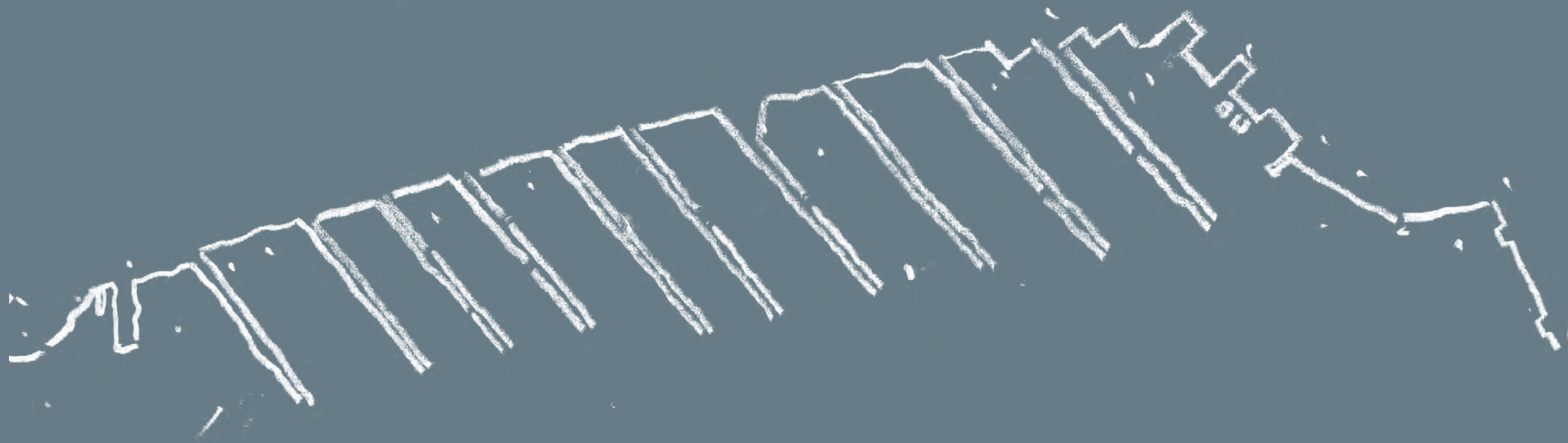


KANALEN
HORDVIPE



TØNSBERG - KANALEN SOM BYROM
DEL 2: SKISSEBOKA

INNHold

Innledning	3
Leveranse og metode	4
Fokusområder og veien videre v/ Tønsberg kommune	5
Temakart - overordnede prinsipper	7
Konsept for promenadeleden	15
Midlertidig trasé Scanropetomten	26
Førstehjelp Kaldnes brygge	30
Prinsipper for overgangen mellom land og vann	40
Visualisering av anbefalte prinsipper fra bro til bro	45
Helhetlig landskapsskisse	67



INNLEDNING



Hensikten med prosjektet «Kanalen som byrom» er å sikre at Tønsbergs befolkning og besøkende får tilgang til et sammenhengende og sjønært rekreasjonsareal av god kvalitet langs begge sider av byens blå åre - Kanalen. Vi har gjennom dette prosjektet stilt spørsmålet; Hvordan skal byrommet langs Kanalen utformes slik at folk trives enda bedre med å besøke, bo og jobbe i Tønsberg?

Tønsberg kommune ønsker at flere skal bo og jobbe sentralt i byen – det gjør kvaliteten langs Kanalen og andre parker og byrom sentralt i Tønsberg så viktig. Folk som bor i, og besøker byen, har også behov for nærområder som byr på natur, bevegelse, møteplasser og opplevelser for å trives og ha god helse.



Prosjektet er utført av Bjørbekk & Lindheim landskapsarkitekter AS (BLARK) v/ Ellinor May Aas, Svein Erik Bergem, Åshild Roalkvam og Line Løvstad Nordbye høsten 2020.

For Tønsberg kommune har Cathrine Heisholt, Emile Lassen Bue og Magnus Ciril Martin ledet prosjektet.

I prosjektets ressursgruppe har følgende personer deltatt: Cecilie B. Sørumshagen, Tønsberglivet, Ragnhild Jordtveit, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Lene Stenersen, Fylkskommunen i Vestfold og Telemark, Siv Abrahamsen, Fylkskommunen i Vestfold og Telemark, Monika Kullander, Miljørettet helsevern, Lene Berge, Fylkesmannen i Vestfold og Telemark, Torill Eeg, rådmann, Færder kommune, Vilde Bugge Larsen, leder – Ungdomsrådet, Tønsberg kommune, Rolf Tore Kjæran, leder - Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne, Tønsberg kommune, Arild Alfredsen, leder - Eldrerådet, Tønsberg kommune, Elisabet Finne, arealplan/byutvikling, Tønsberg kommune, Anders Nygaard, idrett og friluftsliv, Tønsberg kommune, Ingvild Hersvik, kultur, Tønsberg kommune, Trond Brun, havnevesen, Tønsberg kommune, Oddbjørn Myhren, teknisk drift, Tønsberg

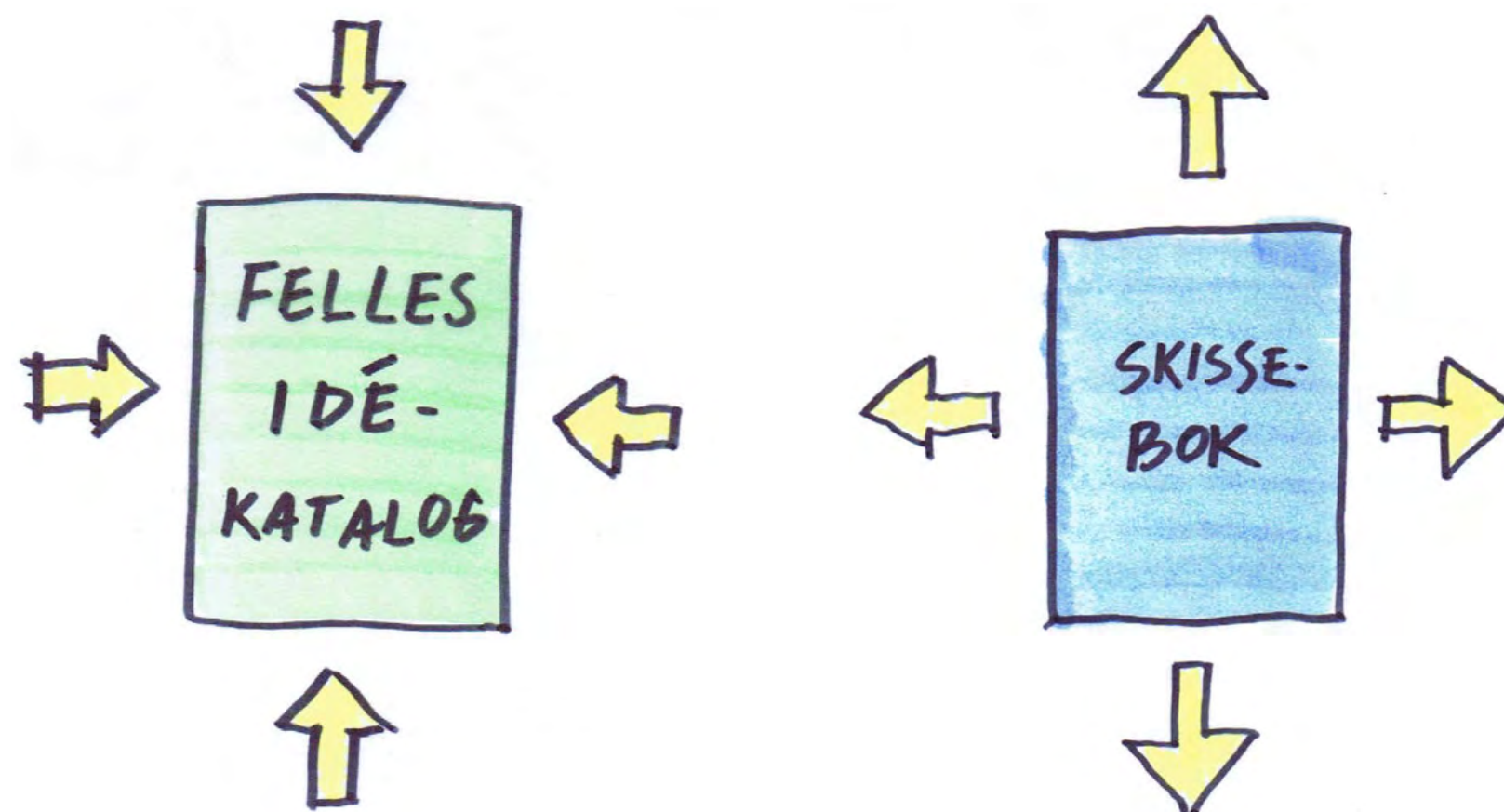
kommune, Øyvind Myhre, teknisk drift, Tønsberg kommune, Hanna Fossen-Thaugland, klimarådgiver, Tønsberg kommune, Ole Thomassen Grejs, folkehelsekoordinator, Tønsberg kommune, Ellen Pedersen, kommunalteknikk, Tønsberg kommune, Elisabeth Paulsen, nærdemokrati/medvirkning, Tønsberg kommune, Anders Tyvann, kommunikasjon, Tønsberg kommune.

Det har vært en stor glede for oss å få jobbe med dette prosjektet sammen med Tønsberg kommune, og er imponert over det engasjementet og iderikdommen vi har opplevd hos alle involverte – så tusen takk for alle innspill og alt engasjement!

Bjørbekk & Lindheim landskapsarkitekter



LEVERANSE OG METODE



Kanalen som byrom består totalt av to leveranser; «Felles idékatalog», og «Skisseboka». De to bøkene bygger på og supplerer hverandre.

Felles idékatalog er del 1 av leveransen, og sammenfatter innspill fra medvirkningsprosessen, uttalelser fra kommunes fagavdelinger, samt landskapsarkitektens faglige råd og anbefalinger til veien videre.

Medvirkning og innbyggerdialog er viktig i alle byutviklingsprosjekter, og målet har vært at så mange som mulig skulle engasjere seg og bidra med innspill til hvordan byens blågrønne lunge – Kanalen – skal bli. Situasjonen med Covid-19 har midlertidig lagt noe demper på dialogen, men følgende medvirkningsopplegg er gjennomført:

- Speed-date og verksted med aktørene langs Kanalen – 27. august 2020

- Digital barnetråkkregistrering med elever fra Byskogen og Trøleborg – oktober 2020
- Rollespill og bruk av samhandlingsverktøyet Miro med elever fra Færder VGS – oktober 2020
- Innspill fra innbyggere i Tønsberg via spørreskjema på kommunens nettsider – august/september – 2020
- 3 møter i ressursgruppa i løpet av prosjektperioden

Skisseboka er del 2 av den samlede leveransen til prosjektet «Kanalen som byrom». Denne delen har en annen metode enn del 1. For der «felles idékatalog» speiler innspill og ønsker fra «hele Tønsberg», er skisseboka landskapsarkitektens svar på de utfordringer som finnes i området i dag, og en visualisering av hvordan områdene langs kanalen kan utvikles i fremtiden.

Her har vi tillatt oss å tenke fritt, basert på det vi har

sett, hørt og observert. Vi har tatt tak i en rekke av innspillene fra idékatalogen, og søkt å videreføre både egne prinsipper (landskapsarkitektens 20 råd) og faglige råd fra ressursgruppa. Men det er ikke en rett, rød linje mellom den detaljrikdom og de visjonene som idékatalogen renner over av, og hva som er konkretisert i skisseboka. Skisseboka må heller ikke leses som en siling av innspillene, da de to bøkene supplerer hverandre.

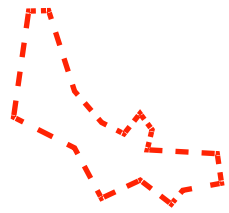
I skisseboka har vi forsøkt å leke oss gjennom noen utvalgte fokusområder med pennen i hånden. Ved å bruke skissen som verktøy er idéene konkretisert og gitt en form som viser muligheter, og dermed kan danne grunnlag for videre diskusjon.

Skissene er ment å inspirere, og for noen er de kanskje provoserende. De må ikke leses som absolutte svar. Det finnes en rekke måter å løse utformingsoppgaven på. Vi håper at skissene,

sammen med alle de gode innspillene i idékatalogen, viser en retning, en prioriteringsanbefaling og et potensiale som kan stake ut en god fremtidig utvikling av kanalen som byrom.

Skisseboka og idéboka utgjør til sammen en solid idébank for kanalområdet, og skal gi Tønsberg kommune et grunnlag for videre planlegging, prosjektering og gjennomføring av fremtidige prosjekter.

FOKUSOMRÅDER OG VEIEN VIDERE V/TØNSBERG KOMMUNE



temakart
overordnede prinsipper



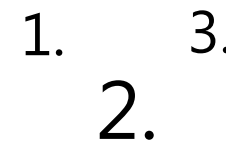
konsept for
promenadeleden



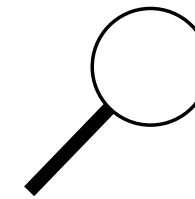
midlertidig
promenadetrasé



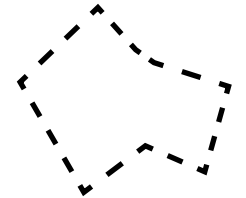
førstehjelp
Kaldnes brygge



prinsipper for overgangen
mellom land og vann



visualisering av anbefalte
prinsipper fra bro til bro



helhetlig
landskapsskisse

Kanalområdet er stort, og det har ikke vært anledning til å gå i dybden i alle områdene langs Kanalen. BLARK og Tønsberg kommune har i felleskap valgt ut følgende fokusområdene til skisseboka:

- Det er laget en rekke temakart som viser forslag til overordnede prinsipper for utformingen. Temaene omfatter promenaden, gatestruktur og siktelinjer, kanaltorg, gange og sykkel, marin mobilitet og aktivitet langs kanalen, sjøbad og transformasjon.
- Forslag til konsept for promenadeleden er å anse som et konkret forslag som det kan bli aktuelt å jobbe videre med for å realisere, slik det er foreslått i skisseboka. Det er allerede vedtatt at det skal bli en kanalpromenade i Byplan, så for dette temaet har det vært viktig for kommunen å komme et steg nærmere realisering.
- Midlertidig promenadetrasé forbi Scanropeomtten belyses spesielt, da passering av dette området byr på den største utfordringen for å kunne realisere

en sammenhengende Kanalpromenade og rundtur langs vannet på begge sider av Kanalen, på kort sikt.

- Førstehjelp Kaldnes brygge. Det er pekt ut en del områder i den overordnede planen for kanalområdet der man med relativt enkle grep kan gjøre områder til mer attraktive steder å oppholde seg. Områdene rundt den mest bynære delen av Kaldnesutbyggingen er her benyttet som eksempel for å illustrere hvordan dette kan løses, med konkrete forslag hentet og videreutviklet fra innspill som er kommet underveis i prosessen.
- Prinsipper for utforming av overgangen mellom land og vann. Kommunen har ønsket råd og prinsipper for hvordan man bør utforme arealene mellom vann og land og mellom bebyggelse og offentlige arealer.
- Skisseboka inneholder en rekke visualiseringer av anbefalte prinsipper. Skissene er konsentrert i et studieområde mellom Kanalbroa og gangbroa. Med disse skissene viser BLARK hvordan prinsippene

kan brukes for å skape vellykkede områder i fremtidige transformasjonsprosesser. Løsningene er ikke omforente gjennom en tradisjonell planprosess, men er ment som et grunnlag for diskusjon, beslutninger om retning og prinsipper for fremtidig utvikling. Skissene tar med seg en større del av bakenforliggende områder for å nettopp vise at sammenhengen og utformingen her er meget sentralt for å oppnå kontakt med vannet og Kanalen.

Området mellom broene er i skisseboka «zoomet» inn på fordi dette er ett av områdene som har et stort forbedringspotensial til å gjøres mer attraktivt og åpnes mer opp på kort til mellomlang sikt; blant annet gjennom å realisere en kanalpromenade fra bro til bro som vedtatt i Byplan.

Området inneholder også et stort, bynært og mulig transformasjonsområde (Scanropeomtten) som det kan bli aktuelt å omdisponere fra industri til et mer blandet formål (som for eksempel næring, bolig og tjenesteyting) i neste byplanrevisjon. Kommunen

anser det derfor som viktig å ha noen tanker og visjoner om prinsipper for videre utvikling akkurat her. Dette er vist i skissene på sørsiden av detaljområdet fra bro til bro.

BLARK identifiserte tidlig i prosessen den solrike Ollebukta til å ha et stort og ubrukt potensial for å øke tilgjengeligheten til sjøen for byens befolkning, samtidig som man styrker den overordnede grønnsstrukturen på tvers av og langs Kanalen. Dette er vist gjennom to mulige alternativer (som i ulik grad ivaretar båtplassene i bukta) i skissene på nordsiden av detaljområdet fra bro til bro.

- Det er tegnet ut en helhetlig landskapsskisse fra studieområdet mellom Kanalbroa og gangbroa. Planen inneholder en rekke av de rådene som er beskrevet i idékatalogen, samt prinsipper som beskrives og illustreres i denne skisseboka. Denne helhetsplanen er et nyttig verktøy for videre detaljering og programmering.

FOKUSOMRÅDE OG VEIEN VIDERE V/TØNSBERG KOMMUNE

Andre pågående og kommende prosesser med betydning for kanalområdet

Det er flere andre pågående prosesser og arbeider som også vil ha betydning for utviklingen av Kanalen som byrom og vice-versa i tiden som kommer. En del av disse er henvist til og omtalt i idékatalogen, men følgende prosesser og prosjekter som anses som spesielt viktige:

- Utviklingen av Kaldnes vest og vedtak om å starte opp et plansamarbeid og utvikling her i samarbeid med Færder kommune
- Utviklingen av området/ bydelen Stensarmen
- Fastlandsforbindelse og andre tiltak i Bypakke Tønsbergregionen.
- Vanndirektivet og lokalt tiltaksprogram for Aulivassdraget som også vil føre til renere vann i Kanalen
- Overvannsprosjektet som gjøres for å separere avløp og overvann i sentrum, vil også bidra til å redusere forurensning til Kanalen.
- Gjennomføring av tiltak i vedtatt Byromsstrategi og tiltak vedtatt i samarbeidsprosjektet Handlingsprogram for Sentrum; som begge inneholder tiltak nær og langs Kanalen.
- Kommende revisjon av byplan/kommuneplanens arealdel med oppstart høsten 2021
- Anleggsplan for idrett og friluftsliv 2021-24

Veien videre for prosjektet «Kanalene som byrom»

Kommunen kommer nå til å benytte den samlede leveransen (skisseboka og idékatalogen) i videre diskusjon om prioriteringer og prinsipper for videre utvikling av områdene langs Kanalen.

Det skal i første omgang legges frem en politisk sak i mars 2021, der kommunen tar sikte på å vedta en handlingsplan med tiltak som kommunen på kort og mellomlang sikt skal jobbe videre med å få realisert for å gjøre områdene langs Kanalen mer attraktive.

Mens andre deler av innholdet vil fungere som kunnskapsgrunnlag til kommende revisjon av Byplan/ Arealplan som starter opp høsten 2021. Det er først der man f.eks. vil vurdere å endre formål (fra f.eks. industri til sentrumsformål), ta inn nye bestemmelser knyttet til kvalitet på offentlige arealer som man skal følge i reguleringsplaner etc.

Idékatalogen og skisseboka vil forhåpentligvis være nyttig i mange relevante prosjekter i årene som kommer. Både som en idékatalog og et kunnskapsgrunnlag for å nettopp skape et attraktivt kanalområde som gjør at folk trives enda bedre med å besøke, bo og jobbe i Tønsberg.

Tønsberg kommune v/ prosjektteamet

TØNSBERG - KANALEN SOM BYROM

Medvirkningsprosess og mulighetsstudie med anbefalinger for opplevelser, aktivitet, mobilitet og møtesteder - i blå og grønne omgivelser

DEL 1: FELLES IDÉKATALOG



**bjørbekk
lindheim**
LANDSKAPSARKITEKTER



TEMAKART - OVERORDNEDE PRINSIPPER

PROMENADEN

Vi begynner med promenaden, rett og slett fordi alle innspillene viser oss at denne er helt vesentlig å få på plass for å skape sammenheng i byen og sikre at vannkanten langs hele kanalen blir offentlig tilgjengelig. En sammenhengende promenade langs kanalen vil utgjøre ryggraden i byutviklingen, og ha stor betydning for så vel folkehelse som estetiske verdier, opplevelser og attraksjoner.

Vi er tilhengere av å skape variasjon. Byen er mangfoldig! Det er ikke det mest nærliggende å bygge et gjennomgående, identisk promenadedekke som rulles ut langs hele kanalkanten. Det bør isteden satses på stedlig tilpasninger, god tilgjengelighet og logiske koblinger til nærmiljøet. Vi foreslår at det tas utgangspunkt i tre hoveduttrykk:

- Promenade langs bryggekant / urban kontekst
- Promenade langs grøntstruktur
- Promenade i landlig kontekst/ naturreservat

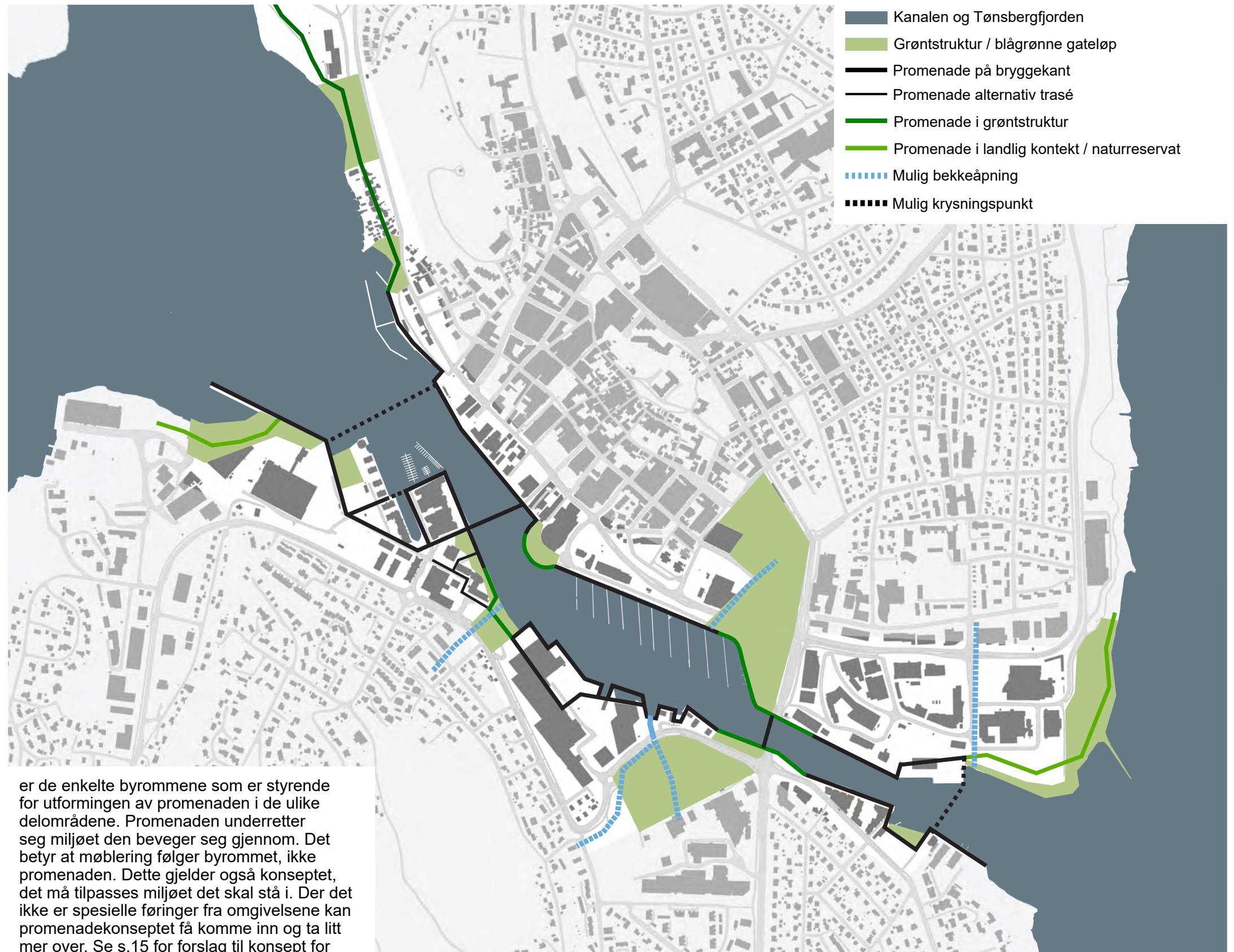
I første omgang er det vesentlig å gjøre promenaden tilgjengelig hele veien. Så kan tiltak som helhetlig belysning, veifinning, møblering, skilting og designprogram utvikles på sikt.

Det er et viktig prinsipp at promenaden er universelt utformet. Det betyr at traséen skal være tilgjengelig for alle, uansett førighet. Det gir føringer for detaljutformingen, og har betydning for blant annet hvor bratt traséen (stigningsforhold) kan være, materialbruk, belysning og ledelinjer. I de tilfeller hvor eksisterende terrengforholdene gjør det vanskelig å oppfylle krav til stigningsforhold må det opparbeides en fullverdig alternativ trasé som imøtekommer kravene til universell utforming. Dette kan være aktuelt rundt DSB-bygget, og her er det markert en alternativ trasé på kartet.

Det vil gjøre mye for bevegelsesmønsteret rundt kanalen om man får opp to ekstra krysningspunkt. Kanalen vil bli langt mer attraktiv som en turrunde med flere alternative ruter, og vil med andre ord få enda større betydning for bruken av kanalområdet som helhet.

I tillegg vil det området der bruene lander på begge sider av kanalen oppleve et utviklingspotensial, og vil dermed gi store synergier lokalt. Forestått plassering i kartet er omtrentlig, nøyaktig plassering av nye krysningspunkt må studeres nærmere.

Selve promenaden er en prosjekteringsoppgave, og inngår ikke i konseptutviklingen. Vi foreslår allikevel at det legges som et førende prinsipp at det



er de enkelte byrommene som er styrende for utformingen av promenaden i de ulike delområdene. Promenaden underretter seg miljøet den beveger seg gjennom. Det betyr at møblering følger byrommet, ikke promenaden. Dette gjelder også konseptet, det må tilpasses miljøet det skal stå i. Der det ikke er spesielle føringer fra omgivelsene kan promenadekonseptet få komme inn og ta litt mer over. Se s.15 for forslag til konsept for promenadeleden.

GATESTRUKTUR OG SIKTELINJER

Vi foreslår at den historiske gatestrukturen med gateløp som peker mot kanalen videreføres i nye utviklingsområder. Denne strukturen gir anledning til å ivareta siktelinjer, grøntstruktur og tilgjengelighet fra baklandet helt frem til kanalkanten.

All ny gatestruktur bør i hovedsak planlegges som blågrønne gateløp som håndterer overvann og fungerer som biologiske korridorer. Det bør etableres gatetrær der det er plass til det, med tilstrekkelig jordvolum for god tilvekst.

Eksisterende siktelinjer mot viktige landemerker må ivaretas, og nye siktelinjer må sikres der nye områder utvikles. Teie hovedgård og Slottsfjellet er spesielt viktige i denne sammenhengen.

Svend Foyn-kvartalet bør gis en viktig rolle i utviklingen av Ollebukta. Et nytt parkdrag fra kvartalet ned til kanalen vil styrke området, og fremheve de historiske betydningene av disse bygningene sett fra kanalkanten.

Langsgående bebyggelse på bryggekannten kan utgjøre en barriere mellom land og vann. Tverrgående bebyggelse åpner opp for en bedre forbindelse til vannet. Dette gjelder også for selve bryggeanleggene. Vi foreslår derfor at siktelinjer videreføres helt ut i kanalen, for en best mulig visuell og fysisk kontakt mellom land og vann. Der det etableres ny promenade/ offentlig park / byrom ved vannkanten føres siktelinjene frem hit.



