side street also needs to be activated.

There has been written a lot about what city centre development is, and Jane Jacobs was one of the first to criticize downtown development. Later, Jan Gehl furthered many of the same ideas, and formulated specific measures that promote an active street use. These solutions are clear and they can easily be applied to the city of Horten. The aim here is to develop while preserving specific identity; this is a difficult task because identity has much to do with personal impressions and feelings.

The goal of an attractive and vibrant town centre in this paper, adds up to three main strategies: Public space development, activation of the side streets, and the strengthening of the coastal connection. By densifying and developing the "Sjøfront Øst" site, the city centre will get achieve a broad contact with the coast. Densification of the city centre will bring more users to the city.

The last part of this paper shows some possibilities and a comprehensive downtown plan with new buildings, green structures and urban spaces. Selected sub-areas are presented through plans, drawings, sections and illustrations.

INNLEDNING

INTRODUKSJON

Horten by har en spennende tid i møte. Kommunen har lagt stor vekt på utvikling av byen og i 2015 ble det laget ny sentrumsplan. Sentrumsplanen 2015-2027 jobber mot en mer levende by. Kommunen har et ønske å styrke den kompakte byen som er i dag og samtidig øke befolkningstettheten i sentrum. Det skal legges til rette for utvikling av flere boliger i sentrum, samt legge til rette for økt aktivitet i sentrum. Sentrumsplanen legger også vekt på bærekraftig utvikling og grønn mobilitet.

Sentrumsplanen er delt inn i 4 deler:

- Mål og strategier for areal- og sentrumsutvikling i Horten Kommune
- Bystrategi for Horten Sentrum
- Planbeskrivelse, bestemmelser og ROS-analyse
- Handlingsplan

For å øke befolkningstettheten i Horten skal sentrumsområdene fortettes og Kommunestyre har fattet vedtak om at godshavn områdene ved Sjøfront Øst skal vurderes som et utviklingsområde. Rambøll Norge har laget en byutviklingsanalyse over Sjøfront Øst som viser hvordan byen kan utvikle seg og hvordan områdene kan tas i bruk. Dette område vil bli en forlengelse av sentrum ned mot sjøen. Det er også planlagt et nytt boligområde ved Indre Havn. Ved denne utviklingen vil Horten bli byen med det grønne hjertet, der planen er å utvikle byen rundt Lystlunden som et grønt rekreasjonsområde.

DRØMMEN OM HORTEN

Under arbeidet med sentrumsplanen startet Horten kommune et samarbeid med Horten Næringsforening om prosjektet "Drømmen om Horten". Målet med prosjektet var å utvikle Horten til et enda bedre sted å bo og bygge Horten som et merkevare. Drømmen om Horten inneholder en omfattende innsiktsstudie hvor folk i alle aldre fikk komme å dele sine innspill og drømmer. Det ble også utført en plansmie 3-4 april 2014 med politikere, administrasjon og ressurspersoner. (Horten Kommune 2015c) Resultatene fra denne studien kan brukes for å finne Hortens identitet og visjoner til den fremtidige byutviklingen. Det er viktig å få med lokalbefolkningen på utviklingen. Facebooksiden "Drømmen om Horten" og "HortenLove" er viktige tiltak i denne sammenheng.



Fig. 01

Fig. 02 - Benk i Apotekergata

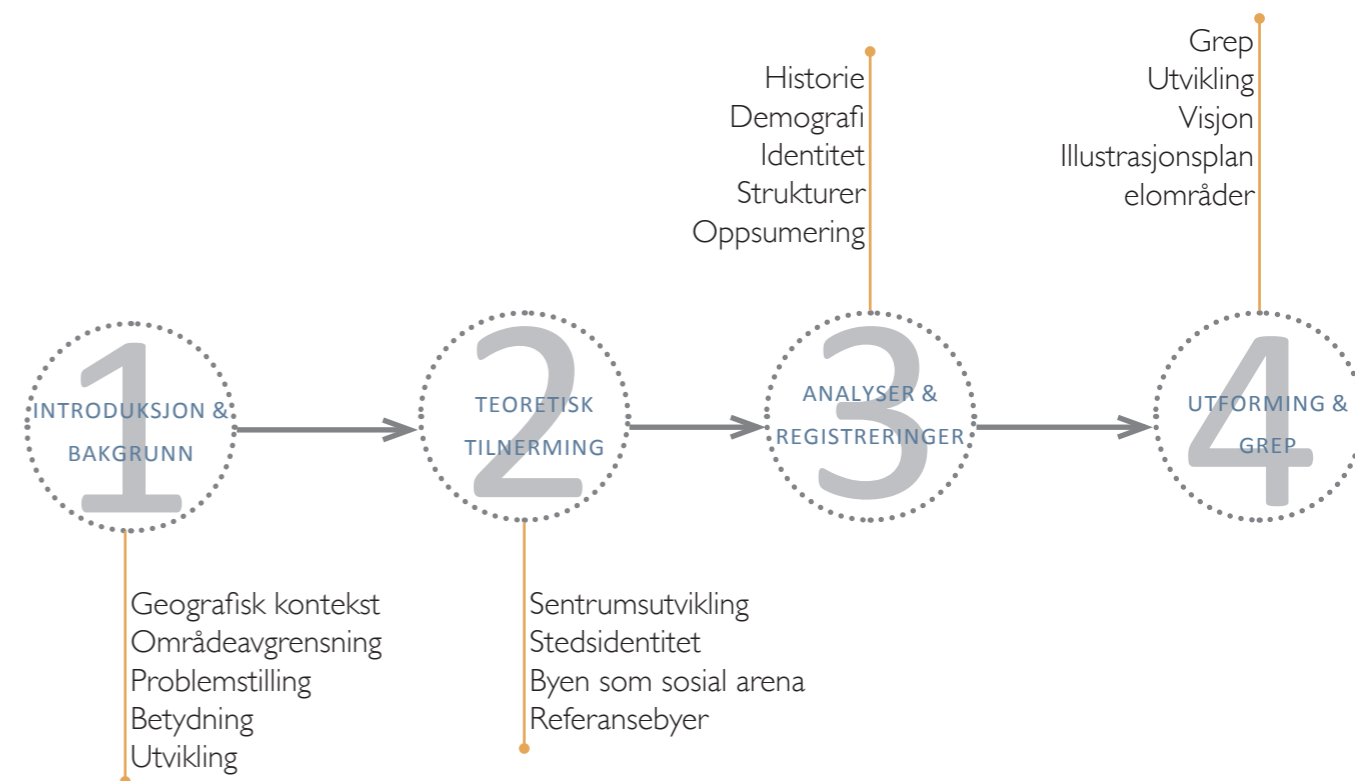
VISJON OG MÅL FOR OPPGAVEN

Målene i denne oppgaven står i samsvar med målene i sentrumsplanen til kommunen. Sentrumsplanen legger vekt på at Horten skal ha et levende sentrum, sentrum skal knyttes til sjøen og Horten skal utvikles med egenart og identitet. "Horten skal utvikles til en levende by, - for alle, av alle" (Horten Kommune 2015a)

Denne masteroppgaven skal vise hvordan sentrum kan aktiviseres og hvordan byen kan få en tydeligere kontakt med sjøen. Byrom, fortetting og sammenheng er viktig for å få en aktiv og levende by. Oppgaven skal også se på sentrums helhet og se hvordan gamle sentrumskjernen kan kobles sammen med den nye utviklingen ved Sjøfront Øst.

METODE

Oppgaven er del i fire kapitler. Ved bruk av teori og analyser skal det utformes et helhetlig løsningsforslag til hvordan Horten sentrum kan utvikles. Skriftlige kilder, erfaringer og befaringer er med på å styrke løsningsforslagene.





Storgaten, HORTEN.

Fig. 03 - Historisk bilde av Storgata

1 INTRODUKSJON OG BAKGRUNN

En introduksjon til Horten setter grunnlaget for oppgaven. Horten kommune har utarbeidet en sentrumsplan som gir retningslinjer og ønsker om en utvikling av sentrum. En avgrensning både tematisk og geografisk setter rammer og premisser for oppgaven.

INNHold

Geografisk kontekst
Områdeavgrensning
Problemstilling
Betydning
Utvikling

H VOR ER HORTEN?

GEOGRAFISK KONTEKST

Kystbyen Horten ligger i kommune med samme navn. Horten kommune er en del av Vestfold fylkeskommune og er plassert mellom Holmestrand i nord og Tønsberg i sør. Horten er godt tilknyttet fylkesveier og riksveier. Riksvei 19 går fra Vestfold til Østfold via ferjesambandet Moss-Horten. Det tar ca. 75 minutter med bil fra Horten til Oslo og 30 min til Sandefjord Lufthavn Torp. Med Bastøferga og bil ta det ca.70 minutter til Moss Lufthavn Rygge. Overfarten Moss-Horten tar 30 minutter.

Horten by ble tidlig et ferjested. Den eldste skriftlige kilden om ruten Horten-Moss er fra 1582. (Baggethun et al. 1960 s.14) Horten er i dag et knutepunkt for Rv19 og fergeforbindelsen over Oslofjorden.



Fig. 04 - Kart over Vestfold fylke og Horten kommune.



Fig. 05 - Bygrense og sentrumsgrense satt av Horten Kommune.

Med tog tar man rute R10 som går mellom Eidsvoll og Skien. Togstasjonen ligger i Skoppum litt utenfor Horten sentrum. Det er bussforbindelse mellom sentrum og togstasjonen. Toget bruker ca. 80 minutter fra Skoppum til Oslo Sentralstasjon. (Jernbaneverket 2016)

Fordi Horten sentrum ligger et stykke fra både E18 og Vestfoldbanen blir det enda viktigere å jobbe med grønn mobilitet, samt styrke buss og sykkelruter.



HORTEN KOMMUNE

Fig. 06 - Kommunevåpen Horten



Fig. 07 - Transport og tilknytninger

AVGRENSNING

TEMATISK AVGRENSNING

Hovedtema i denne oppgaven er sentrumsutvikling og tar for seg tre hovedstrategier; Byromsutvikling, aktivisering og styrket kontakt med sjøen. Sentrum skal aktiviseres gjennom bruk av gater og byrom. Horten skal bli en sosial arene som bygger videre på egenart og identitet. Det blir viktig å se på målpunkter og hvordan man kan gjøre sentrum klar for en bærekraftig vekst i allerede eksisterende bykjerne og en utbygging av Sjøfront Øst med både rekreasjon og boligområder.



Fig. 08 -Skråfoto av oppgaveområdet

FYSISK AVGRENSNING.

Horten by er definert i Kommunedelplanen 2015-2027. Byen tar for seg området mellom Indre Havn og Sjøfront Øst som inneholder sentrumskjernen, industriområder og lystlunden. Denne oppgaven tar for seg selve sentrumskjernen. Område avgrenses av Lystlunden, Sjøfront Øst, Storgata og Ferjegata. Valget av området gjenspeiles av oppgavens tema, hvor det er fokus på byens rom og aktivitet i gatene.

Området tar for seg sentrums hovedgater samt får med seg overgangene mellom bykjerne – boligområde, bykjernen-Lystlunden og bykjernen-Kysten.



Fig. 09 -Kart som viser oppgavens avgresing

PROBLEMSTILLING

Problemstilling for oppgaven er: Hvordan omkonfigurere Horten sentrum til å bli en mer helhetlig by, med fornyet kystkontakt?

Målene med oppgaven er å skape en levende og attraktiv by ved å styrke byens rom og stimulere til fortetting. Målene i denne oppgaven står i samsvar med målene i sentrumsplanen til kommunene. Sentrumsplanen legger vekt på at Horten skal ha et levende sentrum, sentrum skal knyttes til sjøen og Horten skal utvikles med egenart og identitet.

- Hvordan vil utviklingen prege Horten som by?
- Hvordan tilrettelegge for mennesket i sentrum?

For å gjennomføre målene må det kartlegges hvilke utfordringer og muligheter som Horten står ovenfor i dag.

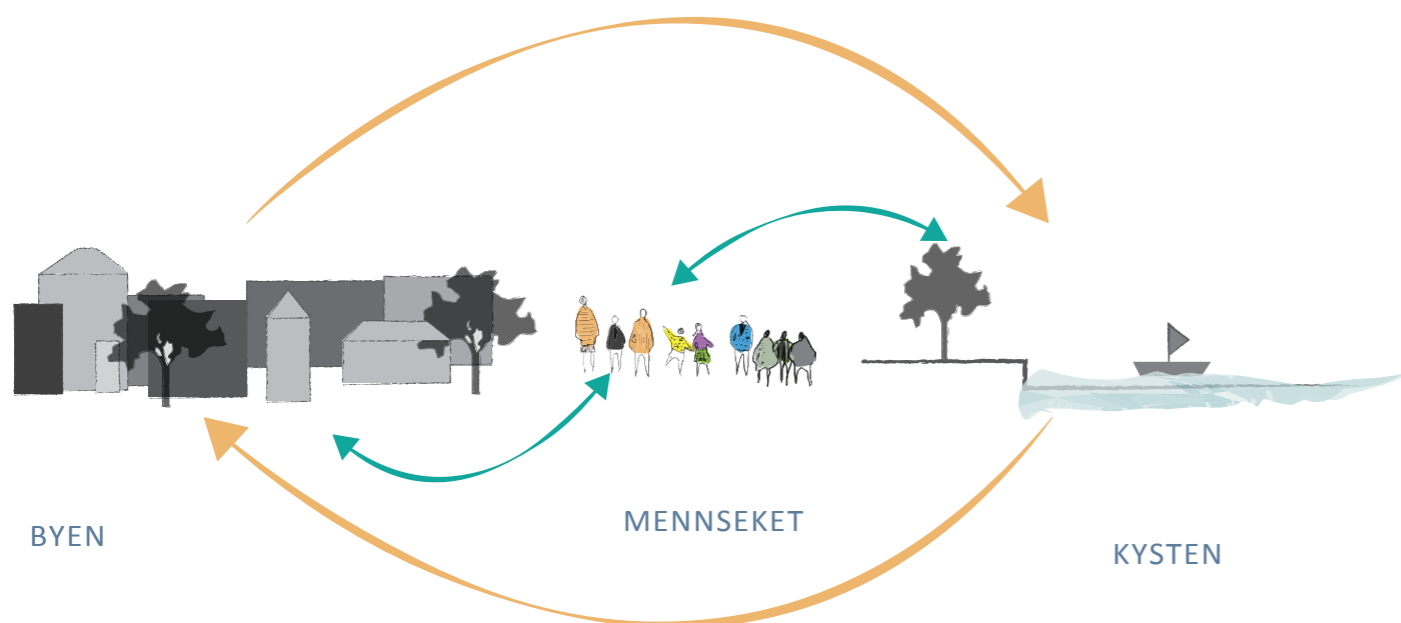


Fig. 10 -Konsept illustrasjon av problemstillingen

SAMMFUNSMESSIG BETYDNING

En sentrumsutvikling står i samsvar med nasjonale mål om å utvikle i allerede eksisterende by- og tettsteder. Sentrum er nøkkelen til en bærekraftig utvikling mye fordi arealutnyttelsen er høy og sentrum er den delen av byen som er best tilrettelagt for miljøvennlig transport. Det er en forventet befolkningsvekst i norske byer. Ved en befolkningsvekst må det tilrettelegges for flere boliger og attraktive rekreasjon- og naturområder. For å få mennesker til å ville bosette seg i sentrumsområder legger regjeringen vekt på at sentrumsområdene må være attraktive. Det må stilles høye krav til gater, plasser og parker. (Regjeringen 2000; Regjeringen 2013)

Nasjonale mål mot bilfrie byer og lavere klimagass utslipp kan også nås ved en sentrumsutvikling. Ved å strukturere gatene og samle funksjoner vil byen være tilpasset de gående. Det må være tilstrekkelig offentlig transport og parkering for bilen bør være utenfor selve bykjernen.

Det er et økende press på arealene i sentrum og det blir da kommunens ansvar å se til at ikke viktige kultur- og naturmiljøer går tapt under en sentrumsutvikling. Et økt press på bynære transformasjonsområder som havnearealer og gamle industritomter som utviklingsområder er viktig. Disse områdene kan brukes til en bolig og næringsutvidelse, men disse områdene er også svært viktige til nye rekreasjonsområder.

I Horten ligger det et stort potensiale til byutvikling innenfor den eksisterende bygrensen. I kommuneplanen 2015-2027 ligger det til rette for en konsentrert byutvikling hvor både Indre Havn og Sjøfront Øst skal utvikles til bolig- og næringsområder. Ved denne utviklingen er det viktig at sentrumsutviklinger følger byutviklingen. I dag er

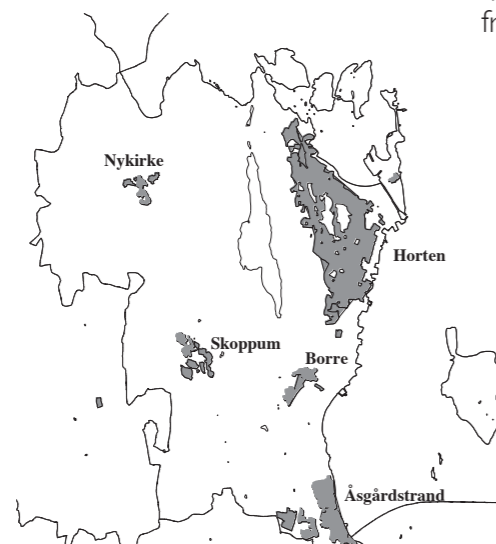
sentrumssonen tett og har mange viktige funksjoner. Det mangler strukturering av gatene og det må jobbes med tilgjengelighet for gang- og sykkel. I dag tar bilen for stor plass i byen. Kommunen har valgt å fokusere på to hovedgater: Storgata og Apotekergata. På denne måten blir det mange bakgater og byen får en svak oppbygning. Ved å snu denne tankegangen og fokusere mer på sidegater vil sentrum få en bedre flyt og byen vil være mer tilpasset menneskelig skala. Horten har et stort potensial i gjestehavna. Dette er et viktig sted for innbyggere og besøkende. Her er det viktig å fokusere på rekreasjon og grønne forbindelser. Her har Horten sentrum et viktig rekreasjonsområde som vil løfte byen og gjøre Horten til en grønnere by. En utvikling av grå arealer i sentrum og aktivisering av gatene i sentrum bør prioriteres før en utvikling av nye boliger ved havneområdene. Det er viktig å få byen til å fungere bedre og skape sammenhenger før nye bydeler bygges.

HORTEN I UTVIKLING

REGIONALE PLANER

Det planlegges ny E18 og dobbeltspor på vestfoldbanen gjennom hele fylket. Dette vil føre til at avstandene og reisetidene i fylke bli enda korter. Fylkeskommunen jobber derfor mye med å satse på et felles bolig- og arbeidsmarked. (Vestfold fylkeskommune 2011)

For å jobbe mot et mer bærekraftig fylke, har Vestfold som mål å fortette de allerede etablerte byene og tettstedene. Ved å jobbe aktivt med en fortetting vil det redusere arealforbruket og landskapet kan bevares. Med kortere avstander blir det mer attraktivt å gå og sykle og flere mennesker i byene skaper mer byliv. Fortetting kan komme til å gå på bekostning av kvaliteter som grønnstruktur, skala, og identitet. Det må derfor fokuseres på en bærekraftig fortetting. Hvor utnyttelsesgraden blir bedre samtidig som miljøkvalitetene bevares. (Vestfold fylkeskommune 2011)



KOMMUNALE PLANER

Horten kommune består av to byer og tre tettsteder. I løpet av de siste ti årene, har Horten blitt utvidet vestover og nordover i Hortensmarka. Noe av utbyggingen, men en betydelig beskjeden del har vært fortetting. Kommunen skal fremover satse sterkere på fortetting og ikke på utvidelser av områder. Det er to viktige transporttiltak i vente, plassering av ny togstasjon og en eventuelt ny krysning av Oslofjorden RV19. Begge disse tiltakene vil ha mye å si for Hortens fremtidige utvikling. Det legges også til rette for å utvikle Campus Vestfold med nye skolebygninger og nye studentboliger i tilknytning til campus. (Horten Kommune 2015d) Campus Vestfold er den største høyskolen i Buskerud og Vestfold og har ca. 4.500 studenter. Campus Vestfold er et viktig verdiskapende element i kommunen. (Horten Kommune 2015c) På grunnlag av dette bør det satset mer på studenter også i sentrumsområdene. Det skal også bygges nye videregående skole i Lystlunden. Dette er viktig for byen og vil frigjøre plass til sentrumsutvikling. Horten sentrum skal styrkes og utvikles videre som kommunens urbane tyngdepunkt og havneområdene skal transformeres fra industri til bolig- og næringsområder.

Fig. 11 - Kart over Horten kommune med byene Horten og Åsgårdstrand. Tettstedene Nykirke, Skoppum og Borre

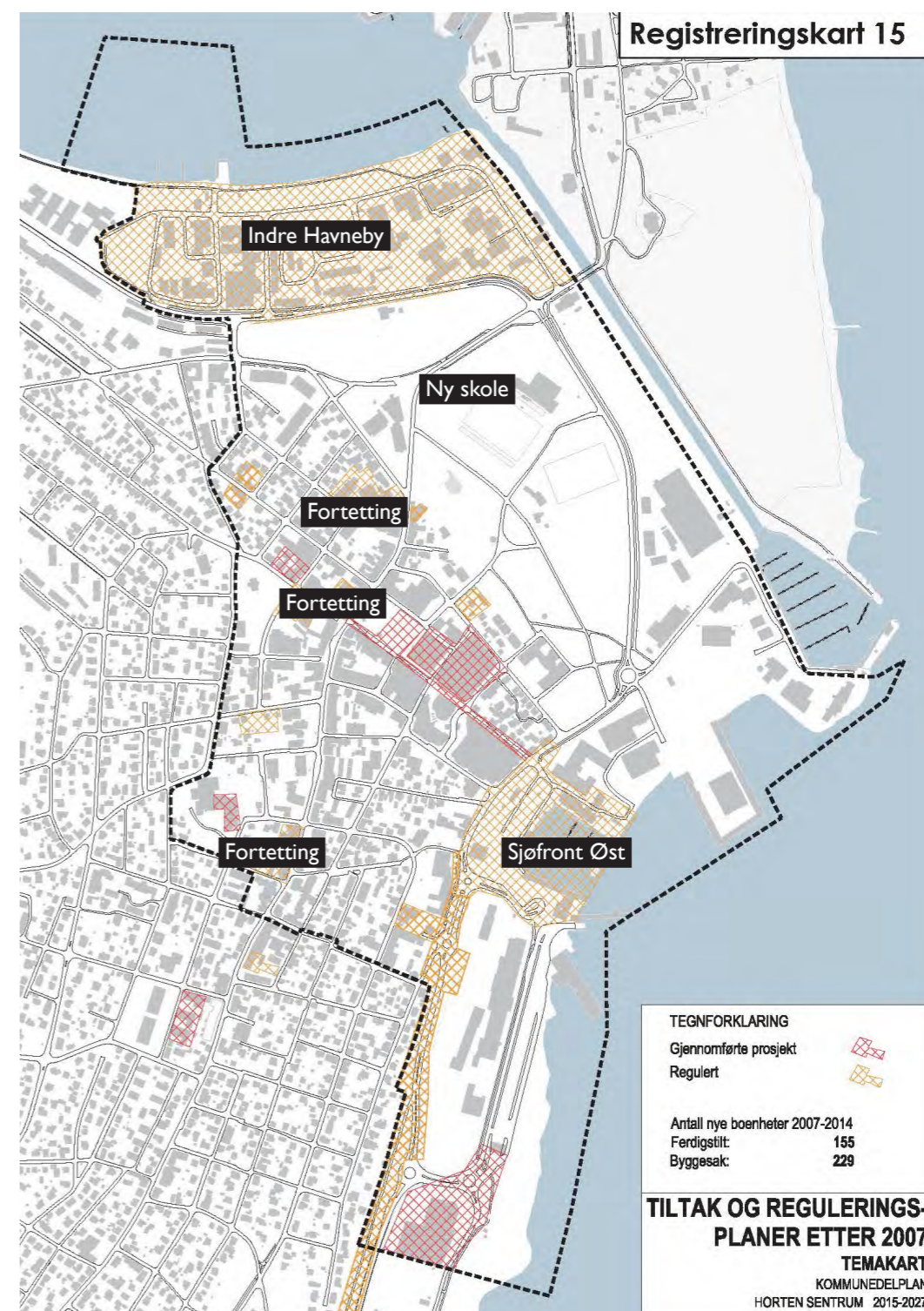


Fig. 12 - Plan over gjennomførte og regulerte områder for sentrumsutvikling.

INDRE HAVNEBY

Alt.arkitektur har utarbeidet plandokumenter, konsekvensutredninger og estetisk veileder for dette området. Område som er planlagt utviklet er Bromsjordet som ligger attraktivt til ved Indre Havn. I dag består området av industri og lagerbygg av lav estetisk kvalitet. Horten kommune ønsker en transformasjon av område til boliger og noe næring. Området skal utvikles over tid, men for å få en helhet i utviklingen er det viktige med førende planer som viser hvordan utviklingen skal foregå. Det skal være en grønn bydel, med maritime kvaliteter. (Alt. arkitektur 2012)

For å lykkes med denne utviklingen er det viktig å tenke på skala og forholdet mellom eksisterende strukturer. Ved å videreføre akser og bebyggelsesstrukturer vil identiteten til Horten forsterkes. Det er bra å bevare grønnstrukturer samt tilføre grønne koblinger. Disse kan jobbes med videre og føres helt inn til sentrum. Det er planlagt et grønt område ytterst mot havnen. Denne promenaden og aktivitetsparken bør fortsette helt ned til gjestehavna ved Horten sentrum og ha samme design og utformingsgrep hele veien.



Fig. 15 - Plankart sett mot sør

SJØFRONT ØST

I 2014 utførte Rambøll en byutviklingsanalyse av Sjøfront Øst. Kommunestyret i Horten har fattet et vedtak om at områdene som i dag benyttes som godshavn, skal vurderes utviklet som en integrert del av Horten. I dag preges området av industribygg og ferjekai. Dette er i dag grå områder som hindrer Horten sentrum i å ha kontakt med sjøen. På området er også Ferjehavnen, gjestehavna, godshavnen og fyllingen. (Rambøll 2014)

Dette blir et utviklingsområde på lang sikt. Det viktigste er å starte med områdene rundt gjestehavna og skape bedre forbindelser fra sentrum ned mot sjøen. Ved eventuelt ny bebyggelse må dette planlegges nøye slik at det blir en del av sentrum. Identiteten til Horten må videreføres, dette kan for eksempel bli Hortens nye hageby? Her er det viktig å tenke på skala og volumer. Det bør også fokuseres på grøntområder og videreføring av allerede eksisterende kyststi.



Fig. 16 - Plankart over mulige utviklingstrategier

NY VIDEREGÅENDE SKOLE

Det er vedtatt å starte planleggingen for bygging av ny Horten videregående skole. I dag er Horten VGS plassert på to lokaler i sentrum av Horten. Den nye skolen skal bygges i Lystlunden Nord og skal bli på ca. 18.000 m². Det planlegges at skolen skal stå ferdig høsten 2019. Forventet byggstart er januar 2017.

Tomten i Skippergata ligger sentralt og tomten bør benyttes til sentrumsutvikling. På grunn av plassering sentralt og nær lystlunden bør det bygges et kulturhus eller lignende på tomten slik at området blir et målpoint som igjen vil føre til aktivitet i sidegatene.

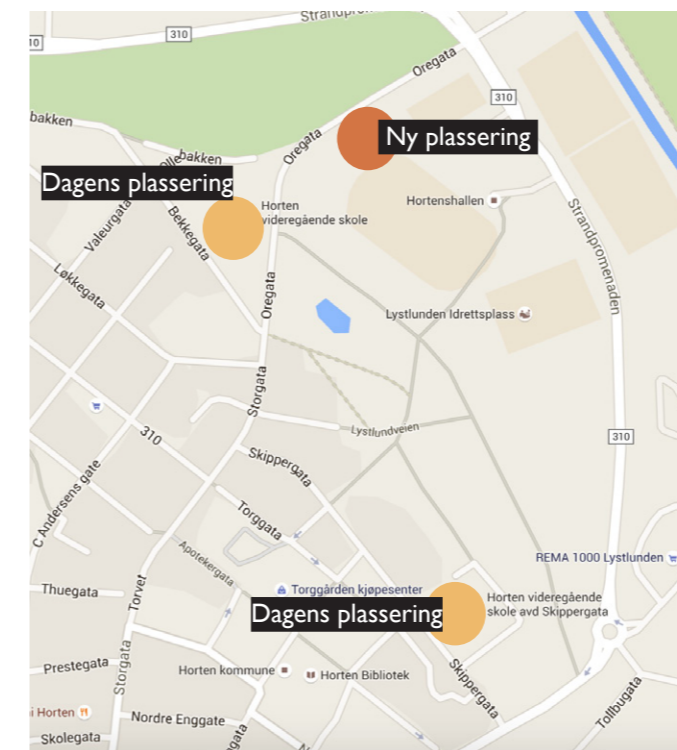


Fig. 17 - Kart over nye plassering av VGS.



Fig. 13 - Bildet av dagens VGS i Skippergata



Fig. 18 - Illustrasjon som viser mulig ny videregående skole med nytt idretsanlegg



Fig. 19 - Visualisering av ny videregående skole

NY TOGSTASJON.

Vestfoldbanen skal utvides med dobbeltspor og det skal anlegges ny jernbanestasjon i Horten. Det er ikke avklart hvor stasjonene skal ligge, men det er utviklet tre forslag:

1. Bakketegen – Stasjon ved høgskolen i Vestfold. Ca. 4,3 km fra Horten sentrum.
2. Skoppum øst – stasjon nær hovedveinett, mulighet med innfartsparkering. Ca. 6,4 km fra Horten sentrum.
3. Skoppum veststasjon nær hovedvei, mulig med innfartsparkering. Ca. 8,6 km fra Horten sentrum. (Svanberg 2014)

Hvor stasjonen blir plassert har stor betydning for videre utvikling og hvilket av tettstedene man skal satse på. En stasjon nær Høyskolen vil være med på å styrke Horten som en studentby.

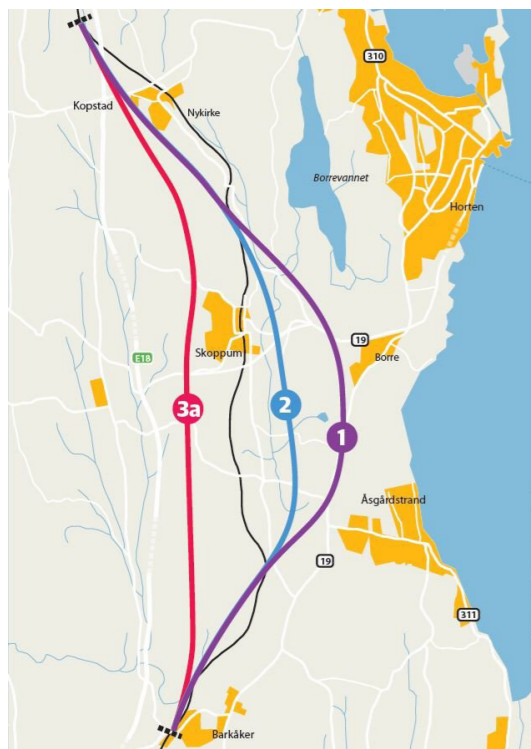


Fig. 20 - Kart over forslag til ny togtrasse.

NY OSLOFJORD FORBINDELSE

I konseptutredningen anbefales det å arbeide videre med fjordkryssingen Moss-Horten. Det er ikke konkludert med om det bør bygges tunnel eller bru. Begge alternativene reduserer reisetiden og binder Østfold og Vestfold tettere sammen. Bru betyr kortere reisetid og best for kollektivtransport og sykling. Tunnel betyr litt mindre trafikk og har lavere kostnader enn et eventuelt bru prosjekt. Begge forslagene vil føre til mer biltrafikk og økte klimagassutslipp. Avgjørelsen om det blir bygget bru eller tunnel ligger langt frem i tid. På kortere sikt er det viktig å gjøre ferjetilbudet best mulig og forbedre RV19.



Fig. 21 - Konseptkart for kryssing av Oslofjorden

LOVE
HORTEN

Fig. 22 - Street art som er sprayet rundt om i Horten.

Fig. 23 - Bilde av småhusbebyggelsen utenfor sentrum



2 TEORETISK TILNÆRMING

Sentrumsutvikling fremmer en satsning på å utvikle og forbedre sentrumsområdene. Hva er sentrumsutvikling? Og kan sentrum utvikles samtidig som man styrker stedets egenart og identitet? Dette er viktige spørsmål som kan gjøre Hortens utvikling mer bærekraftig og fremtidsrettet. Et annet viktig element i en utvikling er å se hvordan sentrumsutvikling er utført i lignende byer.

Kapitelets første del tar for seg sentrumsutvikling, stedsidentitet og byen som en sosial arena. Videre er det analysert to referansebyer som kan inspirere til utvikling i Horten. Teorien er basert på bøker, artikler og egen erfaringer.

INNHOOLD

Sentrumsutvikling
Stedsidentitet
Byen som sosial arena
Referansebyer

SENTRUMSUTVIKLING

HVORFOR SENTRUMSUTVIKLING?

Byer rundt om i verden vokser som aldri før. Rundt 50% av verdens befolkning bor i byer. Den raske urbaniseringen vi har hatt de siste årene har skapt store utfordringer, men også store muligheter for byene. For at byutviklingen skal være vellykket må man finne måter å tilpasse seg, samt se nye løsninger for å styrke byene. (CitiesAllianse 2015) I Norge ser vi også at flere flytter inn til byene. Byene må derfor urbaniseres og det må gjøres plass til flere mennesker. Med flere mennesker i en by vil det medføre en økonomisk vekst og byene kan få nye muligheter til å utvikle seg.

