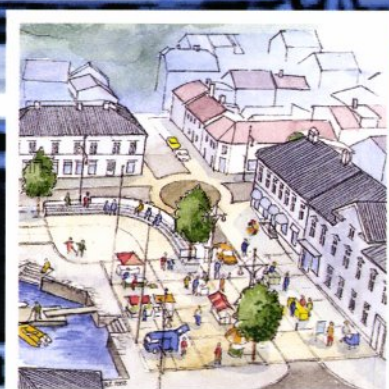
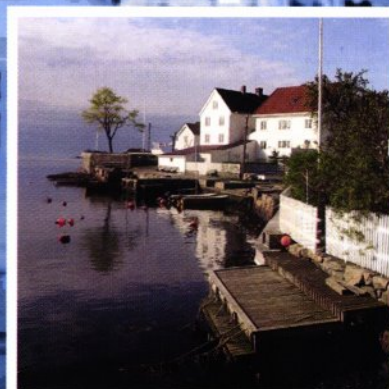
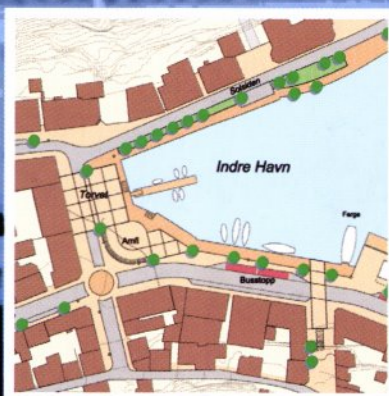




Risør
kommune



Sluttrapport for Miljøestetisk plan - Risør



Risør
kommune

Sluttrapport for Miljøestetisk plan - Risør

Asplan Viak Sør - desember 2002

1 Innhold

1	Innhold	4
2	Innledning	6
2.1	Hva er estetikk?	6
2.2	Statlig satsning på estetikk	6
2.3	30 års satsning på kunst, kultur og kulturminnevern	7
2.4	Risørutvalget	8
2.5	Bevaringsplanen for Risør sentrum	9
2.6	Kunst- og kulturbyen Risør	9
2.6.1	<i>Risørhuset</i>	9
2.6.2	<i>Kunsthåndverksgruppen Villvin</i>	10
2.6.3	<i>Kunstparken</i>	10
2.6.4	<i>Risør Kammermusikkfestival</i>	10
2.6.5	<i>Risør Trebåtfestival</i>	10
2.6.6	<i>Kompetansesenteret for kunst, kultur og estetikk</i>	10
2.6.7	<i>Kunstbyen Risør</i>	10
2.7	Tidligere politisk behandling	10
3	Mål og visjoner	11
4	Organisering av planarbeidet/prosess	13
5	Opplæringsprogram i estetikk	13
6	Konsulentrapporter	15
6.1	Stedsanalyse	15
6.1.1	<i>Natur og landskap:</i>	15
6.1.2	<i>Historisk utvikling og bebyggelsen:</i>	15
6.1.3	<i>Grønnstruktur:</i>	16
6.1.4	<i>Rekreasjon og friluftsliv:</i>	16
6.1.5	<i>Byrom og møteplasser:</i>	16
6.1.6	<i>Funksjoner i sentrum:</i>	17
6.1.7	<i>Samferdsel:</i>	17
6.2	Stedsanalyse – konsulentens anbefalinger og forslag til tiltak	17
6.2.1	<i>Områders sårbarhet i forhold til inngrep</i>	17
6.2.2	<i>Muligheter for fortetting</i>	17
6.2.3	<i>Opprusting av byrom</i>	17
6.2.4	<i>Bebyggelsen</i>	18
6.2.5	<i>Grønnstruktur</i>	18
6.2.6	<i>Trafikk og parkering</i>	18
6.3	Trafikk og parkering	18
6.3.1	<i>Dagens veisystem</i>	18
6.3.2	<i>Parkeringstilbud</i>	18
6.3.3	<i>Vurdering av p-anlegg i fjell</i>	19
6.3.4	<i>Forslag til endret kjøremønster</i>	19
6.4	Tilleggsutredning om p-hus i Hasdalen	20
6.4.1	<i>Alt. 1 – Kantparkering i eksisterende gater</i>	20
6.4.2	<i>Alt. 2 – Parkeringshus i 2 plan</i>	20
6.4.3	<i>Alt. 3 – Parkeringshus i 4 plan</i>	21
6.4.4	<i>Oppsummering og konklusjon</i>	21
7	Arbeidsgruppens forslag	22
7.1	Arbeidsgruppen for "Landskap og grønnstruktur"	22
7.1.1	<i>Kartlegging av stier og smug</i>	22
7.1.2	<i>Kartlegging av trær i sentrum</i>	22
7.1.3	<i>Kartlegging og framtidig bruk av "grønne" områder i sentrum</i>	22

7.2	Arbeidsgruppen for "Trafikk og parkering"	23
7.2.1	Dagens situasjon:	23
7.2.2	Parkering og skilting:	24
7.2.3	Trafikkmønster – forholdet til myke trafikanter:	24
7.2.4	Kollektivtrafikk:	24
7.2.5	Gjestehavn, marina og småbåthavn:	24
7.3	Arbeidsgruppen for "Torvet - Indre havn – Holmen"	25
7.3.1	Dagens situasjon	25
7.3.2	Anbefalte endringer	25
7.4	Arbeidsgruppen for "Møblering av offentlige rom"	26
7.4.1	Offentlige byrom	26
7.4.2	Byens brukere	27
7.4.3	Faste installasjoner	27
7.4.4	Skilting	28
7.4.5	Belysning	28
7.4.6	Fargebruk	29
7.4.7	Beplantning	29
7.4.8	Områder som har vært vurdert	29
7.4.9	Prioriteringer	30
8	Styringsgruppens prioriteringer	31
8.1	Grønntstruktur:	31
8.1.1	Arealer for rekreasjon og fritid	31
8.1.2	Turveier, stier og strandpromenade	32
8.1.3	Områder som kan fortettes	32
8.1.4	Retningslinjer for beplantning/skjøtsel av trær	34
8.1.5	Behov for egen grønntstrukturplan	34
8.2	Trafikk og parkering	35
8.2.1	Alternative parkeringsanlegg	35
8.2.2	P-anlegg i Fløyheia	35
8.2.3	P-anlegg i Urheia	35
8.2.4	Parkeringshus i Hasdalen	36
8.2.5	Utbygging av Rutebilstasjonen	36
8.2.6	Midlertidig parkering på Tjenna, Rutebilstasjonen og Hasdalen	36
8.2.7	Sentrumsutvikling sett i sammenheng med valg av p-anlegg	37
8.2.8	Styringsgruppens anbefaling av parkeringsløsning	38
8.2.9	Trafikkmønster	38
8.2.10	Miljøgater	38
8.2.11	Kollektivtrafikk	39
8.2.12	Gjestehavn, marina og småbåthavn	39
8.3	Opprusting av byrom	40
8.3.1	Torvet – Indre Havn - Strandgata	40
8.3.2	Møbleringsprinsipp	41
8.3.3	Møbleringssystem - belysning	42
8.3.4	Skiltregler og fargebruk på bebyggelsen	42
9	Handlingsplan	43
9.1	Prioriterte tiltak (innbyrdes avhengige)	43
9.2	Prioriterte tiltak (innbyrdes uavhengige)	43
10	Vurdering av måloppnåelse	44
11	Kilder	45



2 Innledning

2.1 Hva er estetikk?

Estetikk (av gr. *aisthesis*), eg. *sansekunnskap*. Ordet ble dannet ca. 1750 av den ty. filosof Baumgarten som bet. for læren om det skjønne i kunsten. — estetisk, i samsvar med skjønnhetslovene; smakfullt (kilde: Caplex)

Estetikk: læren om det vakre. Begrepet estetikk gjelder våre sansede opplevelser. Estetisk kvalitet er knyttet til egenskaper og kjennetegn ved for eksempel en bygning eller et anlegg som vi opplever gjennom våre sanser og følelser. God estetisk kvalitet knyttes til hva vi opplever som vakkert, ønskelig, verdifullt osv., og omhandler derfor verdier og ikke kvantitative egenskaper.

Estetikkbegrepet brukes normgivende for å beskrive hvilke kjennetegn som er nødvendig for å oppnå skjønnhet, i motsetning til kjennetegn for hva som for eksempel er nyttig. Begrepet kan også brukes beskrivende for å klassifisere og ordne kunstverk objektivt i grupper, perioder eller stilretninger. Estetiske kvaliteter påvirkes både av samfunnets historiske utvikling, naturgrunnlaget og menneskers bruk av omgivelsene. Opplevelsen av estetisk kvalitet er også et resultat av den enkeltes personlige bakgrunn og erfaringer.

(kilde: Veileder for estetikk i plan- og byggesaker, Miljøverndep. T-1179).

2.2 Statlig satsning på estetikk

De senere årene har betydningen av estetisk kvalitet i våre bygde omgivelser blitt tillagt større vekt. Det erkjennes at slike kvaliteter gir viktige premisser for enkeltmenneskets oppvekstvilkår og livskvalitet.

I St.meld. nr. 61 (1991-1992) "Kultur i tiden" drøftes våre fysiske omgivelser i en kulturpolitisk sammenheng. Det pekes på at arkitekturen og omgivelsenes utforming er med på å gi samfunnet identitet. Dette er en sentral del av den kulturarven vi overlater til kommende generasjoner.

I St.meld. nr. 33 (1992-1993) "By og land – hand i hand" påpekes behovet for å bedre kvaliteten på de fysiske omgivelsene i kommunenes tettsteder som et virkemiddel for å øke kommunenes næringsmessige konkurranseevne.

I St.meld. nr. 31 (1992-1993) "Den regionale planleggingen og arealpolitikken" påpekes behovet for å utvikle vakre og funksjonelle byer og tettsteder hvor styrking av eksisterende verdier gjennom foretting og estetisk god utforming av enkeltanlegg og helhet er viktig.

De fysiske omgivelsene spiller en viktig rolle for vår hverdag i både byer, tettsteder og i natur- og kulturlandskapet.

Statens Miljøby-program har seks satsningsområder hvor sikring av estetisk kvalitet, stedsforming og kulturminner samt sentrumsoppgrusting inngår. Visuell og funksjonell oppgrusting av bysentrene for trivsel og opphold blir i tida framover et viktig virkemiddel for å oppnå en bærekraftig by- og tettstedsutvikling. Statens byggeskikkutvalg og Norsk Form arbeider begge for å sikre estetisk kvalitet i omgivelsene gjennom informasjonsarbeid, opplæringsprogram og enkeltprosjekter knyttet til viktige utfordringer i omgivelsesproduksjon.

(kilde: Veileder for estetikk i plan- og byggesaker, Miljøverndep. T-1179).



Bensinstasjonen på bryggekannten innerst i Risør havn hadde neppe blitt tillatt bygd i vår tid.

2.3 30 års satsning på kunst, kultur og kulturminnevern

Arbeidet med miljøestetisk plan for Risør sentrum må sees på som den foreløpige siste brikke i et mer enn 30 års langt arbeid for satsning på kunst, kultur og bevaring av Risørs særpregede bymiljø. Allerede tidlig på 1970-tallet ønsket Risør en satsning på kultur. Byen ble utpekt som satsningssted av Norsk Kulturråd sammen med Mongstad og Førde. Engasjementet førte til byggingen av Risørhuset i 1978. Dette ble starten på kunst- og kultursatsingen i kommunen.

Bevisstheten om byens unike kulturhistoriske kvaliteter har gradvis økt både hos politikere og byens befolkning. Debatten har til tider vært både intens og tilspisset. Sentralt i dette har vært Risørs ønske om selv å ha styring med utviklingen. Viktige milepeler i dette arbeidet har vært:

- 1968 Fylkeskonservator Ulf Hamran stopper kommunens ønske om å rive den fredete bygningen Kjæret.
- 1968 Kommunen ønsker å utarbeide ved-

tekter med tanke på "miljøbevaring" etter modell av Røros. Fylkeskonservatoren og Riksantikvaren kontaktes. To studenter starter fotoregistrering av bygninger og gatemiljøer.

1970-71 Arkitekt Hans Olav Aanensen utarbeider "Risør – antikvarisk registrering" med utkast til bevaringsplan. Området rundt kirken og Indre Havn foreslås regulert til antikvarisk bevaring, mens øvrige sentrumsområder foreslås regulert til miljømessig bevaring.

1971 Kulturkonferanse lanserer "Risør-modellen": Sentrum for kulturaktiviteter og bevaring av bygningsarven. "Risørutvalget I" etableres for å foreta en kartlegging og vurdering av eksisterende miljøverdier, kulturfunksjoner, lokaler og utstyr i Risør.

1972 Risør kommune oppretter en bevaringskomité.

1974 "Risørutvalget I" legger fram sin innstilling. Den var i hovedsak opptatt av byens kulturliv.

1975 Den kommunale bevaringskomiteen legger fram sin innstilling. Foreslår gunstige finansieringsordninger, endring av skatteregler, momsrefusjon, arkitektveiledning og at det bør opprettes et bevaringsutvalg med rådgivende funksjon overfor bygningsrådet. Utvalget blir ikke oppnevnt, men bystyret anbefaler at det blir opprettet et byselskap.

1975 Konflikt mellom Risør kommune og Riksantikvaren om reguleringen av Tjenna ved Risør kirke. Planen godkjennes tilslutt.

1975 Verneforening opprettes i kjølvanntet av striden om Tjenna.

1977 Riksantikvaren foreslår fredning av hele Solsiden.

1978 Risørhuset med teater/kino, bibliotek, kafé og galleri innvies.

1978 Konesjonsgrense 0 innføres med boplikt for sentrumseiendommer. Husbanken starter en ny ordning med utbedringslån på antikvarisk grunnlag. Risør og Svelvik får en gunstig ordning med lån også til kjøp av gamle hus.

1979 Reguleringsplan for Risør sentrum legges ut til høring. Forslag om to vernnivåer.



Risørhuset var en framtidsrettet og vellykket kultursatsning for Risør da det ble bygd i 1978.

- 1980 Strid mellom Riksantikvaren og kommunen om bevaring av Kirkegaten 3 og Samvirkelaget. Arbeidet med verneplanen går i vranglås.
- 1985 Riksantikvaren mister tålmodigheten. Truer med statlig reguleringsplan med formål vern eller fredning etter kulturminneloven.
- 1985 "Risørutvalget II" (se egen omtale) opprettes i samarbeid med Norsk Kulturråd. Tilskudd til arkitektveiledning og istandsetting.
- 1986 Reguleringsplanen trekkes tilbake for ny vurdering med hensyn til vern.
- 1987-95 SEFRAC-registrering av bygninger bygget før år 1900.
- 1988 Bypleieprisen deles ut for første gang.
- 1991 Bevaringsplanen for Risør sentrum vedtas enstemmig av bystyret (se egen omtale).
- 1997-98 Kurs i estetikk (se egen omtale) arrangeres i samarbeid med Institutt for romkunst og Norsk Form. 3 samlinger av 3 dager for politikere og andre interesserte.
- 1997 Bystyret vedtar at det skal utarbeides en miljøestetisk plan for Risør sentrum.
- 1998 Oppstartsmøte for miljøestetisk plan på Risør Rådhus. 80 frammøtte.

- 1999-2001 Hovedutvalg for kultur vedtar forprosjekt for og organiseringen av arbeidet med miljøestetisk plan. 4 arbeidsgrupper nedsettes med hvert sitt tema:
- *Landskap og grøntstruktur*
 - *Trafikk og parkering*
 - *Torvet – Indre havn – Holmen*
 - *Møblering av offentlige rom*

2.4 Risørutvalget

I 1985 opprettet Risør kommune i samarbeid med Norsk Kulturråd et nytt Risørutvalg. Utvalgets mandat var å utarbeide en plan for rehabilitering og antikvarisk pleie av bykjernen i Risør. Norsk Kulturråd bevilget årlig, i en 7 års periode, 100.000 - 250.000 kr til arbeidet. Pengene ble benyttet til: tilskudd til verneverdige bygninger, arkitektrådgivning, informasjon, folkemøter, kurs for håndverkere og dele ut bygningsvernpris med mer.

Utvalgets arbeid var svært sentralt i det holdnings- skapende arbeidet som førte fram til bevaringsplanen for sentrum i 1991.

2.5 Bevaringsplanen for Risør sentrum

Det gikk nesten 20 år å få regulert Risør sentrum til bevaring. Konflikter mellom kommunen og Riksantikvaren i konkrete byggesaker, skapte til tider en tilspisset situasjon som gjorde at arbeidet stanset opp. Holdningene ble imidlertid modnet underveis, slik at et enstemmig bystyre vedtok en omfattende verneplan med utfyllende retningslinjer for hele Risør sentrum i oktober 1991. Planen har nå i mer en 10 år vært kommunens viktigste virkemiddel til å forvalte den verneverdige sentrumsbebyggelsen.

Planens målsettinger er følgende:

- *Å bevare og videreutvikle de historiske, antikvariske, arkitektoniske, kulturelle og miljømessige verdier som Risør representerer.*
- *Å gi rammer for både vern og utvikling av ovennevnte verdier.*
- *Å hindre inngrep i det bestående som er i strid med kulturminnevernet.*
- *Å legge til rette for at gamle Risør opprettholder og gradvis utvikler sine sentrumsfunksjoner for bolig, næringsliv og arbeidsplasser.*
- *Å opprettholde og gjenopprette bymiljøets blanding av bruksformål og balansen mellom disse.*
- *Å opprettholde og delvis legge til rette for å øke utnyttelsesgraden i sentrum.*
- *Å bedre de generelle trafikkforholdene for sentrum.*

Området er regulert til spesialområde bevaring etter plan- og bygningslovens § 25.6. Dette innebærer et generelt rivingsforbud, men vernet omfatter kun bygningenes eksteriør. Planen omfatter også gater og plasser i tillegg til selve bebyggelsen. I tillegg til kart og reguleringsbestemmelser er det utarbeidet utfyllende retningslinjer i 43 punkter. De gir retningslinjer for bebyggelse, bruksendring, saksbehandling og for tekniske anlegg.

Planområdet for den miljøestetiske planen er noe større enn bevaringsplanen.



2.6 Kunst- og kulturbyen Risør

Kunst og kultur har i mange år vært et viktig satsningsfelt for byen. Det er derfor naturlig at kunst, kultur og reiseliv er utpekt som Risør kommunes viktigste satsningsområder innenfor det næringsmessige tiltaksarbeidet. De positive erfaringene og de gode resultatene innenfor dette området, gjorde det naturlig for kommunen å satse på en videreføring av bevaringsarbeidet i form av stedsanalyse og miljøestetisk plan for Risør sentrum. Risør er i dag best kjent som "Kunst- Kultur og Trehusbyen".

2.6.1 Risørhuset

Risørhuset sto ferdig i 1978 og var et av de første, kombinerte kulturhus her i landet. Huset dannet mal for en rekke andre kulturhus utover på 1980- og 90-tallet. Det nye var kombinasjonen av kino, teater, bibliotek, kafé, kunstgalleri og kontorer for kulturadministrasjonen. Bygget er senere utvidet med en ekstra kinosal.



2.6.2 Kunsthåndverksgruppen Villvin

Satsningen på nytt kulturhus vakte oppsikt og var den direkte årsaken til at en gruppe på 8-10 unge, nyutdannede kunsthåndverkere fra Oslo etablerte seg i byen på slutten av 1970-tallet. Gruppen etablerte felles verksted og utsalg og tok navnet Villvin. Fra 1982 har Villvin arrangert sitt årlige 3 dagers kunsthåndverksmarkeder på Risør Torv i juli. Siden 1992 har gruppen i tillegg arrangert et årlig kunsthåndverkseminar. Gruppen er nå i gang med planlegging av en Nordisk Kunsthåndverkbienale. Den første ble gjennomført sommeren 2002. Galleri Villvin er et helårsåpent formidlingssted for kunsthåndverk og ligger midt i Risør sentrum.

2.6.3 Kunstparken

I 1991 ble den gamle videregående skolen ved Risør kirke overtatt av Risør kommune og bygget om til kunstgalleri og ca. 12 atelierer. Kommunen eier Kunstparken, men det er husets leietakere som står for den daglige driften av bygningen. Risør kunstforening har sin utstillingsvirksomhet i lokalene med egen fast ansatt intendant.

2.6.4 Risør Kammermusikkfestival

Siden 1990 arrangeres hvert år i slutten av juni, en populær 6 dagers internasjonal kammer-

musikkfestival i Risør. Festivalen har et svært høyt kunstnerisk nivå og nyter internasjonal anerkjennelse. Festivalens konserter arrangeres i Risør kirke, Risørhuset og Rådhuset.