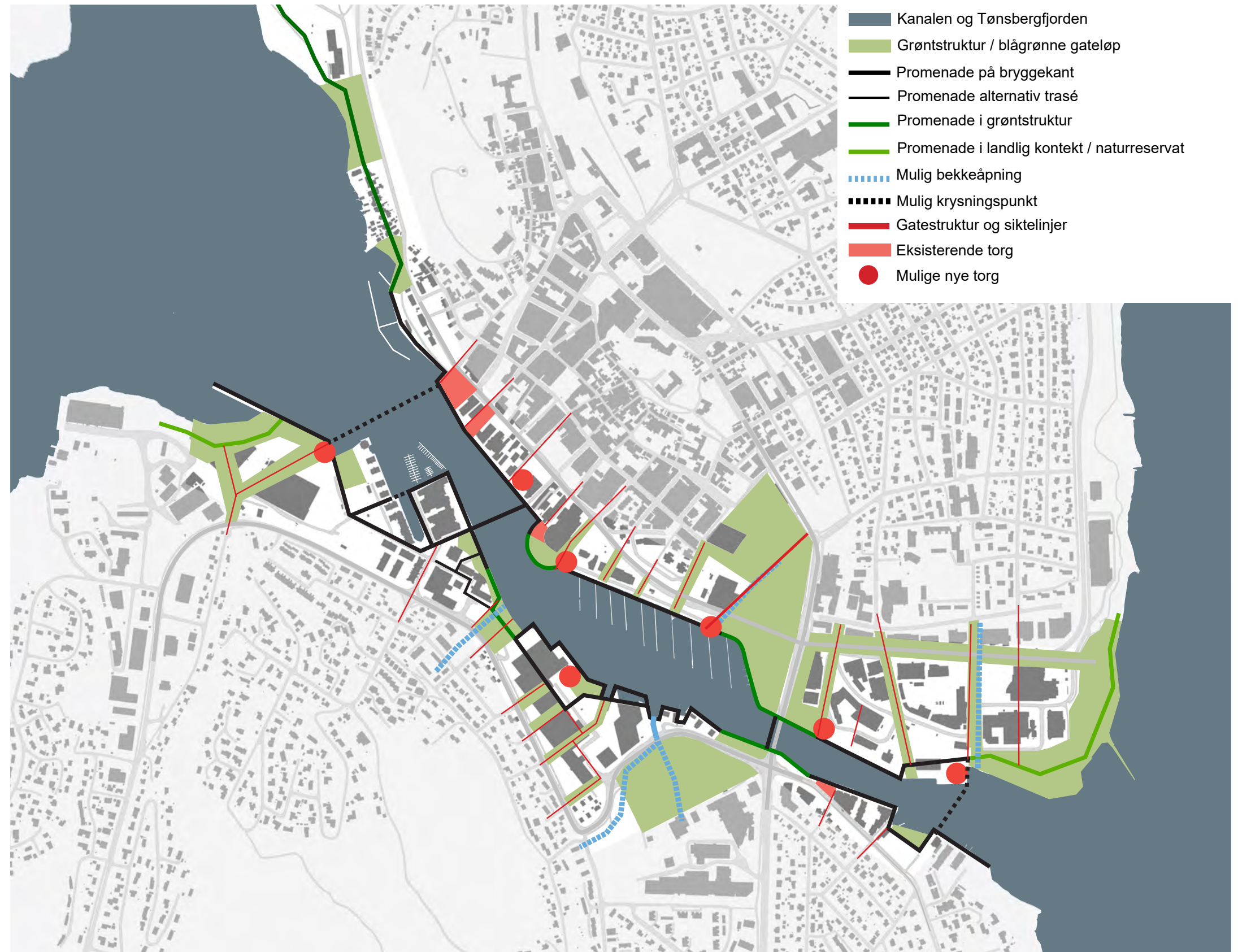
KANALTORG

Det finnes noen få eksisterende torg langs kanalen, primært langs bryggene på nordsiden. Generelt er det litt for få torg med for god standard, og de er i tillegg dårlig fordelt. Eksisterende torg er preget av feil bruk med biler som dominerer arealbruken flere steder.

Vi foreslår flere nye torg langs kanalen. Torget i Prestegaten, som i dag benyttes til parkering, har et stort uutnyttet potensial til å bli et levende, grønt byrom. Et attraktivt torg her vil forsterke den visuelle og fysiske kontakten mellom Nedre Langgate og byen bak helt frem til kanalen. Byrommet vil bli en fantastisk møteplass med utsikt til kanalen. Plasseringen vil gi stor fleksibilitet med tanke på arrangementer hele året, og er samtidig intimt nok til å fungere godt i hverdagen. Eksisterende vegetasjon er veletablert og later til å være i god stand. Trærne gir en særskilt verdi som grøntkorridor for fugle- og dyreliv, er romdannende, og bidrar sterkt til å skape vakre byrom. Vi anbefaler at disse grønne kvalitetene forsterkes med ytterligere beplantning / opphevede gressarealer med kanter for å skape gode sittearealer, og at vann benyttes aktivt i utformingen, i form av regnbed, fontener eller vannspeil.

Når det gjelder nye byrom på Stensarmen så må størrelse og programmering studeres nærmere i det kommende planarbeidet. Torget bør knyttes opp mot et nytt fremtidig krysningspunkt.

Torgene mellom gangbroa og Kanalbroa gis en nærmere form under kapittelet "Visualisering av anbefalte prinsipper fra bro til bro" s. 45.

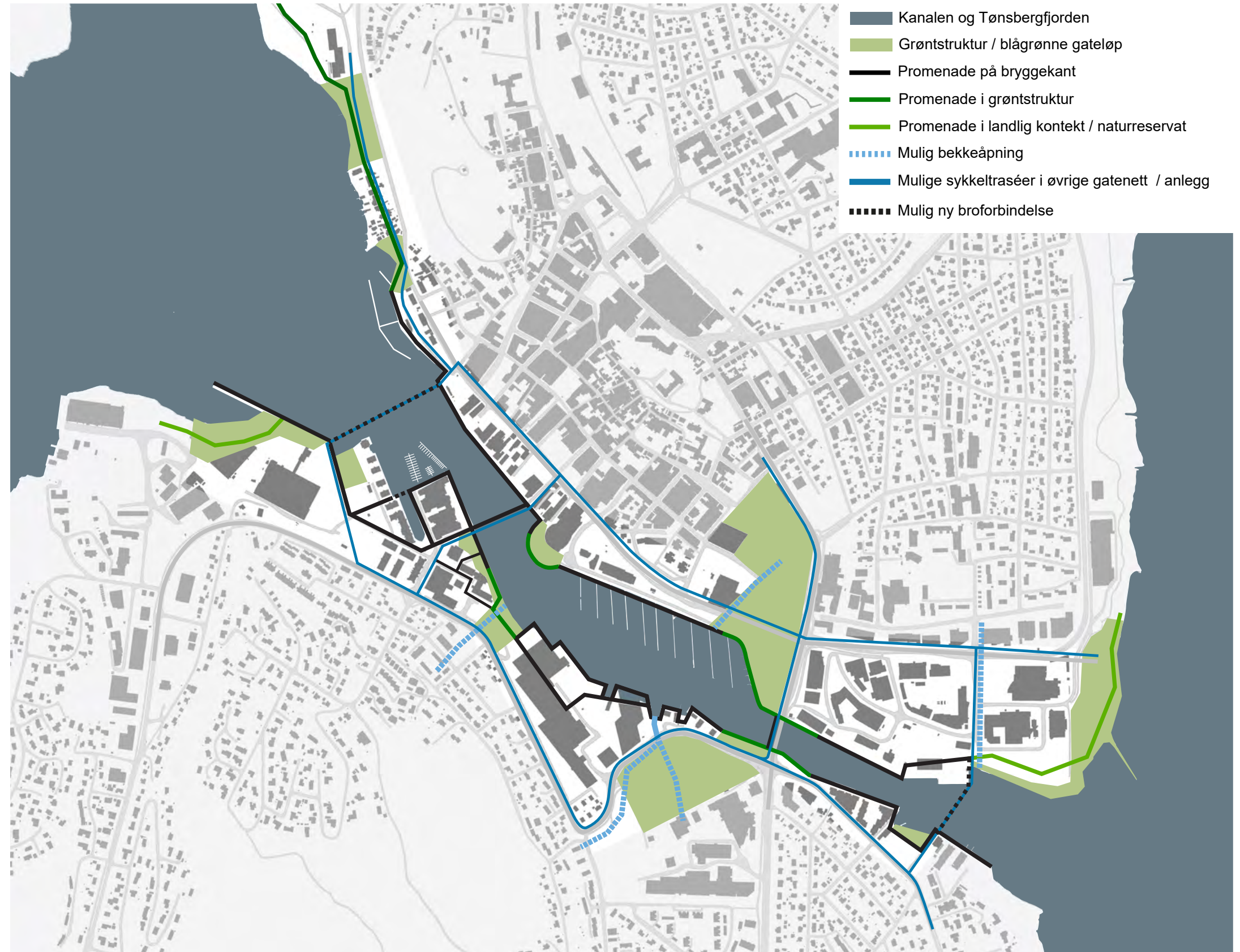


GANGE OG SYKKEL

Alle krysningspunkt over kanalen bør tilrettelegges for sykkel. Torg og innfartsporter bør tilrettelegges med sykkelparkering, infoskilt, og eventuelt bysykler og andre mobilitetsløsninger.

Vi anbefaler at de er de gående som prioriteres nærmest kanalkanten, sykkelene er gjest.

Egen tilrettelegging for syklende bør skje i det øvrige gatenettet. Denne studien har ikke gått i detalj på hvilke løsninger som egner seg på de ulike strekkene, eller hvilke traséer og gater som vil være mest optimalt for de syklende.



MARIN MOBILITET OG AKTIVITET I KANALEN

Kanalområdet har en rekke brygger og bryggepirer med ulik grad av tilgjengelighet og kvalitet. En brygge kan gjøre vannkanten mer tilgjengelig, og muliggjør båtliv og marin rekreasjon. Det er interessant å se nærmere på muligheter for å lage en båtrute i kanalen, enten med permanente anløp, eller midlertidig - i påvente av flere faste krysningspunkter.

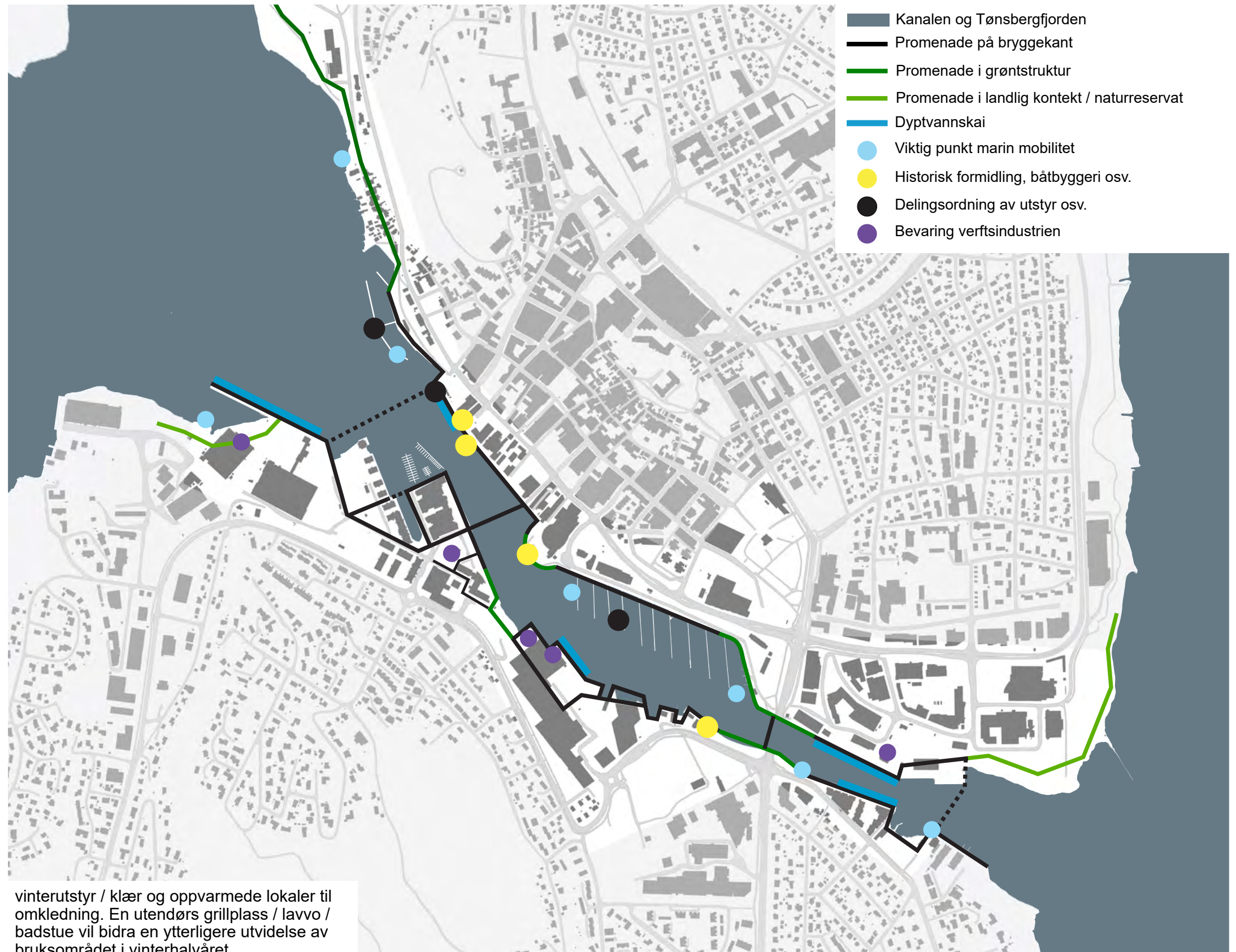
Flere bryggepirer kan også ha en arkitektonisk kvalitet. De lange linjene langs vannet eller ut i vannet kan med riktig programmering bli destinasjon i seg selv, eller de kan inngå i en rundløype.

Samtidig er det verdt å bemerke at alt som bygger ut i vannflaten samtidig kan utgjøre en barriere. Både tetthet på brygger / pirer, retning og utforming er påvirkende faktorer. Særlig tverrgående elementer langs kanalkanten skal man være oppmerksomme på. Noen ganger kan det være bedre å rydde litt enn å legge til nok et element.

Vannflaten kan betraktes som en fleksibel utvidelse av byen, der man ved ulike arrangementer kan utvide arealene til aktivitet og opplevelser med f.eks. flytebrygger og scene. Mer permanente installasjoner på vannet kan gi flere attraksjoner langs kanalen, og man kan se for seg muligheter for alt fra badebrygger og badstuer til et sjøbad. Det er viktig at det gjøres grundige vurderinger av behov og konsekvenser før man avgjør eventuelle plasseringer av slike installasjoner. Det er også viktig at vannflaten ikke tettes igjen av brygger, og en slik utbygging må derfor skje varsomt.

Den historiske formidlingen av den marine aktiviteten gi Tønsberg er særskilt identitet. Det bør legges til rette for at dette kan vokse og synliggjøres ytterligere også i fremtiden. Det er naturlig å se dette i sammenheng med bevaring av elementer fra verftsindustrien, slik at Tønsbergs sin historie fortelles på en rik og variert måte til de besøkende. Disse elementene har en arkitektonisk karakter og kvalitet som gjør de velegnet til å danne ryggraden i transformasjonsområder på land, samtidig som de kan bidra til økt aktivitet på vannet. Elementene på Scanropeomten er gode eksempler på dette.

Det bør også settes av plass og legges til rette for flere delingsordninger og utleiesteder for utstyr og båter. Dette bør kombineres med utleiesykler / sykkelparkering og kaianlegg tilpasset utstyr og båter som kan håndteres for hånd. Det vil redusere biltrafikk og parkeringsbehov, og bidrar til økt tilgjengelighet til vannet. For å gi kanalen et helårsperspektiv kan det legges til rette for utleie av

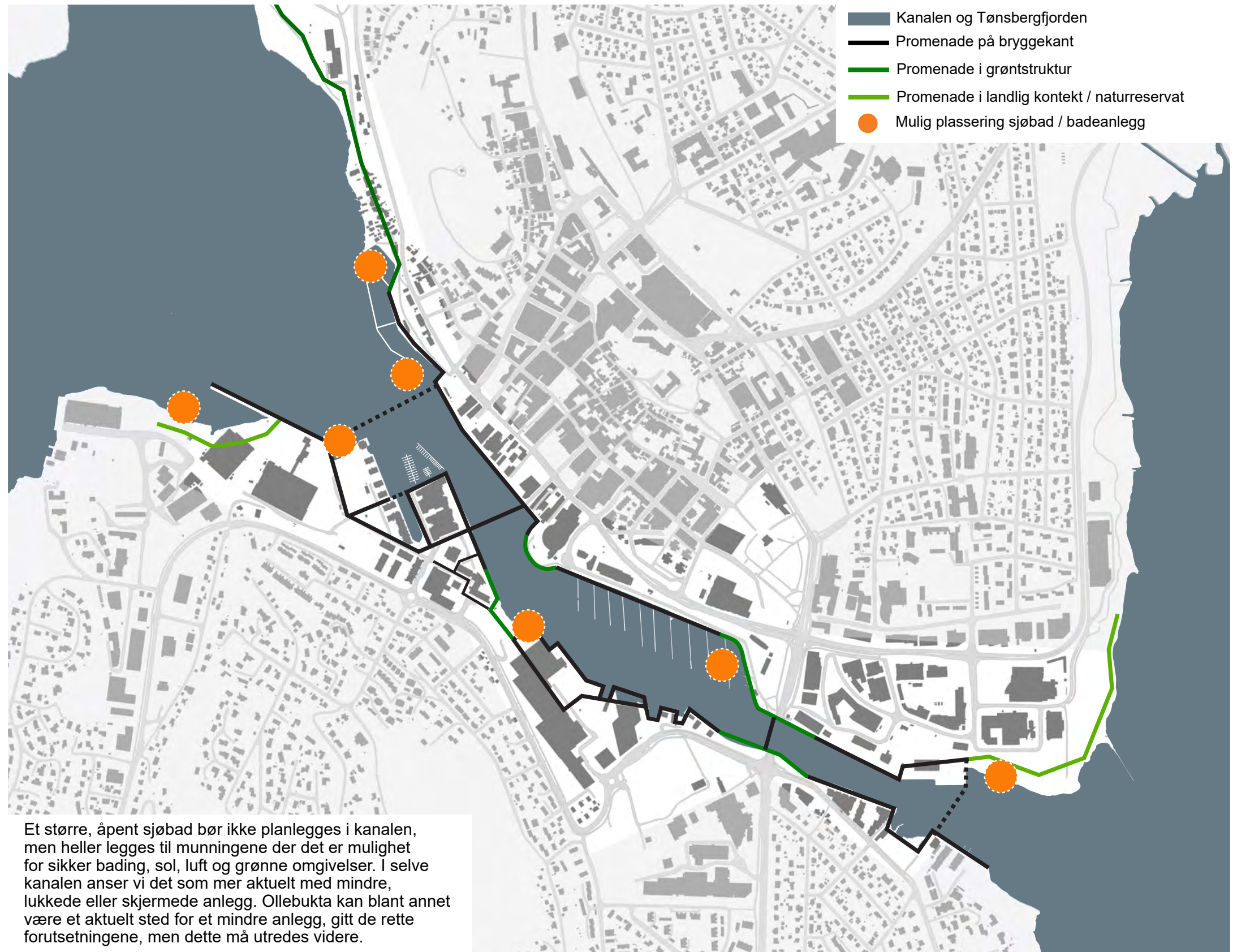


SJØBAD

Gjennom idékatalogen har det kommet mange innspill om et sjøbad. Det er et stort og komplekst tema som vi ikke har hatt anledning til å behandle i dybden, og vi er forsiktige med å komme med konkrete anbefalinger for plassering. Hovedgrunnen til dette er at plassering avhenger av hvilke type sjøbad man ser for seg, og hvilke behov den skal dekke. Man må skille mellom ulike typer sjøbad, og ta stilling til hva som er det riktige for Tønsberg. Kartet viser likevel noen forslag til mulige plasseringer. Vi anbefaler at det lages en utredning der man går i dybden på følgende problemstillinger:

- Hva slags anlegg ser man for seg - lukket anlegg med oppvarmet vann eller åpent sjøbad med naturlig sirkulasjon? Hvilke andre modeller er aktuelle?
- Skal det være offentlig eller privat drift? Skal det være døgnåpent? Hva med inngangspenger?
- Tenk helhetlig om konseptet; er det ønskelig med et anlegg som er knyttet opp mot en strand og et grøntareal? Eller er koblingen sjøbad-marina-båtliv mer ønskelig? Hva med sambruk med øvrige vannsportaktiviteter, kajakkpadling osv? Hva er fordelene og ulempene med de ulike konseptene?
- Ser man for seg tilleggsfunksjoner som badstue, garderober, turistinformasjon, café osv?
- På hvilken måte kan anlegget spille en aktiv rolle i bylivet?
- Hvilke arealbehov krever et slik anlegg på vann / på land?
- Hva slags trafikale behov / konsekvenser medfører et slikt anlegg?
- I hvilken grad kan man tilrettelegge for grønn mobilitet i tilknytning til anlegget?
- Vil det kunne oppstå mulige konflikter mellom badende og båttrafikk?
- Ved et åpent anlegg – hva kan gjøres med vannkvaliteten for å sikre trygg bading?
- Kan anlegget driftes med fornybar energi?

Sikkerhet er viktig i et område med mye aktivitet på vannet. Selv et lukket anlegg med oppvarmet vann kan i mange tilfeller genere stup og hopping ut i kanalen. Dersom det skal legges til rette for et slikt anlegg i kanalen så bør det avklares hvordan man kan sikre en trygg avgrensning mellom båttrafikk og badende.



Et større, åpent sjøbad bør ikke planlegges i kanalen, men heller legges til munningene der det er mulighet for sikker bading, sol, luft og grønne omgivelser. I selve kanalen anser vi det som mer aktuelt med mindre, lukkede eller skjermede anlegg. Ollebukta kan blant annet være et aktuelt sted for et mindre anlegg, gitt de rette forutsetningene, men dette må utredes videre.

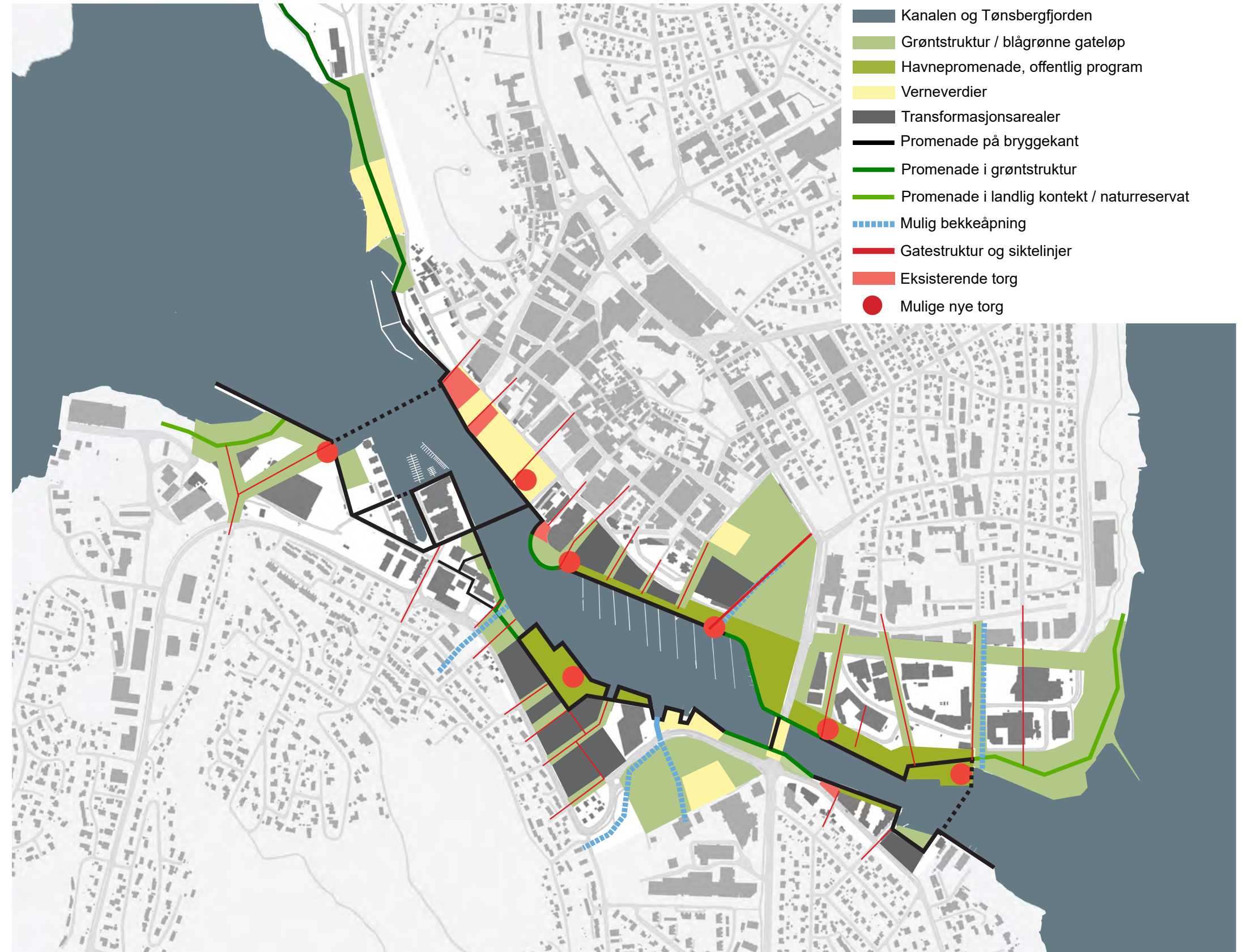
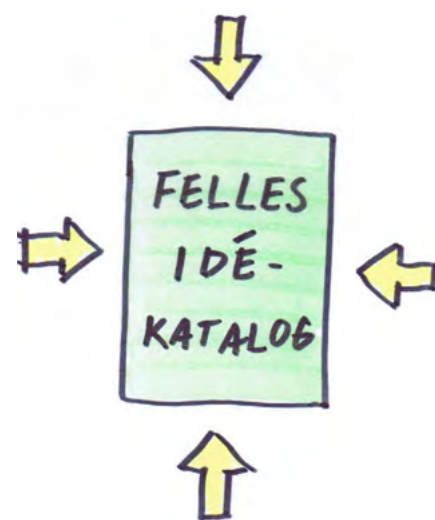
TRANSFORMASJON

Som markert i kartet har vi primært sett på transformasjonspotensialet i detaljområdet. Skissestudiene i de følgende kapitlene viser hvordan dette potensielt kan tas ut i konkrete løsninger.

Det ligger samtidig et åpenbart potensiale for transformasjon på Stensarmen. For dette området planlegger Tønsberg kommune igangsetting av eget planarbeid. Kaldnes Vest innehar også et betydelig transformasjonspotensial, men er ikke omfattet av denne mulighetsstudien da mesteparten av transformasjonspotensialet ligger utenfor kommunegrensen, og dermed også utenfor planområdet.

For å få til en god utvikling er det vesentlig å prioritere de offentlige rommene. Vi henviser til designprinsippene på side 40, samt landskapsarkitektens 10 råd i Felles idékatalog for viktige prinsipper. Det er i tillegg klare råd fra befolkningen om å prioritere tilgjengelighet, offentlige program og utsikt til kanalen.

Vi oppfordrer også til å se godt på landskapsskissene i studieområdet. De er spekket med små detaljer som eksemplifiserer hva vi mener som skal til for å få til en god utforming. Og selv om endelige løsninger får en annen formgivning kan mange av prinsippene videreføres i tilpassede konsepter.





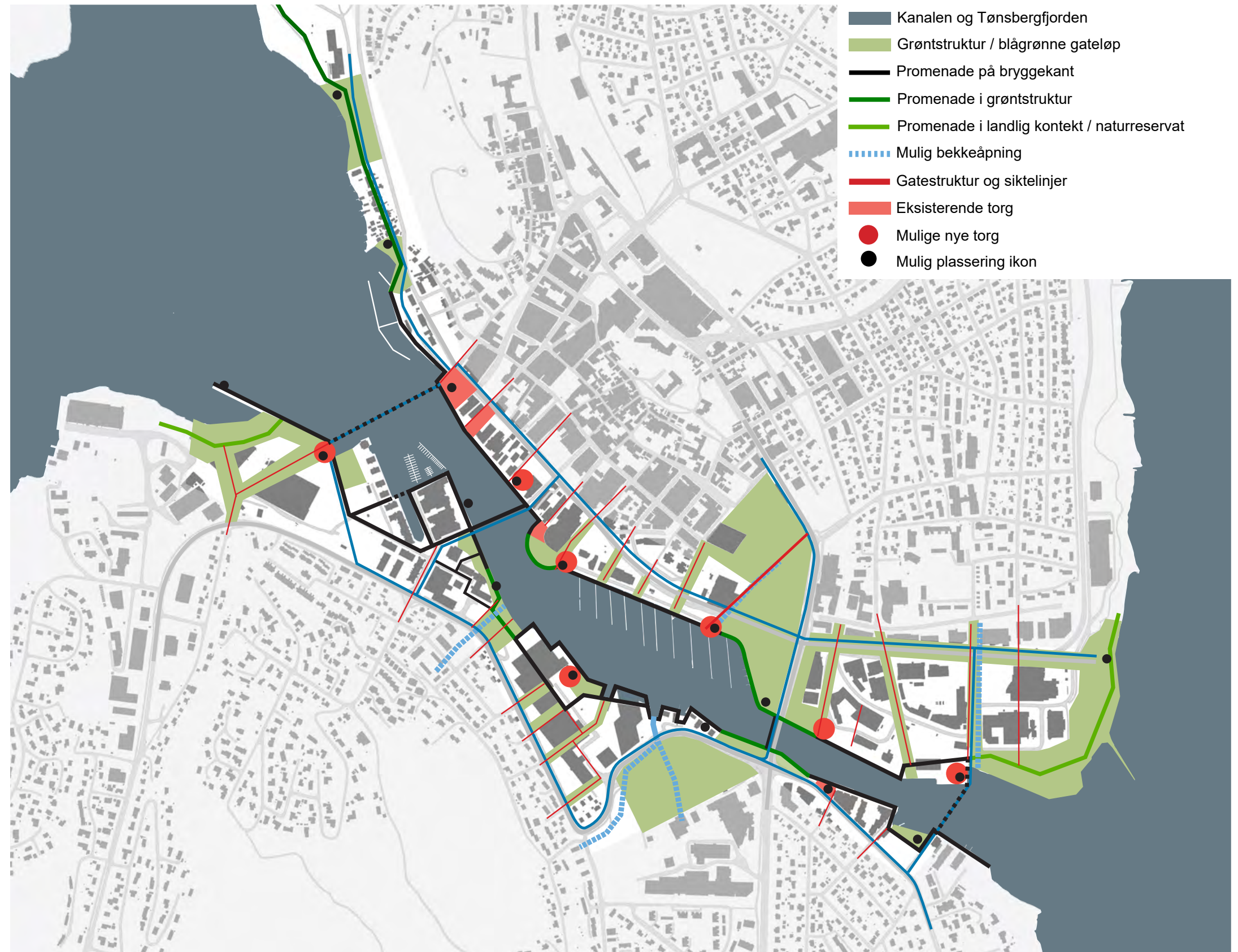
KONSEPT FOR PROMENADELEDEN

PROMENADELEDEN

Hovedhensikten med en promenadeled er å vise vei langs kanalen. Vi foreslår at det utvikles et helt unikt ikon som plasseres langs promenaden. Plasseringen av disse ikonene er viktig, av flere grunner. For det første vil de fungere som en slags fyrlykt, som kan sees på avstand. I tillegg vil stedet ikonet settes opp utgjøre en ny møteplass. Ved å plassere ikonene i variert miljø vil man ha størst potensiale for å skape møteplasser med en unik karakter.