FRA SPREDNING TIL FORTETTING

I Norge ser vi en stabil by- og tettsteds utvikling. Befolkningsveksten i by- og tettstedene har økt med 22.86% fra år 2000 til 2015. I dag bor ca. 81% av Norges befolkning i byer eller tettsteder. (SSB 2015) Sentrum og tettstedsområdene har hatt en tendens til å utvikle seg ved å øke i areal og ikke i tetthet. På den måten har byene vokst inn i natur- og kulturlandskapet. Med større avstander har det ført til mer bilbruk. For å jobbe mot mer bærekraftige byer og hindre utvikling i viktige natur- og kulturområder, må utviklingen skje ved fortetting av allerede eksisterende by- og tettsteder. Fra 2013 til 2014 var det en redusert arealvekst fra 20 km² til 11 km² i Norge. Denne reduserte veksten, kombinert med en økning i befolkningstall har ført til økt fortetting. (SSB 2015)

MOT EN MER BÆREKRAFTIG BY

Sentrum er byens tyngdepunkt. Det er her byens mest sentrale møteplasser er og det er her hovedvekten av handel, kultur, underholdning og offentlige tjenester er plassert. Sentrum er ofte også den mest historiske delen av byen. Det var her byen først vokste frem. Sentrum avgrenses som regel av topografi, gatenett og bebyggelsesstruktur. Hvorfor vi i dag har så sterk fokus på sentrumsutvikling, bygger på den sterke befolkningsveksten og byveksten i Norge. I byene er det behov for flere boliger og arbeidsplasser, samt at byene må bli mer bærekraftige. Nasjonale og internasjonale klimautslipp avtaler gjør at måten man tenker byutvikling på må endres. Begrepet sentrumsutvikling kobler sammen sosiale, økonomiske og miljømessige hensyn. Blir dette brukt riktig i byutvikling vil det skape en god by for alle. (Regjeringen 2013)

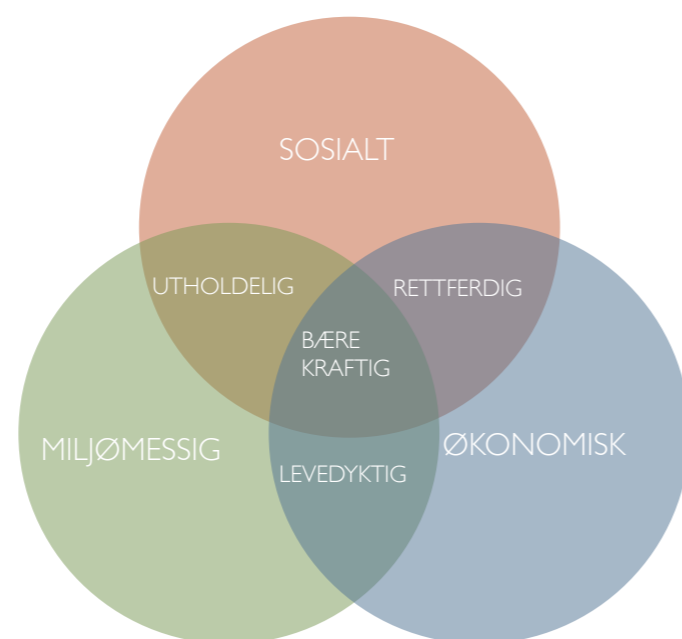


Fig.24- Bærekraftig utvikling

For videre utvikling i Norge må planleggingen endres fra en sterkt arealkrevende og bilbaserte byvekst. Til en mer konsentrert vekst med fokus på miljøvennlige transportformer, fortetting rundt kollektivknutepunkter og utvikle i allerede utviklede områder. Det er også viktig å bevare natur og grøntområder i og nær byene. En kompakt utvikling vil være med å styrke byene. Byspredningen må opphøre og nye boliger, handel og næring må få plass i bykjernen. Ved å samle aktivitetene i og ved sentrum øker mulighetene for å oppnå et sterkt, livlig og attraktivt sentrum. En kompakt by vil gi god tilgjengelig for de gående og syklende og føre til lav bilavhengighet, lave utslipp og lav arealforbruk. Dette er en positiv og bærekraftig utvikling som vil gjøre byen bedre tilpasset menneskene som bruker den. Det vil bli bedre mulighet for å skape gode plasser og sosiale møtesteder. (TØI 2015) Et attraktivt og miljøvennlig sentrum får flere til å investere tid og penger sentralt i byen. Dette vil føre til økt attraktivitet og sentrumsnære boligområder vil få økt befolkningsvekst. (Regjeringen 2000)

Bærekraftig utvikling defineres som en utvikling som tilfredsstiller dagens behov uten å ødelegge fremtidige generasjoners muligheter til å tilfredsstille sine behov. (Olerud 2015)

UTVIKLING I HORTEN

Det er mange teorier og grep for å fremme en bærekraftig og attraktiv by, men hvordan løse dette i Horten? Horten er en liten kystby med en relativt lav befolkningsvekst. Med et mål om 1% befolkningsvekst per år er dette en utvikling som må sees over lang tid. Det blir viktig å se på de allerede etablerte områdene og gjøre byen attraktiv for de som bor i og nær sentrumsområdene. Horten er en hageby med mange eneboliger i sentrumsområdene.

Disse områdene gir byen karakter og identitet. Utviklingen av disse områdene må gjøres med varsomhet. Ved en sentrumsutvikling i Horten er det viktig å se på de ulike behovene og gjøre byen klar for en eventuelt vekst. Det må settes fokus på gang, sykkel og kollektivtransport. Bilen må få mindre plass i sentrum. Klarer man å skape en mer sammenhengende bykjernen, vil Horten være klar for vekst utenfor sentrumskjernen. Det er da viktig at gang og sykkelmulighetene er tilstrekkelige og at det må være lettere å velge grønn mobilitet framfor bil. I dag er det lite fokus på barn og unge i byen så dette må fremmes i byens rom. Ved å aktivisere gatene vil Horten bli en mer attraktiv by og oppholde seg i og Horten vil bli en by for alle. En bærekraftig utvikling vil være mulig og med få grep kan byen forvandles fra en by med bilen i sentrum, til en grønn bærekraftig by med fokus på mennesket og grønnmobilitet.

“Sterke, levende bysentra kan redusere biltrafikken og samtidig styrke byenes attraktivitet. Framtidens byer vil inngå avtaler om miljømessig og økonomisk utvikling av byens sentrumsområder, gjennom samarbeid mellom kommune og næringsliv” (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2012)

STEDSIDENTITET

HVA ER ET STED?

Et sted er et geografisk område og hvordan vi oppfatter et sted er forskjellig fra person til person. Følelser og humør er med på å bestemme hvordan vi opplever et sted. Opplevelsen av stedet kan være negativt eller positivt. Disse følelsene kan gjenspeiles fra minner fra barndommen eller følelser tilknyttet fremtiden. Det å ha en tilhørighet og en tilknytning til et sted er noe de fleste mennesker føler sterkt på. Dette kan da gi en negativ eller positiv innvirkning på livskvaliteten. Det å føle tilhørighet er viktig. Stedet man bor, jobber og oppholder seg har en sterk positiv effekt på identitet til mennesket. Et sted kan da vær med på å gi livet mening ved å berike, gi mål og verdier. Et sted kan også ha med seg mye negativitet. Et eksempel på dette er krigsrammede land. Hvor mennesker som har en tilhørighet til stedet blir drevet på flukt fra stedet som har gitt dem mye identitet. (Giuliani 2003 s.2-3) Stedstilhørighet er et viktig begrep. Mennesker beskriver seg selv ut ifra hvilken land, by eller tettsted de kommer fra. Omgivelsene vi har rundt oss påvirker oss men vi påvirker også stedet. (Hauge 2007) Et sted kan derfor være noe fysisk, et geografisk bestemt område eller det kan være dynamisk, hvor stedet bestemmes av det indre i mennesket.

STED OG IDENTITET

"Identitet, personlighet, den man er. Identitet kan også betegne ens selvbylde eller selvoppfatning." (Store norske leksikon 2015) Identiteten til et sted er viktig, det er det som gjør stedet spennende. Identiteten til et sted kan være knyttet til natur, historie eller andre elementer som gjør stedet personlig.

Et sted bør ha noe eget, noe som gir identitet. Stedet vil på den måten gi en opplevelse for mennesket. Dette kan være med på at man ønsker å besøke eller bosette seg i akkurat den byen eller stedet. I Norge er naturen i stor grad med på å skape denne identiteten. For eksempel er Bergen byen mellom de syv fjell og Oslo er stedet innerst i viken. Norges kyst er lang og naturen med fjell og daler er viktig. En hovedutfordring for byplanlegging er å ta hensyn til akkurat dette. Det å gjøre landskapet til en del av byens identitet er et sterkt virkemiddel. Dette gjør at planlegging av grøntområder må gå helt inn til byens kjerne. (Regjeringen 1997)

Det er spesielt viktig å ta vare på områder med spesiell estetiske kvaliteter og historiske elementer. Etter krigen har det vært lagt lite vekt på estetikk og tradisjonsbevaring i utformingen boligmiljøer. Et godt bomiljø handler først og fremst om forholdet mellom mennesker. Det er også viktig med stedets fysiske kvaliteter som natur, miljø, bygninger, romforhold, lys og luft. Dette er elementer som er med på å bestemme hvilke aktiviteter som kan utspille seg på stedet. (Forseth et al. 1994) Beliggenhet og natur er med på å gi identitet, men det er først og fremst sentrum som gir byen identitet. Sentrum har som regel byens eldste, tettste og mest verdifulle bebyggelse som sammen med gater og plasser forteller byens historie. (Regjeringen 2000) De historiske bygene i en by er derfor veldig viktig for

identiteten til byen. Jane Jacobs går så langt som å si at en by trenger gamle bygg så mye at det er umulig å skape sterke gater og bydeler uten dem. I en bydel med bare nye bygninger vil kun de som har råd til høye leiekostnader får mulighet til å etablere seg. (Jacobs 2011 s.244) Dett er et veldig sterkt utsagn og vil ikke alltid være riktig. Det er flere nye områder som fungerer godt. Det viktigste er at de har en helhetlig plan og at byggene skaper gode rom for mennesker. Et eksempel på et nytt område er Tjuvholmen i Oslo. Dette er en forlengelse av Aker Brygge som har blitt et svært populært sted. Byggene kommuniserer med hverandre og rommene har en god menneskelig skala, med mange forskjellige aktiviteter. Ved feil bruk og dårlig planlegging kan en by miste sin identitet hvis byggene har feil skala og ikke gir gode rom for mennesket.

De fleste norske byer har tilknytning til vann. Da enten som hav eller elver. Vann er ofte et viktig identitetskapende element. Dessverre har mange byer mistet kontakten med vannet. Grunnen til dette er mange, men ofte har industri, toglinjer eller veier tatt i bruk disse områdene. I de senere årene har flere byer tatt tilbake sjøfronten. Gode eksempler på

dette er Aker Brygge og Bjørvika i Oslo, men også i Fredrikstad og Tønsberg har de brukt sjøfronten aktivt i sentrumsutviklingen. I en utvikling i Horten er det viktig å se på hvordan andre byer har løst sine problemer og se hvordan man kan ta tilbake de sjønæreområdene. Områdene som i dag er brukt til industri, har store muligheter til både rekreasjon og som en forlengelse av byen.

Horten har i dag en identitet som en hageby. Grønne områder og hager som brer seg utover gangveien gir Horten et småbypreg. Ved en utvikling av Horten, er det viktig å ta vare på dette og trekke det grønne inn i sentrumssonene. Parkgater, og bytrær vil være med på å forsterke identiteten. Identiteten til Horten vil også bli forsterket dersom byen får mer kontakt med sjøen.



Fig.25

BYEN SOM SOSIAL ARENA

Mennesker er sosiale og trenger kontakt med andre mennesker. Møter med andre mennesker er en av de viktigste opplevelsen i livet. Et møte kan gi glede, sorg og lærdom. Vi får også viktige erfaringer om oss selv gjennom et møte med andre. (Greve 2014) Byen er et viktig møtested og et sted hvor kjente og ukjente møtes. For å skape gode byer er det viktig at de tiltrekker seg mennesker. Byen skal være for alle og tilfredsstillende forskjellige behov.

BYLIV

For å få liv i en by hjelper det ikke bare å planlegge fine byrom, byen trenger også brukere. Brukerne i byen må ha en konkret grunn for å gå der de går. (Jacobs 1958) Byens gater er i dag en viktig sosial arena. Her kan man se og bli sett. Gatene både eksponerer og beskytter og man kan selv velge hvilke posisjon man ønsker å ha. Det er i gatene og byens torg at bylivet utspiller seg. Her kan man merke tidens små og store endringer. (Butenschøn et al. 2012 s.9) Det er mange forskjellige brukere av en gate. Noen kan bruke gaten som en lekeplass, mens andre sitter på en benk og ser på det som skjer. Aktiviteten og bruken av byen forandres i løpet av døgnet, men den viktigste attraksjonen er menneskene som bruker gaten. (Butenschøn et al. 2012 s.311) For å tilpasse gaten til menneskelig bruk er det viktig at det er mye forskjellig å se på. Gaten må ha en tydelig ende, et fokuspunkt som man kan bevege seg mot. Et annet viktig element er landemerker eller målpunkter. Det kan for eksempel være en fontene, et bygg eller en statue. Dette er med på å gi byen identitet og blir viktige møtepunkter.

Gjennom byenes historie har byens rom hatt tre viktige funksjoner for byliv. Byrommene har fungert som et viktig møtested hvor informasjon om samfunn og beboere blir utvekslet. Byens rom har også alltid vært et sted for handel hvor tjenester og varer blir distribuert. Og ikke minst fungerer det som en sammenheng mellom byens funksjoner. Det har vært store endringer i byrommenes bruksmønster. For 100 år siden var det kun nødvendige aktiviteter som handel og bankbesøk. For 40 år siden var det primært fokus på handel. I de senere årene blir byens rom brukt mer til rekreasjon og til bruk som en sosial arena. (Gehl 2006 s.12) Byene blir stadig mer kulturelle og i dag kreves det mer av byrommene. Byen skal nå gi brukeren noe positivt. De skal helst være aktive gjennom hele døgnet og gjennom hele året. Byens rom blir også stadig mer brukt til parader, festivaler og sportslige aktiviteter.

ET SAMLET SENTRUM

For å fremme aktivitet i sentrum er et grep å samle aktiviteten og på den måten samle menneskene. I boken "livet mellom husene" skriver Jan Gehl om dette. Han sier at det ikke er bygningene, men mennesker og begivenheter som må samles. Sentrumsfortetting og utnyttelsesgrad sier lite om hvor konsentrert aktiviteten vil bli. Det som er avgjørende er utformingen på byggene og hvordan de kommuniserer med menneskene som bruker byen. Byggene må være tilpasset de gående og det må være aktivitet i vinduene samt interessante fasader. Det er også viktig at man kan nå alle aktivitetene til fots. Hvordan menneske beveger seg gjennom byen, byggenes plassering og orientering i forhold til ganglinjer og byrom er en avgjørende faktor. Et annet grep mot aktivisering er å skape aktive fasader. En fasade må være innholdsrik, vise en variasjon og helst ha flere innganger. Det bør være en blanding mellom handel, tjenester og opplevelser

slik at hele byen blir brukt. Store bygg med lange fasader og innganger gjør at man beveger seg fort forbi i stede for å stoppe opp og bruke byen aktivt. I motsetning fører aktive fasader med flere innganger til at flyten av mennesker blir i et roligere tempo. (Gehl 1971 s.77-93)

Avstander i en by er også viktig i forhold til bruken. Blir sentrumsområdene for store vill avstanden bli for lange til å nå til fots og bruk av bil øker. Jan Gehl skriver om 5 minutter byen og at sentrumskjernen bør ha en radius mellom 300-400 meter. Det er vanskelig å gi en akseptabel gåavstand siden mennesker er så forskjellig, men det viser seg at et menneske er villig til å gå ca.500 meter til daglige gjøremål. (Gehl 2010 s.131) Et bysentrum på rundt 400 meter vil fungere godt siden avstandene er korte og hele område kan nås til fots. Blir avstandene lenger velges andre transportmidler som sykkel, buss eller bil.

Det har vært en positiv sentrumsutvikling i Norge og spesielt en positiv utvikling i den sosiale bruken av byen. De som bor i byen ønsker mer av byene. Byene skal fungere som et møte- og samlingssted for fornøyer og kultur. Det sosiale aspektet i sentrum har blitt satt mer i fokus. Dette ser man tydeligst på oppblomstringen av kafe og restaurant er. Kulturaktivitetene i byene har også økt betydelig i omfang og oppslutning og det har generelt blitt mer sosialt liv i byene. Det offentlige kan påvirke dette ved å legge til rette gode rammebetingelser og gi støtte til kulturaktiviteter i sentrum (Regjeringen 1997)

I Horten har arbeidet med sentrumsplaner vært med på å sette fokus på byen og hvilke tiltak som må gjennomføres for å aktivisere sentrum. Slike arbeid med planer og med kommunen vil styrke en videre utvikling.

BLANDER BRUK

Jane Jacobs var tidlig ute med å kritisere utviklingene av byene. I boken "Life and death to great american cities" er mangelen på blandet bruk i byene ett av temaene i boken. For at en by skal være et godt sted å være er det viktig å oppnå blandet bruk. Det må være et tilbud for alle til forskjellige tider av døgnet. På den måten vil det alltid være mennesker i gatene. Med flere brukere av byen, vil også byens parker og torg fylles opp. Ved mangel på mennesker kan gatene virke tomme og skumle, spesielt om kvelden. (Jacobs 2011 s.198-200) For at flyten av menneske i byen skal opprettholdes er det viktig at det ikke bare er handel og næring det fokuseres på. For dette er aktiviteter som er begrenset til dagtid på ukedagene. På kvelder og i helgene vil det ikke være nok tilbud til å holde menneskene der. Derfor er det viktig å ha et rikt tilbud av sosiale forekomster som kino, restauranter, aktivitetssenteret og elementer som også oppfordrer til bruk i gatene.

MENNESKET



Fig.26

REFERANSEPROSJEKTER

Ved å se på andre byer og bruke de som referanse vil det være med å gi inspirasjon og kunnskap. Arendal og Fredrikstad er svært forskjellige byer, men begge har viktige elementer som Horten kan sammenligne seg med. Hvorfor det er valgt å se på akkurat disse to byene er på grunn av deres kommunikasjon med vannet. Det er to byer som har en aktiv sjøfront. I Arendal er de fokusert på hvordan

den eldre strukturen fungerer for å skape gode byrom for mennesket. Fredrikstad gir inspirasjon til hvordan å bygge nytt nære vannet og hvordan nye bygg kan passe inn med den allerede eksisterende byen. For å få en forståelse av byen og hvordan de fungerer ønsket jeg å besøke byene, slik at jeg lettere kunne hente inspirasjon og se på løsninger som er blitt gjort. Byene ble besøkt i tidsrommet mellom februar og mars.

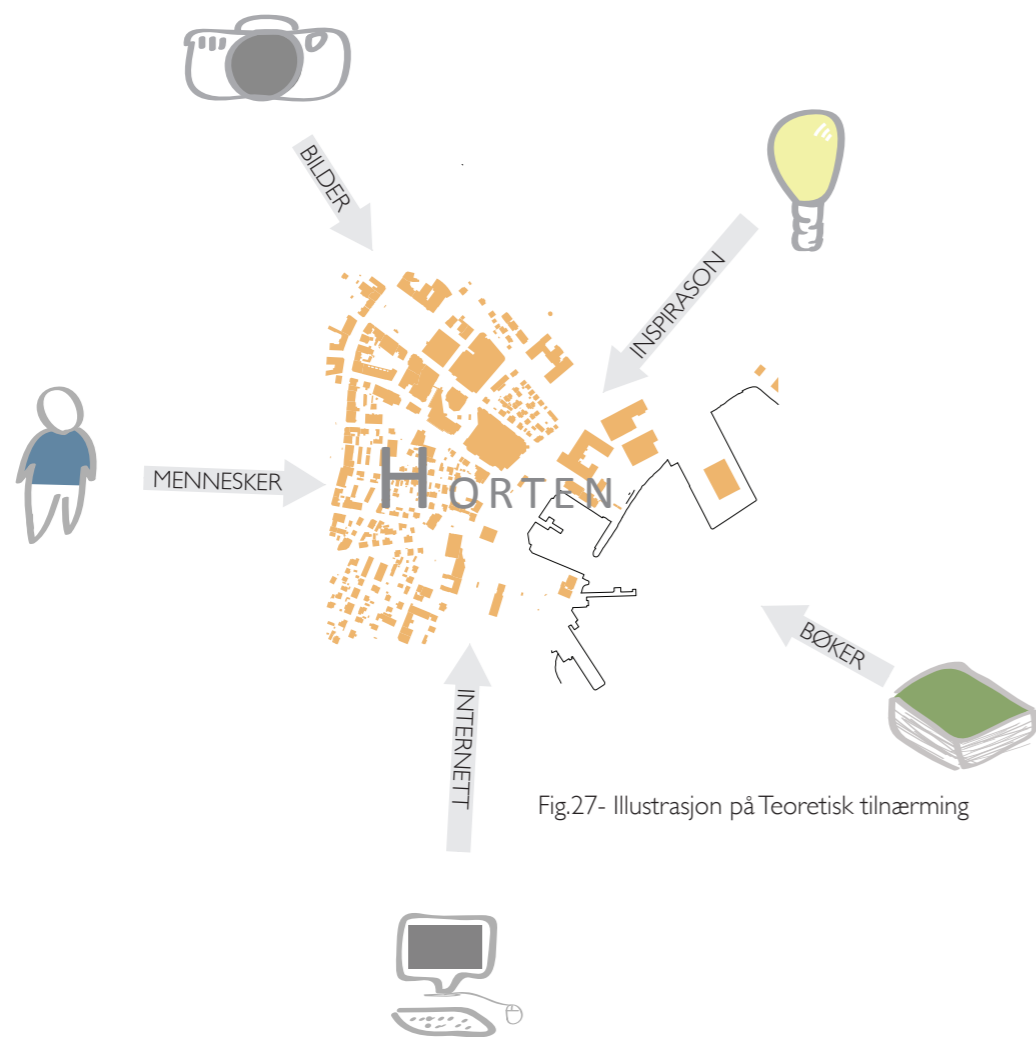


Fig.27- Illustrasjon på Teoretisk tilnærming



Fig.28- Arendal



Fig.29- Fredrikstad

ARENDAL

Arendal er en kystperle på Sørlandet. Arendal har ca. 43 700 innbyggere og er fylkeshovedstaden i Aust-Agder. (Arendal Kommune 2015) Arendal ble opprinnelig bygget på syv holmer hvor Tyholmen var den største. Arendal var en viktig handelsby allerede på 1880 tallet. Dette er en av grunnene til at byen vender sitt ansikt ut mot sjøen. I dag er går en tydelig byakse fra Tyholmen og innover i byen. Byens eldre bygg og kvartalsstrukturen gir byen karakter og gir en helhetsfølelse til gatene. (Butenschøn et al. 2012)

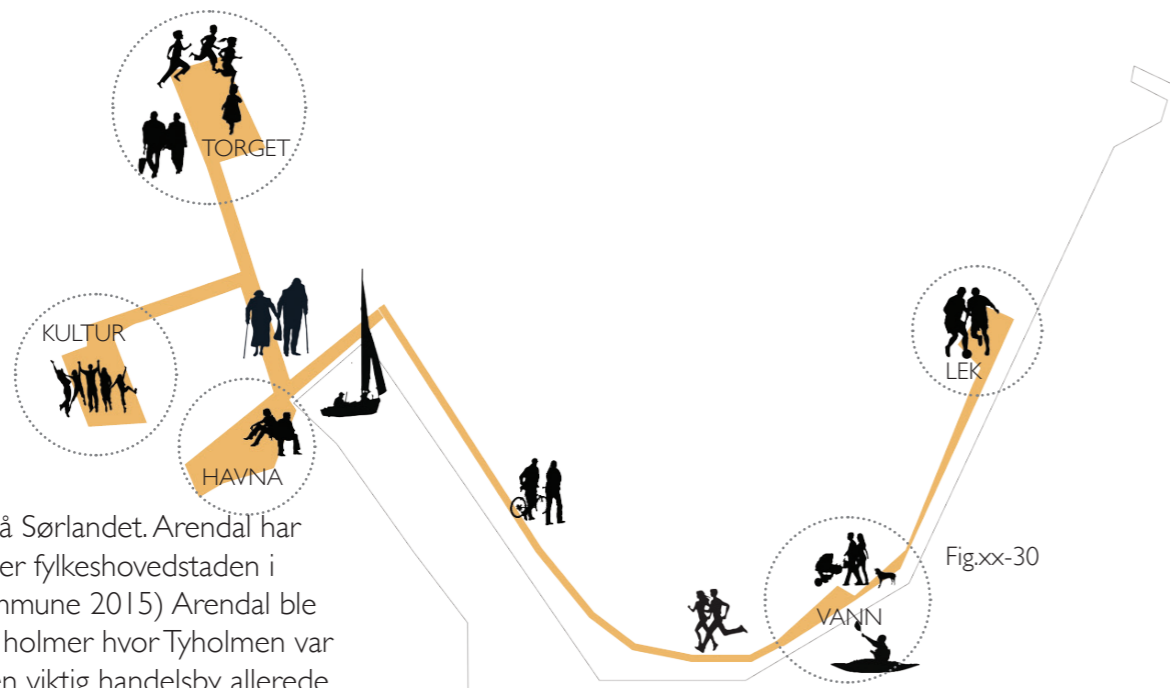


Fig. 31 - Havnen og Pollen



Fig. 34 - Bildeboble av Havnen. Google



Fig. 32 - Torget med lekeplass og sitteplasser



Fig. 35 - Konsert ved kulturhuset. kommuneplan



Fig. 36 - Arendal med veistrukturer



Fig. 37 - Arendal med funksjoner

STRUKTUR

Byens oppbygning fungerer svært godt. Hovedveien inn til sentrum ligger ytterst i gatesystemet og gatene innenfor dette er i hovedsak oppbygd på de gåenes prinsipper. Byen er tett og man når alt til fots. Det er flere gågater og bilen er ikke dominerende i sentrumskjernen. Rutenettstrukturen gir gode byrom og leder folk rundt i de små gatene. Ute på Tyholmen er strukturen annerledes. Spredte historiske bygningsmasser med slyngende gater gir karakter og egenart.

Mange av Arendals boligområder ligger på øyer utenfor bysentrum. Her går det rutebåter gjennom hele døgnet. Buss sentralen har en sentral plassering i sentrum. Dette legger til rette for grønnmobilitet. Byen forholder seg til sjøen. Ved Pollen er det gode byrom, restauranter, menneskelig skala og turmuligheter. Havnen gir aktivitet og identitet til Arendal.

FUNKSJONER

Arendal er en by for de gående. Gågater og byens rom har en fin sammenheng slik at det er lett å bevege seg gjennom sentrum. Byens historiske torg ligger midt i kvartalsstrukturen og har utviklet seg til å bli mer en et steinbelagt oppholdsrom. Her er det plass til boder, et lekeområde og gode sittemuligheter. Fra torget kan man se havnen noe som gir stedsidentitet. Ved havnen er det gode sittemuligheter og mange spisesteder. Langs bryggekannten har det også blitt utviklet en havnepromenade, som oppfordrer til lek og opphold. Byens nye torg forholder seg til kulturhuset. Her holdes konserter og andre kulturelle begivenheter.

I sentrum er det en god blanding av handel, offentlige tjenester og næring. Dette gir et godt og aktivt bymiljø. Størrelsen på byen gjør også at det er lett å nå alt til fots og derfor kan man parkere bilen i en av byens parkeringskjellere.

FREDRIKSTAD

Fredrikstad ligger ved utløpet av Glomma. Fredrikstad har ca. 78000 innbyggere i hele kommunen og i byområdet bor det ca. 63000. Fredrikstad skjærgård består av over tusen store og små øyer og betegnelsen "Plankebyen" oppstod i den tiden Fredrikstad var en av landets viktigste eksporthavner for trelast. Fredrikstad ble allerede i 1992 valgt ut som en av fem Miljøbyer av Miljøverndepartementet og de fortsetter arbeidet med bærekraftig utvikling av byen. Hvor de prioriterer å redusere ressursforbruket og begrense forurensningen. (Fredrikstad kommune 2014)

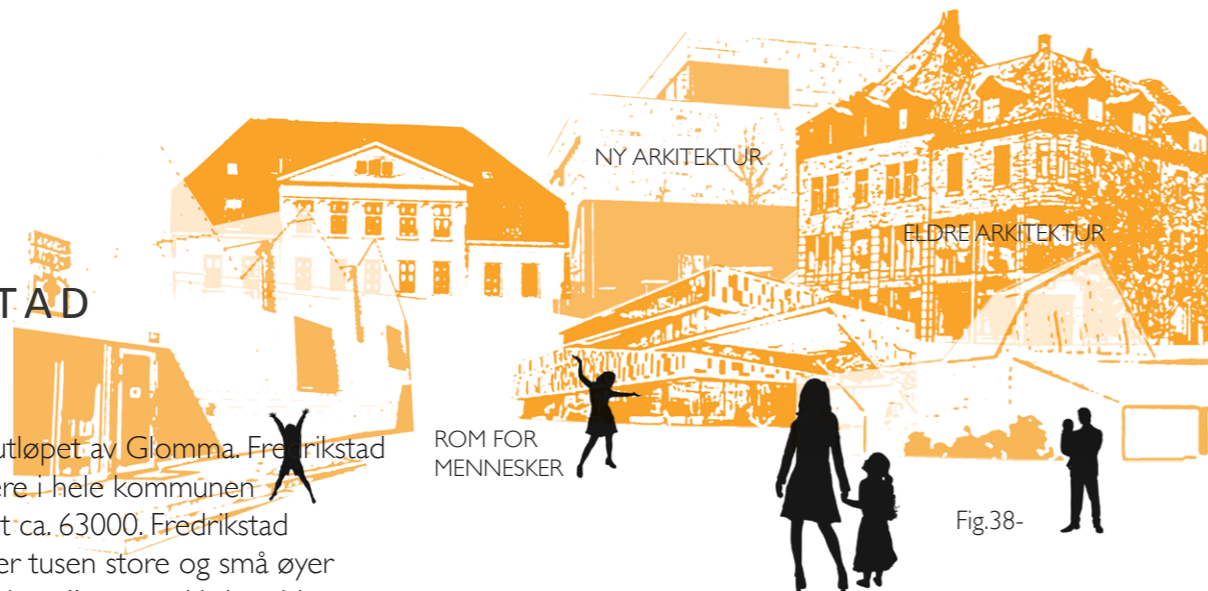


Fig.38-



Fig. 39 - Gater uten bil fremmer opphold for mennesker



Fig. 41 - Promenade langs Glomma



Fig. 40 - Torget med sitteplasser og vegetasjon



Fig. 42 - Nye bygg langs elven.

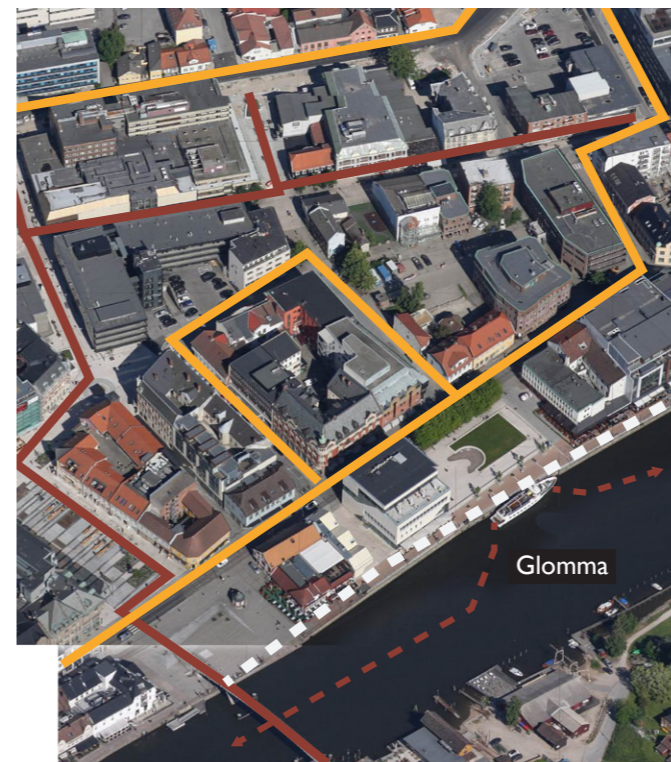


Fig. 43 - Fredrikstad med veistrukturer



Fig. 44 - Fredrikstad med byrom

BILEN UT AV SENTRUM

Fredrikstad har hatt en positiv sentrumsutvikling. Ved å aktivisere de grå flatene som tidligere var parkeringsplasser med bebyggelse og plasser. Har byen blitt tettere og bedre tilpasser menneskelig skala. De nye byggene har høy arkitektonisk kvalitet og passer godt med den eksisterende bebyggelsen og strukturene. Arkitekturen styrker Fredrikstad sin identitet og gjør byen nyskapende og spennende. Områdene langs Glomma er blitt transformert. En promenade med yrende folkeliv sommer som vinter gir en viktig kvalitet til byen. Det er bygget høye hus nær vannet, men på grunn av mange åpne plasser og brede gater virker ikke byggene for store for byen. Byggene fungerer også godt fordi de har aktive 1.etg og har et blandet tilbud som restauranter, kulturhus og litteratur hus.

BYROM MED KVALITET

Fredrikstads byrom henger godt sammen, gulvet er belagt med stein og overflatene er rene, godt vedlikeholdt og gir et godt gulv å bevege seg på til fots og på sykkel. 1.etg er aktivisert. Butikker og kafeer trekker aktiviteten ut på gatenivå. Byen er velstelt og blir pyntet til høytider som påske, jul, og 17.mai. Torgene skaper pusterom i byen og det er her rom for forskjellige aktiviteter for store og små.

Fig.45- Bilde fra en av registreringene



3 ANALYSER OG REGISTERINGER

Analysegrunnlaget er basert på sentrumsplanen og egne registreringer gjort på befaringer. Analysene er utført på bynivå med en målestokk 1:5000 og 1:2500

Gjennom analyse arbeidet kommer det tydelig frem kvaliteter, muligheter og utfordringer Horten står ovenfor. Analysene er mulighetsorienterte og vil gi et viktig grunnlag for valg av delområder og løsninger.