2.6.5 Risør Trebåtfestival

Siden 1985 har det hvert år i begynnelsen av august vært arrangert trebåtfestival i Indre Havn. Festivalen besøkes årlig av ca. 20.000 mennesker og har sammen med trebåtbyggermiljøet i byen satt Risør på norgeskartet i forhold til kystkultur og trebåter.

2.6.6 Kompetansesenteret for kunst, kultur og estetikk

I den gamle husmorskolen i Tjenngata utvikles nå et kompetansesenter for kunst, kultur og estetikk. Den skal fungere som et kurscenter med bl.a. etterutdanning for kunstnere i nært samarbeid med kunsthøgskolene i Oslo og Bergen. Det samarbeides også med Den danske Kunstterapiskolen om en egen utdanning av kunstterapeuter.

2.6.7 Kunstbyen Risør

Stiftelsen Kunstbyen Risør ble etablert i 1990 ved hjelp av tilskuddsmidler fra kommunaldepartementet. Den fungerer som en paraplyorganisasjon for alle kunst- og kulturaktivitetene i byen. Kunstbyen Risør er samarbeidspartner for Sørlandets Kunstmuseum i Kristiansand og det gjennomføres hvert år utstillinger/prosjekter i Risør på et nasjonalt plan.

2.7 Tidligere politisk behandling

I tre enkeltsaker er det fattet politiske vedtak om at aktuelt saksinnhold vurderes som del av arbeidet med miljøestetisk plan:

I sak A 97/59 fattet formannskapet vedtak om at endelig utforming av området ved Danielsens trapper fastsettes gjennom planprosessen med miljøestetisk plan.

I møte 03.06.99 sak om plassering av statuer av Alfred Seland, fattet teknisk utvalg vedtak om at de to statuene plasseres i Tollbodparken og at flytting til området ved Danielsens trapper vurderes når dette området blir opparbeidet.

I tillegg fattet bystyret i sak A 97/44 vedtak om å stille utarbeidelsen av reguleringsplan for bebyggelse i Hasalen i bero, og vurdere eventuell utbygging som del av arbeidet med miljøestetisk plan.



3 Mål og visjoner

Arbeidet med miljøestetisk plan i Risør må sies å ha vært et pilotprosjekt med klar overføringsverdi til andre kommuner. Planarbeidet har like mye hatt som siktemål og involvere politisk valgte representanter og befolkning for å skape økt forståelse for at estetikk er en viktig del av bymiljøet, som en prosess for å utarbeide et plandokument. Målet har vært at estetiske vurderinger skal ligge som basis for kommunal arealforvaltning og kommunale enkeltvedtak.

Tidlig i prosjektet ble følgende målsettinger formulert:

- *Forbedre og utvikle våre fysiske omgivelser og det visuelle miljøets kvaliteter.*
- *Det visuelle miljøet skal omfatte enkeltelementer og samspillet mellom dem.*
- *Planen skal stimulere til estetisk, visuell og teknisk opprusting av sentrale og viktige møtesteder som utgjør byens "lunger".*
- *Gi rammer og løsninger for utformingen av offentlige plasser, gater og uterom.*
- *Gi grunnlag for helhetlige løsninger slik at også enkeltelementer i byen og omgivelsene blir en harmonisk del av denne helheten.*

Styringsgruppen i samarbeid med arbeidsgruppene formulerte senere en visjon med tilhørende målsettinger og strategier for å nå disse:

Visjon:

"Risør by – det gode sted".

Hovedmål:

"Et aktivt og trivelig bysentrum med basis i bærekraftig byutvikling".

Delmål 1:

Utvikle et helhetlig og sterkt bysentrum med fokus på handel/næring, tjenesteyting og bosetting.

Strategier for å nå delmål 1:

- a) Legge forholdene til rette for et variert kultur- og forretningstilbud og for at folk kan bo i sentrum.
- b) Tydeliggjøre og videreutvikle en kompakt bykjerne med mangfold og variasjon i uttryksformene, opplevelser og aktiviteter/virksomheter, som byens konkurransefortrinn.
- c) Gi næringslivet forutsigbare og stabile rammevilkår for utvikling, vekst og mangfold

- innenfor rammen av en bærekraftig utviklingsretning.
- d) Ikke etablering av nye kjøpesentre utenfor sentrum eller langs E-18 som kan svekke handelen i sentrum.
 - e) Sikre god tilgjengelighet for alle trafikanter til og fra sentrum med prioritering av de miljøvennlige transportformene i byens sentrum.
 - f) Sikre et godt kommunalt tjenestetilbud for befolkningen i bysentrum og i de sentrumsnære boligområdene.
 - g) Utvikle en bykultur med et variert byliv hvor kunst og kulturbegivenheter sikres gode og varierte presentasjonsmuligheter i egnede lokaler og byrom.

Delmål 2:

Tilgjengelighet for fotgjengere, funksjonshemmede, syklende og kjørende. Det legges spesielt til rette for miljøvennlige transportformer.

Strategier for å nå delmål 2:

- a) Lage planløsninger som gir minst mulig biltrafikk gjennom sentrum.
- b) Få fram tilstrekkelige fakta om parkering og trafikkavvikling – utarbeide en trafikk- og parkeringsplan.
- c) Etablere en parkeringspolitikk og gjennomføre tiltak som ivaretar de handlenes behov for parkering uten at sentrum belastes unødige.
- d) Kartlegge tilgjengelighetshindringer for eldre og funksjonshemmede med handlingsplan for gjennomføring av tiltak.
- e) Legge til rette for et sammenhengende gangveinett til og gjennom sentrum.
- f) Styrke kollektivtransporten inn til sentrum.

Delmål 3:

Attraktive møteplasser, lekeplasser, parker og tur-områder.

Strategier for å nå delmål 3:

- a) Dagens torg skal være byens store møteplass og lokalitet for begrenset torghandel (kun selvproduserte varer).
- b) Prioritere arbeidet med å skape/tilrettelegge flere sosiale møteplasser i sentrum og arbeide for å fjerne bilene hvor folk ferdes.

- c) Sikre og videreutvikle eksisterende grøntstruktur som rekreasjonsarealer for sentrumsbeboere og besøkende.
- d) Hensynta det biologiske mangfoldet i byens grøntområder, samt utvikle sterkere sammenheng mellom de grønne områdene og naturen utenfor byen.
- e) Ivareta og videreutvikle byrommets miljøkvaliteter gjennom god fysisk utforming og tilpasset kvalitetspreget møblering slik at de blir attraktive arenaer for sosial kontakt.
- f) Legge til rette for gode oppvekstmiljøer i sentrum, herunder kultur og fritidstilbud for barn og unge.

Delmål 4:

Bevare bygnings- og naturmiljøet.

Strategier for å nå delmål 4:

- a) Utarbeide nye retningslinjer for arkitektur, skilt og lysreklame, belysning, bevaring av trær og grøntområder.
- b) Bevare heiene og landskapspreget som omkranser byen.

Delmål 5:

Sentrum – et trygt og godt sted for aktiviteter, handel, bosetting og lek.

Strategier for å nå delmål 5:

- a) Legge til rette for miljøvennlig boligbygging i byens sentrum og dens nærliggende områder for å styrke grunnlaget for næringsvirksomhet og et variert kulturtilbud.
- b) Etablere dialog med byens innbyggere/brukere som grunnlag for en bo- og brukertilpasset sentrumsutvikling.

4 Organisering av planarbeidet/prosess

Arbeidet med den miljøestetiske planen har vært en deltagerstyrt og deltakerbasert planprosess organisert med styringsgruppe og arbeidsgrupper. Dette er i tråd med intensjonene i Fredrikstaderklæringen fra 1998 om Lokal Agenda 21. Her legges det vekt på en vitalisering og fornyelse av lokaldemokratiet basert på brede, åpne og involverende prosesser i en strukturert dialog mellom offentlig og privat sektor.

Et bredt tverrsnitt av byens befolkning ble invitert til å delta i de 4 ulike tematiske gruppene. Gruppene har utført definerte oppgaver knyttet til innsamling og bearbeiding av informasjon, de har debattert konkrete løsninger og kommet med klare anbefalinger overfor styringsgruppen. De fleste gruppedeltakerne deltok i opplæringsprogrammet for estetikk som ble arrangert i forkant av prosjektet (se egen omtale).

I utgangspunktet var det forutsatt 8 deltakere i hver gruppe. På grunn av stor interesse for å delta i planarbeidet ble arbeidsgruppene utvidet til 11 personer. Et medlem fra administrasjonen deltok i alle arbeidsgrupper som gruppesekretærer. Hver gruppe hadde en ungdomsrepresentant.

Følgende arbeidsgrupper ble etablert :

- *Landskap og grøntstruktur* (leder: Stig Hødnebo, sekretær: Arild Omberg)
- *Trafikk og parkering* (leder: Reidar Knudsen, sekretær: Johnny Hommefoss)
- *Torvet – Indre havn – Holmen* (leder: Roar Bakke, sekretær: Ole Aasen)
- *Møblering av offentlige rom* (leder: Jorunn Bøe, sekretær: Arild Mathisen)

Styringsgruppen har bestått av følgende medlemmer:

- *Lars Lauvhjell* (ordfører)
- *Ole Per Hopaneng* (leder for hovedutvalg for kultur og miljø)
- *Stig Hødnebo* (leder arbeidsgruppe for landskap og grøntstruktur)
- *Reidar Knudsen* (leder arbeidsgruppe for trafikk og parkering)
- *Roar Bakke* (leder arbeidsgruppe for Torvet – Indre Havn – Holmen)

- *Jorunn Bøe* (leder arbeidsgruppe møblering av offentlige rom)
- *Odd Eldrup Olsen* (rådmann)
- *Sveinung Jørundland* (teknisk sjef, sekretær for styringsgruppen)

Arbeidsgruppene har utarbeidet rapport for eget temaområde.

Arbeidsgruppene har hatt anledning til å engasjere konsulentbistand for delutredninger med mer. Asplan Viak Sør ble engasjert til å utarbeide stedsanalyse, trafikk/parkerings-analyse, skisseprosjekt for parkeringsanlegg i fjell og utredning om p-hus i Hasdalen. Myraker og Olaisen arkitekter Arendal AS ble engasjert til å utarbeide perspektivtegninger og ulike prinsippsskisser.

5 Opplæringsprogram i estetikk

Lokal deltakelse i planprosessen har stått sentralt i arbeidet med miljøestetisk plan i Risør. En felles forståelse av estetiske problemstillinger ble sett på som viktig før en begynte arbeidet med selve planen. For å oppnå dette ble det derfor innledet et samarbeid med Institutt for Romkunst i Oslo og med Norsk Form. De utarbeidet et opplæringsprogram med 3 samlinger av til sammen 9 kursdager.

Institutt for Romkunst (IFR) - er en privat stiftelse og et forum for tverrfaglig samarbeid innenfor fagene billedkunst, kunsthåndverk, arkitektur, landskapsarkitektur og interiørarkitektur/møbel-design. Målsetningen for instituttet er å bidra til kompetanseheving innen rom og romforming for alle grupper som arbeider med kunst i det offentlige rom.

Norsk Form er et nasjonalt senter for design, arkitektur og bygningsmiljø og har blant annet som oppgave å bidra til større innsikt i og engasjement for samtidens sosiale, økologiske og estetiske utfordringer.

Målsettingen med opplæringsprogrammet var å skape en arena med faglig tyngde for å belyse ulike sider av begrepet estetikk. Det skulle ikke gis fasitsvar, men begrepet ble belyst med utgangspunkt i historiske og kulturelle problemstillinger. Kurset skulle sette deltakerne i stand til:

- *å få bedret estetisk forståelse*
- *å behandle estetiske problemstillinger i byggesaker*
- *å stå bedre rustet til å arbeide med stedets estetikk i en planprosess*
- *å skape en plattform for samarbeid*

40-50 representanter for foreninger, privatpersoner, lokalpolitikere, administrasjon og handelsstand deltok i opplæringsprogrammet. Opplæringen foregikk i perioden november 1997 til februar 1998. Kurset ble ledet av siv. ark. Mette Lørang fra IFR og siv. ark. Knut Brekke fra Norsk Form. Samlingene hadde følgende titler og temaer:

1 samling: "Forståelsen":

- *Estetikk og samspillet mellom mennesket og omgivelsene*
- *Menneskenes tre fellesskap: Natur, kultur, samtid*
- *Identitet, menneskeverk og natur*

2. samling: "Virkemidler":

- *Estetikk, metodisk tilnærming.*
- *Metode og prosess i estetiske fag*
- *Estetikk og politikk, veiledere og verktøy – Risørs metode*

3. samling: "Uttrykket":

- *Natur/kultur-formulering av uttrykk*
- *Miljøestetisk plan*
- *Estetikk-sammendrag*

I gjennomføringen av opplæringsprogrammet ble det lagt stor vekt på høy faglig kvalitet. I alt 23 foredragsholdere fra Norge, Sverige og Finland deltok. Av disse var 2 forfattere, 2 billedkunstnere, 1 psykolog og 7 professorer innenfor fagene arkitektur, landskapsarkitektur, kunsthistorie og sosialøkonomi.

En viktig del av kursopplegget var "verksteder" og gruppearbeid. Følgende temaer ble belyst på denne måten:

- *"Mental maps" – eksempelet Risør*
- *Tilnærming til stedsforståelse*
- *Estetiske briller. En evaluering av Risørs estetikk med hovedvekt på havneområdet.*
- *Hvordan utvikle en næringsstrategi som er forenlig med en strategi for estetisk byutvikling.*

- *Hvordan samarbeide om estetiske spørsmål. Problemløsning, metode, gruppepsykologi.*
- *Byvandring*
- *Risør, metode og prosess, hvor en bla. fikk i oppdrag å finne identitetsskapende elementer. møteplasser, avklare konfliktpunkter.*
- *Verksted om det forestående arbeidet med Risørs miljøestetiske plan.*

Kursopplegget kunne gjennomføres takket være økonomisk tilskudd fra Kommunaldepartementet, Kulturdepartementet, Kommunenes Sentralforbund, Riksantikvaren og Risør kommune.

6 Konsulentrappporter

6.1 Stedsanalyse

Stedsanalyse ble sett på som et viktig fundament i arbeidet med miljøestetisk plan. Stedsanalyse er en systematisering av kunnskap for å forstå stedets historie, situasjon og framtidsmuligheter. Gjennom dokumentert utvelgelse, bearbeiding og presentasjon av kunnskap om stedet gir analysen et grunnlag for en felles forståelse av stedets forutsetninger, muligheter og begrensninger.

Risør kommune definerte følgende problemstillinger i forhold til stedsanalysen:

- *Arkitektur og fysisk form i byen, samt estetiske kvaliteter i naturlandskapet som omgir byen.*
- *Stedet som enhet i planleggingen, dvs. at en har et mer områderettet framfor sektorrettet perspektiv på planarbeidet.*
- *Vurdere de ulike elementene i planområdet: Landskapstrekk, Indre Havn, byrom, gatebelegg (mønster og materialvalg), beplantning og rabatter, belysning, møblering (benker, pullerter, søppelkurver m.m.), skilting (reklameskilting, trafikkskilt), utsmykning.*
- *Trafikkforholdene i sentrum, gatenett, gatekryss med mer.*

Konsulentfirmaet Asplan Viak ble engasjert til å utarbeide analysen. Stedsanalysen foreligger i en trykket rapport med et eget vedlegg med anbefalinger og forslag til vedtak.

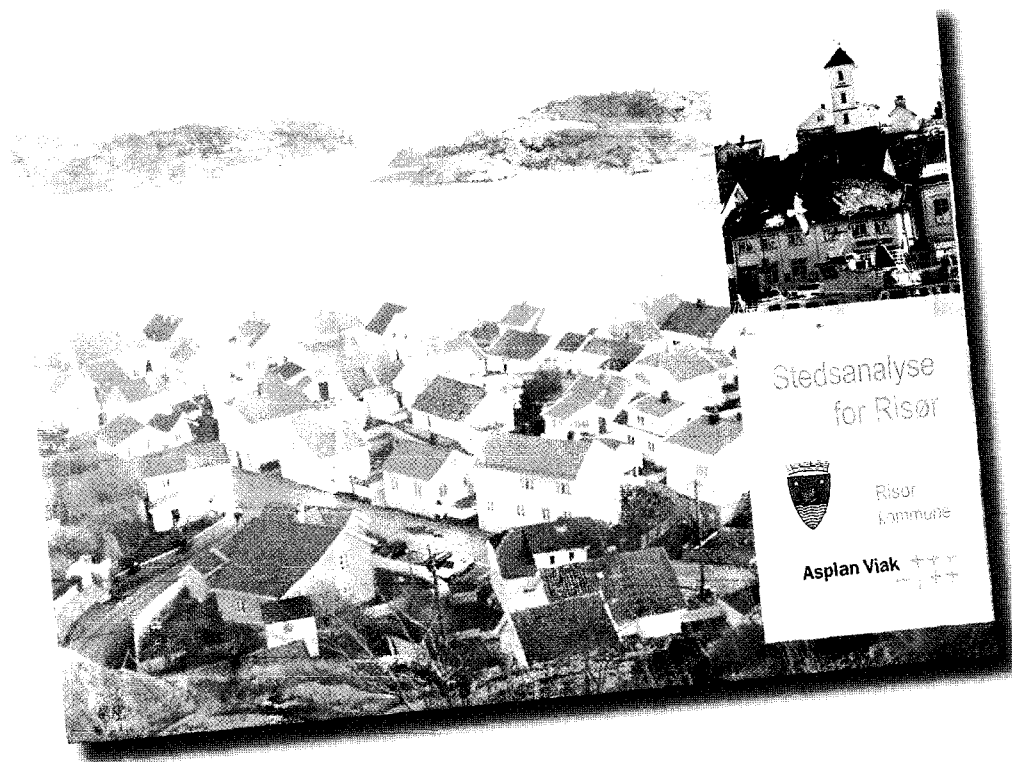
Kort sammenfattet påpeker analysen følgende forhold:

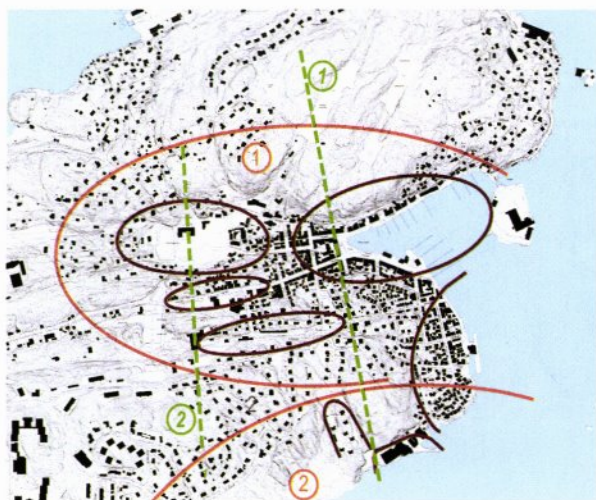
6.1.1 Natur og landskap:

Risør by er preget av et uvanlig sterkt samspill mellom naturelementer som hav, terrengform og vegetasjon og den menneskeskapte, konsentrerte bebyggelsen. Hensynet til natur og landskap setter følgelig store begrensninger på nye tiltak. Kontrasten mellom det bebygde og det ubebygde og eksponeringen mot sjøen er viktige elementer å ta hensyn til.

6.1.2 Historisk utvikling og bebyggelsen:

Risørs sterke økonomiske vekst gjennom 17- og 1800-tallet i kombinasjon med stagnasjon og redusert vekst på 1900-tallet, har resultert i en unik by der det meste av bebyggelsen fra byens vekstperiode er bevart uten moderne inngrep og saneringer. Den store bybrannen i 1861 la størstedelen av byen i ruiner. Gjenoppbyggingen av byen i en periode med høykonjunktur innen sjøfart og handel, resulterte i en enhetlig by preget av senempire. Selv om det meste av byen brant er det bevart områder





Eksempel på analysekart fra stedsanalysen: Landskapsrom

på Tangen og ved kirken med "selvgrodd" og tett eldre bebyggelse fra 1700-tallet. Byens kirke er fra 1647.

Byens bebyggelse er organisert etter følgende mønster:

- Tett trehusbebyggelse i uregulert bystruktur
- Tett trehusbebyggelse i regulert bystruktur
- Tett trehusbebyggelse knyttet til lineære former
- Tett trehusbebyggelse knyttet til lineære landskapsrom
- Åpen småhusbebyggelse i regulert boligområde

Kirken, branntårnet, tollbua, kulturhuset, kunstparken og Holmen er enkeltbygg/anlegg som er spesielt framtreddende ved sin utforming eller plassering.