Kartet viser mulige plasseringer, men konkret posisjon må studeres nærmere. Plassering, størrelse og program både i, og i tilknytning til ikonene, kan med fordel varieres. Noen steder kan de plasseres sentralt på et torg, andre steder i det grønne, eller kanskje i det blå.

Selv om ikonet skal være synlig og skape en identitet, så er det ikke et mål at ikonet skal fremstå på en dominerende måte. Snarere er det viktig at ikonet tar hensyn til det miljøet det plasseres i. Med en god tilpasning kan ikonet bygge opp under og fremheve eksisterende kvaliteter. Blant annet kan ikonet kles med historiske bilder og tekster fra en gitt epoke eller hendelser langs kanalen. Ikonene kan også fungere som galleri for foto- og kunstutstillinger.



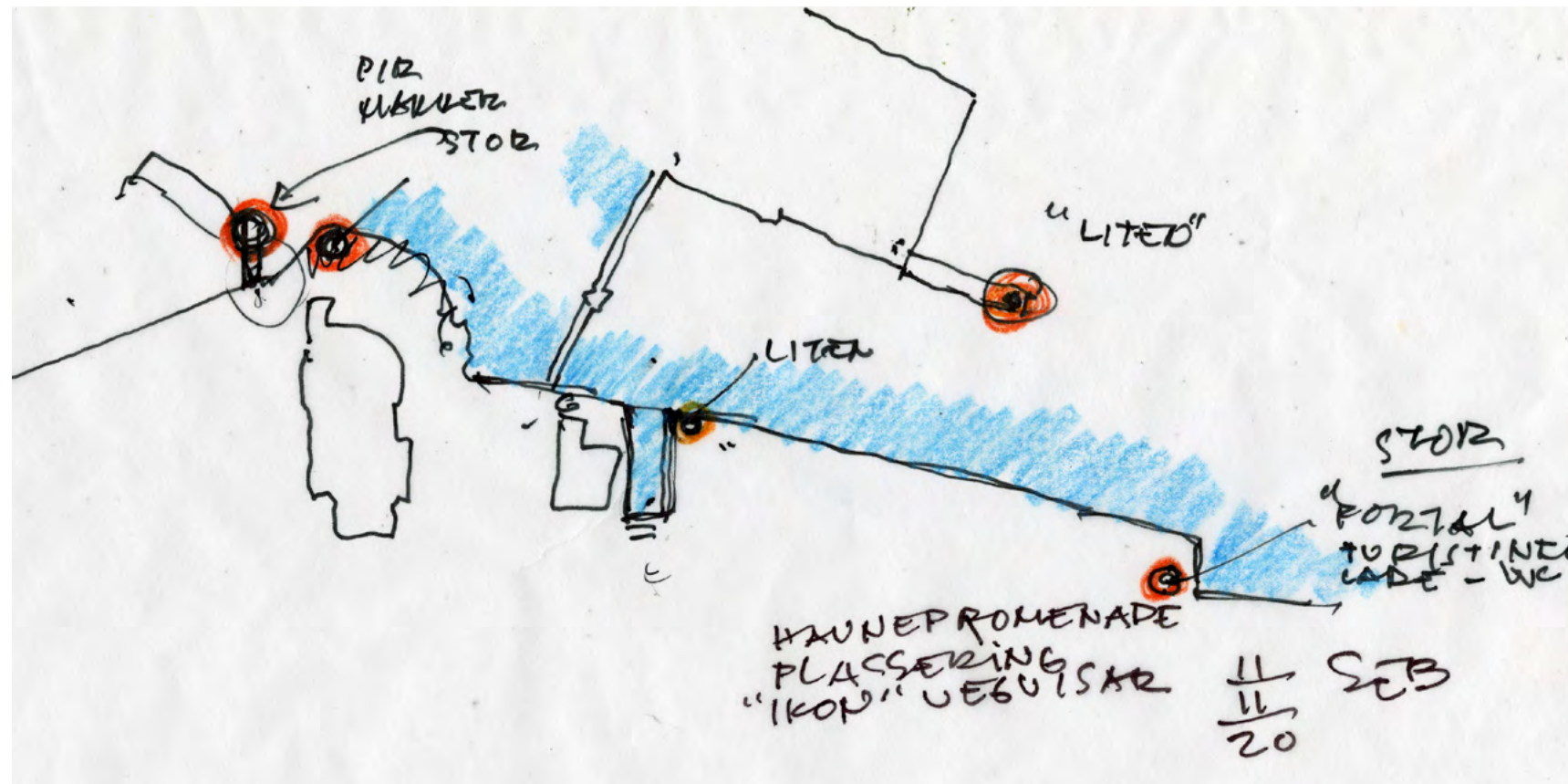
ET IKON SOM LEDER VEI

For Havnepromenaden i Oslo har Bjørbekk & Lindheim, i samarbeide med MMW arkitekter, Grid design og Halogen, utviklet et unikt konsept for å lede folk på vei langs den 9 km lange traséen:

- Kontaineren er et historisk element for Havna i Oslo. Dette har nå blitt transformert til et felles ikon for hele strekket på 9 km
- Ett element – ulike størrelser
- Historiske skilt, tilpasset hvert enkelt sted langs promenaden. Tekstene er utviklet i samarbeide med byantikvaren
- Illustrasjoner med detektivene Krüger og Krogh som opererte i Oslo på 50-tallet, tegnet av Bjarte Agdestein, Endre Skandfer og Ronald Kabíček.
- Ikonene er en selvbærende konstruksjon. Fylt med sandsekker for økt stabilitet
- Flere steder er det også benker og grafisk markering på bakken i tilknytning til ikonene



Ikonene på Havnepromenaden i Oslo viser hvor man er, og forteller deg om historien på stedet man står på.



TAUTROMLER - HELT UNIKE

Tønsberg sin historie langs kanalen rommer et element som vi mener er svært velegnet som ikon for Kanalpromenaden. I tautromlene ser vi et stort potensial for å utvikle en familie av ikoner der form, uttrykk, størrelse og uttrykk kan tilpasses på utallige måter langs kanalen:

- Spennende element, mange arkitektoniske kvaliteter
- Selvbærende element i mange størrelser
- Vegger tak, gulv i ett element
- Mulighet for å åpne og skape en spennende kontakt mellom *inne* og *ute*
- Kan sette ulikt preg på de ulike ikonene ved enkle grep
- Lys, skilt osv.
- Kan bli lanterner i mørket

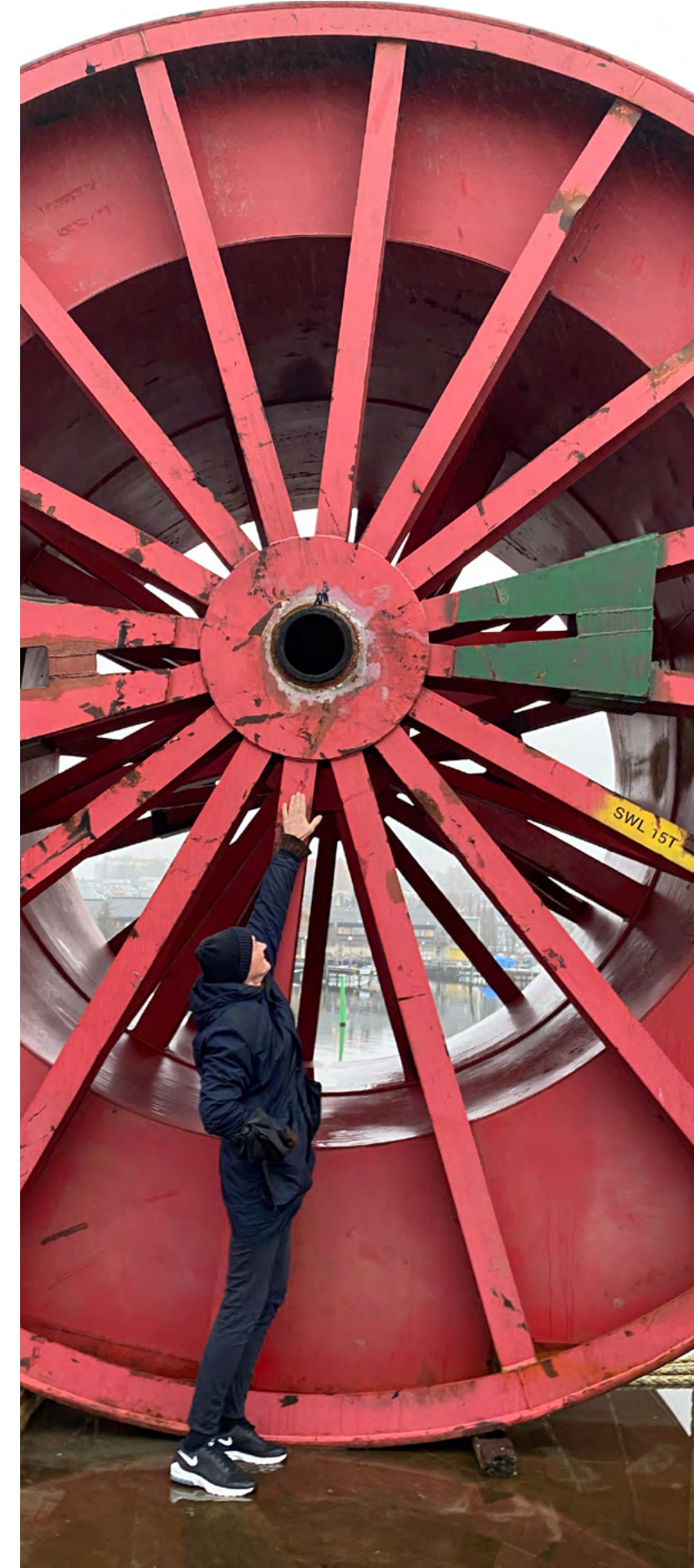
Dette har inspirert oss til å se en rekke muligheter. Vi anbefaler at disse tautromlene får danne ryggraden i konseptet, og har lekt oss med tanken på hvordan disse kan brukes. Hva med en iskiosk, en undersjøisk vannstasjon eller et filosofisk amfi? Et offentlig toalett, et galleri, et klatrestativ og en badstue? Border, stoler eller kanskje turistinformasjon?



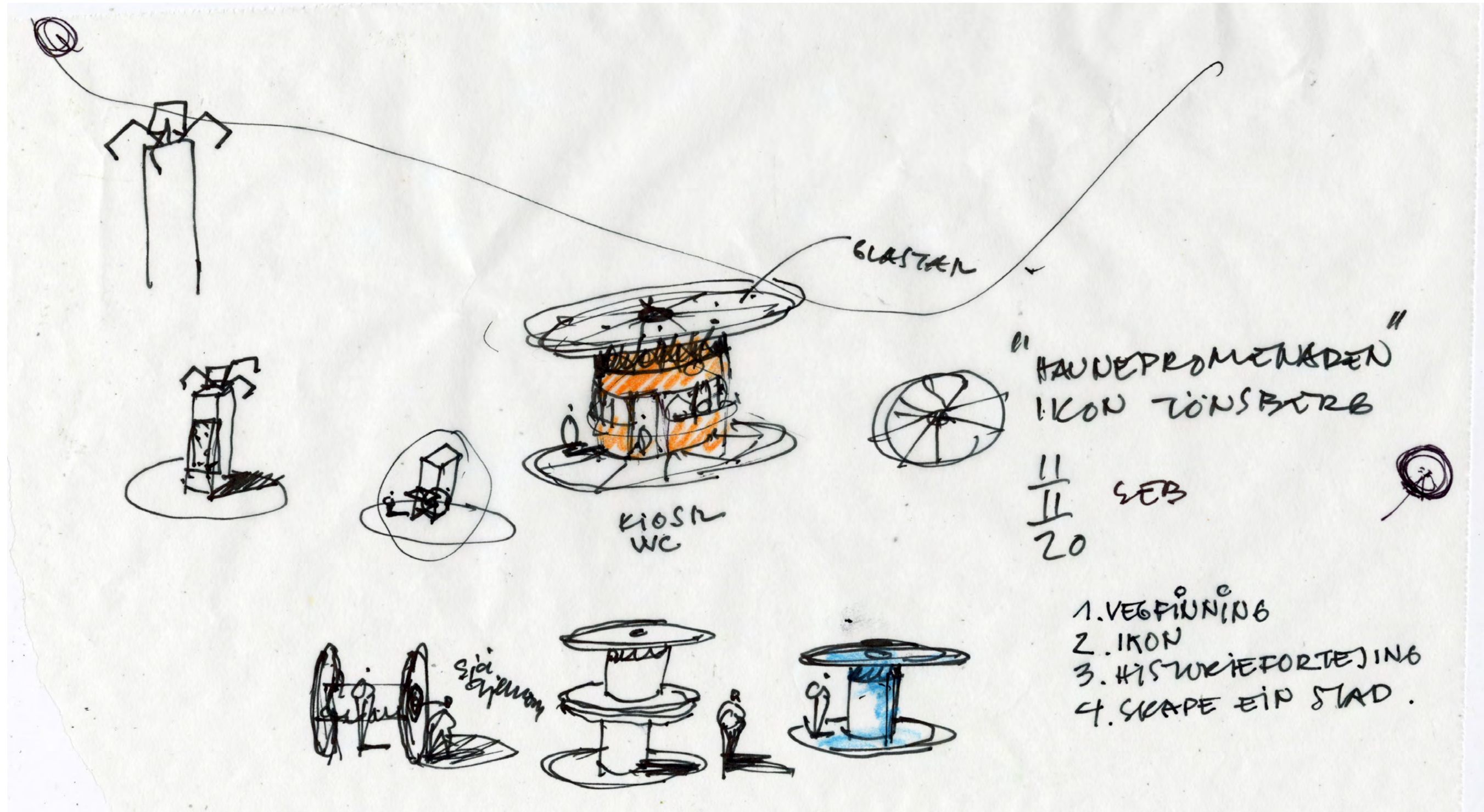
De største tautromlene har en størrelse som gir et spennende mulighetsrom både innvendig og utvendig.



Mindre tautromler med mange arkitektoniske og materielle kvaliteter.

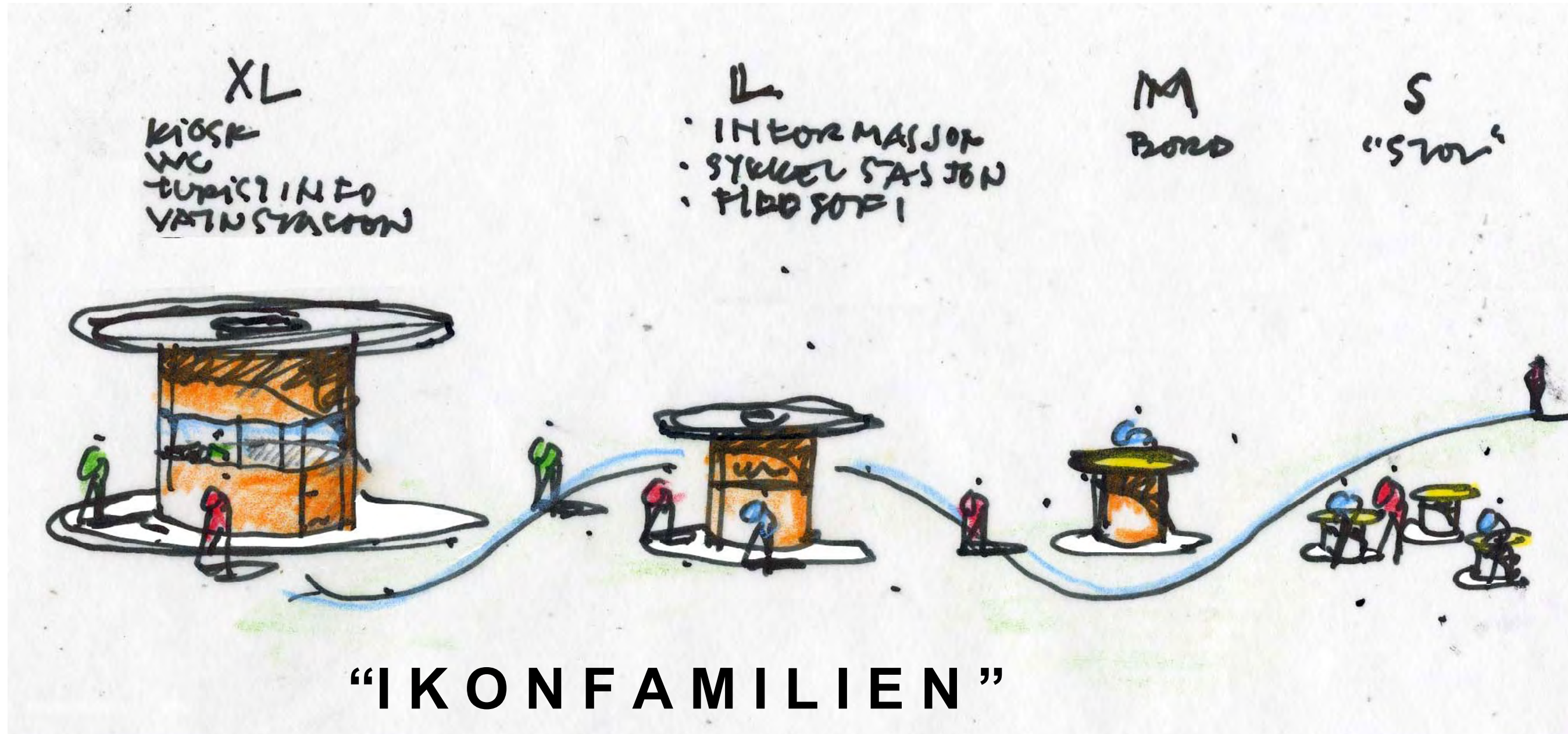


FØRSTE SKISSER



I starten er alt ting lov! Tautromlene har en form og konstruksjon som gir mange muligheter.

IKONFAMILIEN



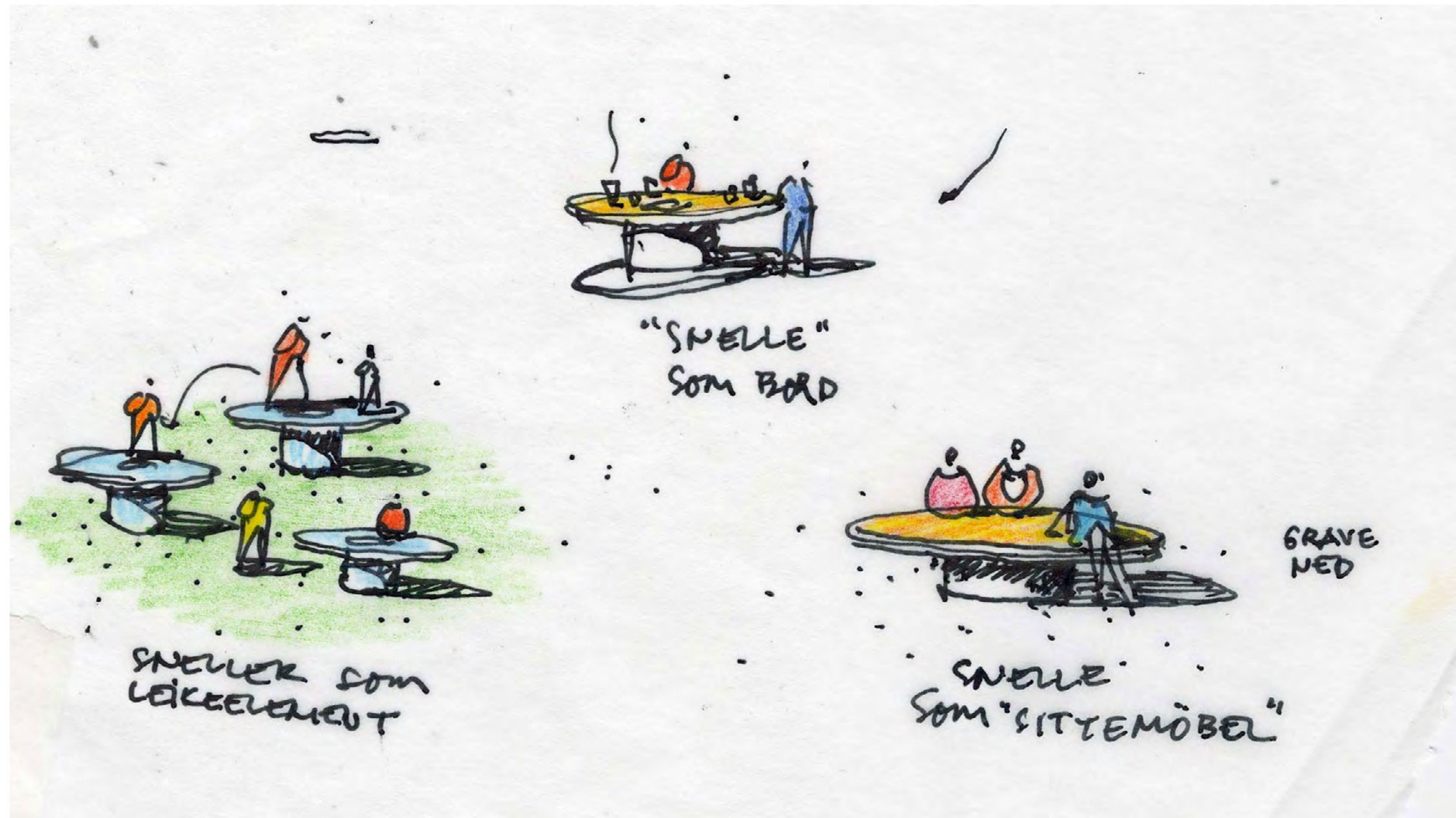
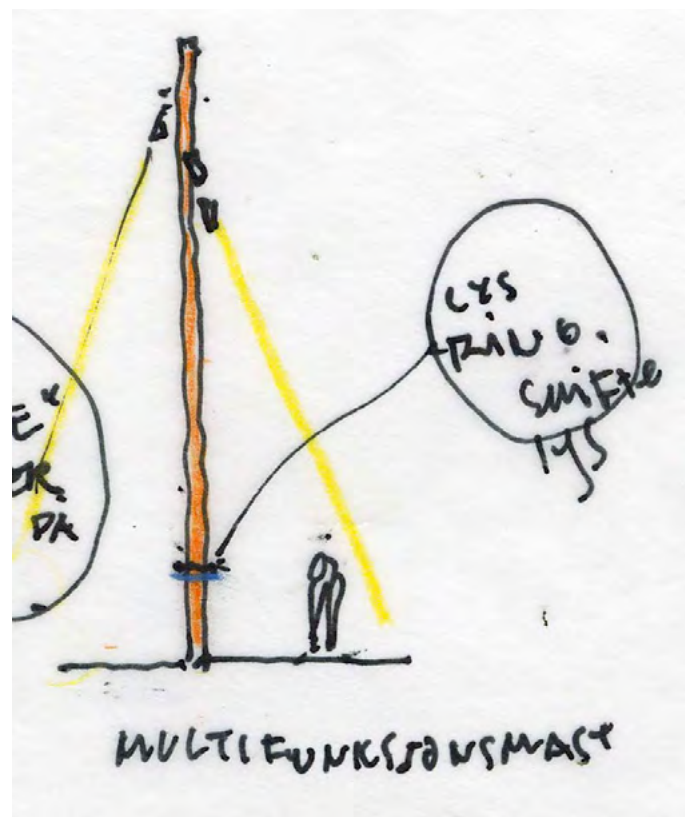
Tautromlene finnes i mange størrelser. Det åpner opp for mange arkitektoniske og bruksmessige muligheter

MØBLERING OG BELYSNING

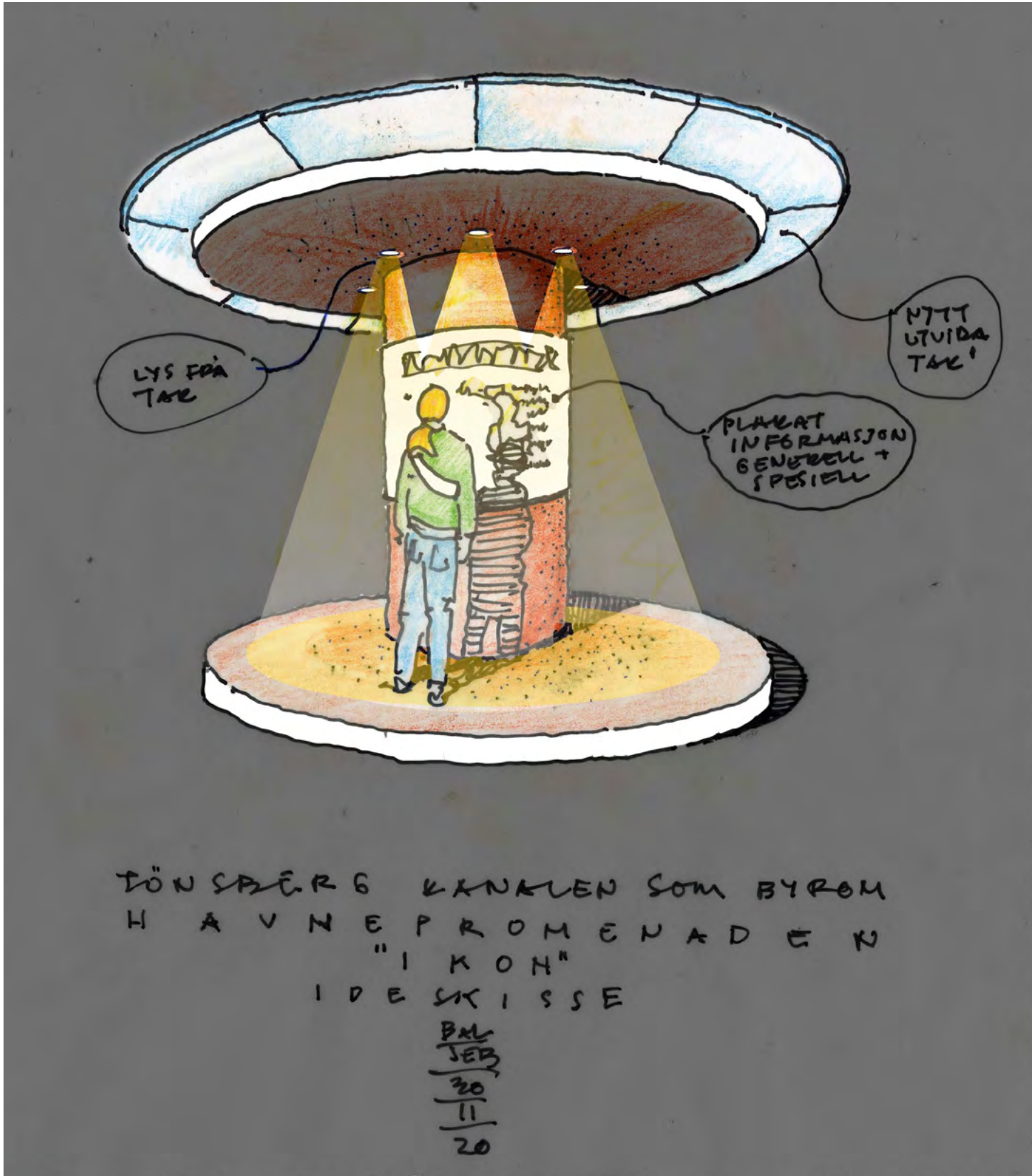
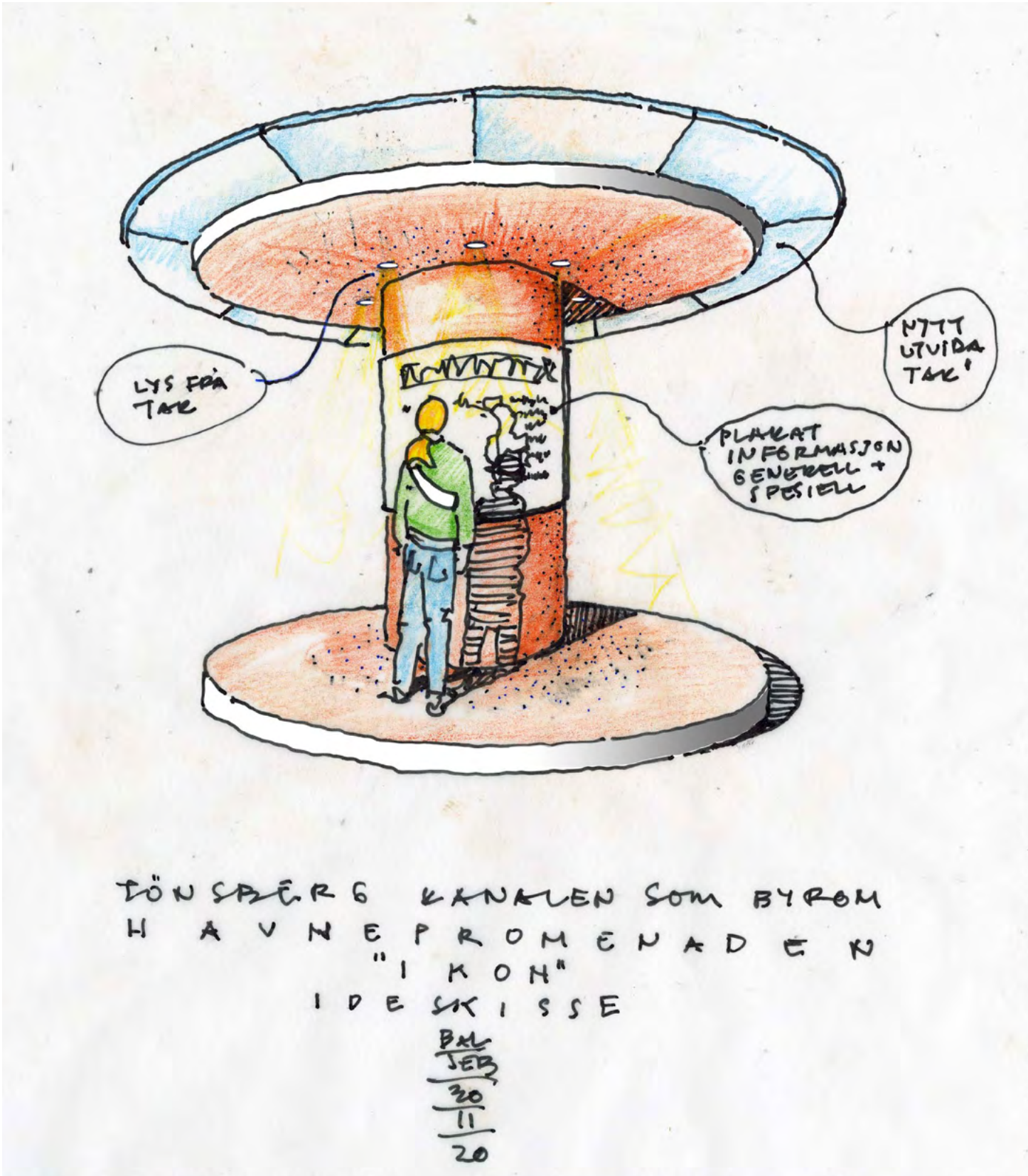
Tromlene kan bearbejdes på og på relativt enkelt vis utgjøre bord, benker, lekestativ eller lerret for skiltprogram i parker og byrom.