Analysedelen skal gi svar på hva Horten er i dag og hvordan Horten kan utvikle seg, uten å miste sin identitet og egenart.

INNHold

Historie
Demografi
Identitet
Strukturer
Oppsummering

HISTORIE

1. FERJESTEDET HORTEN FØR 1815

Det er usikkert når ferjefarten mellom Horten og Moss ble etablert. Første kilden er fra 1582 men Horten har trolig vært et overfartssted siden mennesker begynte å ferdes her etter istiden. Ferjetransporten gikk i hovedsak mellom Horten og Moss, men det hente at man rodde fra Horten og til Drøbak og Oslo. Etter hvert ble det også drevet med skipsbygging. Skipsverftet på Horten ble trolig startet av Hans Walløe rundt 1770. Her ble det både bygget og reparert båter. Fra ferjestedet i Indre Havn gikk det en ferdselsåre til Borre kirke, og en i retning nord mot Apenes.

2. ETABLERING AV MARINEBASE 1815-1845

Denne perioden er preget av etableringen av marinebasen og oppbyggingen av verftet i Indre Horten, som senere ble gitt navnet Karljohansvern. I 1818 blir Horten valgt som Norges nye hovedbase for marinen, og i 1820 begynte byggingen. Kun noen få brakker og andre verkstedbygg ble oppført. Ferjebygget ble flyttet til dagens lokalisering i 1820-22. I den sammenheng blir Ferjegata anlagt. I årene rundt 1822 bestod Horten sentrum av noen få havneboder, et bakeri og en melbod. Ellers var det to hovedgårder her; Horten og Brårud. I 1830 ble det foreslått en plan om en brakkeby på Karljohansvern som skulle romme 816 familier. Det ble laget en ny plan i 1844 som viser de samme tankene, men i en litt mindre skala en det som først var tenkt. Det ble også tegnet inn en kirke, som ble oppført på omtrent samme sted ti år senere. Utenom kirken ble aldri disse planene realisert. Det ble kun oppført fire brakker rundt marinestasjonens anlegg. Marinen fulførte flyttingen til Karljohansvern i 1850.

3. KJØPSTAD OG BY 1845-1960

I 1845 begynte det å vokse frem privat bebyggelse utenfor det militære området. Innbyggertallet var på rundt 714, og bebyggelsen vokste opp langs ferdselsårene. Kaismark ble utbygget i 1849-50. Det vokser etter hvert frem flere gater mellom Strandgata i ytre havn og Storgata, men sentrum av byen er fortsatt på Karljohansvern. Kirken tegnet av C. H. Grosch ble ferdigstilt i 1855 på Karljohansvern. Rundt 1850 ble det mer fokus på at menneskene i Horten ønsket en lystlund eller promenadeplass. Det ble skrevet i Gjengangeren, Hortens lokalavis at menneske har en trang til å komme seg ut og i felleskap finne underholdning og glede. Nå hadde folketallet i Horten økt til 2000, og behovet for mer virksomheter begynte å bli større. Det etablerer seg en landhandler på Kaismarken og en på Rustad.

Horten blir ladested i 1858 og sentrumsstrukturen flyttes etterhvert fra Karljohansvern til ladestedet Horten. Karljohansvern utvikles også i takt med teknologien. Det etableres veier og arbeidet med å lage kanalen starter i 1854 og ferdigstilles i 1867. Byplanleggingen begynte blomstre og ladestedet Horten utvikles etter rutenettplaner.

Historiegrunnlaget for denne oppgaven er hentet fra boken "Horten- ferjestedet som ble marinestasjon og by" skrevet av Baggethun. Det er også brukt deler fra Horten byanalyse laget av Horten Kommune i 1997.

Gjentatte bybranner er med å påvirker utviklingen av byen og det ble etter hvert vedtatt murtvang i visse deler av byen. I 1881 ferdigstilles vestfoldbanen og i 1907 får Horten status som Kjøpstad. Horten vokser stadig som by og det blir også etablert en havnefront. Tidligere reguleringer og planer blir sluttført og Torggata blir anlagt. I 1922 utbygges ferjekaia og riksveien Horten-Moss etableres som begrep i 1928. Det blir bilfergedrift fra 1931-33. Det bygges også flere sentrumsbygg i denne perioden, blant annet folkeskolen som bygges i 1923 og kinoen sto ferdig i 1936. Det bygges stadige flere boliger, noen mindre blokker blir oppført i denne perioden.

SENTRUMSUTVIKLING 1960-I DAG

Horten verft legges ned i 1986 og tomten blir transformert til næringspark. Rundt 1970-taller blir deler av sentrum sanert. Den nye bebyggelsen som dukker opp er ikke strukturert i forhold til opprinnelig gateløp eller rutenettplaner. Noen av disse områdene ble også omdisponert til sentrumsfunksjoner som bibliotek, rådhus, kjøpesenter og busstasjon. I 1988 blir Horten slått sammen med Borre kommune. Det opprettes gågater og i begynnelsen av 2000-tallet oppføres Sjøsidens kjøpesenter, handelen skjer nå langs Storgata og Apotekergata.

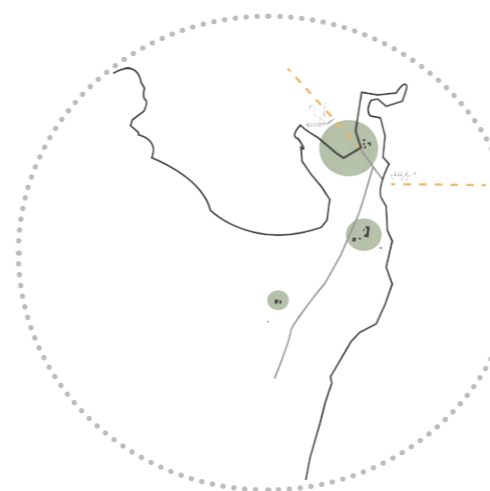


Fig.46 Ferjested - 1700



Fig.47 Marinebase - 1800



Fig.48 By - 1900



Fig.49 - Historiske bilder hentet fra boken "Horten- ferjestedet som ble marinestasjon og by"

B E F O L K N I N G S V E K S T

Horten Kommune har hatt en stabil vekst og vil trolig fortsette denne positive trenden. Den årlige veksten fra 1988 har variert mellom 0.04% til 1,49%. Oslofjordregionen antas å ha størst vekst i hele landet, og befolkningsveksten bør skje i byer og tettsteder.

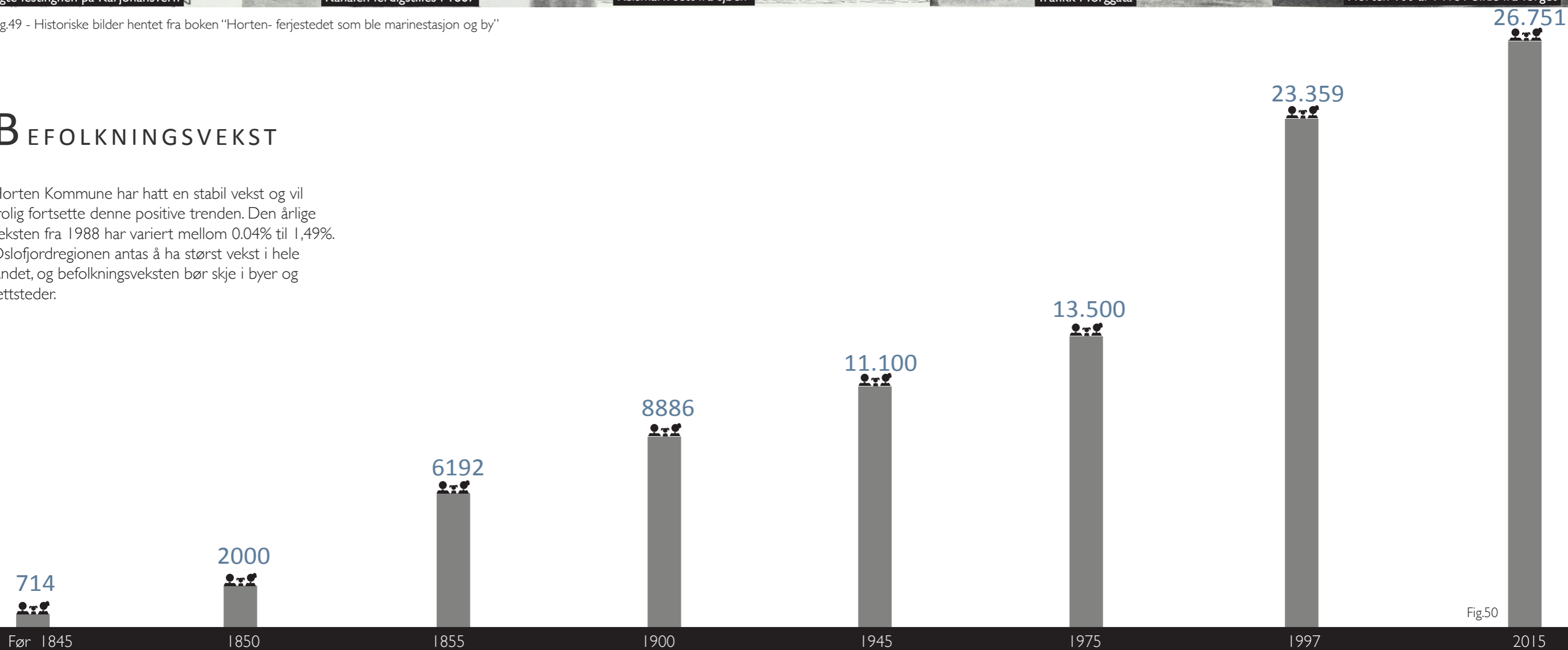


Fig.50

- Horten er et lite ferjested
- Horten blir valgt til ny marinebase
- Kanalen blir bygd
- Horten som by begynner å formes
- Kirken blir bygget
- Horten blir ladested
- Vestfoldbanenn blir opprettet
- Horten bli kjøpstad
- sentrum i utvikling
- kino og folkeskole blir bygget
- Større boligprosjekter i sentrum
- Marinen flyttes til Bergen
- Bygging av dypvannskai
- Deler av sentrum blir sanert
- Horten slår seg sammen med Borre Kommune.
- Kjøpesenter
- Større flatebebyggelse
- Sentrumsplan
- Utbygging av havneområder
- fortetting av sentrum

IDENTITET OG EGENART

I sentrumsplanene står det at Horten skal utvikles med identitet og egenart. For å kunne gjennomføre dette må man definere hva Horten er og hvordan Horten ønsker å bli. Kan identiteten til byen være med å styrke sentrumsutviklingen?

"tusenårige trær, blomstrende hager og skyggefulle alléer – det er Horten" skriver Baggethun innledningsvis i boken om Horten sin historie. (1960) Dette stemmer også i dag. Horten bærer preg av å være en hageby hvor det grønne fortsatt har sine kvaliteter, men da fortrinnsvis utenfor sentrumsområdene. Horten har utviklet seg og i løpet av nesten 200 år har byen gått fra å være et lite ferjested til den byen vi ser i dag.

Sammen med naturen og kysten får Horten sin identitet av sentrum. Bebyggelsen og gatestrukturen er med på å si noe om Horten. Sentrum har en tydelig gatestruktur og det er spesielt i Storgata Horten viser seg fra sitt beste. Storgata og bebyggelsen rundt Torget utgjør Hortens styrke miljømessig. Nedover mot sjøen mister Horten mye av sin egenart. Hvor ny bebyggelse som kjøpesenter og industribygg gjør gatene anonyme. De nye strukturene gir ikke noe tilbake til gatene. I sentrum er også frodigheten blitt borte og byen har for mange grå tomme arealer.

Hvordan man skal jobbe videre i planleggingen med fokus på egenart og identitet er vanskelig. Men Horten har mange muligheter og ved noen bestemte grep kan Horten få styrket det som gir byen egenart og samtidig bevege seg mot en mer moderne og bærekraftig by. Det må legges vekt på en utvikling av havneområdet slik at Horten igjen kan bli en kystby. Nye bygg må ha høye arkitektoniske kvaliteter. Bebyggelsen må gi noe til miljøet og være med på å bli Hortens nye ansikt. Byen må igjen tilpasses en menneskelig skala og gaterommene må være frodige og invitere til bruk.



Fig. 51 - Tegning av keisemark



FRODIG



SOMMERIDYLL



HAGEBY



FAMILIE



KULTUR



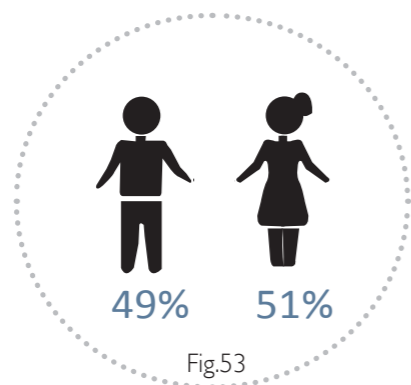
KYSTBY



HANDELSSENTRUM

Fig. 52 - Foto collage av Hortens identitet.

DEMOGRAFI



Horten Kommune har hatt en stabil befolkningsvekst. I 2014 var innbyggertallet i kommunen på 26.751. Det er forventet en vekst på 1.1% og økning til 150 boliger per år. 100 av disse boligene skal lokaliseres i sentrum. I Horten sentrum var det 2666 innbyggere i 2014, hvorav 50% var under femti år. Det er 368 barn under 18 år. (Horten Kommune 2015a)

Horten Kommune har hatt en stabil vekst og vil trolig fortsette denne positive trenden. Den årlige veksten fra 1988 har variert mellom 0.04% til 1,49%. Oslofjordregionen antas å ha størst vekst i hele landet, og befolkningsveksten bør skje i byer og tettsteder.

I Horten by bor det 19.007 personer. Det er 71% av kommunens innbyggere. I de siste 15 årene har befolkningen i Horten by økt med 2.474 personer. Dette er den høyeste veksten i Kommunen.

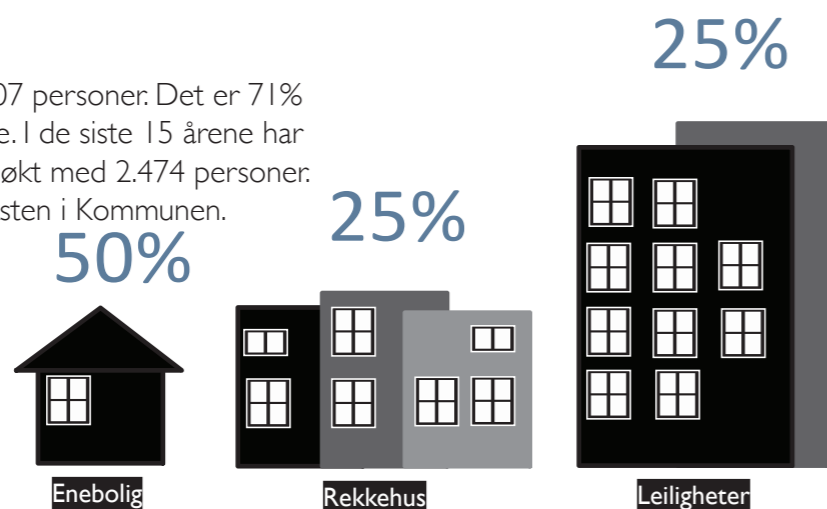


Fig. 54 - Viser hvilke type boliger som skal bygges i %.

Løsningen i denne oppgaven legger mer vekt på leiligheter i sentrum, og at andelen eneboliger senkes i sentrumsområdene.

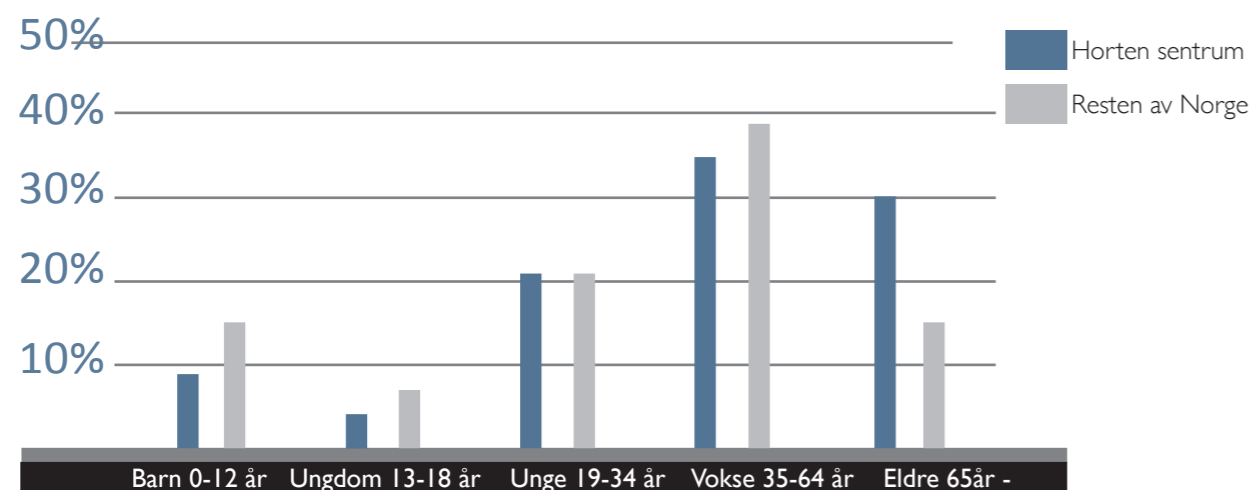


Fig. 55 - Figuren viser befolkningsgrupper i % tall fra ssb 2013

KLIMA

Horten har et stabilt klima med få ekstremer. Med en kyst vendt mot sør, har byen gode sol og vindforhold. Vinden variere mye og den kraftigste vinden er om høsten og vinteren. Klimatypen for Horten er "marine west coast" klima i følge The Köppen clima Classification. Gjennomsnittstemperaturen for Horten er 6.6 grader celsius. Den varmeste måneden er Juli med gjennomsnittstemperatur på 16.6 grader celsius. Februar er den kaldeste måneden med en gjennomsnittstemperatur på -2,8 grader celsius. Gjennomsnittsnedbør i løpet av et år er 878,8mm. Oktober er den måneden med mest nedbør 111.8mm, på den andre siden er februar tørrest med en gjennomsnitt på 45,7mm nedbør. (Weatherbase 2016)



Fig. 56 - Ett av mange trær i Horten med Misteltein. Her fra Karjohansvern

Horten har et varmt Kystklima og ligger i klimasone 2. Mye vegetasjon trives godt i denne klimasonen. Horten er kjent som en frodig hageby, hvor vegetasjon er en viktig del av identiteten til byen. Horten har et rikt artsmangfold og inneholder edelløvtrær som ask, alm lind og bøk. En plante som er kjennetegner til Horten er den fredede Mistelteinen. Den finnes i mange trær i hele kommunen. (Baggethun et al. 1960s.12)

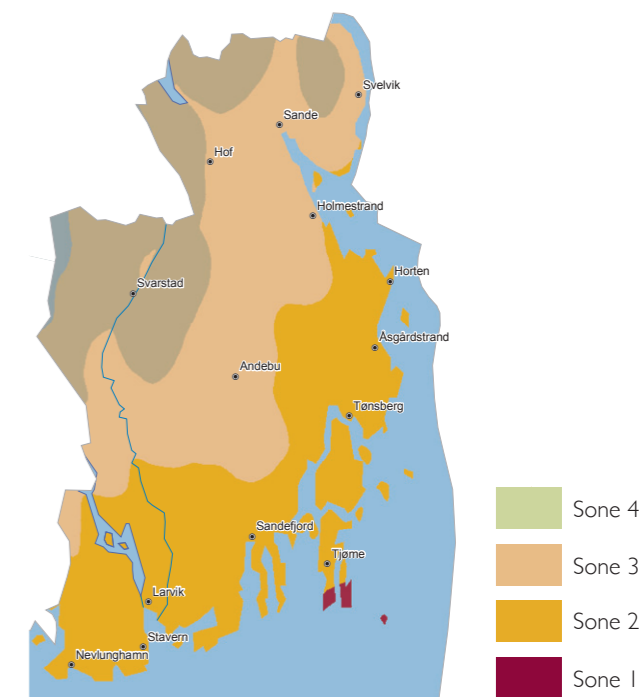


Fig. 57 - Klimasoner i Vestfold - Hageselskapet.

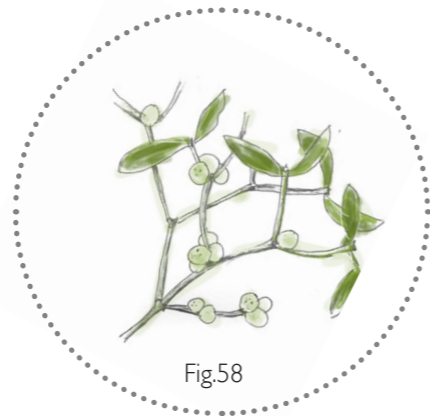
DET GRØNNE

Horten er en grønn og frodig hageby. Små trehus med blomstrende hager preger byen. Disse private boligområdene er med på å gi Horten sin identitet. Dessverre har dette grønne og frodige blitt bort i sentrumskjernen. Horten sentrum har god tilgang til grøntområder. For eksempel finner vi lystlunden med skogområder og idrettsanlegg. Samt de flotte turområdene på Karljohansvern. Brårudåsen er også et viktig grøntområde nært tilknyttet sentrum. Det er opparbeidet en grønn kyststi langs kanalen og Indre Havn. Denne fortsetter dessverre ikke langs Sjøfront Øst hvor grå industriområder preger havneområdene.

Ved videre utvikling av Horten er det viktig å tenke på grønne korridorer. Disse korridor vil være viktige for artsmangfoldet, men også får å gjøre bymiljøet i Horten bedre. Grønne trekker og flere små byparker vil være et viktig grep. Grønne tak og permeable flater er noe som bør komme mer tilsynet i bybildet. Det bør også tilføres et grøntområde ved ytre havn.



Fig. 58 - Hagebypreget med frodige hager gir viktige kvaliteter til gatene i Horten.



ARTER

I byen er det også noe spesielle arter å ta hensyn til. På kartet er det merket av rødlistede og svartelistede arter med svært høy status. De svartelistede artene bør ikke få større spredning og arten rynkerose bør bekjempes. De rødlistede artene bør bevares ved en eventuell utbygging.

Svartelistede arter

- Kjempespringfrø
- Rynkerose
- Dielmispel
- Blåhegg
- Hvitsteinkløver

Rødlistede arter

- Moseildre
- Sølvasal
- Ask
- Alm
- Dvergfgølemeiei



Fig. 59 - Skilt på Karljohansvern som forteller om plante- og dyrefredningsområde



ANALYSE KART I Grønne områder i sentrum

HORTEN ÅRET RUNDT.

I Horten er det er mange eventer og aktiviteter både i og utenfor byen. I Sentrumsplanen del 2 har Gehl Architects laget en illustrasjon som viser at hovedvekten av aktivitetene skjer på sommeren. Dette styrker sommermånedene, men hva med resten av året? For å skape en mer aktiv og levende by er det viktig at det skjer noen gjennom hele året. Hva med en lysfestival i Oktober, eller en vinterfestival i November? Det er mange muligheter for å aktivisere byen. Byens rom kan også gjenspeile høytider slik de gjør i Fredrikstad. Hvor det pyntes til Påske, jul og 17 mai.

Horten har mange muligheter til aktivisering gjennom hele året. Gatene og byrommene kan gjenspeile årstider og høytider. Skoler eller idrettslag kan være med å lage pynt, og sette sine preg på gatene. For eksempel kan hver skoleklasse henge opp malte egg i ett tre på torget, være med å sette løk på høsten, eller lage is-lykter som plasseres ved gjestehavnen. På den måten engasjeres innbyggerne og Horten bli mer personlig og interessant.

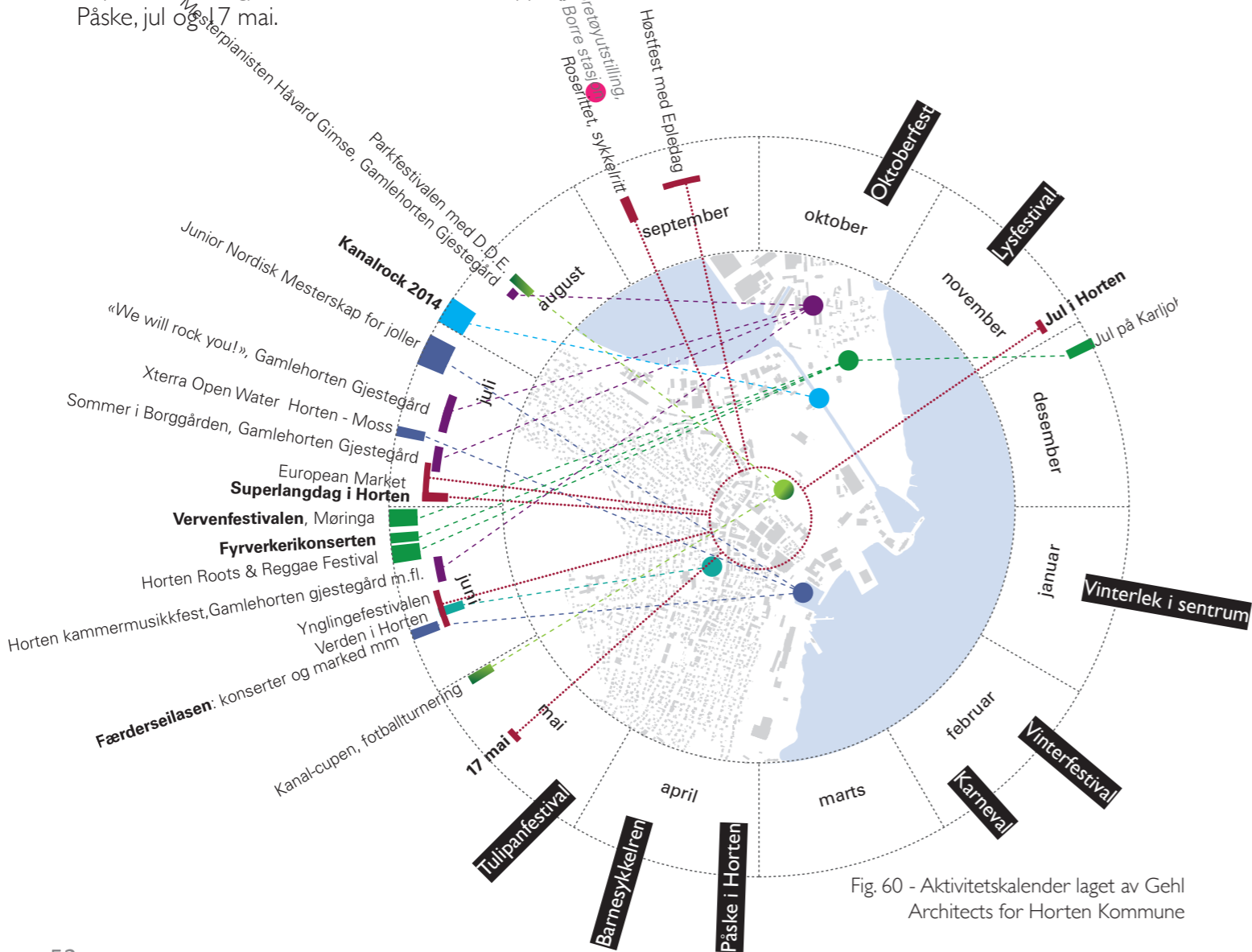


Fig. 61 - Det skjer mye i sommermånedene i Horten.



Fig. 62 - Høst langs kanale. Bilde av Astrid Bjonness



Fig. 63 - En vinterdag i Horten kan være fylt med spennede aktiviteter



Fig. 64 - Våren er en fin tid. Løk blomstrer og utemøbler bli flyttet ut.

GANG OG SYKKE

HORTEN KOMMUNE

Horten er den Vestfoldbyen med det mest miljøvennlige transportmønsteret. Sykkelandelen i Horten er på 9,5%, Tønsberg 7,3% og Sandefjord 4,4%

I dag finnes det ca. 21 km med gang- og sykkelveier og ca. 1 km med ren sykkelveg med fortau. I sentrum er det ca. 220 parkeringsplasser for sykkel. For å registrere sykling i Horten sentrum er det satt opp automatiske målepunkter i Holtanveien og i Storgata. Tallene fra disse målepunktene viser at Storgata blir brukt mye som sykkelvei både om sommeren og vinteren. Det er i gjennomsnitt ca. 330 syklister per døgn i året. På sommeren er det mer en 600 syklister per døgn og om vinteren er det mellom 100 og 200 syklister per døgn. I Holtanveien er det ca. halvparten så mange som sykler. Horten Kommune (2015b)

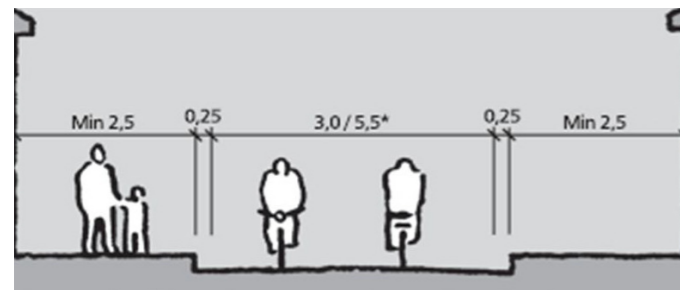


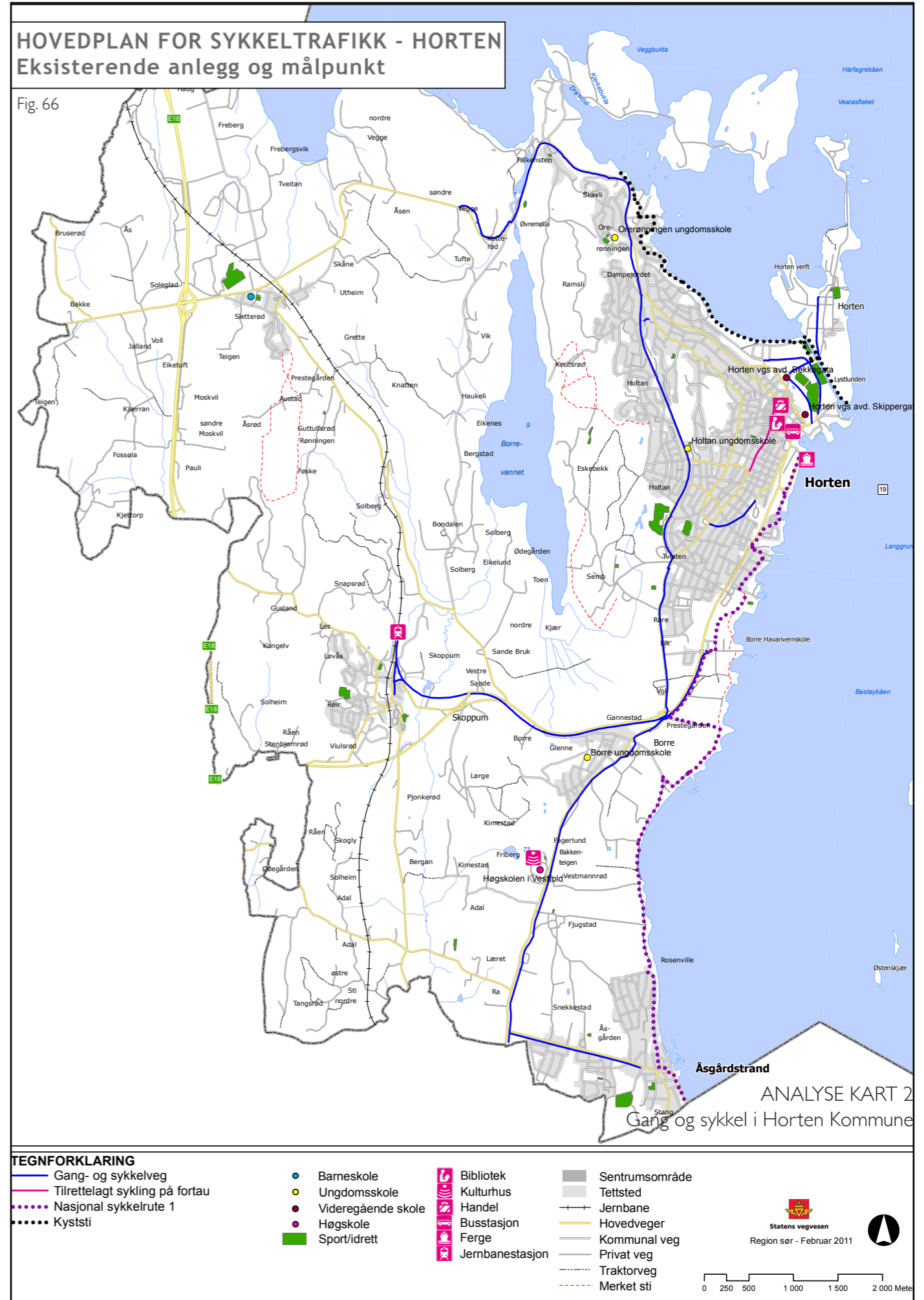
Fig. 65 - Utforming av sykkelgate laget av statens vegvesen. Mål er i meter.

HORTEN BY

Horten er en gunstig by å sykle i både på grunn av korte avstander og lav trafikkhastighet i sentrumskjernen. Det er også gode muligheter for å sykle lengre strekninger både som mosjonist og til og fra jobb.

Det å satse på gang og sykkelveier vil være med på og gjøre Horten til en mer bærekraftig by samtidig som det vil være et positivt grep for folkehelsen. Helsedirektoratet har kommet med en anbefaling at barn og unge minimum bør ha 60 minutter fysisk aktivitet hver dag. Voksne og eldre omtrent 30 minutter fysisk aktivitet hver dag. (Helsedirektoratet 2014) Økt gang- og sykkeltrafikk gir betydelige helsegevinster.