Risør er unik som kulturminne, ikke bare i nasjonal sammenheng, men også internasjonalt. Dette gir byen klare kvaliteter samtidig som det medfører forpliktelser med hensyn til bevaring. Balansgangen mellom videreutvikling i pakt med tiden og bevaring er en stor utfordring for byen.

6.1.3 Grønnstruktur:

Den grønne strukturen i form av nettverket av store og små grøntområder gir byen klare kvaliteter. Den hvite byen omgis av "grønne vegger". Det er store sammenhengende grøntområder nær bysentret. Mange private hager bidrar til å forskjønne området.

Utfordringen blir å forsterke grønnstrukturen ved å etablere sammenhenger mellom de ulike grønne områdene, og unngå at ny bebyggelse trenger seg inn på urørte, eksponerte områder.

6.1.2 Rekreasjon og friluftsliv:

Risørs beliggenhet gir gode muligheter for rekreasjon og friluftsliv, spesielt knyttet til sjøen og skjærgården. Skjærgården utenfor Risør er for det meste i offentlig eie uten omfattende hyttebebyggelse. Langs sjøen fra Holmen til Dampskipsbrygga er det opparbeidet en strandpromenade.

Urheia og det ubebygde området mellom bebyggelsen og sjøen fra Flisvika til Randvik utgjør de to store sammenhengende grøntområdene nær sentrum. Urheia har et nettverk av turstier. I tillegg kommer nærfriluftsområder inne i bebyggelsen som for eksempel Storevarden, Bøsen og Lille Varden. Det er relativt få og små parker i byen. Boliggatene fungerer ofte som lekeplasser for barn i tillegg til enkelte kvartalslekeplasser og nærlekeplasser. Fotballbanen ved Tjenna og tennisbanen ved Heiveien er idrettsanlegg innenfor planområdet. Skoler og barnehager er også viktige aktivitets- og samlingsplasser for barn og unge.

Det er mange grønne områder i byen som innbyr til variert bruk til rekreasjon og friluftsliv. Turstiene og strandpromenaden danner nettverk, men stisystemene på hver side av byen er ikke knyttet sammen. Byen mangler en park av litt størrelse og det er få kvartalslekeplasser. På grunn av topografiske forhold er det ikke like god tilgjengelighet til fots til friluftsområder for barn, eldre og funksjonshemmede.

Mulighetene ligger i å ta vare på de arealene en har til rekreasjon og friluftsliv. Begrensningene er mangel på lett fremkommelige og flate arealer.

6.1.5 Byrom og møteplasser:

De rommelige sammenhengene i byen dannes av bebyggelse, landskap og vegetasjon. Alle uterom benyttes i mer eller mindre grad til menneskelig aktivitet. Noen byrom går man igjennom, mens andre rom inviterer til opphold og fungerer som møteplasser. Byens uterom har derfor ulik viktighet og status. Torvet og Indre havn er byens viktigste møtested og byrom. De offentlige plassene er med på å fremheve strukturen i byen og skaper identitet.

Følgende byrom ansees som viktige:

- *Torvet/Indre havn*
- *Tollbodparken*
- *Plassen ved det gamle rådhuset*
- *Plassen foran kulturhuset*
- *Rutebilstasjonen*
- *Området ved Tjenna*
- *Den gamle kirkegården*

Bilen preger i stor grad mange av Risørs byrom. Kvaliteten på belegg er varierende, skjemmende skilt, ledninger, søppelkasser med mer utgjør fremmedelementer. Mennesker må prioriteres framfor biler. Det ansees som viktig å framheve sjøen som motiv i byen. Kvaliteten i detaljer i utformingen må bedres.

6.1.6 Funksjoner i sentrum:

Publikumsrettede tjenester er i hovedsak konsentrert til 1. etg. i den sentrale bebyggelsen med Indre havn, Storgate, Havnegata og Kragsgate som tyngdepunktene. Bebyggelsen i disse områdene har en stor grad av blanding mellom ulike formål som forretning, kontor og bolig i de øvrige etasjene. Øvrige sentrumsområder er preget av boligbebyggelse med enkelte innslag av offentlige funksjoner.

6.1.7 Samferdsel:

Rv. 416 kommer fra E-18 og går som hovedgate gjennom sentrum helt ut til Dampskipskaia (Kragsgate - Strandgaten). Dette er den mest trafikkerte gata med bla. konfliktfylte vareleveringer og ulovlig parkering. Et flertall av ulykkene de siste 10 årene har skjedd langs denne gata. Trafikk til Holmen og Buvika går over byens torv.

Det er god fremkommelighet i byen med bil og buss og trafikken fordeler seg relativt jevnt over flere timer. Bilen dominerer imidlertid sentrum både trafikkmessig og med parkering, særlig langs bryggene. Det er lite tilrettelagt for syklistene. Det er behov for parkeringshus for å fjerne skjemmende parkering på attraktive arealer samt øke parkeringskapasiteten i sommermånedene.

6.2 Stedsanalyse – konsulentens anbefalinger og forslag til tiltak

I et eget vedlegg til stedsanalysen kommer Asplan Viak med konkrete anbefalinger og forslag til tiltak basert på stedsanalysen. Styringsgruppen har ikke tatt stilling til disse. Vedlegget behandler

ulike områders sårbarhet i forhold til inngrep, muligheter for fortetting og forslag til tiltak innenfor opprusting av byrom, bebyggelsen og trafikk og parkering.

6.2.1 Områders sårbarhet i forhold til inngrep

De 3 områdene Urheia, Store Varden og området vest for Pettersmyr og ned mot Iversklova ansees på grunn av sin eksponering mot sjøen som særlig sårbare for inngrep.

Ubebygde grønne arealer inne i byen og bebygde områder med store tomter i utkanten av tettbebyggelsen ansees som middels sårbare områder i forhold til utbygging.

Ledige arealer i lavtliggende, spredt bebygde områder og kanter/skreinter inn mot ubebygde heier ansees som mindre sårbare.

6.2.2 Muligheter for fortetting

Rapporten foreslår en rekke områder som kan vurderes til fortetting, men understreker at det må utarbeides reguleringsplaner som tar hensyn til alle forhold som for eksempel trafikk, rekreasjon og friluftsliv.

Flisvika, busstasjonen, Tjenna-området og Holmen kan vurderes som byutviklingsprosjekter, dvs. enten ved at ledige arealer taes i bruk eller at eksisterende bebyggelse saneres.

Pettersmyr, Nøysomheten, området overfor kirkegården, Buvikbakken og Iversklova er områder hvor det kan planlegges nye boliger i tillegg til eksisterende bebyggelse ved at deler av denne rustes opp.

Indre rom i bakgårder, store tomter, parkeringsplasser og skjemmende nyere bebyggelse kan fortettes forutsatt at dagens struktur og veimønster opprettholdes og at ny bebyggelse utformes med samme dimensjonering og materialbruk som den eksisterende.

6.2.3 Opprusting av byrom

Byrommet omkring Indre havn er Risørs viktigste uterom og bør derfor prioriteres med en høyere kvalitet i opparbeidelsen enn i byen forøvrig. Det bør utarbeides en samlet plan med en løsning hvor områdene fremstår mer sammenhengende enn i dag. Kvaliteten på belegg, møblering, skilt, belys-

ning og beplantning må bedres og det må tilstrebes et helhetlig grep. Omfanget av båtplasser i Indre havn bør reduseres for å redusere biltrafikk og parkering og for å få fram vannspeilet bedre enn i dag.

Det bør også utarbeides en plan for Kragsgate der det legges inn tiltak for å redusere farten, bedre forholdene for myke trafikanter og legge til rette for varelevering. Grøntområdet utenfor Risørhuset bør utformes som en plass i kontakt med Kragsgate. Busstasjonen kan vurderes bebygget, forutsatt at bussene får et annet sted å parkere.

6.2.4 Bebyggelsen

Bebyggelsen har et godt vern gjennom gjeldende reguleringsplan. På en del bygg bør fasadene tilbakeføres til opprinnelig preg og en mer variert fargebruk bør vurderes. Ny bebyggelse bør få en arkitektur som er preget av vår tid og ikke blir en kopi av tidligere tiders byggeskikk.

6.2.5 Grønnstruktur

Det bør utarbeides en grønnstrukturplan for hele planområdet der eksisterende grønne arealer bevares og forbindelseslinjene mellom dem sikres.

6.2.6 Trafikk og parkering

Det bør utarbeides en samlet plan for trafikk og parkering.

6.3 Trafikk og parkering

Arbeidsgruppen for trafikk- og parkering engasjerte Asplan Viak til å utarbeide en delrapport om temaet. Rapporten beskriver dagens veisystem og parkeringstilbud. Parkeringsbehovet vurderes med utgangspunkt i folketelling og nasjonale normer. Videre sammenlignes Risør med Arendal og Grim-

stad og alternative virkemidler vurderes. Til slutt beskrives og sammenlignes 5 alternative løsninger for p-hus i fjell.

6.3.1 Dagens veisystem

Økende biltrafikk og bilhold har ført til at gatene og byrommene i Risør i stor grad er dominert av biltrafikken. Parkeringsbehovet legger premisser for arealbruken og "livet mellom husene". De fleste gatene har kantsteinsparkering, og nesten alle byrom har innslag av parkering.

Kragsgate er byens mest trafikkerte gate med en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk på ca. 4200. I sommerferien er trafikken 20-25% høyere enn årsgjennomsnittet, dvs. ca. 5100 kjøretøyer pr. døgn. Gaten har et trafikkbilde som oppleves konfliktfylt med vareleveringer, ulovlig parkering, fotgjengere og adkomsttrafikken til Tangen og sentrum. Over Torvet går det en gjennomsnittlig, maksimal døgntrafikk på ca. 2300 kjøretøyer.

Det bør vurderes å begrense trafikken i Kragsgate ved for eksempel å bygge p-hus i fjell og fjerne gategateparkeringen. Det bør videre vurderes miljøtiltak for dermed å oppnå sikrere fotgjengeroverganger, redusere ulovlig kantsteinsparkering, utvide fortau og ordnet varelevering. Det bør også vurderes spesielle trafikkregulerende tiltak for sommermånedene som tidsbegrensning for varelevering, parkeringsforbud i sentrumsgatene og enveiskjøring i enkelte gater.

6.3.2 Parkeringstilbud

Totalt er det innenfor planområdet registrert 1165 p-plasser som fordeler seg med 445 offentlige, 470 private og 250 bedrifts p-plasser. 1/3 av de offentlige plassene ligger på Tjenna. 1/3 er avgiftsbelagt.



Parkering på bryggene langs Indre Havn foreslås flyttet.

Belegget viser at parkeringskapasiteten er bra utenom sommersesongen.

Parkeringsbehovet er beregnet ut fra normtall fra Statens Vegvesen. Totalt er behovet anslått til 1210 plasser. Antatt ekstra parkeringsbehov om sommeren er anslått til 100-150 plasser. Dette viser at parkeringsdekningen er relativt god med unntak av om sommeren. Både reguleringen av plassene og den faktiske bruken av dem tyder på at dagens parkeringspolitikk i større grad legger til rette for de som arbeider i sentrum framfor de som handler og benytter servicetilbudene der.

Aktuelle problemstillinger for byens parkeringspolitikk er:

- *Hvordan bidra til at flere går/sykler til jobben.*
- *Hvordan prioritere kunder/besøkende framfor ansatte.*
- *Hvordan sikre nok plasser om sommeren samtidig som et evt. nytt p-anlegg også får belegg om vinteren.*

Eksempler på tiltak kan være:

- *Legge til rette for gående og syklende ved snarveier og lignende.*
- *Fjerne mest mulig av den spredte gateparkeringen og bruke frigjort areal til miljøtiltak.*
- *Korte ned p-tiden på de mest sentrale plassene.*
- *Avgiftsbelegge og innføre tidsbegrensning på de øvrige sentrumplassene.*
- *Tjenna kan fungere som midlertidig avgiftsbelagt p-plass for turister om sommeren og ha en alternativ bruk for deler av området resten av året.*

På denne måten vil plassene i sentrum være forbeholdt kunder og besøkende, mens Tjenna vil kunne betjene de som har sin arbeidsplass i sentrum. En slik regulering vil medføre at tilgjengeligheten med bil blir dårligere for dem som arbeider i sentrum, noe som igjen kan bidra til at flere velger å gå eller å sykle til jobben.

Sammenligninger mellom Risør, Arendal og Grimstad viser at Arendal har et kompakt senter med 1000 p-plasser innenfor en radius av 250 m fra sentrum. Grimstad har et svært langstrakt sentrum, men busstasjon, torg og parkeringsanlegg ligger mer sentralt enn i Risør. Sammenligningen mellom

disse byene viser at et nytt p-anlegg i Risør bør ligge så nær handlegatene som mulig.

6.3.3 Vurdering av p-anlegg i fjell

Rapporten vurderer 5 ulike lokaliseringer av p-anlegg i fjell: *Viddefjell, Fløyheia, Kirkeberget, Urheia og Skoleheia*. Ved bygging av p-anlegg kan 41 p-plasser i gater og byrom fjernes for å bedre den visuelle kvaliteten. 43 plasser i bolig-gater i sentrum kan også fjernes sammen med 4 p-plasser i Storgata som medfører mye letekjøring. Totalt gir dette en reduksjon på 88 p-plasser som kan flyttes inn i p-anlegg. Tjenna kan omdisponeres til bypark med nærmiljøanlegg.

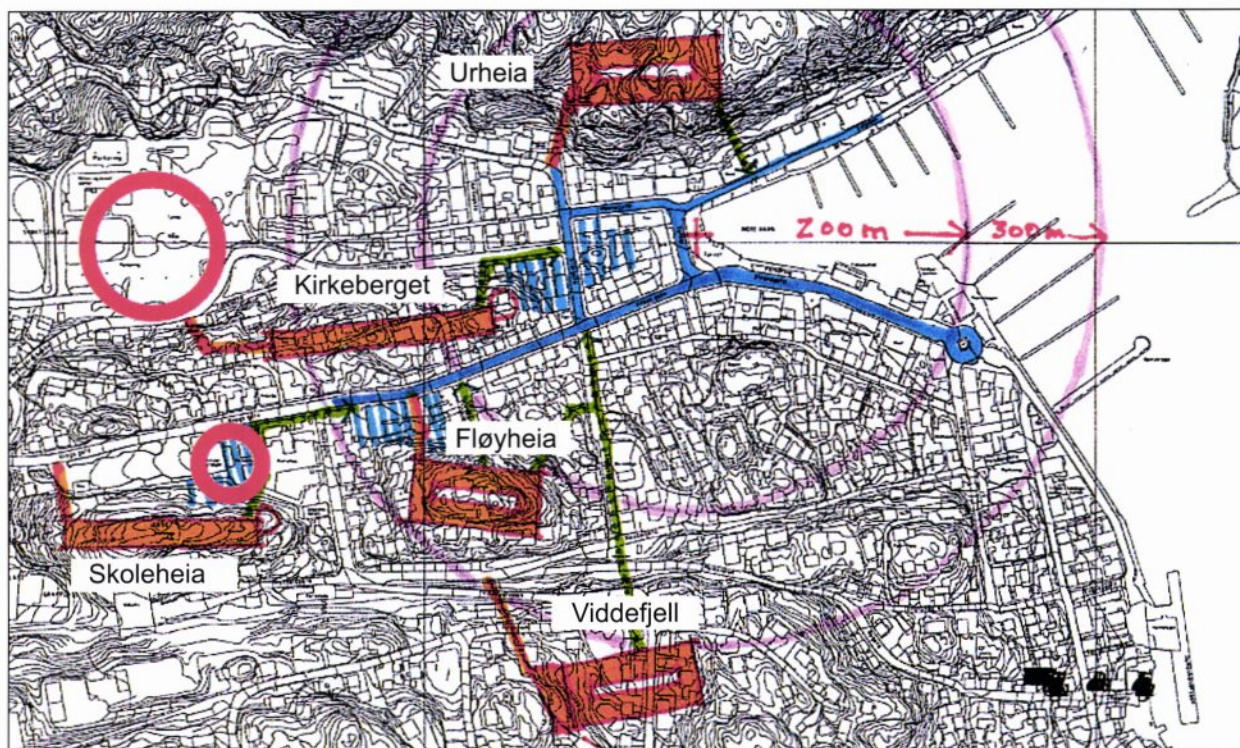
Et nytt p-anlegg i fjell kan gi plass til ca. 300 plasser. For å sikre at et slikt anlegg får tilstrekkelig belegg, er det nødvendig å justere dagens parkeringstilbud ved følgende tiltak:

- *Fjerning av p-plasser i sentrumsgater*
- *Tjenna benyttes bare til parkering om sommeren*
- *Reduksjon av p-tiden til 15-30 min på de mest sentrale plassene*
- *Omdisponere gratis langtidsplasser til avgiftsbelagte korttidsplasser*
- *Avgiftsbelegge langtidsplasser*
- *Reservere en del av langtidsplassene for boligparkering*

De 5 alternative p-anleggene i fjell sammenlignes med hensyn til brukerattraktivitet, trafikkonsekvenser, byplanmessige forhold og teknisk/økonomiske forhold. Fløyheia kommer best ut av sammenlikningen uansett hvordan de ulike kriteriene vektles. Urheia kommer på andre plass. Både Fløyheia og Urheia vil romme 309 p-plasser, være lett å finne, ha kort avstand til Torvet og handlegatene samtidig som de tekniske forutsetningene ligger til rette for et fjellanlegg. Totalkostnadene er i et skisseprosjekt utført av Asplan Viak (datert 24.11.00) kalkulert til 43,1 mill. kr for Fløyheia og 46,6 mill. kr for Urheia. Dette gir en kostnad pr. plass på henholdsvis 140.000,- kr for Fløyheia og 150.000,- kr for Urheia.

6.3.4 Forslag til endret kjøremønster

Rapporten foreslår en endring av kjøremønster for buss slik at disse kjører ned Kragsgate, inn Storgata og opp Carstensengate mot Tjenna. Holdeplassen for sentrum legges til Storgata. Et slikt kjøremønster vil avlaste Kragsgate og Strandgata, og redusere kjøretiden. Tilbudet til bussbrukerne



I delrapporten om trafikk og parkering ble 5 alternative p-anlegg i fjell vurdert og kostnadsberegnet.

vil imidlertid bli litt dårligere ved at bussen ikke kjører helt ned til Indre havn/Hukken som i dag.

Kjøremønsteret i sentrum foreslås endret med enveiskjørt Storgate mot nord mellom Kragsgate og Carstensensgate, Havnegata enveiskjøres mot øst og Torvet enveiskjøres mot sør.

Kragsgate foreslås ombygget til miljøprioritert gate med innsnevring av kjørebane til 6,0 m og 5,5 m på kortere strekninger. På denne måten blir det plass til at fortauene kan utvides (evt. sykkel-felt), opphøyde kryssområder samt beplantning og andre miljøtiltak. Varelevering forutsettes å skje ved stans i kjørebane slik at bilene bak må stoppe opp og vente på at motsatte kjørefelt er ledig. Tidsbegrenset varelevering bør vurderes.

6.4 Tilleggsutredning om p-hus i Hasdalen

I en interpellasjon i Risør bystyremøte den 25.04.02 ble det bedt om en utredning av alternative p-anlegg i Hasdalen. Asplan Viak ble engasjert til å vurdere 3 alternative anlegg. Alle alternativene forutsetter at dagens garasjeanlegg langs Hasdal-gata rives og eventuelt erstattes et annet sted:

Alt. 1: Parkering langs dagens vegsystem.

Alt. 2: Parkering i 3 plan. Ideen er lansert av siv. ark. MNAL Olaf Hartvoll.

Alt. 3: P-hus i 4 plan.

Alle alternativene er kostnadsberegnet og det er foretatt en byplanmessig vurdering som er sammenlignbar med de øvrige p-anleggene i fjell som er utredet tidligere (se tabell s. 21).

Denne sammenligningen viser at det er mulig å få plass til et sted mellom 73 eller 244 biler i et p-anlegg i Hasdalen avhengig hvor mye en er villig til å investere. Området er trangt med mange gateløp som skal være framkommelig for bil.

6.4.1 Alt. 1 - Kantparkering i eksisterende gater

Løsninger koster 3,6 mill. kr og gir 73 p-plasser. Dette er en rimelig løsning som kan gjennomføres raskt (evt. i to byggetrinn) og innebærer ingen varige inngrep/konstruksjoner (med unntak av en ny forstøttningsmur). Løsningen dekker ikke byens antatte behov på 240 plasser. Avstanden til Holmen er stor. Pris pr. plass er kr 50.000,-

6.4.2 Alt. 2 – Parkeringshus i 2 plan

Dette alternativet koster 22,0 mill. kr og gir 170 p-plasser. Løsningen er estetisk akseptabelt, men forbindelsen for trafikken gjennom anlegget til Kamperhaug/ Tangen/ Flisvika er ikke god. Brukerattraktiviteten er vesentlig dårligere enn alt. 3 og p-anlegg i fjell. Avstanden til Holmen er stor. Kapasiteten på anlegget dekker byens antatt behov. Anlegget kan ikke utvides. Pris pr. plass er kr 130.000,-.