Vi foreslår å forsterke strekningene mellom ikonene med en lysring festet til multifunksjonsmaster.

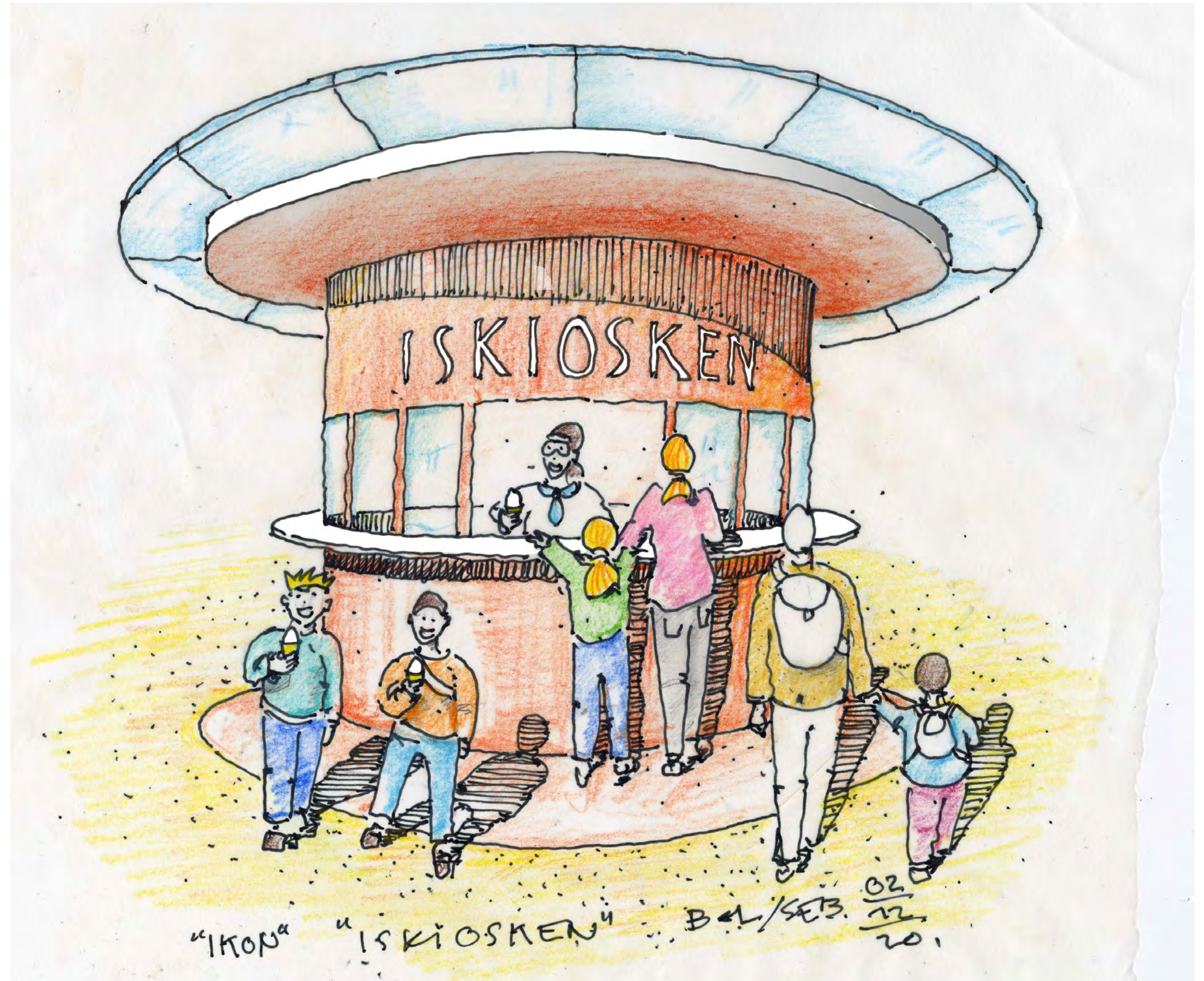
Lysringene skaper en visuell sammenheng, og vil gi en vakker effekt i mørketiden. Lysringene kan inngå i en større oppgradering av promenaden, men kan også monteres på eksisterende master for en umiddelbar effekt.



IKON MED LYS OG INFOPLAKAT



IKON SOM ISKIOSK



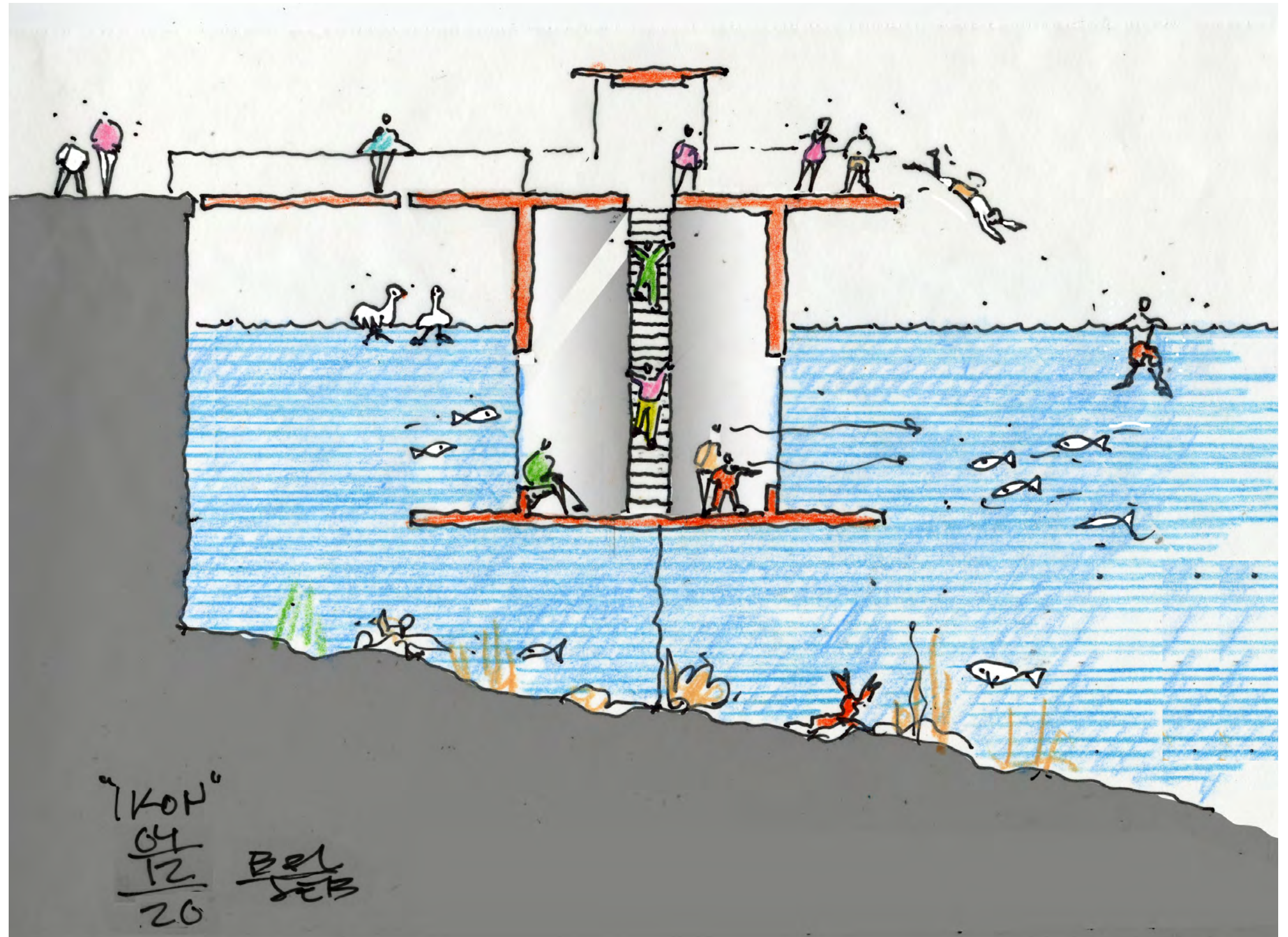
Flere av barna i Tønsberg ønsker seg en iskiosk. Hva med å legge den til et av ikonene?

IKON SOM FILOSOFISK MØTESTED



Kan ikonet egne seg som et møtested for filosofisk hjørne, Tønsberg?

IKON SOM VANNFORSKERSTASJON



Ikonet kan kanskje senkes ned i kanalen, og utgjøre et vindu inn til livet under vannflaten.



MIDLERTIDIG TRASÉ SCANROPETOMTEN

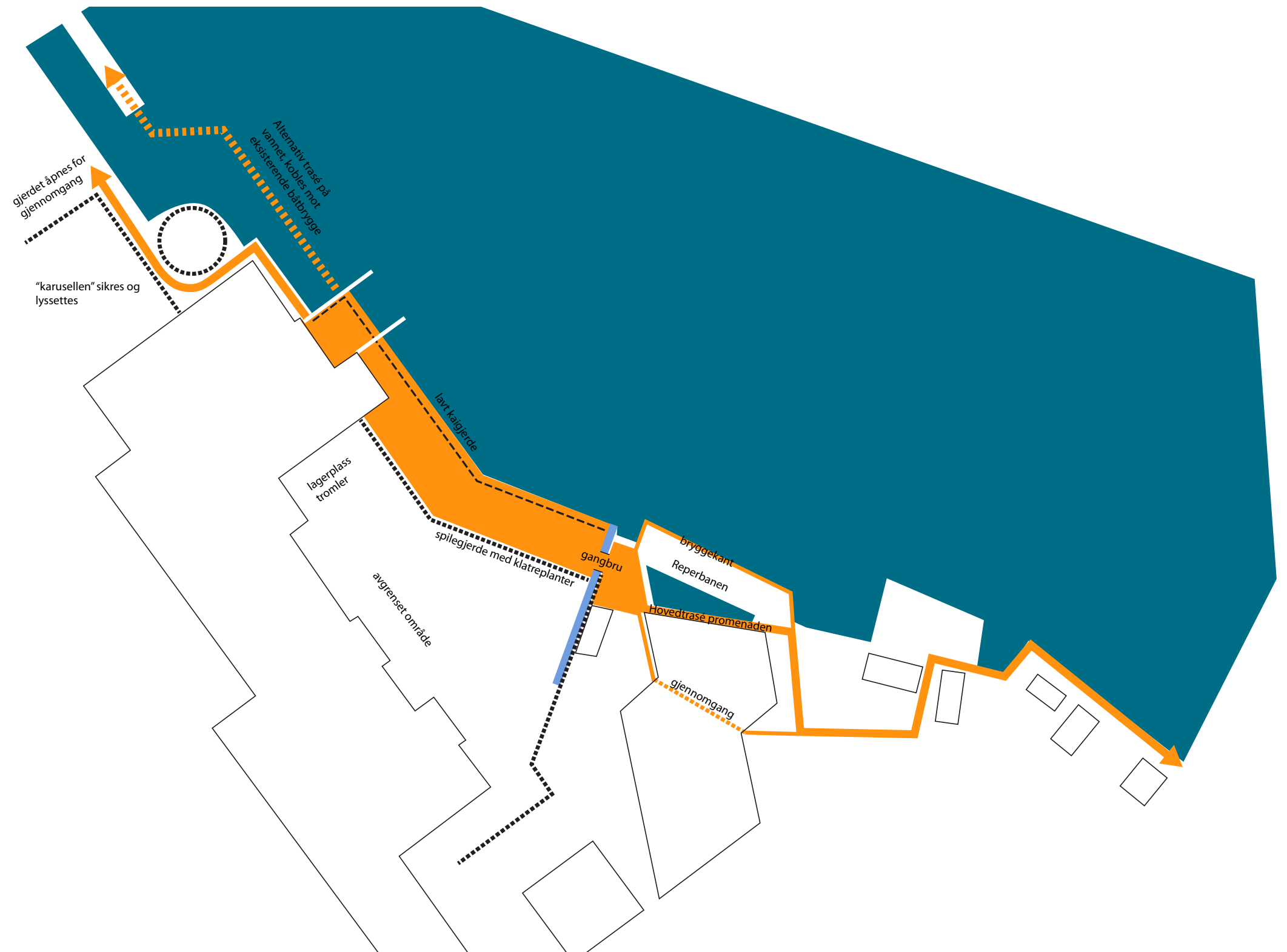
DAGENS SITUASJON



Gjerder, låste dører, porter og løse gjenstander hindrer fremkommeligheten over Scanropeomtten



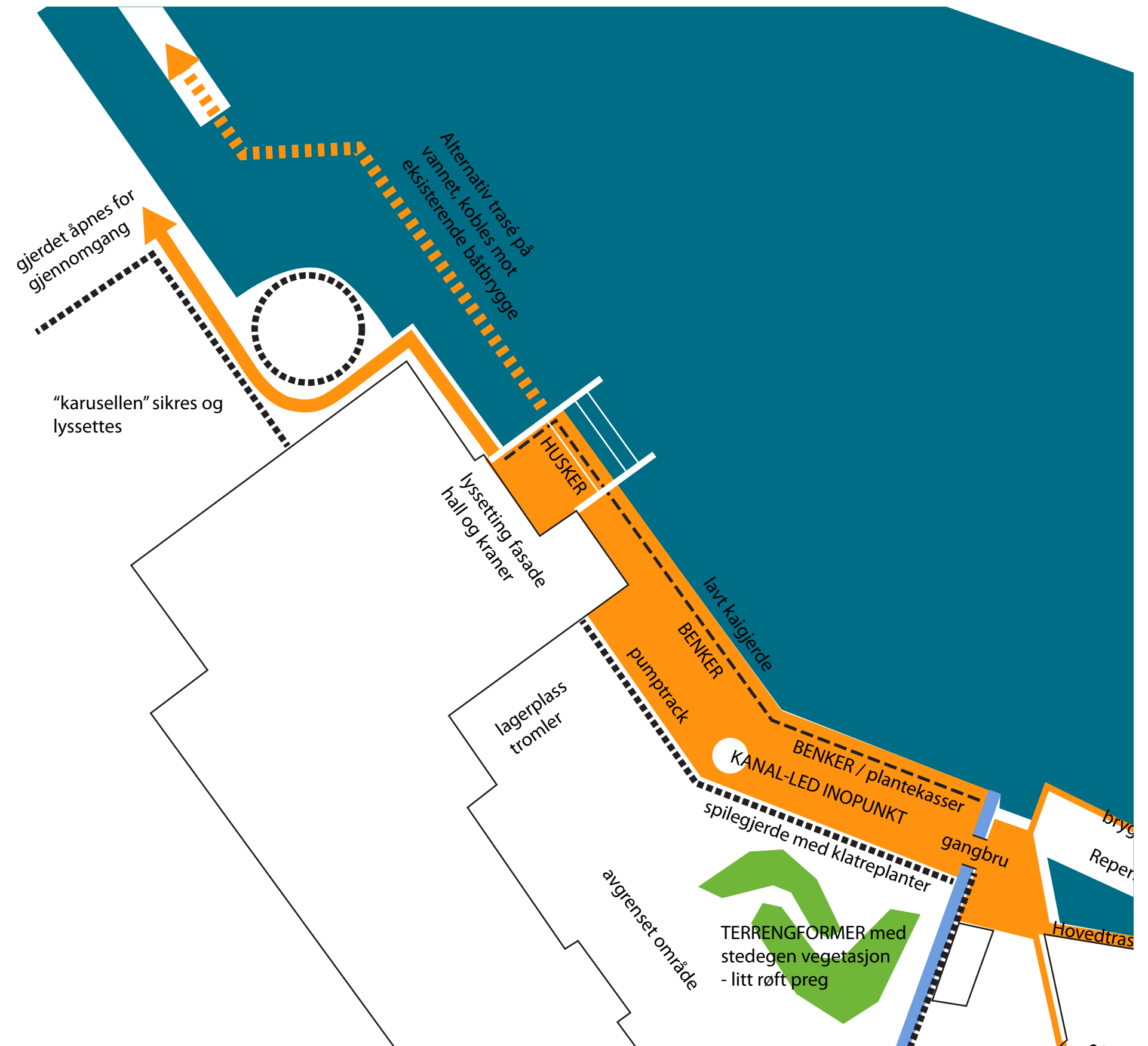
FREMKOMMELIGHET OG SIKKERHET



Det aller viktigste man ønsker å oppnå med en midlertidig trasé er fremkommelighet. Vi anbefaler at traséen i hovedsak legges på eksisterende kaianlegg. Der det eventuelt ikke er mulig kan det vurderes å legge ut en midlertidig flytebrygge på vannet.

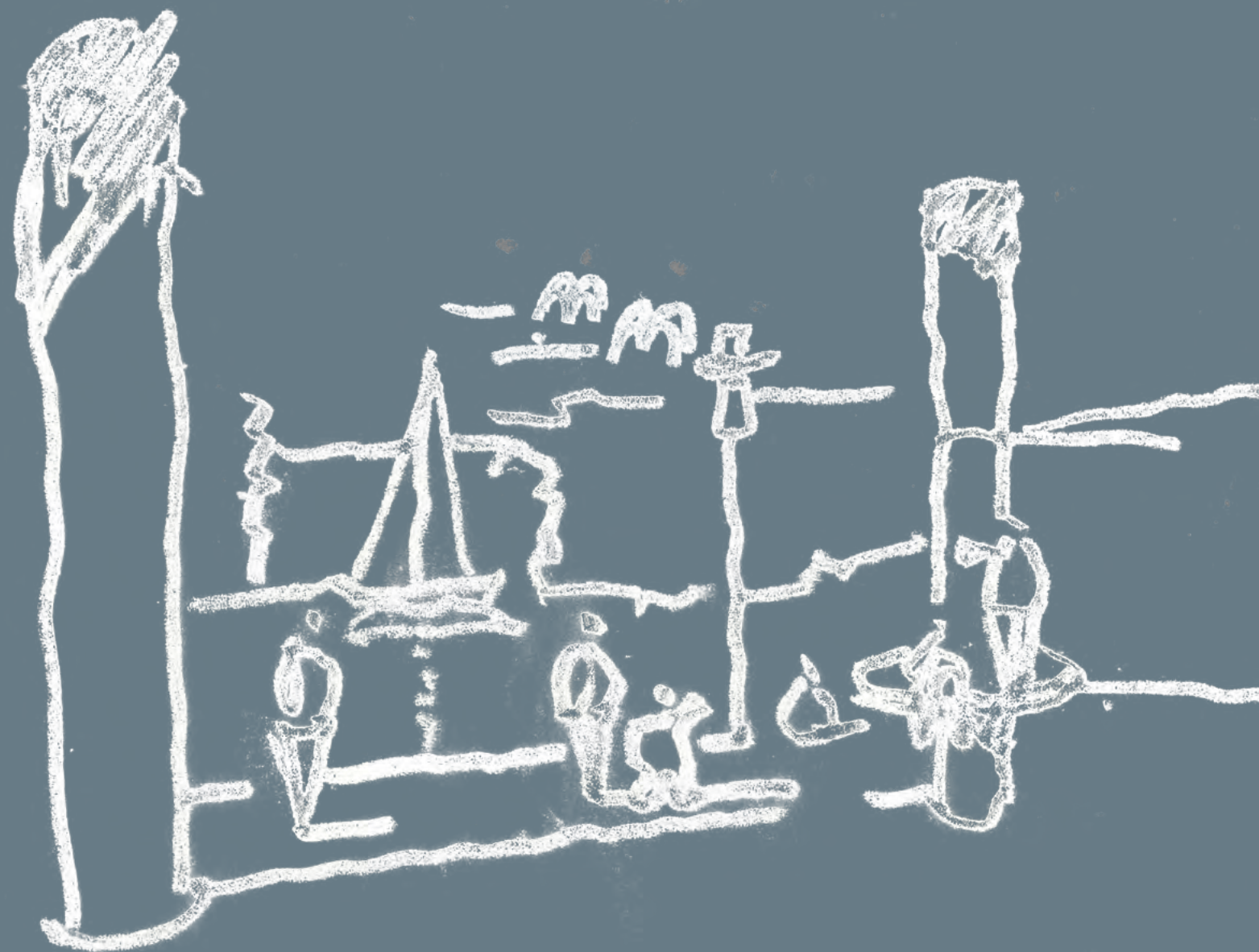
Når traséen er etablert kommer sikring og skjerming av eventuelt farlige objekter eller steder, slik at området blir trygt å ferdes i. Det er ikke viktig at området er ferdig opparbeidet, eller at det settes av en spesifikk bredde på ulike strekker. Variasjon er i de fleste tilfeller det beste. Man bør også fjerne løse gjenstander som kan komme på avveie, bli utsatt for hærverk eller utgjør en fare for publikum.

MØBLERING OG PROGRAMMERING



Neste steg er å gi området et program og en identitet som gjør området også attraktivt som oppholdssted, gjerne i tråd med hva man ser for seg av fremtidig bruk. Det kan være enkel møblering, belysning av industrielle elementer og aktivitetsanlegg som skaterampe eller pumptrack.

Områdene bak gjerde kan gjerne ha et tydelig preg av tidligere eller nåværende aktivitet, og eksisterende vegetasjon som har etablert seg på tomten kan gjerne utvides noe, selv om det ikke tilgjengeliggjøres for publikum.



FØRSTEHJELP KALDNES BRYGGE

FØRSTEHJELP

Det er noen steder langs kanalen som har akutt behov for førstehjelp. Kaldnes brygge er et opplagt sted der man kan hente ut mye synergier ved enkle grep. Her har vi tegnet noen forslag til konkrete tiltak.

Så finnes det andre områder vi mener man burde se nærmere på, blant annet den lille bukta rett nord for Nordbyen. Slike sentrumsnære bukter er helt unike og et meget verdifullt areal for byen, men i dette tilfelle er det «ingen» som bruker det. Vi tror at det er små grep som skal til for å gjøre området mer anvendelig. Det naturlige uttrykket i området bør bevares, men tilrettelegges med sittekanter, møblering og eventuelt litt mer vedlikehold av gressarealer slik at de føles mer attraktive å sitte på. Bukta sør for Nordbyen kan også trenge en liten overhaling. Vi anbefaler at det lages en egen strakstiltaksplan for begge disse buktene, som kartlegger drift- og vedlikeholdsbehov, og angir forslag til nye tiltak.

Fisketorget trenger en avklaring, slik den er nå fremstår den udefinert og bruken er uklar. Det bør tydeliggjøres at bryggen har en offentlig rolle, og de reisende må gis et bedre tilbud mens de venter. Benytt anledning til å fortelle om alle de fantastiske mulighetene Tønsberg og omegn har å by på. Sett opp sykkelstativ eller bysykkelstativ for smidige transportbytter for de som ønsker å velge et grønt alternativ. Fortell om hvor man kan låne eller leie kajakk, og hvordan man kommer seg til Ramsar-områdene. Et slikt mobilitetspunkt gir rom for muligheter. Også her foreslår vi at det utarbeides en strakstiltaksplan, der man ser på alt fra mobilitet, program, skiltprogram til vegetasjon og møblering.



KALDNES BRYGGE - DAGENS SITUASJON



Det store grusarealet på Kaldnes brygge inviterer ikke til opphold, og trenger førstehjelp for å kunne fungere som en levende brygge.

Bryggerom med gulv, vegger og tak som står fullstendig ubrukt. Her er det et stort potensial!



Den brede og lange benken langs kanten på kanalen utgjør en barriere mot vannet, og gjør at man blir sittende feil vei med tanke på utsikten.