I Nasjonal transportplan 2010-2019 er hovedmålet "Attraktivt å sykle for alle" sykkelandelen skal økes fra dagens 5% til 8% frem til 2019. Det er også et mål at 80% av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skole.



20%
Sykler til arbeid



30%
Går til arbeid



50%
Går eller sykler til skole



80%
I Vestfold eier en sykkel



Fig. 67 - Gang og sykkelbruk i vestfold

Våren 2016 ble sykkelbyavtalen mellom Horten kommune, Vestfold fylkeskommune og statens veivesen signert. Avtalen strekker seg fra 2016 til 2020. Med denne avtalen skal det bli mer fokus på sykkel i Horten. Målene i denne avtalen er at sykkelbruken i Horten skal øke med 25%. Innbyggerne skal oppleve det som mer attraktivt å sykle. Sykkelen skal brukes mer aktivt, og reise til jobb, skole og til fritidsaktiviteter skal gjøres med sykkel. Det skal også jobbes med å forhindre alvorlige sykkelulykker. (Horten Kommune 2016)

For å gjøre Horten til en enda bedre sykkelby må det sammenhengende sykkelrutenettverket styrkes. Slik at man kan sykle fra sentrum og til destinasjoner i og utenfor sentrum. Sykkelveiene bør få egen trasé med god skilting og god belysning. I dag deles syklistene areal med enten gående eller kjørende. Sykkelveiene for Torggata bør løses på en bedre måte og det bør komme egne løsninger for sykkeltrasé langs strandpromenaden. Generelt bør det også komme flere sykkel parkeringsmuligheter i sentrum. Parkering langs gaten, men også flere plasser under tak for eksempel i parkeringshus, eller i egne sykkelparkeringsbokser.

Horten sentrum har et veldig godt utgangspunkt for gående og syklende, men det mangler noe tilrettelegging for dette. Sentrumskjernen i Horten er tett og man kan nå det meste med en fem minutters gåtur. På ti minutter kan en fotgjenger gå fra torget til grøntområdene på Karljohansvern. Med sykkel når man raskt til utkanten av Horten og til utenforliggende boligområder. Sykkelprosenten burde ha vært høyere en 9.5% i Horten. Det som gjør det mindre attraktivt å gå- og sykle i Horten er utformingen på gatene og veiene. Fartsgrensene er for høye, og det kan føles utrygt å gå og sykle i Hortens gater.

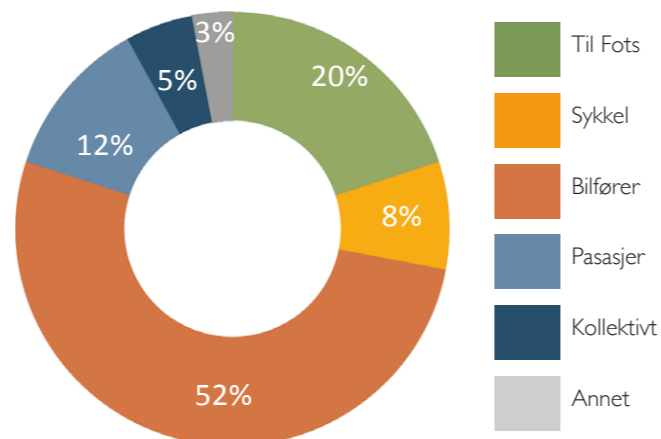


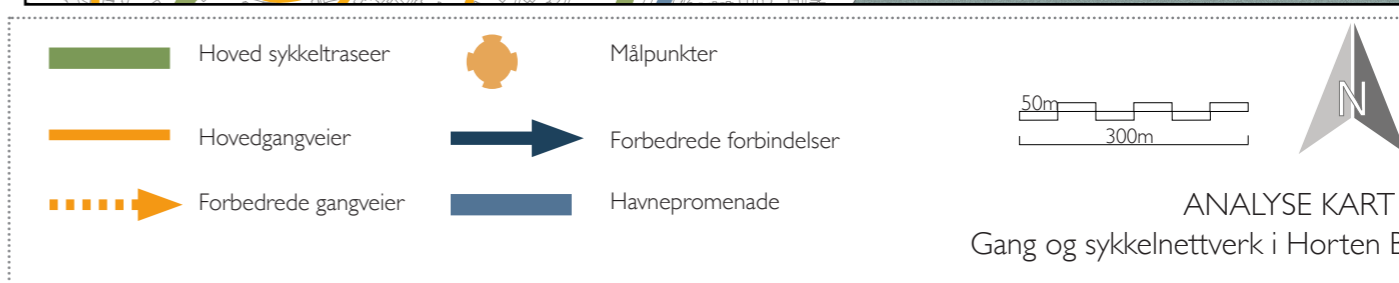
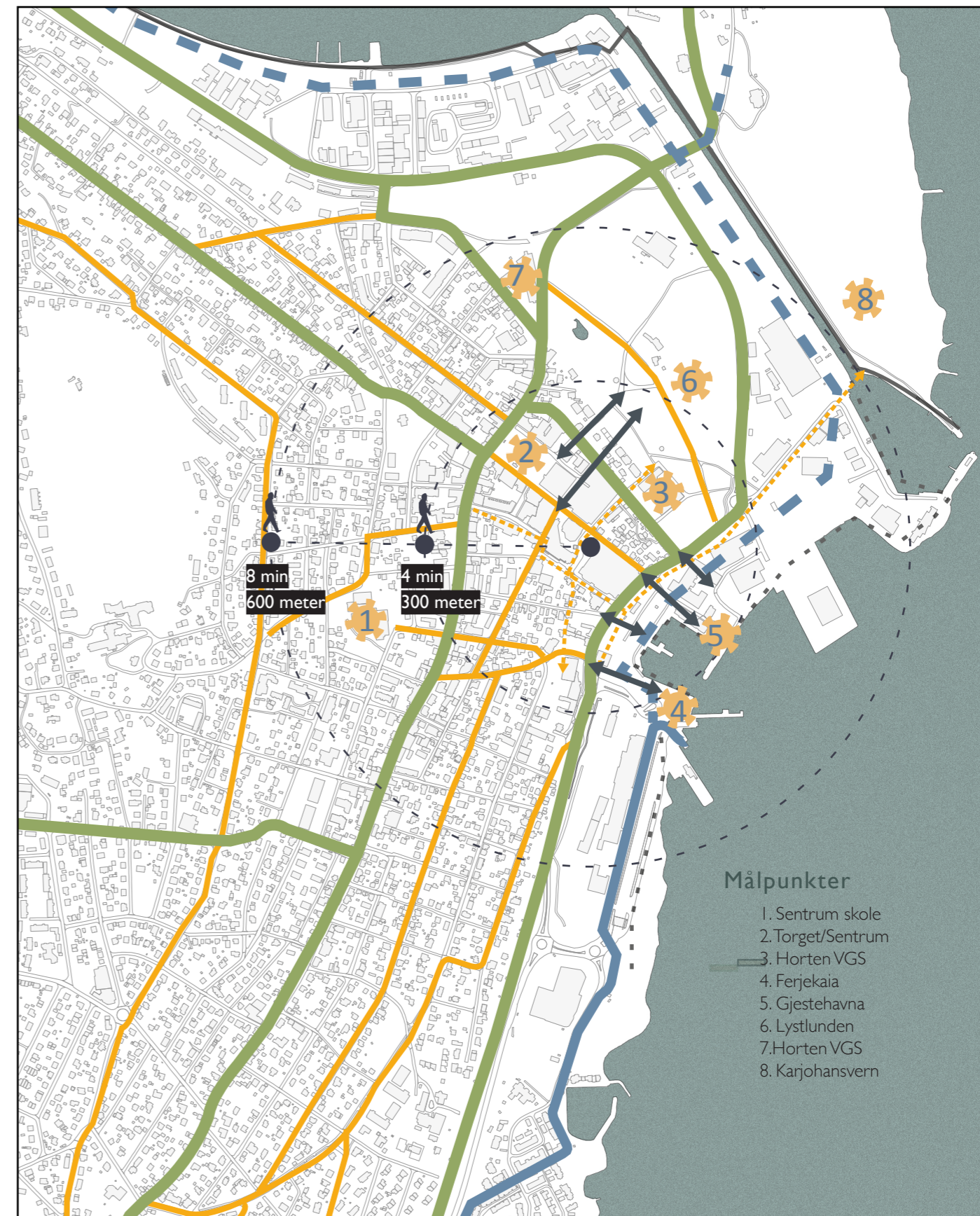
Fig 68 - Tøi rapport 1213.2012 reisevaneundersøkelse for vestfoldbyen 2009.



Fig. 69 - Foto fra signeringen av sykkelbyavtalen i hortens. 6. klasse på Lillås skole var med på åpningen.



Fig. 70 - Mange som bruker sykkel til jobb og til skole. Bildet er fra Rådhuset i Horten, Her mangler det sykkelparkering.



TRAFIKK OG KOLLEKTIVTRANSPORT

BYEN FOR BILEN

Horten er en by for bilen. Både utforming, hastigheter og parkeringsmuligheter gjør at det er enkelt å kjøre bil i Horten. Hovedgaten for bil er strandpromenaden med en års døgn trafikk på 8000. Her er også hastigheten for stor til at mennesker kan føle seg komfortable med å bevege seg her. Skippergata og Nordre Enggate er de mest trafikkerte gatene som går gjennom byen. Gatene oppleves som bakgater som ikke er tilrettelagt for gående eller syklende. Gatene i sentrum bør opparbeides med vegetasjon, lavere fartsgrenser og mer plass for mennesker. Bebyggelsen som vender mot gatene må aktiviseres slik at det blir en atmosfære i gatene. I Storgata har trafikken blitt redusert de siste årene og dette er en gate med stort potensial for å bli "Shared Space" gate. I sentrumsplanen er det gode beskrivelser av hvordan denne gaten kan transformeres og gjøres mer tilrettelagt for mennesker og sykkel.

Bilistene har det i dag for godt i Horten sentrum, så fokuset nå må endres fra bil til fokus på syklende og gående.

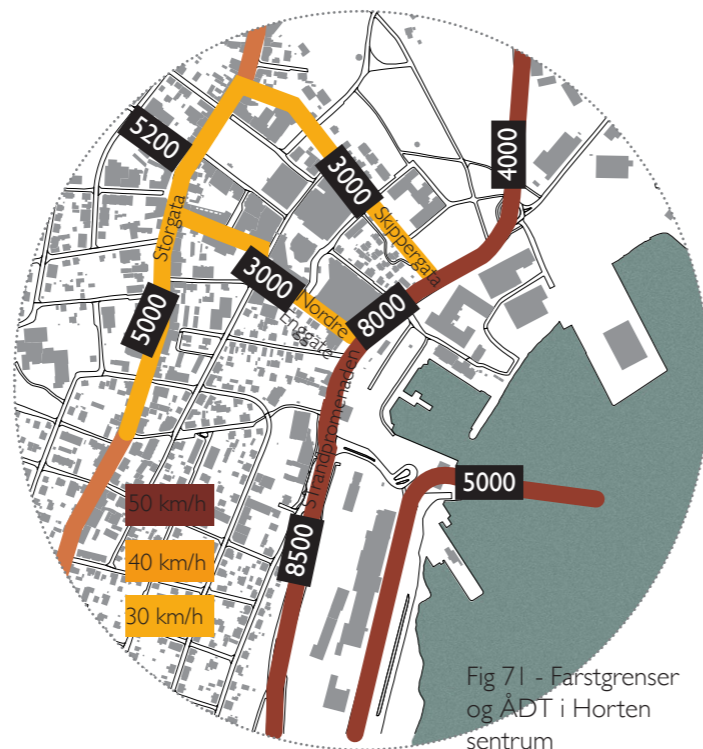
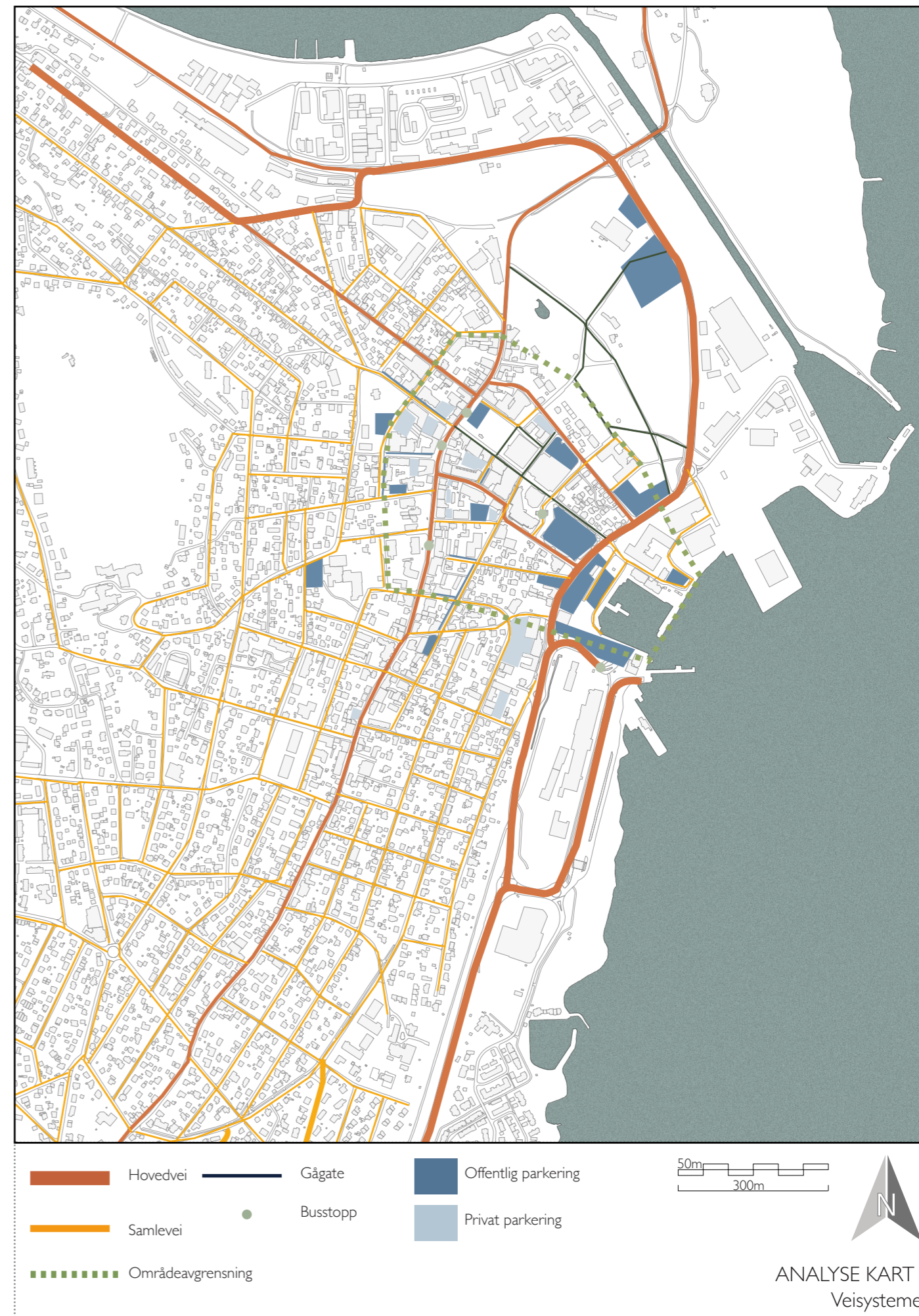


Fig72 - Storgata Hortens viktigste gate, bør tilpasses mer de gående og de som sykler.



Fig73 - Strandpromenaden er i dag tilpasset den kjørende.



KOLLEKTIVTRANSPORT

Kollektivtilbudet i Horten bør prioriteres. For med et mål om grønn mobilitet og mindre biler i sentrum er det viktig at kollektivsystemet fungerer som det skal. I dag går det busser fra sentrum til nærliggende byer som Tønsberg, Åsgårdstrand, Sandefjord, Larvik og Holmestrand. Lokalt er det god dekning og de fleste tettstedene i Horten dekkes av busstilbudet. Den største mangelen er koblingen mellom togstasjonen i Skoppum og Horten sentrum. Buss og tog samkjører ikke, så her bør det jobbes mer med å satse på buss til tog. Dette blir spesielt viktig når den nye vestfoldbanen står ferdig.

I tilknytning til sentrum er stoppestedene Løngata, Torget, Horten rutebilstasjon og Horten Fergeleie. Dagens busstasjon ligger mellom Sjøsidens kjøpesenter og Rådhuset. Dette er en sentral plassering, men plasseringen skaper utrygge gater i sentrum. Bussen krysser gågata og skaper mye trafikk rundt inngangen til Sjøsidens kjøpesenter. Plassen utenfor rådhuset og sjøsidens bør bli et torg for mennesker, hvor det kan være plass til lek og opphold. En plassering av busstasjonen langs Strandpromenaden vil være et alternativ som kan jobbes videre med. Det kan fortsette å være stoppesteder i sentrum, men selve bussentralen bør flyttes litt ut av sentrumssonen.



Fig75 - Busser rett ved gågate skaper utrygge situasjoner.

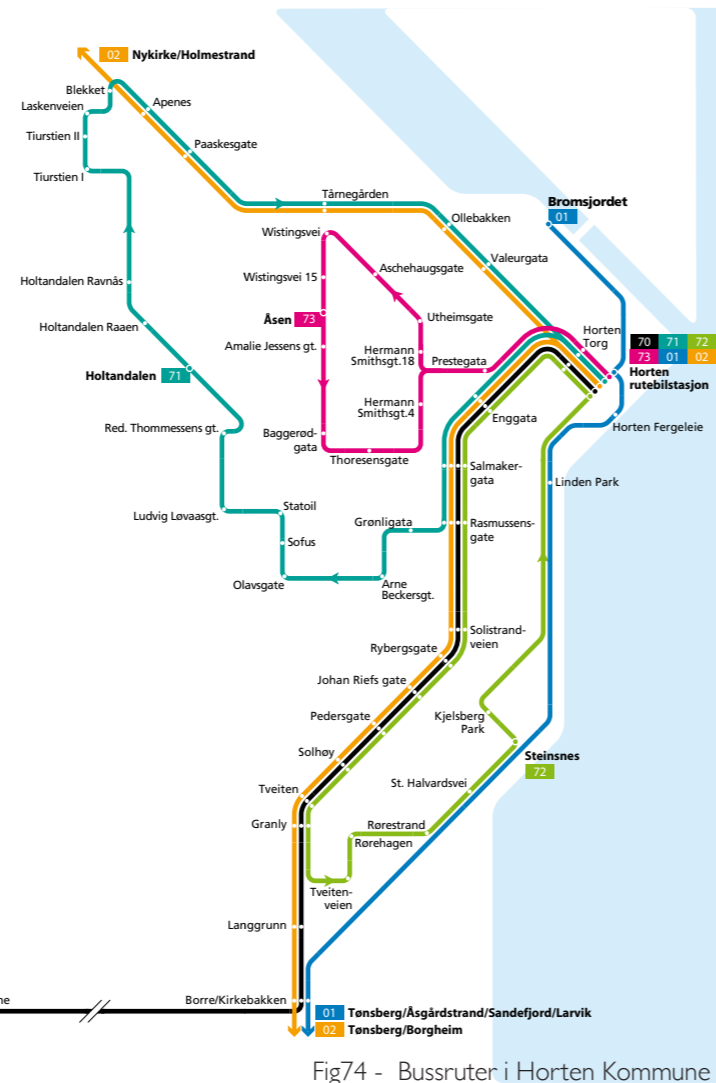


Fig74 - Bussruter i Horten Kommune



Fig75 - Busstasjonene plassering bør revunderes, dette område bør gis tilbake til menneskene som bruker byen.

H OVEDGREP

Selve veistrukturen i Horten fungerer bra, men utformingen bør forbedres. For arbeidet videre bør det fokuseres på 4 gatetyper:



Fig76 - Hovedgrep veier



Fig77

PARKGATE- Beplantes med trær og tilpasses menneskelig bruk. Her kan forhagene trekkes ut mot veien og møblering av gatene er positivt. Fartsgrensen bør ikke overstige 30km/t.



Fig78

GÅGATE - en gate der kjøring med motorkjøretøy ikke er tillatt. Her er det viktig at gaten oppleves som et byrom. Vegger, gulv og tak er viktige elementer. Her er må det være aktive fasader. Gatestein er vanlig å bruke og ingen skille mellom kjørebane og fortau. (TØI 2010)



Fig79

SAMBRUKSOMRÅDE – "Shared space" er et veikonsept hvor gaten strekker seg fra vegg til vegg uten segregering. Shared space skal skape estetisk flotte trafikkarealer og byrom, som egner seg til opphold, handel og rekreasjon for byens beboere og besøkende. Her er det fokus på de myke trafikantene, samtidig som trafikken avvikles på en effektiv måte. (TØI 2010) Her er gaten utformet på de gåene sine prinsipper.



Figx80

MILJØGATE- Er en hovedveg i et tettsted hvor det er utført forskjellige fartsreducerende tiltak. Gaten blir mer tilpasset for gående og syklende. Ved å senke farten vil dette også redusere antall ulykker. Vanlige tiltak er å redusere kjørebredde, fartsdumper, siksakk kjøring og gang og sykkelfelt. For å gi gaten estetisk preg er gatestein på fortau og vegetasjon positive elementer. (TØI 2010)

SIKT OG BARRIERER

Sikt og utsikt er viktig for flere ting i en by. Ved å ha tydelig sikt mot natur, får man en sterkere tilhørighet til hvor man er og de er lettere å orientere seg. Mennesker bruker synet aktivt når en beveger seg i en by. Mulighetene for å se gir et overblikk og utsyn mot det som kommer og dermed skape en trykghetsfølelse. (Gehl 1971 s.155) Gatestrukturen i Horten gir gode muligheter for sikt. Veiene er rette og terrenget gjør at siktlinjer mot fjorden blir tydelige. Analysen viser viktige siktlinjer i Horten som gir en følelse av oversikt. Større og åpne siktlinjer mot sjøen er med på å knytte sentrum til kysten. De overordnede siktlinjene setter byen i en geografisk kontekst. Som følge av byutvikling har noen av de viktige siktlinjene mot fjorden blitt borte. Bebyggelse nær havnen hindrer viktige siktlinjer å nå ut mot sjøen. Ved en videre utvikling av havnene, er det viktig å bevare siktlinjene og se på mulighetene for å gjenopprette de historiske siktlinjene. Ved gjestehavnene er det et utsiktpunkt hvor man har god utsikt over Horten og ut mot Kysten.



Fig81 - Siktlinje mot sjøen setter Horten i en geografisk kontekst

BARRIERER

Barrierer hindrer siktlinjer og bevegelse. En barriere kan være elver, veier, toglinjer, bebyggelse eller vegetasjon. I Horten er strandpromenaden en barriere. Strandpromenaden er en av hovedveiene i Horten med en ÅDT på 8000 og en fartsgrense på 50km/t. Veien har få krysningspunkter og er ikke egnet for gang og sykkel. Langs havnen er det også områder som ikke er tilgjengelige, store grå flater som hindrer både sikt og fremkommelighet langs kysten. For å knytte sentrum mot kysten er slike barrierer viktige å bearbeide.

Det å kunne se er en viktig menneskelig sans. I en by er det viktig å kunne se både det nære og det fjerne. Siktlinjer gjør det lettere å orientere seg, samt setter byen i en geografisk kontekst.



Fig82 - Industibygg er en barriere for sikt mot sjøen. Det skaper også utilgjengelige områder langs kysten.



V ERNESTATUS OG KULTURMILJØ

Horten har flere vernede bygg og kulturmiljøer som det er viktig å ta hensyn til. Disse områdene er spesielt interessante i forhold til byens identitet og egenart. Ved fortetting i sentrum er det viktig å minske presset på hagebyene og ta vare på historiske områder. Hensynsone som blir vist på kartet er bearbeidet av Riksantikvaren og Horten Kommune. Hensynsonene vil sikre at Horten bevarer sin egenart samt opprettholder sammenhengen mellom bygg, vei og tetthet.



Fig. 83 - Skråfoto av sentrumsområde med hensynsone 1 og 2. Omerådene ligger tett inntil sentrum, og er viktige å bevare under videre utvikling.

1 - HAGEBYEN

- Gatestruktur fra 1815 til 1907
- Positivt bomiljø
- Identitet

2 - SMÅHUSKVARTALER

- Svært høy utnyttelse
- Representerer den tette historiske byen
- Mer offentlig bruk er ønsket i disse byggene

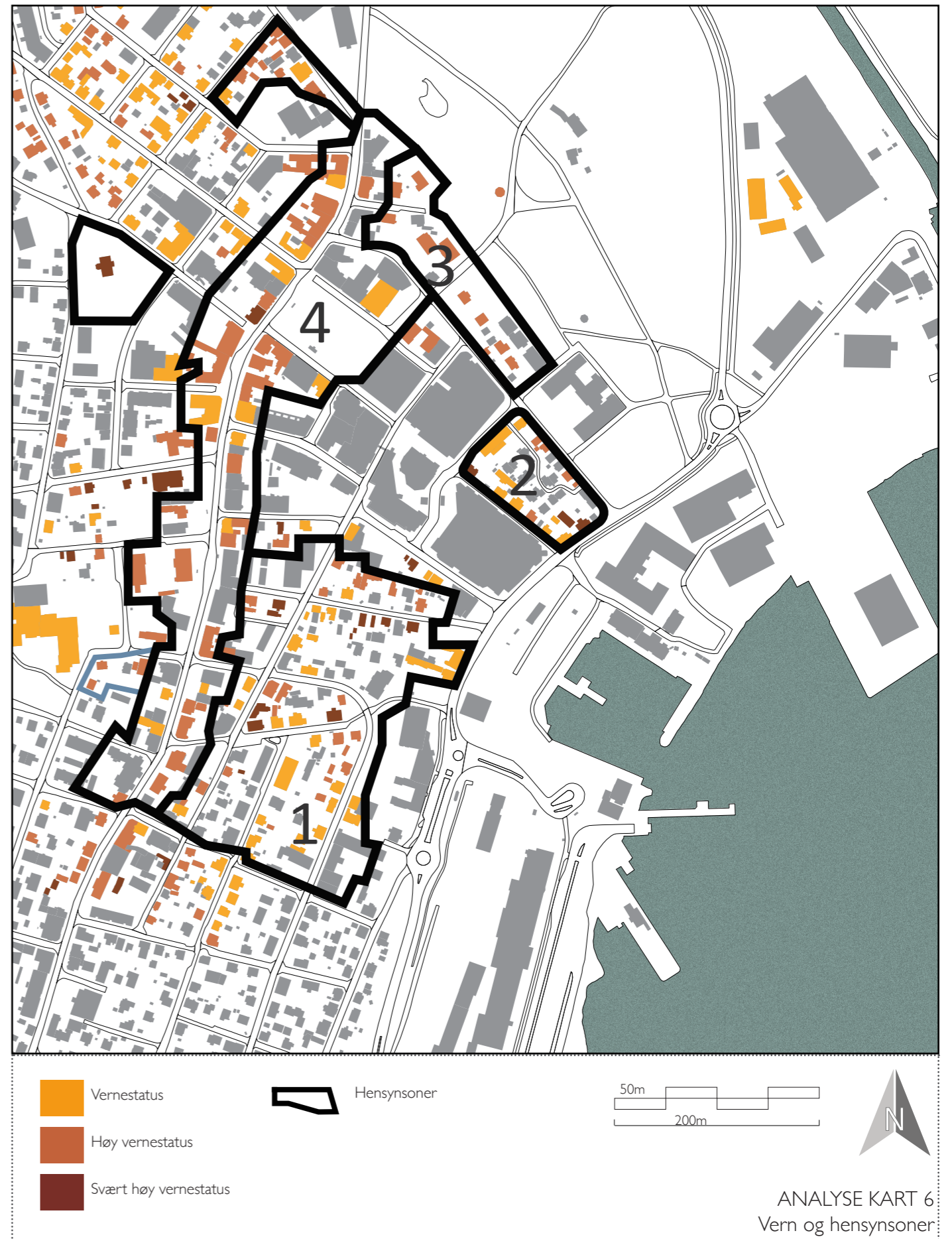
3 - MOT LYSTLUNDEN

- Hensynsone mot parken
- Ikke bygge for høyt
- Bevare det grønne

4 - STORGATA OG TORGET

- Bygg som forholder seg til gate og torg
- Viktig gatemiljø
- Rik og detaljert arkitektur
- Kafe og utesteder
- Høyde på husene bør være variert

Et av hovedmålene i planen er å minske presset på "eplehagefortetting" og ivareta historiske områder i sentrum. Både enkeltbygg og miljø er ivaretatt. Dette er sikret gjennom bestemmelser, hensynsoner og tema kart. (Horten Kommune 2015a)



BEBYGGELSESSTRUKTUR

I 1997 ble det laget en Realistisk Byanalyse for Horten sentrum. Rapporten ble laget av Asplan viak. Det har siden skjedd endringer i sentrumskjernen så en oppdatert versjon av bebyggelsesstrukturen er nødvendig spesielt med tanke på utbygging og infill prosjekter.

Begrepet bebyggelsesstruktur beskriver bebyggelsen og hvilke typer ordensprinsipper de er bygget etter. Det betegner geometriske prinsipper som gjenspeiler funksjonelle eller kulturelle betingelser. (Ellefsen et al. 1991) En by er stadig i utvikling og strukturene i byen endrer seg over tid. De fysiske strukturene kan endre seg helt eller bli forsterket.

PUNKT BEBYGGELSE

Består av enkeltstående bygg, eller bygningsgrupper som skiller seg fra omkringliggende strukturer. Dette kan være kirker, gårder eller annen enkeltstående bygg.

LINEÆR BEBYGGELSE

Bebyggelse som er strukturert i forhold til en vei, gate, bekk, tråkk eller lignende.

RUTENETT BEBYGGELSE

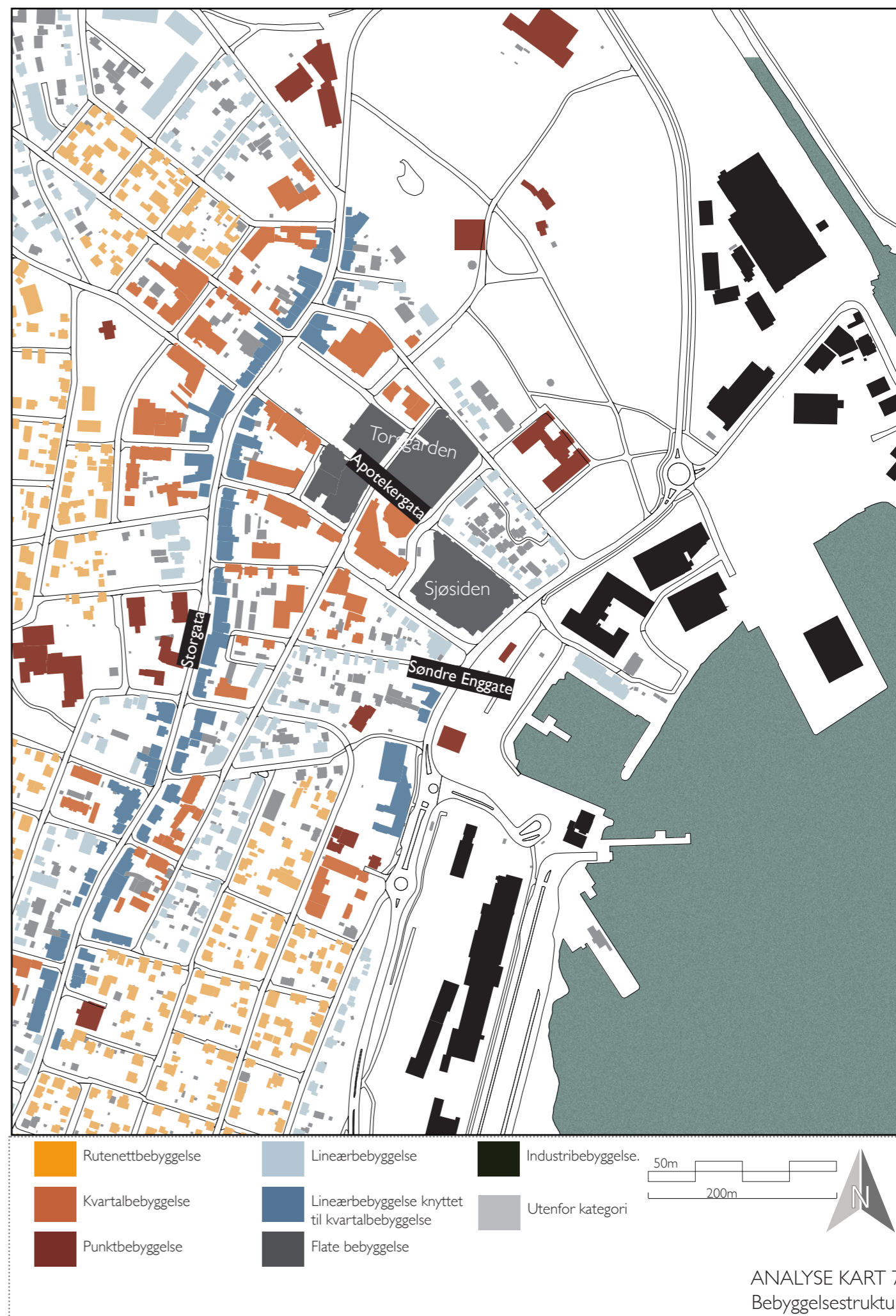
Bebyggelse som er strukturert i forhold til et gatesystem bestående av likeverdige kryssende gater. Kan være enkelthus eller kvartalsstruktur

FLATE BEBYGGELSE

Består av bygg som forholder seg til en flate, Den kan fylle ut et kvartal, eller ligge mer frittliggende og forhode seg til en parkeringsplass eller en industriflate.