6.4.3 Alt. 3 – Parkeringshus i 4 plan

Dette alternativet er kalkulert til 36,9 mill. kr. Løsningen er et p-hus i 4 plan med felles innkjøring for 1.-3. etg. Anlegget har heis og trapper som leder publikum rett ut i Storgaten. Løsningen gir 244 p-plasser, men fordi bygget i sin helhet ligger over bakkeplan er det mindre estetisk akseptabelt enn alt. 1 og 2 og fjellanlegg. Trafikkforholdene rundt anlegget og brukerattraktiviteten er god. På grunn av trang tomt er planløsningen ikke optimal, noe som gir hele kr 150.000,- pr. plass. Avstanden til Holmen er stor.

6.4.4 Oppsummering og konklusjon

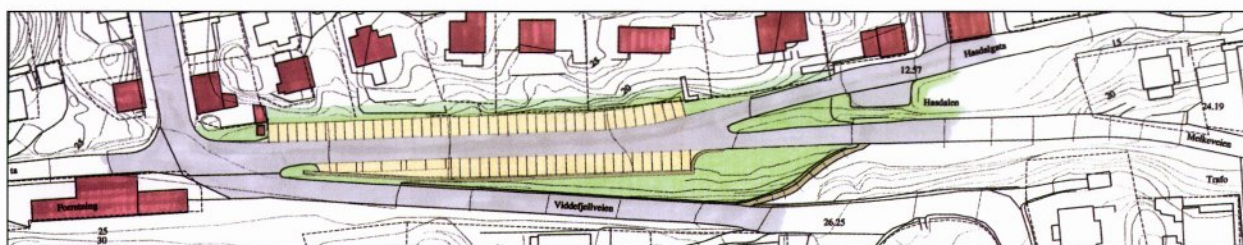
Bygging av et p-anlegg er kostbart og må derfor sees i et perspektiv som dekker byens behov både på kort og på lang sikt. Holmen ansees som Risørs

mest attraktive og sentrumsnære område med muligheter for utvidelse av sentrum. Av trafikale hensyn er det ikke ønskelig med parkering på Holmen. Det vil derfor være naturlig å velge en løsning som både dekker byens behov på kort sikt og som har utvidelsespotensiale og beliggenhet som kan sees i sammenheng med en utbygging på Holmen.

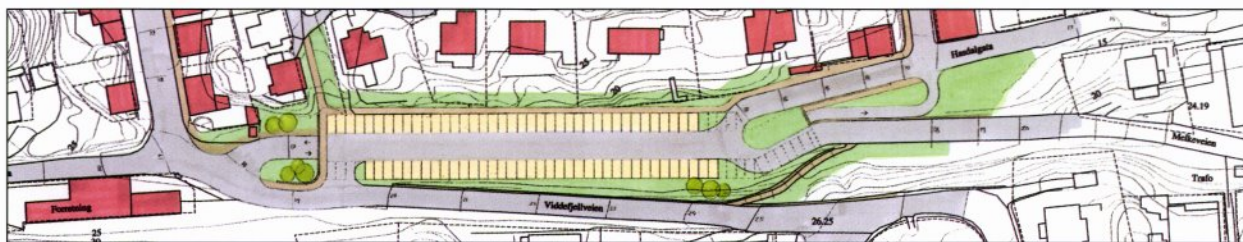
P-anlegg i Hasdalen har verken utvidelsesmuligheter eller en beliggenhet som dekker Holmens behov. På denne bakgrunn anbefaler rapporten at alt. 1 velges som en midlertidig løsning sammen med midlertidig parkering på Rutebilstasjonen og Tjenna. Et permanent fjellanlegg bør bygges i Urheia og sees i sammenheng med utbygging på Holmen.

Anlegg	Totalt antall p-plasser	Antall plasser under tak	Totalkostnad i mill. kr	Kostnad pr.plass	Utvidelsesmulighet
Alt. 1 Hasdalen	73	0	3,6	50.000	ja
Alt. 2 Hasdalen	170	94	22,0	130.000	nei
Alt. 3 Hasdalen	244	180	36,9	150.000	nei
Urheia fjellanlegg*	309	309	51,2	165.000	ja
Fløyheia fjellanlegg*	309	309	47,4	155.000	nei

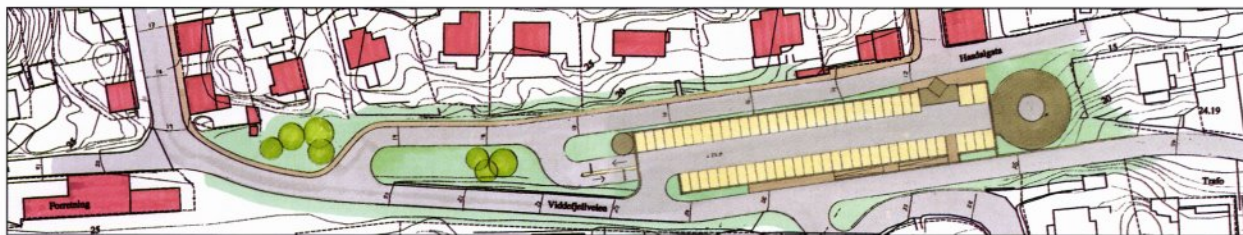
*Kostnadene for fjellanleggene er justert med 10% prisstigning fra år 2000 - 2002



Alternativ 1: P-anlegg med 73 p-plasser som kantparkering.



Alternativ 2: P-anlegg i 2 plan med 170 p-plasser.



Alternativ 3: P-anlegg i 4 plan med 244 p-plasser.

7 Arbeidsgruppenes forslag

De 4 arbeidsgruppene har alle levert hver sin delrapport. For mer utfyllende opplysninger om arbeidsgruppenes arbeid og anbefalinger, henvises det til disse.

Styringsgruppen valgte å engasjere to konsulentfirmaer med ulik kompetanse for å kunne bistå arbeidsgruppene med ulike faglige vurderinger av aktuelle problemstillinger. Sivilarkitekt Even Olaisen fra Einar Myraker AS, og landskapsarkitekt Aud Wefald fra Asplan Viak Sør AS ble engasjert.

7.1 Arbeidsgruppen for "Landskap og grønnsstruktur"

Gruppen definerte sitt mandat slik:

- *Kartlegging av stier/smug med beskrivelse. Gi en vurdering av hvilke stier/smug som bør inngå i et framtidig gangveisystem, og beskrive nødvendige tiltak for å sikre funksjonalitet*
- *Kartlegging av vegetasjon og enkeltstående trær i sentrum og utarbeide forslag til planteliste for trær, busker og planter for bruk i sentrum. Alternativt utarbeide forslag til prinsipper for beplantning*
- *Kartlegging av bruksområde til grøntområder innen planområdet og vurdere de grønne områdene i og omkring sentrum med sikte på framtidig funksjon. En kan f.eks benytte følgende skala: områder viktig for lek/friluftsliv, områder viktig for landskapsbilde/estetikk, områder som kan fortettes/utbygges.*
- *Vurdere de utbygde arealene med sikte på bevaring av grønt innslag, samt utarbeide kriterier for fortetting i disse områdene. Fortetningsbegrepet omfatter nybygg, bygningsmessige utvidelser samt omgjøring av hager og lignende til trafikk/parkeringsformål.*

Gruppen har utarbeidet 3 digitale kart for temaene stier/smug, trær i sentrum og for grøntområder/fortetting.

7.1.1 Kartlegging av stier og smug

Gruppens kartlegging av stier og smaug i og nær tettbebyggelsen i Risør sentrum er viktig historisk dokumentasjon for framtiden. Over tid har det skjedd en privatisering av mange av snarveiene.

Registreringsarbeidet og gruppens anbefalinger må følges opp med tiltak for å tilrettelegge og sikre de viktigste stiene og smugene for framtiden.

Det er kartlagt til sammen 70 stier og smaug i sentrum som har vært benyttet fra omlag 1950 til i dag. Av disse foreslår arbeidsgruppen at til sammen 27 bør tas vare på og inngå i et framtidig gangvei/sti-system.

7.1.2 Kartlegging av trær i sentrum

Trær og annen beplantning inngår som er viktig miljøskapende element i Risør sentrum. Over tid er det gjort et godt arbeid med treplanting og utplanting av annen vegetasjon. Kartleggingen er gjennomført for å sikre dokumentasjon, og for å klargjøre treslagsvalg i sentrum. Det er utarbeidet temakart som viser beplantning med trær i sentrum. Kun trær på kommunal grunn er kartfestet. Kartet kan også brukes ved enkeltsaksbehandling i teknisk etat.

Gruppen har følgende forslag til retningslinjer for beplantning:

- *Store enkelttrær på utvalgte steder*
- *Trerekker må ikke skjerme for viktige husfasader*
- *De fleste trærne i sentrum må være relativt lave og holdes nede ved beskæring*
- *Ikke vintergrønne (nåle)trær i sentrum*
- *Trær med spesielle fasong som søyletrær og hengealm på utvalgte steder*
- *Mørkerøde roser i sentrum*
- *Ved beplantning med stauder, løkplanter og ettårige frøplanter skal ensfargede beplantninger prefereres framfor mosaikk.*

7.1.3 Kartlegging og framtidig bruk av "grønne" områder i sentrum

Arbeidsgruppens kartleggingsarbeider viser at det finnes mange sentrumsnære områder som kan egne seg til fortetting. Fortetting vil bidra til å styrke sentrumsfunksjonene og vil bidra til å redusere transportbehovet i sentrumsområdet. Andre områder har både viktige estetiske kvaliteter og funksjon som del av tettstedets grønnsstruktur.

Det er kartlagt til sammen 41 områder som enten framstår som grønne områder i bybildet og/eller som har anvendelse til lek og andre fritidsaktiviteter. Det foreslås fortetting på til sammen 21 lokaliteter. Før utbygging vurderes, må det utarbeides landskapsanalyse og det må



Skisse av bebyggelse på Rutebilstasjonen. Illustrasjon: Myraker og Olaisen Arkitekter AS

gjennomføres detaljplanprosess. Spesielt må rommene mellom husene tillegges stor vekt ved vurdering av søknader. En del av de lokaliteter som foreslås fortettet, er i privat eie. For disse områdene er det opp til grunneier, om ønskelig, å ta initiativ.

Gruppen har fått utarbeidet et interessant skisseforslag til fortetting på rutebilstomta og deler av Skoleheia. Skisseforslaget er fleksibelt og kan romme inntil 200 parkeringsplasser, serviceareal på ca 2500 m², samt beboelsesareal i flere etasjer. Prosjektet kan dekke behov for arealer for offentlig og privat service uten å bli et kjøpesenter. Dette vil styrke Risørs rolle som handelssentrum. Gruppen mener også at en slik parkeringsløsning ligger i akseptabel avstand fra sentrum, samtidig som Kragsgate vil vitaliseres lengre oppover. Prosjektet må vurderes opp mot trafikk og parkeringsgruppens forslag til p-hus i fjell.

Gruppen peker i sin rapport på at rommet mellom husene må tillegges stor betydning ved vurderingen av enkeltsaker, og anbefaler at følgende forhold må vurderes i forbindelse med søknader om fortetting:

- *Fører tiltaket til at viktige siktelinjer blir berørt?*
- *Endrer tiltaket kvaliteten til fasader, særlig viktig mot gateløp og sjøen?*
- *Fører tiltaket til at de små grønne element som private hager representerer, blir ned-bygd?*

- *Bidrar fortettingstiltaket til romdannelse og visuelle miljøforbedring?*
- *Vil fortetting forringe bebyggelsens/stedets historiske kvaliteter?*
- *Fører tiltaket til at typiske og markerte landskapselement (på mikronivå) blir skadet/ødelagt?*
- *Er utvidelse av bestående bolig tilpasset husets/stedets byggeskikk?*

7.2 Arbeidsgruppen for "Trafikk og parkering"

Arbeidsgruppen for trafikk og parkering definerte følgende målsettinger for sitt arbeid:

- *Opprettholde et levedyktig sentrum*
- *Redusere trafikkbelastning i sentrum*
- *Redusere trafikken i sentrum*
- *Styre parkering*
- *Tilrettelegge for myke trafikkkanter*
- *Redusere skiltmengden*
- *Etablere gåareal (gågater, torg m.m.)*
- *Styre trafikkmengde ved nyetablering*

7.2.1 Dagens situasjon:

- *Veistruktur:*
 - *Riksveier: Kragsgata og Strandgata*
 - *Fylkesveier: Solsiden, Havnegata og del av Storgata*
 - *Kommunale veier: De øvrige gatene i sentrum*

- **Trafikkmiljø:**
 - Til tider høy hastighet i enkelte gater
 - Stor forskjell på trafikkmengden sommer og vinter
 - Til tider vanskelig tilgjengelighet til sentrumsnære boområder
- **Kollektivtrafikk:**
 - Ankomst og avreise med buss via sentrum
 - Fergetrafikk fra Øysang har anløp i indre havn
- **Parkering:**
 - Dominerende i sentrum
 - Lite parkeringstilbud for tilreisende og fastboende i sommerhalvåret
- **Funksjoner i sentrum:**
 - Handelsnæringen har sitt tyngdepunkt i sentrum
 - Forretninger, kontorer, servicetilbud, aktivitetstilbud, boliger m.v.
 - Marina og småbåthavn
 - Kunst, kultur og reiseliv er satsningsområde for kommunen

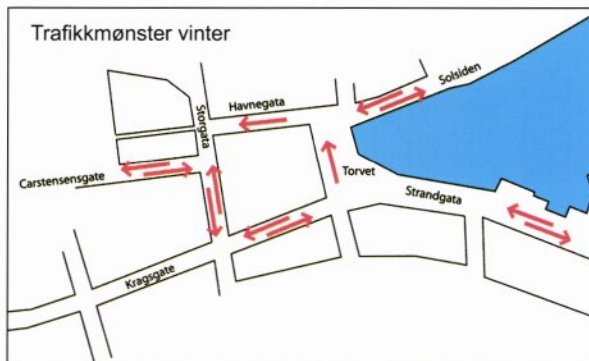
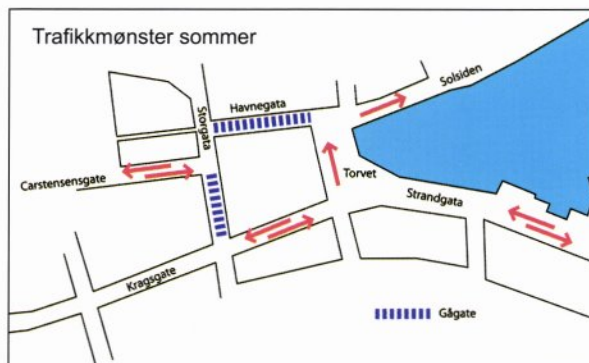
Arbeidsgruppen foreslår følgende løsninger:

7.2.2 Parkering og skilting:

- Kortidsparkering prioriteres i sentrumsområdet
- Antall p-plasser i sentrum økes ved etablering av langtidsparkering i fjell (Fløyheia)
- Parkeringsselskap stiftes for å forestå bygging og drift av p-anlegg
- P-plassene langs Strandgata mot havnebassenget fjernes
- Boligsoneparkering for fastboende
- Skiltregulering for parkering gjennomføres ved bruk av soneskilt

7.2.3 Trafikkmønster – forholdet til myke trafikkanter:

- Opprettholde Kragsgata og Strandgata som viktige tilfartsveier. MPG-tiltak (miljøprioritert gjennomkjøring) for å redusere trafikkb belastningen
- Stans forbudt på nordsiden av Kragsgata, evt. faste lommer for varelevering
- Kjøremønster i sentrumsgatene varieres etter årstid (se kart)
- Gang- og sykkelarealer miljøtilpasses, gatekryss sikres, sykkelparkering etableres



7.2.4 Kollektivtrafikk:

- Bussen skal ha sin rute ned i sentrum ved ankomst og avreise til og fra Risør
- Miljøvennlige, mindre busser brukes som bybuss
- Kun ett busstopp ved Indre havn.

7.2.5 Gjestehavn, marina og småbåthavn:

- Det tilrettelegges for flere småbåtplasser i Indre havn for handlende og besøkende
- Behov for marina i tilknytning til sentrum, ikke behov for bensinstasjon for biler i sentrum



Kragsgata foreslås opprustet som miljøprioritert gate (MPG).

7.3 Arbeidsgruppen for "Torvet - Indre havn – Holmen"

Generelt er gruppen opptatt av at det må vises stor varsomhet med å foreta tiltak som endrer vesentlig på dagens situasjon. Et grunnleggende prinsipp har vært byens opprinnelige konsept. sjøen - brygge/gate – omkransende bebyggelse. Gruppen anbefaler at gateløpene strammes opp slik at de følger de elementene som gir føringer for adkomst og trafikk, nemlig bebyggelsen og bryggekanterne. Det skilles mellom gateløp (trafikkarealet) og øvrig areal som fortau, torv osv. Strandpromenaden fra Holmen mot Dampskipsbrygga gjøres sammenhengende.

Arbeidsgruppen har forutsatt at trafikken over Torvet enveiskjøres og at det bygges et større p-anlegg som kan avlaste sentrum for kantsteinsparkering.

7.3.1 Dagens situasjon

Indre havn ansees av gruppen som byens viktigste uterom. Dette området domineres i dag i stor grad av parkerte biler og bryggeanlegg med småbåter. Om sommeren er det behov for bedre plass til båttrafikk for besøkende.

Torvet framstår som et stort areal uten variasjon i belegget. Rabatten langs gata over Torvet deler byrommet i to. Strandgata består i hovedsak av trafikkareal.

Strandpromenaden fra Holmen til Dampskipsbrygga brytes av Fiskebrygga og Esso-stasjonen.

Tollbodparken er et svært positivt trekk i byrommet både som møtested og som visuelt element.

Solsiden har mange kvaliteter både i forhold til opphold og adkomst. P-plassene lengst inne mot Torvet forstyrrer kontakten mellom gate og sjø.

7.3.2 Anbefalte endringer

Torvet

Dette er byens "storstue" og viktigste byrom (valgt til byens 1000-års sted). Materialbruk, tekniske løsninger, møblering med mer må derfor gis en høy standard. Torvet foreslås rettet noe opp for å bli mer horisontalt. Det etableres trapp/amfi i øvre del av torvarealet. Belegget på Torvet endres og rustes opp. Torvarealet må være fleksibelt, samtidig som det må gis mulighet for klare avgrensninger mellom publikumsareal, areal for handel og areal for spesielle aktiviteter. Beplantningen må være lav, utformet på en slik måte at den ikke deler opp arealet i flere rom.

Strandgata

Fiskebrygga og Esso i Strandgata fjernes på sikt og arealet erstattes med videreføring av strandpromenade og areal for uteservering og utvidelse av Tollbodparken. Gruppen vil helst at bryggefronten fra Torvet til fergeleiet ble oppført i



Arbeidsgruppens ideskisse for Torvet-Strandgata-Tollbodparken. Illustrasjon Asplan Viak.

naturstein, men dette ansees ikke som økonomisk realistisk. Antallet p-plasser på bryggekannten reduseres.

Solsiden

Det foreslås kun mindre endringer på Solsiden. Parkeringsareal utenfor Solsiden 4 og 6 endres til parkareal.

Holmen

Den vedtatte reguleringsplanen legges til grunn, men det er meget viktig at alle tiltak og utbygginger underlegges en grundig planprosess (bebyggelsesplan) før gjennomføring. All ny bebyggelse må være så lav at den ikke kommer i silhuett over øyene utenfor. Det må stilles store krav til utforming og bruk av bebyggelsen som vender mot byen. Området bør gi plass for marina og serviceanlegg for båtflåten.

Indre havn

De to flytemoloene lengst inn i Indre havn fjernes, og erstattes med ny molo ved Buene. Det legges opp til gjestebrygger for korttidsfortøyning (handlebrygger) om sommeren på det sjøarealet som dermed blir disponibelt. Gruppen understreker at det ikke må foretas noen form for utfyllinger i havneområdet innenfor de to moloene.



Arbeidsgruppen for Torvet - Indre Havn - Holmen anbefaler at Esso-stasjonen og Fiskebrygga rives på sikt.