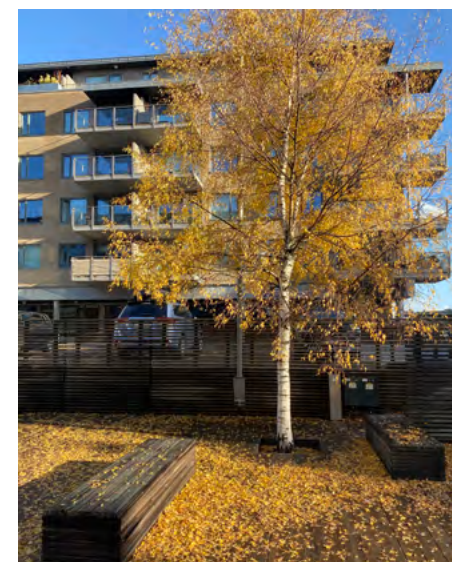


KALDNES BRYGGE - DAGENS SITUASJON

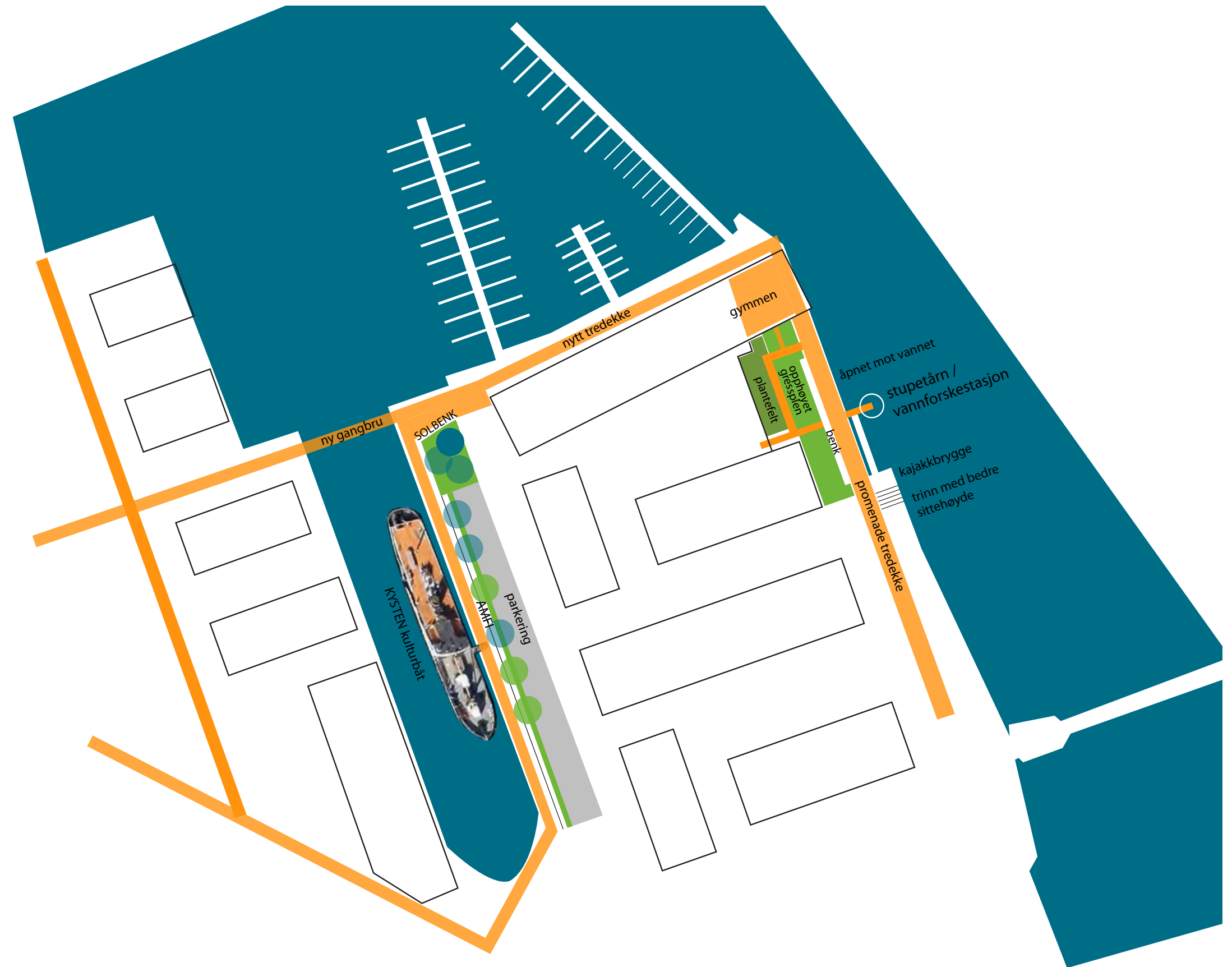
Mosegrodd og glatt, og få steder å oppholde seg. Det bør gjøres en vurdering av om dekket bør skiftes i sin helhet, eller om det er tilstrekkelig med vedlikehold for å sette bryggen tilbake i god stand.



Solfylte arealer, men ingen steder å oppholde seg. Nederst til høyre: Plantearealet har en uklar avslutning mot bryggen, og er utsatt for slitasje og tråkk. Nederst til venstre: Vakre høstfarger på bjørka innerst i dokken.



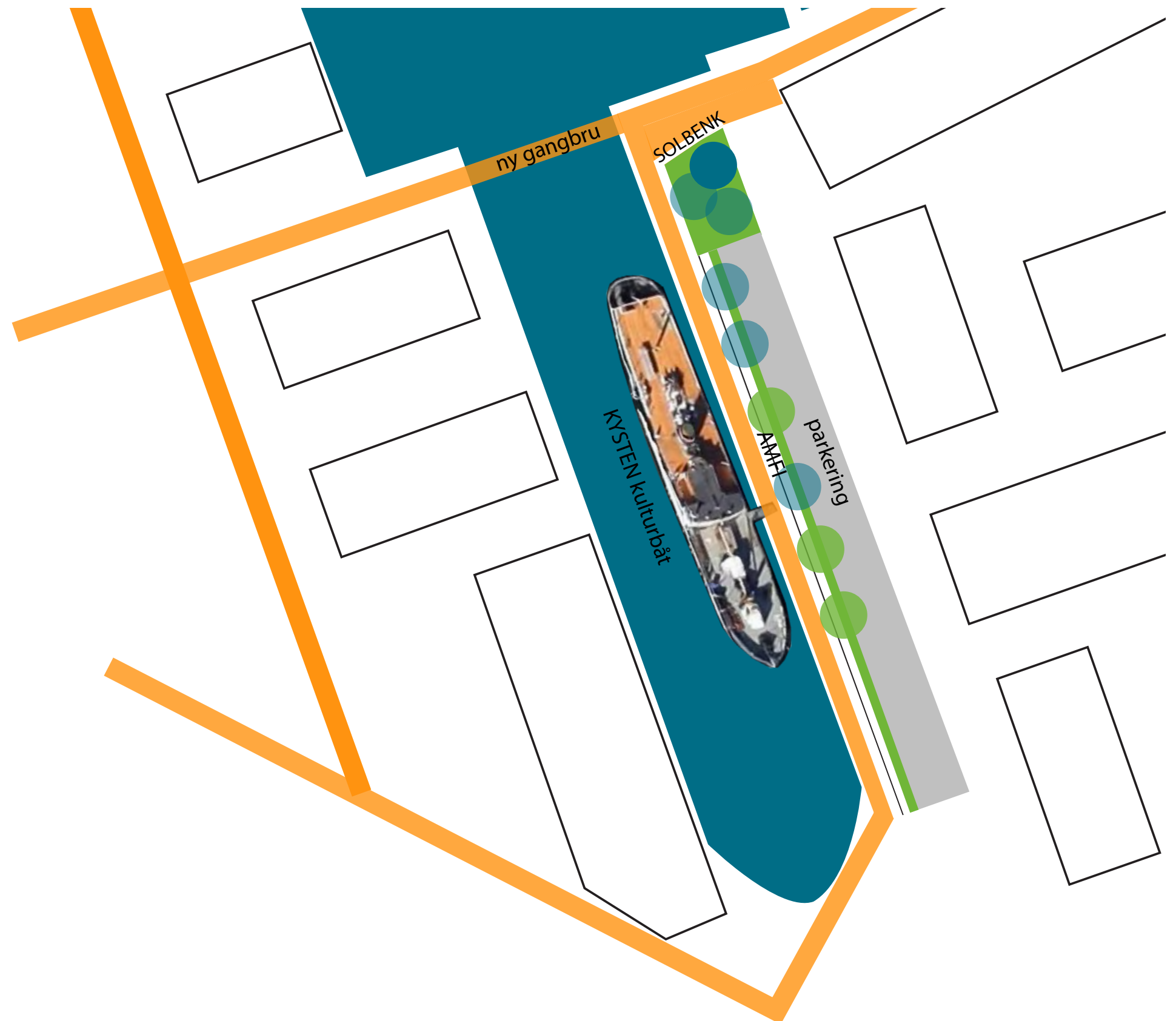
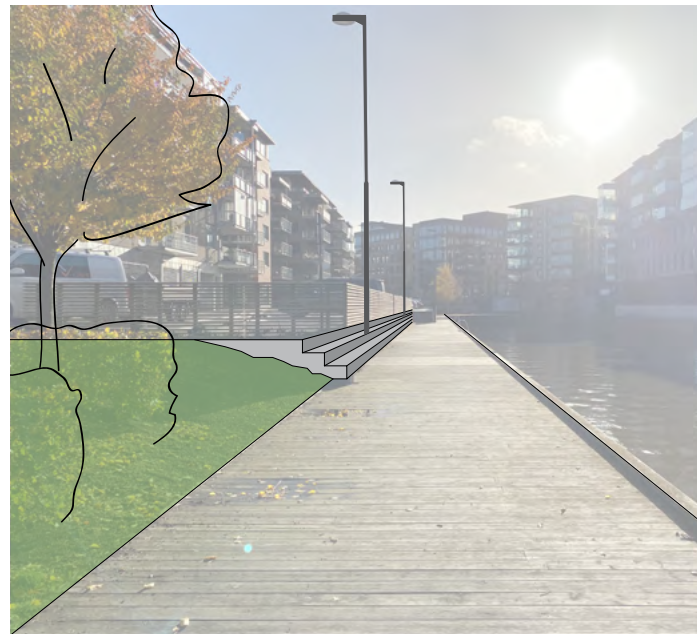
FORSLAG TIL TILTAK



Tiltak bør i hovedsaklig skje på hele Kaldnes brygge i form av vedlikehold og eventuelt utskifting av tredekke i sin helhet dersom forfallet har kommet for langt. Vi anbefaler i tillegg at det gjøres oppgraderinger som vil øke trivsel og attraktivitet for både beboerne og besøkende. I tillegg vil tiltakene også tydeliggjøre forskjellene mellom private og offentlige arealer.

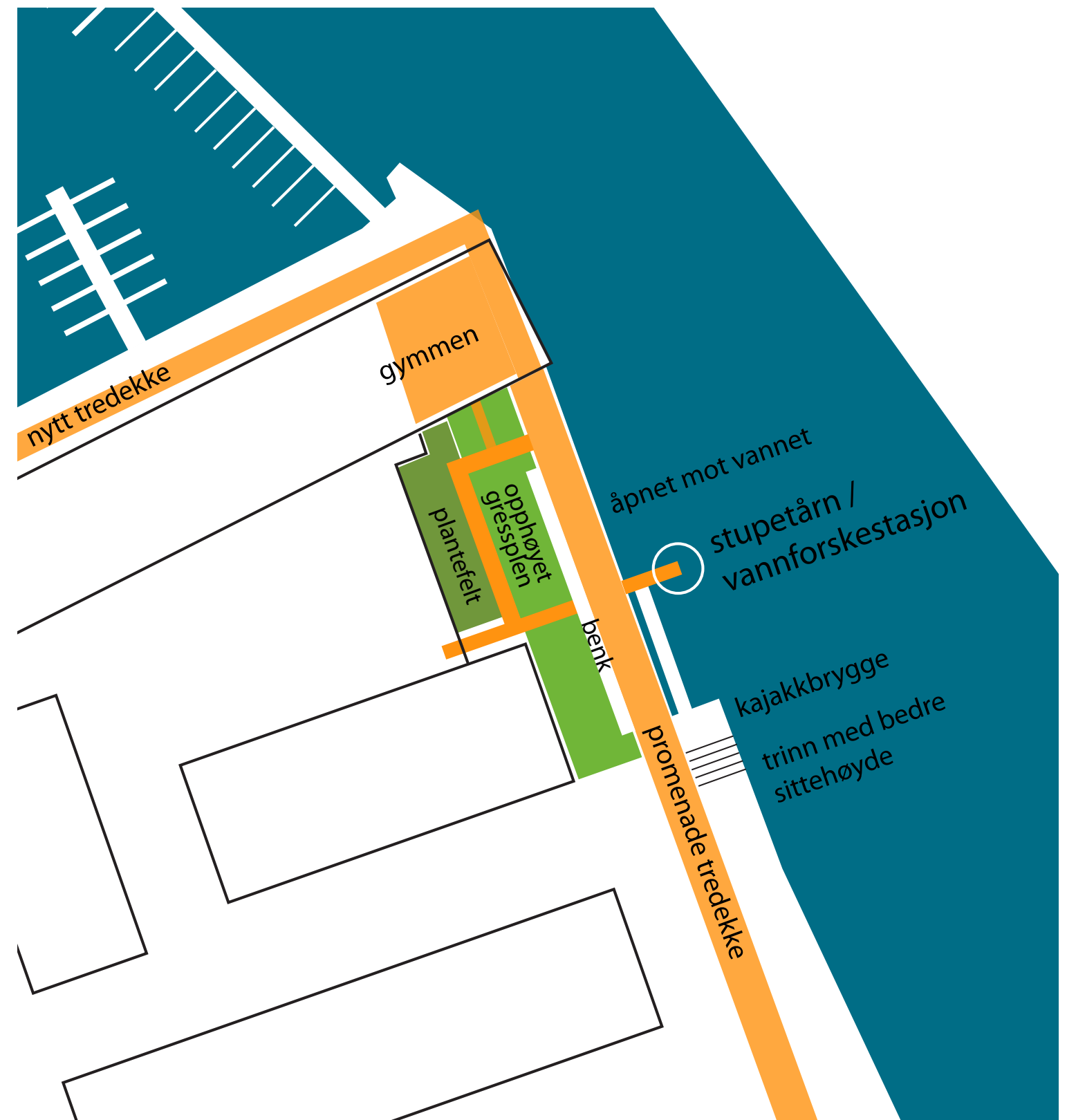
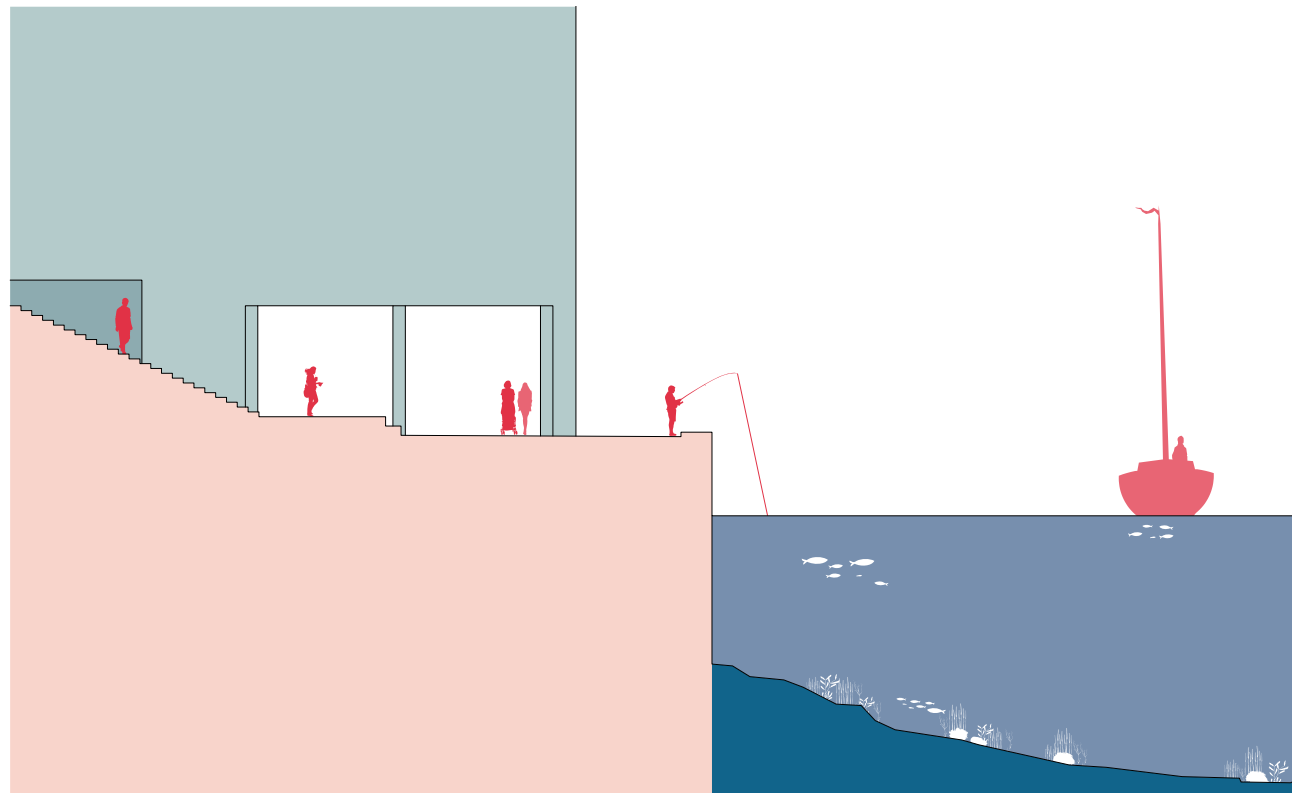
FORSLAG TIL TILTAK

- En ny gangbru etableres over sundet for økt tilgjengelighet for myke trafikanter. Det vil være en fordel om bruene kan åpnes slik at større båter kan slippe inn og ut av dokken.
- Gjerdet langs brygga fjernes, og erstattes med et langsgående amfi. Amfiet kan gi en rekke sitteplasser som kan tas i bruk når KYSTEN kulturbåt ligger i dokken og arrangerer konserter.
- Plantefeltet nord på brygga reetableres med bunndekkere rundt trærne. Hele feltet markeres med en sittekant som gir bedre oppholdsmuligheter og samtidig hindrer tråkk i vegetasjonsfeltet



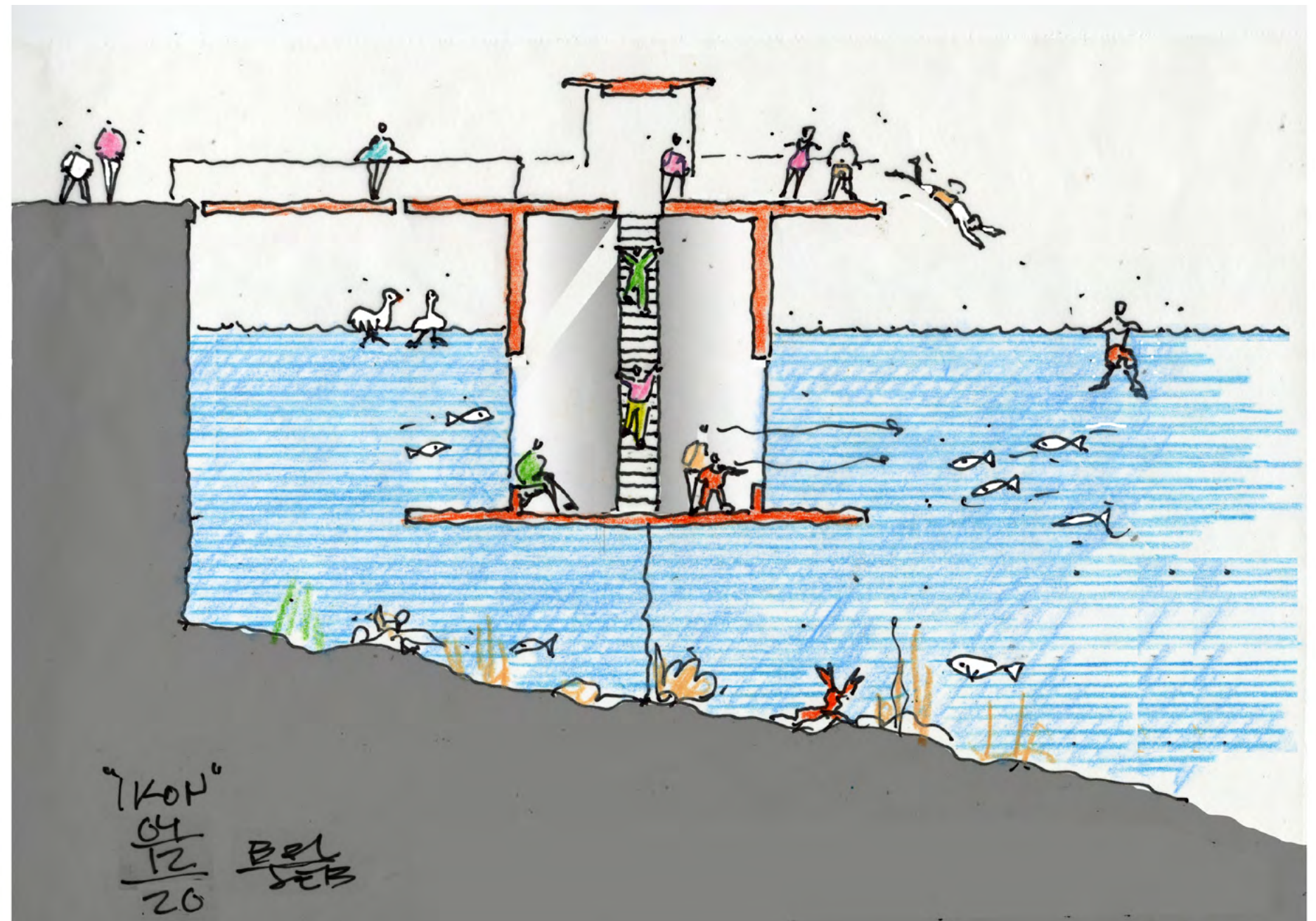
FORSLAG TIL TILTAK

- Eksisterende grusarealer bygges om til opphevede gressarealer som er gode å oppholde seg på
- Eksisterende trebenk mot kanalkanten erstattes / flyttes i bakkant promenade, slik at man enklere kan sette seg langs promenaden og se riktig vei - mot kanalen
- Benken utgjør samtidig kanten på det opphevede gressarealet
- Under taket etableres en bryggegyms / tarzanløype til glede for gymnaster i alle aldre
- Promenadedekket som nå er i betong opparbeides i tre for et lunere uttrykk
- Eksisterende trapp fra brygga og ned mot vannet er for bratt. Denne tilpasses med flere trinn, rettes opp slik at de ikke får en så spiss vinkel, og utvides med en kajakkbrygge på vannet
- En vannforskerstasjon senkes ned i vannet. Stasjonen er tilgjengelig fra den øvre brygga via en trapp

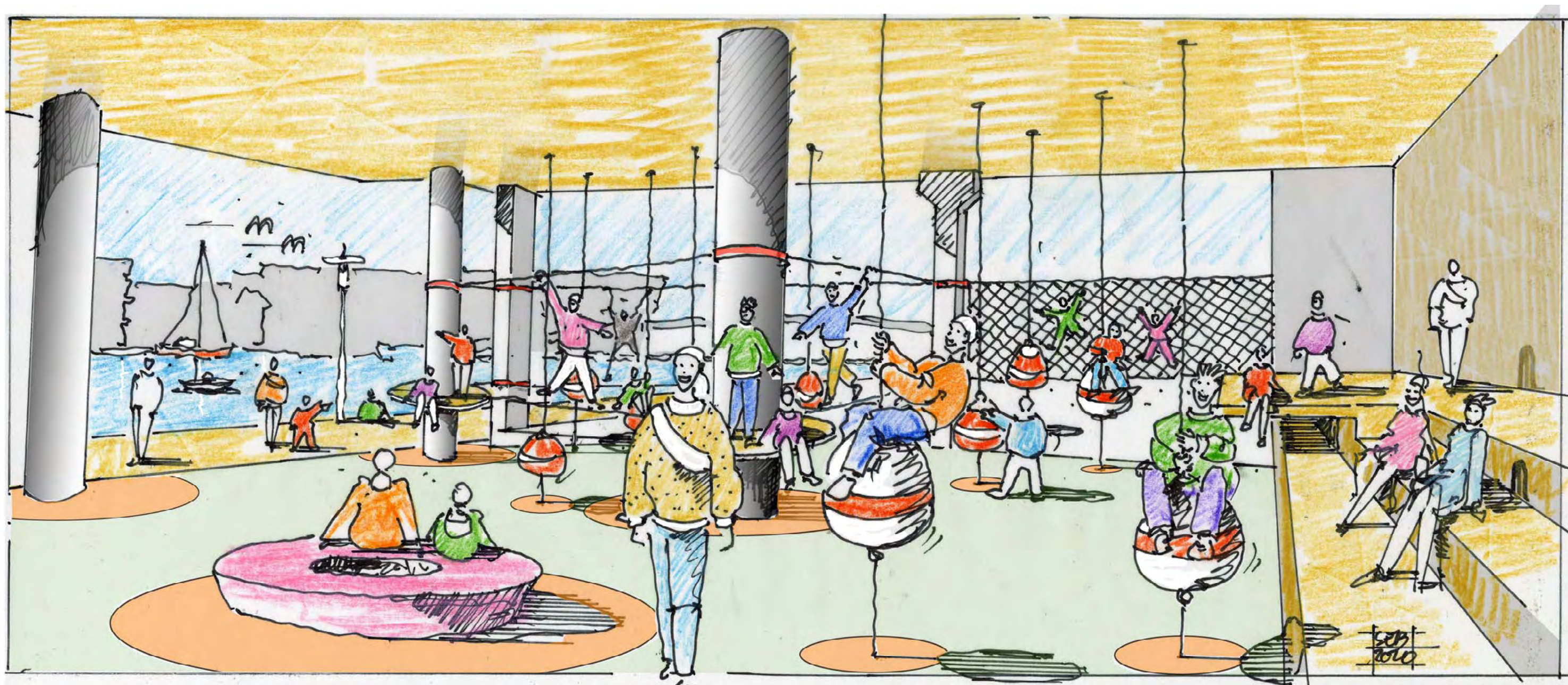


FORSLAG TIL TILTAK

Ikonet kan utvikles til en spennende vannforskerstasjon, og inngå som en del av promenadedprogrammet



BRYGGEGYM / TARZANLØYPE



For en luksus å ha tilgjengelig et slikt rom, åpent mot kanalen, men beskyttet mot regnet. Vi foreslår at det etableres en fantastisk bryggegyim / tarzanløype der både store og små kan få utløp for bevegelsesbehovet, mens de med større hvilebehov kan ta en pust i bakken og se på livet både til lands og til vanns.