Horten sentrum og omkringliggende områder har to hovedstrukturer: Lineær og rutenett bebyggelse. Den eldste bebyggelsen orienterte seg langs gater. Den lineære strukturen er tydeligst langs Storgata, men den er også fremtredende i de gamle boligbebyggelsen som ligger langs skippergata og søndre Enggate. Etter reguleringsplan 1867 ble rutenettstrukturen innført i Horten. Rutenettet ble tilpasset gammel struktur, så man finner den lineære bebyggelsen flere steder også i rutenettstrukturen. Rutenettet er tydeligst i boligområdene utenfor sentrum. Her er det større områder med tydelig rutenett struktur. (Horten Kommune 1997) I sentrumskjernen har det skjedd størst forandring og det er kommet inn større bygg som fyller hele kvartaler. Det er forsøkt opparbeidet en kvartalsstruktur på begge sider av Apotekergata. Dette fungerer best øverst med den eldre bebyggelsen. De nye bebyggelsen som Torggården og Sjøsidene blir dominerende og fasadene er ensformige slik at de gir lite tilbake til gaten.

Ved en videre utvikling er det viktig å bevare den lineære strukturen i bebyggelsen. Ved en fortetting i Horten vil utbygging i hagebyen være best egnet for eneboliger. I sentrum vil infill være et viktig grep for å fullføre kvartalsstrukturene. Ved utbygging av industriområder ved havnen bør gatesystemet videreføres. Her kan det bygges leiligheter og større bygg. Det er også viktig med studentboliger nær sentrum, og nær kollektivtransport. Videre i sentrumsutviklingen bør det tenkes på fasader og høyder når det skal bygges.



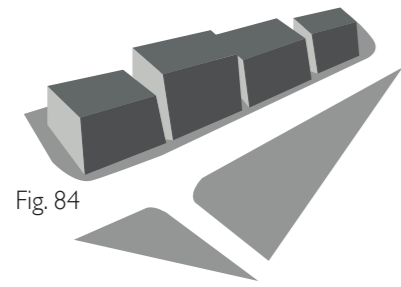


Fig. 84

LINEÆR BEBYGGELSE

I Horten kan man finne denne strukturen i de eldste gatene. Hvor bebyggelsen tydelig har vokst frem langs gaten. Lineær bebyggelse er positivt for det rammer inn gaten. Med mange innganger og vinduer vendt ut mot gatenivå gir det liv og aktivitet. Den lineære strukturen gir byen karakter og identitet og er viktig å ta vare på. Den lineære strukturen kan utvikles videre til å danne et mer sammenhengende bebyggelsesstruktur. Storgata har en tydelig lineær struktur, og fungerer godt som en bygate.



Fig. 85 - Lineær struktur i Storgata



Fig. 85 - Lineær struktur forholder seg godt med gaten

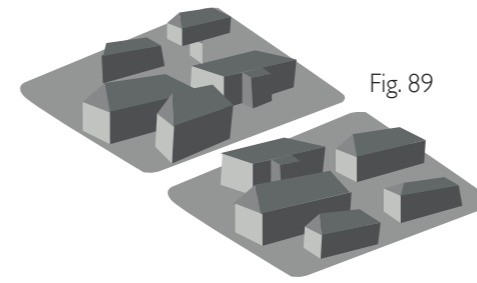


Fig. 89

RUTENETT BEBYGGELSE

I 1867 ble gatenettet utviklet til rutenett og dermed bærer mye av Horten preg av dette. Rutenett bebyggelse gir gode siktlinjer og en ryddighet til gatene. I Horten ser man denne strukturen tydelig i boligområdene utenfor sentrum. Hvor frodige hager og hvitmalt gjerder er med på å gi gatene et spennende uttrykk. Det er mye på grunn av dette at Horten betegnes som en Hageby.



Fig. 90 - Rutenettssystem i boligområdene rundt sentrum



Fig. 91 - Rutenettssystem i husene rundt sentrum.

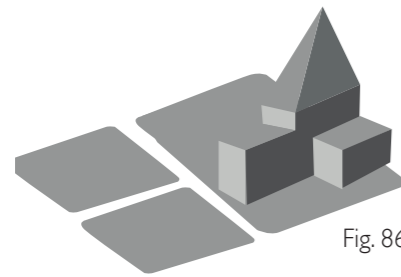


Fig. 86

PUNKT BEBYGGELSE

Dette er bygg som skiller seg ut fra gatestrukturen. Den kan være skoler, gårder eller kirker og er ofte bygg som skiller seg ut og blir landemerker. I Horten er det flere slike bygg, men få har en høy arkitektonisk kvalitet. Mye av punktbebyggelsen i Horten er industri og skoler. Horten kan ha godt av å få et nytt landemerke, et bygg som er med å bygge opp Hortens identitet.



Fig. 87 - Skoler er ofte punktbebyggelse



Fig. 88 - Punkt bebyggelse nær havnen

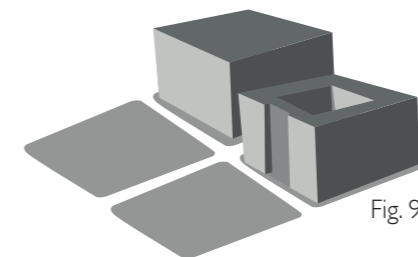


Fig. 92

FLATEBEBYGGELSE

Dette er en vanlig struktur i byer. Hvor hele kvartaler blir fylt inn med bygningsmasse. Det kan være store parkeringshus eller kvartal bebyggelse. I Horten har store deler av sentrum blitt fylt opp med flate bebyggelse. Sjøsidens kjøpesenter er ett eksempel på dette. Den negative effekten av slik sentrumsutvikling er at gaten mister sin personlighet, lange tomme fasader inviterer ikke til bruk eller opphold. Skal det bygges flate bebyggelse er det viktig å tenke mer kvartalsstruktur, med flere innganger og forskjellige fasader.

FUNKSJONER



Fig. 93 - Flatebebyggelse tar opp store deler av sentrum



Fig. 94 - Sjøsidens kjøpesenter er en av flere flatebebyggelser i sentrum

AKTIVITETSNIVÅ

I Horten er både offentlige og private funksjoner samlet nær sentrum. Her finner man offentlige funksjoner som Rådhus, NAV og politi. Storgata skiller seg ut som en restaurant gate, men aktive fasader, og mye aktivitet. Apotekergata har mer fokus på handel. Med tre kjøpesenter i Apotekergata, blir aktiviteten trukket inn i byggene, i stede for å være på gatenivå. Det er positivt at de fleste funksjoner er samlet innenfor en radius på 300m, noe som gjør byen tilpasset gang og sykkel.

AKTIVE OG PASSIVE GATER

Ved å se på åpne og lukkede fasader kan man si mye om hvordan byen er å bruke. For at en by skal være tilpasset gående er det viktig at fasadene er aktive, det vil si at de har noe som vekker interesse. Et menneske beveger seg i ca. 5kmh og har god tid til å registrere det som er rundt seg. Derfor er det viktig at byen gir mye informasjon til den som beger seg igjennom. På den måten blir turene mer interessante og meningsfylte. Tiden går hurtigere og veien føles kortere. Om en gate har smale enheter med mange innganger og utstillingsvinduer vil gaten snakke mer med mennesket, og aktiviteten mellom inne og ute vil bli større. Ved en situasjon ved lukkede fasader vil det være kjedelig å gå, øyet har ikke noe å se på, og turen vil virke lengre. (Gehl 2010) Et eksempel på lukkede fasader er et kjøpesenter. Få innganger og store tomme fasader gjør at senteret ikke forholder seg til gaten.

På analysen gjort av Asplan Viak for Horten ser man

For at en by skal være aktiv og tilpasset menneskelig bruk, er det viktig med skala og funksjoner. Et sentrum bør ha en radius på 3-400 meter for at man skal kunne nå alt til fots: "5 minutters byen" Det er også viktig å samle og ikke spre funksjonene.

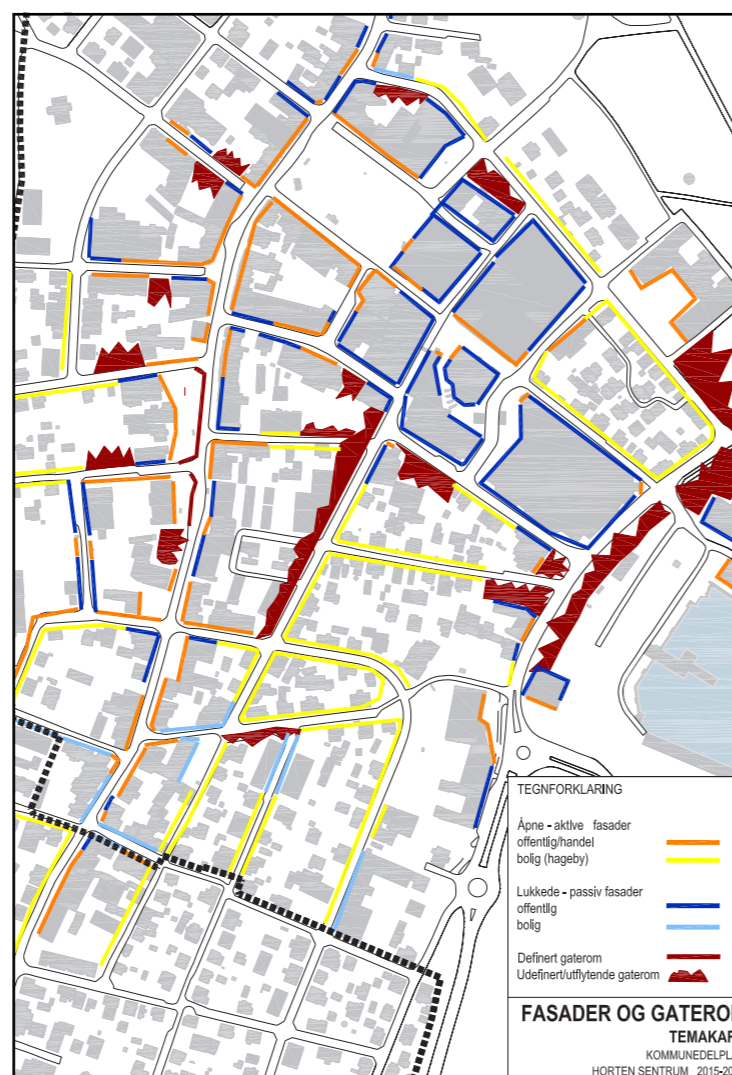
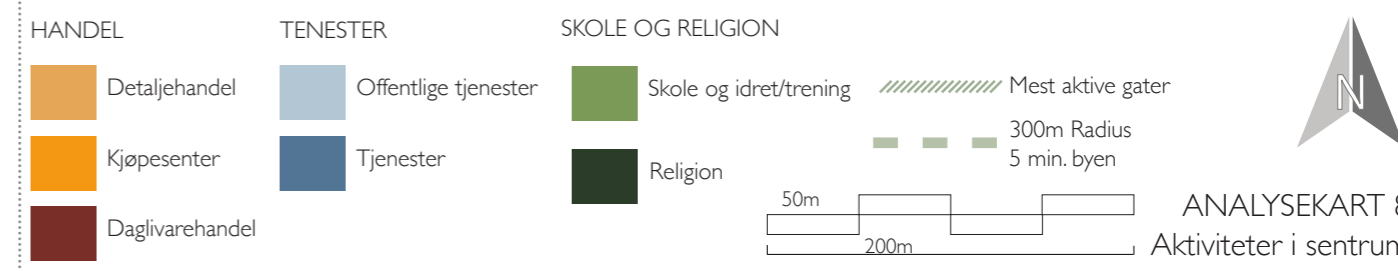


Fig.95 - Fasader og gaterom

tydelig at Storgata har mange åpne fasader men i Apotekergata som er byens gågate er det mange lukkede fasader. Dette er mye på grunn av de nye store byggene og kjøpesentrene. Det er også mange utflytende byrom, som må bearbeides til å bli aktive gater og byrom, med innhold og aktivitet.



BYENS ROM

SAMMENHENG

I denne byroms analysen er det delt inn i tre forskjellige byrom.

- Grønne rom
- Gater
- Torg

Det er en fin struktur på byrommene i sentrum. Storgata og Apotekergata definerer området og rommene knytter seg opp mot de to hovedgatene.

GRØNNE ROM

Horten er en grønn by, hvor hagebyen gir frodighet og identitet til byen. Det grønne er dessverre borte fra sentrumskjernen og de grønne rommene ligger ikke i direkte kontakt med bykjernen. Det mangler grønne forbindelser og eventuelt noen grønne lunger i sentrum

GATER

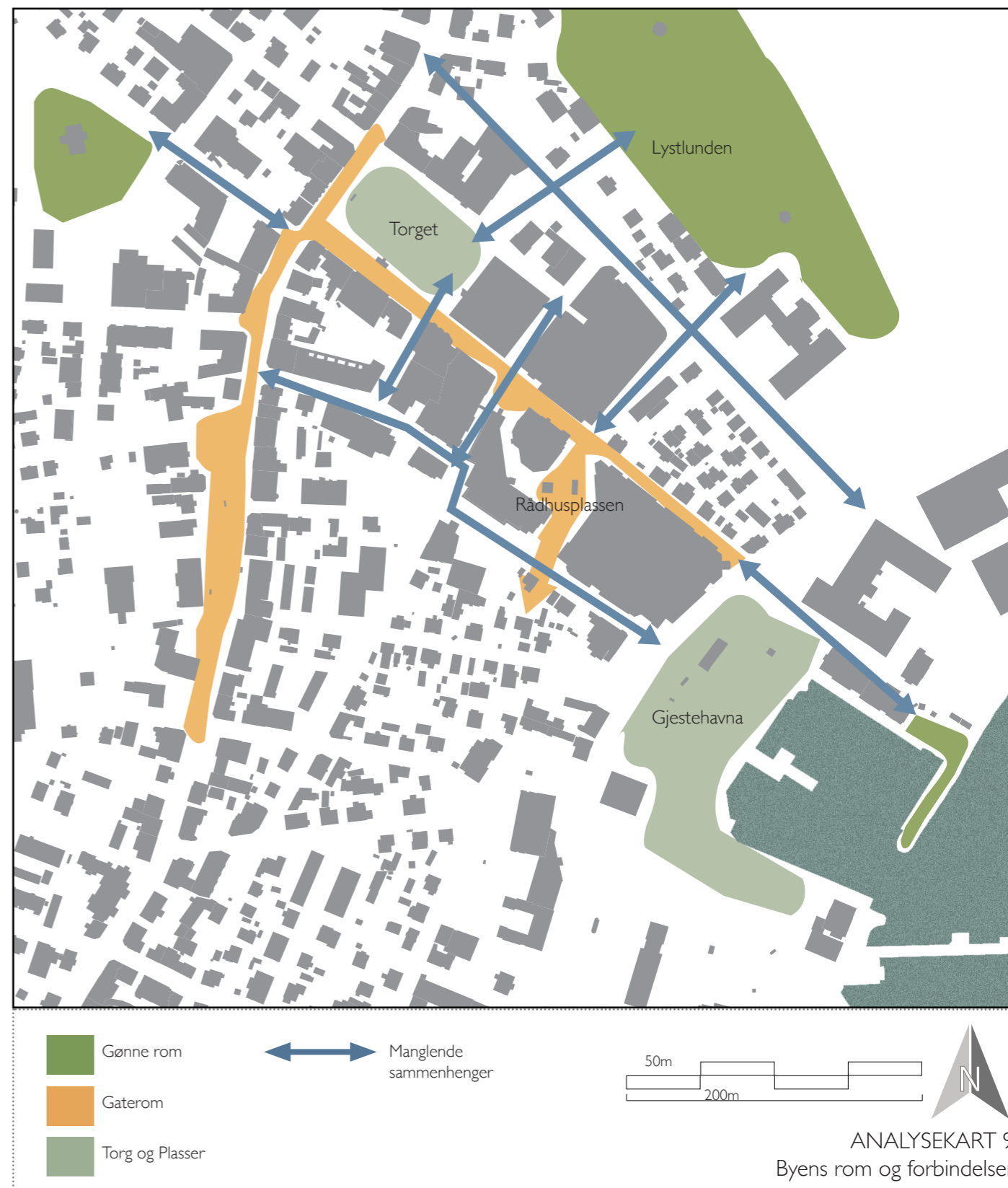
Horten har to hovedgater, Storgata og Apotekergata. Disse har forskjellig funksjoner og de er viktige byrom. Gatene inviterer til bevegelse og opphold men mangler aktivisering.

TORG OG PLASS

Byens torg er stort og ligger sentralt plassert. Dessverre er det lite aktivitet på torget og store deler av torget blir brukt til parkering. Bussterminalen er også et av byes viktige torg men fremstår i dag

som et kryss og inviterer ikke til opphold. Selv ikke for de som venter på bussen. Ved gjestehavna er det er stort potensial for å lage et nytt byrom, som vil knytte byen mer mot havnen og være med å skape et målpunkt i enden av Apotekergata.

Når det er snakk om byens rom menes det ikke bare plasser og torg. Byens rom er de stedene folk er og oppholder seg. Byrom kan planlegges og formes for bruk og opphold, men det tar tid å etablere gode byrom. (Bettum & Butenschön 1997) .



PARKERING

I Horten er det ikke mangel på parkeringsplasser. Parkeringsplassene tar opp store areal i sentrum og det er i alt 1388 p-plasser som er offentlige tilgjengelige. Når det er så lett å parkere i sentrum blir det lettere å ta bilen til sentrum. Dette vil igjen svekke den grønne mobiliteten. Blir det mindre parkeringsmuligheter må man gå eller bruke kollektiv transport. Parkering blir derfor et viktig virkemiddel for å redusere klimagassutslipp.

I dag tar parkeringen opp viktig områder som kan brukes til boligfortetting, eller grønne bakgårder. Ved å bruke noen arealer til boliger, vil det bli plass til flere i sentrum og dermed gi sentrum flere brukere. I stede for mange små parkeringsplasser bør det satses på større parkeringshus. Da gjerne som parkering under bakken eller i sammenheng med boligarealer.



Fig.96 - Oversikt over parkeringsplassene i sentrum. Her er både offentlige og private parkeringsplasser markert.

FORTETTING

For å svare på de regionale planene om å hindre byspredning, er fortetting og infill et viktig virkemiddel. Infill betyr å fylle inn og er en utviklingsstrategi hvor man utnytter ledige tomter til nye formål. Parkeringsplasser og tomrom mellom hus kan bebygges og gir plass til nye funksjoner. I Horten sentrum vil slike infillprosjekter være positivt for det kan være med å styrke den historiske kvartalsstrukturen i sentrum, samt gi plass til flere innbyggere. I dag har Horten mange tomme områder som egner seg for fortetting. Ved å fortette disse områdene kan det bli mellom 450 og 750 nye boliger i sentrum.

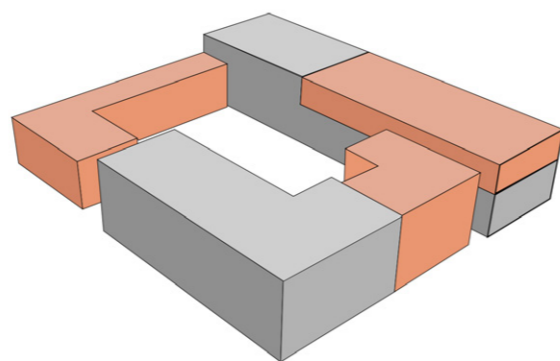
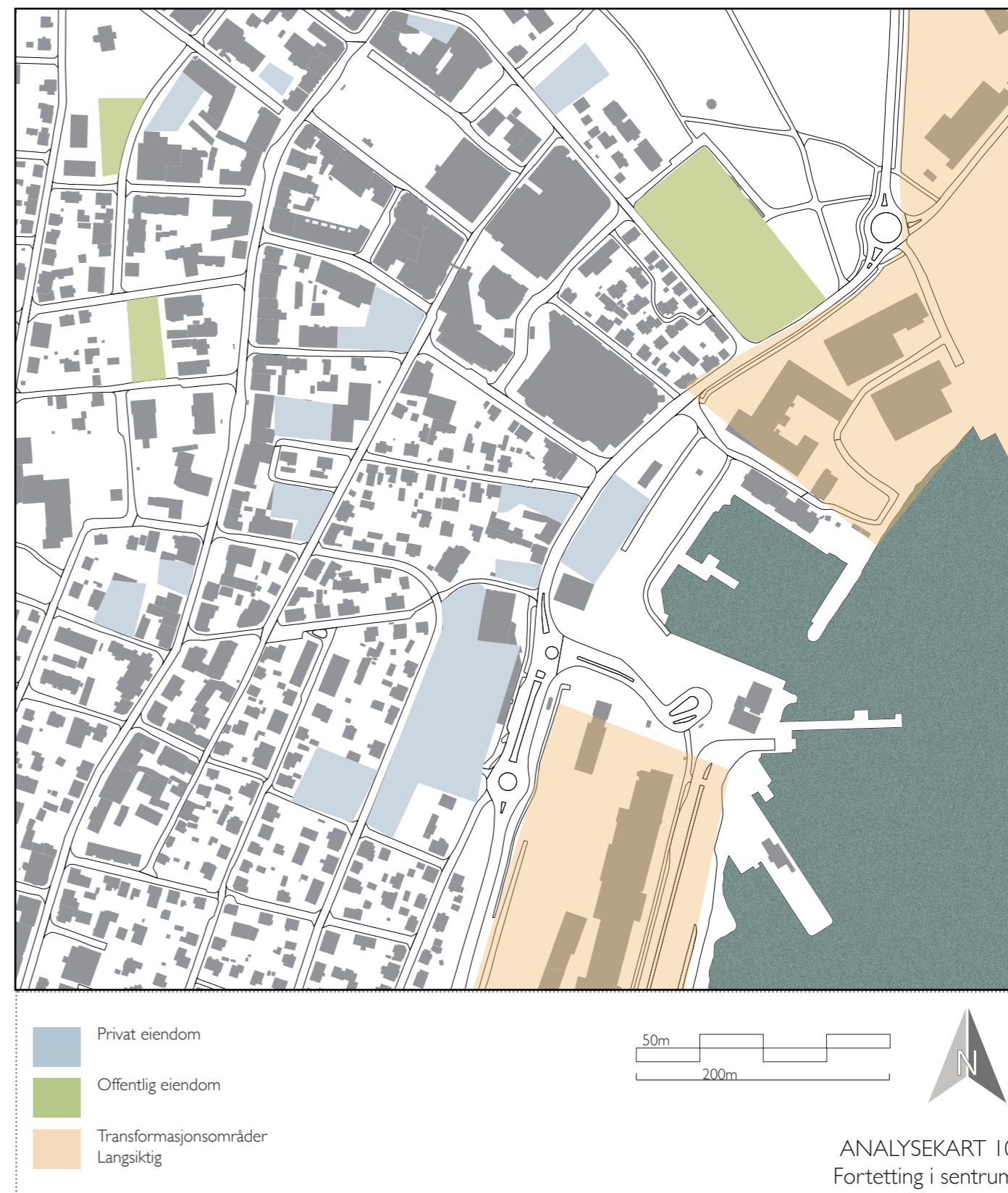


Fig. 97 - Illustrasjon over hvordan Infill kan brukes til å lage hele kvartalstrukturer



BYGATENE

HVA ER EN GATE?

En gate kjennetegnes ved at bebyggelsen forholder seg til gaten som vegger. I en gate kan det også være trær, hekker, murer og gjerder som også kan være med å skape disse veggene. Langs en gate kan det også være tilhørende plasser og parker, som gir gaten litt luft og opphold. (Statens vegevesen 2014) En by består av et nett av gater og plasser, som til sammen skaper byenes struktur.

I dag er gaten et sted man gjerne oppholder seg og bruker mye tid, men slik har det ikke alltid vært. I de første tiårene etter 2.verdenskrig var byen kun en økonomisk hensiktsmessighet, et sted for økonomisk vekst. Gaten var ikke et sted man ønsket å oppholde seg, det var et sted for ærender, handel og en møteplass. Man søkte bort fra gatene når man ikke hadde noe mer der å gjøre. Man skulle ikke spise eller røyke på gaten og benker var det lite av for gatene var ikke et sted man skulle oppholde seg. Selv om man ikke skulle oppholde seg i gatene, var det alltid mye folk i gatene, handel, næring, gateselgere, bodere og arbeid trakk mennesker. Etter endt arbeidsdag og etter butikkenes åpningstid ble gatene lagt stille, nesten i dvale frem til neste dags aktiviteter. Gaten har vært benyttet til tjenester, hvor biler både parkert og kjørende har tatt opp mye av plassen, De gående har blitt forvist til små trange fortau som kun innbød til rask gange fra a til b. (Butenschøn et al. 2012s.302) Gaten er den delen av sentrum som jobber hardest, og det kan forklares som nervesystemet skriver Jane Jacobs. Gaten forteller om følelser, om utsyn, og innsyn. Brukerne av sentrum føler ikke behov for færre gater, men flere, og lager egne veier. Snarveier som gjennom bygninger, over parkeringsplasser og gjennom kvartaler. Gaten har et stort potensiale til å være mer en kun en gate, men fungere som en av byenes viktigste rom. (Jacobs 1958)

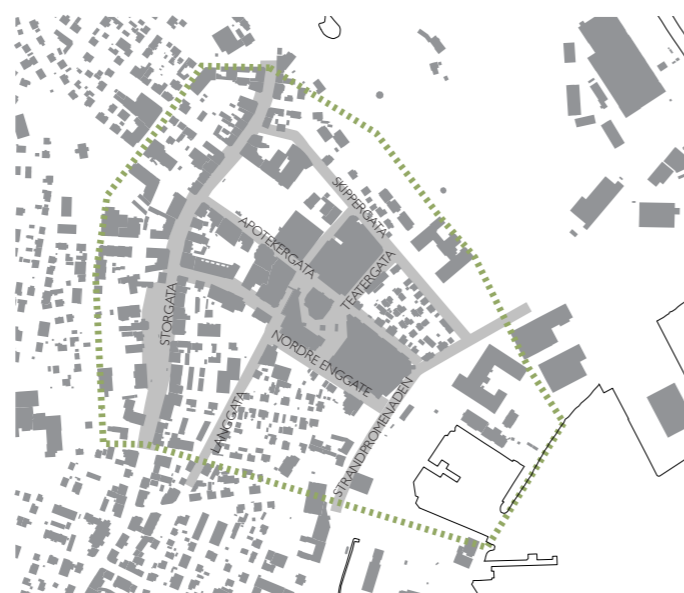


Fig.98 - Kart over de viktigste bygatene

GATENE I HORTEN

I Horten sentrum er det flere viktige gater, men ikke alle er i dag like attraktive å bevege seg i. For å forbedre gatesystemet, er det viktig å se på hva hvordan gatene fungerer i dag og se hva den mangler for å bli en bedre bygate. Storgata og Apotekergata fungerer godt som byens hovedgater, men for å få en mer helhet i gatesrukturen må også sidegatene aktiviseres.

BYENS TORG OG PLASSER

BYENS MØTEPLASS

Torg og plasser har en sentral rolle i en by, og er viktige møteplasser. Torget markerer ofte byens kjerne. Her er det plass til store forsamlinger, torghandel og er et sted hvor byens aktivitetsnivå gjenspeiler seg. Etter bilen kom inn i bybildet har mang torg blitt til parkeringsplasser. Dette gjør framkommeligheten til sentrum bedre, men torgenes kvalitet som viktige byrom blir svekket. Byens torg kan være mer en et stort steinsatt torg, slik som vi finner i middelalder torgene rundt om i Europa. I Norge kan vi trenger mer lune byrom, klima gjør det nødvendig å myke opp rommen. Vegetasjon, vann og benker er velkomne på torgene. Det viktigste er at torget utstyres til å fungere som fellesrom, her kan folk møtes og bruke parken gjennom hele døgnet og hele året. Som planlegger er det vanskelig å planlegge plasser som både skal kunne romme mange mennesker, men samtidig ha en mer lun og intim følelse. (Bettum & Butenschøn 1997)

Helt avgjørende for torgets kvalitet er veggene. Torget trenger en tydelig avgrensning, og ikke flyte utover. Er det manglende vegger, kan vegger lages av vegetasjon eller andre romskapende elementer. Det er også viktig å ha fokus på taket og gulvet i et byrom.

HORTENS TORG OG PLASSER

I kommuneplanen er det en del som omhandler byens rom. Her er det analysert og sett på hvordan rommene bør jobbes med på et mer overordnet nivå. I Horten finnes det mye plass hvor folk kan møtes. Plassene er store, så store at de kan virke tomme selv når det er mennesker der. Mennesker liker å oppholde seg der det er andre mennesker, og når plassene får så store dimensjoner og virker

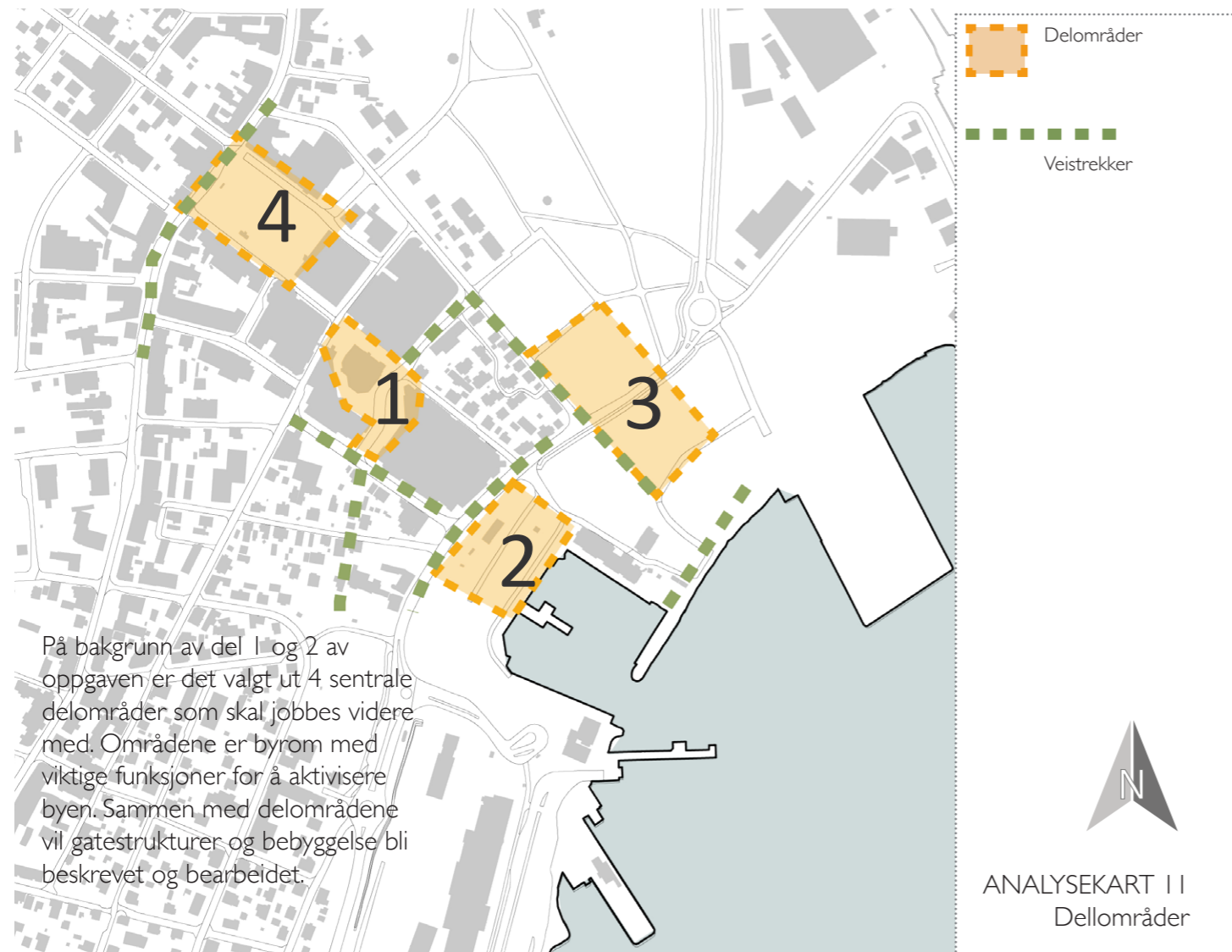


Fig.99 - Kart over de viktigste byrommene

tomme vil de miste sin attraktivitet. For at Horten sal bli en by som oppleves levende bør man arbeide med å skape mer intime plasser gjennom bebyggelse, møblering, vegetasjon eller belysning. (Horten kommune 2014)

Det er også et behov om å ha de store plassene, til 17.mai, idrettsarrangementer osv. Så å designe torgene slik at de kan fungere begge er en utfordring.