7.4 Arbeidsgruppen for "Møblering av offentlige rom"

Arbeidsgruppen konkluderte i sitt første møte med at følgende problemstillinger og temaer var aktuelle for nærmere utredning:

- *Evaluerer gjeldende skiltregler for sentrum, og revidere disse*
- *Belysning*
- *Fargebruk*
- *Møblering (benker, søppeldunker, papirkurver, o.l.)*
- *Telefonkiosker*
- *Televerkets og kraftverkets tekniske installasjoner*
- *Stativer for post og søppel*
- *Utforming av gate- og husnummerskilt*
- *Beplantning*
- *Utsmykking (fontener, skulpturer, o.l.) m.m.*

For å øke engasjementet, og for å effektivisere arbeidet, ble gruppen delt inn i 3 temagrupper:

- *Revisjon av gjeldende skiltregler*
- *Møblering*
- *Belysning og fargebruk*

7.4.1 Offentlige byrom

Rommene i byen brukes til mange ulike formål og på ulike måter. Noen rom går man gjennom, mens andre rom inviterer til opphold og fungerer som møteplasser. Kragsgaten er for eksempel et sentralt rom for ferdsel. Torvet er et rom som inviterer til opphold og møter. Byrommene har imidlertid ulik viktighet og status.

Det knytter seg store kvaliteter til Risørs offentlige rom og møtesteder. Det er negativt at bilene i stor grad dominerer mange av de sentrale byrommene. "Gulvet" i byen er ikke helhetlig på grunn av varierende materialvalg. Det er for mange båtplasser i Indre havn, noe som fører til at opplevelsen av havnebildet blir negativt.

Møbleringen av byens uterom bidrar til å gi disse kvalitet. Valg av utstyr, farger, og plassering er viktig for å skape helhet. Det er ingen slik helhet i Risør sentrum i dag. Det benyttes mange ulike lysarmaturer, ulike typer benker og fargesetting og ulike søppelkasser.

Arbeidsgruppen ser disse mulighetene for videreutvikling og forbedringer:

- *Ta vare på de tette veggene og de små dimensjonene*
- *Fremheve sjøen som motiv i byen*
- *Prioritere mennesker fremfor biler*
- *Forme tette vegger der det er brudd*
- *Heve kvaliteten på gulvene*
- *Fremheve viktige offentlige rom og møtesteder*

7.4.2 Byens brukere

Byen har ulike brukere med ulike krav til tilrettelegging:

Barn

Kommunen ønsker fast bosetting i sentrum. Det må derfor tilrettelegges med lekeplasser i områder der det bor mange barn (som for eksempel Kamperhaug, Hasdalen og Tangen). Aktuell møblering kan her være benker, bord, lekeapparat og lignende. Risør kommune har sagt ja til å være en pilotkommune hvor det skal benyttes møbler i eik for barnepark/barnehage. Dette er et samarbeidsprosjekt mellom Fylkeskommunen, lokale forhandlere og Risør kommune. Designeren Kristin Foyen er engasjert til arbeidet.

Ungdom

Tjenna er nå utviklet til et nærmiljøanlegg med fotballbane, ramper for rullebrett, basketballkurver, sandvolleyballbane, benker og bord. Det er mulighet for ytterligere utvidelse slik at små musikkarrangementer kan gjennomføres.

Alle

Gruppen "alle" omfatter mennesker av alle aldre som er ute for å "se på livet", gå søndagstur, hvile på vei til butikken osv. Byrommene må være inkluderende og kunne brukes av alle grupper. Møblering i form av benker, blomsterarrangement, skulpturer og belysning med mer, skal ha høy kvalitet med materialbruk som gjentas i alle typer rom.

7.4.3 Faste installasjoner

Rekkverk

Risør har tradisjon for bruk av smijernsrekkverk. Materialet er tradisjonelt, enkelt og hører naturlig inn i bybildet sammen med de hvite trehusene.

"Gulvbelegg"

Ulike typer stein bør brukes for å markere ulike bruk og innhold og til å styre rommets retning. Det bør være få typer stein slik at en gjenkjenner rommets funksjon.



Infotavler

Infotavler skal være enkle og rene i formen gjerne utført i sort metall. Det skal være lett å skifte informasjon, de skal vedlikeholdes og tavlene skal plasseres enten fritt eller på særlig egnede vegger.

Sykkelstativer

Disse bør også utføres i sort metall i en god design. Sykkelstativer skal vise at kommunen setter pris på folk som sykler og skal appellere til orden ved at hver ting har sin plass.

Postkasser

Private postkasser bør henges på hvert hus, ikke på frittstående stativer.



Kildesortering i miljøkonflikt med omgivelsene.

Søppelkasser og papirkurver

Flere husstander bør samle sine kasser i felles boder der dette er naturlig. De gamle i metall bør skiftes ut slik at alle blir like. Alle papirkurver bør ha lik design. Dagens løsning er akseptabel, men bør ved utskifting få en felles farge, for eksempel sort.

Fordelingsbokser for strøm/telefon, telefonkiosk

Det må søkes samarbeid med kraftverket og televerket med sikte på mindre eksponerte fordelingsbokser og telefonkiosk.

Gate- og husnummerskilt

Det bør arbeides for en helhetlig design og utforming av gate- og husnummerskilt. De bør være enkle og rene i utførelsen med tydelige bokstaver.

Utsmykning

I kunstbyen Risør bør hver plass ha en skulptur eller et objekt av historisk verdi som utsmykning. Dette kan også være kunstneriske prosjekter med utstillinger av ferdige arbeider eller arbeid med objekter direkte i rommet.



Dagens møblering og belysning på Torvet er modent for utskifting.

7.4.4 Skilting

Gjeldende skiltregler ble utarbeidet i 1980. Det er imidlertid behov for en revurdering av disse. Det bør også utarbeides en informasjonsfolder og et eget skjema for søknad om oppsetting av skilt. Arbeidsgruppen har kommet med et eget forslag til nye skiltregler.

7.4.5 Belysning

Arbeidsgruppen har brukt mye tid på å drøfte bruk av belysning. Noen av spørsmålene har vært hvor skal det etableres belysning, hvilken type, lik belysning i hele byen, parkbelysning og ikke minst design ("nostalgisk" eller moderne). Gruppen la vekt på at det må velges lysstolper med mulighet for montering av bannere for markedsføring av de ulike festivalene. Gruppens flertall ble enig om følgende hovedpunkter:

- *Belysningen i tilknytning til de parkmessige byrommene bør være lave søyler med punktbelysning og innfelte lyspunkt i natursteinsmurer. Det bør ikke benyttes lysmaster.*
- *Det bør være ulik belysningstype i gater og parker/offentlige byrom.*
- *Noen av lysmastene i nedre del av Kragsgaten bør benyttes til annonsering av byens festivaler.*
- *Hovedinnsfartsåren, Kragsgaten, bør ha en lysmast som er ulik de øvrige sentrale bygatene. Det bør velges en design av moderne karakter for å tydeliggjøre at dette er et element som er tilført gateløpet i nyere tid.*
- *Bestående belysning på Solsiden og Strandgaten er god og bør videreføres.*
- *Belysningen på Torvet må erstattes med ny armatur.*
- *De offentlige møteplassene og offentlige rommene som anses å være av betydning, bør få god belysning for å skape trygghet.*
- *Privat belysning; Det bør gis rom for ulike valg for den enkelte huseier. Det må utarbeides forslag til anbefalinger og retningslinjer. For strenge regler kan medføre for stor grad av ensidighet i utforming.*
- *De store gateløpene bør ha stolper ut ved fortau, mens øvrige smale gater kan få belysningen hengt på vegg.*
- *Lysarmatur i tilknytning til skilt og reklame må begrenses til et minimum.*

Flertallet i gruppen ble enige om å anbefale en moderne type armatur i Kragsgate. Dette er en sort søyle som egner seg for påmontering av bannere.



7.4.6 Fargebruk

Gruppen mener at Risør bør forbli en hvit by (byens varemerke: "Den hvite by ved Skagerrak"). Uthusbygninger, garasjer og bak-siden av hus bør kunne males i oker eller rødt. Flertallet mente at duse jordfarger kan benyttes som markeringsfarger. Kommunen bør fastlegge et sett fargekoder slik at ikke variasjonene blir for store. Inngangsdørene kan huseierne selv fritt bestemme fargen på.

Gruppen anbefaler at det bør gjennomføres et prøveprosjekt i et avgrenset område for å teste ut nye retningslinjer for fargesetting.

7.4.7 Beplantning

Kragsgate og Danieldens trapp bør ha beplantning i form av trær eller busker. Roser bør være kjennemerket på byen. De offentlige rommene bør ha mye mer blomster.

7.4.8 Områder som har vært vurdert

Danielsens trapper

Arbeidsgruppen har fått utarbeidet et forslag til løsning som innebærer avskjerming av container og dunker, belegning i gatestein, grøntareal med tre, belysning og rullestolrampe til "TimeFoto". Trappeløpet videreføres visuelt gjennom plassen, over fortauet og gata fram til vannet.

Kragsgate

Det bør utarbeides en samlet plan for hele strekningen fra Torvet til Kirkegårdsbrua. Følgende elementer må innarbeides i en slik plan:

- *Redusert fart ved fartshindringer, opphøyd gangfelt, sluser, lommer og lignende.*
- *Miljøtiltak (MPG – miljøprioritert gjennomkjøring) i form av bredere fortau, møblering og belysning.*
- *Beplantning med lind langs sørsiden av gata.*
- *Kantstein og rennestein i granitt og brostein.*
- *Rekkverk og trebeskyttelse i smijern.*
- *Grøntområdet ved Risørhuset endres fra park til plass/torg eksponert mot gateløpet.*
- *Bussterminalen bearbeides og utbygges for å bedre førsteinntrykket av sentrum.*
- *Byport ved Kirkegårdsbrua.*
- *Etablering av treffpunkter på to sentrale steder: Ved Braseriet og ved Smibakken.*

Hotellet/akvariet

Området krever en opprydding i forhold til trafikkmonster, snuplass, parkering, oppholdsareal, beplantning med mer. Gruppen foreslår at det støpes et dekke nord for nåværende adkomst til brygga. En slik løsning gir plass til en snuplass for biler og bedre plass til oppholdsareal foran akvariet.

Smibakken/Kirkeberget

Området vurderes av gruppen til å være et viktig byrom med mange kvaliteter. Gruppen foreslår at parkerte biler fjernes og at det opparbeides et blomstertorg kombinert med oppholdsareal og møteplass. I Smibakken etableres det fortau med smijernsrekkverk og trappeadkomsten opp fra Carstensensgate utbedres.

Hasdalen

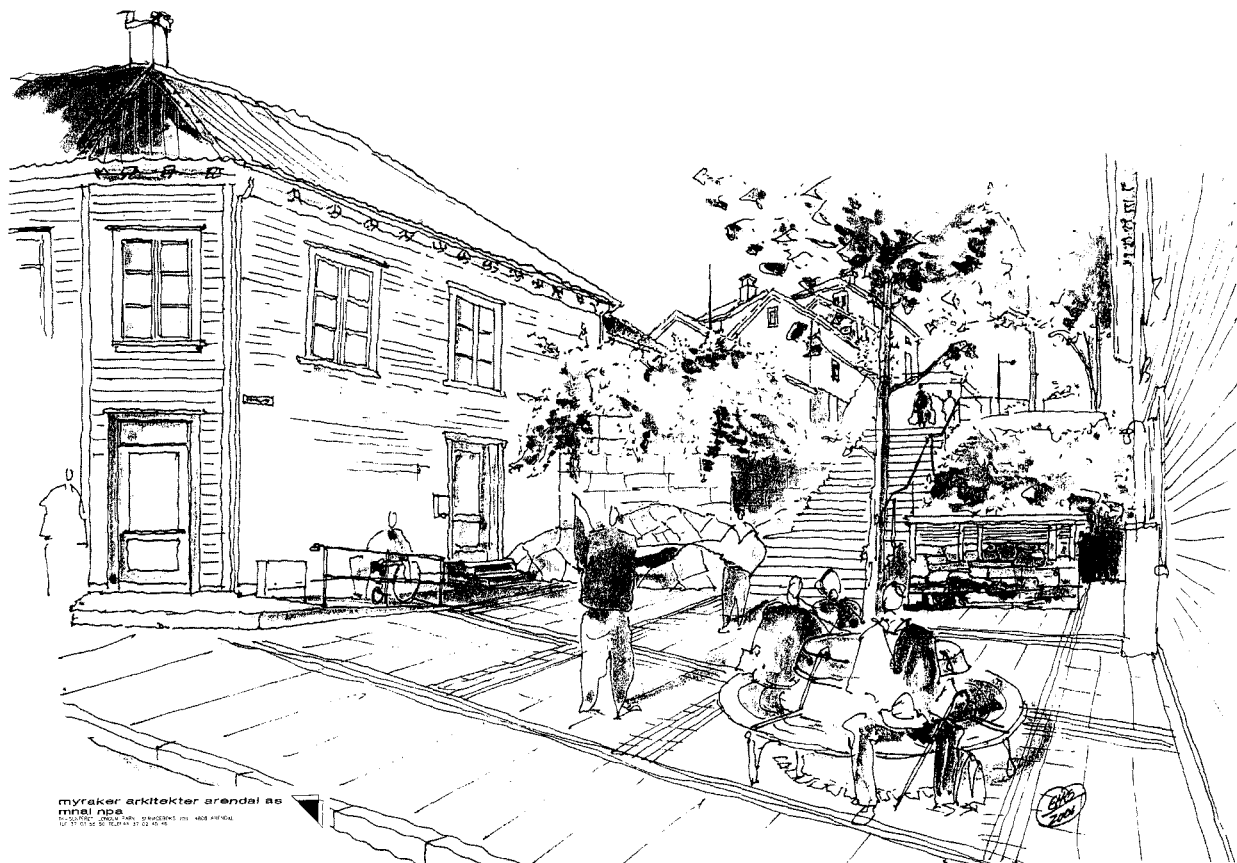
Dette er et sentrumsnært område som fremstår som en viktig lunge i bystrukturen. Følgende tiltak bør vektlegges:

- *Beholde parken som et sted for alle, åpen og lett tilgjengelig*
- *Beholde området som en grønn lunge med eksisterende frukttrær*
- *Akebakke og lekeanlegg (utforme bruken med tanke på søknad om spillemidler)*
- *Etablere parkmessige sittegrupper sentralt til fortauet mot nord*
- *Lavt stakittgjerde mot Storgata*

7.4.9 Prioriteringer

Arbeidsgruppens anbefalinger:

- *Videre bearbeiding av viktige detaljer og møbleringsvalg*
- *Prioritere opparbeiding av et sentralt byrom*
- *Utarbeide søknadsskjema og veileder for skilting*
- *Revidere skiltreglene*



Skisse av Danielsens trapper med forslag til miljøtiltak. Illustrasjon: Myraker og Olaisen Arkitekter AS

8 Styringsgruppens prioriteringer

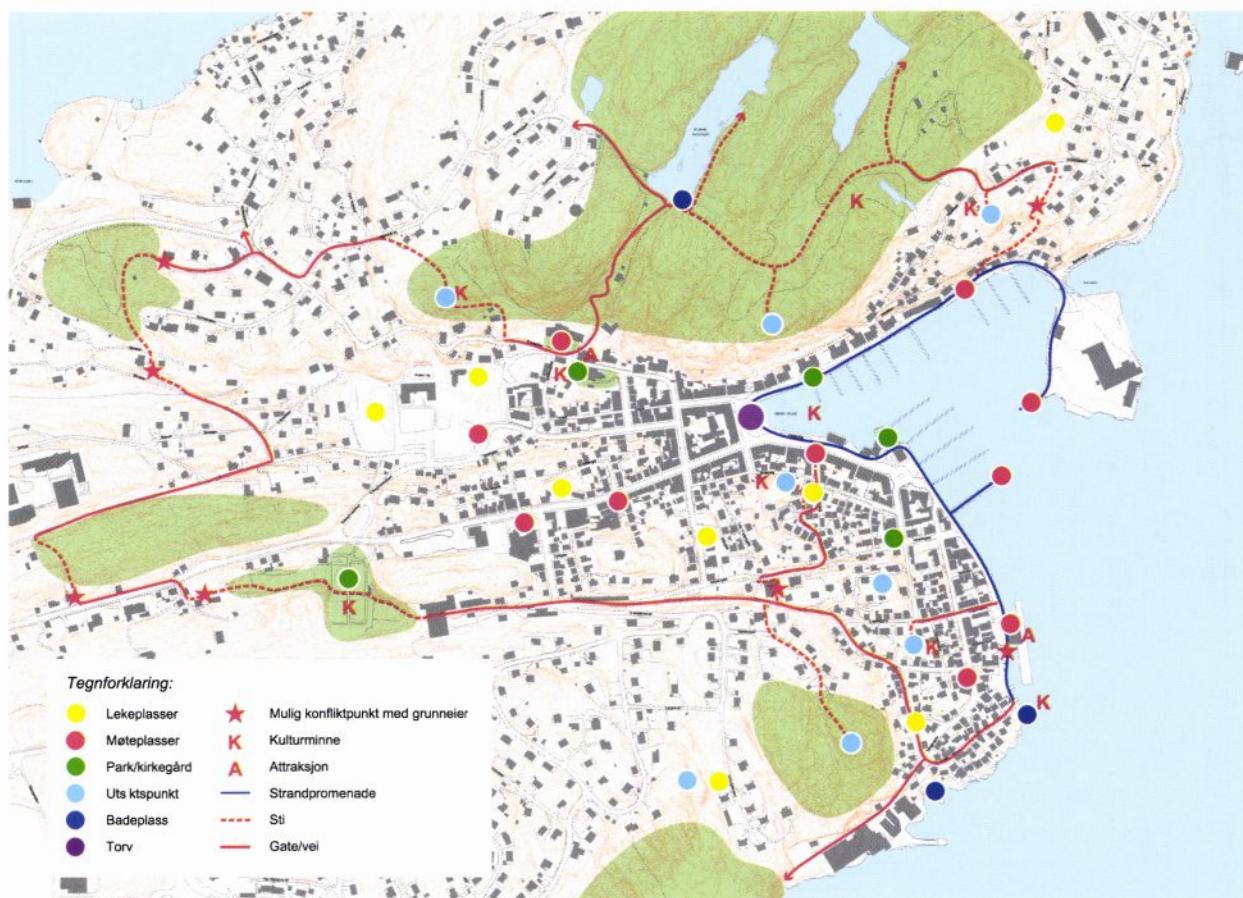
8.1 Grønntstruktur:

Fortetting anbefales av nasjonale myndigheter som strategi for utbygging av byer og tettsteder. Dette er begrunnet ut fra sammenhengen mellom arealbruk og miljøbelastning. Fortetting kan imidlertid ofte medføre konflikter mellom ulike hensyn; på den ene side behovet for redusert energibruk og byspredning, på den andre behovet for grønne arealer til lek og rekreasjon og ønsket om å ta vare på lokalt særpreg i bebyggelsen. Fortettingsstrategien er derfor ingen uproblematisk vei mot bærekraftige byer.

8.1.1 Arealer for rekreasjon og fritid

I vedlegget til stedsanalysen har Asplan Viak vurdert områders sårbarhet både i forhold til eksponering mot sjøen og i forhold til "grønne lunger" inne i byen. Arbeidsgruppen for landskap og grønnsstruktur har kartlagt "grønne områder" i sentrum. Styringsgruppen anbefaler med utgangspunkt i dette at de grønne områdene deles inn i, og tilrettelegges for følgende ulike brukskategorier:

- **Nærlek** med huskestativ, sandkasse for små barn + bord/benk (Steinramla, Kamperhaug/Øvregate, Hasdalen, Tjenna, Buvikbakken, Pettersmyr, Viddefjell). I henhold til Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen (RPR) bør det finnes en slik lekeplass innenfor en radius på 150 m fra boliger.
- **Kvartalslek** med bl.a. ball-lek, benker og bord (Tjenna, Hasdalen, Urheia, Buvikbakken, skolen). I hht. RPR bør det finnes en slik innenfor en radius på 200 m fra hver bolig.
- **Offentlige møtesteder/hvilesteder**, benk, heller, evt. beplantning (Utgangen fra p-hus, Danielsens trapper, moloene, utenfor akvariet, Steinvika, Tangen,)
- **Liten park**, trær, blomster, gress, benker (Tollbodparken, Kastellet, Rådhusparken, Risørhuset, Solsiden, Kunstparken, kirken)
- **Stor park/gravlund** (kirkegården, Finnes Park, Tjenna)
- **Friområde/badeplass** (Urheia, Kastellet, Flisvika)
- **Utsiktspunkter**. Flere av disse omfatter også kulturminner (Risørflekken, Lille Varden)



8.1.2 Turveier, stier og strandpromenade

Arbeidsgruppen for landskap og grønnstruktur har kartlagt eksisterende og tidligere stier innenfor planområdet. 27 av til sammen 72 kartlagte stier og smug foreslås sikret for allmenn bruk. 25 av disse går over kommunal grunn. Deler av traseen for de øvrige 2 stiene går over kommunal festegrunn. For disse stiene kan ferdsel komme i konflikt med private interesser.