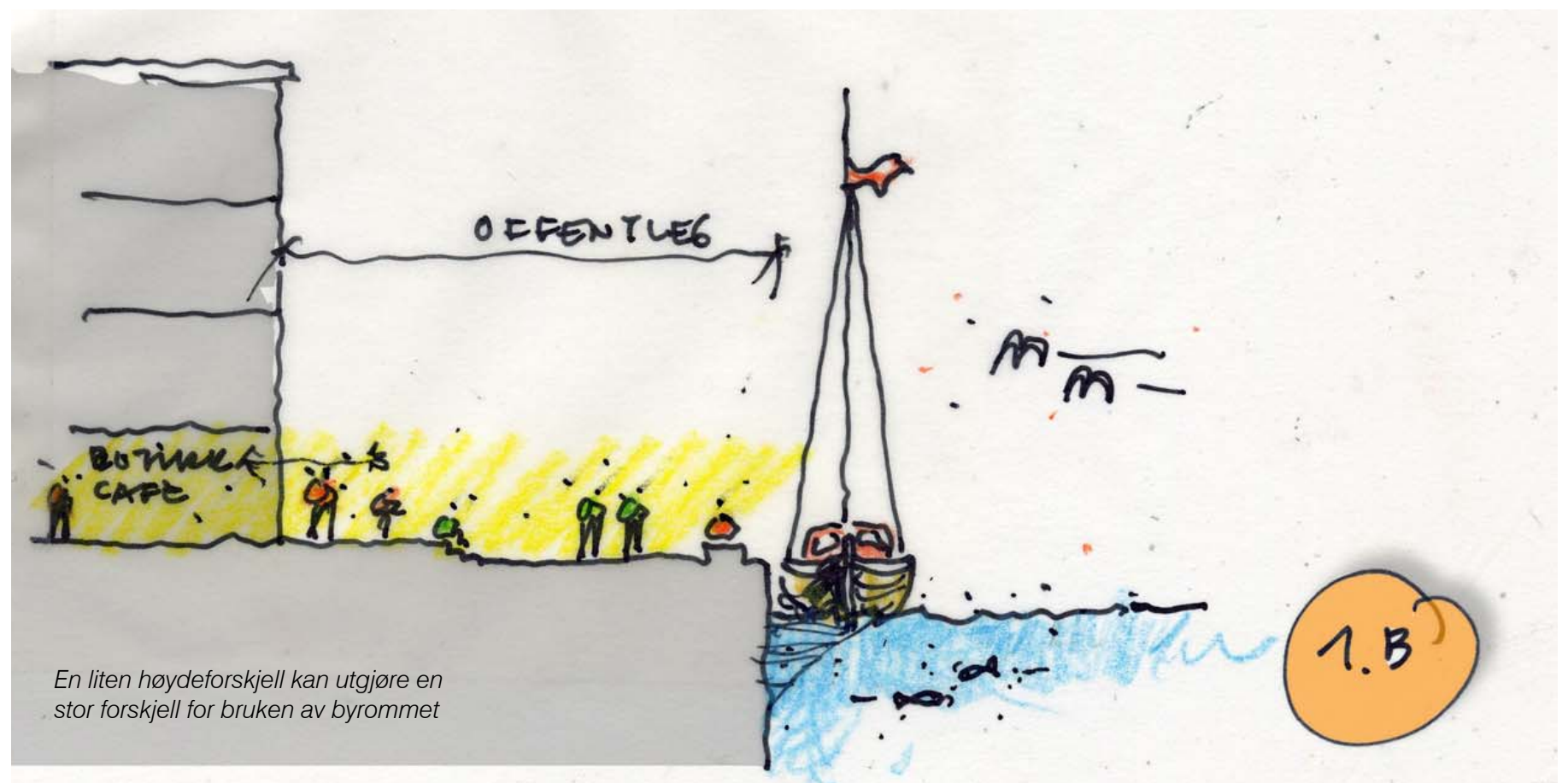
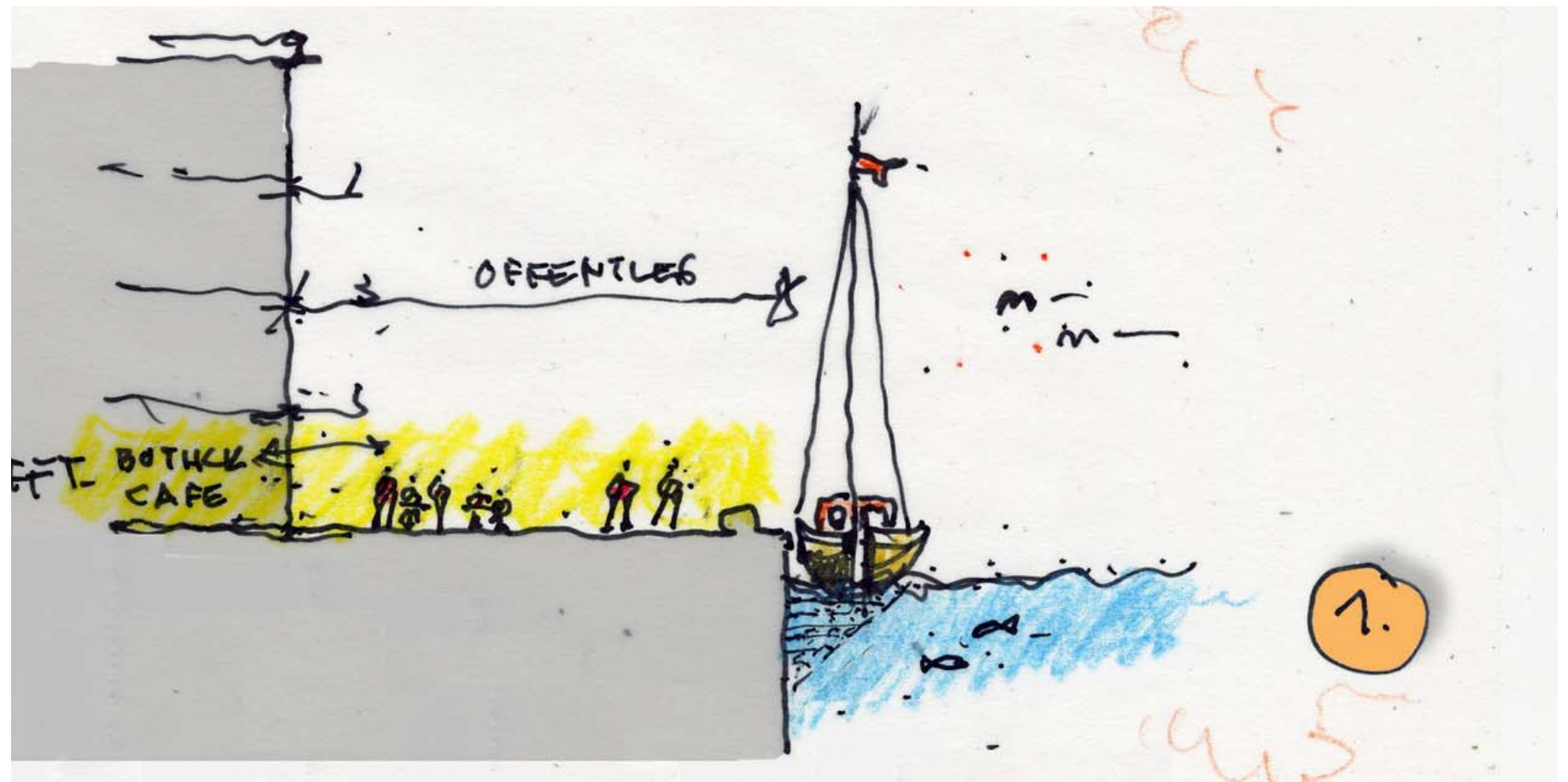
PRINSIPPER FOR OVERGANGEN
MELLOM LAND OG VANN

OFFENTLIG PROGRAM MOT KANALEN

Det er alltid utfordrende å lage generelle prinsipper som skal fungere i ulike situasjoner. Det er så mange avhengigheter som avgjør hvilke tiltak som skal prioriteres for å skape gode offentlige byrom. For eksempel vil bredde på promenade avhenge av program i første etasje på bygget som vender mot promenaden, samt antall etasjer. Jo høyere bygg, jo bredere bør promenaden være. Har man et offentlig, utadrettet program i første etasje mot promenaden så kan man tåle en smalere bredde på promenaden, enn i de tilfeller man har privat program mot promenaden. Situasjonen vil fremstå på en helt annen måte på en bryggekant enn i et parkdrag med grønne sletter, vegetasjon og lav terrengforskjell fra land til vann.

På en smale bryggekant bør man alltid være forsiktig med høydene. Se på byen, se hvilke situasjoner som fungerer og hvilke som føles avvisende. Det er ikke alltid de største torgene som fungerer best, i hvert fall ikke i en hverdagssituasjon. Ofte er det kombinasjonen av faktorer som påvirker i den ene eller andre retningen:

- Et torg kan fungere bedre med en bebyggelse rundt som skaper vegger i rommet. Sett krav til bebyggelsen i disse tilfellene – god terrengtilpasning, vurder tillatt byggehøyde i forhold til størrelsen på torget eller bredden på promenade
- Still krav om aktive fasader med utadrettet virksomhet, felles material- og fargepalett, vegetasjonsbruk og møblering
- Se på bygulvet som en av byens viktigste fasader! Lek med materialer, skap et variert uttrykk
- Vurder gatevarme etter lokale forhold (klima, stigningsforhold, fotgjengertrafikk osv) og se om denne kan kobles mot tilstøtende bygg som trenger å kvitte seg med overskuddsvarme
- Prioriter fotgjengere og vegetasjon for økt attraksjon i overgangen mellom land og vann

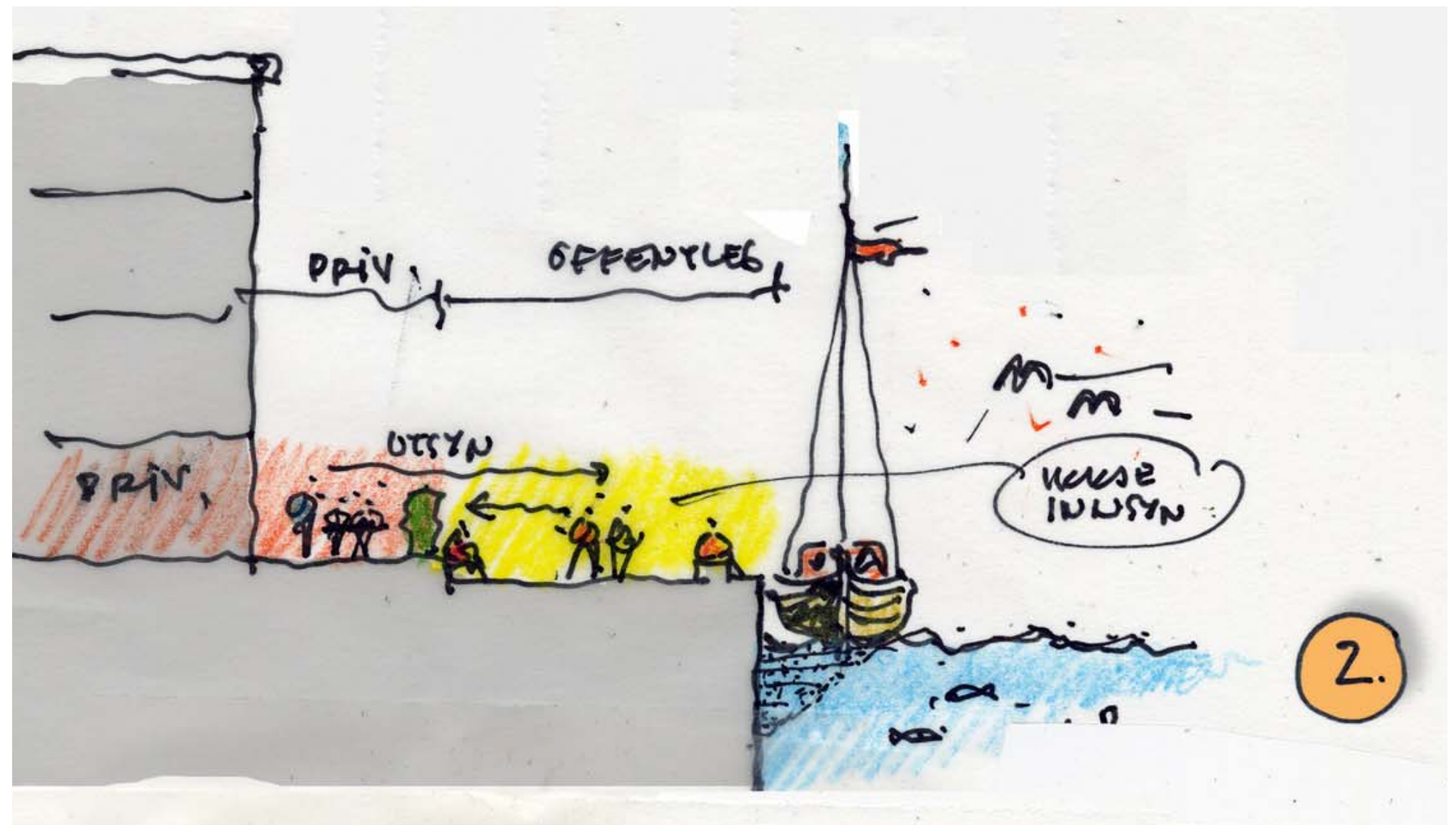


PRIVAT PROGRAM MOT KANALEN



Ofte ønsker man seg et offentlig program mot en promenade, og så er det ikke alltid så lett å få til i praksis. For disse tilfellene vil enkelte tiltak skape bedre situasjoner for både beboere / brukere av byggene og byens befolkning.

- Det må fremgå med tydelighet hva som er offentlig og hva som er privat areal. Der dette ikke fungerer ordentlig vil man oppleve folketomme og i verste fall rufsete arealer som ingen føler eierskap til. Dette er tilfelle på Kaldnes brygge, men også på steder som Tjuvholmen er avgrensingen uklar
- Materialbruk og høydeforskjeller kan bidra til å tydeliggjøre sonene
- Gode kantsoner med sittemuligheter vil gjøre at man føler at man har rett til å oppholde seg der
- Skjerming og høydeforskjell mot private arealer er avgjørende for god trivsel
- Dersom de som bor i første etasje får lyst til å oppholde seg utendørs på sitt private areal så er det et godt tegn. Tomme førsteetasjeterrasser og fortrukne gardiner er døden for et område. Da er det bedre å trekke bygget tre meter tilbake og gi boligene mer areal til å skape gode uteområder
- Bredde alene er ikke nok. Det hjelper ikke med en promenade så bred som Champs-Élysées, dersom de offentlige arealene ikke er attraktive. Vegetasjon er et effektivt virkemiddel for økt trivsel, i tillegg til benker, belysning og lekeapparater
- Drift og vedlikeholdsansvar bør avklares og følges opp av ansvarlig part



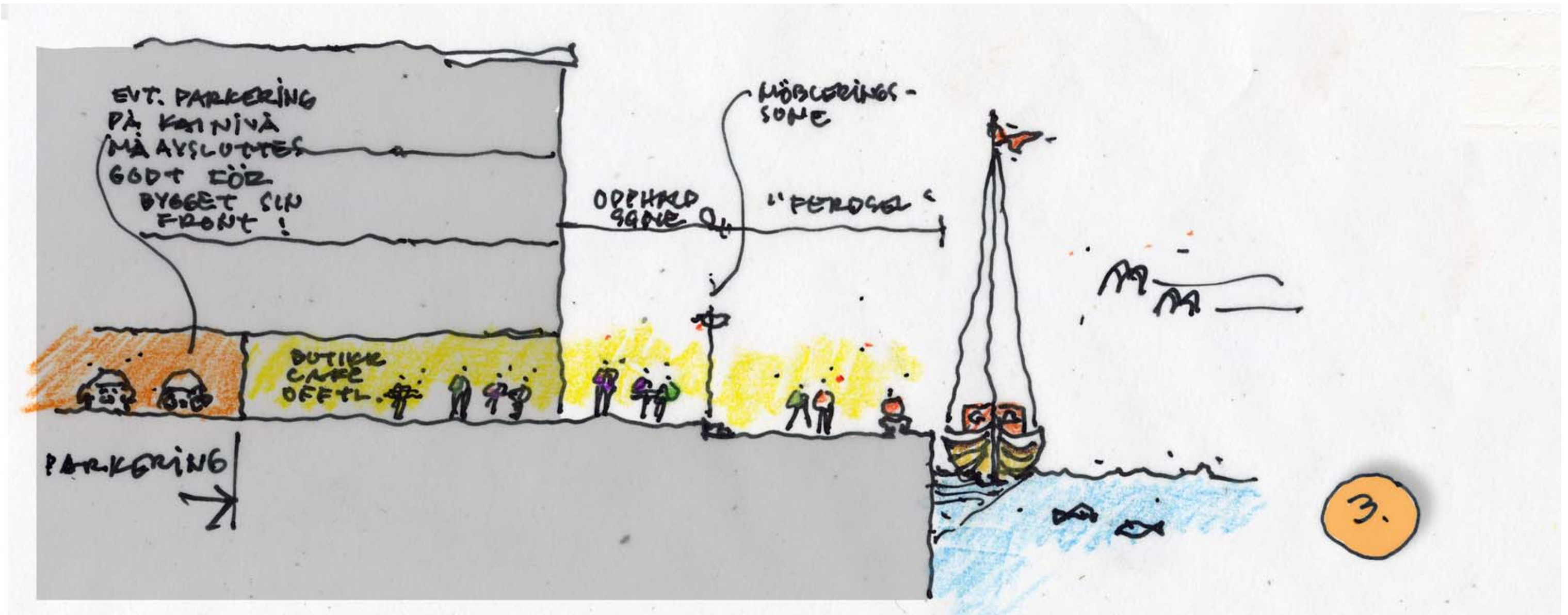
PARKERINGSPRINSIPP

Parkering kan gi en rekke utfordringer når det gjelder nye boligprosjekter, særlig der kommunen setter bestemte krav til parkeringsdekning. Følgende prinsipper bør legges til grunn for et godt resultat:

- Parkering må aldri legge frem mot kaikanten, men trekkes tilbake, og gjerne legges helt eller delvis under terreng.
- Innkjøring til parkeringskjellere under terreng fører i mange tilfeller til utvendige ramper som gir uheldige terrengmurer mot omgivelsene. Disse kan i noen tilfeller bli barrierer for myke trafikanter, og

kommunen bør sikre at utbygger løser dette på en god måte. Ramper bør legges helt eller delvis inn i bygget der det er mulig.

- God terrengtilpasning av bygg er også en helt vesentlig forutsetning for et godt resultat. Her syndes det ofte! Høye sokler mot offentlig areal vil aldri bli en god løsning, og kan også i mange tilfeller føre til utstrakte trappeanlegg og ramper på det offentlige arealet for å sikre tilgang til bygget. Gode løsninger må kunne dokumenteres med plan og snitt.



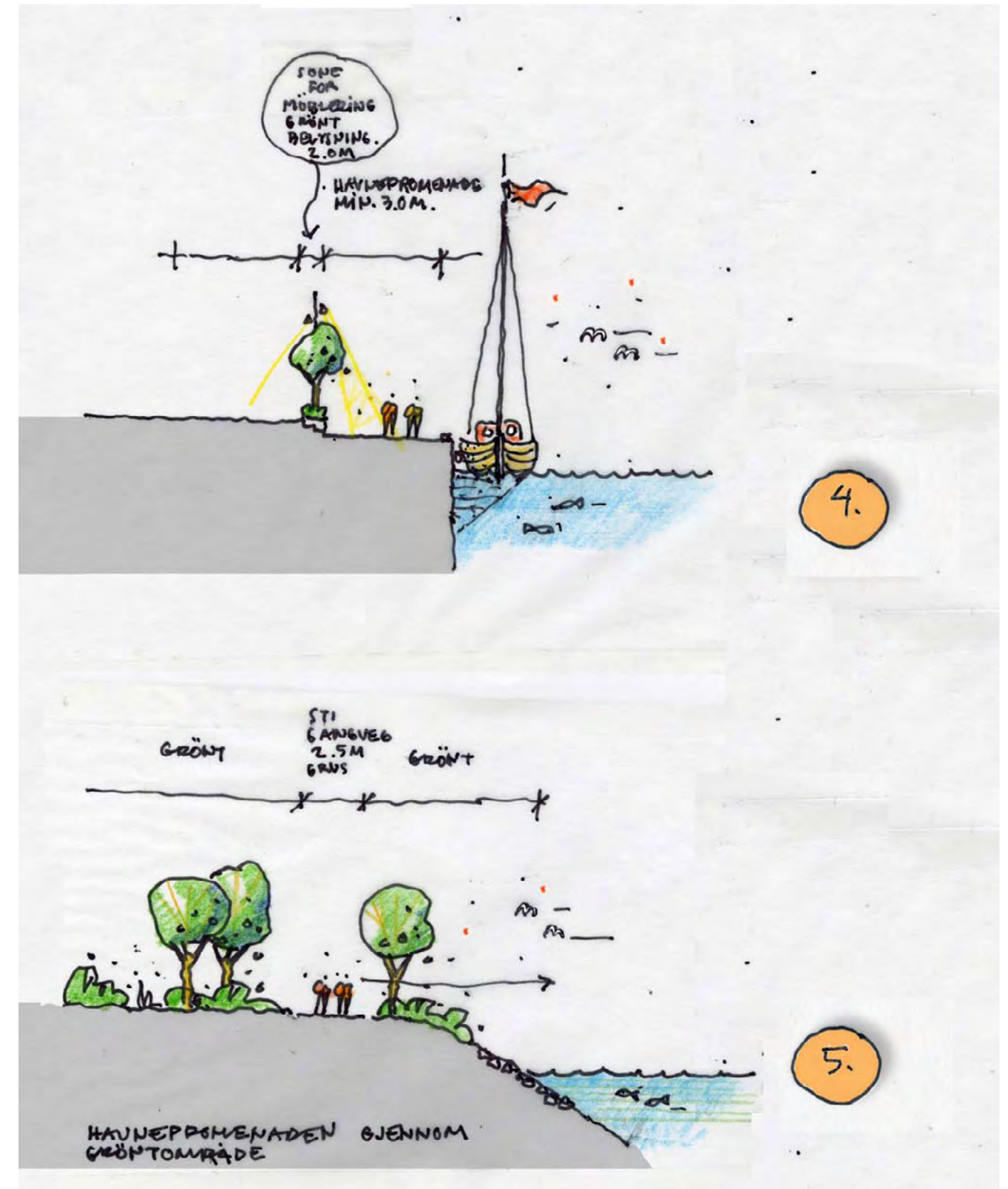
PRINSIPP PROMENADEN

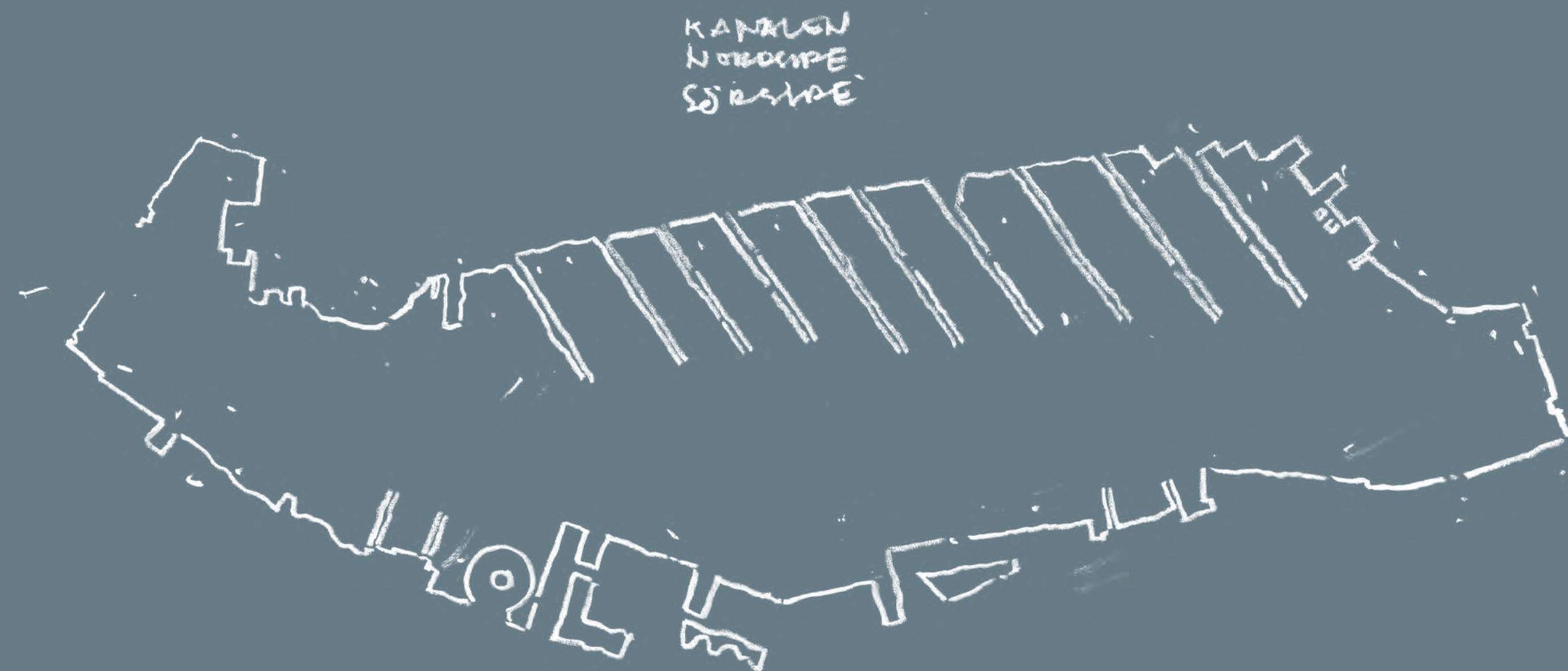
Når det gjelder selve promenaden så har vi forsøkt å illustrere gode prinsipper i alt som er tegnet ut i detaljområde «Fra bru til bru», og håper dette inspirer til å ta gode valg i den fremtidige utviklingen av kanalen. For eksempel ved å ta vare på "det grønne" der denne kvaliteten eksisterer, slik som Vikingodden. Eller at promenaden skal ha ulikt preg gjennom ulike områder. Vi gjentar til det kjedsommelige at bryggene skal ligge på tvers, og ikke på langs.

Hver enkelt situasjon må alltid vurderes individuelt, og det er mange hensyn som må vektles og vurderes. Men selv om vi gjerne liker å løse hver enkelt situasjon ut ifra de gitte forutsetningene, så vil man kunne skape bedre byrom ved å følge noen generelle formgivningsgrep:

- Gjør vannet tilgjengelig langs kanalen. La det være mulig å komme helt ned til vannet ved jevne mellomrom
- Gjør landsiden tilgjengelig for de som kommer med kajakk eller lignende. Kanskje vil de gjerne i land, og da trenger de noe annet enn en høy brygge. Jevn tilgjengelighet til land øker også sikkerheten i situasjoner man trenger rask ilandstigning.
- Bruk terrenget. Der det er naturlige høydeforskjeller; la disse få komme frem og spille en aktiv rolle i utformingen, utnytt høydene til å lage et spennende og variert romforløp

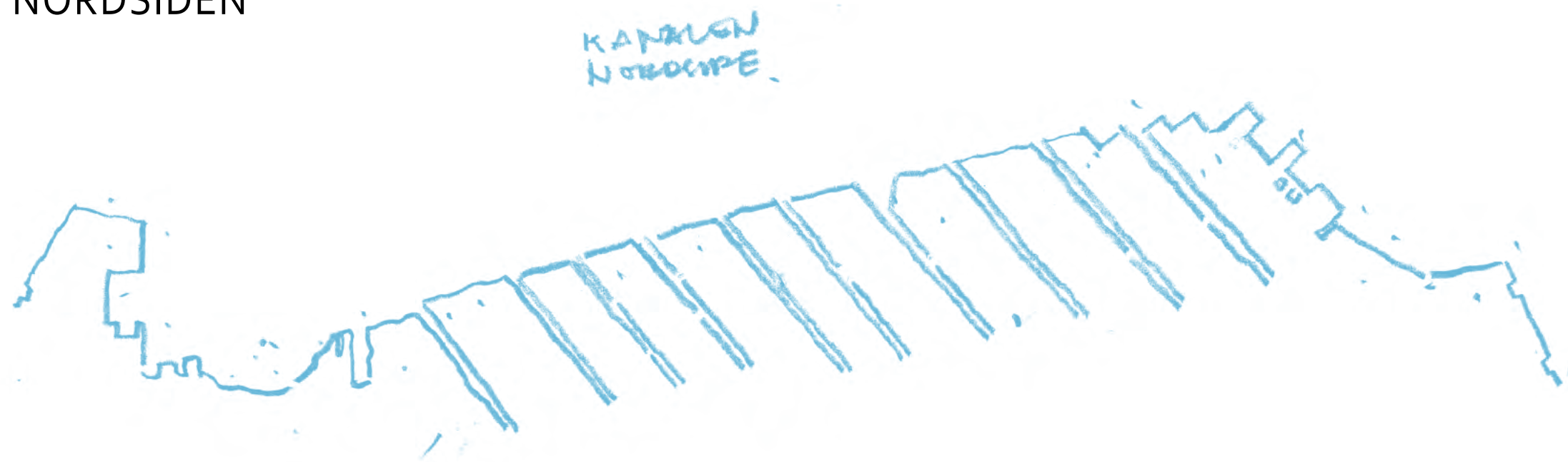
- Der landskapet er paddeflatt: lag sittekanter og opphøyede vegetasjonsfelt for å gi folk et sted å oppholde seg
- Benytt vegetasjon i flere sjikt som romskapende element
- Tenk biologisk mangfold og stedegne arter i beplantningen
- Benytt overvann og bekker som en ressurs i utformingen
- Lag et ordentlig belysningsprogram. Belysning er stemningsskapende, gir økt sikkerhet og trivsel, men kan også føre til lysforurensning. Med god og helhetlig planlegning kan belysningen løfte og gi ny verdi til et område
- Ikke vær redd for å variere dekket på promenaden. Asfalt, grus, tredekke og betong er aktuelle materialer på langsgående strekker, så kan man spare granitten til byrommene
- Bruk gjerne kantstein der det er mulig. Dette fungerer som naturlige ledelinjer, og holder annet dekke på plass, og har dermed både estetisk og funksjonell verdi





VISUALISERING AV
ANBEFALTE PRINSIPPER
FRA BRO TIL BRO

NORDSIDEN



Kanalbrua er ikke tilrettelagt på en attraktiv måte for gående og syklende. Selv om det er mulig å komme frem så fremstår området trist og kanskje litt skummelt.

Det er enkelt å bevege seg gjennom Ollebukta, men svært få steder inviterer til opphold. Denne ensomme benken er ikke nok til å gjøre Ollebukta til et sted man legger piknikturen med hele familien.



NORDSIDEN



Dagens løsning med trebrygge for de gående og egen trasé for de syklende.



Dagens situasjon i Ollebukta. Arealene benyttes av båtforeningen, blant annet til parkering og opplag av båter.