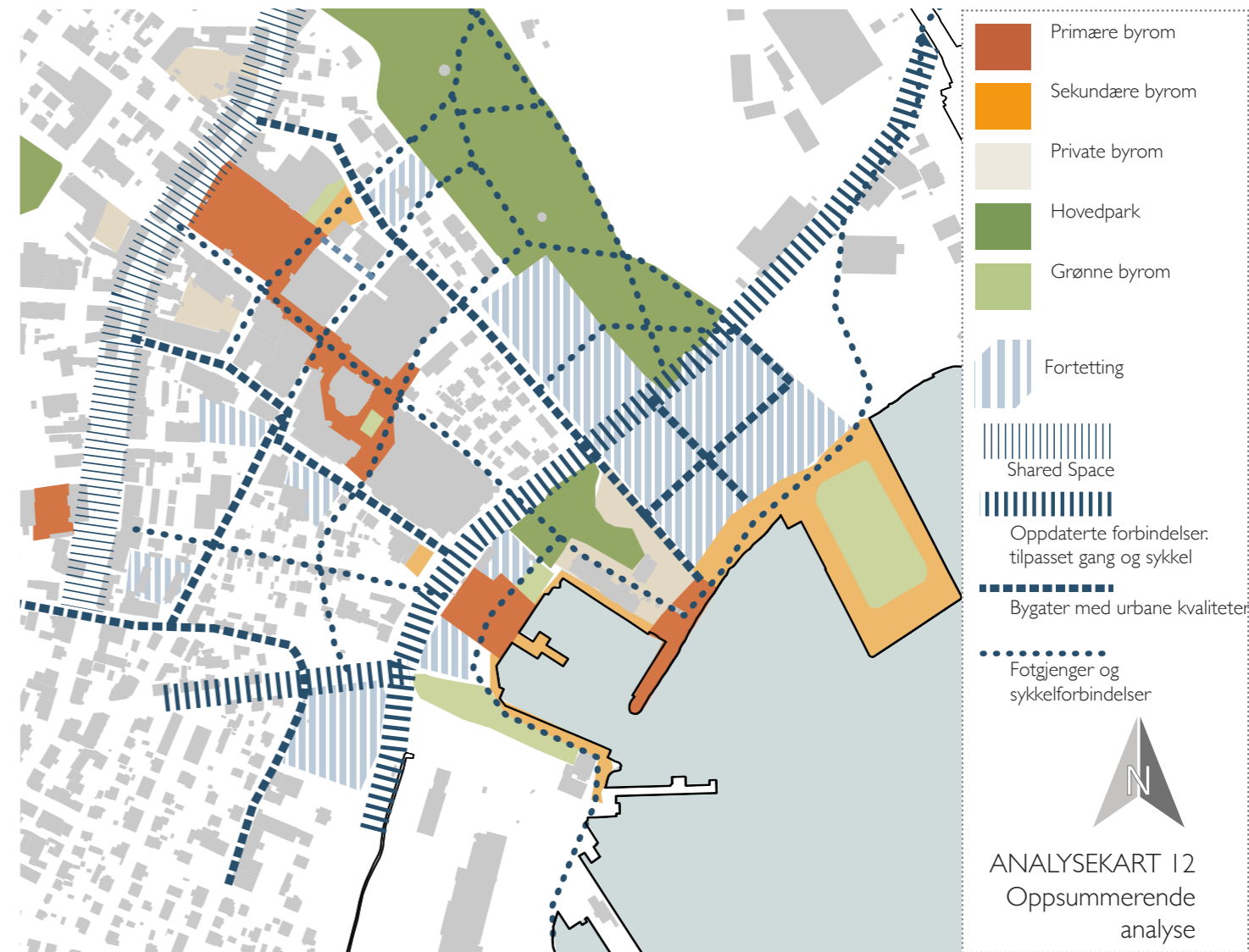
V ALG AV DELOMRÅDER



1. Det som før var rutebusstasjonen blir nå hortens nye byrom. Her skal det fokuseres på at stedet skal være et godt sted å oppholde seg.
2. Gjestehavna er et viktig element for å knytte sentrum og havnen sammen. Her vil ny bebyggelse torg og park gjør området mer attraktiv sommer som vinter.
3. Nye bebyggelse i Horten er en viktig del av sentrumsutviklingen, sentrum må fortettes og nye områder må bebygges. Gamle parkeringsplasser

- og industriområder gjøres om til boliger og næring, som passer inn i eksisterende strukturer, og er med på å aktivisere sidegater og gi sikt mot sjøen.
4. Torget Hortens historisk toggr. Torget er nylig restaurert, men noen nye elementer bør gjøres for å fremme bruk.

O PPSUMMERING



Ved å jobbe med sammenhenger og helhetlige strukturer vil Horten få en styrket struktur. Gatene må bearbeides til å være tilpasset gang og sykkel, og fartsgrensen må reduseres. Ved å knytte eksisterende grønt med nye grønne områder vil Horten få tilbake sin frodighet. Ved gjestehavna er det rom for stor transformasjon, her må det tilrettelegges for nye bygg, samt en attraktiv havnepromenade med urbane trekk. Havnen og sentrum vil på denne måten henge

bedre sammen og byen vil få en ny kvalitet. Med fokus på mennesker i byen vil byens rom bli skalert ned og sentrum vil føles som et tryggere sted å oppholde seg.

Fig.100 - Utsikt fra Gjestehavna



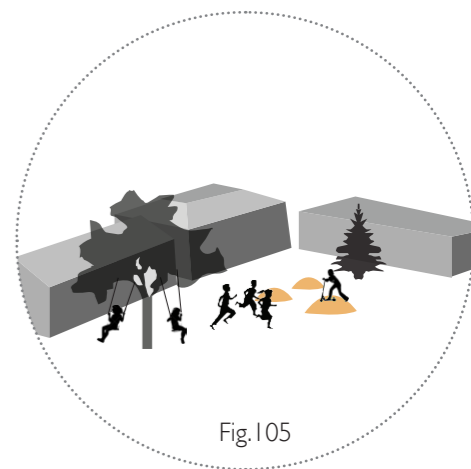
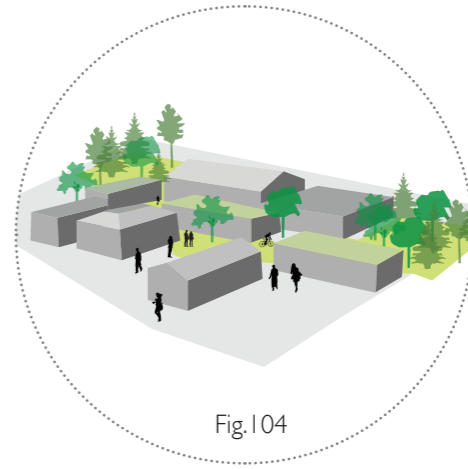
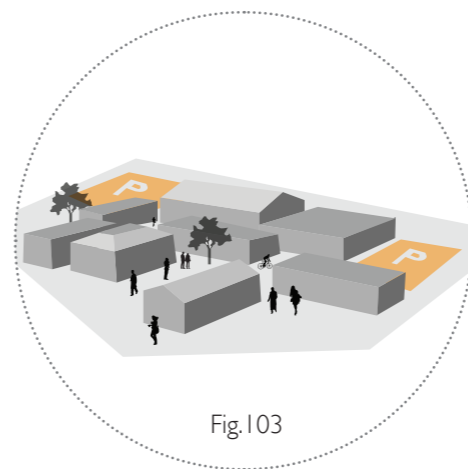
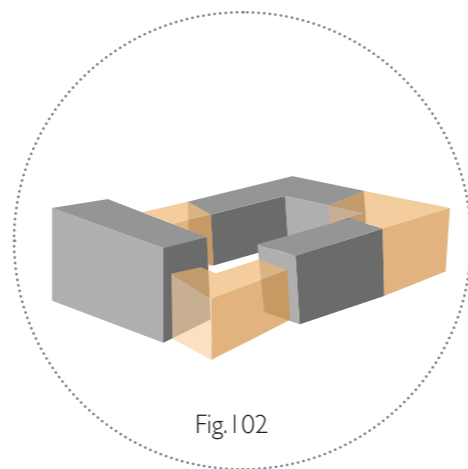
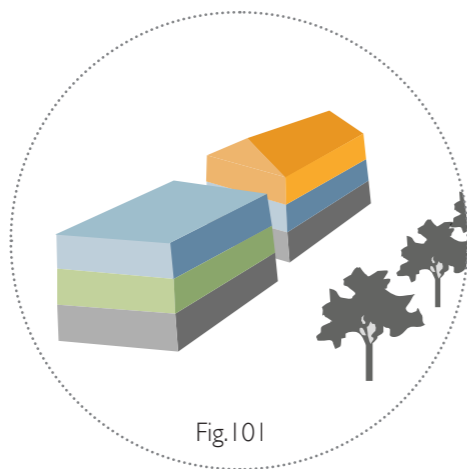
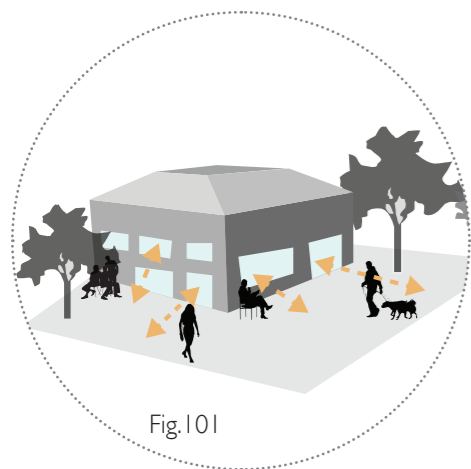
4 UTFORMING OG GREP

Løsningsforslagene er et resultat av foregående strategier. Den overordnede planene er i målestokk 1:2500. Planen vil vise de strukturelle grepene. Delområdene blir illustrert for å vise grep, og for å gi en antydning på hvordan områdene kan bli. Løsningen har som mål stå sammen med sentrumsplanen til kommunen og være et hjelpemiddel i å planlegge en fremtidig helhetlig utvikling.

INNHOLD

Grep
Utvikling
Visjon
Illustrasjonsplan
delområder

TEORETISKE OG AKTIVISERENDE GREP



AKTIVE FASADER

Hvordan byggene er utformet og da spesielt nederste etasje har en stor betydning for byen rom. Den delen av bygget som er på gateplan er også den delen av bygget som best oppfattes av mennesker. Her møtes inne og ute og byrom møter bygg. Det er viktig med aktive fasader som inviterer til bruk. I etasje bør ha store vinduer, mange dører og rikelige detaljer. Man bør unngå lange tome fasader uten noe interessant å se på. En undersøkelse fra København fra 2003 viste at det var syv ganger så mye aktivitet foran aktive fasader. (Gehl 2010)

BLANDET BRUK

For å gjøre gatene mer aktive er det viktig at byggene har et variert innhold. Bolig, næring og handel bør blandes i bygningene. Det viktigste er at den nederste etasjen er aktiv og at handel eller tjenester er plassert her. Store banklokaler og kontorer bør ligge i sidegater eller i etasjene over. Et variert tilbud i en by gir rom for flere brukere og mer liv på gateplan.

STYRKE KVADRATUREN

Ved å styrke kvadratur bebyggelsen vil byen fremstå som mer helhetlig. Strukturen og lesbarheten blir tydeligere. Kvartaler gir også viktige bakgårder, som kan være private, halvprivate eller offentlige rom. Det er viktig at kvartalene ikke blir ensformige, men at de har et variert uttrykk. Infill prosjekter er en viktig del av sentrumsutviklingen, da dette gir plass til flere boliger samt styrker kvartalsstrukturen.

BILFRITT SENTRUM

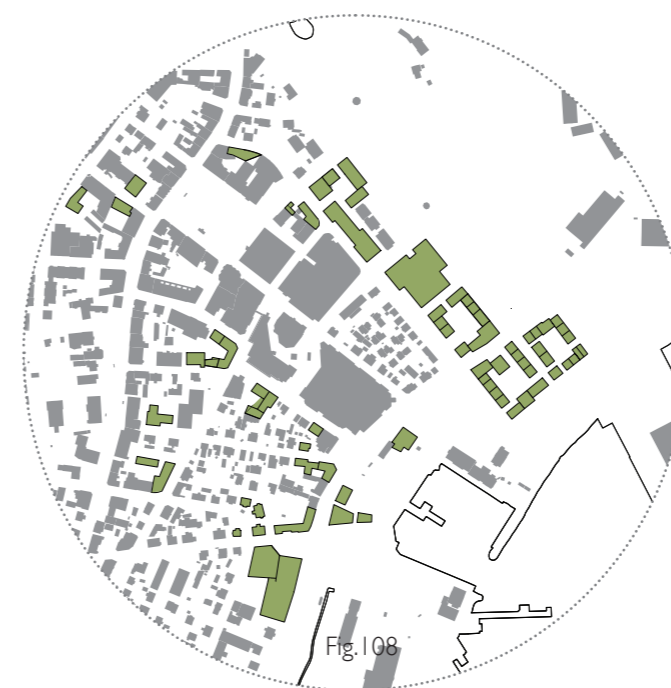
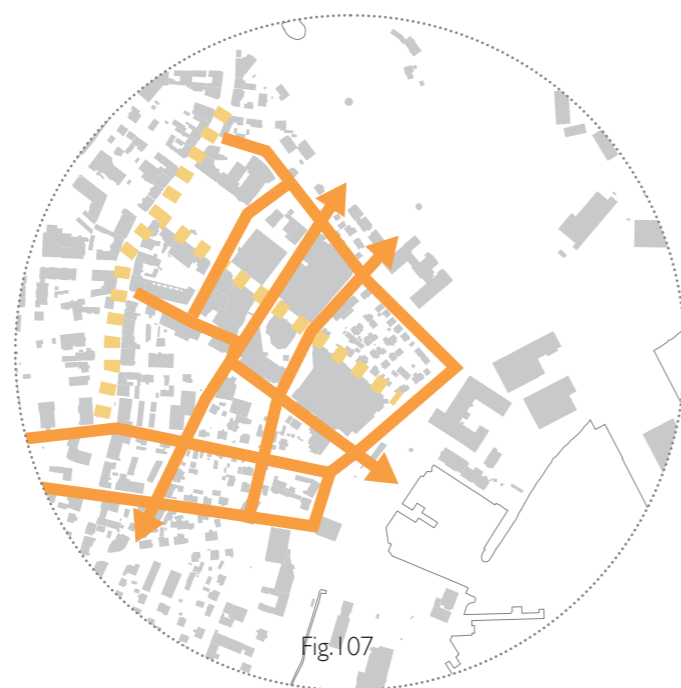
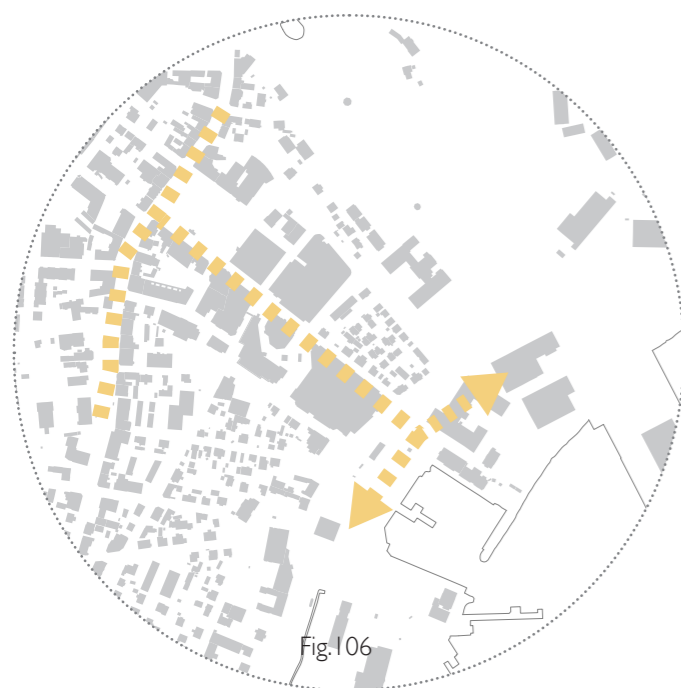
For å fremme grønn mobilitet og bærekraftige utvikling er det viktig å begrense bilbruken i byene. Et grep kan være å ha mindre parkeringsplasser i sentrum. Det bør heller lages store parkeringsplasser på utsiden av sentrum. På denne måten frigjøres også mange områder i sentrum som kan brukes til fortetting eller parker. Ved å begrense bilkjøringen i sentrum vil byen bli tryggere for mennesker og gatene kan brukes mer aktivt.

GRØNNE FORBINDELSER GI Plass TIL BARN

En by domineres ofte av grå harde flater som asfalt og stein. Det er viktig å gjøre det grønne mer synlig i byen. Her kan grønne tak, trær, gressflater og regnbed være viktige elementer. Det er også viktig å skape sammenhengende grøntområder. Grønne korridorer og forbindelser er viktig for økologien. Vegetasjon og permeable overflater er også viktige for å håndtere overflatevann.

Det er viktig å ta hensyn til barn i byen. Det må gjøres plass til lek og kreativitet. Trygge områder uten mye trafikk, lekeelementer og grønne områder hvor man kan leke fritt er velkomne i byen. Byen i seg selv er en lekeplass, med trapper, trær og spennende kanter. Elementer som kan inviterer til lek og opphold er positive elementer i en by. Ved å gjøre gi plass til barn vil byen fremstå som mer aktiv og bli et bedre sted å bosette seg.

UTVIKLING



FRA T-UTVIKLING

Horten har lenge hatt en utviklingsstrategi utformet som en T. Storgata og Apotekergata ned mot gjestehavna former en T. En T-Utvikling er vanskelig for det skalper ikke flyt og helhet i gatestrukturen. Områdene rundt blir bakgater som ikke er tilpasset menneskelig bruk hvor bilen får fritt spillerom. I den nye sentrumsplanen viser Horten til en ønsket utvikling i havneområdene, men ingen utvikling i bakgatene.

TIL EN KOBLET BY

Ved å fokusere på gatene som byrom og skape gode gang og sykkelsoner, vil byen henge bedre sammen. Det er viktig å aktivisere sidegatene og gjøre det mindre tilgjengelig for bilen. Ved å fokusere på sidegatene vil byen oppleves mer helhetlig og byens identitet vil styrkes. Det å kunne velge flere ruter å gå eller sykle, vil gjøre at opplevelsen av byen styrkes. For å gjennomføre det må gatene aktiviseres gjennom aktive fasader, nøkkelbygg og gater tilpasset en menneskelig skala.

FORTETTING

Fortetting er et viktig grep i sentrumsutvikling. I Horten sentrum er det flere områder som vil egne seg til fortetting. Både grå arealer som i dag blir brukt til parkering og fortetting i boligområdene. Det er viktig å ikke fortette med arkitektur som bryter med den eksisterende villabebyggelsen. Det er også viktig å ta hensyn til vernede bygg, samt strukturen i bebyggelsen. Med en fortetting gjort på riktig måte vil i disse områdene være med å forsterke identiteten, ved å gjøre strukturen i gatene tydeligere. Ny bebyggelse vil være et positivt element og kan være med å rydde opp i områder som ikke er like godt bevart.

TRINNVIS UTVIKLING

En sentrumsutvikling skjer over tid. Det er viktig å se på hvilke tiltak som bør prioriteres først. Under utviklingen er det viktig å ha en helhetlig plan slik at utviklingen henger sammen. Planene i denne utviklingsstrategien bør være en visjon om hvordan Horten kan bli og hvordan man kan skape sammenhenger til fremtidige utbyggingsområder.

VISJON

Visjonen for sentrum er å aktivisere byens rom og knytte sentrum til sjøen. Gjennom gode forbindelser og aktivisering av gjestehavna og Sjøfront Øst vil kontakten bli styrket. Et bilfritt sentrum og parkering utenfor sentrumskjernen vil gjøre sentrum mer tilpasset de gående og syklende. Nye målpunkter og parkgater i sidegatene vil gjøre byen mer aktiv. Horten skal også være en by for alle, derfor må barn og unge få større plass. Dett gjøres ved å tilføre klatreelementer, idrettsområder og lekeplasser. Samtidig vil flere benker og grønnere gater skape hyggelige oppholdsrom for mennesker i alle alder. Byen skal bli tilpasset bruk hele året og gjennom hele døgnet.

Her presenteres en kortfattet visjon av de forskjellige sonene i byen og hvordan strukturen er med på å holde byen sammen. Det nye havneområdet vil trekke mange mennesker og bli et nytt rekreasjonsområde som henger godt sammen med allerede grønne områder.

"Horten skal styrkes og utvikles videre som kommunens tyngdepunkt. Sentrum skal ha attraktive byrom og en grønnstruktur som stimulerer til bruk. Horten skal utvikles til en levende by, - for alle, av alle" (Horten Kommune 2015a)

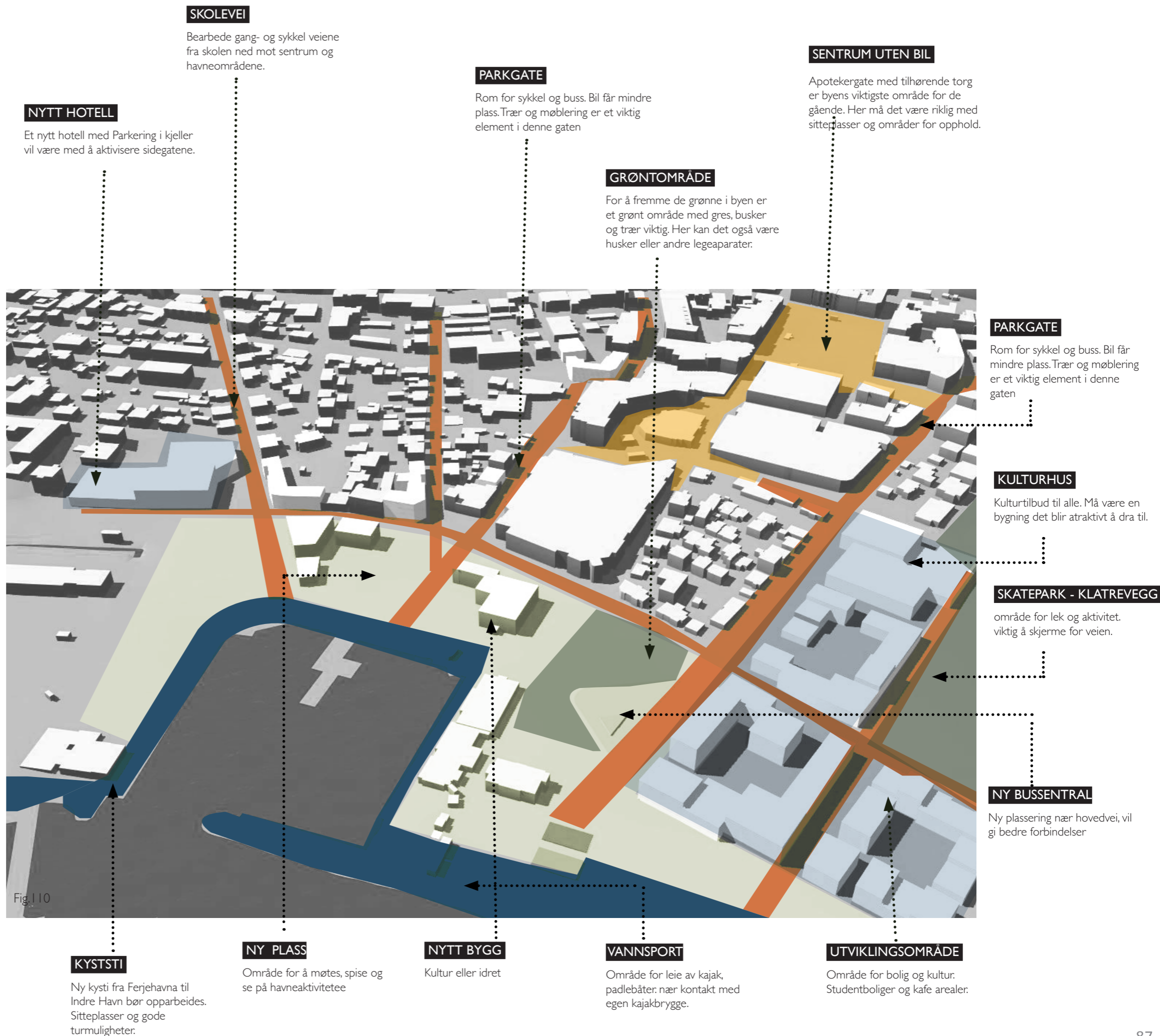


Fig. 110

UTVIKLING AV HAVNEOMRÅDET

Horten er en kystby, men mangler en forbindelse til sjøen. Som en del av sentrumsutviklingen og aktiviseringen av sentrum er en utvikling av Sjøfront Øst et viktig virkemiddel.

I dag er områder preget av industri og parkeringsplasser. Store deler av området er i dag også utilgjengelig. For løsningene i denne oppgaven er det satt som premiss at områdene blir regulert til utvikling, og at industrien blir flyttet til områder utenfor sentrum. Sjøfront Øst kan utvikles trinnvis, og det kan starte med de områdene som i dag allerede er regulert.

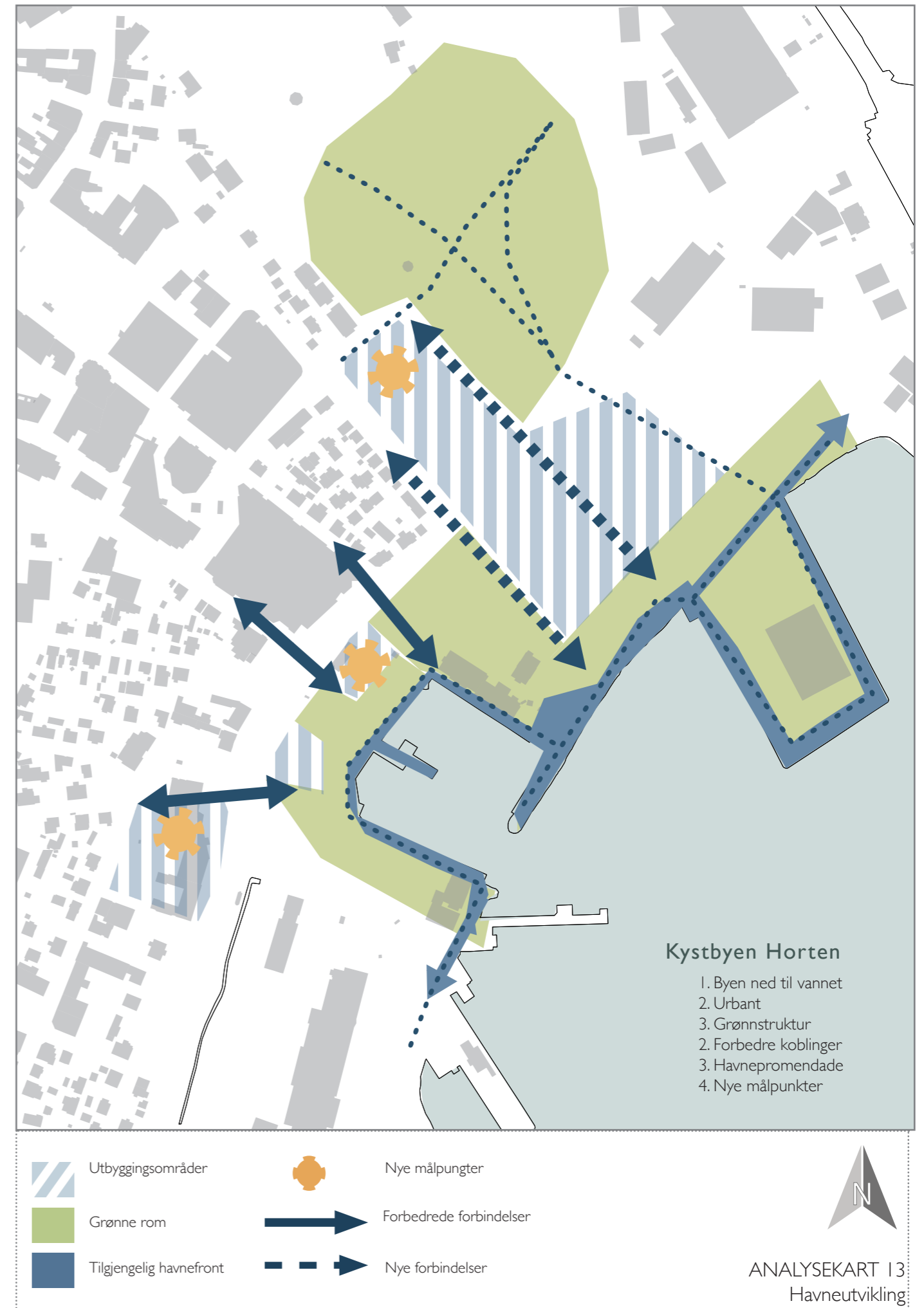
Med en aktivisering av havneområdet vil Hortens identitet styrkes. Med en bolig- og næringsutvikling i disse områdene vil det kunne romme befolkningsveksten i mange år fremover. På denne måten vil presset på hagebyen og naturområdene minske.

Utbyggingen her, med en videreføring av gatestrukturen og husene, vil ha en lineær struktur slik resten av byen er oppbygd. Det vil bli noe ny bebyggelse som er høyere enn resten av Hortens bebyggelse. Med nye siktlinjer ned mot sjøen vil byen få mer utsikt en før, samtidig som det blir en større utnyttelse av arealene. Bebyggelsen vil ha varierende høyder fra 2 til 5 etasjer. Bygningsmassen bør være oppdelt og ikke virke dominerende i landskapet. Med bruk av skrånede tak, og treverk, vil det hente opp igjen arkitektoniske preg som Hortens eldre bebyggelse har. Det er viktig at bebyggelsen har høy arkitektonisk utforming, og gir identitet til Horten.

I dag fremstår strandpromenaden som en barriere. Den høye hastigheten på trafikken og dårlig tilpasset gang- og sykkelvei, gjør veien til et sted man ønsker å oppholde seg. Ved å gjøre et skifte fra vei til gate, kan strandpromenaden bli et positivt element i utviklingen. Lavere fartsgrense, bebyggelse som har fasader ut mot veien og vegetasjon, vil gjøre gaten tryggere å krysse og hyggeligere å bevege seg langs.



Fig. 111 - Skråfoto av Gjestehavna.



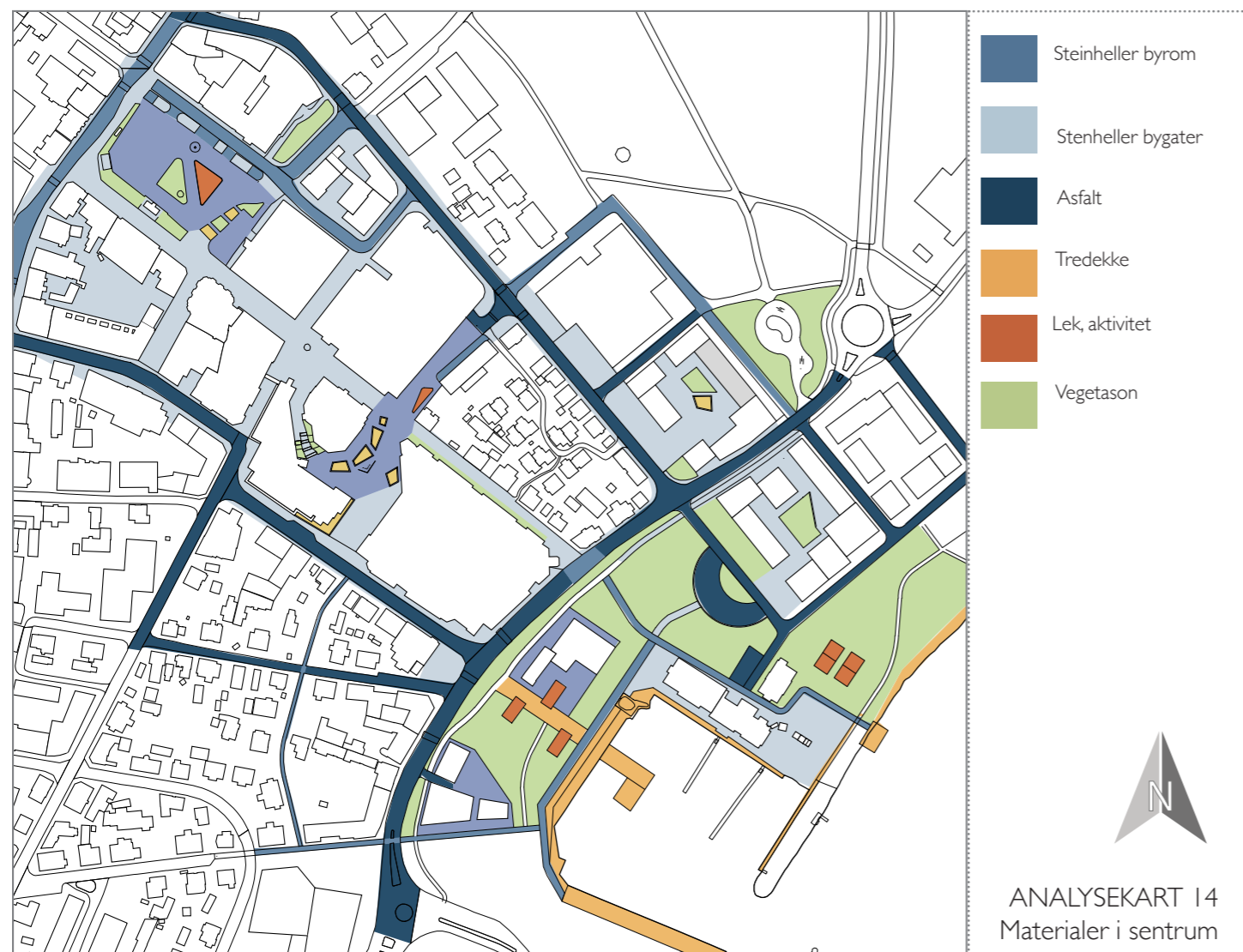
OVERORDNET PLAN



Fig. I 12 - Overordnet illustrasjonsplan.

Målestokk 1:1000

MATERIALER



VEGETASJON

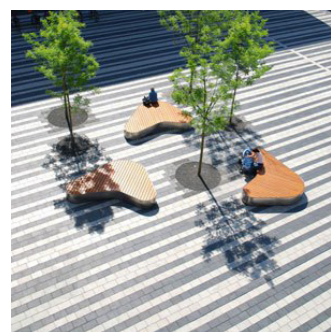


Fig. 113 - Byrommene skal ha en annen karakter en bygatene. Steinheller lagt i mønseter gir identitet og egenart. Eksempelen er fra Solinger i Tyskland.



Fig. 114 - Gangheller i stein med ledelinjer i alle bygatene. Eksempelen er fra Fredriksad.

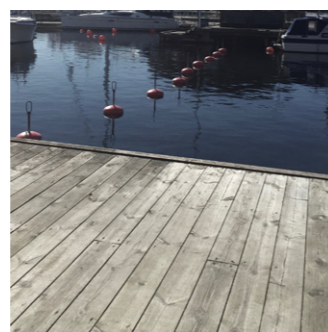


Fig. 115 - Tredekke ved Gjestebrygga og havneområdene vil være fremtredende element. Eksempelen er fra Hvaler.



Fig. 116 - Små lekeområder med gummimaterialer i forskjellige farger. Eksempelen er fra Island brygge i København.



Fig. 117 - Eksisterende trær langs Storgata



Fig. 118 - Eksisterende Kastanjetrær rundt Torget.



Fig. 119 - Ny vegetasjon på rådhusplassen. Trær i store plantefelt med stauder under.



Fig. 120 - Nye grønne områder ved gjestehavna. Åpne gressarealer og trær som gir skygge og gir en frodighet til området.