Styringsgruppa anbefaler at det etableres et sammenhengende turvei/sti-system rundt sentrum. Utvalgte stier og grønne områder knyttes sammen i en oppmerket løype. Denne løypa markedsføres ved hjelp av infotavler på utvalgte steder (bl.a. ved knutepunkter med andre løyper) med kart og utdypende informasjon om natur- og kulturmiljø. Det må gjøres avtaler med grunneiere, og konflikter knyttet til privatisering av stier må eventuelt løses med avbøtende tiltak.

8.1.3 Områder som kan fortettes

Arbeidsgruppe for landskap og grønnstruktur foreslår at en del ubebygde områder i og ved Risør sentrum bør vurderes med sikte på fortetting. De foreslår også retningslinjer for bygningsmiljøene

som bør anvendes i forbindelse med søknad om fortetting i form av påbygg/tilbygg av eksisterende bygg, samt ved søknad om opparbeiding til parkering etc. Retningslinjene bør anvendes som huskeliste ved enkeltsaksbehandling. Disse nye retningslinjene bør sees i sammenheng med rundskriv H-7/97 om endringer av estetikkbestemmelser i plan- og bygningsloven og samkjøres med de som allerede er vedtatt for verneplanen for sentrum. Målet bør være et sett felles retningslinjer som gjøres gjeldende for hele området som omfattes av den miljøestetiske planen.

Enkelte fortettingsområder vurderes ulikt i arbeidsgruppen og i stedsanalysen. Noen av disse områdene er etter styringsgruppens mening ikke aktuelle for fortetting, enten p.g.a. områdets beskaffenhet og adkomstmuligheter, eller p.g.a. konflikter med andre miljøhensyn.

I sak A 97/44 fattet bystyret vedtak om at en skal vurdere å gi aksept for igangsetting av planarbeid, med sikte på bebyggelse i Hasalen, når miljøestetisk plan er vedtatt. Styringsgruppa anbefaler at dette området ikke bebygges.



Styringsgruppens anbefaling av områder som kan vurderes for fortetting (for kart i større målestokk se bak i heftet).

Nr:	Sted:	Merknader:
1	Mellom Konvallveien og Glupen	Kan fortettes med boliger.
2	Linddalsveien/Kranheia (nytt område)	Området kan bebygges med boliger. Silhuettvirkning ut mot byen må unngås.
3	Glupen og Skiveien	Kan fortettes med boliger.
4	Område vest for kirkegården	Kan fortettes med boliger.
5	Område øst for kirkegården	Kan fortettes med boliger.
6	Rutebilstasjonen og Skoleheia (vest)	Kan fortettes med næringsbygg i kombinasjon med boliger.
7	Kirkeberget nord	Vestre del kan fortettes med bolig.
8	Privat hage øst for Storgata	Kan fortettes med næringsbygg i kombinasjon med boliger
9	Fløyheia (del av område)	En del av østre område kan fortettes med boliger (se merknader i neste tabell).
10	Ringveien (øst)	Kan fortettes med boliger på østsiden.
11	Nedre Viddefjell	Kan fortettes med boliger
12	Pettersmyr vest	Området kan fortettes med boliger.
13	Pettersmyr øst	Dalsøkket på østsiden av bebyggelsen, langs Storevarden kan gi plass til noen boliger.
14	Flisvika	Kan fortettes med boliger.
15	Enghaven/Nygata	Nordre del kan fortettes med boliger.
16	Hasdalsgata	Kan fortettes med næringsbygg i kombinasjon med boliger.
17	Holmen	Kan fortettes med næringsbygg i kombinasjon med boliger. Utfylling kan vurderes på østsiden. Type næring må avklares i forhold til veiadkomst, parkering og sentrumshandelen forøvrig.
18	Dalen, Buvika	Kan fortettes med boliger. Nedre del av området brukes som lekeplass. En utbygging må innpasse dette, eventuelt finne en alternativ lokalisering for lekeplassen.
19	Buvikveien	Kan fortettes med boliger.



Risør er omgitt av grønne arealer med utsyn ut over bykjernen. Tjenna-området til høyre.

Ved fortetting må det naturgitte og det bygde analyseres parallelt, og holdes opp mot hverandre. Fortetting endrer det visuelle bildet av tettstedet/byen som helhet. Når vi åpner for fortetting, må vi være klar over at byen og særlig det enkelte strøket etter hvert vil få en ny karakter. Grad av sårbarhet varierer. Det er derfor viktig at det i forbindelse med detaljplanprosess i de enkelte delområder gjennomføres landskapsanalyse og at utbyggingens omfang og plassering i landskapet, samt reguleringsformål, avklares gjennom denne prosessen.

8.1.4 Retningslinjer for beplantning/skjøtsel av trær

Arbeidsgruppens retningslinjer for beplantning av trær bør vedtas og legges til grunn for kommunal skjøtsel og enkeltsaksbehandling.

8.1.5 Behov for egen grønnsstrukturplan

En plan for grønnsstruktur er et viktig virkemiddel i avveilingen mellom ulike interesser knyttet til fortetting og for å ivareta og videreutvikle kvaliteter knyttet til bærekraftig byutvikling. En slik plan vil måtte omfatte hele Risør by med omkringliggende bolig- og næringsområder. Planen bør omfatte følgende temaer:

- **Estetikk:** Landskapsform, romdannelser, silhuettvirkning, eksponering
- **Naturmiljø:** Biologisk mangfold, verneverdig naturmiljø
- **Klima og luftkvalitet**
- **Kulturminner/miljø:** Kulturlandskap, gamle ferdselsveier, kulturminner
- **Rekreasjon og friluftsliv:** Friområder, lekeplasser, turveier, sykkelveier

Det foreliggende materialet fra stedsanalysen og arbeidsgruppens arbeid vil være en god start på en slik plan. Ut fra dette kan det planlegges ulike tiltak, men det er viktig å understreke at områdeavgrensningen er for snever og temaene for begrenset til at dette alene utgjør en fullgod grønnsstrukturanalyse.

8.2 Trafikk og parkering

8.2.1 Alternative parkeringsanlegg

Bygging av p-anlegg, enten i fjell eller som p-hus, vil kreve store investeringer. Det vil trolig ikke være marked for mer enn ett anlegg. For å sikre anlegget økonomi må flest mulig "tvinges" til å bruke det hele året. Dette vil imidlertid gi betydelige miljøgevinster både rundt Indre Havn, i sentrumsnære boliggate og ved at Tjenna helt kan frigjøres for parkering (med unntak av om sommeren). En velfungerende parkeringsordning vil også åpne opp for nye utviklingsmuligheter i sentrum, samtidig som attraktiviteten for tilreisende vil øke.

Konsulentrapporten om trafikk og parkering har begrunnet behovet for nytt p-anlegg ved at følgende p-plasser enten mangler eller må flyttes for å frigi arealer:

• Ekstra sommerparkering	150
• Miljøtiltak rundt Indre havn:	41
• Parkering i boliggate:	43
• Andre:	4
• Sum nytt p-anlegg:	238

Styringsgruppen har vurdert 5 alternative løsninger på Risørs parkeringsproblemer:

1. P-anlegg i fjell i Fløyheia (309 pl.)
2. P-anlegg i fjell i Urheia (309 pl.)
3. P-hus i Hasdalen (170-244 pl.)
4. Utbygging av Rutebilstasjonen i kombinasjon med p-hus (ca. 285 pl.)

5. Midlertidig parkering på Tjenna (ca. 90 pl.), Rutebilstasjonen (68 pl.) og Hasdalen (73 pl.)

8.2.2 P-anlegg i Fløyheia

Dette alternativet blir anbefalt både av arbeidsgruppen og i konsulentrapporten for trafikk og parkering. Et anlegg her vil kunne romme 309 p-plasser. Gangforbindelsen til sentrum vil skje via Kragsgate. Avstanden til Torvet blir ca. 270 m og til Holmen ca. 770 m. Anlegget løser derfor ikke parkeringsproblemene knyttet til en utbygging på Holmen.

Trafikkbelastningen på sentrum blir relativt liten. Ved en utbygging på Holmen og en separat parkeringsløsning her ute, kan imidlertid gevinsten ved redusert trafikkbelastning lett forsvinne igjen. Et p-anlegg i Fløyheia vil koste ca. 43 mill.

8.2.3 P-anlegg i Urheia

Et anlegg i Urheia vil ha like stor brukerattraktivitet som Fløyheia, men gir trafikk i større deler av Kragsgate og Storgata. Anlegget vil kunne romme 309 p-plasser og i tillegg ha ubegrensede utvidelsesmuligheter. Gangavstanden til Torvet kan bli ca. 130 m og til Holmen ca. 460 m. Det vil også være direkte utgang til Storgata. Dette alternativet kan bidra til å løse p-problemene knyttet til utbygging av Holmen slik at ikke Torvet, Havnegaten og Solsiden blir unødige belastet av trafikk.



8.2.4 Parkeringshus i Hasdalen

Det vil kunne romme 170 eller 244 p-plasser fordelt på flere plan (inkl. taket) avhengig av hvilket alternativ en velger. Gangavstanden til Torvet vil være ca. 270 m og til Holmen ca 770 m. Anlegget løser derfor ikke parkeringsproblemene knyttet til en utbygging på Holmen.

Adkomsten til Torvet vil være i friluft hele veien, men ca. 160 m av dette vil være i en sidegate uten næringsvirksomhet. Det vil være noe vanskeligere å finne anlegget enn for eksempel p-hus i Fløyheia med adkomst direkte fra Kragsgate. Trafikkbelastningen i Kragsgate blir liten.

Kostnadmessig vil et p-hus i Hasdalen bli mellom 9 og 22 % billigere enn et fjellanlegg, avhengig av hvilken løsning en velger. Anlegget vil kreve omfattende omlegging av eksisterende kjøreveier (Viddefjellveien, Melkeveien og Hasdalsgata).

8.2.5 Utbygging av Rutebilstasjonen

Arbeidsgruppen for landskap og grønnstruktur har foreslått å bygge p-hus i kombinasjon med forretningsbygg og boliger på Rutebilstasjonen. En utbygging vil i seg selv generere et behov for ca 135 p-plasser (2500 m² forretning, 750 m² kontor, 40 leiligheter). Ved å øke bredden på bygget fra 28 til 34 m (ved å skyte ut noe mer av Skoleheia), kan en få plass til ca. 140 p-plasser i hver kjelleretasje.

For å dekke byens behov i tillegg til eget behov, må bygget ha 3 kjelleretasjer med parkering, noe som gir 285 plasser til allmenn benyttelse. Kostnaden ved en slik løsning er ca. 155.000,- kr pr. plass. Et parkeringshus kombinert med et forretningsbygg vil kunne være interessant for en potensiell utbygger. Et avgiftsbelagt parkeringshus her, ca. 450 m fra byens torv, vil imidlertid være vesentlig mindre attraktivt for publikum enn et mer sentralt plassert anlegg. Avstanden til Holmen blir ca. 1 km og løser dermed ikke parkeringsproblemene knyttet til en utbygging der.

8.2.6 Midlertidig parkering på Tjenna, Rutebilstasjonen og Hasdalen

Tjenna ligger ca. 400 m fra Torvet og har i dag 121 p-plasser. Dette kan utvides med 90 plasser som eventuelt bare benyttes om sommeren. En utvidelse av parkeringen på Tjenna vil måtte ta i bruk det resterende, grønne området mellom aldershjemmet og helsestasjonen. Det vil være konfliktfylt i forhold til naboer som klart har markert sin motstand mot en slik løsning. Området



Tjennaområdet kan gi plass for ca. 90 nye p-plasser for bruk i høysesongen.

framstår som en grønn eng og er ikke opparbeidet eller i bruk til annet formål. Arbeidsgruppen for landskap og grønnstruktur har foreslått en løsning med en gruset plass omkranset av løvtrær. Beplantning vil skjerme samtidig som områdets grønne karakter sett fra bebyggelsen omkring kan ivaretas. Området er tenkt benyttet som fest- og aktivitetsplass og som p-plass om sommeren.

Det er i dag en del problemer knyttet til at grunnen er ustabil og utsatt for setninger. Asfalterte flater synker, med store vanddammer og dreneringsproblemer som følger. En gruset løsning vil være lettere å vedlikeholde, men vil samtidig innebære en dårligere standard der det lett blir huller og søle.

Rutebilstasjonen ligger ca. 450 m fra Torvet og kan omdisponeres til 68 p-plasser. Det forutsetter at terminalfunksjonen for buss og taxi flyttes til sentrum, mens oppstilling av busser ute av rute skjer på Østebøneset.

Hasdalen kan gi plass til 73 p-plasser på gateplan. Det forutsetter riving/flytting av eksisterende garasjeanlegg og bygging av en forstøtningsmur mot Viddefjellveien. Hasdalen ligger kun ca. 350 m fra Torvet.

Både Tjenna, Rutebilstasjonen og Hasdalen krever relativt små kostnader for å kunne taes i bruk til parkeringsformål. Alle områdene ligger strategisk til ved innkjørselen til byen slik at trafikken til og fra ikke vil belaste sentrum. Avstanden til Torvet vil være ca. 350 - 450 m, en akseptabel avstand for p-plasser beregnet for å ta trafikktoppene om sommeren.

En løsning der Tjenna, Rutebilstasjonen og Hasdalen utnyttes vil gi ca. 232 nye p-plasser, noe som dekker det antatte behovet på kort sikt. Med en avstand på mellom 850 og 1000 m og ingen mulighet for ytterligere kapasitetsøkning, løser heller ikke disse områdene parkeringsproblemene knyttet til en utbygging på Holmen. Løsningen egner seg derfor som en mellomløsning i påvente av en utbygging av et større p-anlegg.

8.2.7 Sentrumsutvikling sett i sammenheng med valg av p-anlegg

Avgjørende for økonomien i et p-anlegg vil være hvor mye egenkapital som kan investeres i prosjektet. Kobling mot byutvikling vil være nødvendig for å utløse også private midler. Spørsmålet er: Hvilken type byutvikling trenger Risør, hva er realistisk å få til, og hvor er det arealer tilgjengelig for dette?

Risør har et begrenset omland og konkurrerende handelsvirksomhet i nærområdene til byen vil svekke sentrum og bør unngås. Holmen og Rutebilstasjonen ligger i ytterkantene av området definert som sentrum i fylkesdelplanen for "Tettstedsutvikling og kjøpesenteretablering" utarbeidet av Aust-Agder fylkeskommune i 2000. Tjenna ligger utenfor.

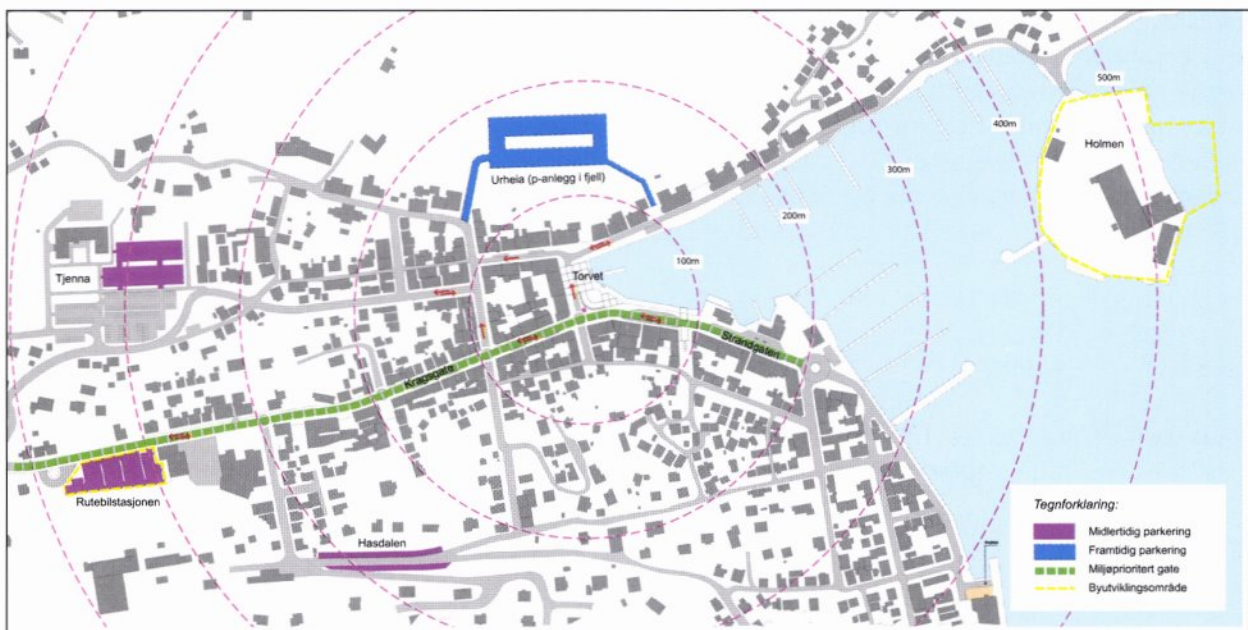
Et "mini kjøpesenter" med p-hus i kjelleren på Rutebilstasjonen ved innfartsveien til byen, vil få

et fortrinn framfor sentrum for øvrig. En må ta stilling til hvilke deler av sentrum som skal begunstiges med nærhet til et offentlig parkeringshus, den historiske bykjernen eller ytterkantene?

Holmen ligger like langt fra Torvet som Rutebilstasjonen (ca. 450 -500 m). Holmen har imidlertid en svært vanskelig tilgjengelighet for trafikk via Solsiden eller via den lange omveien om Krana. Holmen vil derfor ikke være attraktiv for virksomheter som er basert på lett tilgjengelighet med bil slik som for eksempel dagligvare- og annen detaljhandel.

Holmen kan, med sin attraktive beliggenhet midt i Risør havn, være en verdifull ressurs når det gjelder å tiltrekke seg attraktiv og framtidsrettet næringsvirksomhet og dermed bidra til økt tilflytting og bosetting. På sikt vil trolig den tyngste industrielle delen bli erstattet av lettere virksomheter som vil kunne kombineres med bolig-, kontor- og næringsformål. Særlig etablering av ny næringsvirksomhet basert på kunnskapsbedrifter vil være interessant.

Arealknappheten på Holmen sammen med den vanskelige tilgjengeligheten, kan gjøre det interessant med et samarbeid om p-anlegg i Urheia. Masse herfra kan også utnyttes til utfylling av Holmen. Et p-anlegg i Urheia gir også maksimal nærhet til byens etablerte forretningsområde.



Styringsgruppens anbefaling for trafikkmonster og etappevis utbygging av p-anlegg.

8.2.8 Styringsgruppens anbefaling av parkeringsløsning

Styringsgruppen anbefaler at p-anlegget i Urheia velges som den framtidige løsningen på Risør parkeringsproblemer. Dette på grunn av nærhet til Holmen. Utbygging av Holmen og av p-anlegget må sees i en sammenheng. I påvente av en slik utbygging taes Rutebilstasjonen, Hasdalen og evt. nye deler av Tjenna i bruk som midlertidig parkering i høysesongen. Avbøtende tiltak i form av beplantning med mer taes i bruk for å dempe de negative miljøkonsekvensene på Tjenna.

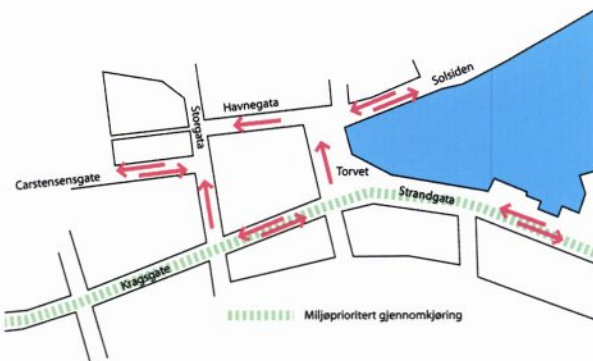
Dagens parkeringspolitikk anbefales endret ved bruk av flere kortidsplasser. Dette for å oppnå at sentrale p-plasser som i dag benyttes av de som arbeider i sentrum frigjøres for kunder og besøkende. Avgiftsnivået kan benyttes som et virkemiddel til å få folk til å akseptere en noe lengre gangavstand mellom p-plass og sentrum.

Ved utbygging av p-anlegg i Urheia må antallet p-plasser i sentrum reduseres tilstrekkelig til at dette anlegget får tilstrekkelig belegg hele året for å sikre økonomien.

8.2.9 Trafikkmønster

Arbeidsgruppen for trafikk og parkering har foreslått en vinter- og en sommerløsning på trafikkmønsteret (se pkt. 7.2.1).