TRANSFORMASJON NORDSIDEN

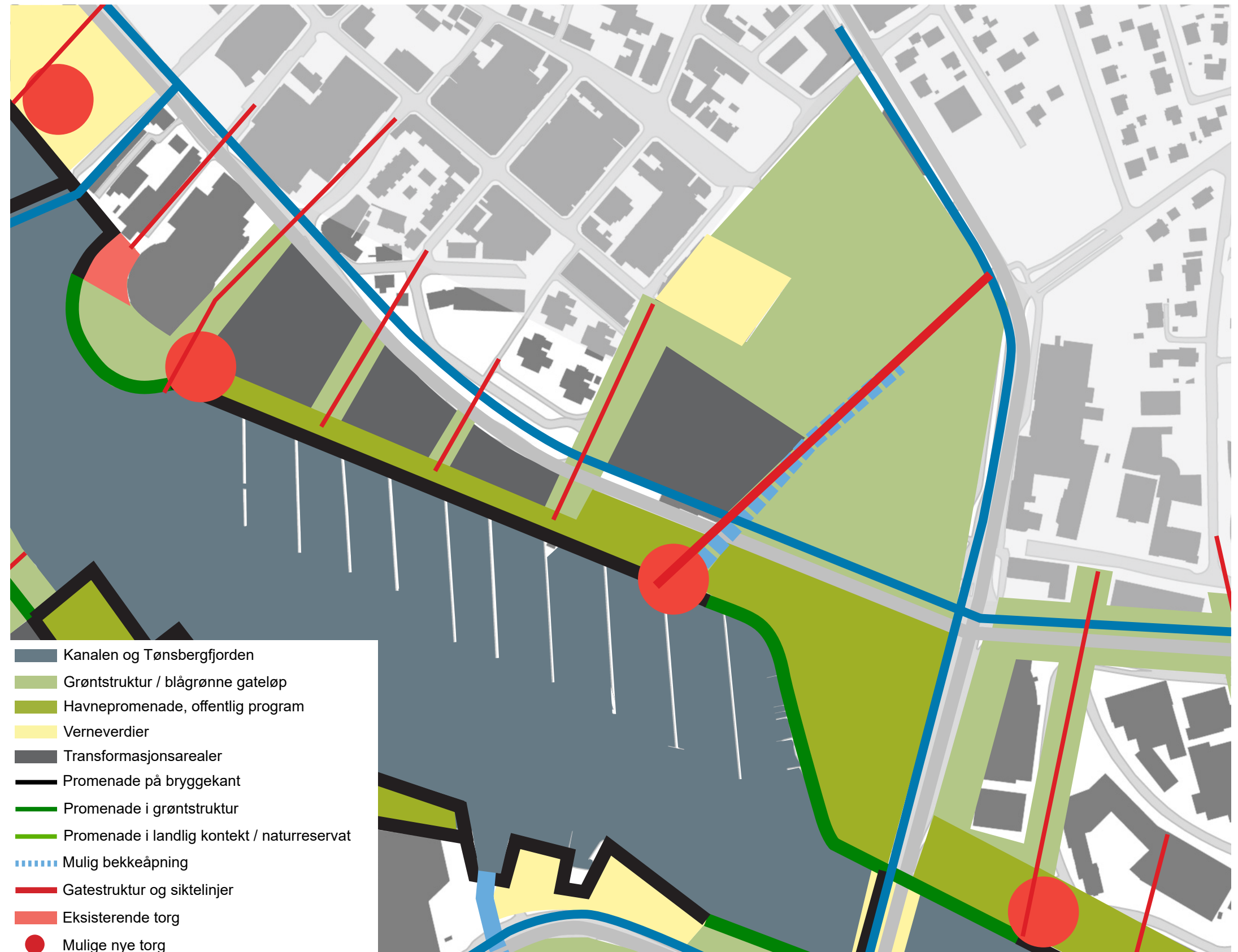
Området Ollebukta (nordsiden av kanalen) utgjør en vesentlig del av grøntstrukturen, slik den er definert i Byplan.

Det fremheves i flere planer og i en rekke innspill at denne må forsterkes som offentlig grøntområde. Ollebukta har mange naturgitte kvaliteter. Den lille bukta gir naturlig skjerming for båttrafikk og vind. Bukta er solvendt, og det er eksisterende godt etablert vegetasjon i parken. Men det er også støy fra veien, og områdets nåværende bruk og utforming gjør at det ikke oppleves som et naturlig oppholdssted. Det må gjøres en del tiltak for å få Ollebukta til å fungere godt som rekreasjonsareal.

Båthavna i Ollebukta er en viktig del av Tønsberg sin identitet. Veldig mange mennesker verdsetter båthavna, også de som ikke selv har båt plass her. Samtidig legger båthavna beslag på et stort offentlig areal, som vi ser at kunne vært benyttet på en måte som vil komme en større del av befolkningen til gode.

I og med at det er kommunen som er grunneier her så gir det større råderett over arealene, og større ansvar for å ta gode og velbalanserte valg. Samtidig gir det også størst behov for forankring og medvirkning både hos innbyggerne, berørte aktører og politikere.

Vi mener at området Ollebukta har et stort potensial for transformasjon og anbefaler at fellesarealene utvikles og blir mer tilgjengelige enn de er i dag. Så blir det en viktig avveining hvor mye man skal endre på dagens program for å hente ut noe av det potensialet som ligger her.

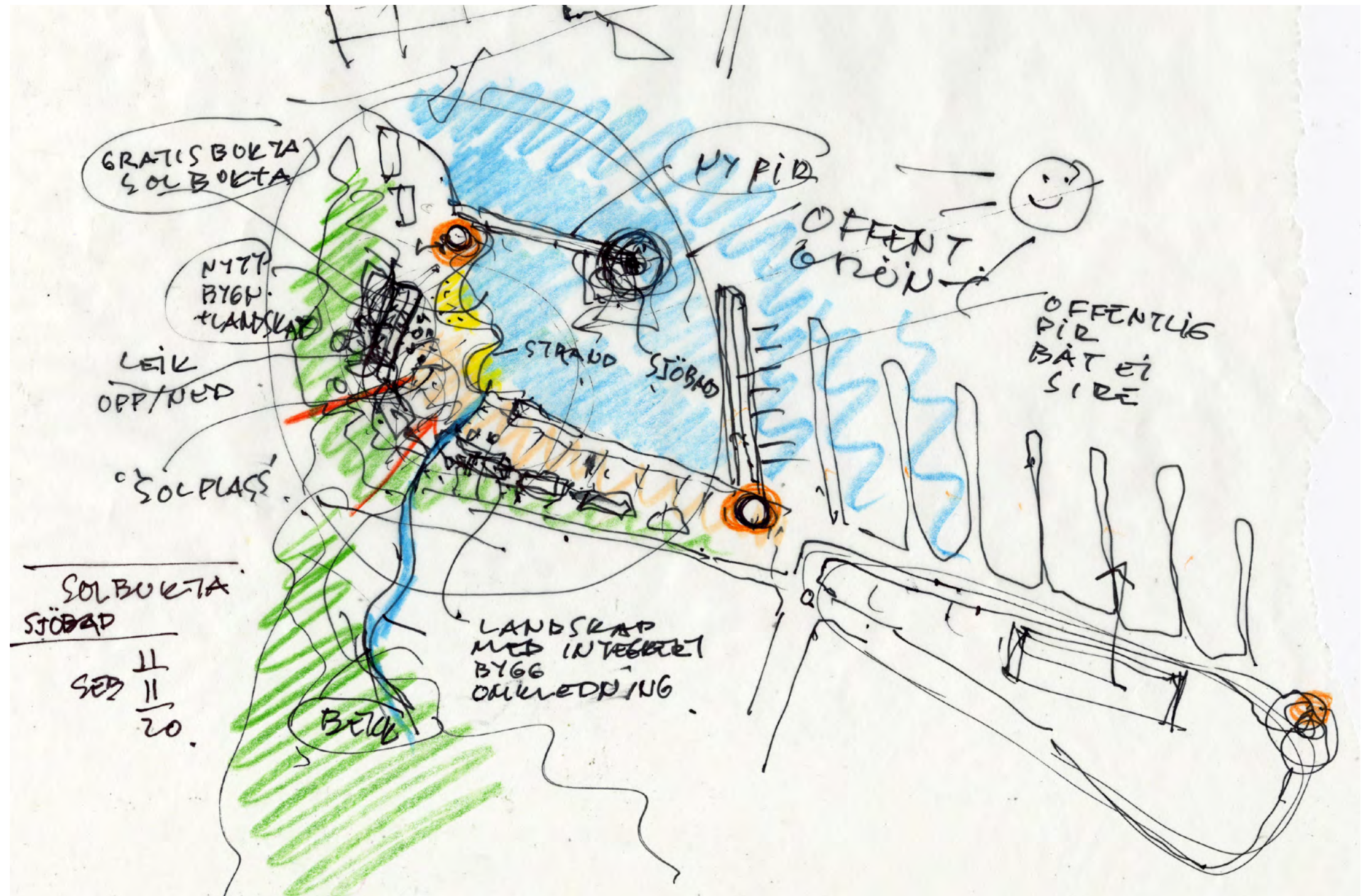


MED SKISSEN SOM VERKTØY

Sånn ser det ut når vi begynner. Vi leter etter naturgitte kvaliteter, hva skal tas vare på, hva skal vernes? Hva skal legges til? Ved å fjerne noen båtplasser kan bukta tilgjengeliggjøres på en helt ny måte.

Vi tror at Ollebukta har potensiale for å kunne struktureres på en bedre måte, som gir en fantastisk mulighet for å skape et attraktivt Tønsberg som prioriterer befolkningen, og som innbyggere kan være stolte av.

Det finnes mange måter å løse dette på. Skissene for Ollebukta er ikke det endelige eller det eneste svaret, men er ment å sette i gang noen tanker, og gi grunnlag for videre debatt om hva man ønsker med området. Vi har tegnet to alternativer som begge skaper et grønnere og mer attraktivt Ollebukta. Hovedforskjellen ligger i hvor mange båtplasser som fjernes, og som har en direkte sammenheng med mulighetene for å skape en bystrand i Ollebukta.



LANDSKAPSSKISSE NORDSIDEN

Hovedgrepet i denne skissen er:

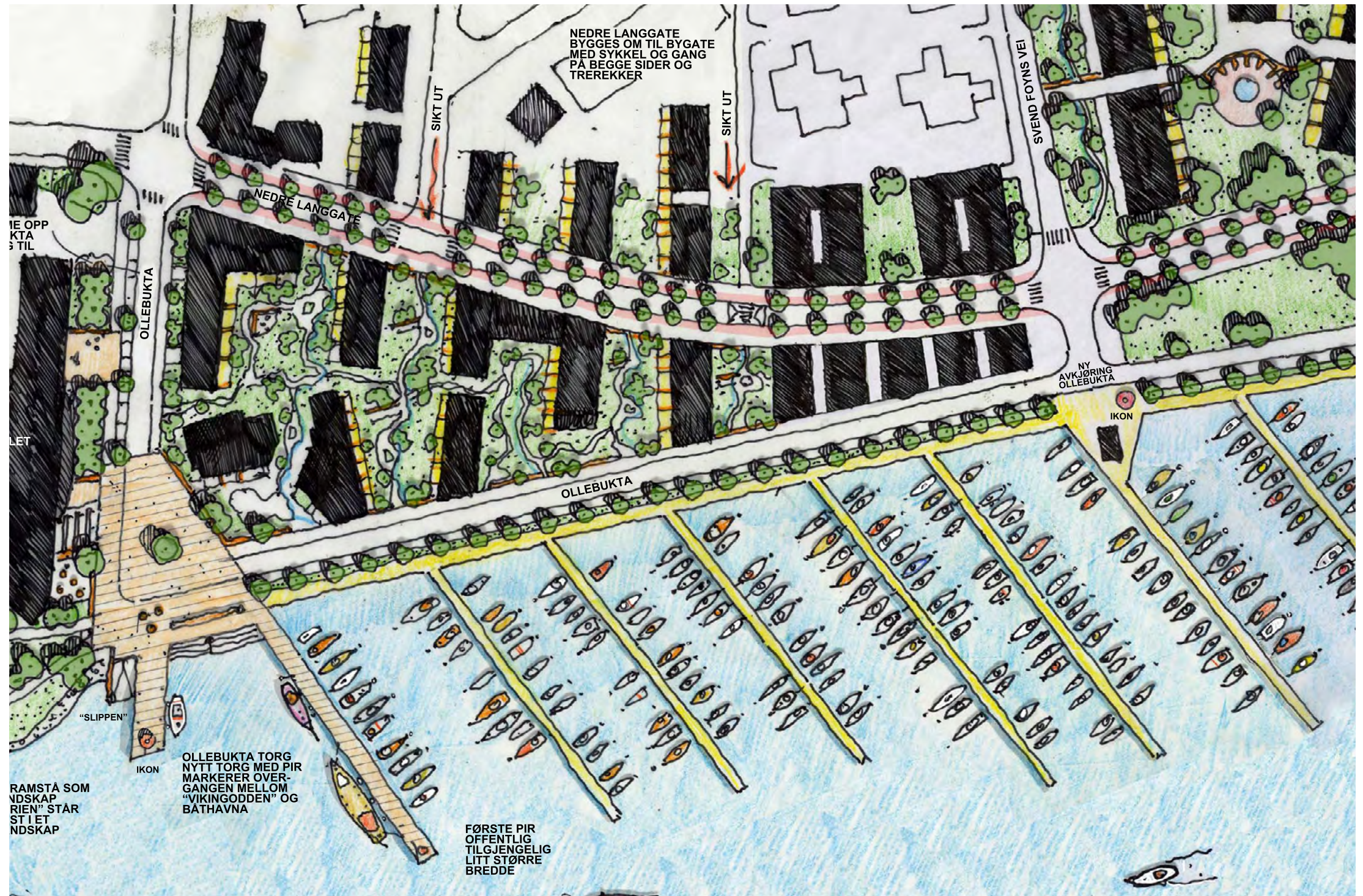
- Nytt trafikkmønster frigir mer plass til rekreasjon, grønn mobilitet, og grøntstruktur
- Det åpnes for fortetting av Ollebukta øst for Svend Foyns gate. Vest for Svend Foyns gate kan det åpnes for en varsom utbygging nord for Nedre Langgate. Arealene mot kanalen tilrettelegges som offentlige parkområder.
- Det nye krysset markerer således et skille mellom sentrum (vest) og de mer åpne og grønne arealene (øst)
- Grøntdraget forsterkes. Det legges til rette for en offentlig park / badepark i Ollebukta med to alternative utforminger



NYTT TRAFIKKMØNSTER OG FORTETTING

Denne skissen vider et forslag til omlegging av trafikken som bedre utnytter arealene og tilrettelegger for myke trafikanter:

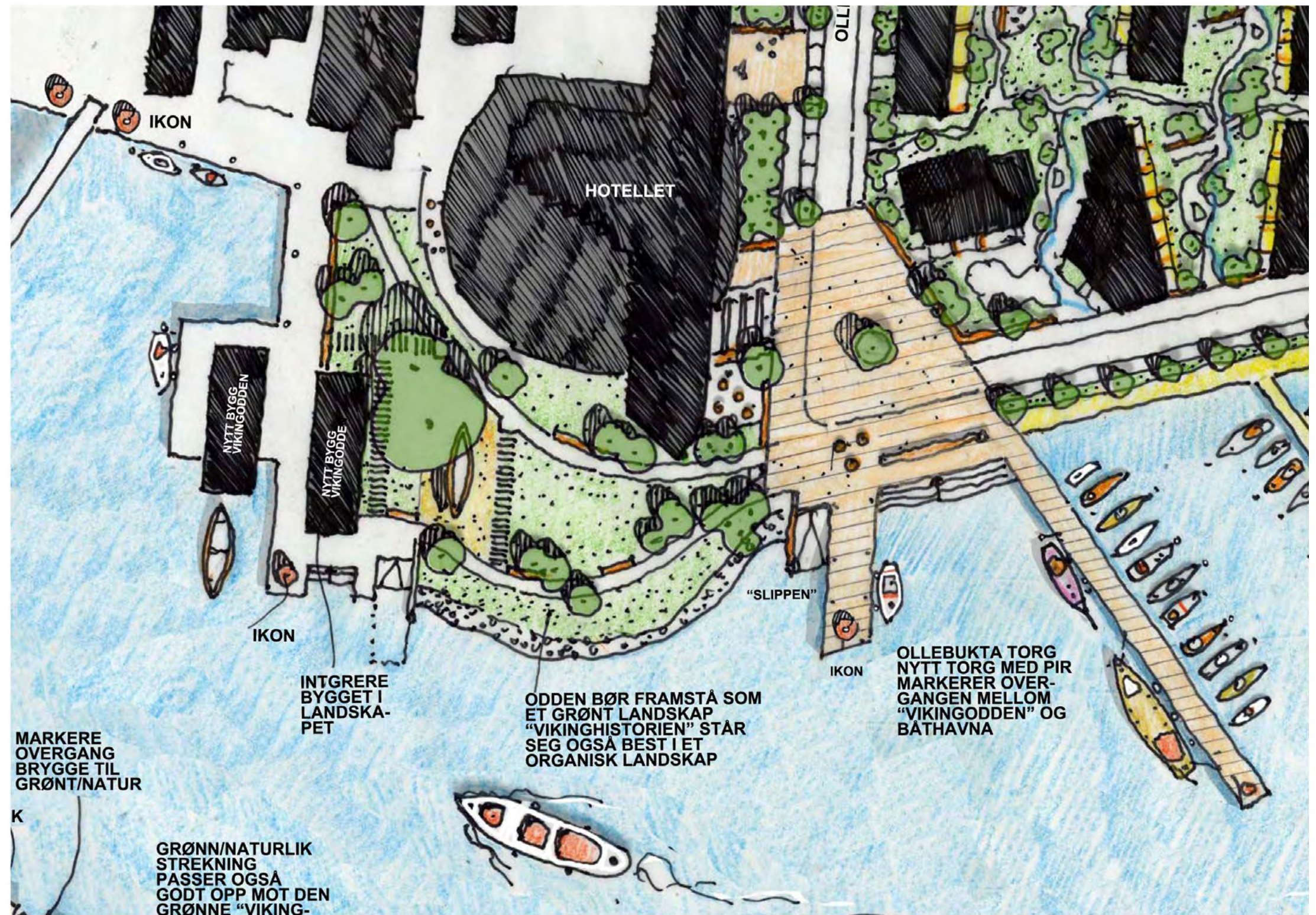
- Ollebukta opparbeides som enveiskjørt gate med lav fart og begrenset kjøring
- Ny innkjøring til Ollebukta fra Nedre Langgate. Begrenset kjøring østover
- Prioritering av gående langs kaikanten. Sykling i blandet trafikk eller på de gåendes premisser på bryggen
- Transportsyklister henvises til Nedre Langgate
- Trafikalt adkomsttorg med snumulig, tilgjengelighet til båtslippen og havna
- Ny bebyggelse viderefører det som allerede er påbegynt i dette området. Dette vil skape en helhet og bebyggelsen danner samtidig en støyskjerm mot Nedre Langgate. Området må utvikles i tråd med prinsippene om å ivareta siktelinjer og blågrønne forbindseler ned mot kanalen.
- Nedre Langgate får i dette kvartalet en mer urban karakter



VIKINGODDEN

Vårt viktigste innspill er: la odden være grønn. Ikke fall for fristelsen til å «bebrygge» denne med harde flater. Dagens «grønne utforming» fungerer ikke. Da er det lett å tenke at man trenger en betongtrapp for å skape tilgjengelighet. La det grønne leve i byen der det fremdeles er mulig – men utformingen må legge til rette for en nærkontakt med vannet. Videre foreslår vi et nytt torg vest for odden, i overgangen mellom odden og Ollebukta. Det nye torget blir et viktig byrom, og vil tjene flere viktige oppgaver:

- Markere overgangen mellom den grønne odden og Ollebukta
- Fungerer som trafikalt torg med tilgjengelighet til slippen
- En viktig forskjønning og oppgradering av et sentralt byrom
- Sterkere forbindelse til byen bak med en tydeliggjøring av gatestrukturen



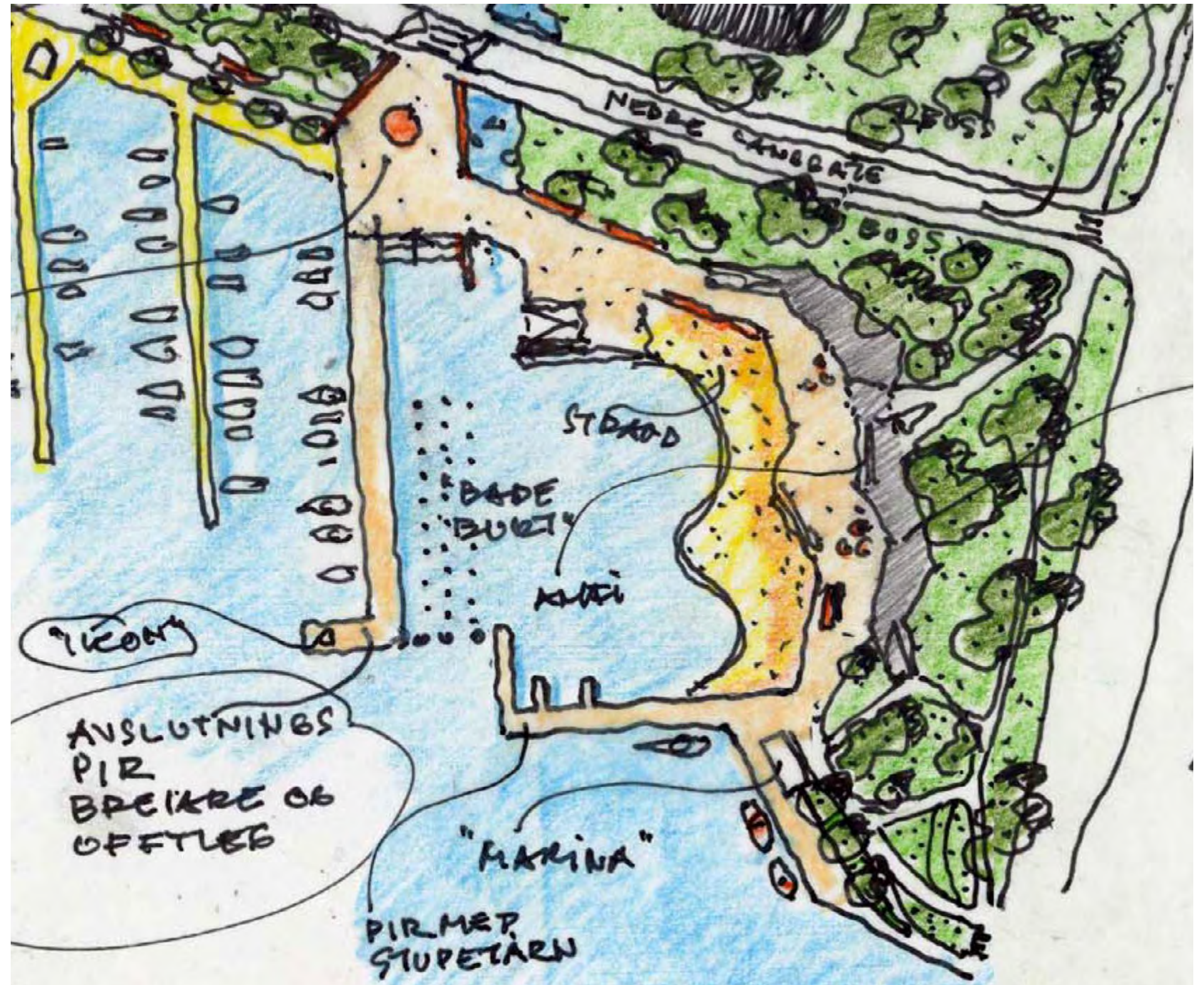
BYSTRAND I OLLEBUKTA

Vi mener at Ollebukta er det mest ideelle stedet i kanalområdet for en bystrand. For å få det til må én bryggepir fjernes i sin helhet, den neste vil kunne benyttes på en side. Til gjengjeld vil man få plass til en badebukt med mulighet for svømmebane, badstue og eventuelt et sjøbad.

Bystranden ligger godt i denne bukten, og vil ha gode solforhold og god tilgjengelighet både til fots og med sykkel, offentlig transport og tilgjengelighet fra vannet. Vi tør vedde på at en bystrand i Ollebukta vil bli et skikkelig trekkplaster på varme sommerdager, men også bli attraktiv hele året.



Øverst: Badestranden på Tjuvholmen. Foto: Tjuvholmen.no. Nederst: Sugar beach, Toronto. Claude Cormier Landscape Architecture



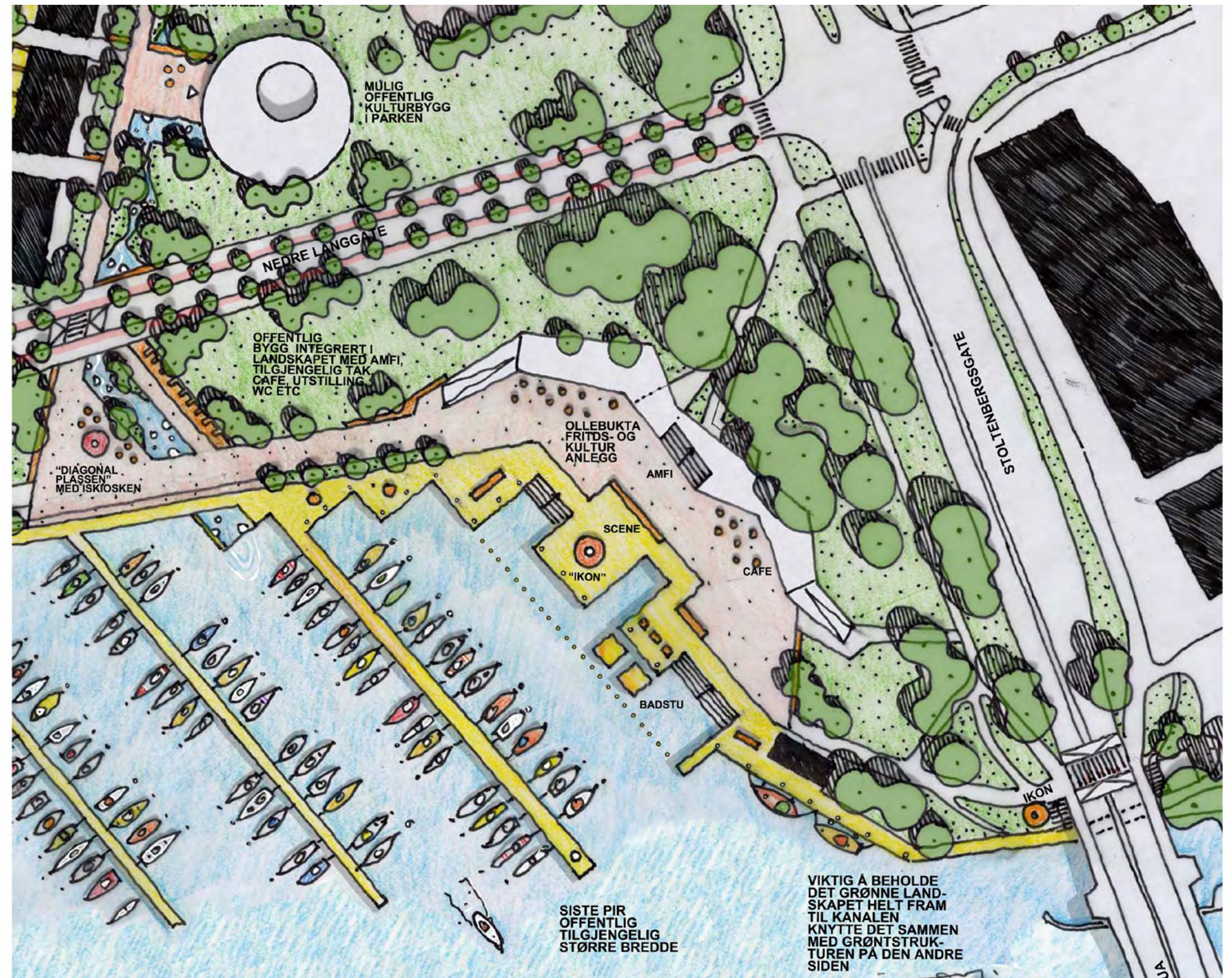
BYPARK I OLLEBUKTA

Som et alternativ til bystrand har vi tegnet en park der færre av båtplassene fjernes. Til gjengjeld bygges denne om med større bredde, slik at den gjøres offentlig tilgjengelig.

Denne løsningen kan man fortsatt opprettholde kontakten med vannet, med begrenset bading fra brygge eller trappeamfi. Barnesikker bading kan eventuelt sikres med små sjøbassenger i bryggeanlegget. Ut over dette anbefaler vi at et slikt alternativ opparbeides med en badstue eller et lite sjøbad, slik at parken imøtekommer befolkningens ønske om flere badeplasser i kanalområdet.

Skissen viser også en mulig utforming av et fritids- og kulturanlegg i parken. Hele bygget er integrert i landskapet med amfi, tilgjengelig tak, café, utstillingslokaler, wc osv.

Amager strandpark, Hasløv & Kjærsgaard arkitekter.



GRØNTDRAG FORSTERKES PÅ TVERS AV KANALEN

Gunnarsbøparken forsterkes som rekreasjonspark med en blågrønn diagonal gjennom hele området helt ned til kanalen.

Diagonalen er viktig for ferdsel gjennom parken, og blir en viktig kultur- og aktivitetsakse.

Ved å tilrettelegge for en offentlig park til rekreasjon i Ollebukta og flytte gjennomgangstrafikken bort fra Banebakken (slik det allerede er vedtatt i Byplan), forsterkes grøntdraget på tvers av Kanalen.



SØRSIDEN



Øverst: Bryggeanlegget ender i en trapp, og er ikke tilpasset for de med nedsatt funksjonsevne. Nederst: Et stykke av promenaden går / vil gå gjennom uteområdet til Færder videregående skole. Arealene fremstår svært monotone og grå, og tiltak bør vurderes.



Bryggeanlegget og kanalkantens utforming hindrer tilgjengeligheten til vannet.

SØRSIDEN

Øverst: Eksisterende industrivirksomhet på Scanrope-tomten er i dag et hinder for ferdsel langs kanalen. Denne treveggen stopper ferdsel over området. Nederst: Betongkonstruksjonen på Scanrope-tomten bør bevares og løftes frem som en attraksjon.



Vegetasjonen har overtatt på deler av arealene mellom bygg og kaianlegg.

SØRSIDEN

Støperiparken har en fin og helhetlig utforming. Vegetasjonen er veletablert. Det har kommet et forslag fra Filosofisk hjørne, Tønsberg om et amfi med tak i tilknytning til eksisterende bocciabane og sittebenker (se Felles idékatalog for flere detaljer). En fullverdig løsning slik de ser for seg vil kreve en del plass, og komme i konflikt med eksisterende vegetasjon, bevegelsesmønster og formspråk. Et slikt alternativ bør tilpasses på et sted med bedre plass. Dette utelukker ikke at det kan legges til rette for flere sittebenker i Støperiparken. Området rundt bocciabanen er velegnet til dette.



Mange har et forhold til dette byrommet pga av dette veletablerte treet med sin vakre, store krone.



Frodig stripe med vegetasjon, steinsatt skråning og en smal stripe grus i vannkanten.

TRANSFORMASJON SØRSIDEN

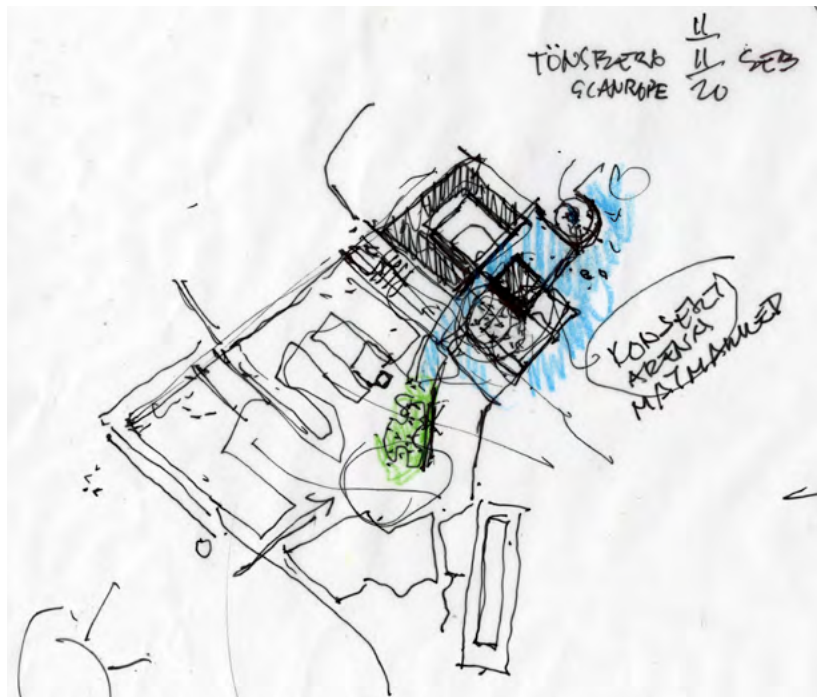
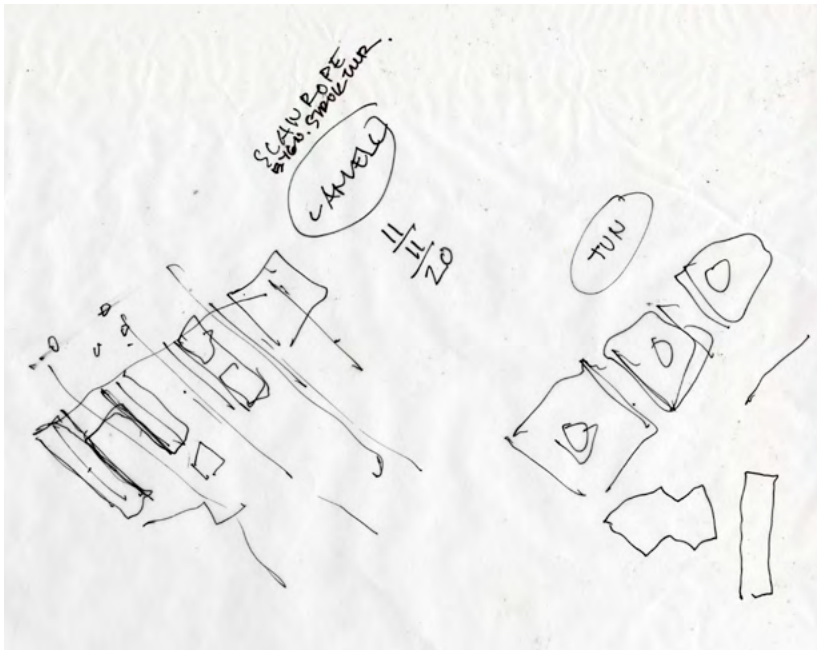
Scanrope tomten bærer et stort potensial for transformasjon. Hele området er privat eiet, noe som gir en helt annen situasjon enn på nordsiden av Ollebukta. I en fremtidig situasjon bør det legges vekt på å skape god kontakt mellom kanalen og omlandet bak. Promenaden må få en naturlig plass gjennom området, og det vil være en klar forsterkning av området om det tilrettelegges for et utadrettet program på kaien, gjerne i eksisterende industribygg.

Det er viktig at man søker å skape et levende og attraktivt bomiljø uten å privatisere og ekskludere for offentlig bruk. Det vil være vesentlig å tenke strukturer «på tvers» både for grønne korridorer, vannkant og brygger.

- Grønne gater skaper utsikt og tilgjengelighet
- I stedet for å spise av vannflaten så kan vannet trekkes inn i byen
- Bevare noen av de industrielle elementene og legge til et offentlig, gjerne kulturelt program

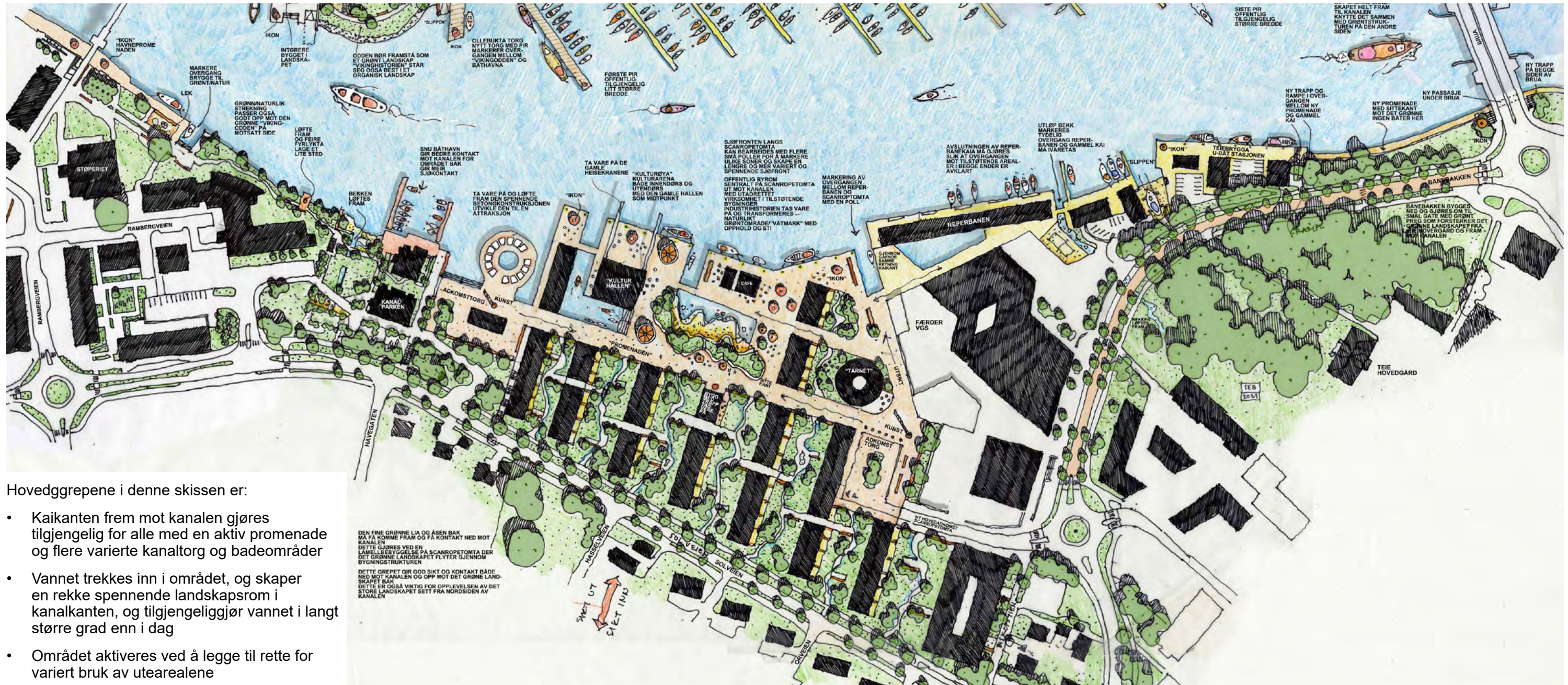


FØRSTE SKISSER



Første testing av trasé for promenaden, siktelinjer og bygningsstruktur

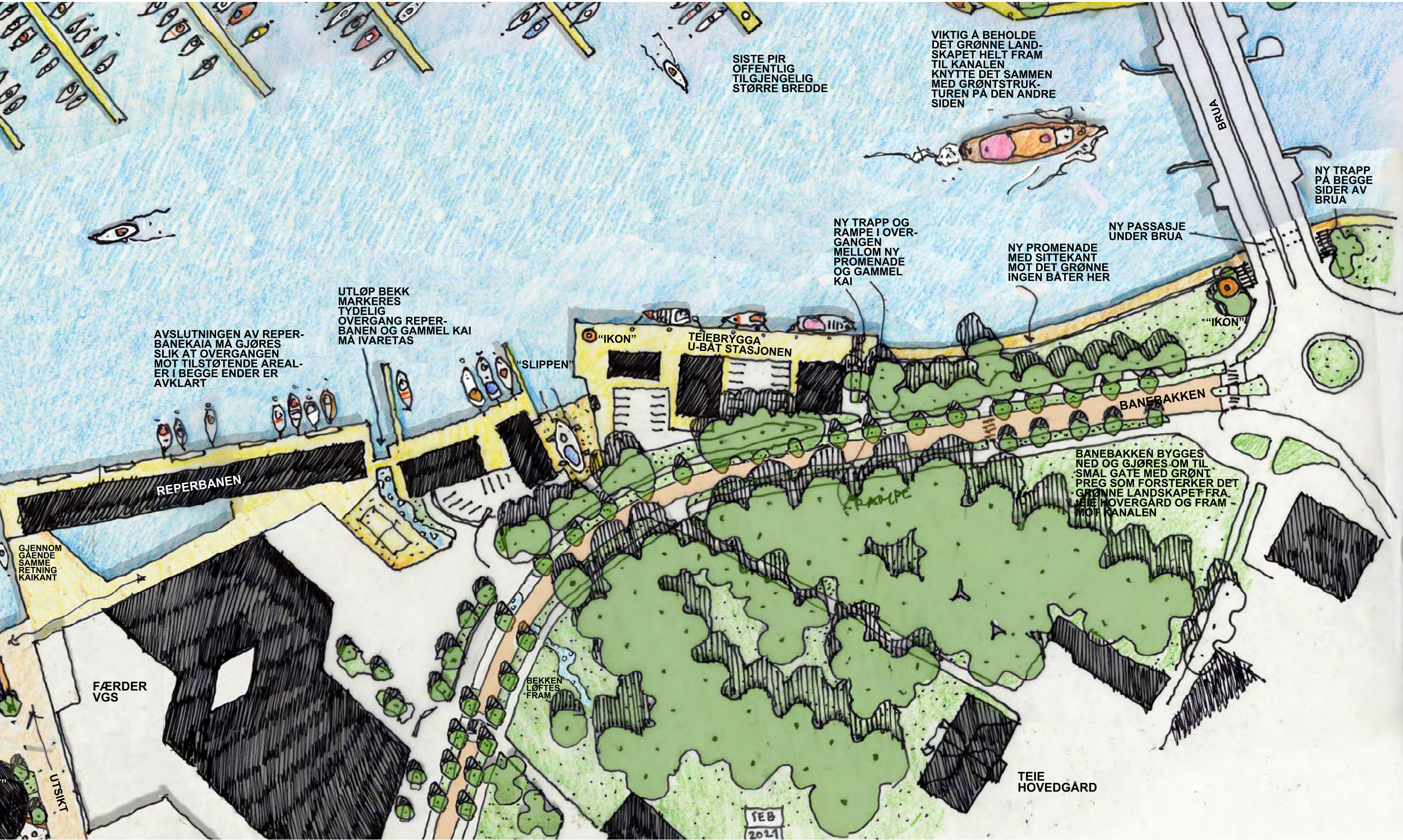
LANDSKAPSPLAN SØRSIDEN



Hovedggrepene i denne skissen er:

- Kaikanten frem mot kanalen gjøres tilgjengelig for alle med en aktiv promenade og flere varierte kanaltorg og badeområder
- Vannet trekkes inn i området, og skaper en rekke spennende landskapsrom i kanalkanten, og tilgjengeliggjør vannet i langt større grad enn i dag
- Området aktiveres ved å legge til rette for variert bruk av utearealene
- Boligbebyggelsen legges i bakkant av tomten, med unntak av enkelte bygg som får komme frem og skape vegger i byrommene
- Visuell og fysisk kontakt med vannet fra baklandet sikres gjennom blågrønne korridorer gjennom boligområdet
- Parkeringskjellere legges i bakkant av bygg, og første etasjer mot kanalen opparbeides med en aktiv fasade (se prinsipper for overgangen mellom land og vann s.40).

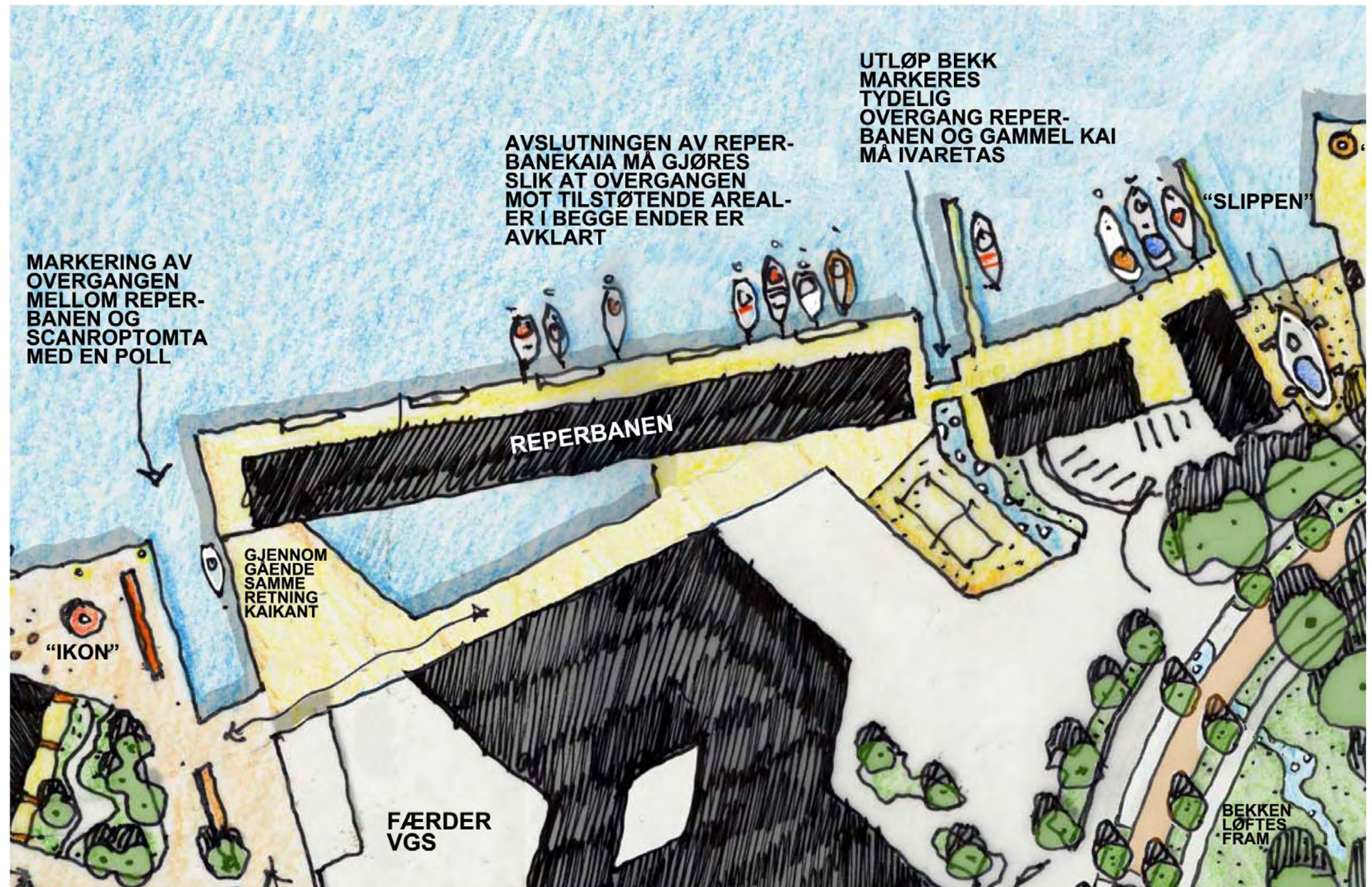
FÆRDER VGS - KANALBRUA



REPERBANEN

Reperbanen må få en tydeligere definert overgang mot landskapet i hver ende. Dette kan gjøres ved å markere utløpet på bekken på østsiden, og ved å opparbeide en poll på vestsiden i overgangen til Scanroptomten.

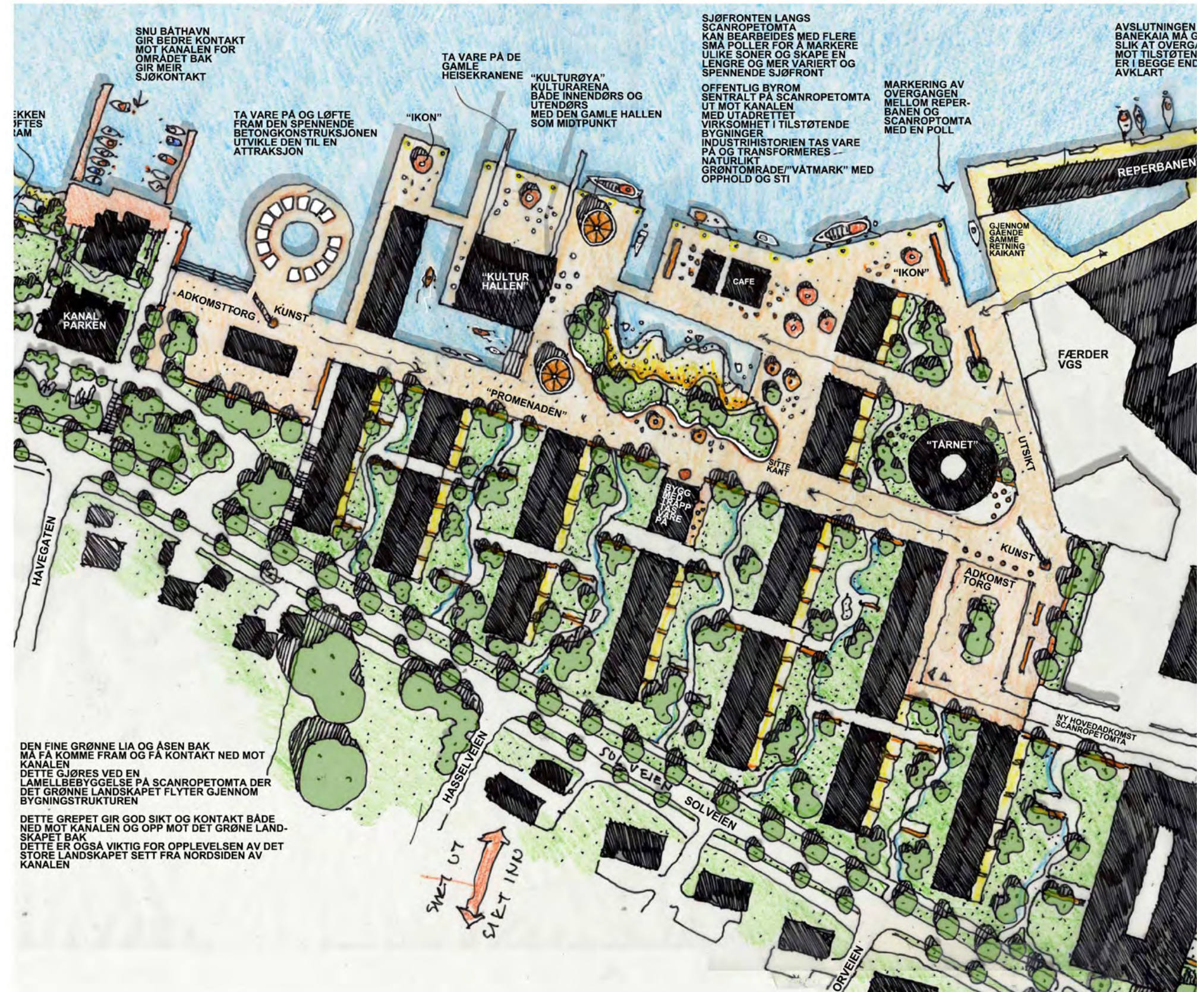
Selve promenaden føres i bakkant av reperbanen langs med fasaden. Dette sørger for en god sammenheng videre vestover, mens kaianlegget til Reperbanen tilbyr en liten kanalomvei ut mot vannet.



SCANROPE

Den fine, grønne lia og åsen bak må få komme frem og få kontakt ned mot kanalen. Dette kan gjøres med å etablere en lamellbebyggelse på Scanropetomta, der det grønne landskapet får flyte gjennom bygningsstrukturen ned mot kanalen.

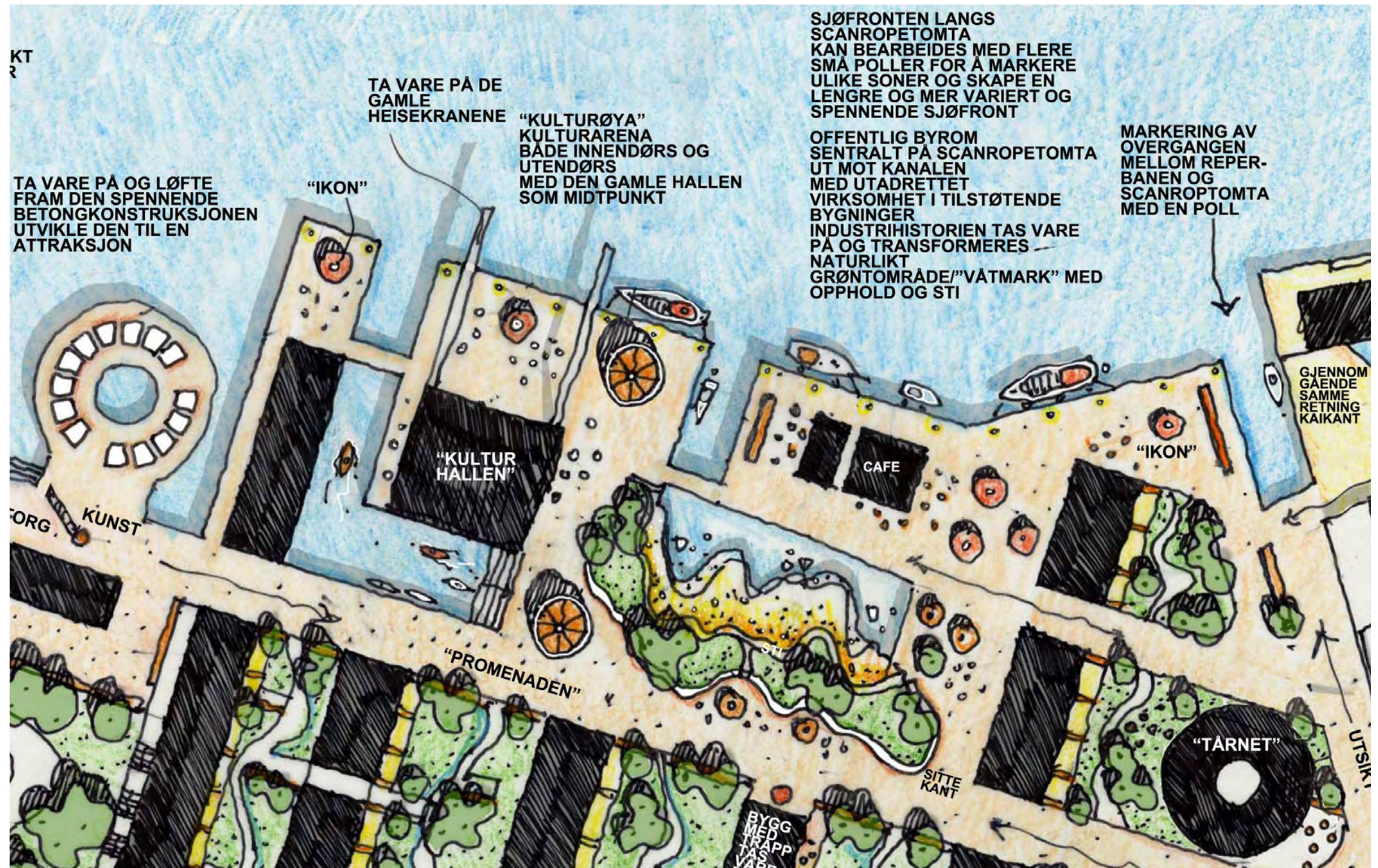
Dette grepet gir god sikt og kontakt både ned mot kanalen og opp mot det grønne landskapet bak. Grepet er også viktig for opplevelsen av det store landskapet sett fra nordsiden av kanalen



SCANROPE

Utsnitt av skissen viser en rekke av detaljene som bidrar til å skape gode oppholdssoner:

- Trapper og amfi gir kontakt med vannet
- Historiske elementer bevares
- Utvidet sjøfront med ulike soner skaper en levende promenade
- Høy kvalitet på møblering
- Havnepromenadeikon tilpasset stedet både estetisk og funksjonelt
- Offentlig tilbud som café og kulturhall
- Et attraktivt bomiljø med både grønne omgivelser, urbane kvaliteter og nærhet til sjøen



Det er viktig at dette området fremstår som en grønn park, og at Scanrope nord-prosjekt løfter i samme retning.

-
- HOTELLET
- GANGBRUA
- IKON
- NYTT BYGG VIKINGODDEN
- MARKERE OVERGANG BRYGGE TIL GRØNT/NATUR
- LEK
- PERIET
- RAMBERGVEIEN
- INTGRERE BYGGET I LANDSKAPET
- ODDEN BØR FRAMSTÅ SOM ET GRØNT LANDSKAP "VIKINGHISTORIEN" STÅR SEG OGSÅ BEST I ET ORGANISK LANDSKAP
- "SLIPPEN"
- IKON
- OLLEBUKTA TORG NYTT TORG MED PIR MARKERER OVERGANGEN MELLOM "VIKINGODDEN" OG BATHAVNA
- SNU BATHAVN GIR BEDRE KONTAKT MOT KANALEN FOR OMRÅDET BAK GIR MEIR SJØKONTAKT
- TA VARE GAMLE HEISEKR
- TA VARE PÅ OG LØFTE FRAM DEN SPENNENDE BETONGKONSTRUKSJONEN UTVIKLE DEN TIL EN ATTRAKSJON
- "IKON"
- KUNST
- ADKOMSTTORG
- KANAL PARKEN
- BEKKEN LØFTES FRAM

Helhetlig landskapsskisse som viser noe av
mulighetsrommet som ligger i dette området.

Helhetlig landskapsskisse som viser noe av
mulighetsrommet som ligger i dette området.



TAKK FOR ALLE INNSPILL!

Dette prosjektet hadde ikke vært mulig uten alle gode innspill fra innbyggerne i Tønsberg! En spesiell takk også til barn og unge som har bidratt i workshops, ressursgruppa i Tønsberg kommune og alle aktører langs kanalen.

Veien videre for prosjektet «Kanalen som byrom»

Kommunen kommer nå til å benytte skisseboka (og idékatalogen) i videre diskusjon om prioriteringer og prinsipper for videre utvikling av områdene langs Kanalen.

Det skal i første omgang legges frem en politisk sak i mars 2021, der kommunen tar sikte på å vedta en handlingsplan med tiltak som kommunen på kort og mellomlang sikt skal jobbe videre med å få realisert for å gjøre områdene langs Kanalen mer attraktive.

Mens andre deler av innholdet vil fungere som kunnskapsgrunnlag til kommende revisjon av Byplan/ Arealdel som starter opp høsten 2021. Det er først der man f.eks. vil vurdere å endre formål (fra f.eks. industri til sentrumsformål), ta inn nye bestemmelser knyttet til kvalitet på offentlige arealer som man skal følge i reguleringsplaner etc.

Idékatalogen og skisseboka vil forhåpentligvis være nyttig i mange relevante prosjekter i årene som kommer. Både som en idékatalog og et kunnskapsgrunnlag for å nettopp skape et attraktivt kanalområde som gjør at folk trives enda bedre med å besøke, bo og jobbe i Tønsberg.

Vil du lese mer om prosjektet?

www.tonsberg.kommune.no