DELOMRÅDE 01

GJESTEHAVNA



BYENS KONTAKT MED SJØEN

Gjestehavna er et viktig ledd i byens kontakt med sjøen. I dag blir området brukt til parkering både for bil og campingvogn. Gjestehavna er regulert og et Hotell på området er en av planen. Bebyggelse og en aktiv sjøkant vil være med å styrke Horten som en kystby. For at dette skal fungere må Strandpromenaden bearbejdes. Overgangen fra sentrum og ned til gjestehavna må være lettere tilgjengelig for gående og syklende.

<p>STYRKE</p> <ul style="list-style-type: none"> Solforhold Beliggenhet Sjøen Restauranter <p>S</p>	<p>SVAKHETER</p> <ul style="list-style-type: none"> Parkering Grå arealer Dårlig tilgjengelighet Industriområder <p>W</p>
<p>MULIGHETER</p> <ul style="list-style-type: none"> Park Bebyggelse Lekeplass Aktiviteter Syssel Strandpromenade <p>O</p>	<p>TRUSLER</p> <ul style="list-style-type: none"> Bilvei Støy Industriområder utbygging <p>t</p>



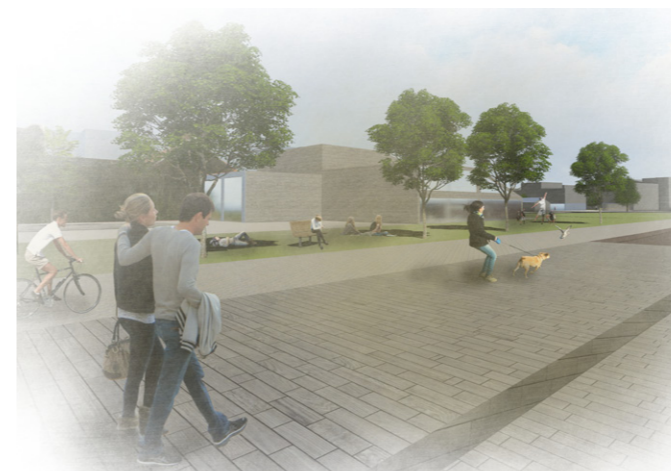
Fig. I 22 - Foto av gjestehavna slik den er i dag.



Fig. I 23- Illustrasjon over hvordan gjeste havna kan bli.



Figl 24 - Gjestehavna vil bli et grønt område for innbyggere og besøkende.



Figl 25 - Illustrasjon over havnepromenaden



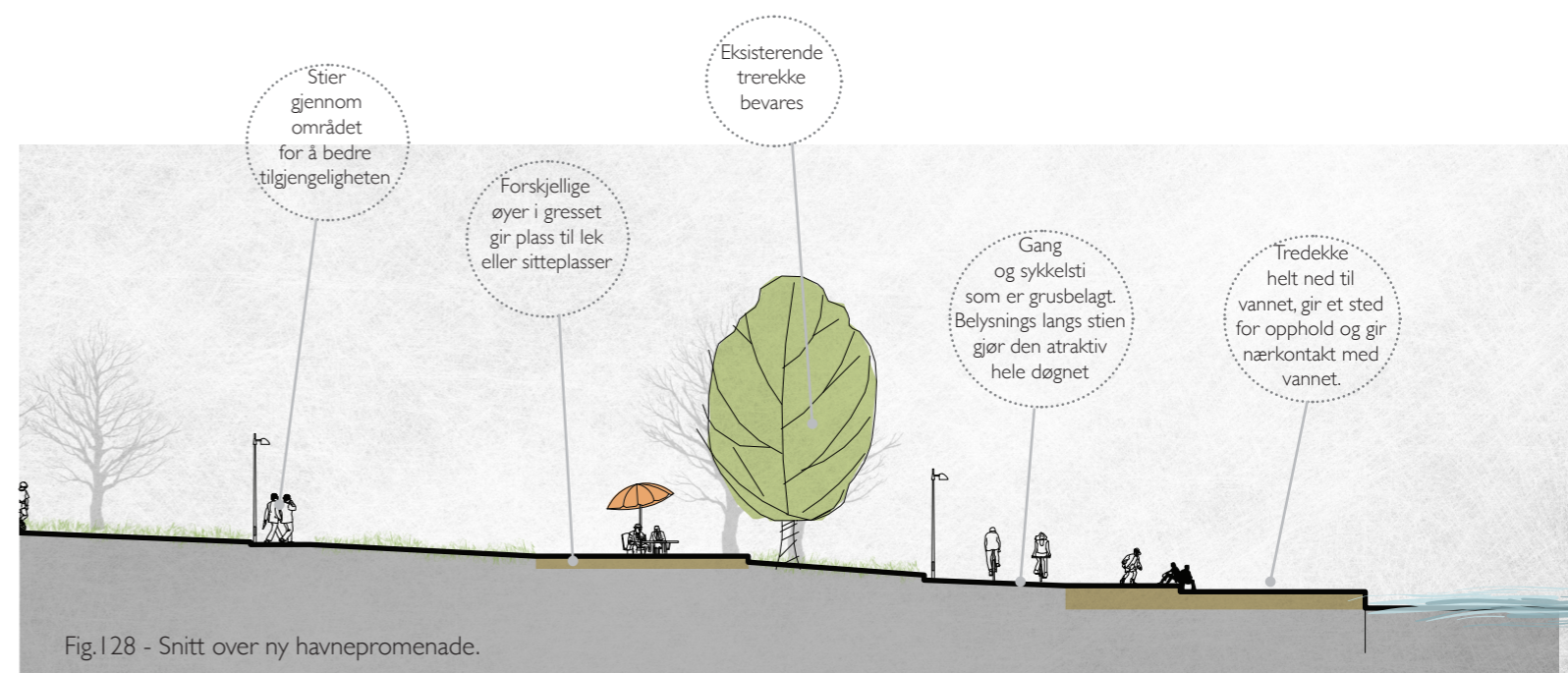
Figl 26 - Illustrasjon over nytt parkområde ved gjestehavna



Figl 27 - Parken vill også fungere godt på vinteren

Gjestehavna er programmert med et aktivitetstilbud som appellerer bredt. Her vil det være turistinformasjon, galleri, dusj og wc for båtturister og mulighet for utekino. Parkområdet vil ha gressflater, trær, gang og sykkelstier samt mange områder man kan sitte å se utover havet. Områdets eksisterende bygninger vil forbli restauranter, men det er også rom for nye spennede matopplevelser i den nye bebyggelsen.

Gjestehavna vil bli Hortens nye bypark, som vil servere befolkningen gode opplevelser gjennom hele året.



Figl 28 - Snitt over ny havnepromenade.

Snitt C-C' Målestokk 1:500

STRANDPROMENADEN

Strandpromenaden er en av Hortens hovedveier. Den går langs kysten og er en barriere mellom kysten og Horten sentrum. Gaten har en ÅDT på 8000 og det er en vei tilpasset de kjørende. Utforming og fartsgrense gjør veien lite tilpasset de gående og syklende. Her bør det tilrettelegges for mer vegetasjon og sykkelvei. Fartsgrensen bør senkes i strekningen gjennom sentrum og overgangen ned til havnen bør bli bredere.

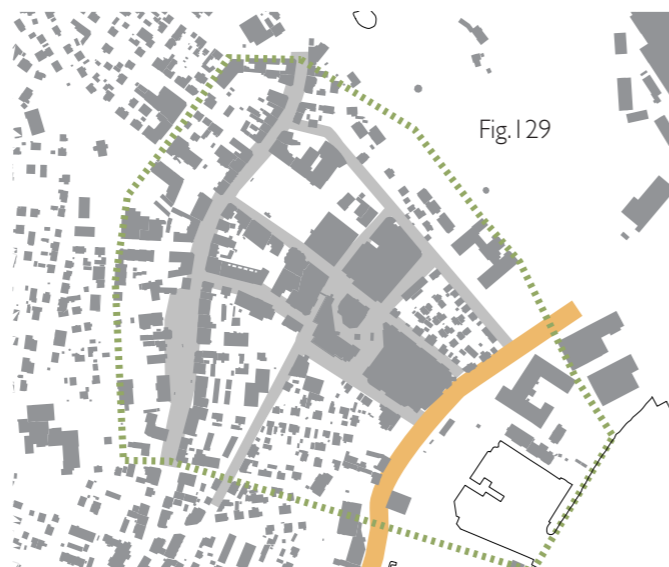


Fig. I 29

MÅL FOR GATEN

- Lages om til en miljøgate
 - Eget sykkelfelt
- Lavere fartsgrense 40km/t
 - Flere overganger



Fig. I 30- Snittet viser dagens situasjon.



Fig. I 40- På vinterstid bli gaten mindre tilgjengelig for fotgjengere.



Fig. I 42- Bilde av hvordan Strandpromenaden er utfomet i dag



Fig. I 43- Illustrasjon over hvordan strandpromenaden kan bli.

FUNKSJONER

Gaten er ca. 21 meter bred. Langs veien er det flere forskjellige bygg og industriområder. Gaten rommer bil og buss og har opphøyd fortau på begge sider. Mot sjøen er det et vegetasjonsfelt med tre beplantning.

GREP

Ved å smale inn kjørebanelen til 6 meter er det plass til sykkelfelt på veibanen. Lavere fart og farsenkene elementer vil gjøre det tryggere for fotgjengere å krysse gaten. Nye bygg ved industriområdene og ved gjestehavna vil aktivisere gatenivå og beplantning og parker vil gjøre gaten til et hyggelig sted å bevege seg langs.

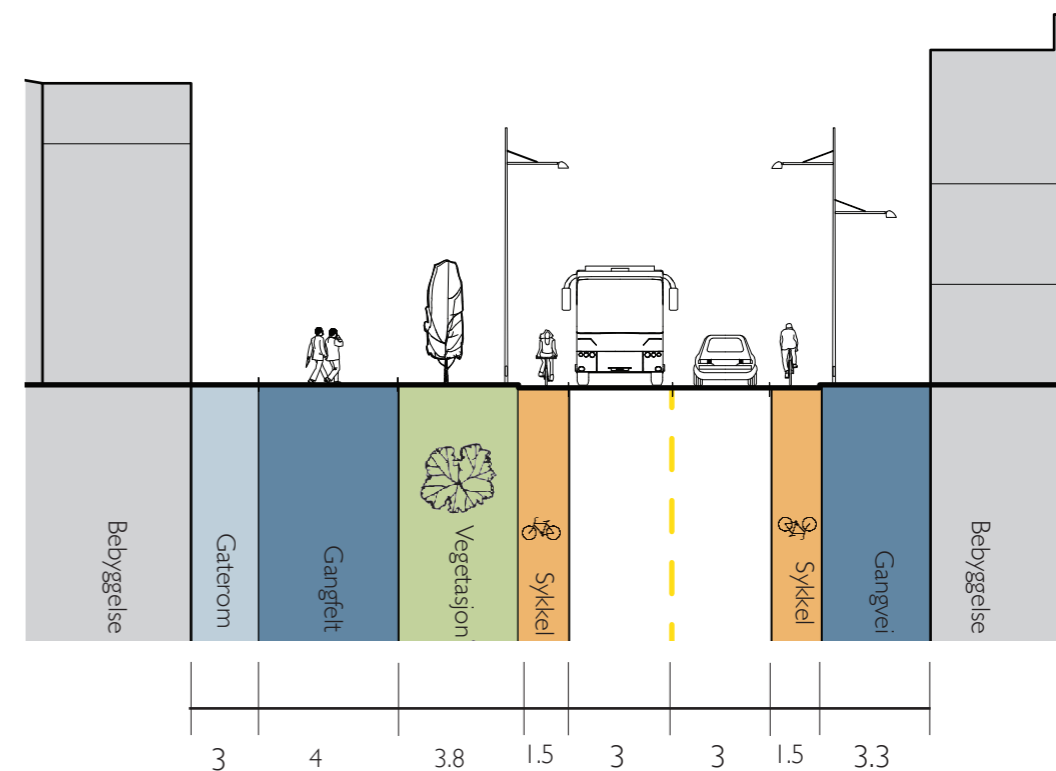


Fig. I 44- Prinsitt for gateutforming

DELOMRÅDE 02

RÅDHUSPLASSEN



HORTENS HAGE

Plassen ligger i Teatergata og rommer i dag mange viktige funksjoner som rådhus, bibliotek og Sjøsidens kjøpesenter. Torget har en fin menneskelig skala og har gode solforhold. Ved å flytte busstasjonen kan dette torget bli et viktig samlingspunkt i sentrum. Her kan det plantes trær og annen vegetasjon for å hente opp igjen Hortens Hagebyidentitet. Ved å transformere dette torget vil det gi en positiv effekt på denne delen av Apotekergata, samt aktivisere sidegaten.

<p>STYRKE</p> <p>Sentralt Avgrenset Menneskelig skala Solforhold Møtested Funksjoner God kontakt med Apotekergata</p> <p>S</p>	<p>SVAKHETER</p> <p>Mye busstrafikk Ingen identitet Lita sitteplasser Lite aktivitet</p> <p>W</p>
<p>MULIGHETER</p> <p>Bypark Utekafe Vegetasjon Hortens Hage Vannaktivitet Sitteplasser Møtepunkt</p> <p>O</p>	<p>TRUSLER</p> <p>Varelevering Parkering Utbygging</p> <p>t</p>



Fig.146 - I dag domineres området av Buss og grå flater.

RÅDHUSPLASSEN

MÅL FOR RÅDHUSPLASSEN

- Byens nye møteplass
- Sammenheng fra Apotekergata
- Flytte busstasjonen
- Vegetasjon
- Helhetlig byrom
- Nytt dekke
- Vannelement
- Grønt pusterom



Fig.147 - Illustrasjon over det nye torget ved rådhuset

DELOMRÅDE 03

NYE BOLIOMRÅDER



BYEN MOT LYSTLUNDEN

Områdene ved Lystlunden og Skippergata har i dag liten verdi. Videregående skolen skal flytte i 1019 noe som gir muligheter for utvikling i området. Områdene er et viktig bindeledd mellom sentrum og grøntområdene på Lystlunden og Karljohansvern. Ved å aktivisere dette området vil sidegatene bli aktivisert og byen vil få en mer aktiv sentrumsstruktur.

<p>STYRKE</p> <p>Nær Lystlunden Sentralt Topografi vegetasjon</p> <p style="text-align: right; font-size: 2em;">S</p>	<p>SVAKHETER</p> <p>Ingen planer Parkering Inaktive fasader Dårlig kontakt med sentrum</p> <p style="text-align: right; font-size: 2em;">W</p>
<p>MULIGHETER</p> <p>Fortetting Aktive sidegater Studentboliger Bussentral Aktive fasader Kafe Uteliv sykkelvei</p> <p style="text-align: right; font-size: 2em;">O</p>	<p>TRUSLER</p> <p>Boligutvikling uten struktur Vei Parkeringsplass</p> <p style="text-align: right; font-size: 2em;">t</p>



Fig 154 - Skippergata i dag. Bil og Buss dominerer området

BOLIGUTVIKLING

MÅL FOR BOLIGOMRÅDENE

- Aktivisere Skippergata
- Ny kvartalstruktur
- Forlenge Skippergata ned mot havnen
- Aktivisere sidegatene
- Studentboliger
- Ny Busstasjon
- Sykkelvei



Fig 155 - Illustrasjon av hvordan Skippergata kan bli en bygate.



Figl 56 - Plan over nye boligområder



Figl 57 - Halprivate bakgårder her tenkt for studenter.

En boligutvikling i dette området vil aktivisere sentrum. Her vil det bli plass til både studentboliger, større leiligheter og næringsutvikling. Området ligger i tilknytning til sentrum og har lystlunden som nærmeste nabo. Ved å trekke bebyggelsen litt inn fra veien blir det plass til sykkelvei, trekke og gateliv som uteservering eller plantefelt.

er å flytte bussentralen. Den nye plasseringen vil bli i langs Strandpromenaden. Denne plasseringen er mer egnet en dagens plassering i gågata. Her er den nær sentrum og havnen. Bussen vil ha stoppesteder langs Skippergata, Nordre Enggate og ved Torget. Bussentralen er ikke detaljert på planen og nærmere utredelser må til før bussen kan flyttes.

Skippergata vil også bli videreført ned mot havnen. Der hvor det i dag er industri blir det plass til mer boligutvikling og vil bli en positiv forlengelse av sentrum. Et viktig grep i denne sentrumsutviklingen



Figl 58 - Prinsipp over hvordan Sjøfront Øst kan utvikle seg.

NY BEBYGGELSE

Ny bebyggelse i Horten skal bygges etter kvartalsstruktur og bygge som en forlengelse av eksisterende strukturer. Høydene på bebyggelsen varierer fra 3 til 5 etasjer. Ved å ha høyere bebyggelse vil bruksarealet stige og arealet bli brukt på en mer effektiv måte. Bebyggelse skal ha varierte fasader og 1. Etasje skal være aktiviserende. Der det er mulig skal det bygges parkeringskjellere som erstatter tidligere parkeringsplasser. Det settes også et krav til 50% grønne tak på ny bebyggelse.

FELT A

Snittet viser hvordan nye bebyggelse langs Skippergata kan bli. Bebyggelsen vil aktivisere gateplanet og gi gode halvprivate bakgårder for beboerne. Ved å trekke bebyggelsen litt vekk fra vegen blir det plass til sykkelfelt, vegetasjonsfelt og møbleringsone. Noe som er med på å gi gaten karakter. Blandet bruk er viktig for å få en bruk av bygningsmassen gjennom hele døgnet. Dette feltet er spesielt tenkt til studentboliger, siden det er sentralt plassert, og ligger i nærhet til ny bussentral.

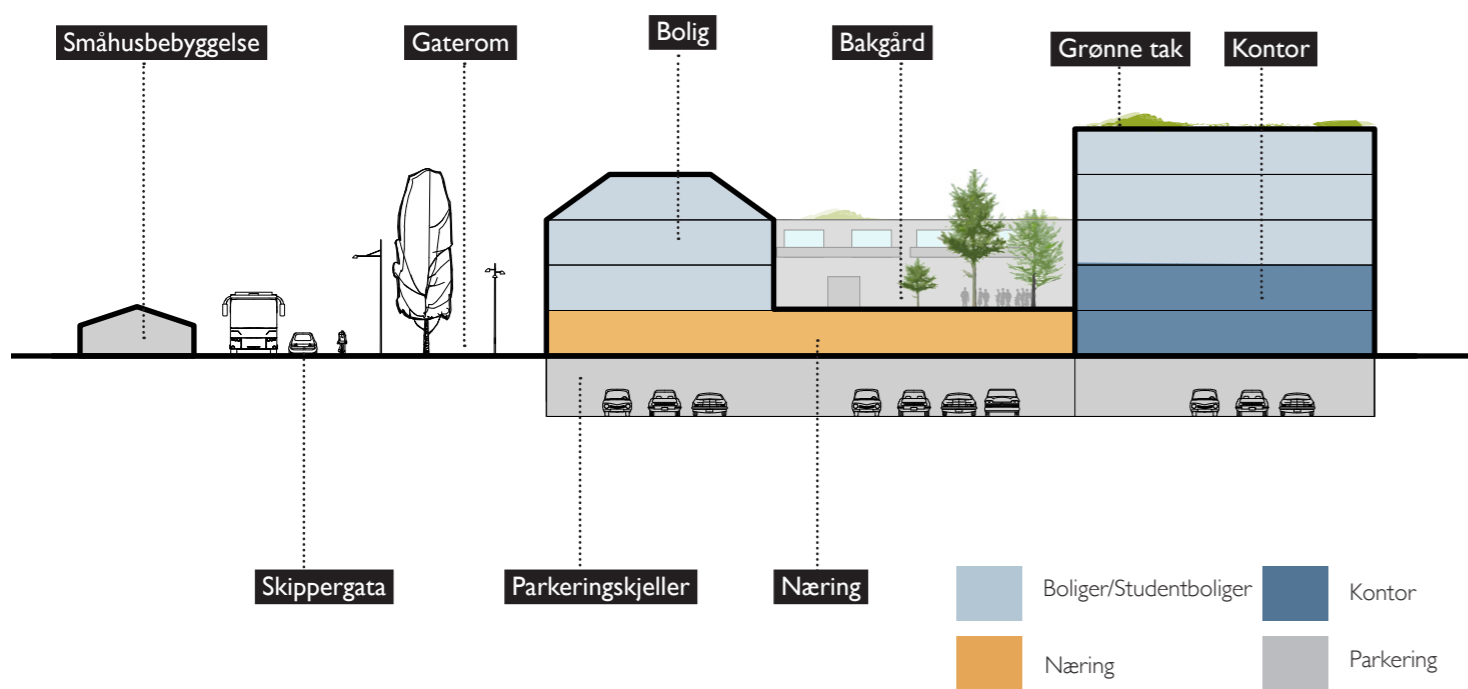


Fig 159 - Prinsippnitt ny bebyggelse.

BRUKSAREAL

BRA står for bruksareal for bebyggelse på en tomt. Bruksarealet beregnes etter Norsk Standard NS 3940 Areal- og volumberegninger av bygninger. %-BRA står for Prosent bruksareal. Dette fastsetter forholdet mellom bebygd og ubebygd del av tomta. Prosent bruksareal angir en øvre grense for summen av det bruksarealet som kan oppføres på tomta i forhold til tomtearealet. (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2014)

$$\% \text{-BRA} = \frac{\text{Bruksareal for bebyggelse på en tomt (BRA)}}{\text{Tomtearealet}} \times 100$$

Fig 160 - Prinsippnitt ny bebyggelse.



Fig 171 - Fortetningsplan Horten sentrum

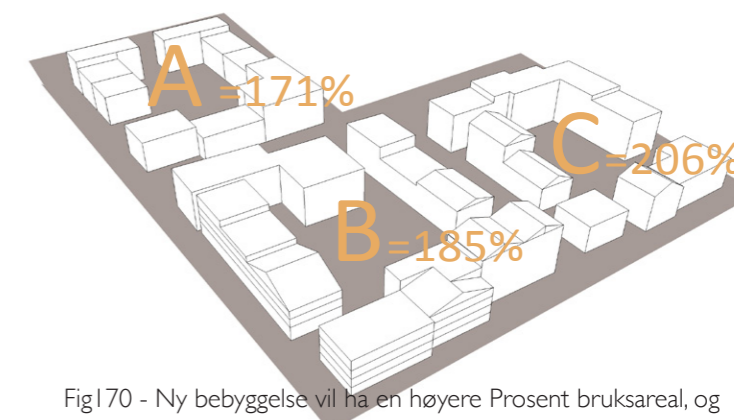


Fig 170 - Ny bebyggelse vil ha en høyere Prosent bruksareal, og vil være en effektiv sentrumsutvikling. Det vil bli store grønne fellesområder tilknyttet de nye boligene



Fig 172 - Eksisterende hageby har en lav Prosent bruksareal. Her har vært hus en hageflekk, og det er ingen fellesuteområder.

SKIPPERGATA

Skippergata bærer preg av å være en bakgate. Gaten er tilpasset bilen og har en ÅDT på ca. 3000. Bygningene forholder seg ikke til gaten og gaten har ingen bypreg. Gatens viktigste målepunkt er Horten Videregående skole, som i løpet av 2019 skal flyttes. Gaten har veibane og fortau på hver side.



Fig 174 .

- MÅL FOR GATEN
- Parkgate
 - Gang og sykkel felt
 - Flere overganger
 - Lavere fartsgrense
 - Nye bygg som aktiviserer gaten
 - Møbleringssone
 - Bussholdeplass

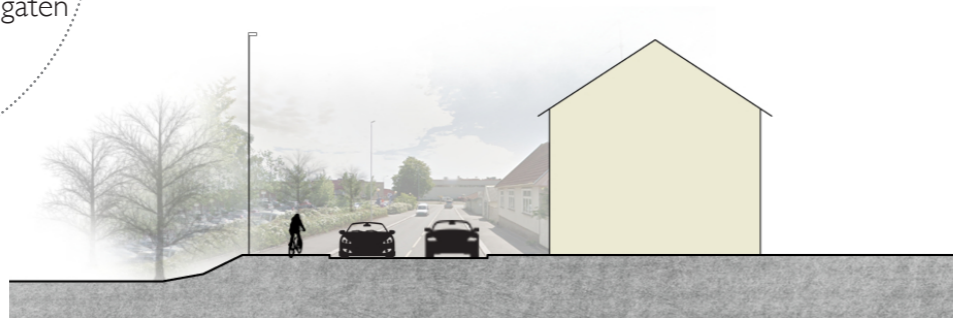


Fig. 175- Snittet viser dagens situasjon.



Fig.176- Mye parkering er ikke med på å aktivisere gaten



Fig 177 - Skippergata i dag .



Fig 178 - Skippergata med nytt sykkel felt

FUNKSJONER

Gaten er ca. 13 meter bred. Byggene varierer i størrelse og utseende. Her er det alt fra kvartaler med små trehus, til store parkeringsbygg, skoler og parkeringsplasser. Gaten har ingen aktiviteter og byggene forholder seg ikke til gaten. Gaten har plass til sykkel felt, vegetasjon og nye byfunksjoner.

GREP

Ved å gjøre Skippergata til en parkgate vil den være mer tilpasset de gående og syklende. Aktiviserer fasader og ny bebyggelse som vender seg ut mot gaten vil gi aktivitet og identitet. Ved utbygging av havneområdet vil Skippergata strekke seg ned til sjøen og lage en bedre tilknytting. Tomten hvor Horten Videregående skole er i dag bør få et nytt kulturbygg, med aktiviteter for barn og unge.

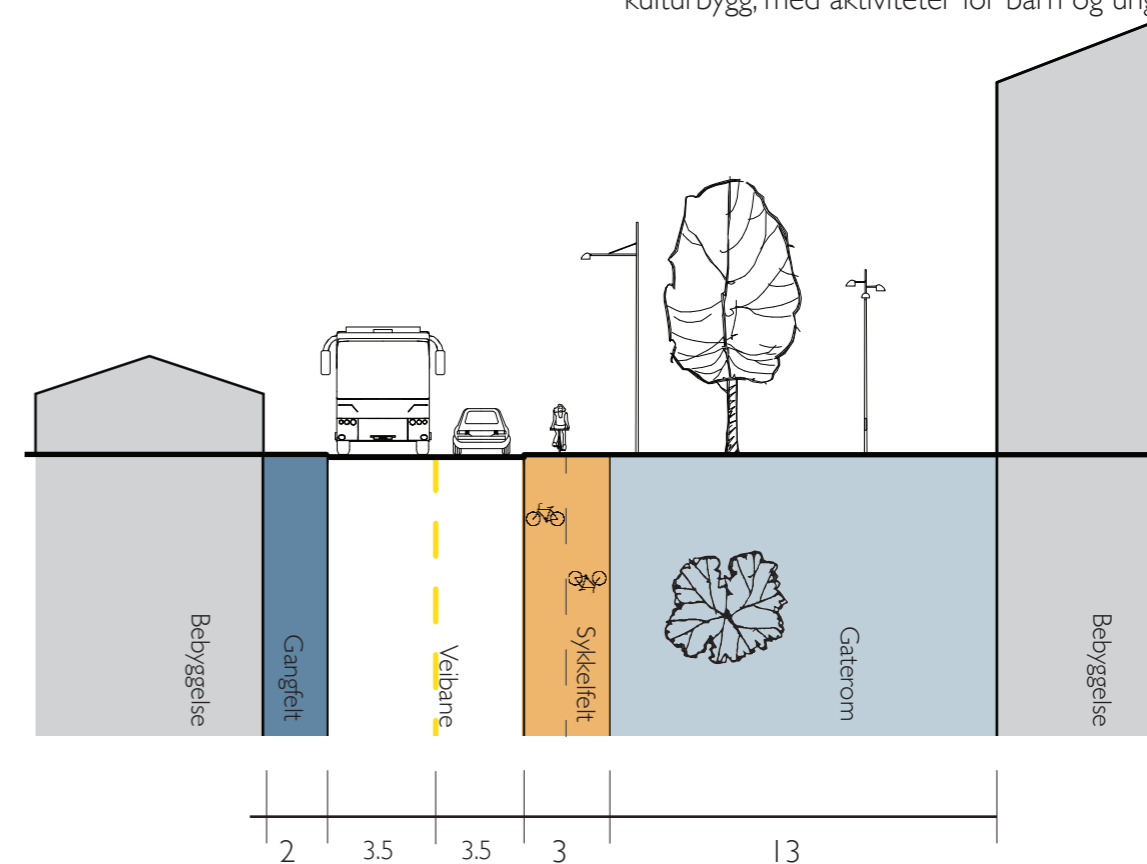
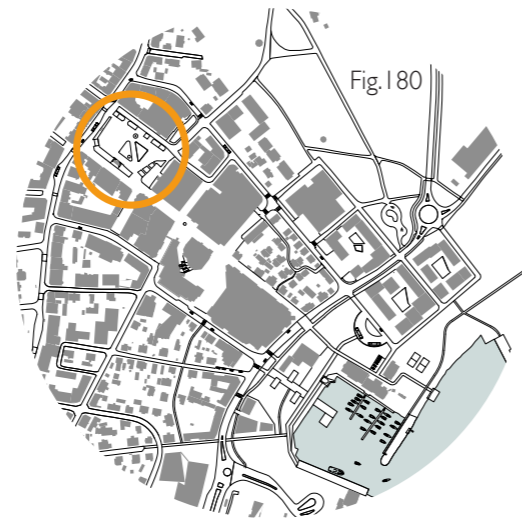


Fig 179 - Prinsitt for gateutforming

DELOMRÅDE 04

TORGET



HORTENS FESTPlass

Byens historiske Torg, et torg for store forsamlinger. Horten Torg er stort, og kan fort virke øde. For å tilpasse seg en småbyskala kan det brytes ned i soner og fylles med ulikt innhold. Elementene på plassen må ikke ødelegge for store folkemasser og arrangementer. Torget bør ha ulik bruk gjennom sesongene. Fra kommunedelplanene står det at Torget skal være sentrums "Show Room", - et vindu til Hortens Identitet. Her kan kommunene vise hva som skjer i Kommunen, vise fotoutstillinger, ha arrangementer osv.

STYRKE Sentralt Godt avgrenset Vegetasjon Lite trafikk Fontene og skulpturer Plass til mange Sykkelparkering	SVAKHETER Liten kontakt med Apotekergata Parkeringsplass Ingen identitet Asfalt Lite sitteplasser
MULIGHETER Nye funksjoner Et helhetlig dekke Område for barn Møteplass	TRUSLER Parkering Utbygging Tomt område



Fig.181- Mye parkering er ikke med på å aktivisere torget



Fig.182- Illustrasjon over hvordan Torget kan bli mer aktivt



Fig.183- Plan over torget



Fig.184- Lekeklass på torget i Arendal



Fig.185- Lekeklass på torget i Arendal

Det er ikke lenge siden Torget fikk en opprustning hvor kanter og nye gatestein ble lagt. For å fullføre torget må parkeringen bort og nytt dekke som kan erstatt den hullete asfalten må på plass. For å dele opp området er det tilført et lekeområde med gummimateriale. Her vil det være balanse leker og noen små nedfelte trampoliner. Torget vil fortsatt være åpent for å ha plass til eventet og store forsamlinger.

For å bedre tilknytning til gatene rundt er det tilført sittetrappene langs Storgata ved bussholdeplassen og ved trappene ved Apotekergata. Vegetasjonen rundt torget er bevart for å bevare torgets historiske preg. De store trærne er også viktig som en grønn korridor.



Fig.186- Konsept Byens rom

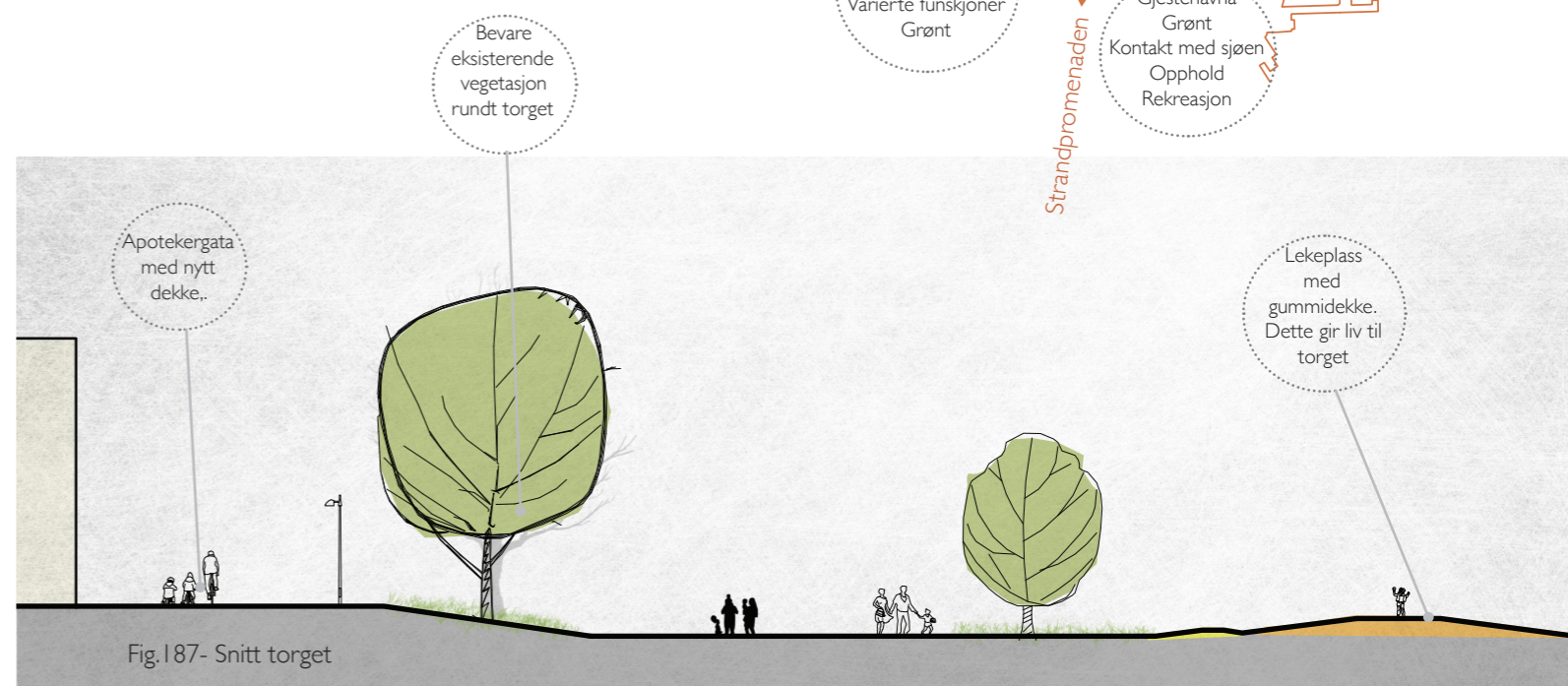


Fig.187- Snitt torget

Snitt A-A' Målestokk 1:500

STORGATA

Storgata er en av de eldste gatene i Horten og er datert til før 1815. Bygårdsbebyggelsen henvender seg til gaten, bakgårdene blir brukt til lager og parkering. Flere av bygårdene har vernestatus og hele gaten er et viktig historisk område som gir Horten identitet. Trafikken i gaten har redusert seg de siste åren har nå en ÅDT på 5000. Storgata er en viktig kultur og restaurantgate. I dag er mye av ferdsele på de kjørenes premisser, men her er det store muligheter. Gaten har ikke opphøyd fortau, og det er derfor mulig å transformere gaten til "shared space" Her bør de være flere sittemuligheter, og mer aktivitet i gateplan.