Styringsgruppen mener det innebærer for stor begrensning å ha både Havnegata og del av Storgata som gågate om sommeren. Dette innebærer at all trafikk som kommer ned Kragsgate (på jakt etter p-plasser) må ledes helt ut til rundkjøringen ved Hukken før den kan returnere. Turister som skal til banken på Solsiden, eller rett og slett kjører feil,



Styringsgruppens anbefaling for trafikkmønster (sommer og vinter).

vil ledes ut på en lang tur rundt Krana. Styringsgruppen foreslår derfor følgende helårsløsning:

- Enveistrafikk over Torvet fra Strandgata til Solsiden
- Enveis trafikk i Storgata fra Kragsgate til Carstensens gate
- Enveis trafikk i Havnegata fra Torvet mot Storgata
- Toveis trafikk for personbiler på Solsiden.

Folk som av en eller annen grunn kjører over Torvet vil da bli ledet via Havnegaten og Carstensens gate opp til Tjenna med mulighet for parkering eller et nytt forsøk ned Kragsgate. Ved at både en del av Storgata og Torvet er enveiskjørt den samme veien (mot nord), unngår en unødvendig kjøring rundt kvartalet av for eksempel ungdommer.

8.2.10 Miljøgater

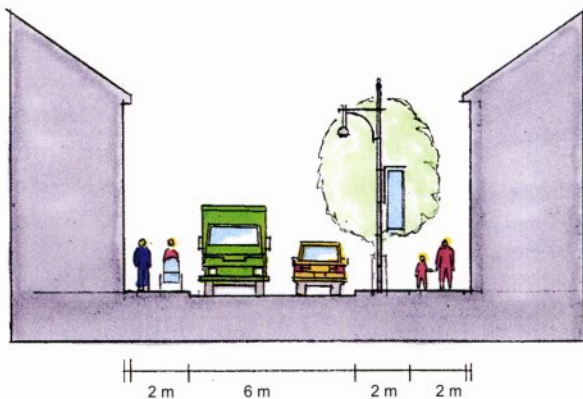
Det er stor enighet om behovet for MPG-tiltak (miljøprioritert gjennomkjøring) i Kragsgate og Strandgata. Kragsgate kan ihht. Statens Vegvesens normal for "Veg- og gateutforming 017" klassifiseres som S3 "Samlegate i tett bebyggelse". I normalen er denne beskrevet slik: "Dette er en gate med blandet funksjon: Transport, opphold, forretninger og andre virksomheter. En samlegate har også som regel boliger. Fartsgrensen bør være 50 km/t. Årsdøgntrafikken i samlegater bør ikke overskride 5000. Ved høyere ÅDT bør det vurderes om gata skal defineres som hovedgate. Det bør være mulig å komme ut på en hovedgate uten å måtte kjøre mer enn ca. 1 km. Det forutsettes at gatas utforming i hovedsak tilpasses eksisterende bebyggelse.

Samlegater dimensjoneres for typekjøretøy L eller ST, etter en vurdering av virksomhetene i området."

Årsdøgntrafikken (ÅDT) i Kragsgate er på ca. 4200. På de travleste sommerdagene er trafikken ca. 25% høyere, dvs. ca. 5100 kjøretøyer. Fjerning av 88 p-plasser i sentrum kan gi en antatt trafikkreduksjon på 10% i nedre del av Kragsgate. Dette gir da en ÅDT på opptil 4600 biler på de travleste sommerdagene.

Ihht. standarden bør kjørefeltbredden i samlegater være 3 m pluss 0,25 m skulder (kantsteinsklaring) på hver side, det vil si 6,5 m mellom kantstein. Kjørefeltbredden kan reduseres til 2,75 m der det er få store biler. Total bredde i Kragsgate mellom husveggene er kun ca. 12 m. Det blir derfor en avveining i forhold til de ideelle kravene. I denne

Tverrsnitt av Kragsgate med innsnevret gateløp.



avveilingen må de myke trafikkantene veie tyngst. Bredde på fortau bør være minst 2 m. For å få plass til 2 m varelevering/kantsteinsparkering på den ene siden av gata, bør gatebredden reduseres til 6 m mellom kantsteinene. Gata må skiltes med stopp forbudt utenfor de oppmerkede p-plassene. Dermed vil en unngå trafikkfarlige situasjoner slik en har i dag. Denne sonen utnyttes vekselvis til trær/belysning og varelevering/kantsteinsparkering (HC-parkering, plasser for av- og påstigning). En smal gate vil ha en god fartsdempende virkning. Fartsgrensen bør settes til 30 km/t.

Kryssområdene foreslås opphøyet ved hjelp av heller og brostein. Kryssene kan fungere som vrimleområder uten gangfelt der bilene kjører i gangfart på fotgjengernes premisser.

8.2.11 Kollektivtrafikk

Arbeidsgruppen for trafikk og parkering har foreslått kun ett busstopp ved Indre Havn. Styringsgruppen foreslår som et alternativ at Rutebilstasjonen frigjøres helt for både bussoppstilling og taxi. Den kan da benyttes i sin helhet for parkering og senere eventuelt bygges ut. Midlertidig parkering av busser utenfor rute må da skje utenfor byen.

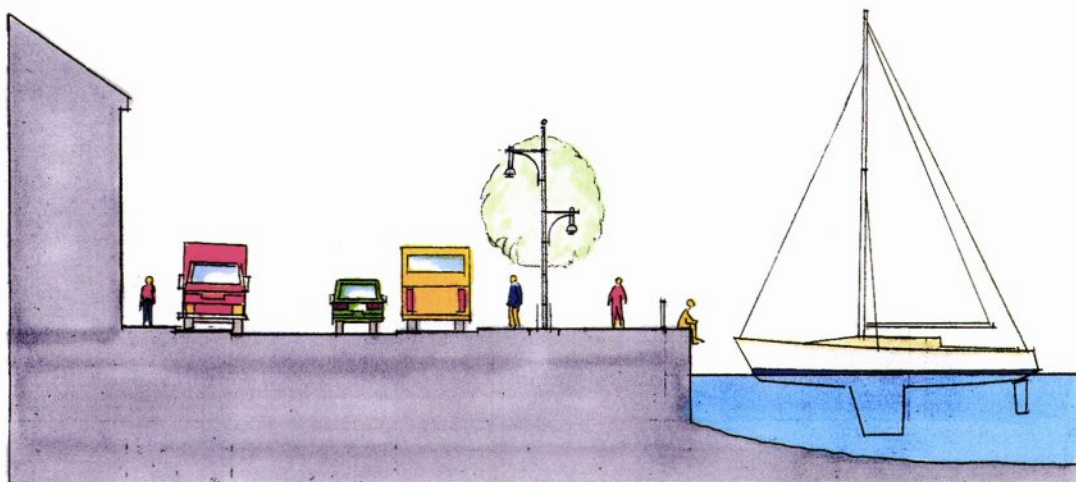
I Strandgata gis det plass til 2 evt. 3 busser i en gaterminal med leskur. Drosjene foreslås samtidig flyttet til området langs Fiskebrygga. Drosjebua gjenoppføres/nybygges i tilknytning til et venterom for busspassasjerer på den gamle Statoiltomta/Fiskebrygga. Venterommet kan eventuelt kombineres med turistinformasjon. Bemanningen av turistinformasjonen kan skje i samarbeid med drosjesentralen. En slik løsning forutsetter selvfølgelig enighet med grunneier og drosjenæringen.

I det samme området ligger fergeleiet for MF Øysang og taxibåtene. En slik løsning gir en samlokalisert, synlig og sentralt beliggende kollektivterminal for ferge, taxibåter, buss og taxi. En slik løsning vil kunne være et godt virkemiddel for å gjøre kollektive transportmidler mer konkurransedyktige og dermed redusere privatbiltrafikken. Det bør avsettes plass til sykkelparkering og infotavle i det samme området.

8.2.12 Gjestehavn, marina og småbåthavn

Risør bør ha et fullverdig marinaalternativ for småbåtflåten. Dette kan best drives i samspill med en landbasert bensinstasjon. Bensinstasjonen i

Tverrsnitt av Strandgaten med innsnevret gateløp, varelevering og bussholdeplass.



Strandgata er en miljøestetisk utfordring. Styringsgruppen mener det er urealistisk å flytte stasjonen. I en dialog med eierne bør stasjonen videreutvikles med sikte på en estetisk og funksjonell tilpasning av stasjonen til beliggenheten i sentrum og på bryggekanten. Marinaen er i dag trang og dårlig tilgjengelig. Den bør kunne styrkes med en pir og en utvidelse av bryggearealene. Strandpromenaden kan ledes langs sjøkanten i stedet for å gå rett igjennom manøvreringsarealet for biler rundt bensinpumpene på gatesiden. Strandpromenaden vil med dette ledes rett ut til Tollbodparken og miljøboden. Vaskehall og verksted bør vurderes ombygd til for eksempel storkiosk med kontakt både ut mot marinaen og mot Tollboden/Tollbodparken, gjerne med et lite areal for utebord/benker.

Styringsgruppen støtter forslaget om å fjerne de to indre bryggepirene på Solsiden for derved å frigjøre vannspeilet i Indre Havn.

8.3 Opprusting av byrom

8.3.1 Torvet – Indre Havn - Strandgata

Torvet og Indre Havn er byens viktigste uterom. Kragsgate fungerer som "portalen" til Torvet/Indre Havn. Med utgangspunkt i arbeidsgruppens forslag har Asplan Viak videreutviklet ideene knyttet til disse områdene. Styringsgruppen slutter seg til prinsippene i disse forslagene.

Torvet er foreslått delt opp i to hovedsoner:

- *Torvhandel (rett utenfor banken)*
- *Amfi for arrangementer (i hjørnet mot Storgaten)*

Foran banken etableres det et rektangulært, symmetrisk og plant område for torvhandel. Aksen mot bankens fasade forsterkes ved symmetrisk plassering av trær, belysning, flaggstenger og "honnørbrygge".

I hjørnet mot Strandgata trekkes det en diagonal fra krysset med Kragsgate ut mot bryggekanten.



Styringsgruppen anbefaler at bensinstasjonen rustes opp som marina og at fiskebrygga rives og erstattes av et nytt bygg for turistinformasjon, taxisentral, venterom for buss, taxi og rutebåt, samt uteservering. Illustrasjon: H. Tållaksen - Asplan Viak



Torvet med anbefalte tiltak. Illustrasjon: H.Tallaksen - Asplan Viak

Høydeforskjellen på ca. 1 m taes opp i et halvsirkelformet amfi. Amfiet har trinn som egner seg for å sitte på. Denne løsningen skjærer visuelt mot trafikken i Strandgata samtidig som den danner en arena for arrangementer med mer.

Strandgata rustes opp til en "kollektivterminal" som beskrevet i punkt 8.2.11. Strandpromenaden videreføres fra Solsiden over Torvet og ut langs Strandgata til Tollbodparken. Danielsens trapper rustes opp slik arbeidsgruppen har foreslått. Aksen forlenges over Strandgata.

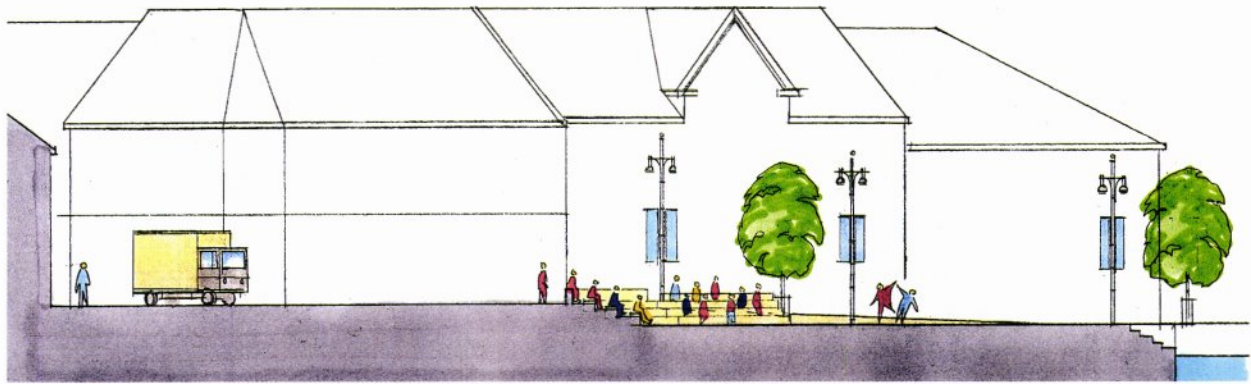


Forutsetningen for disse tiltakene er at 15 p-plas-ser langs Strandgata fjernes. Disse erstattes i første omgang av parkering på Rutebilstasjonen og i Hasdalen (se kap. 8.2.8).

8.3.2 Møbleringsprinsipp

Det foreslås en strukturering av beplantning og møblering som er med på å beskrive byrommene. Hovedelementene av møblering og beplantning samles i soner som deler opp det store byrommet og danner overganger mellom gaterommene og Torvet – Indre Havn. Langs Kragsgate ligger denne sonen på sørsiden av gata i kombinasjon med kantsteinparkering og varelevering, i Havne-gata på nordsiden.

Rundt Indre Havn (Strandgata, Torvet og Solsiden) er møbleringssonen trukket ut mellom gate/torv og bryggene. Dermed frigjøres fasadene slik at disse ikke kommer rett i skyggen av trærne. Denne forskyvningen bidrar til å markere Indre Havn som et spesielt viktig byrom. Leskur for busstopp, infotavle, belysning, sykkelparkering, søppeldunker med mer lokaliseres til disse sonene. Ytterst på bryggekannten kan det plasseres lave pullerter med lys og strømuttak. De kan også kombineres med benker i et helhetlig system.



Snitt gjennom Torvet med den foreslåtte amfiløsningen.



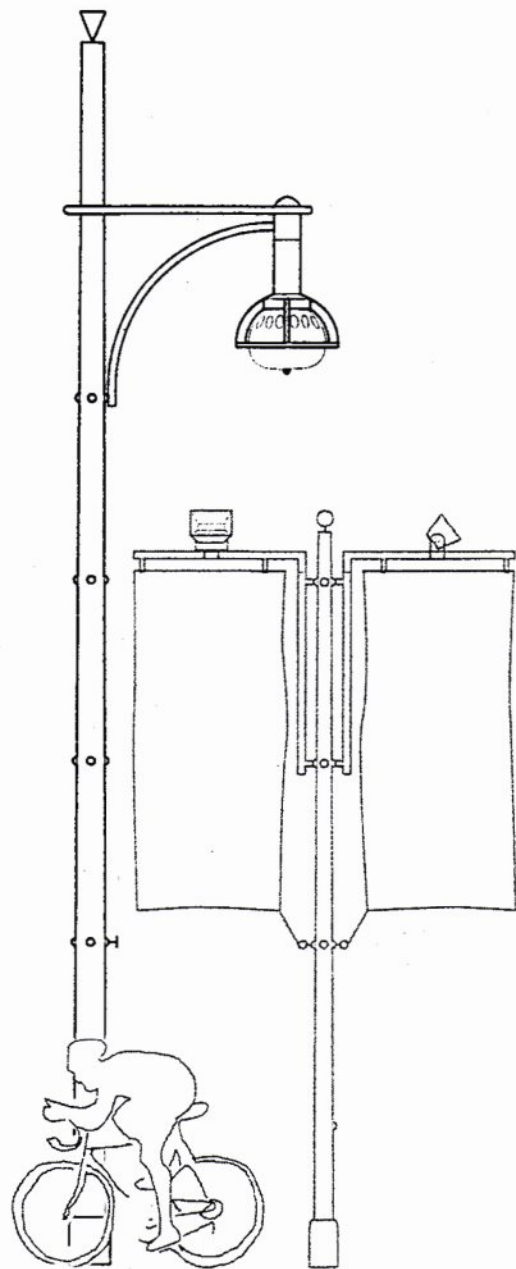
8.3.3 Møbleringssystem - belysning

Det bør velges et enhetlig system for gatebelysning som kan bygges ut med tilbehør for bannere, infoskilt, veiskilt, søppeldunker, pullerter, rekkverk, benker, sykkelstativer med mer. Formspråket bør ta utgangspunkt i de tradisjonelle elementene i bl.a. smijernsrekkverk: svart metall, sylinder, kuler. Gatebelysningen bør ikke være av "nostalgisk type", men i et moderne formspråk, gjerne med forbilder i tradisjonelle løsninger. Det er foreslått brukt et designsystem for bymiljø utviklet av Se'lux (Urbi – environmental design system). Systemet kan i stor grad også skreddersys etter kundens behov. Leskjermer bør videre benyttes for å skjerme større søppelbeholdere/glasskuber for hytte/båtrenovasjon.

8.3.4 Skiltregler og fargebruk på bebyggelsen

Styringsgruppen støtter forslaget om å revidere skiltreglene og utarbeide en informasjonsfolder og et eget skjema for søknad om oppsetting av skilt.

Risør bør primært fremstå som en hvit by. Uthusbygninger, garasjer, baksiden av hus og staffasje/dører kan males i andre tradisjonelle farger. Det bør gjennomføres et prøveprosjekt i et avgrenset område for å teste ut nye retningslinjer for farge-setting.



Forslag til et helhetlig belysnings- og møbleringssystem (Urbi fra se'lux).

9 Handlingsplan

Arbeidet med miljøestetisk plan berører en mengde forskjellige temaer på ulike nivåer. Alt fra overordnet byutvikling, trafikk og parkering, til benker og beplantning. En del av tiltakene er innbyrdes avhengige av hverandre. De øvrige prioriterte tiltakene kan løses uavhengig av hverandre.

9.1 Prioriterte tiltak (innbyrdes avhengige)

1. Avklare mulighetene for flytting av busser og taxi til Strandgata.
2. Avklare økonomi i p-anlegg (investeringskostnader, driftsøkonomi, inntekstsmuligheter), vurdere etablering av p-selskap, undersøke interessen blant private investorer.
3. Valg av parkeringsløsning basert på en etappevis utbygging.
4. Avklare framtidig kjøremønster i sentrumsgatene.
5. Midlertidig omlegging av p-politikken for sentrum før utbygging av nytt p-anlegg: Reduksjon av parkeringstiden til 15-30 min. på de mest sentrale plassene og omdisponere gratis langtidsparkering til avgiftsbelagte korttidsplasser. Opparbeiding av p-plasser på Rutebilstasjonen. Vurdere behovet for utbygging av midlertidige p-plasser på Tjenna.
6. Forprosjekt med kostnadskalkyle for MPG-tiltak i Kragsgate og opparbeiding av Torvet og Strandgata.
7. Eventuell omregulering av verneplanen for sentrum for å avklare konflikter knyttet til p-hus/anlegg, gate- og arealbruk langs Strandgata mm. Revidere retningslinjene til verneplanen slik at også romdannelser, siktlinjer og visuell miljøforbedring tas hensyn til (se kap. 8.1.3). Vedta estetiske retningslinjer også for områder som ikke omfattes av verneplanen (kan være de samme retningslinjene). Inntra retningslinjer for fargebruk basert på prøveprosjektet (se forrige punkt).

8. Detaljprosjekt for 1. fase: Ombygging av Torvet og del av Strandgata.
9. Ombygging av Torvet og del av Strandgata med Danielsens trapper.
10. Detaljprosjekt for 2. fase: Ombygging av Kragsgate og Havnegata med MPG-tiltak.
11. Ombygging av Kragsgate og Havnegata. Kan eventuelt deles inn i faser.
12. Utbygging av P-hus i Urheia, utfylling av Holmen med overskuddsmasse.
13. Endre parkeringspolitikken for sentrum slik at en oppnår størst mulig belegg i p-anlegget.
14. Holmen kan bygges ut med kontor, lett næringsvirksomhet og boliger.
15. Rutebilstasjonen kan bygges ut med boliger, evt. noe kontor eller forretning. Unngå uheldig konkurranse med sentrum.

9.2 Prioriterte tiltak (innbyrdes uavhengige)

16. Utarbeide en grønnstrukturplan for hele Risør by (se kap. 8.1.5). Gjennom denne prioriteres opparbeiding av lekeplasser, friområder med mer.
17. Skilte og markedsføre turvei rundt sentrum (se kap.8.1.2). Avklare med grunneiere.
18. Opparbeide kvartalslekeplass i Hasdalen.
19. Flytte 2 flytebrygger i Indre Havn.
20. Revidere skiltreglene, utarbeide informasjonsfolder og søknadsskjema (se kap. 8.3.4).
21. Vedta retningslinjer for kommunal beplantning (se kap. 8.1.4).
22. Prøveprosjekt for fargebruk på bygninger (se kap. 8.3.4).

10 Vurdering av måloppnåelse

I kapittel 2 er de mål og visjoner en hadde for arbeidet med miljøestetisk plan listet opp. Etter gjennomgang av prosessen og basert på styringsgruppens anbefalinger og prioriteringer er det naturlig å vurdere graden av måloppnåelse.

Visjonen er "Risør by – det gode sted", hovedmålet er "et aktivt og trivelig sentrum med basis i bærekraftig byutvikling".

Delmål 1: "Utvikle et helhetlig og sterkt bysentrum med fokus på handel/næring, tjenesteyting og bosetting".

Verneplanen for Risør sikrer at Risørs betydelige miljø- og kulturminne kvaliteter forvaltes på en helhetlig og forutsigbar måte. Ordning av trafikkmønster, varelevering, kundeparkering i sentralt beliggende p-hus, gjestebåtplasser og marina oppfyller delmålet ved at forholdene legges godt til rette for reiseliv, handel og næring i sentrum. Bedring av parkeringsforholdene, en storstilt miljøopprusting med MPG-tiltak i Kragsgate, opprusting av Torvet og andre møtesteder og lekeplasser samt gi muligheter for fortetting med boliger på en rekke sentrale tomter, bidrar alle til å legge forholdene til rette for bosetting i sentrum. Utvikling av Holmen og Rutebilstasjonen med hovedvekt på boliger, kontor og lettere næringer (ikke større omfang av detaljvarehandel) vil kunne gi nye arbeidsplasser til byen samtidig som tyngdepunktet for handel ikke forskyves vekk fra det historiske sentrum.

Delmål 2: "Tilgjengelighet for fotgjengere, funksjonshemmede, syklende og kjørende. Det legges spesielt til rette for miljøvennlige transportformer."

Nytt kjøremønster og p-anlegg reduserer trafikkbelastningen i sentrum. Dette sammen med opprusting av fortausarealer og gangfelt, torv og plasser og etablering av sykkelparkering på sentrale steder, øker tilgjengeligheten for myke trafikkanter. Etablering av en sentral og lett tilgjengelig kollektivterminal med buss, taxi, ferge og taxibåter i Strandgaten/Indre Havn legger til rette for miljøvennlige, kollektive transportformer.

Delmål 3: "Attraktive møteplasser, lekeplasser, parker og turområder."

Opprusting av Torvet, Strandgaten og Danielsens trapper skaper attraktive møteplasser. Etablering av kvartalslekeplass i Hasdalen og kartlegging og sikring av et nettverk av nærlek- og kvartalslekeplasser sikrer barnas interesser. Kartleggingen av stier som bør sikres og forslaget om en turløype rundt byen som binder sammen utsiktspunkter og friarealer vil gjøre disse mer attraktive. Gjennomføring av en grønnstrukturplan for hele Risør by vil ytterligere kunne bidra til bedre måloppnåelse på dette feltet.

Delmål 4: "Bevare bygnings- og naturmiljøet."

Revisjon av verneplanens retningslinjer, endring av skiltvedtekter, infofolder og søknadsskjema for skilting og prøveprosjekt for fargesetting, vil videreføre vernet av bygningsmiljøet. Stedsanalysens kartlegging av sårbare landskapsrom, kartleggingen av grøntområder og prioriteringen av hvilke områder som egner seg for fortetting bidrar til å verne naturmiljøet.

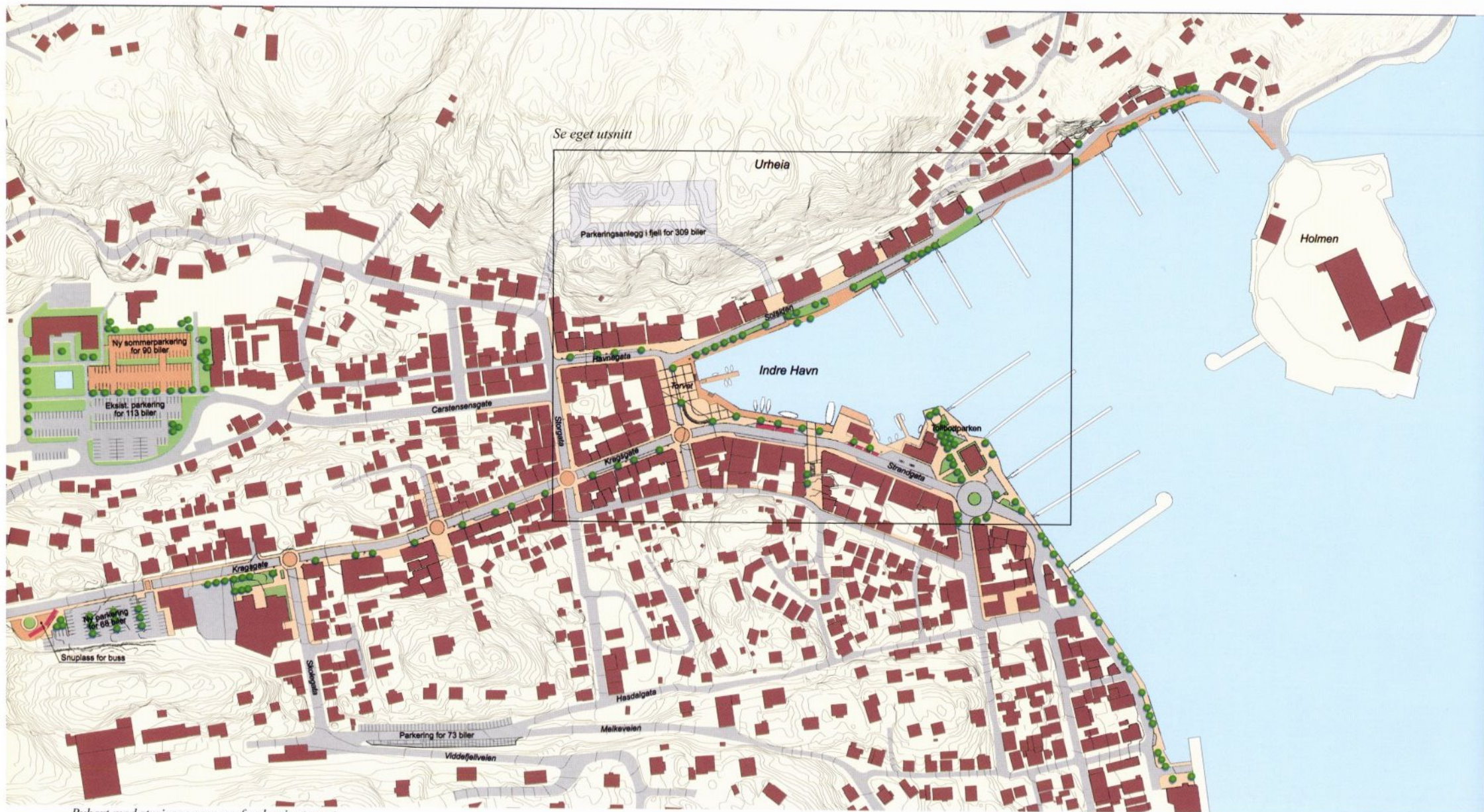
Delmål 5: "Sentrum – et trygt og godt sted for aktiviteter, handel, bosetting og lek med mer."

Dette delmålet favner de fleste andre delmålene. Som vi har sett er disse langt på vei oppfylt gjennom tiltak og prioriteringer som har framkommet gjennom arbeidet med miljøestetisk plan for Risør. Prosessen med opplæringsprogram i estetikk og bredt sammensatte arbeidsgrupper har vært i tråd med intensjonene i Lokal Agenda 21 om "brede, åpne og involverende prosesser i en strukturert dialog mellom offentlig og privat sektor."

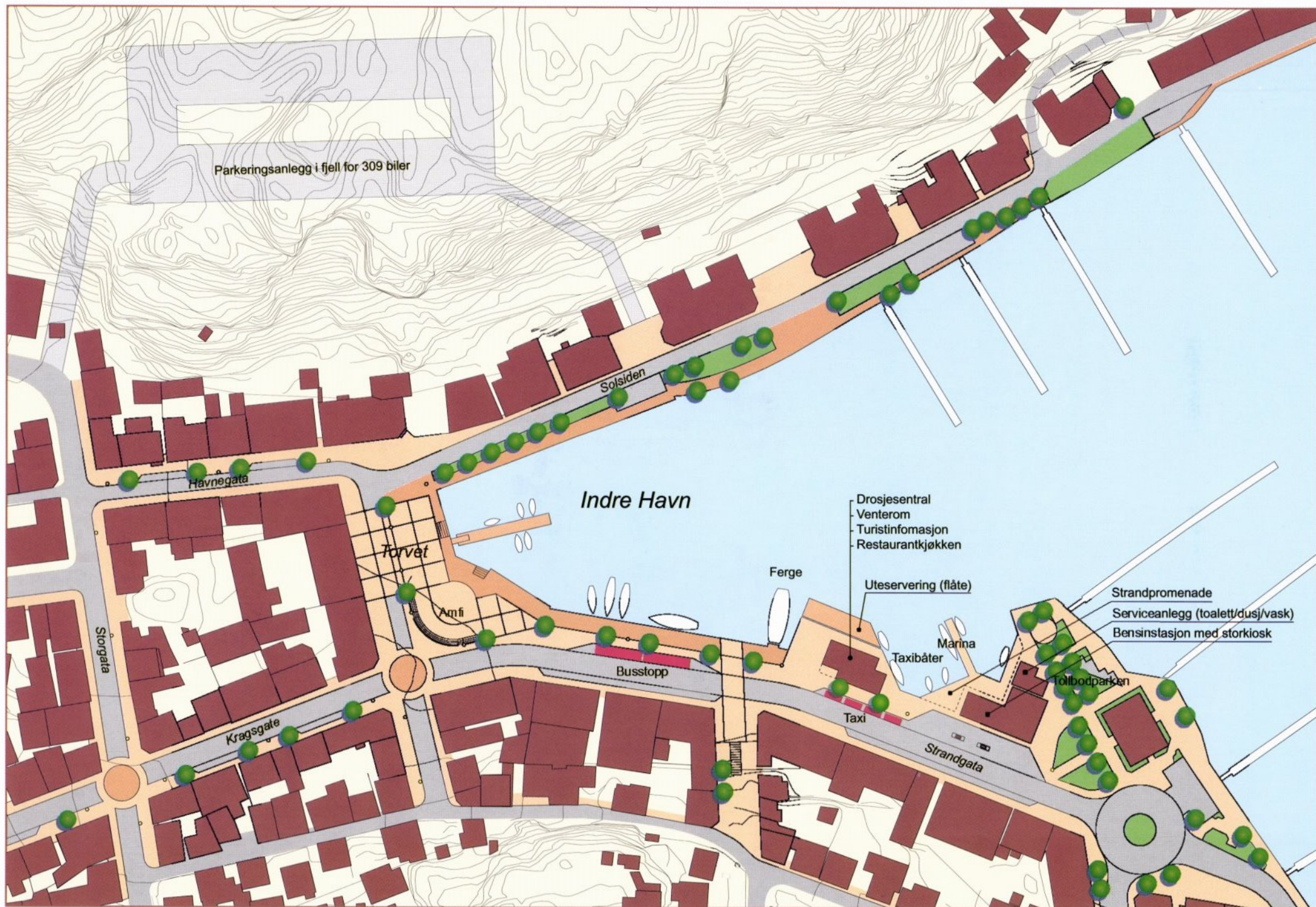
Forutsatt at Risør blir i stand til å følge opp de mange ulike tiltak og forslag med konkrete handlinger og synlige resultater i årene som kommer, så vil visjonen om "Risør by – det gode sted" til fulle oppfylles!

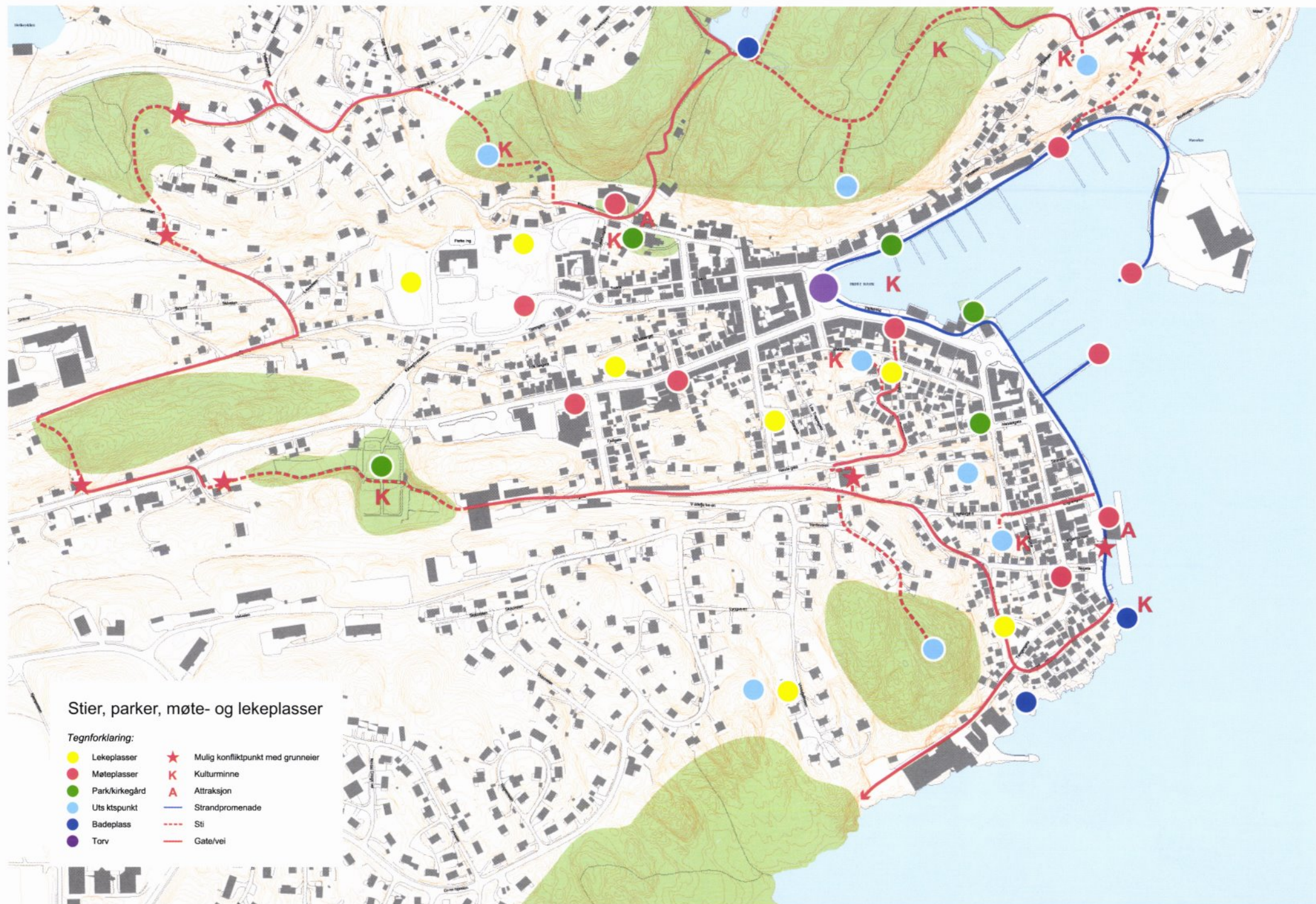
11 Kilder

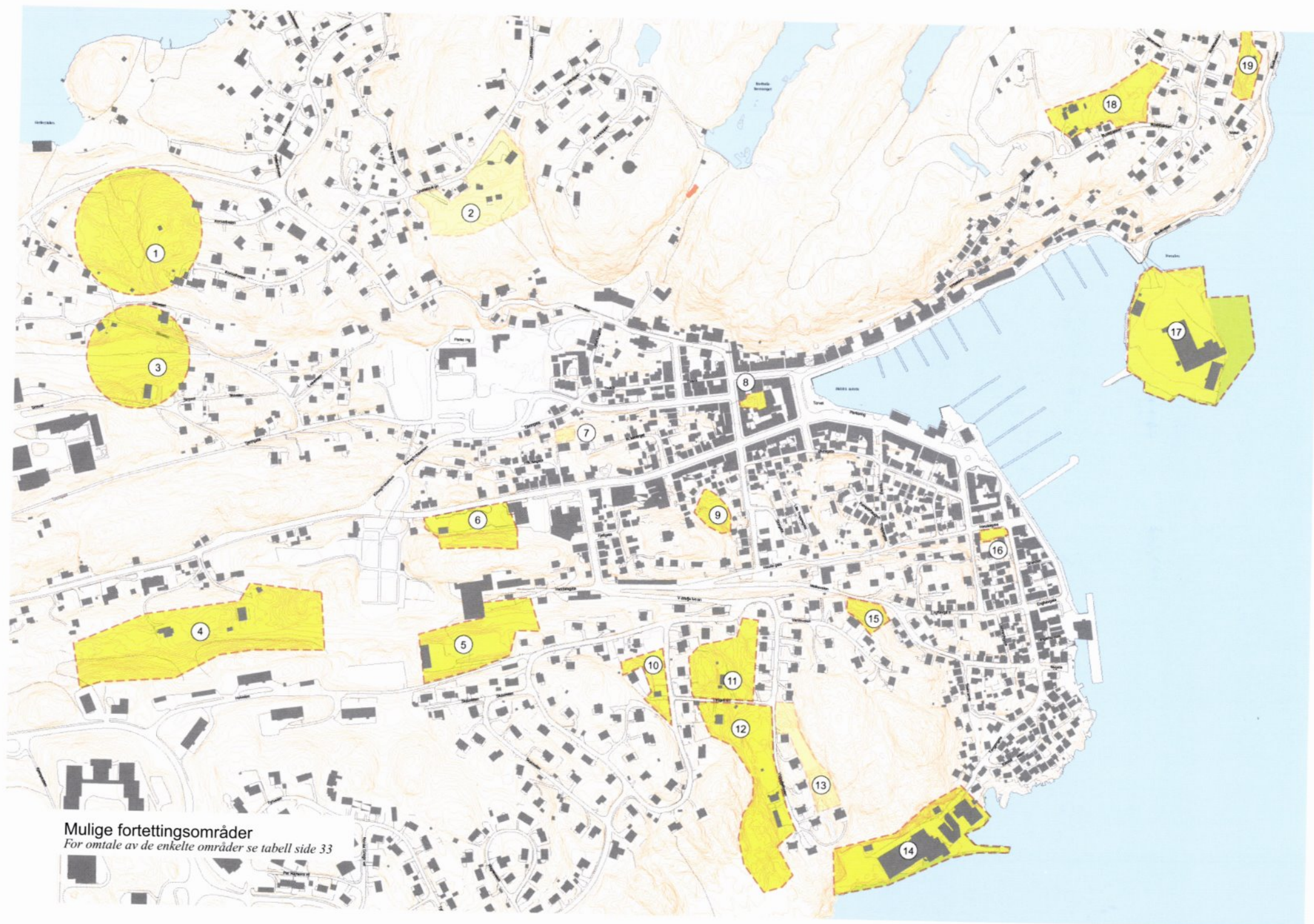
- Kommuneplan for Risør 1999 – 2011
- Stedsanalyse for Risør, Asplan Viak, (2000)
- Vedlegg til stedsanalyse for Risør – anbefalinger og forslag til tiltak, Asplan Viak, (2000)
- Rapport fra arbeidsgruppen for "Torvet – Indre havn – Holmen", Risør kommune (20.06.2001)
- Rapport fra arbeidsgruppen for "Møblering av offentlige rom", Risør kommune (19.06.2001)
- Rapport fra arbeidsgruppen for "Trafikk og parkering", Risør kommune (udatert)
- Rapport fra arbeidsgruppen for "Landskap og grønnsstruktur" Risør kommune (udatert)
- Konsulentrapport: "Miljøestetisk plan Risør sentrum – trafikk og parkering", Asplan Viak (28.11.2000)
- Konsulentrapport: "Skisseprosjekt for parkeringsanlegg i fjell", Asplan Viak (24.11.2000)
- Konsulentrapport: "P-anlegg i Hasdalgata - Risør", Asplan Viak (03.11.2002)
- "Eksempelet Risør: Veien fram – vern av bygnings- og bymiljø i praksis", Risørutvalget (1993)
- Strateginotat for "Lokal Agendal 21", Miljøverndepartementet (april 1999)
- Veileder: "Fortetting med kvalitet – bebyggelse og grønnsstruktur", Miljøverndepartementet (mars 1999)
- Veileder: "Estetikk i plan- og byggesaker", Miljøverndepartementet (april 1997)



Bykart med styringsgruppens forslag inntegnet.







Mulige fortettingsområder
For omtale av de enkelte områder se tabell side 33



Risør
kommune

Asplan Viak +++
- | ++



Risør kommune
postboks 158
4951 Risør

www.risor.kommune.no