MÅL FOR GATEN

- mer aktivitet
- forbedre sykkelmuligheter
 - lage flere soner
 - shared space
 - Parklet



Fig. I 89- Snittet viser dagens situasjon.



Fig. I 90- Parklet eller fortauspark i London Laget av WMB Studio



Fig. I 90- Foto av Storgata i dagens situasjon.



Fig. I 91- Illustrasjon over Storgata som chared space

FUNKSJONER

Gaten er ca. 21 meter bred. Byggene har varierende høyde, men er mellom 3 og 5 etg. Byggene har en lineær struktur og skaper et godt rom. Gaterommet har plass til uteservering, blomster, sykkelparkering, sitteplasser og handel. Gaten gir plass til de som går, sykler, busser og kjører bil.

GREP

Ved å gjøre Storgata til en sambruksgate vil de myke trafikantene få mer frihet. Gaten vil få et mer helhetlig preg. Bilen skal kjører på premisser laget av de gående og syklene. Gjerder, opphøyd fortau blir erstattet med et steinbelagt dekke, hvor kjørefeltet bli markert med et annet type dekke. Sykkelen blir vist til "kjørefeltet", og bilen må ta hensyn til sykkelens fart.

Vegetasjon og Parklets vil være med på å gi noe nytt og eget til stedet. En Parklet er en fortauspark som kan bestå av flere elementer som en benk, sykkelparkering eller blomsterbed.

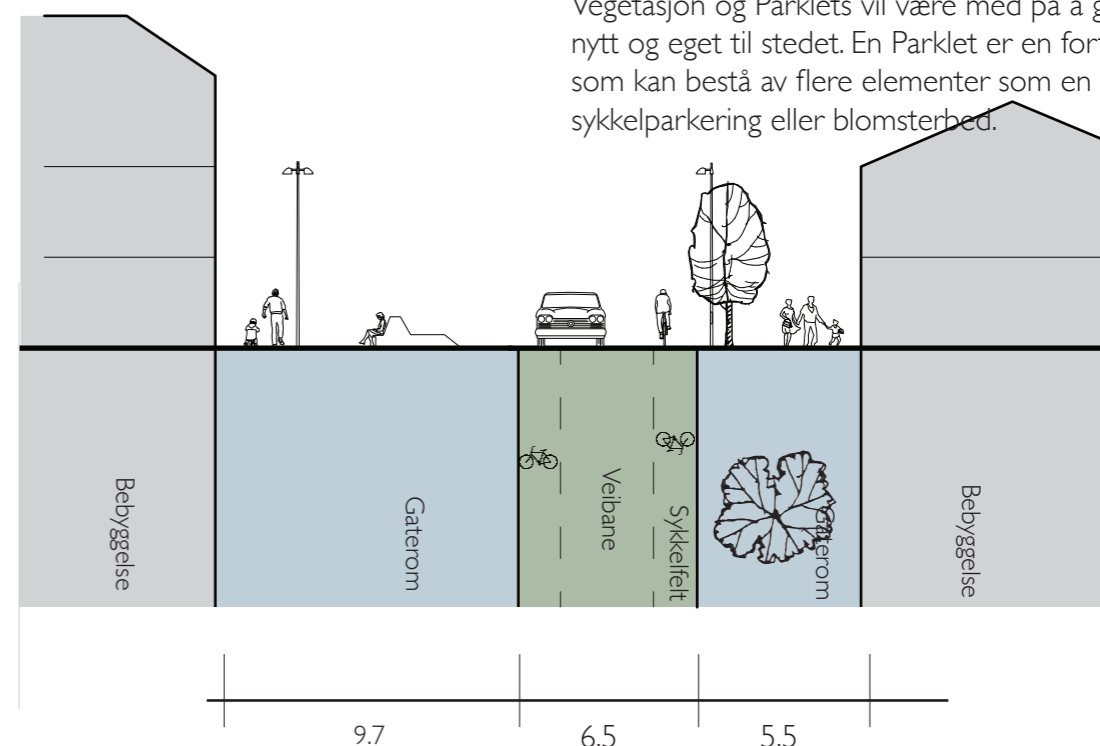


Fig. I 92 - Prinsipp over gatestruktur

MULIG GATEAKTIVITET



Fig. 193 - Jobbe med taket i små sidegater kan gjøre gaten mer attraktiv og spesiell. Bildet er fra Handlegaten Calle del Arenal, Madrid, Spain.



Fig. 194 - I gågater kan det møbleres mer. Grønne overflater er også bra mot overvannshåndtering. Bildet er fra Stationstraat, Grontmij, Belgium.



Fig. 195 - Klatrevegg i byen oppfordrer til lek for store og små. Bildet er fra Into the Wild, The Hague, Netherlands.



Fig. 197 - Jobbe med gulvet for å aktivisere gaten her fra en liten landsbygd i Switzerland



Det viktigste elementet i aktive gater er mennesket, derfor er det viktig at det er mange aktiviteter som foregår hele året. Kommunen må jobbe aktivt mot å lage gode eventer som kan bli tradisjoner, og gi byen identitet gjennom mennesker og aktivitet.



Fig. 198 - En skatepark er et møtested for barn og unge. Her kan det være forskjellige elementer. Bildet er fra Lemlig skatepark, Denmark.



Fig. 199 - Kyststi som oppfordrer til gang og sykkel i grønne omgivelser. Bildet er fra Hornsbergs strand, Stockholm.



Fig. 200 - Kontakt med sjøen er et positivt element. Benker og beplantning kan skape gode rom å oppholde seg. Bildet er fra Hornsbergs strand, Stockholm.



Fig. 201 - Lysfestival gjennom byen og til Karjohansvern er en fin aktivitet på høsten. Bildet er fra Lysvandring lang Akerselva



Fig. 202 - Å arrangere en vinterfestival for store og små vil være et positivt element på vinteren når det ikke skjer så mye annet i byen. Her fra Vinterfestival i Arendal



Fig. 203 - Vannsport og vannlek vil være med å styrke Horten som en kystby. Bildet er fra vinterfestivalen i Arendal.

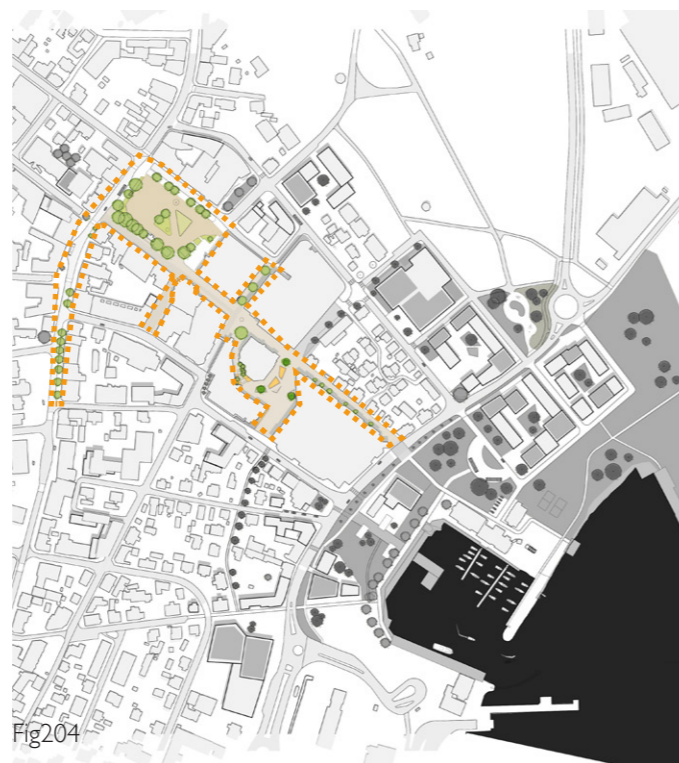
TRINNVIS UTVIKLING

BYGGE PÅ SENTRUMSPLANEN

Oppgaven bygger videre på Hortens sentrumsplan og viser mer langsiktige løsninger. For å komme i gang med utviklingen er det viktig å bruke Sentrumsplanen aktivt å få i gang mer midlertidige løsninger. Disse løsningene blir godt beskrevet i Sentrumsplanen del 2 "Bystrategi for Horten Sentrum". Medvirking og aktive tiltak vil få folket engasjert, noe som vil øke aktiviteten. Kommunen har også bearbeidet en liste med straktiltak. Dette er tiltak som kan gjennomføres raskt og kan fungere uavhengig eller i påvente av mer langsiktige planer. Dette er både permanente og mer midlertidige løsninger som vil være positive endringer. Eksempel på straktiltak er:

- Møblere Apotekergata "50 sittbare kunstverk og lekable benker"
- Plante trær langs Strandpromenaden
- Flytte salgsboder fra Torget til Apotekergata. Samle aktiviteter. (Horten Kommune 2015b)

Løsningen i oppgaven vil fremme Horten som en grønn by med en positiv utvikling mot sjøen. En overordnet byplan gjør det lett å se sammenhenger og ha en plan å følge. Gjennomføring av sentrumsutviklingen vil skje over mange år og ha flere stadier. Det er viktig at det ikke bli opphold i utviklingen og at det stadig er en fremdrift. Oppgaven legger vekt på at byens rom er det viktigste å bearbeide før en fortetting. Havneutviklingen kan begynnes på når industriområdene blir regulert for bebyggelse og endret bruk.



01 - SAMMENENHENG

En utvikling i Horten bør starte med de strukturen som er der i dag. Byens rom må få nye funksjoner, fasader må aktiviseres og trær kan plantes. Ved å aktivisere byens rom og endre gatestrukturen vil Horten legge grunnlaget for en videre utvikling. I denne fasen må også sykkel fremmes i gatebildet. Flere sykkelveier og mer sykkelparkering i alle byens rom.



02 - UTBYGGING OG TVERRGATER

For å aktivisere gaten må det flere mennesker bo i sentrum. Horten har mange grå områder som kan bygges ut. Det er plass til noe fortetting av Hagebyen, men den største transformasjonen er mot havnen og langs Skippergaten. Bebyggelsen bygges etter hvert som områdene blir regulert. Det er viktig å prioritere bebyggelse som gir liv og kvalitet til sentrumsområdene.



03 - HAVNEUTVIKLING

For å fullføre planen må industrien ved ytre havne flyttes. Dette er et viktig grep i byutviklingen og det bør jobbes aktivt mot målet om en utbygging her. Bebyggelse her vil skape sammenhenger og tilknytning til sjøen og Horten kan få tilbake disse sjø nære områdene. Ved å friggi områdene til bolig og rekreasjon kan det opparbeides en kyststi hele veien til Karljohansvern.

OPPSUMERING

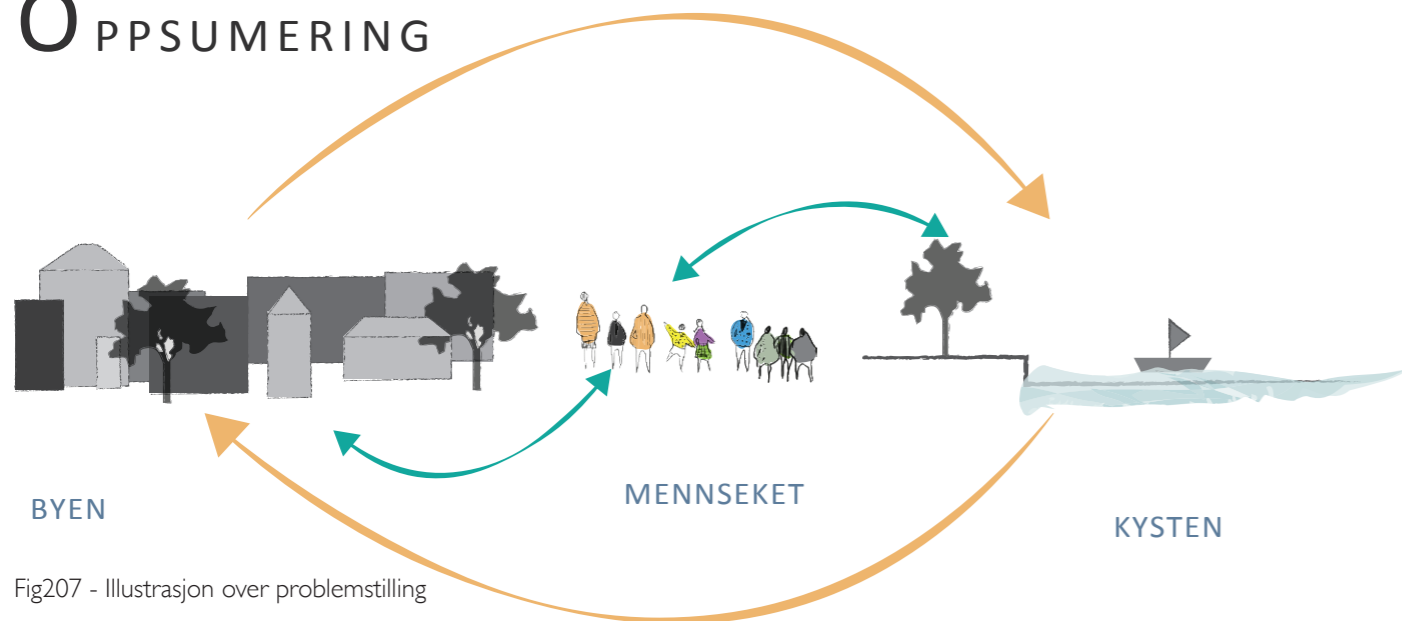


Fig207 - Illustrasjon over problemstilling

Opgaven stiller spørsmålet: Hvordan omkonfigurere Horten sentrum til å bli en mer helhetlig by, med fornyet kystkontakt? Målene med oppgaven var å skape en levende og attraktiv by ved å styrke byens rom og stimulere til fortetting.

For å besvare dette var det nødvendig med flere analyser for å finne ut hva som mangler i området og hva som fungerer i dag. Med bakgrunn i sentrumsplanene samt mer detaljerte analyser, ble det tydelig at Horten mangler en helhet i byrom og gatesystem. I dag er det satset på to gater; Storgata og Apotekergata. Disse alene kan ikke aktivisere byen, det må også være en aktivisering i sidegater og parallellgatene.

I dag er Horten sin identitet knyttet opp mot å være en Hageby. "tusenårige trær, blomstrende hager og skyggefulle alléer – det er Horten" (Baggethun et al. 1960s.12) Det grønne har tidligere vært et fremtredende element i sentrum. Men utvikling til bilbasert by og kjøpesenterbygging på 80 og 90 tallet, gjorde at det grønne preget forsvant. Med denne utviklingen forsvant også de gode byrommene for mennesker. Nå er Horten en by tilrettelagt for bil og for handel innendørs.

I de senere årene har Horten jobbet med å ta tilbake byrommene og igjen skape en by for mennesket. Med sentrumsplanen 2015-2027 ble det gjort et stort arbeid for å lage en mer attraktiv by. Men selv da manglet det en helhetlig plan. Denne oppgaven samler problemer og styrker i en helhetlig plan hvor gatestruktur, byrom og ny kystforbindelse er med på å skape en aktiv og sammenkoblet by som kan opparbeides bit for bit.

For å jobbe mot målet om en mer bærekraftig by bør Horten ta noen grep. Parkering må ut av sentrumssonene, bussforbindelsene må bli bedre og gatene må tilpasses de gående og syklende. Et viktig grep er også å fortette i sentrumssonen. Både med infill prosjekter og med ny sentrumsutvikling ved Havnefront Øst. Det må bo flere mennesker i sentrum for å få flere brukere av byen.

Med denne planen kan Horten skape gode forbindelser, å få en helhetlig og sammenhengende struktur. Med utbyggelsen i Skippergata vil byen få en ny aktiv sidegate, som vil øke befolkningsveksten i flere år fremover. Det er viktig å skape nye målpunkter som trekker folk hele døgnet. Videre må Horten jobbe for å flytte industrien som opptar

Digitale verktøy brukt i oppgaven:
Autodes AutoCad 2014
Autodesk Infracore 360
Sketchup 2016
Adobe Illustrator CS5.5
Adobe Photoshop CS5.5
Adobe InDesign CS5.5
Lumion 3D

kysten og utvikle dette til et område med bolig, næring og rekreasjonsområder. Industrien kan flyttes til mer egnede plasser nær sentrum, f.eks. til et nytt område ved Indre havn, utenfor selve sentrumssonen. Ved å flytte industrien dit, vil viktige arbeidsplasser bli bevart i Horten by.

Denne oppgaven fremmer en utbygging ved Sjøfront Øst før utbygging av Indre Havn, dette fordi Sjøfront Øst vil gi mer aktivitet til sentrum en Indre Havneby vil gjøre.

For å få til et velfungerende sentrum er det nødvendig å bygge utviklingen på teoretiske strategier, og bruke den kunnskapen som allerede fins. Se på hva som fungerer andre steder og hente inspirasjon. Et velfungerende sentrum har gode uterom for mennesker, fokus på eksisterende kvaliteter og bærer preg av de menneskene som bruker den.



Fig208

REFLEKSJON

Arbeidet med denne masteroppgaven har vært en arbeidskrevende, men givende prosess. Prosessen med valg av oppgave og valg av tema var vanskelig, men etter samtale med Horten Kommune kom jeg frem til en oppgave som har vært spennende, interessant og veldig lærerik.

Studiet av sentrumsutvikling, byen som sosialt møtested og stedsidentitet har gitt nytt innblikk i hvordan jeg kan jobbe med utvikling av byer og plasser. Ved å lese teori har jeg fått en større forståelse av hvordan man kan påvirke sentrumsutviklingen. Det viktigste å tenke på er mennesket som skal bruke byen. Det som har vært mest spennende med oppgaven er å jobbe med helheten i sentrum, samt se de store mulighetene som ligger i Hortens fremtid.

Kommunale planer, overordnede føringer og arbeidet med masteroppgaven har gitt en stor forståelse over hvordan Horten fungerer som en helhet. Det var den overordnede planen for byen som sto i fokus, og derfor er det ikke jobbet detaljert med områdene. I ettertid ser jeg store potensialer i sentrum, og skulle ønske jeg hadde mer tid til å utvikle alle byens rom og gater mer detaljert. Oppgavens viktigste grep er å se på overordnede strukturer og bruke disse videre i utviklingen av byen. Med en høyere detaljeringsgrad ville disse strukturene blitt enda mer tydelige. Arbeidet med oppgaven har i stor grad bidratt til å øke min kunnskap om sentrumsutvikling, og det å se muligheter og potensialer som ligger i et sted.

Horten har vært lærerik og det har vært en bratt utviklingskurve. Det har vært utfordringer å jobbe alene, men jeg ser også at jeg kan mestre alle områdene av en slik oppgave. Jeg vil med denne oppgaven utfordre Horten til å tenke mer på helheten og bygge videre på identiteten til byen. Jeg tror Horten har store muligheter til å utvikle en by av og for alle.

FIGURLISTE

DEL 1

Fig. 01 – Logo for Horten Love, hentet fra: <http://118900-www.web.tornado-node.net/wp-content/uploads/2015/09/logo-skygge-retina.png>

Fig. 03 – gammelt bilde av storgata <https://no.pinterest.com/pin/290200769716656876>

Fig. 04 – Kart over Vestfold fylkeskommune, hentet fra https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Norway_Counties_Akershus_Position.svg#/media/File:Norway_Counties_Akershus_Position.svg

Fig. 05 – Ortofoto fra 2.4.12 med 12,5cm oppløsning lastet ned fra Norgebilder.

Fig. 06 – Kommunevåpen, hentet fra https://www.horten.kommune.no/handlers/bv.ashx/i7b229e4f-b5a7-4dab-8ae0-d4376cac64b2/Logo_Farger_04.jpg

Fig. 08 – Skråfoto, hentet fra <http://1881.to/AadKQj>

Fig. 09 - fra 2.4.12 med 12,5cm oppløsning lastet ned fra Norgebilder.

Fig. 11 – Kart over Hortens tettsteder og byer (Horten Kommune 2015a)

Fig. 12 – Registreringskart 15 (Horten Kommune 2015a)

Fig. 13 - Videregående skolen, hentet fra : https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5f/Horten_vgs.jpg

Fig. 15 – Illustrasjon av er Indre havneby (Alt.arkitektur 2012)

Fig. 16 – Kart over sjøfront øst (Rambøll 2014)

Fig. 17- kart over Horten GoogleMaps

Fig. 18 – Ny videregående, hentet fra: <https://www.vfk.no/Aktuelt/Ny-Horten-videregaende-skole/>

Fig. 19 - ny videregående, hentet fra : <https://www.vfk.no/Aktuelt/Ny-Horten-videregaende-skole/>

Fig. 20 – Nytt tog trase, hentet fra: <http://www.gjengangeren.no/nyheter/horten-er-sikret-togstasjon/s/2-2.426-1.8563611>

Fig. 21 - Bro eller tunell, hentet fra <http://www.vegvesen.no/124om+statens+vegvesen/presse/nyheter/Nasjonalt/nann>

DEL 2

Fig. 28 – Bilde av Arendal, hentet fra : <http://static.panoramio.com/photos/original/15382007.jpg>

Fig. 29 – Bilde av Fredrikstad, hentet fra: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c1/Fredrikstad_bryggepromenade_fra_Kråkerøybroa.JPG

Fig. 34 – Boblebilde Arendal, hentet fra: <https://plus.google.com/104144435558760431527/photos/photo/6031162834769787826?pid=6031162834769787826&oid=101588075865008242880>

Fig. 35 – Bilde fra Arendal kulturhus, hentet fra: <http://www.arendal.kommune.no/Planer-og-utvikling/Kommuneplanen/>

Fig. 36 – Ortofoto Arendal, hentet fra: <http://www.norgebilder.no/?zoom=14&lat=6479888.26469&lon=486291.61082&srs=>

Fig. 43 – Skråfoto Fredrikstad, hentet fra: <http://www.1881.no/Kart/>

Der annet ikke er oppgitt er foto, illustrasjoner og figurer produsert av studenten selv.

Kartgrunnlaget som er brukt i oppgaven er FKB-data og Matrikkeldata i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt desember 2015.

DEL 3

Fig. 49 – Historiske bilder fra "Horten ferjestedet som ble marinestasjon og by" (Baggethun et al. 1960)

Fig. 51 - Historisk bilde fra "Horten ferjestedet som ble marinestasjon og by" (Baggethun et al. 1960)

Fig. 55 – Befolkningsgrupper, hentet fra: <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectout/pivot.asp?checked=true>

Fig. 57 – klimasoner utarbeidet av Det norske hageselskap i samarbeid med Meteorologisk institutt. Gjengitt med tillatelse, hentet fra: http://www.hageselskapet.no/fileadmin/a_solvi_svensen/HS%20Vestfold.pdf

Fig. 60 – Aktivitetskalender hentet fra Sentrumsplan del 2 (Horten kommune 2014)

Fig. 62 Høstbilde av Horten fra: <https://astridbjonness.files.wordpress.com/2013/12/0065.jpg> sett 07.03.2016

Fig. 65 – Sykkelgate (Statens vegvesen, 2014 #39)

Fig. 66 – Hovedplankart for sykkeltrafikk i Horten, hentet fra: <https://www.horten.kommune.no/Handlers/fh.ashx?MId=14117&Filld=12883>

Fig. 68 – Figur over reisevaner (TØI 2015)

Fig. 69 – Sykkelbyen hortens 6 klassingene, hentet fra: Horten sin Facebookside

Fig. 74 – Bussrute fra Vestfold Kollektivtrafikk

Fig. 83 - Skråfoto Horten, hentet fra: <http://www.1881.no/Kart/>

Fig. 85 - Skråfoto Horten, hentet fra: <http://www.1881.no/Kart/>

Fig. 87 - Skråfoto Horten, hentet fra: <http://www.1881.no/Kart/>

Fig. 90 - Skråfoto Horten, hentet fra: <http://www.1881.no/Kart/>

Fig. 95 - Skråfoto Horten, hentet fra: <http://www.1881.no/Kart/> sett 02.03.2016

Fig. xx – Analyse over fasader og byrom. (Horten Kommune 2015a)

DEL 4.

Fig. 111 – skråfoto Horten, hentet fra: <http://www.1881.no/Kart/>

Fig. 113 - Dekke plassene hentet fra: <https://dirt.asla.org/2012/07/05/paver-power/>

Fig. 116 - Lekeplass Sweco , hentet fra: http://lepamphlet.com/2014/12/18/4-iles-colorees-bruges-en-belgique/sweco_islands_01/

Fig. 159 - %BRA utregning (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2014 #82)

Fig. 190 – parklet i London, hentet fra: <http://www.designboom.com/architecture/wmbstudio-bench-micro-park-london-12-01-2015/>

Fig. 193 - Jobbe med taket, hentet fra <http://hitchhikershandbook.com/country-guides/spain-2/madrid/madrid-spain-7-orange-and-black-canopy-over-the-shopping-street-calle-del-arenal/>

Fig. 194- Grønne plantefelt, hentet fra: <http://www.landezine.com/index.php/2013/12/stationsstraat-sint-niklaas-by-grontmij-belgium/>

Fig. 195- Lekeplass i byen, http://lepamphlet.com/2015/01/25/cours-decole-wild-la-haye-aux-pays-bas/openfabric_intothewild_07/

Fig. 197 - Jobbe med gulvet, hentet fra: <http://www.citylab.com/design/2012/01/swiss-village-becomes-experiment-modern-art/1037/>

Fig. 198 – lemvig skatepark, hentet fra: <http://www.archdaily.com/470077/lemvig-skatepark-effekt>

Fig. 199-200 – Havnepromenadebilder, hentet fra, http://www.lindmanphotography.com/?attachment_id=3219

Fig. 201 – Lysfestival, fra: <https://www.ntbinfo.no/pressemelding/stemningsfulle-lysinstallasjoner-langs-alnaelva?releaseld=2922664&publisherId=1726377>

Fig. 202-203 – Arendal vinterfestival, hentet fra <http://www.arendalvinterfestival.no/diverse-bilder/>

KILDER

Alt.arkitektur. (2012). Indre havneby områdeplan, KU, estetisk veileder. Horten. Tilgjengelig fra: <http://www.alt.as/docs/prosjektark/alt-prosjektark-114.pdf> (lest 08.02).

Arendal Kommune. (2015). Om Arendal. Arendal. Tilgjengelig fra: <http://www.arendal.kommune.no/Om-Arendal/> (lest 21.01).

Baggethun, R., Jørgensen, Ø. & Horten. (1960).

Horten : ferjestedet som ble marinestasjon og by. Horten: Horten kommune.

Bettum, O. & Butenschøn, P. (1997). Gode byrom : verktøykasse for møtesteder i byer og tettsteder. Oslo: Norsk form.

Butenschøn, P., Dahl, G., Amundsen, I. B., Riksantikvaren & Statens v. (2012). Norske gater og plasser : våre viktige byrom gjennom 200 år. Oslo: Press I samarbeid med Riksantikvaren og Statens vegvesen.

CitiesAlliance. (2015). About CDS - Why cities? Tilgjengelig fra: <http://www.citiesalliance.org/about-cds> (lest 26.02).

Ellefsen, K. O., Tvilde, D. & Norges tekniske høgskole, A. (1991). Realistisk byanalyse. Skrifter fra Arkitektavdelingen, NTH. Trondheim: Arkitektavdelingen, NTH.

Forseth, T., Haugen, P.-H. & Dahl, H. N., Miljøverndepartementet. (1994). Det Gode sted. Oslo: Universitetsforl.

Fredrikstad kommune. (2014). Gammelt og nytt side om side. Fredrikstad. Tilgjengelig fra: <https://www.fredrikstad.kommune.no/no/Om-kommunen/Fredrikstad-kommune---gammelt-og-nytt-side-om-side/> (lest 24.02).

Gehl, J. (1971). Livet mellom husene. København: Arkitektens Forlag.

Gehl, J. (2006). Det nye byliv. København: Arkitektens Forlag.

Gehl, J. (2010). Byer for mennesker. København: Bogværket.

Giuliani, M.V. (2003). Theory of attachment and place attachment. In M. Bonnes, T. Lee, and M. Bonaiuto (Eds.). Aldershot: Ashgate Tilgjengelig fra: https://www.researchgate.net/publication/228091197_Theory_of_Attachment_and_Place_Attachment (lest 01.02.2016).

Greve, H. S. (2014). Se det mennesket. Tidsskrift for Den norske legeförening, 12.

Hauge, Å. L. (2007). Identitet og sted: En sammenligning av tre identitetsteorier. Tidsskrift for Norsk Psykologforening, 44 (8): 980-987.

Helsedirektoratet. (2014). Anbefalt fysisk aktivitet. Oslo. Tilgjengelig fra: <https://helsedirektoratet.no/folkehelse/fysisk-aktivitet/anbefalinger-fysisk-aktivitet> (lest 21.01).

Horten Kommune. (1997). Realistisk Byanalyse. Horten Kommune.

Horten Kommune. (2015a). Kommunedelplan for Horten sentrum. Del 3. Planbeskrivelse, bestemmelser og ROS-analyse. Horten Kommune.

Horten Kommune. (2015b). Kommunedelplan for Horten sentrum. Del 4. Handlingsprogram.pdf. kommuneutvikling, E. f.: Horten Kommune. 22 s.

Horten Kommune. (2015c). Mål og strategier for sentrumsutvikling.pdf. Kommune, H. Horten Kommune. 61 s.

Horten Kommune. (2015d). Planbeskrivelse. Kommuneplanens arealdel. Horten.

Horten Kommune. (2016). Horten blir sykkelby. Horten: Inger Lise Hansen. Tilgjengelig fra: <https://www.horten.kommune.no/nyheter/horten-bli-sykelby;27861.aspx> (lest 07.04).

Horten kommune, G. A., Asplan viak. (2014). Kommunedelplan for Horten sentrum. Bystrategi for Horten sentrum, med fokus på byens rom & liv. Horten: Horten Kommune.

Jacobs, J. (1958). Downtown is for People. Fortune Classic.

Jacobs, J. (2011). The death and life of great American cities. Modern Library ed., 50th anniversary ed. utg. New York: Modern Library.

Jernbaneverket. (2016). R1 I Skien-Oslo S - Edsvoll, Vestfoldbanen. Tilgjengelig fra: <http://www.jernbaneverket.no/Jernbanen/Banestrekninger/I/R1-I-Skien---Oslo-S---Eidsvoll/> (lest 19.01).

Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2012). Sentrumsutvikling. Oslo: Regjeringen. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by--og-stedsutvikling/framtidsbyer/om-framtids-byer/samarbeidsomrader-i-fb/areal-og-transport/sentrumsutvikling-/id561233/> (lest 15.02).

Olerud, K. (2015). Bærekraftig Utvikling. I store norske leksikon. Tilgjengelig fra: https://snl.no/b%C3%A6rekraftig_utvikling (lest 02.02.2016).

Rambøll. (2014). Byutviklingsanalyse. Sjøfront Øst - Horten. Horten Kommune.

Regjeringen. (2000). T-1322 Sentrumsutvikling. Erføner og anbefalinger fra Miljøbyprogrammet. Klima- og miljødepartementet. Oslo: Regjeringen.

Regjeringen. (2013). H-2305 Faglig råd for bærekraftig byutvikling. Kommunal- og regionaldepartementet Miljøverndepartementet. Oslo.

Regjeringen, G. N. (1997). T-1193 Handel, tilgjengelig og bymiljø. Miljøverndepartementet. Oslo: Regjeringen.

SSB. (2015). Befolkning og areal i tettsteder, 1. januar 2015. Tilgjengelig fra: <http://www.ssb.no/befolkning/statistikker/befteft> (lest 07.03).

Statens vegvesen. (2014). Veg- og gateutforming Håndbok N100. Vegdirektortet.

Store norske leksikon. (2015). Identitet. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/identitet> (lest 01.02).

Svanberg, A. (2014). Horten er sikret togstasjon. Gjengangeren.

TØI. (2015). Rapport 1400 Kunnskapsstatus Handel, tilgjengelighet og bymiljø i sentrum. Oslo: Transportøkonomisk institutt. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/publikasjoner/kunnskapsstatus-handel-tilgjengelighet-og-bymiljo-i-sentrum-article33134-8.html> (lest 02.02).

Vestfold fylkeskommune. (2011). Fortetting med kvalitet. Regional plan for bærekraftig arealpolitikk: Arealstrategi for byer og tettsteder.

Weatherbase. (2016). weather summary. Tilgjengelig fra: <http://www.weatherbase.com/weather/weather-summary.php3?s=28410&cityname=Horten%2C+Vestfold%2C+Norway&units=> (lest 20.01.2016).



Norges miljø- og biovitenskapelig universitet
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway